

Liaison ferroviaire Nice - Italie

Pourquoi et
Comment ?

Un réseau ferroviaire performant entre la France et l'Italie



Réunion publique

LGV PACA – Etudes Préales à l'Enquête d'Utilité Publique - Phase 1
Nice – 16 février 2012

MENT — COMMUNICATION — SÉCURITÉ — AMÉNAGEMENT

RE LIMOUSIN — HAUTE ET BASSE NORMANDIE — ÎLE DE FRANCE — LANGUEDOC ROUSSILLON — MIDI PYRÉNÉES — NORD PAS DE CALAIS PICARDIE — PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR — RHÔNE ALPES AUVERGNE
ENTÉS — BOURGOGNE FRANCHE COMTE — BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE — CENTRE LIMOUSIN — HAUTE ET BASSE NORMANDIE — ÎLE DE FRANCE — LANGUEDOC ROUSSILLON
MENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — COMMUNICATION — SÉCURITÉ — AMÉNAGEMENT

ITÉ — BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE — CENTRE LIMOUSIN — HAUTE ET BASSE NORMANDIE — ÎLE DE FRANCE — LANGUEDOC ROUSSILLON — MIDI PYRÉNÉES — NORD PAS DE CALAIS
CO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORMANCE — DÉVELOPPEMENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — COMMUNICATION — SÉCURITÉ — AMÉNAGEMENT
ENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — COMMUNICATION — SÉCURITÉ — AMÉNAGEMENT

OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORMANCE — DÉVELOPPEMENT DURABLE

Déroulé de la réunion



M. Philippe MARZOLF

Garant de la concertation

philippe.marzolf@debatpublic.fr

Déroulé de la réunion



— Le système ferroviaire entre Nice et l'Italie

— Les enjeux du territoire

— Les solutions envisagées entre Nice et l'Italie

— Le bilan de la concertation

Le système ferroviaire entre Nice et l'Italie

Un système ferroviaire régional performant



DES LIGNES EXISTANTES MODERNISÉES ET UNE LIGNE NOUVELLE POUR :

- Plus de robustesse et de fiabilité
- Un maillage du réseau important
- Une plus grande capacité, au service des trains du quotidien et du fret
- Un meilleur accès du territoire

Un système ferroviaire régional performant



**NOMBRE DE TER DE NICE A MENTON PAR HEURE
ET PAR SENS EN HEURE DE POINTE**

Aujourd'hui
4



En 2023

7



En 2040

9



**NOMBRE DE TER DE MENTON A L'ITALIE PAR
HEURE ET PAR SENS EN HEURE DE POINTE**

Aujourd'hui
2



En 2023

5



En 2040

7

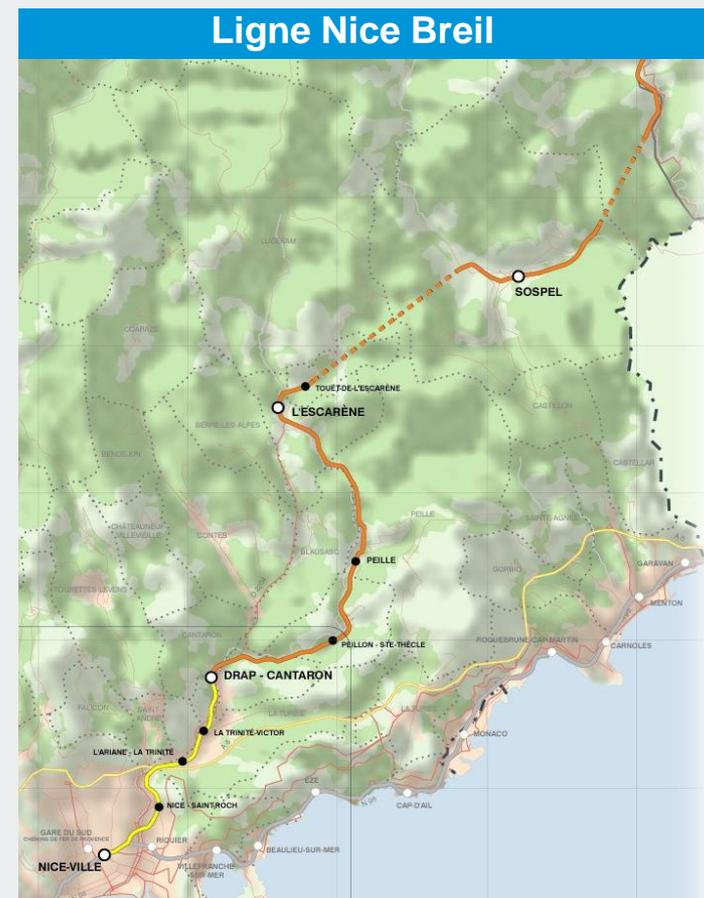
Plus de trains dans vos gares

NOMBRE DE TRAINS DE VOYAGEURS PAR HEURE ET PAR SENS EN HEURE DE POINTE

	2012	2023
Nice-Ville	2	4
Nice-Saint-Roch	2	4
L'Ariane	2	4
La Trinité-Victor	2	4
Drap-Cantaron	2	4

1 TER
Omnibus

1 Non traversant
(terminus)



Plus de trains dans vos gares

NOMBRE DE TRAINS DE VOYAGEURS PAR HEURE ET PAR SENS EN HEURE DE POINTE

	2012	2023	2040
NICE-VILLE	2 2	1à3 1 2 4	4 1 2 6
NICE-RIQUIER	2 2	2 4	2 6
VILLEFRANCHE-SUR-MER	2	4	6
BEAULIEU-SUR-MER	2	4	6
EZE-SUR-MER	2	4	6
CAP D'AIL	2	4	6
MONACO-MONTECARLO	2 2	1à3 1 2 4	4 1 2 6
CAP MARTIN ROQUEBRUNE	2	4	6
CARNOLES	2	4	6
MENTON	2 2	1 1 2 2 2	1 1 2 4 2
MENTON-GARAVAN	2	2	4
VENTIMIGLIA	2	1à3 1 2 1 1	3 1 2 2 2

- 1 TER Omnibus
- 2 TER Semi-direct
- 1 TER Intercité
- 1 TaGV
- 1 Non traversant (terminus)

Les enjeux du territoire

Les enjeux du territoire



Favoriser le report modal vers le train

Assurer un véritable maillage ferroviaire

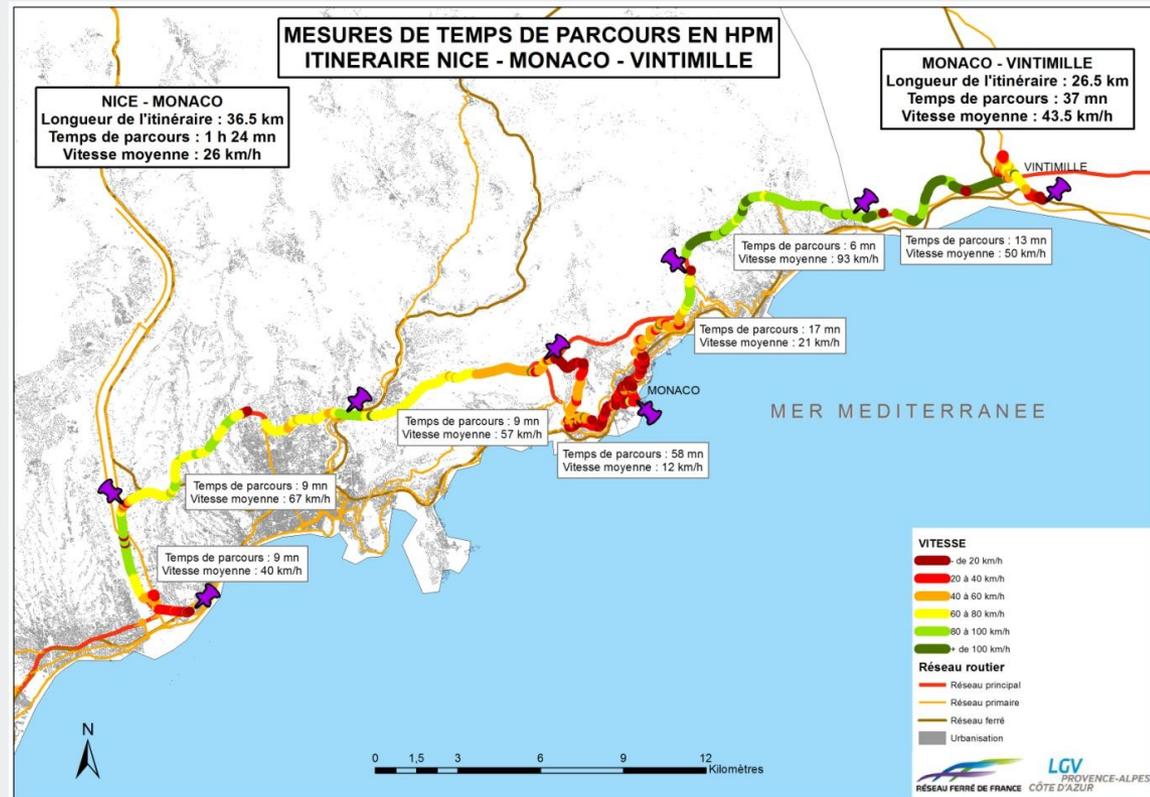
Réaliser une ligne mixte sur la section Nice – Italie

Finaliser l'arc méditerranéen

Favoriser le report modal, pourquoi ?

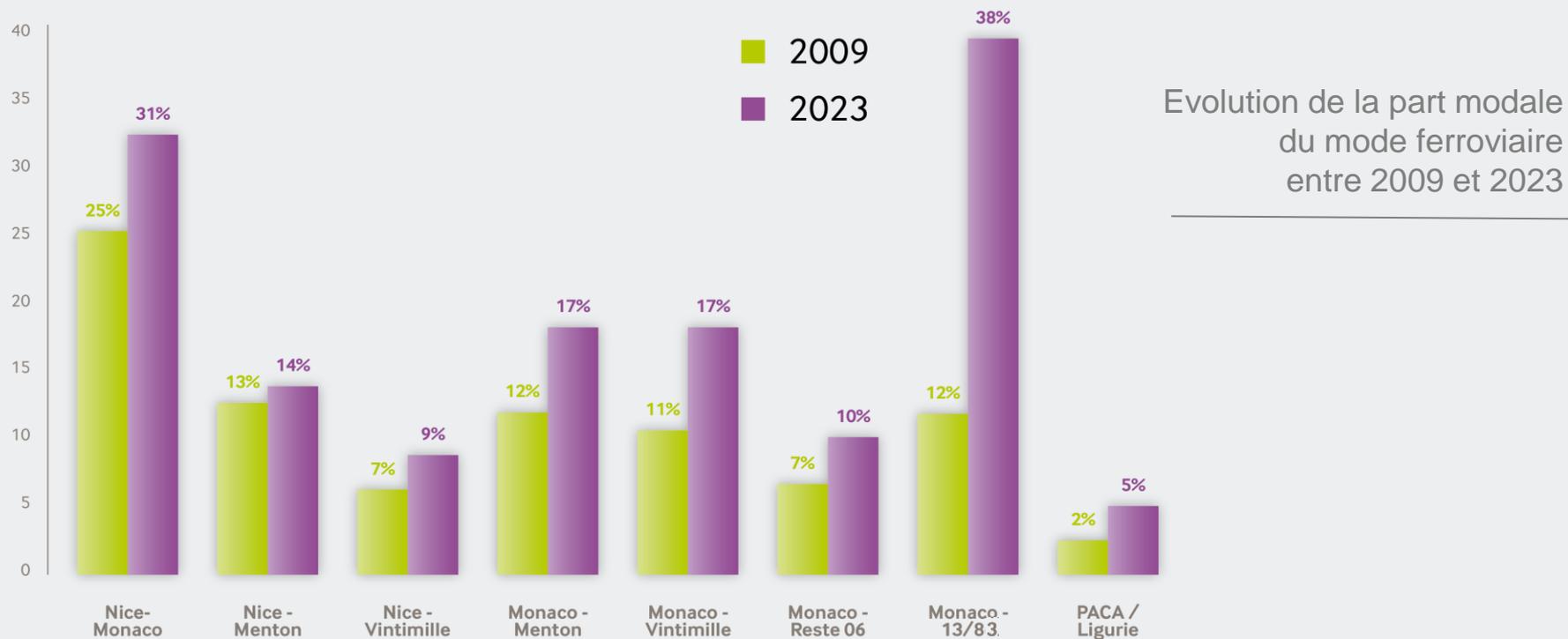
POUR RÉPONDRE À LA SATURATION DU RÉSEAU ROUTIER

- Un accès à Monaco très saturé
- Une autoroute A8 surtout congestionnée entre Nice et Monaco du fait des flux domicile - travail



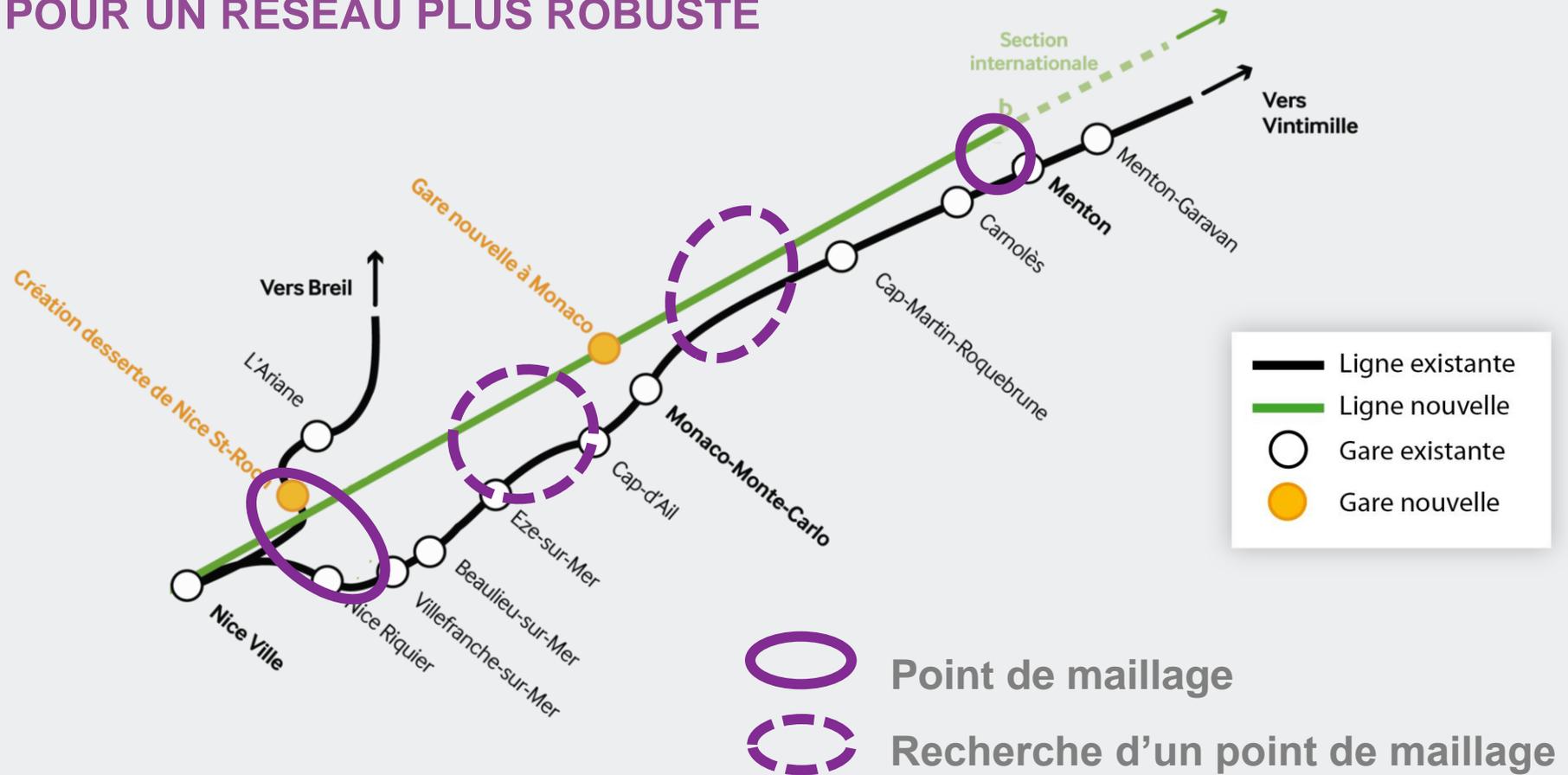
Favoriser le report modal, comment ?

EN AMÉLIORANT LA FRÉQUENCE DES TRAINS ET LES TEMPS DE PARCOURS



Assurer un véritable maillage ferroviaire

POUR UN RÉSEAU PLUS ROBUSTE



Réaliser une ligne mixte sur la section Nice - Italie



TROP DE CAMIONS A VINTIMILLE

- Environ **10 000 PL/jour** traversent les Alpes
- Plus de **50%** des poids lourds qui traversent les Alpes passent **par Vintimille**
- Une croissance globale de **+0,6%** sur 1999-2010, mais une croissance plus forte pour la traversée par les Alpes du Sud

Réaliser une ligne mixte sur la section Nice - Italie



LES AVANTAGES D'UNE LIGNE MIXTE

- Favoriser le **report modal** en offrant plus de sillons fret
- Disposer d'un **deuxième itinéraire** en cas d'incidents, de travaux

Réaliser une ligne mixte entre Nice et l'Italie



LA PARTICULARITE DU TRONCON NICE - ITALIE

- Une incidence technique et donc financière moins importante qu'habituellement car :
 - Profil en long favorable car peu de variations de pentes nécessaires
 - Quasi-totalité du tracé en tunnel : incidence sur le bruit favorable mais mesures de sécurité à prendre en compte
- Une analyse complémentaire de faisabilité nécessaire

Finaliser l'arc méditerranéen

DES ÉCHANGES PLUS DYNAMIQUES SUR L'ARC MÉDITERRANÉEN ET UNE OUVERTURE VERS L'EUROPE

NICE-BARCELONE
En 4h

NICE - GÊNES
En 2h

NICE – MILAN
En 3h30



Vos questions sur le système ferroviaire et les enjeux

Les solutions envisagées entre Nice et l'Italie

Les solutions envisagées entre Nice et l'Italie



— La traversée du secteur

— Les quatre zones d'études

— En sortie de Nice

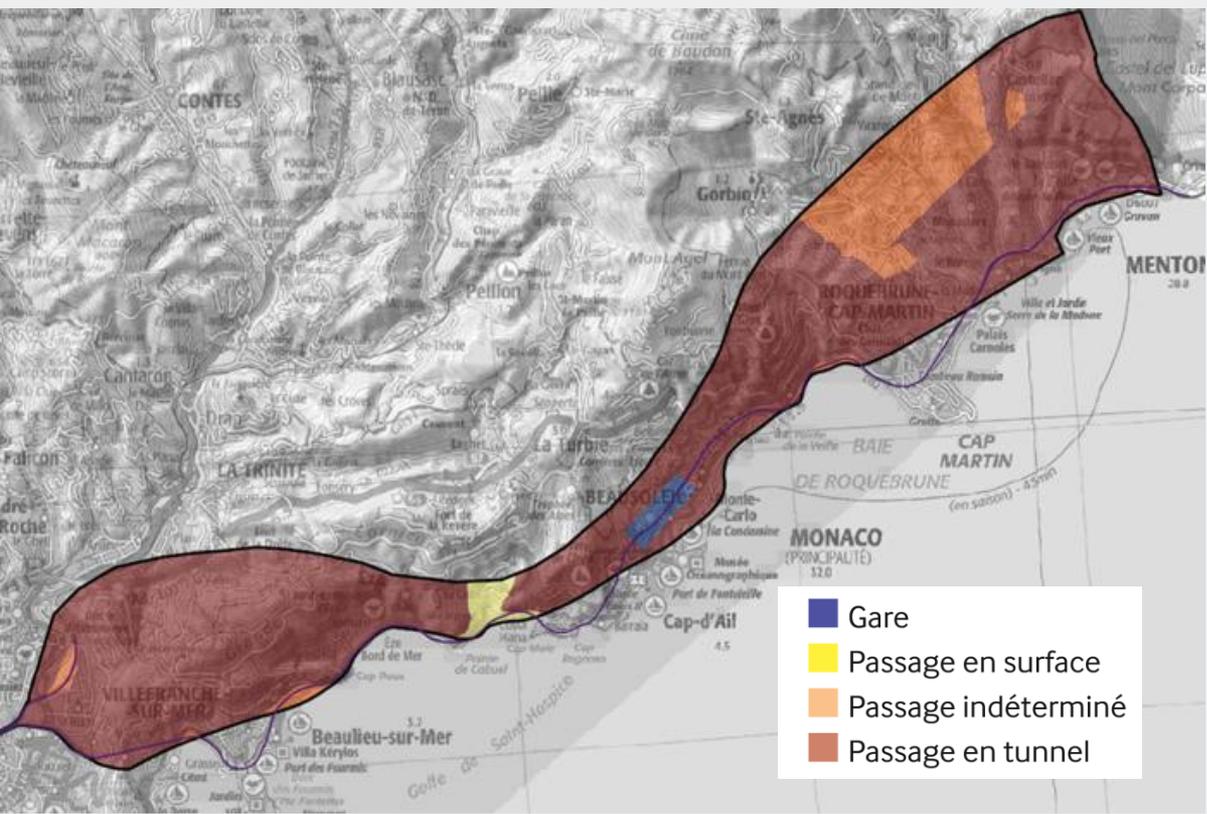
— A Monaco

— A Menton

— Sur la section internationale

Le passage sur le secteur

SECTION EN TUNNEL, AVEC DE TRÈS BREFS PASSAGES À L'AIR LIBRE



Les choix de tracés possibles en souterrain entre Nice et Monaco restent ouverts tant que les sondages de reconnaissance n'auront pas été réalisés

Les quatre zones d'études



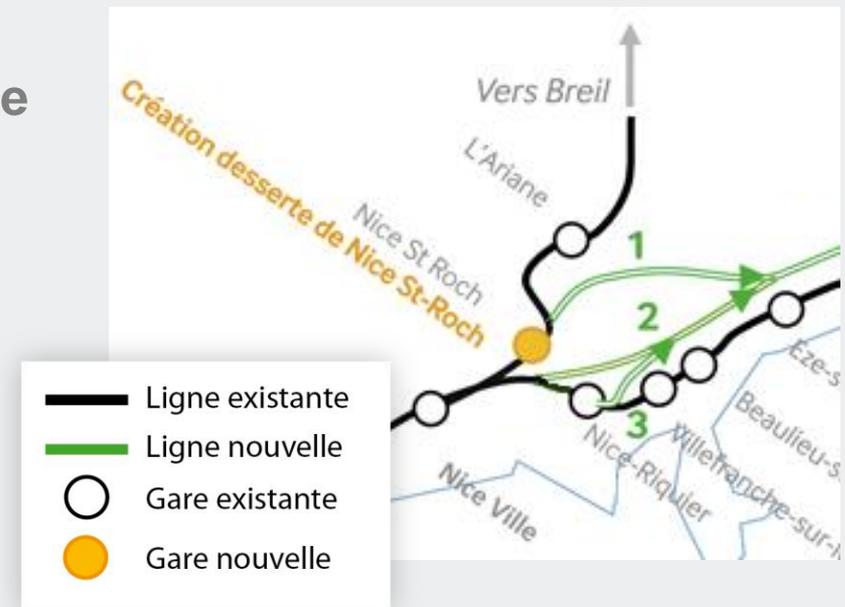
Les solutions envisagées en sortie de Nice

3 SOLUTIONS

■ **Solution 1:** Un raccordement à la ligne existante Nice-Drap, dans la zone de Nice Saint-Roch

■ **Solution 2:** Un raccordement à la ligne littorale, à l'ouest du quartier de Riquier

■ **Solution 3:** Un raccordement à la ligne littorale, à l'est du quartier de Riquier



Les solutions envisagées en sortie de Nice

SOLUTION 1 : RACCORDEMENT À LA LIGNE EXISTANTE NICE-DRAP, DANS LA ZONE DE NICE SAINT-ROCH

- **Larges emprises ferroviaires disponibles**
- **Positionnement favorable au départ d'un tunnel proche de l'A8**
- **Possibilité d'utiliser la ligne nouvelle pour les TER semi-directs et les TAGV avec création d'un arrêt en gare Saint Roch pour les TER semi-directs**
 - ⇒ **Meilleure répartition des trafics**
 - ⇒ **Plus de robustesse**
 - ⇒ **Meilleurs temps de parcours pour les TER semi-directs**
 - ⇒ **Optimisation des investissements infrastructures**

Les solutions envisagées en sortie de Nice

SOLUTION 2 : RACCORDEMENT À LA LIGNE LITTORALE, À L'OUEST DU QUARTIER DE RIQUIER

- Positionnement favorable au départ d'un tunnel le plus proche du littoral
- Inconvénient : si les TER semi-directs utilisent la ligne nouvelle cela ne permet plus de desservir la gare de Riquier

Les solutions envisagées en sortie de Nice

SOLUTION 3 : RACCORDEMENT À LA LIGNE LITTORALE, À L'EST DU QUARTIER DE RIQUIER

- Positionnement favorable au départ d'un tunnel le plus proche du littoral
- Possibilité d'utiliser la ligne nouvelle pour les TER semi-directs et les TAGV

Les solutions envisagées à Monaco

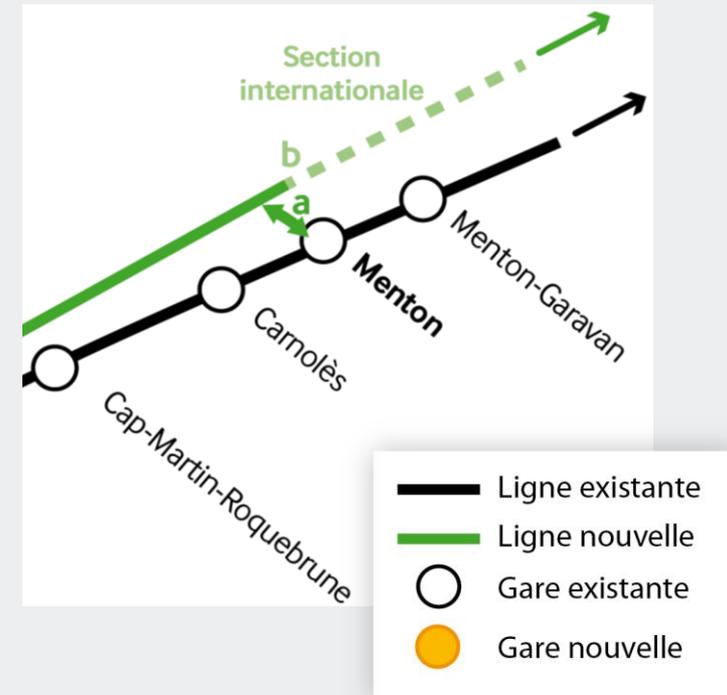
- **Gare nouvelle à deux voies à quai**
- **Au plus près de la gare existante** (intégration au pôle multimodal de la gare actuelle, cheminement piéton, accès à la ville)



Les solutions envisagées à Monaco

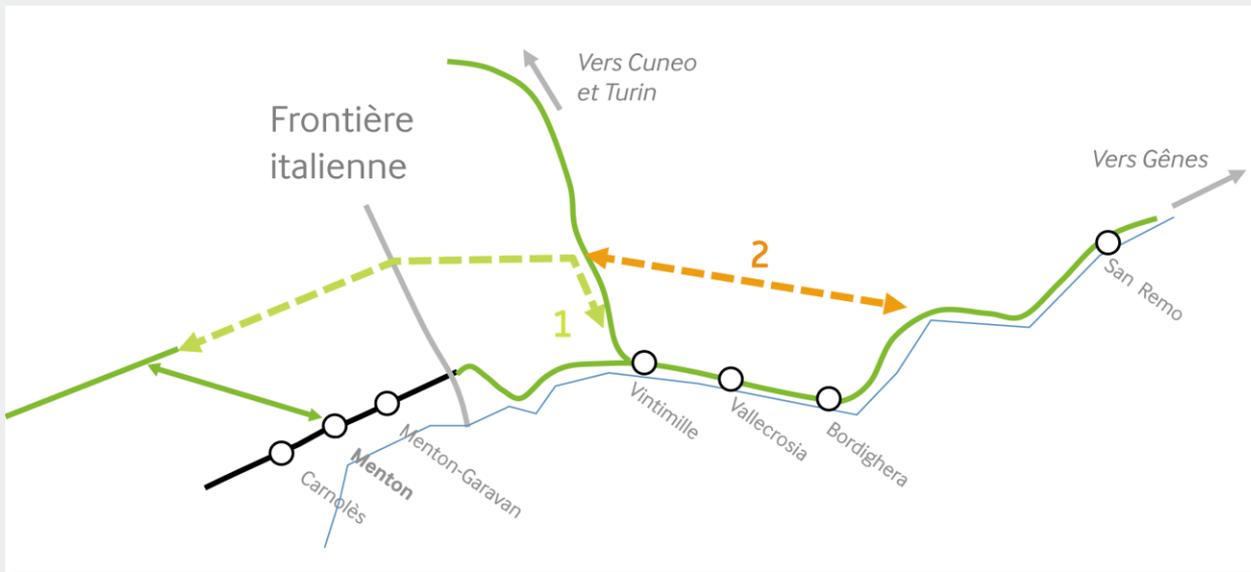
RACCORDEMENT DE LA LIGNE NOUVELLE VERS LA LIGNE LITTORALE À L'OUEST DE MENTON, AU PLUS PRÈS DE LA GARE

- Desserte de Menton par la ligne nouvelle
- Possibilité de phasage de la réalisation
- Meilleur maillage du réseau (robustesse et une fiabilité élevée en cas d'incidents)



Les solutions envisagées sur la section internationale

- **Solution 1** : Raccordement avec la ligne existante de Coni-Breil-Vintimille
- **Solution 2** : Raccordement avec la ligne nouvelle apte à 200km/h en provenance de Gênes (aux environs d'Ospedaletti situé à 10km à l'est de Vintimille)



Ces deux solutions sont compatibles et peuvent être mises en œuvre successivement

- Ligne existante
- Ligne nouvelle
- Gare existante
- Gare nouvelle

Le bilan de la concertation

Le bilan de la concertation



— Le cadre de la concertation

— La concertation
en quelques chiffres

— Les actions de communication
réalisées

— La synthèse des avis du
groupe de travail géographique
Nice - Italie

Le cadre de la concertation

Du 16 janvier au 16 février,
informer sur le projet envisagé sur la section Nice – Italie et recueillir
l’avis des acteurs, des habitants et des usagers



La concertation en quelques chiffres

1 rencontre
avec les
partenaires
italiens, à Gênes

1 réunion publique
de lancement à Menton
75 participants



**5 réunions
d'échanges**

2 réunions du groupe
de travail géographique
50 participants

*Interventions de la DREAL,
de la Région PACA et de
RFI*

1 réunion publique
de restitution à Nice

Les actions de communication réalisées

Des documents d'information pour présenter le détail du projet

- Dossier de concertation
- Synthèse
- Version italienne du dossier
- Panneaux d'exposition
- Invitations envoyées en France et en Italie



Une rubrique spécifique sur le site internet projet

www.lgvpaca.fr

Un plan média pour annoncer la concertation

- Annonces-presse en France et en Italie
- Affiches 40x60 adressées aux partenaires et 19 communes du secteur

La synthèse des avis du groupe de travail géographique Nice - Italie

- Le groupe rappelle l'importance et la nécessité du projet entre Nice, Monaco et l'Italie et, dans une **logique d'arc méditerranéen**, la nécessaire coordination avec les travaux italiens
- Pour permettre un véritable report modal de la route vers le fer pour une mise en conformité avec la législation européenne et le PPA, le groupe souligne **l'urgence d'un système ferroviaire performant pour les voyageurs et les marchandises**

La synthèse des avis du groupe de travail géographique Nice - Italie

- L'enjeu majeur est la liaison **Nice - Gênes – Milan**
- Le **maillage du réseau avec des liaisons Nord-Sud améliorées (Nice-Vintimille-Breil-Coni-Turin)** est indispensable
- Les travaux de **modernisation de la ligne Mandelieu-Vintimille** doivent démarrer au plus tôt, et plus particulièrement sur Monaco

La synthèse des demandes et attentes du groupe de travail géographique Nice - Italie

- ⇒ Le groupe propose d'étudier **le phasage de la réalisation sur une seule voie** dans un premier temps
- ⇒ Le groupe demande la **mixité fret / voyageurs** de la ligne nouvelle entre Nice et l'Italie
- ⇒ Le groupe attend des précisions sur le **financement** du projet
- ⇒ Le groupe attache une grande importance aux **contributions monégasques**

Vos questions sur les solutions envisagées et la concertation

Da Nizza a Ventimiglia

Perché e Come?



Una rete ferroviaria ad alto rendimento tra la Francia e l'Italia