

# TRENO

**Promotion des lignes ferroviaires touristiques et des trains historiques**

## Composante T2

**Plan d'action conjoint "Actions pilote pour la valorisation de l'offre touristique à valeur transfrontalière liée aux trains historiques et aux chemins de fer touristiques pour le projet TRENO**

### Activité T.2.1

**Identification des typologies et zones d'intervention pour le développement de l'offre touristique d'ampleur transfrontalière en lien avec les trains historiques et les chemins de fer touristiques**

#### Produit T.2.1.2

**Identification du réseau transfrontalier des lignes historiques et touristiques méditerranéennes**

**14 janvier 2020**



**La cooperazione al cuore del Mediterraneo  
La coopération au cœur de la Méditerranée**

## Table des matières

<b>I.</b>	<b><u>L'IDENTIFICATION DES LIGNES DU RESEAU TRANSFRONTALIER .....</u></b>	<b>3</b>
<b>A.</b>	<b>LE RAPPEL DES LIGNES IDENTIFIEES AU SEIN DES TERRITOIRES .....</b>	<b>3</b>
<b>B.</b>	<b>L'IDENTIFICATION DES TYPOLOGIES ET DES ZONES D'INTERVENTION.....</b>	<b>4</b>
1.	LA CORSE	4
2.	LA LIGURIE	5
3.	LA SARDAIGNE	7
4.	LA RÉGION SUD	9
5.	LA TOSCANE	12
<b>II.</b>	<b><u>UNE PRESENTATION GENERALE DU RESEAU TRANSFRONTALIER .....</u></b>	<b>16</b>

## I. L'identification des lignes du réseau transfrontalier

### A. Le rappel des lignes identifiées au sein des territoires

On rappelle ici, les lignes ferroviaires retenues dans le cadre du projet TRENO, lesquelles constituent de fait le réseau transfrontalier :

Trains/voie ferrée/Caractéristiques		Année de mise en service	Longueur / nb. de gares	Fonctionnement	
Ligurie	Principe – Granarolo	1929	1,13 km / 9	Electrifié	
	Genova – Casella	1929	25 km / 11	Electrifié	
Toscane	Cecina	1912	30 km / 5	Non électrifié	
	Grosseto	1927	90 km / 10	Non électrifié	
	Lucca-Aulla	1892 -1959	89 km /22	Trains diesel	
Sardaigne		Non précisé, mais présent dès 1921, selon l'écrivain Lawrence	604 km	Non électrifié	Un train à vapeur peut être utilisé sur demande
Corse		1930 (opérationnel dès 1935)	232 km / 16	Non électrifié	
Région Sud	Nizza - Breil	1928	99 km / 12	Non électrifié	
	Nizza - Digne	1911 (selon l'année de finalisation des travaux)	151 km	Non électrifié	

## B. L'identification des typologies et des zones d'intervention

On présente ici, sous forme de fiches, l'ensemble lignes de chemin de fer concernées par le Projet TRENO et qui constituent le réseau transfrontalier. On détaille par ailleurs les typologies d'investissements qui seront réalisés par les différents partenaires au sein de la zone de coopération dans cadre du projet. C'est dans ce contexte que seront réalisées les actions pilotes à définir.

### 1. La Corse

<b>Critères</b>	<b>Descriptif</b>
<i>Typicité</i>	Train mixte de voyageurs ciblant à la fois les résidents et les visiteurs venus d'ailleurs
<i>Zone d'intervention</i>	Ensemble du réseau ferré Corse
<i>Caractéristiques techniques : nb de Kilomètres, nb de stations, itinéraires, ...</i>	232 km de voies au total 158 km de voies reliant Bastia à Ajaccio 16 Gares et 49 haltes 1 592 ouvrages d'art dont 59 viaducs et 57 tunnels Le réseau ferré dessert les bassins de vie suivants : Grand Bastia, Cortonais, Grand Ajaccio et Pays de Balagne
<i>Période de commercialisation</i>	Toute l'année
<i>Contenu / objectif de l'investissement</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Apporter des informations relatives à l'offre de transports multimodale (mention des lieux, indication des retards éventuels) dans les trains et gares ;</li><li>• Proposer des informations de nature touristique dans les gares et trains par le biais d'écrans qui décrivent le parcours emprunté par le train et renseignent sur la richesse de l'offre patrimoniale et notamment les villages de Corse ;</li><li>• Offrir des informations par le biais de bornes interactives au sein des neufs gares principales (des informations y compris à vocation touristique)</li></ul>

## 2. La Ligurie

### a) Ligne Principe – Granarolo

<b>Critères</b>	<b>Descriptif</b>
<i>Typicité</i>	Système incliné à crémaillère
<i>Zone d'intervention</i>	Ligne allant de Genova Principe au centre-ville aux quartiers en hauteur
<i>Caractéristiques techniques : nb de Kilomètres, nb de stations, itinéraires, ...</i>	1,13 km / 9 gares traversées
<i>Période de commercialisation</i>	Toute l'année
<i>Contenu / objectif de l'investissement</i>	Suppression des barrières architecturales à la gare Principe et mise en place d'une signalétique

#### **Autres éléments notables :**

Concernant les objectifs poursuivis, les investissements permettront d'obtenir un afflux plus important de clientèle, notamment de touristes, pendant les périodes de faible fréquentation (lundi - vendredi et novembre - février), et de valoriser le système à crémaillère de la ligne, Principe – Granarolo aujourd'hui sous-utilisé par rapport à son potentiel touristique et historique et à la suppression des barrières architecturales.

Du point de vue des partenaires à mobiliser, ou groupes cibles, le projet prendra appui avec l'opérateur AMT, dans le cadre de la réalisation des ouvrages ferroviaires.

Des premières difficultés peuvent être identifiées dans le cadre de la mise en place de ce projet : l'âge du chemin de fer et la forte pente caractérisant le trajet, nécessitent des interventions nombreuses et fréquentes pour rendre les systèmes et les véhicules plus sûrs et plus modernes. Cette maintenance nécessaire entraîne généralement la suspension du service. En termes de tourisme, les villes accessibles grâce à ce train ne recèlent pas d'attractivité touristique particulière, à l'exception de la vue spectaculaire sur la ville de Gênes et la présence du parc Peralto près du terminus Granarolo. Une valorisation accrue de ce tronçon et de ses abords permettrait d'améliorer son attractivité.

b) Ligne Genova-Casella

Critères	Descriptif
<i>Typicité</i>	Parcours caractérisé par des pentes raides et des courbes étroites comme s'il s'agissait d'un chemin de fer de haute montagne, tout en restant proche de la mer, et ce jusqu'au kilomètre 6.
<i>Zone d'intervention</i>	Ligne allant de Genova Principe au centre-ville aux quartiers en hauteur
<i>Caractéristiques techniques : nb de Kilomètres, nb de stations, itinéraires, ...</i>	25 km / 11 gares traversées
<i>Période de commercialisation</i>	Toute l'année
<i>Contenu / objectif de l'investissement</i>	<p>Le projet consiste en la requalification des anciennes gares ainsi qu'en la réalisation de petites infrastructure destinées à améliorer l'accessibilité et l'utilisation du chemin de fer. Il s'agira également de créer un pôle d'attractivité culturelle et de petites enseignes.</p> <p>Plusieurs objectifs sont poursuivis dans le cadre de ce projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Obtenir un afflux plus important de clientèle, notamment de touristes, pendant les périodes de faible fréquentation (lundi - vendredi et novembre - février) ;</li> <li>• Rendre le service accessible aux personnes âgées et aux enfants ;</li> <li>• Requalifier les gares et les arrêts gares, notamment avec la réactivation de la gare de Crocetta du chemin de fer Gênes-Casella et la réalisation conséquente du musée du chemin de fer ;</li> <li>• Créer une "billetterie lean", grâce à l'intégration des points de vente et à l'orientation des clients vers la vente en ligne ;</li> <li>• Augmenter le confort de voyage.</li> </ul>

**Autres éléments notables :**

Parmi les partenaires associés ou groupes cibles identifiés, l'on retrouve l'opérateur AMT pour les réalisations techniques ; les micro, petites et moyennes entreprises implantées dans la zone d'accueil, issues du secteur de l'artisanat et de l'agroalimentaire, seront parties prenante du projet.

Du point de vue des facteurs clés de succès, en améliorant certains aspects techniques, infrastructurels, et de services, la continuité des flux, et notamment des flux touristiques sera également améliorée (on assiste aujourd'hui à une hyper concentration des flux au printemps et en été). Dans le même temps, ces interventions amélioreront la qualité des déplacements des nombreux habitants des vallées internes, traversées par la ligne, qui, comme souligné précédemment, représentent un fort bassin versant de banlieue.

Enfin, il conviendrait de renforcer et d'intensifier la promotion et la publicité du chemin de fer, au niveau de la ville, par une plus grande implication des réseaux sociaux, des médias et des canaux de distribution.

S'agissant des premières difficultés pressenties, le chemin de fer Gênes-Casella, se déploie le long d'une pente sinueuse et abrupte. Lors de fortes pluies ou de fortes dégradations des conditions météorologiques, l'on peut constater des glissements de terrain le long du parcours, empêchant les trains de passer en toute sécurité, et forçant de fait la suspension du service

### 3. La Sardaigne

Critères	Descriptif
<i>Typicité</i>	4 itinéraires "lents" qui traversent la quasi-totalité de l'île qui génèrent depuis l'après-guerre un véritable tourisme ferroviaire – Locomotive à vapeur sur demande
<i>Zone d'intervention</i>	L'ensemble de l'île
<i>Caractéristiques techniques : nb de Kilomètres, nb de stations, itinéraires, ...</i>	604 km parcourus
<i>Période de commercialisation</i>	Plein temps en été, la ligne est exploitée par d'autres opérateurs du territoire
<i>Contenu / objectif de l'investissement</i>	Le renforcement de l'offre touristique le long des voies ferrées historiques s'étend à la globalité des territoires concernés par la ligne et y compris : aux biens immobiliers qui agrémentent le passage du train, aux parcours et itinéraires visant à valoriser le patrimoine paysager, historique, archéologique et culturel présent dans le territoire traversé. L'action prévoit donc la valorisation des actifs immobiliers le long de la ligne et leur attribution aux entreprises touristiques locales, aux associations de bénévoles, ainsi qu'aux autorités locales et sera complétée par des panneaux, des cartes et des itinéraires, à partir des points prioritaires qui seront identifiés le long de la ligne, en particulier les gares établies dans les maisons de cantonniers qui présentent un intérêt particulier en matière : d'utilisation de sites à haute valeur culturelle, historique et archéologique, d'utilisation de sites pittoresques à haute valeur paysagère ... On pourra créer des échangeurs sur des lignes désaffectées, idéales comme point de départ pour des parcours de trekking / tourisme sportif / vélo de montagne, la découverte de minuscules habitats répartis le long de la ligne. De petits espaces à visée muséale pourraient également être créés. Toujours dans l'optique de favoriser d'éventuelles start-ups, le projet inclura celles proposant la construction et la promotion de produits touristiques visant une meilleure utilisation des territoires, ou dimensionnés selon les différents besoins des utilisateurs, et ceux reposant sur un réseau d'activités favorisant un accueil "authentique et de qualité" (restaurants, hôtels, chambres d'hôtes, campings, musées, points de vente de produits locaux, guides du tourisme sportif) en

particulier dans les zones de montagne. En outre, il est prévu de mettre en avant toutes les informations nécessaires aux personnes handicapées, également à travers la création d'itinéraires dédiés et de produits multimédias.

Les objectifs poursuivis visent à :

- Améliorer l'état du patrimoine bâti aux abords des voies ;
- Encourager l'installation de commerces et d'associations le long des voies ;
- Proposer de l'information via des cartes, ou des panneaux à partir de points stratégiques comme les maisons de cantonniers ;
- Favoriser les initiatives touristiques responsables ;
- Améliorer la signalétique et l'information à destination des publics souffrant d'un handicap ;
- Etc.

### **Autres éléments notables :**

L'ARST fait partie des partenaires associés ou groupes cibles pressentis.

Du point de vue de ce projet, l'éventail des opportunités à saisir semble vaste et est lié à :

- La restauration du parc historique, du matériel roulant et des anciennes locomotives à vapeur ;
- L'utilisation de la ligne à des fins touristiques également sur des lignes de transport public (TPL) ;
- A la contractualisation de partenariats avec des festivals et des foires dans les zones de montagne ;
- L'intégration du réseau dans l'environnement des zones traversées, lequel allie attraits naturels, forestiers, paysagers et archéologiques ;
- Aux actions de développement du réseau cyclable régional et l'utilisation des nouveaux véhicules légers (Velorail, cyclocarrelli) en période hivernale, au cours de laquelle les trains touristiques ne circulent pas ;
- La pratique d'une politique tarifaire différente pouvant favoriser un séjour de plusieurs jours le long des lignes de train. Concernant le bâti, le long de la ligne de chemin de fer, des activités touristiques de différents types pourraient être développées : il sera toutefois nécessaire de simplifier les procédures d'affectation aux opérateurs, associations et particuliers.

Toutefois, l'échec des tests des ponts métalliques a en effet amputé la ligne, et fait passer le nombre de voyageurs de 88 000 en 2003 à seulement 15 000 en 2019. En outre, les glissements de terrain sont fréquents le long de la ligne et de nombreuses défaillances ont été constatées : en particulier, certaines lignes historiques nécessitent une intervention importante en matière d'entretien, des opérations de maintenance classiques et d'autres plus ponctuelles, dont le réseau a manqué au cours de nombreuses années.

#### 4. La région Sud

##### a) Ligne Nice-Breil-Tende

<b>Critères</b>	<b>Descriptif</b>
<i>Typicité</i>	<p>Il s'agit de la ligne Nice-Breil-Tende qui permet de relier l'arrière-pays avec la Côte d'Azur</p> <p>Le tracé de la ligne constitue une grande œuvre architecturale et traverse des villes historiques, des paysages et des sites d'une grande richesse naturelle. Tende, donne accès au Parc National du Mercantour.</p>
<i>Zone d'intervention</i>	<p>Il relie la Vallée de la Roya à la Côte d'Azur et mène au Parc National du Mercantour</p>
<i>Caractéristiques techniques : nb de Kilomètres, nb de stations, itinéraires, ...</i>	<p>99 km / 12 gares traversées</p>
<i>Période de commercialisation</i>	<p>Toute l'année (régulièrement)</p>
<i>Contenu / objectif de l'investissement</i>	<p>Concernant le Train des Merveilles, les investissements prévus concernent :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- L'amélioration de l'intermodalité de la gare pour une meilleure attraction touristique, au profit également des usagers et habitants de la vallée.</li><li>- L'amélioration de l'offre touristique et lier les offres de tourisme aux dessertes en transport ferroviaire ;</li></ul> <p>Plus globalement, pour les deux lignes identifiées en Région Sud, des actions de promotion et de valorisation du tourisme seront développées (information touristique et informations voyageurs), formation des acteurs du tourisme afin que l'offre intègre pleinement les opportunités offertes par le service touristique ferroviaire. Dans le contexte du développement durable des territoires transfrontaliers, il s'agira de favoriser la croissance des flux de la côte vers les zones rurales et montagneuses, y compris les périodes de basse saison touristique. En outre, il vise à améliorer l'attractivité des transports les chemins de fer, tant pour les touristes que pour le commerce transfrontalier, ainsi que pour les habitants de l'arrière-pays. Les bénéficiaires à la fin du projet seront des touristes, des utilisateurs et des régions partenaire.</p>

### **Autres éléments notables :**

On soulignera également la présence d'un organisme institutionnel qui gère la marque « Côté d'Azur », le Comité Régional du Tourisme Côte d'Azur France, qui travaille en collaboration avec les acteurs du tourisme, dans le cadre d'une démarche de marketing territorial. Ainsi, des randonnées dans la Vallée des Merveilles sont organisées. En outre, les zones traversées par le train se caractérisent par une offre touristique davantage axée sur le tourisme vert, la randonnée et le cyclotourisme.

Du point de vue des premières difficultés identifiées, les coûts de maintenance restent élevés, compte tenu des travaux / infrastructures à engager, et ce alors même que le potentiel socio-économique de la partie haute reste faible, par rapport à la demande de transport sur les chemins de fer restants de la Côte d'Azur. En outre, on souligne un système de gestion institutionnelle de la ligne peu propice à son développement, et la nécessité de respecter les spécifications techniques d'interopérabilité pour la circulation conjointe de l'offre ferroviaire italienne et française.

Enfin, l'offre touristique semble insuffisamment structurée et mérite d'être valorisée : absence de station de ski du côté français de la ligne, offre touristique limitée avec une infrastructure hôtelière réduite.

b) Ligne Nizza-Digne

Critères	Descriptif
<i>Typicité</i>	La ligne Nice-Digne les Bains, est la seule ligne restante de l'ancien réseau des Chemins de fer de Provence, elle garantit la liaison entre les Alpes Maritimes et les Alpes de Haute Provence et entre ces territoires montagneux et la côte méditerranéenne. Pendant la saison estivale, un train à vapeur dirigé par des bénévoles parcourt une partie de la ligne.
<i>Zone d'intervention</i>	Il garantit la liaison entre les Alpes Maritimes et la Haute Provence et entre ces territoires montagneux et la côte méditerranéenne.
<i>Caractéristiques techniques : nb de Kilomètres, nb de stations, itinéraires, ...</i>	151 km de parcours
<i>Période de commercialisation</i>	Toute l'année
<i>Contenu / objectif de l'investissement</i>	<p>Une extension de quai est prévue pour faciliter la circulation du train à vapeur et l'accessibilité des personnes handicapées (installation d'une rampe d'accès du parking vers les quais).</p> <p>Plus globalement, pour les deux lignes identifiées en Région Sud, des actions de promotion et de valorisation du tourisme seront développées (information touristique et informations voyageurs, etc.), formation des acteurs du tourisme afin que l'offre intègre pleinement les opportunités offertes par le service touristique ferroviaire. Dans le contexte du développement durable des territoires transfrontaliers, il s'agira de favoriser la croissance des flux de la côte vers les zones rurales et montagneuses, y compris les périodes de basse saison touristique. En outre, il vise à améliorer l'attractivité des chemins de fer, tant pour les touristes que pour le commerce transfrontalier, ainsi que pour les habitants de l'arrière-pays. Les bénéficiaires à la fin du projet seront des touristes, des utilisateurs et des régions partenaires.</p>

**Autres éléments notables :**

Parmi les facteurs clés de succès, l'on retrouve la nécessité d'améliorer les installations touristiques actuelles.

Du point de vue des difficultés, l'on peut retenir au moins deux enseignements :

- Les trains sur cette ligne n'acceptent pas les vélos ;
- Le réseau actuel aurait besoin d'une extension des quais pour permettre au train à vapeur d'atteindre le quai, ainsi que d'une rampe d'accès pour faciliter l'accès des trains aux personnes

à mobilité réduite. Les coûts de maintenance pressentis pour cette ligne resteraient élevés par rapport à son utilisation et pour les nombreuses infrastructures à entretenir.

## 5. La Toscane

### a) Ligne Cecina-Volterra Saline Pomarance

<b>Critères</b>	<b>Descriptif</b>
<i>Typicité</i>	L'ancienne route de connexion avec Volterra est encore clairement visible et un objet d'attraction de randonnée
<i>Zone d'intervention</i>	L'itinéraire traverse la partie du paysage vallonné toscan qui va de Cecina à Saline di Volterra
<i>Caractéristiques techniques : nb de Kilomètres, nb de stations, itinéraires, ...</i>	30 km / 5 gares traversées
<i>Période de commercialisation</i>	Le service n'est actif que pendant la période scolaire et ce, que le matin.
<i>Contenu / objectif de l'investissement</i>	<p>Le projet prévoit l'amélioration du système multimodal et les liaisons entre les zones côtières et les zones intérieures grâce à la mise en valeur du chemin de fer Cecina-Saline, par la création d'un nouveau nœud d'échange, également adapté aux besoins du cyclotourisme, dans le cadre d'un projet intégré de réaménagement des espaces publics adjacents à la gare.</p> <p>Actuellement sous-utilisé et dans un état de dégradation avancé, le projet prévoit la réutilisation du bâtiment passagers ainsi que la récupération des espaces internes et externes d'un ancien entrepôt de marchandises où une exposition permanente sur l'histoire du chemin de fer Cecina - Saline di Volterra (inaugurée en 1863) et sa continuation jusqu'à Volterra-city – terme naturel de la ligne - qui a été actif entre 1912 et 1958 grâce à une section rack.</p> <p>Il est prévu en outre d'intégrer les réseaux cyclables et multimodaux transfrontaliers déjà existants, et ce, dès les phases de planification et de construction.</p>

#### **Autres éléments notables :**

Il est à noter que la ligne accueille d'ores et déjà des projets culturels tels que "Literary Train", cofinancé par la Région de Toscane dans le cadre de l'appel d'offres pour la mise en valeur des chemins de fer secondaires. Ce type d'initiatives, est de nature à attirer l'attention sur la ligne de chemin de fer, et plus largement sur le territoire. Cette attractivité peut conduire à une augmentation des flux touristiques sur

la ligne, laquelle demeure actuellement utilisée pour un trafic périurbain, avec comme clientèle, principalement des étudiants.

En outre, concernant la ligne de Cecina à Volterra, et le service bien que rôdé, n'est pas encore prêt pour une exploitation touristique (compte tenu des horaires). Le projet devrait permettre la répétition d'initiatives pilotes similaires (à l'instar de Literary Train) destinées non seulement à Cecina et Volterra, mais à d'autres sites dans la région.

Enfin, principalement utilisée par les élèves – et donc une période d'activité limitée à la période scolaire (septembre-juin) - aucun voyage n'est proposé pendant les vacances. De plus, pour l'heure, la ligne qui accueille à peine 20 passagers par train, n'est pas en mesure de répondre à des flux touristiques plus importants. Enfin, il n'y a pas de site Web dédié décrivant l'itinéraire.

b) Ligne Siena-Grosseto

<b>Critères</b>	<b>Descriptif</b>
<i>Typicité</i>	<p>La gare de MonteAntico est une intersection et est équipée d'une voie supplémentaire qui permet de garer les trains pendant une longue période. Elle permettrait également d'insérer, dans la ligne, la section, fermée au service ordinaire, qui se ramifie vers l'Amiata et est généralement utilisé par le TrenoNatura.</p> <p>L'Asciano-Monteantico a récemment fait partie du réseau de "pistes intemporelles" de la Fondation FS.</p>
<i>Zone d'intervention</i>	<p>Il relie Sienne à Grosseto à travers la Valdarbia, puis suit le cours de la rivière Ombrone</p>
<i>Caractéristiques techniques : nb de Kilomètres, nb de stations, itinéraires, ...</i>	<p>90 km/ 10 gares traversées</p>
<i>Période de commercialisation</i>	<p>Les heures actuelles, en semaine et en vacances, ne sont pas programmées. Elles sont organisées pour servir principalement les étudiants et les pendulaires</p>
<i>Contenu / objectif de l'investissement</i>	<p>Le projet prévoit l'amélioration du système multimodal et les liaisons entre les zones côtières et les zones intérieures grâce à la mise en valeur du chemin de fer Sienne-Grosseto, par la création d'un nouveau nœud d'échange, également adapté aux besoins du cyclotourisme, dans le cadre d'un projet intégré de réaménagement des espaces publics adjacents à la gare. En effet, il est prévu d'intégrer les réseaux cyclables et multimodaux transfrontaliers déjà existants, et ce, dès les phases de planification et de construction.</p> <p>Le projet prévoit également la création d'un point d'information (sur le réseau cyclable et les services d'urgences) pour les destinations historiques, culturelles et paysagères accessibles depuis la gare par le réseau de randonnées pédestres et cyclistes et la réalisation d'une « bicistazione ».</p>

**Autres éléments notables :**

Traversant une zone peu peuplée, le paysage est d'une grande attraction. De nombreux centres habités prestigieux, de tracé médiéval, sont situés sur les collines et sont potentiellement accessibles en quelques kilomètres à partir de la voie ferrée. De plus, les zones traversées se caractérisent par une production de qualité (vin, huile). Avec le renforcement de la ligne, le potentiel d'attraction touristique pourrait alors être accru.

Toutefois, les temps actuels ne permettent pas l'exploitation de la ligne à des fins touristiques. Il n'y a pas de site Web dédié décrivant l'itinéraire.

### c) Ligne Lucca-Aulla

Cette ligne n'est pas sujette à des investissements dans le cadre du projet TRENO, toutefois, les partenaires souhaitaient en faire mention dans le cadre du réseau transfrontalier.

<b>Critères</b>	<b>Descriptif</b>
<i>Typicité</i>	La ligne de chemin de fer est jalonnée d'ouvrages d'arts et parcourt la campagne Toscane.
<i>Zone d'intervention</i>	Il relie Lucca à Aulla
<i>Caractéristiques techniques : nb de Kilomètres, nb de stations, itinéraires, ...</i>	89 km/ 22 gares traversées
<i>Période de commercialisation</i>	15 voyages sont assurés tous les jours dans les deux sens de circulation.

## II. Une présentation générale du réseau transfrontalier

Particularités	Train mixte
<i>Typicité</i>	<p>Train mixte de voyageurs ciblant à la fois les résidents et les visiteurs venus d'ailleurs</p> <p>Un réseau qui s'étend à travers des zones diverses, avec des zones de Montagnes (parfois locomotives à vapeur et trains à crémaillère) et littorales, et des points de vue pittoresques.</p>
<i>Zone d'intervention</i>	<p>Zone de coopération transfrontalière France-Italie</p> <p>Ensemble du réseau de la zone transfrontalière : Région Sud, Ligurie, Toscane, Corse et Sardaigne.</p>
<i>Caractéristiques techniques : nb de Kilomètres, nb de stations, itinéraires, ...</i>	<p><b>1 321,13 km de voies au total</b>            23,13 km de voies en Ligurie            209 km de voies en Toscane            604 km de voies en Sardaigne            232 km de voies en Corse            250 km de voies en Région Sud</p> <p><b>Plus de 85 gares</b></p>
<i>Période de commercialisation</i>	<p>Toute l'année pour la plupart des trains du réseau transfrontalier</p>
<i>Contenu / objectif de l'investissement</i>	<p>Les investissements prévus au sein du réseau transfrontalier permettront de valoriser les territoires et le territoire de coopération au travers du réseau ferré.</p>

Le réseau transfrontalier est présenté ci-après.



