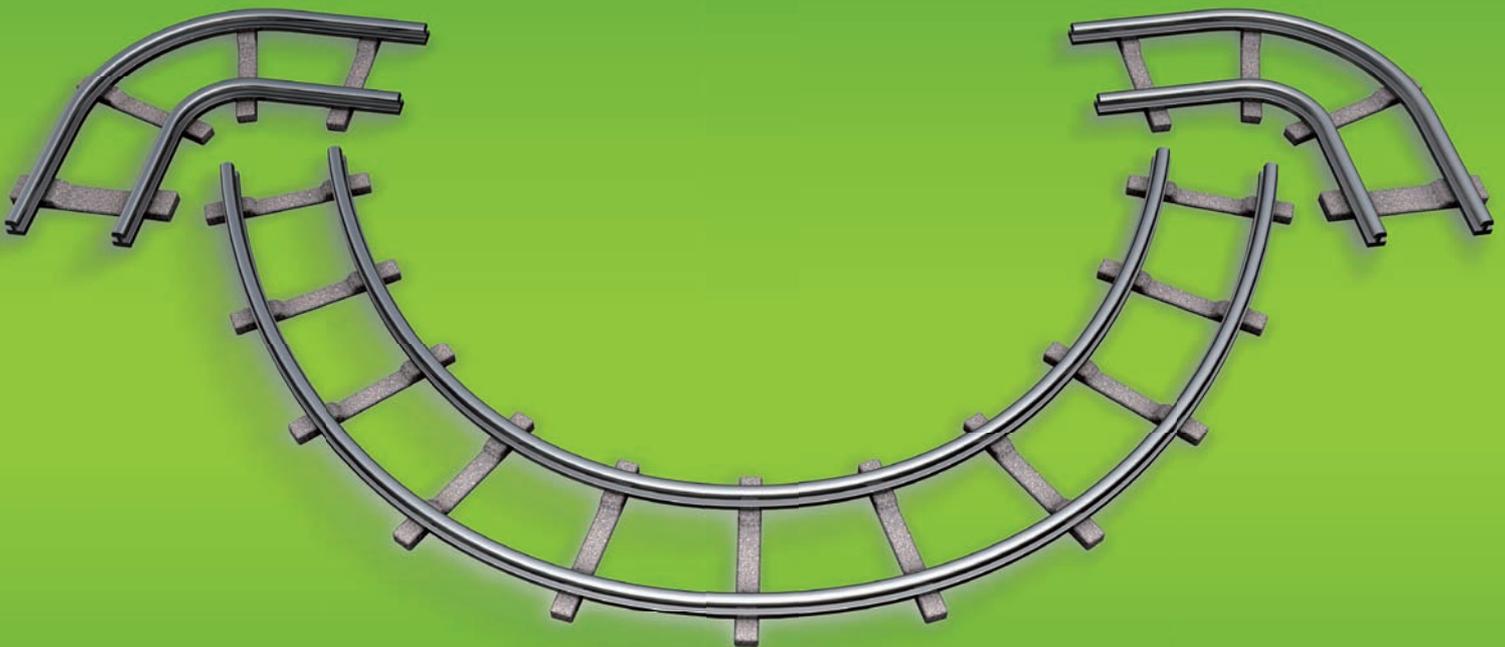


DE NICE À VINTIMILLE,  
POURQUOI ? COMMENT ?



Un réseau ferroviaire performant entre la France et l'Italie.

Pour tout savoir sur la concertation  
France-Monaco-Italie

[www.lgvpaca.fr](http://www.lgvpaca.fr)

**Parlons-en,**  
du 16 janvier  
au 16 février 2012

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet LGV PACA sont financées par :

## POURQUOI ?

### Nice-Italie, une relation historique qui a de l'avenir

Aujourd'hui, l'accroissement continu des besoins de déplacement ne peut plus être satisfait dans de bonnes conditions et dans une optique de développement durable. Les infrastructures routières sont saturées et la capacité et les performances du mode ferroviaire sont insuffisantes pour constituer une alternative sur le long terme (risques naturels, infrastructures anciennes, cohabitation difficile des trains voyageurs à vocation régionale et internationale, connexion limitée avec le réseau italien...). **La capacité de la ligne entre Nice et l'Italie est sur le point d'atteindre ses limites et cela ne pourra que se détériorer avec l'augmentation nécessaire des trafics à horizon 2023 et 2040.**

### LA RIVIERA, UN TERRITOIRE À DESSERVIR...

Former un maillon de l'**arc méditerranéen** Barcelone-Marseille-Nice-Gênes, voilà l'ambition du projet Nice-Italie en prolongement de la ligne à grande vitesse PACA. Les quatre régions de l'arc méditerranéen (Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon, Catalogne et Ligurie) comptent aujourd'hui **16 millions d'habitants** et connaissent un **fort développement économique**. Ce contexte entraîne des besoins de déplacements croissants auxquels **les infrastructures routières, aujourd'hui saturées** aux abords des agglomérations, et **les liaisons ferroviaires insuffisantes** ne peuvent pas répondre.

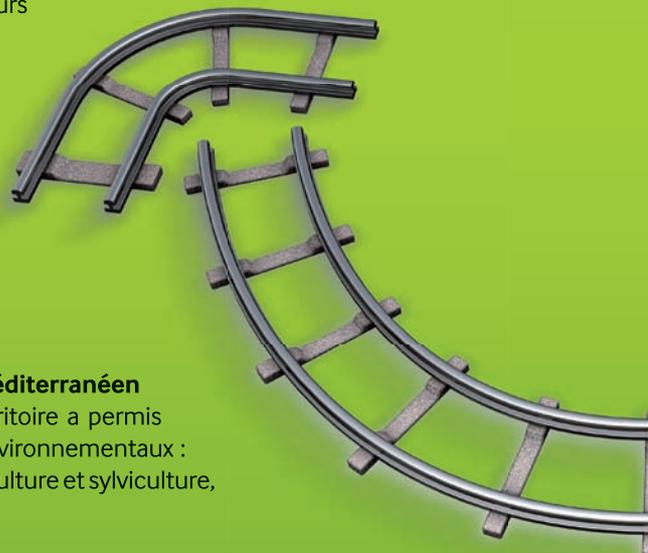
- **Le département des Alpes-Maritimes** est particulièrement peuplé (l'aire urbaine de Nice dépasse le million d'habitants) mais souffre d'une **accessibilité réduite** alors que les territoires ont la particularité d'être interdépendants, ce qui entraîne des déplacements quotidiens nombreux.
- **La Principauté de Monaco**, avec un nombre d'emplois 1,5 fois supérieur au nombre d'habitants, et des flux de touristes croissants, drainant 5 millions de voyageurs par an, doit **désenclaver son territoire** en facilitant l'accès à l'agglomération.
- **La Ligurie**, en prolongement de la modernisation complète de son réseau ferroviaire prévue à l'horizon 2020, doit **s'ouvrir vers l'Ouest**.

### ... TOUT EN PRESERVANT SON ENVIRONNEMENT EXCEPTIONNEL

Le projet couvre une bande d'environ 10 km de large, longeant le **littoral méditerranéen entre Nice et la frontière italienne**. Une évaluation des sensibilités du territoire a permis de définir la zone d'études préférentielle en tenant compte de ses enjeux environnementaux : ressource en eau, milieu physique, milieu naturel terrestre, milieu humain, agriculture et sylviculture, patrimoine et paysage.

#### « PRÉVENIR, GÉRER ET ATTÉNUER LES NUISANCES EN PHASE CHANTIER »

La ligne nouvelle sera essentiellement construite en tunnel du fait de la topographie du territoire. Les impacts sur le paysage et les milieux naturels, sur la consommation des terres agricoles et sylvicoles seront limités. En amont, il faudra tenir compte des particularités des sols et des sous-sols. En phase chantier, cela implique, de gérer, entre autres, les accès, les emprises, les flux de circulation et la gestion des déblais. RFF s'engage à mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires pour prévenir, gérer et atténuer les nuisances engendrées par le chantier de construction. Une grande attention sera bien sûr accordée à la gestion des eaux ainsi qu'à la préservation des abords du chantier, qu'ils soient naturels, agricoles ou urbanisés.



# TEMPS DE PARCOURS EN 2023\*

Nice ↔ Monaco  
 Environ 10 min  
 Aujourd'hui : 22 min

Nice ↔ Gênes  
 2h00  
 Aujourd'hui : 3h11

Marseille ↔ Gênes  
 3h15  
 Aujourd'hui : 6h04

Nice ↔ Milan  
 3h30  
 Aujourd'hui : 4h55

Barcelone ↔ Gênes  
 6h00  
 Aujourd'hui : 16h05

\* Mise en service LGV PACA et prolongement de Nice à l'Italie

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

	Aujourd'hui	En 2023	En 2040
 TER à l'Est de Nice	4	7	9
 TAGV* à l'Est de Nice	0**	1 à 2	4

\* Trains aptes à la grande vitesse - \*\* 1 train par jour et par sens

## + DE TRAINS AU QUOTIDIEN POUR AMÉLIORER LA VIE DES HABITANTS DE LA RÉGION

Offrir un service de transport ferroviaire régional de qualité et compétitif est la seule façon de réussir le transfert de la route vers le fer. Pour répondre aux besoins actuels et à venir, la création d'une nouvelle infrastructure est indispensable. Combinée aux aménagements des voies existantes, elle permettra globalement d'améliorer l'accessibilité de tous les habitants de la région vers leurs zones d'emplois et d'études :

- en augmentant les trafics des trains régionaux, qui desservent les gares au centre des agglomérations ;
- en offrant une fréquence resserrée, notamment aux heures de pointe et une bonne lisibilité des horaires grâce au cadencement ;
- en fiabilisant la desserte.

## + DE TRAINS À GRANDE VITESSE POUR DÉVELOPPER LES ÉCHANGES ENTRE LES MÉTROPOLIS DE L'ARC MÉDITERRANÉEN

En réservant la nouvelle infrastructure aux trains rapides, le projet permettra au mode ferroviaire de devenir attractif par rapport au mode routier. L'objectif est de faire gagner du temps :

- pour les trains desservant les villes principales : Nice, Monaco, Menton, Vintimille,...
- pour les circulations de long parcours : la liaison entre Nice et l'Italie constitue le dernier chaînon d'un réseau transeuropéen de transport sur le pourtour méditerranéen.

## + DE TRAINS DE MARCHANDISES POUR FAVORISER LE FRET FERROVIAIRE

A l'horizon 2023 et au-delà, le report d'une partie du trafic de marchandises sur le fer (notamment pour le transport de produits finis et de grande consommation) pourrait être réalisé sur la ligne existante grâce au report partiel du trafic voyageurs, et si nécessaire sur la ligne nouvelle en fonction des besoins.

L'arc ferroviaire méditerranéen :



## COMMENT ?

### Le fuseau proposé à la concertation

Pour répondre aux attentes exprimées par les acteurs depuis 2005 lors du débat public sur la LGV PACA, puis au cours de la concertation qui a suivi, RFF a étudié différentes solutions pour relier Nice et l'Italie.

#### Trois scénarios principaux ont été analysés :

- La création d'une ligne nouvelle de Nice à l'Italie, en tunnel dans sa quasi-totalité, pour offrir le meilleur gain de temps.
- Le réaménagement de la ligne existante dans la mesure du possible pour limiter les coûts.
- La « combinaison » des deux scénarios précédents, pour construire une solution optimisée.



Le comité de pilotage a retenu, le 11 juillet 2011, le scénario de « combinaison ligne existante - ligne nouvelle » qui lui semblait répondre le mieux aux objectifs assignés et au meilleur coût.

#### ZOOM TRAVERSÉE DE NICE

Deux options sont possibles :

- l'utilisation des 2 voies existantes entre Nice Aéroport et l'accès Est de Nice ;
- la création de 2 voies supplémentaires en tunnel sous Nice sans desserte de la gare de Nice-ville (avec une zone de connexion au réseau existant à l'Est de Nice).

#### ZOOM SORTIE DE NICE

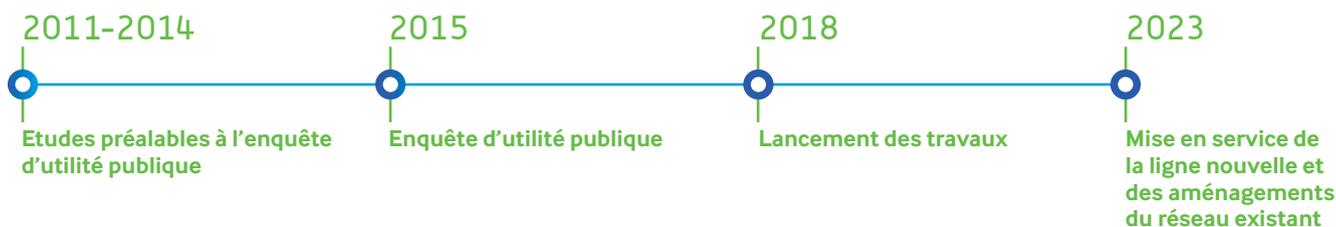
Au stade actuel des études, trois options sont envisageables :

- un raccordement à la ligne existante Nice-Drap, dans la zone de Nice St-Roch ;
- un raccordement à la ligne existante Nice-Vintimille, à l'Ouest du quartier de Riquier ;
- un raccordement à la ligne existante Nice-Vintimille, à l'Est du quartier de Riquier.

Pour chacune de ces trois options de raccordement de la ligne nouvelle à la ligne existante à l'Est de Nice-Ville, la possibilité de desservir une gare urbaine à l'Est du Paillon et la compatibilité avec un « tunnel filant » sous Nice seront recherchées.

#### PREMIÈRES RÉFLEXIONS SUR LA SECTION NICE-ITALIE

Le groupe de travail Paillons-Riviera s'est réuni 4 fois lors de la concertation publique sur le projet LGV PACA entre septembre et novembre 2011. Il s'est clairement prononcé en faveur de la création d'une ligne nouvelle, distincte de la ligne existante, depuis la sortie Est de Nice jusqu'à l'Italie. Deux critères ont été évoqués avant tout : l'objectif de grande vitesse et le coût. Les échanges ont également permis de mettre en avant la nécessité du maillage ferroviaire à Monaco, avec une gare nouvelle dont le principe est largement accepté.





## ZOOM RIVIERA/PAILLON

Cette section est essentiellement en tunnel, avec un passage à proximité immédiate de la gare actuelle de Monaco. La réalisation du tronçon souterrain présentant un niveau de difficultés élevé, les choix de tracés possibles entre Nice et Monaco sont ouverts tant que les sondages de reconnaissance des sols n'auront pas été réalisés.

## ZOOM ARRIVÉE À MENTON

La solution proposée comprend un raccordement de la ligne nouvelle à la ligne existante entre Monaco et Menton. Ce raccordement permettrait de desservir Menton par la ligne nouvelle, de réaliser une première étape de la construction du projet en attendant la réalisation de la section internationale, et de construire un meilleur maillage du réseau ferroviaire offrant robustesse et fiabilité en cas d'incidents.

## ZOOM SECTION INTERNATIONALE

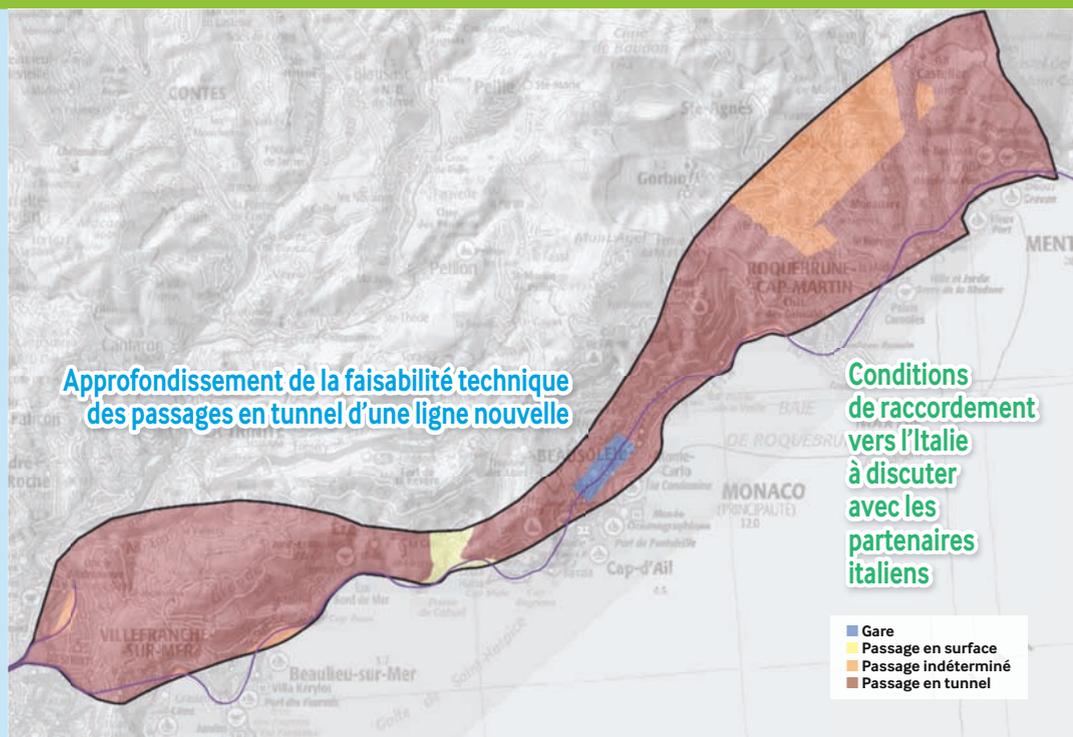
La section internationale concerne la ligne depuis le raccordement vers Menton jusqu'à la jonction avec le réseau italien. Deux possibilités, compatibles, sont envisageables :

- un raccordement avec la ligne existante Coni/Breil-sur-Roya/Vintimille,
- un raccordement avec la ligne nouvelle apte à 200 km/h en provenance de Gênes.

La recherche de solutions pour la section internationale nécessite des accords internationaux ainsi que le respect des procédures réglementaires de chacun des pays (création d'un Groupement Européen d'Intérêt Economique, constitution d'une Commission Intergouvernementale spécifique au projet Nice-Italie,...).

## LE FUSEAU DE 1000 M PROPOSÉ À LA CONCERTATION

L'analyse des sensibilités du territoire a permis de définir une zone d'étude préférentielle, à l'intérieur de laquelle un fuseau de passage d'environ 1000m a été déterminé, de manière à limiter les incidences environnementales du projet, grâce à des études techniques, des études d'exploitation ferroviaire et en prenant en compte les études de prospective territoriale.



# VOTRE AVIS COMPTE... PARTICIPEZ À LA CONCERTATION

Du 16 janvier au 16 février 2012, une concertation ouverte à tous permettra de construire ensemble le meilleur projet possible sur la section Nice-Vintimille.

## POUR ASSISTER AUX RÉUNIONS PUBLIQUES

### RÉUNION PUBLIQUE DE LANCEMENT

Menton - LUNDI 16 JANVIER, 19h

Palais de l'Europe - Salon GB, 8 avenue Boyer

### RÉUNION PUBLIQUE DE CLÔTURE

Nice - JEUDI 16 FEVRIER, 19h

Boscolo Hôtel Park - Salon Lamartine, 6 avenue de Suède

## POUR PARTICIPER AU GROUPE DE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUE "NICE-ITALIE"

MARDI 24 JANVIER ET MARDI 7 FÉVRIER, de 14h à 18h

Inscrivez-vous sur [www.lgvpaca.fr](http://www.lgvpaca.fr), rubrique « De Nice à l'Italie ».

## POUR VOUS INFORMER

Du 16 janvier au 16 février 2012, visitez les 3 expositions

présentées en mairies de Nice et de Menton.

## POUR DONNER VOTRE AVIS

**Par écrit**, sur les registres mis à votre disposition sur les 3 lieux d'exposition, et lors des réunions publiques et des 2 sessions du groupe de travail.

**Par courrier à** : Réseau Ferré de France, Mission LGV PACA - Les Docks - Atrium  
10.4 10, Place de la Joliette - BP 85404 - 13567 Marseille Cedex 02

**Par mail, sur le site internet [www.lgvpaca.fr](http://www.lgvpaca.fr)**  
ou directement à [concertation06@lgvpaca.fr](mailto:concertation06@lgvpaca.fr)

## Pourquoi une concertation spécifique pour la section Nice-Italie ?

- Dès 2005, le débat public sur le projet de LGV PACA a fait émerger l'intérêt des acteurs pour la section Nice-Italie, qui est apparue comme une nécessité exprimée pour la quasi-totalité des milieux économiques et associatifs.
- En 2009, une fois le scénario « Métropoles du Sud » retenu, le gouvernement a demandé à RFF d'engager la phase d'études conduisant au lancement de l'enquête publique ainsi que « des études complémentaires pour préciser les enjeux et les conditions de réalisation d'un prolongement de la ligne nouvelle vers l'Italie ».
- À l'occasion du Comité de Pilotage du projet de LGV PACA du 17 janvier 2011, le député-maire de Nice a donné une nouvelle impulsion au projet en demandant **la prise en compte de la liaison Nice-Italie dans le cadre de l'enquête d'utilité publique** programmée en 2015, requête approuvée par la Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement.
- Le Président de Réseau Ferré de France a donc saisi, en août 2011, la Commission nationale du débat public qui a recommandé l'organisation d'une concertation spécifique mais réalisée en cohérence avec le calendrier de la concertation sur le projet LGV PACA.



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Mission LGV PACA  
Les Docks - Atrium 10.4  
10, place de la Joliette - BP 85404  
13567 Marseille Cedex 02