

INTEROPÉRABILITÉ FERROVIAIRE FRANCO-ITALIENNE LITTORALE L'étude Italferr : une analyse pertinente, bien que tardive ; mais toujours pas les bonnes décisions

La Région Ligurie a présenté le 4 avril dernier à Ventimiglia les résultats de l'*Étude pour améliorer l'interopérabilité ferroviaire entre l'Italie et la France*. Cette étude a été réalisée par Italferr (filiale ingénierie des FS) dans le cadre du programme européen Interreg II , à l'initiative commune des régions Ligurie et PACA, soucieuses de tirer parti des travaux d'augmentation de capacité entrepris en Ligurie pour valoriser la liaison ferroviaire entre les deux territoires et plus particulièrement en leur zone transfrontalière faisant l'objet d'un intense trafic voyageurs (navetteurs mais aussi touristes).

1. Les infrastructures et leur exploitation ; la situation actuelle

L'étude fait tout d'abord remarquer que, hormis une ligne d'autocars récemment créée entre Menton et Vintimille, aucun autre système de transport en commun ne peut se substituer au train pour ces trafics. Elle appelle cependant l'attention sur les difficultés d'exploitation de la section de ligne à voie unique (65 km entre Ospedaletti et Finale Ligure) et notamment de son goulet d'étranglement Vintimille - San Remo dont le service actuel (71 trains/jour) est près d'atteindre la capacité maximale (estimée à 80 trains/jour) ; ces difficultés seront considérablement atténuées avec la prochaine mise en service (fin 2001) de la déviation souterraine de San Remo (qui offrira 23 km de double voie, d'Ospedaletti à San Lorenzo, à l'orée d'Imperia), puis levées avec le doublement intégral de la ligne (annoncé à l'horizon 2008-2010).

L'étude n'aborde pas la problématique fret (laquelle mériterait pourtant quelques commentaires, sinon de longs développements) et se consacre essentiellement à celle des services ferroviaires transfrontaliers voyageurs (dont l'offre actuelle par jour ouvrable normal est de 64 dessertes entre Vintimille et Nice et de 54 entre Vintimille et Imperia, toutes catégories confondues).

Ces services ferroviaires voyageurs reflètent les potentialités des sections de ligne correspondantes. Tandis que l'offre SNCF est sensiblement uniforme avec un intervalle de l'ordre de 30 minutes à 1 heure (avec cependant l'interruption programmée l'après-midi en hiver ["blanc travaux"] de deux heures "*avec des répercussions surtout sur le retour en Italie des travailleurs et des étudiants transfrontaliers*"), les contraintes d'infrastructures ne permettent pas aux FS d'offrir un cadencement des services.

Cette discordance ne peut être que faiblement palliée par les quelques trains internationaux [10 % du total (3 paires en hiver, 5 en été)], lesquels souffrent du changement de traction (avec des temps d'arrêt qui ne sont pas inférieurs à 15 minutes).

Dans de telles conditions, le transit par Vintimille offre très peu de correspondances satisfaisantes (moins de 10 % avec des délais d'attente compris entre 5' et 10') et constitue un obstacle à l'utilisation du chemin de fer dans les relations transfrontalières, notamment pour les travailleurs.

2. L'enquête sur les déplacements transfrontaliers

Cet état de fait est corroboré par les résultats de l'enquête conduite en 2000 pour les besoins de l'étude et portant sur l'ensemble des trafics transfrontaliers voyageurs ferroviaires et routiers (autoroute et route du bord de mer). La campagne, effectuée par comptage et sondages (avec interviews), a porté sur deux couples de journées (jour ouvrable + jour férié), l'un en mai 2000, l'autre en juillet de la même année. L'enquête "origines-destinations" (O/D) s'est effectuée sur les zonages suivants : pour la France : Menton et environs, Monaco, Nice, reste 06, reste PACA, au delà ; pour l'Italie : Ventimiglia et environs, reste Imperia (Prov.), Savona (Prov.), Genova (Prov.), au delà.

Répartition modale

Le pourcentage d'utilisation du chemin de fer est d'environ 14 % pour les jours ouvrables et de 7 % pour les jours fériés. L'augmentation saisonnière, de l'ordre de 30 % pour la route, est supérieure pour le rail et dépasse même 75 % les jours fériés.

Cette situation, relativement satisfaisante pour le rail, est cependant loin d'être à la mesure des potentialités du fer qui présente, sur les deux Riviéras les avantages d'une bonne desserte de centres urbains (notamment à Monaco) peu accessibles par la route.

Analyse origines-destinations (O/D)

Par fer, en jour ouvrable, 50 % du trafic voyageurs est alimenté par la zone de Vintimille ; dans l'autre sens, c'est la zone de Monaco qui prédomine. Les contributions des zones éloignées sont cependant consistantes, c'est notamment le cas des régions italiennes lointaines (hors Ligurie) et françaises (hors PACA) avec 50 % du trafic pour ces dernières en jours fériés.

Sur route, bien que les apports des zones de Vintimille et de Menton restent significatives, les contributions "périphériques" (Imperia et Nice) du proche transfrontalier l'emportent largement.

Ces importants reports sur la route de la clientèle transfrontalière (hors zone vintimilloise) soulignent à l'évidence l'effet fortement dissuasif des discontinuités de traction et de services en gare de Vintimille [cf. encadré A].

L'étude révèle également une autre source de déséquilibre modal en faveur de la route, celle des carences, tant azuréennes que ligures, en matière d'intermodalité (*les services d'autocars ne convergeant pas toujours vers les gares*).

3. Scénarios de développement

Effets de la mise en service de la section Ospedaletti - San Lorenzo

Les auteurs de l'étude considèrent qu'aucune augmentation consistante des dessertes de moyen et long parcours n'est pas prévisible tant que subsisteront des sections à voie unique. En revanche, la mise en service de la section Ospedaletti - San Lorenzo permettra d'y disposer de nouveaux sillons pour les trains régionaux qui gagneront un quart d'heure sur le parcours Imperia (Oneglia) – Vintimille, et ce, avec une meilleure régularité en raison de la suppression des contraintes de croisement.

Développement de l'interopérabilité

L'interopérabilité Italie/France peut être améliorée par un réajustement et un renforcement de l'exploitation (afin de réduire les temps d'attente et de correspondance) mais pourrait l'être bien davantage, avec la mise en service de rames ou d'éléments interopérables.

Prévision de la demande de transport future

La demande de transport à court et à moyen terme a été modélisée pour deux motifs de déplacement (travail et autres). Cette étude a établi notamment que, une fois l'interopérabilité satisfaite, la zone externe à celle de Vintimille (celle actuellement affectée par les discontinuités de services) verrait sa part modale fer pour motifs de travail tripler (en passant de 13 à 30 %) et même atteindre 50 % dès achèvement des mises à double voie.

4. Propositions du projet

Les propositions formulées par les auteurs de l'étude ne concernent que le court terme. Elles s'inscrivent dans la seule perspective de la mise en service de la déviation souterraine de San Remo, et sans modification substantielle de la desserte SNCF actuelle.

Elles consistent à améliorer l'offre ferroviaire transfrontalière lors des pointes des déplacements de travail (matin et soir) ainsi que sur la période intermédiaire caractérisée par des déplacements de natures diverses dont touristique.

Ces propositions, consistant à coordonner les horaires des deux réseaux et à créer 3 nouvelles paires de trains "de passage" sans changement de traction (avec interpénétration des rames), permettraient notamment d'offrir aux usagers en transit à Vintimille 3 correspondances directes (au lieu d'une) entre 6 h 30 et 8 h 30, et 6 (au lieu de 4) entre 9 h et 15 h.

Pour ce qui concerne les trains "de passage", sous le prétexte qu'en Italie "*on ne prévoit pas à court terme la construction d'automotrices ni de trains type TAF (dessertes suburbaines) en mesure de circuler sous différentes tensions*", le rapport préconise "*d'utiliser des machines ou automotrices diesel...(et) d'intervenir sur ce matériel, qui a en général entre 15 et 30 ans, pour installer les systèmes de sécurité adéquats...*" (sic).

L'étude socio-économique correspondante conclut à la haute rentabilité d'un tel projet dont le rapport avantages/coûts atteint 1,7.

Encadré A - Rappels sur les principales données techniques relatives aux lignes ferroviaires littorales

Rappelons ici succinctement les raisons qui font jusqu'ici obstacle à l'accroissement et à la fluidification du trafic ferroviaire entre les régions frontalières (PACA et Ligurie) :

- Infrastructures : double voie en France ; voie unique en Italie sur 65 km (d'Ospedaletti à Finale Ligure)
- Traction - caractéristiques d'alimentation : courant alternatif (ca) 25 kV sur Marseille-Vintimille ; continu (cc) 3 kV en Italie
- Signalisation : unifiée BAL sur Marseille-Vintimille ; 3 types (manuel, compteur d'essieux, banalisée à 4 codes) en Ligurie ;

disparités auxquelles s'ajoutent celles des longueurs de voies d'évitement (380 m en Ligurie occidentale en regard des 750 m disponibles sur les grands itinéraires SNCF) imposant à Vintimille la césure des rames de fret longues en provenance de France.

Dispositions d'interpénétration actuelles

Les installations ferroviaires de Ventimiglia (gare de voyageurs et triage du Parco Roya) constituent actuellement un relais de traction. L'ensemble du périmètre est alimenté sous courant continu 1,5 kV. Cette disposition permet la circulation conjointe sur la zone des engins français (tous bicourants 25 kV ca/1,5 kV cc) et italiens (fonctionnant à demi-puissance). Cette interpénétration ne peut cependant s'étendre au delà des emprises de Vintimille.

Conditions requises pour une interpénétration interrégionale

La ligne SNCF Vintimille – Marseille étant électrifiée sous 1,5 kV cc à partir de l'entrée Est de Marseille, tout engin moteur susceptible de devoir circuler en interpénétration entre Gênes et Marseille doit être tricourant (3 kV cc, 25 kV ca, 1,5 kV cc). Il doit, de surcroît, être pourvu des dispositifs de signalisation/vigilance/sécurité spécifiques aux deux administrations.

Ces exigences sont identiques pour la ligne du Mont-Cenis (où la gare de Modane est l'homologue de Ventimiglia) ; elles ont été de longue date satisfaites pour la circulation des TGV Paris-Milano et des Pendolini Lyon-Torino ; elles sont en voie de l'être pour la plupart des rames de fret grâce à la mise en service progressive de deux séries de motrices tricourant italienne et française.

Travaux d'infrastructures en cours et en projet (en Ligurie)

La ligne littorale ligure Genova-Ventimiglia, construite initialement à voie unique selon un tracé tortueux épousant le littoral, a, depuis, fait l'objet d'énormes travaux de mise à double voie sur un tracé amont majoritairement souterrain et de caractéristiques modernes. Les travaux de mise à double voie de la section de 65 km à voie unique subsistante, ont débuté en 1980 sur le tronçon de 23 km Ospedaletti – San Lorenzo (déviation souterraine de San Remo) devant être mis en service fin 2001. Ces travaux devraient s'enchaîner sur un rythme plus vif avec les tronçons San Lorenzo - Andora (20 km) dont la mise en service est prévue en 2008, et Andora – Finale Ligure (31 km) programmé pour 2010.

L'ensemble de la ligne Gênes – Vintimille présentera alors des caractéristiques de haut niveau (double voie banalisée, vitesses limite de 150 à 200 km/h, gabarit GB1, voies d'évitement de 650 m).

5. Les commentaires du GIR

Les travaux de mise à double voie de la section Ospedaletti – San Lorenzo ayant débuté il y a 21 ans, il y a lieu de s'étonner de l'intérêt tardif porté aux augmentations de capacité et aux souplesses d'exploitation en résultant.

Il y a également lieu de s'étonner que les programmes d'aménagement du territoire et de coopération transfrontalière aient pu délaisser la perspective d'une desserte ferroviaire efficace des deux Riviéras et de la principauté de Monaco, c'est-à-dire impliquant le recours à des rames électriques interpénétrables qui n'ont pas jusqu'ici figuré aux programmes d'investissement régionaux.

Le palliatif préconisé dans le rapport, à savoir le recours à la traction diesel, nous *paraissant devoir être résolument exclu* en raison de ses faibles performances et de ses nuisances exacerbées par les très longs

parcours souterrains (notamment à la traversée de Monaco), il devient urgent de programmer l'acquisition du matériel électrique adéquat. La réalisation d'un tel matériel ne présente aucune difficulté fondamentale, dans la mesure où le matériel français est déjà bicourant, et où des rames à long parcours et des locomotives tricourant et aménagées ou conçues pour l'interpénétration sont maintenant en service entre la France et l'Italie sur la ligne de Modane.

Il reviendrait donc à la Région PACA de susciter promptement l'étude technico-économique de réalisation de rames TER-2N ou de motrices tricourant, plus coûteuses certes que les matériels bicourants actuels, mais dont la justification économique semble attestée par l'étude Italferr.

La liaison transfrontalière ainsi requalifiée, resterait à valoriser, dans les gares et stations, par une intermodalité attrayante. Cette intermodalité, quasi inexistante sur la Riviera française (hormis la principauté de Monaco), posera problème sur la Riviera italienne avec l'allongement des trajets d'accès résultant de la suppression des gares d'Ospedaletti, de San Stefano et de San Lorenzo et leur rabattement sur la halte souterraine de San Remo et la gare d'Arma di Taggia. La réalisation d'une ligne de TCSP sur les emprises de la ligne littorale déclassée (projet *Filobus di Cristallo* présenté le 1^{er} décembre 2000 à San Remo) offrirait en revanche aux transports publics ligures des perspectives d'essor inégalées aux transports en commun.

Encadré B - Le regard d'Italferr sur quelques pratiques transalpines (extraits)

"La gestion séparée des services ferroviaires...(à) Vintimille redouble inévitablement les malaises ressentis par les usagers face aux agitations syndicales de la part de travailleurs appartenant aux deux administrations ferroviaires. La gestion des grèves de la part du personnel SNCF est par ailleurs insolite : la grève est annoncée au personnel FS de Vintimille avec moins de 24 heures d'avance et le temps est parfois trop court pour informer les travailleurs qui rentrent de Nice ou de Monaco qu'ils risquent d'arriver en retard au travail le lendemain.

En cas de gros retards, la SNCF limite, sans aucun préavis, le parcours des trains aux gares situées dans le territoire français pour des motifs liés à la gestion du matériel roulant, et les passagers qui se rendent à Vintimille ne disposent d'aucun train.

L'arrêt des trains de passage peut s'avérer plus long que prévu à cause de l'absence de la locomotive devant (relayer)...

Les deux heures de maintenance programmée (blanc travaux) sur la ligne française impliquent des attentes de parfois plus d'une heure (en) gare de Monaco pour ceux qui finissent de travailler à 14 heures.

Le nettoyage des trains et la sécurité laissent plutôt à désirer dans certains cas. Les trains de type RIO permettent à n'importe qui d'ouvrir les portes d'accès durant le voyage, et il n'est pas rare de voir les voyageurs assis à proximité des tampons (sic) quand le train est en pleine course, surtout quand il fait beau.

Tout ceci amène naturellement à se fier peu du chemin de fer, comme le prouve la grande quantité de déplacements sur route produits par le bassin de trafic de Vintimille (en dépit d'une substantielle) offre de trains (vers) la Côte d'Azur."

RÉFÉRENCES

- Étude pour améliorer l'interopérabilité ferroviaire entre l'Italie et la France – Document de synthèse – Avril 2001 (bilingue français/italien)
Regione Liguria – Italferr ; Réf. D015 00 F 75 SD.RZ.00.00 007 A ; 29 pages
- Données sur les infrastructures ferroviaires ligures – Compléments (Avril 2001) - Note technique GIR Maralpin ; J. Molinari ; 29 pages

Jacques Molinari, le 08.09.01