

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 (septembre 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 page E2].

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 convergent 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 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 visent 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.

[voir suite page E2]