

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)
- Modes d'électrification : 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 italienne et française de motrices tricourant interoperables.

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 septembre 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 21 ans, il y 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 délaïsser 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 interoperables, plus coûteuses certes que les matériels bicourant actuels, mais dont la justification économique semble attestée par l'étude Italferr.

La liaison transfrontalière ainsi requalifiée, resterait à la valoriser, dans les gares et stations, par une intermodalité attrayante. Cette intermodalité, quasi inexistante sur la Riviéra française (hormis la principauté de Monaco), posera problème sur la Riviéra 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