

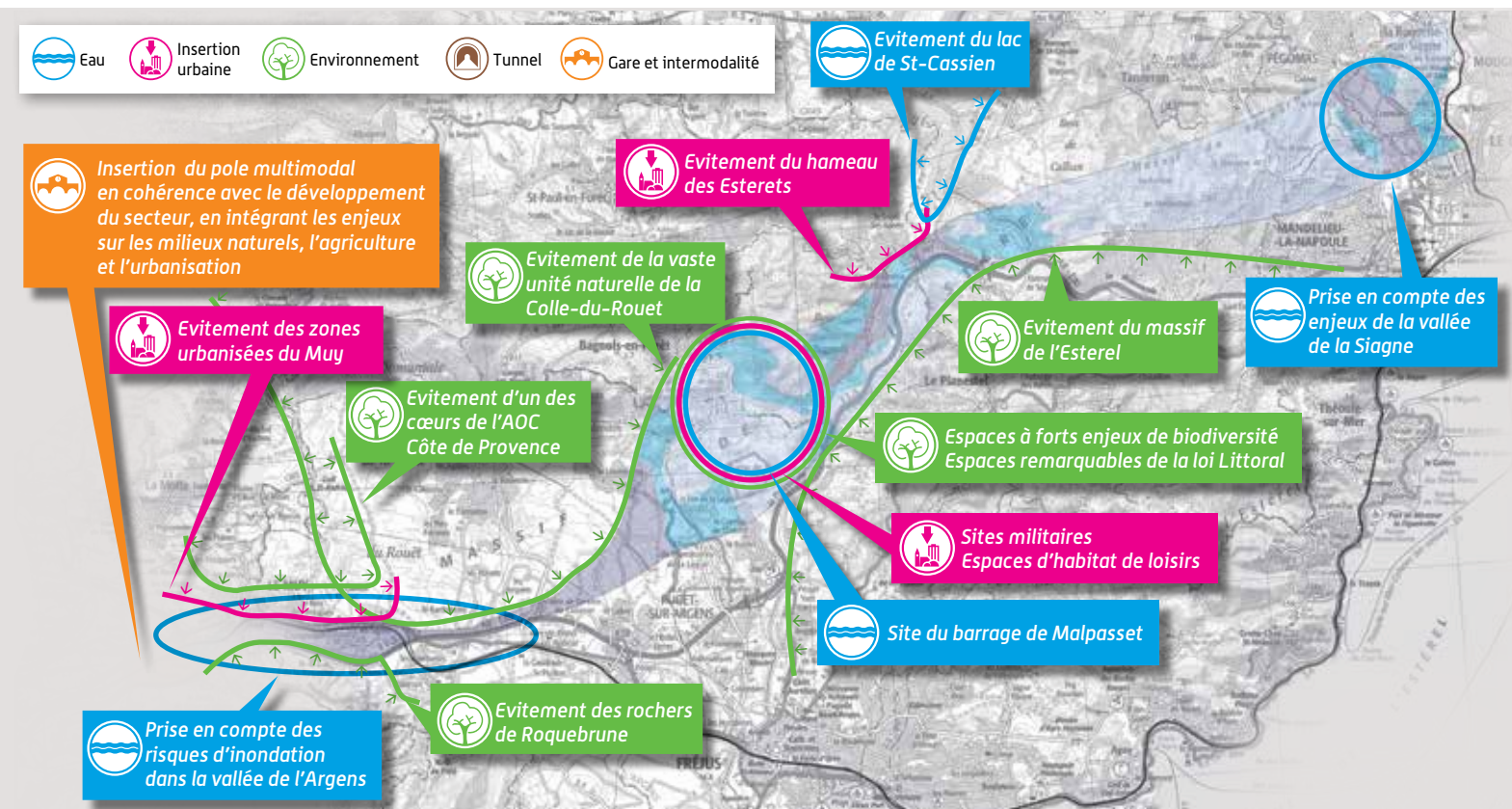
UN PROJET QUI ÉVOLUE AVEC LA CONCERTATION

La concertation de 2011 et la première phase (2010 – 2013) des études préalables à l'enquête d'utilité publique ont permis de prendre en compte les attentes du public et des élus, notamment en ce qui concerne la nécessité des pôles d'échanges de l'Est du Var et de l'Ouest des Alpes-Maritimes, les enjeux hydrauliques de la vallée de l'Argens et le maillage ferroviaire de la Côte d'Azur.

Les études en cours, et la poursuite du dialogue, vont permettre d'affiner les conditions de réalisation du projet afin de poursuivre son adaptation au territoire.



Ligne Nouvelle
Provence Côte d'Azur
GRAND PROJET FERROVIAIRE
SUD EUROPE MÉDITERRANÉE



LES OBJECTIFS DU PROJET ENTRE L'EST DU VAR ET LA VALLÉE DE LA SIAGNE

Accroître l'offre de transport dans un territoire très attractif en pleine expansion urbaine et économique (croissance démographique de plus de 2% par an).

Accompagner le développement des territoires en reliant de façon performante les métropoles de la région aux autres grands pôles régionaux.

Créer de nouvelles liaisons entre les différents pôles socio-économiques de l'Est du Var, de Sophia-Antipolis et de Nice.

Augmenter la fréquence des services ferroviaires de l'Est du Var et de l'Ouest des Alpes-Maritimes, grâce à l'augmentation de capacité apportée par la ligne nouvelle.

Désenclaver l'Est de la région, et favoriser la constitution de l'arc méditerranéen, en doublant la ligne littorale sinueuse entre le Muy et la ligne Cannes - Grasse (30 km sans dépassement possible), ce qui permet un gain de temps et de capacité.

Améliorer la fiabilité de l'infrastructure et proposer un second itinéraire performant, notamment dans ce secteur exposé aux risques naturels (inondations, submersion marine, instabilité des pentes).

Proposer une alternative à la voiture grâce à l'augmentation de la fréquence des liaisons.

Structurer l'offre de transports autour du pôle multimodal de l'Est du Var, catalyseur des projets de développement urbains et économiques.

Ouvrir une nouvelle porte d'entrée pour la Dracénie, Fréjus - Saint-Raphaël, le golfe de Saint-Tropez, en prenant en compte les enjeux touristiques.

Pour en savoir plus

www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

L'ambition de l'Etat et des collectivités (Région, Départements, Communautés d'Agglomérations) est :

d'améliorer la qualité et l'offre des services ferroviaires TER en favorisant une mobilité durable source de développement,

d'améliorer les liaisons entre les métropoles d'Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice,

d'ouvrir la région PACA sur les autres régions françaises et à l'international, sur l'arc méditerranéen Barcelone - Marseille - Gênes.

PRIORITÉ AUX TRAINS DU QUOTIDIEN

PRIORITÉ 2
Entre 2030 et 2050

La capacité de la ligne Marseille - Vintimille est limitée, en particulier par le tronçon Saint-Raphaël - Cannes. Cette section très sinueuse, longue de 30 km, exposée aux risques naturels, n'offre pas de possibilité de dépassement entre les trains lents et les trains rapides : elle ne permet plus de répondre aux enjeux de transports entre des bassins de vie et d'emploi tels que l'Est du Var, la vallée de la Siagne (de Cannes à Grasse), Sophia Antipolis, Nice.

Le doublement de la ligne littorale par une ligne nouvelle du Muy à la Siagne est donc indispensable pour améliorer la fréquence des trains du quotidien et développer des liaisons

rapides, afin de renforcer les synergies entre l'Est Var et l'aire azurienne et désenclaver l'Est de la région.

Ce second itinéraire performant permet également de garantir la qualité et la régularité du service.

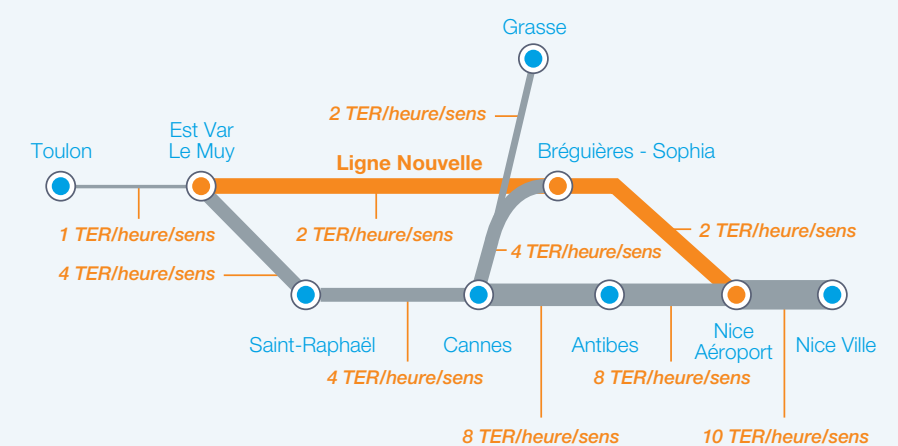
Cette section est l'une de celles qui apportent le plus de gain de voyageurs à l'ensemble du projet.

L'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal au Muy, au carrefour des communications de l'Est du Var, permet d'accompagner les projets de développement d'un territoire très dynamique et attractif.

+ DE TRAINS AVEC LA LIGNE NOUVELLE

- Passage de 1 à 4 TER sur la ligne existante entre l'Est du Var et Cannes
- 2 fois + de trains Grandes Lignes une fois la liaison Aubagne - Toulon réalisée
- - 25 min entre le Muy et Nice pour les trajets Grandes Lignes
- + 12 M de voyageurs à l'horizon 2040
- + de trains = – de pollution et – de bouchons sur les routes

SERVICES FERROVIAIRES ENVISAGÉS



Les études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur sont financées par :



Poursuivons le dialogue

Information & Consultation - 2013/2014
Zone de passage préférentielle

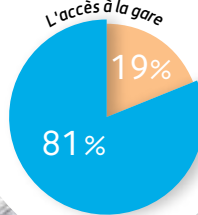
LA ZONE D'ÉTUDE RETENUE POUR LA RECHERCHE DU MEILLEUR TRACÉ

Désaturation de la ligne littorale grâce à la création d'une liaison directe de l'Est du Var à la vallée de la Siagne, dans le prolongement de la liaison Sophia Antipolis – Nice :

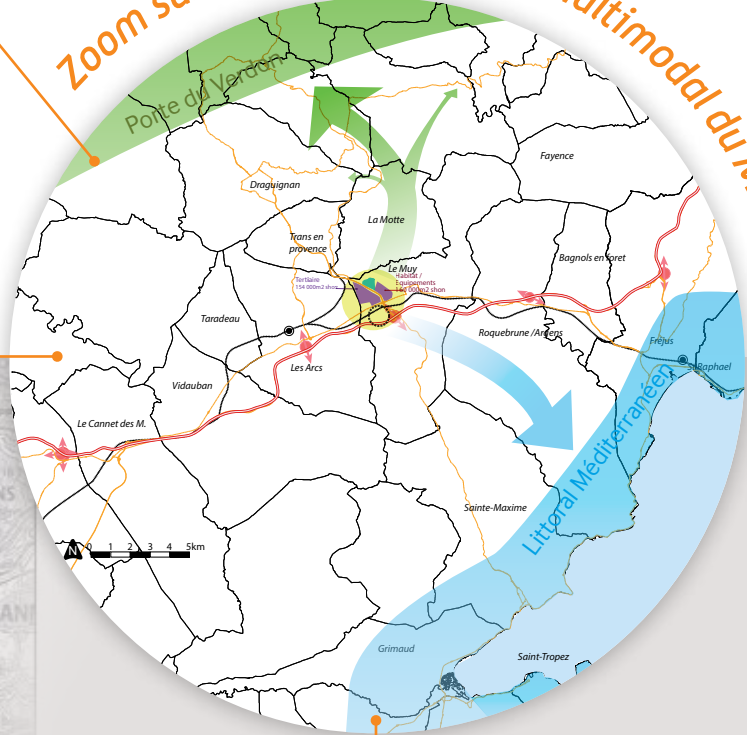
- Création de deux nouvelles voies entre le Muy et la vallée de la Siagne (jusqu'à la ligne Cannes – Grasse), en recherchant un tracé à l'écart des enjeux de la bande littorale et préservant les espaces naturels.
- Création au Muy du pôle d'échanges multimodal de l'Est du Var, au carrefour des voies de communication.

Un pôle d'échanges au service d'un territoire attractif : environ 2 millions de voyageurs par an attendus, avec un tiers de fréquentation en plus en période estivale.

Transports en commun
Voitures



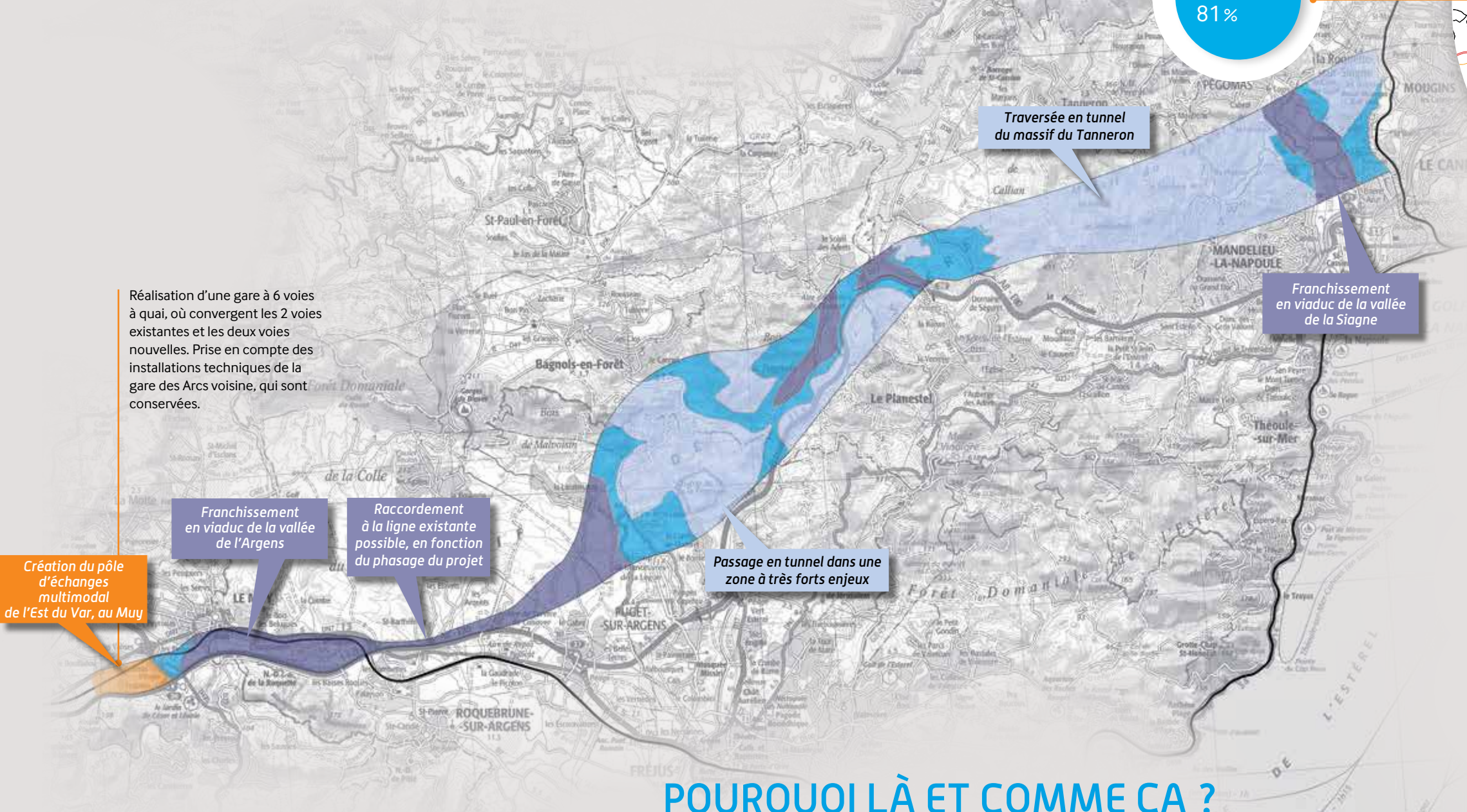
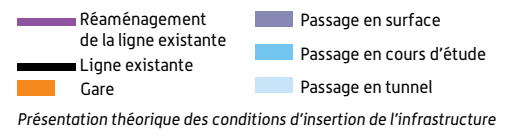
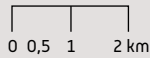
Zoom sur le pôle d'échanges multimodal du Muy



Le futur pôle d'échanges multimodal (PEM)

positionné au Sud-Ouest du Muy permet, grâce à ses nombreux atouts, de répondre aux principaux enjeux du territoire :

- Une connexion avec la ligne ferroviaire existante, située à la bifurcation avec Fréjus et Saint-Raphaël.
- Une bonne accessibilité à partir des axes routiers majeurs existants : l'autoroute A8, la RDN7, la RD25 reliant le golfe de Saint-Tropez et la RD1555 vers Draguignan.
- Un accès facilité grâce au projet de bus à haut niveau de services (BHNS) prévu, tout d'abord de Draguignan à la gare des Arcs, puis relié au futur PEM du Muy à son ouverture.
- Un pôle d'échanges peu consommateur d'espace et intégré dans un futur quartier fortement relié au tissu urbain existant.



POURQUOI LÀ ET COMME ÇA ?

La zone d'étude retenue pour la recherche du meilleur tracé résulte des concertations de 2011 et 2012 et des études d'approfondissement menées en 2012 et 2013. Enrichie de la concertation, elle aboutira à la zone de passage préférentielle, base des études de phase II qui débiteront en 2014.

- Les impacts d'un jumelage avec la ligne littorale datant de 1860 sont rédhibitoires, notamment dans les traversées urbaines (Fréjus, Saint-Raphaël) et le long de la corniche de l'Estérel : la solution retenue est la réalisation d'une nouvelle infrastructure, afin de prendre en compte la vulnérabilité de la ligne littorale, exposée à de forts risques naturels.
- Afin de s'adapter aux enjeux urbains, agricoles et naturels au Nord de la vallée de l'Argens, et de préserver les sites de grande richesse écologique tels que la Colle du Rouët, l'option retenue est le franchissement de la vallée de l'Argens, en prenant en compte les enjeux hydrauliques et humains puis le jumelage avec l'autoroute pour réduire les effets de coupure du territoire.
- La présence du lac de Saint-Cassien et du massif de l'Estérel imposent une bande de passage étroite.
- Le massif du Tanneron nécessite un franchissement en tunnel.
- La vallée de la Siagne est franchie en viaduc, afin de prendre en compte les enjeux humains et hydrauliques, ainsi que les contraintes de l'aéroport de Cannes-Mandelieu.
- La traversée de l'Ouest des Alpes-Maritimes est déterminée par la position de la gare à Sophia Antipolis.

COÛT
2,1 Mrds €²⁰¹²

VITESSE
230
à 270 km/h

LONGUEUR
41 km dont
environ 15 km
en tunnel