

# ***Problématique ferroviaire azuréenne***

## ***Introduction au débat***

***Mouans-Sartoux, le 27 mars 2007***

***Jacques Molinari, secrétaire  
scientifique du GIR Maralpin***

# ***Introduction à la problématique ferroviaire azuréenne***

1. Le cadre de la réflexion
2. Des questionnements
3. Les instruments rationnels  
d'une prise de décision

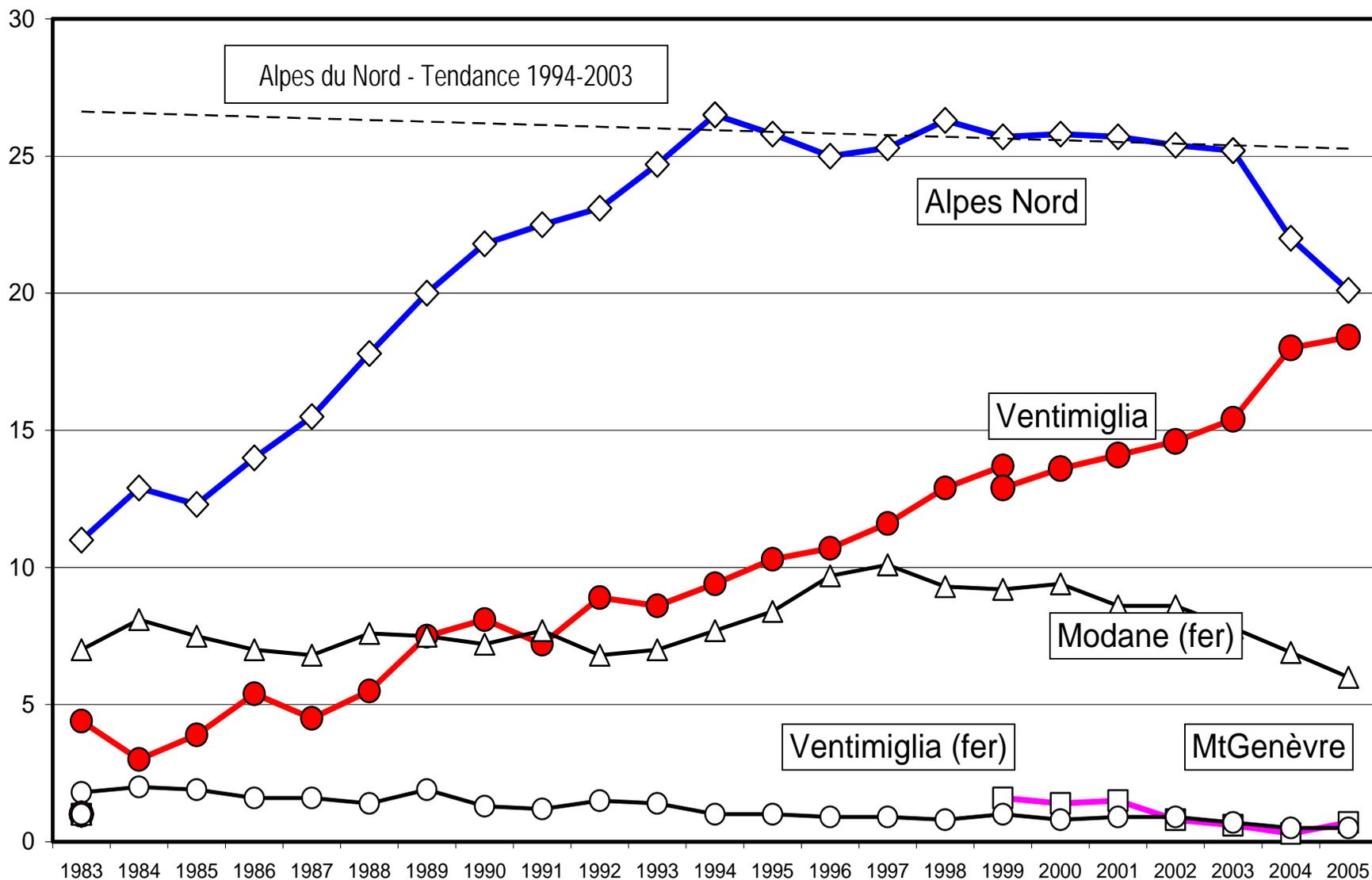
Atelier-débat - Mouans-Sartoux – 27 mars 2007

# ***1. Le cadre de la réflexion***

- A. Des flux de transit fret international non maîtrisés**
- B. D'énormes besoins de transport collectif régional dans une conurbation de 1,3 million d'habitants**

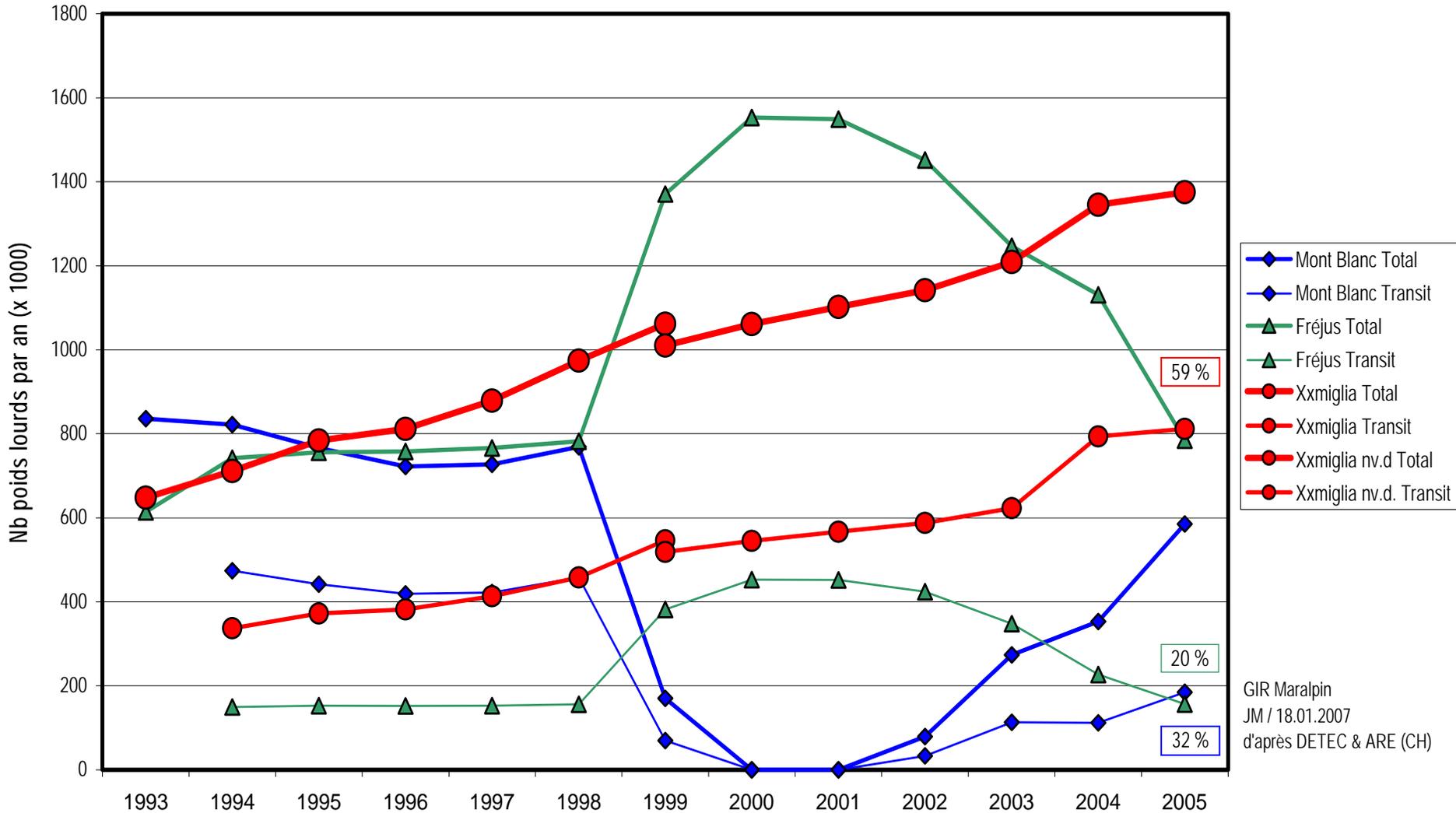
Atelier-débat - Mouans-Sartoux – 27 mars 2007

# Évolution 1983-2005 du trafic [Mt] à travers les Alpes Fr/It



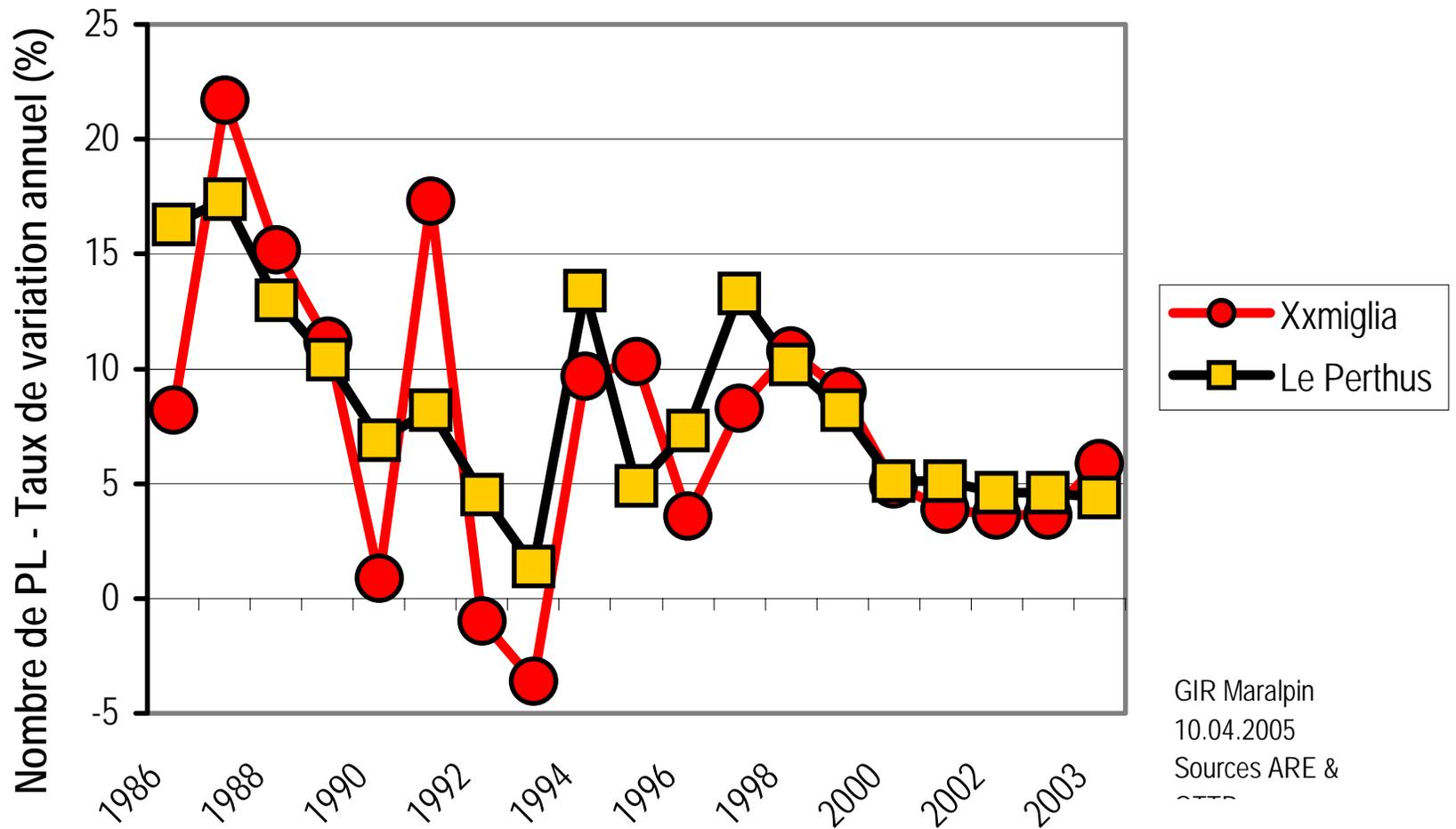
# NOMBRE DE POIDS LOURDS FRANCHISSANT LES ALPES FRANCO-ITALIENNES

Trafics : (1) totaux ; (2) de transit à travers la France

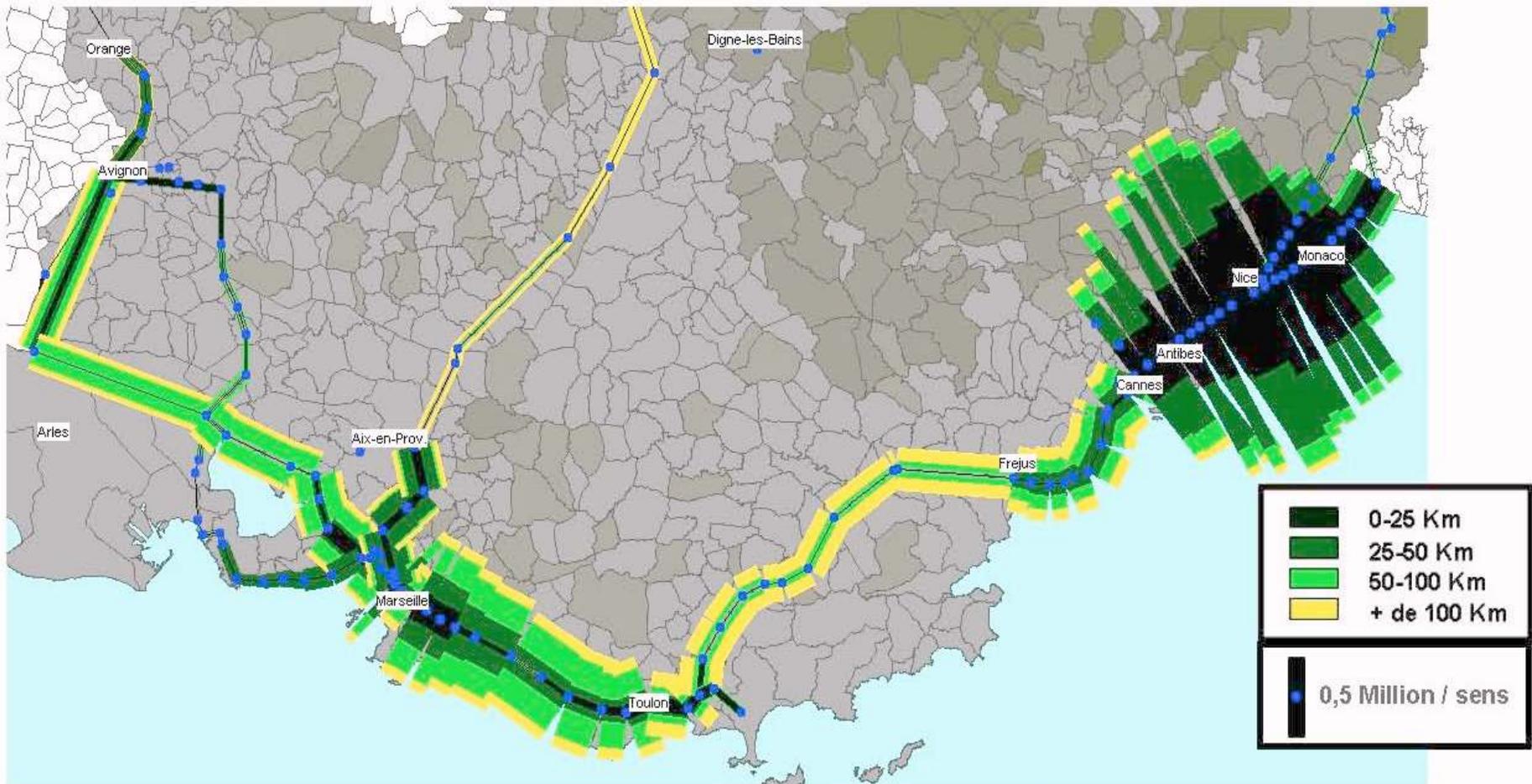


GIR Maralpin  
 JM / 18.01.2007  
 d'après DETEC & ARE (CH)

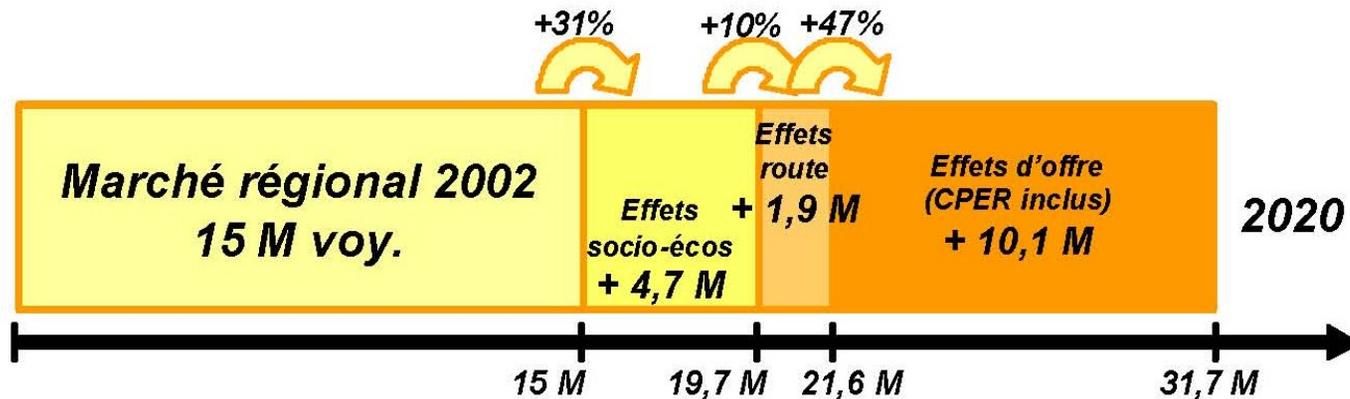
# Taux de variation annuel [Nb de Poids Lourds] Corrélation Catalogne-Côte d'Azur



# Trafics TER actuels (2002) [RFF 2]



# Transport régional voyageurs – Prévisions de trafic [RFF 3 R]

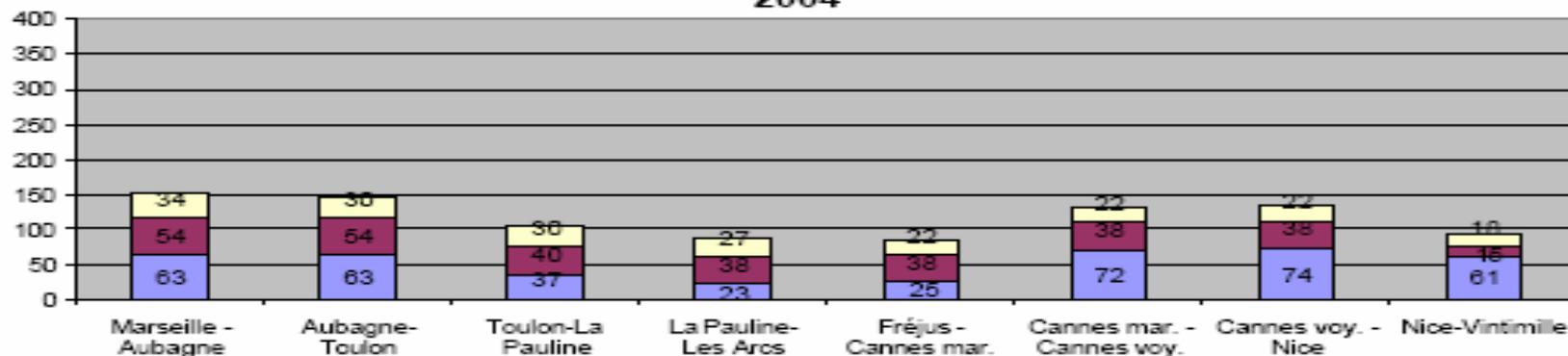


# Transport régional voyageurs – Prévisions de dessertes

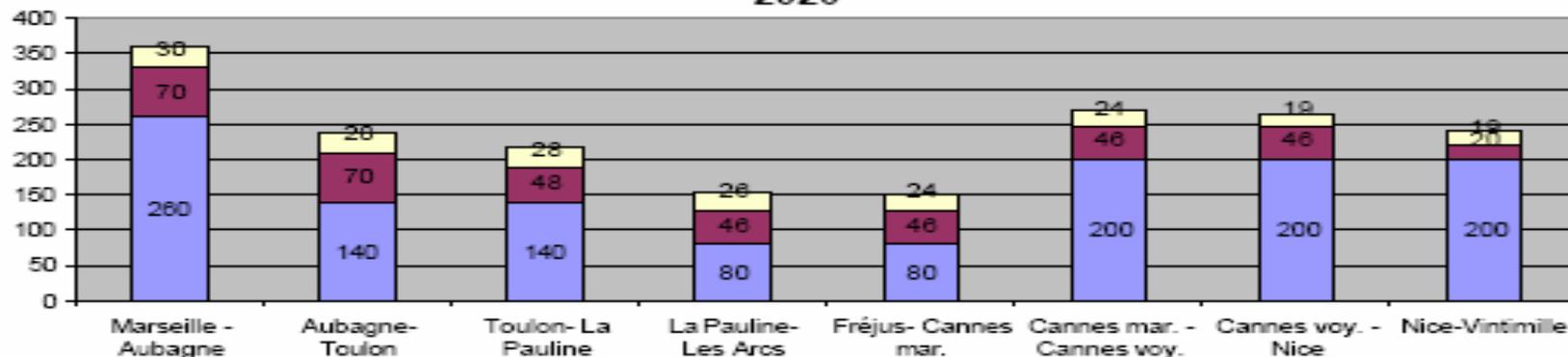
[RFF 10.1]

**Nombre de trains envisagés sur l'axe Marseille – Vintimille en l'absence de LGV PACA (par jour – 2 sens)**

**2004**



**2020**

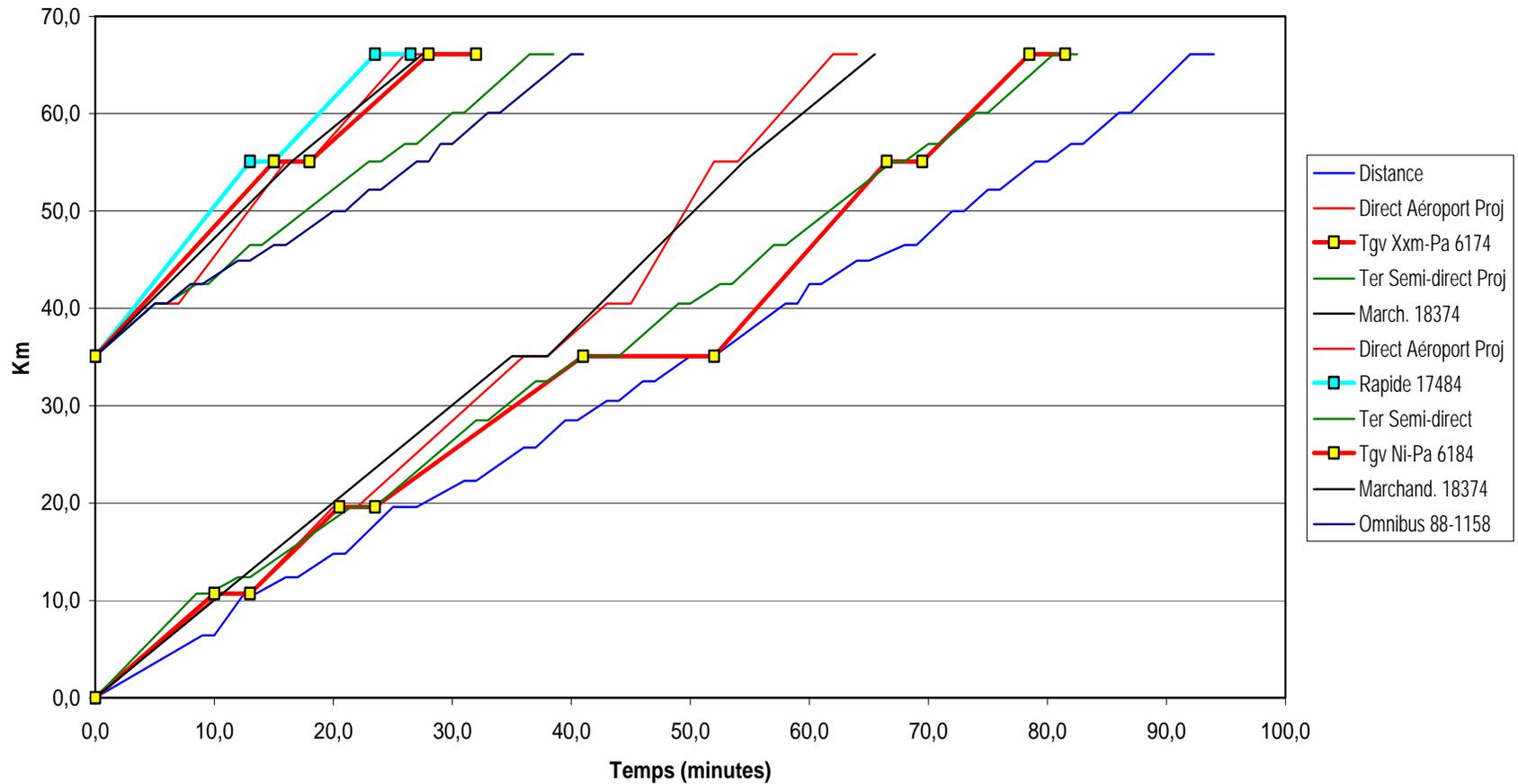


## 2. Questionnements

- A. Rangs d'importance des gares TER en PACA
- B. Service ferroviaire le plus rapide entre Vintimille et Cannes
- C. Combien de sillons fret entre Nice et Vintimille ?
- D. Combien de camions ou remorques routières acheminés par l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) ?

# Marches type (origines Ventimiglia & Nice) [Molinari (2005)]

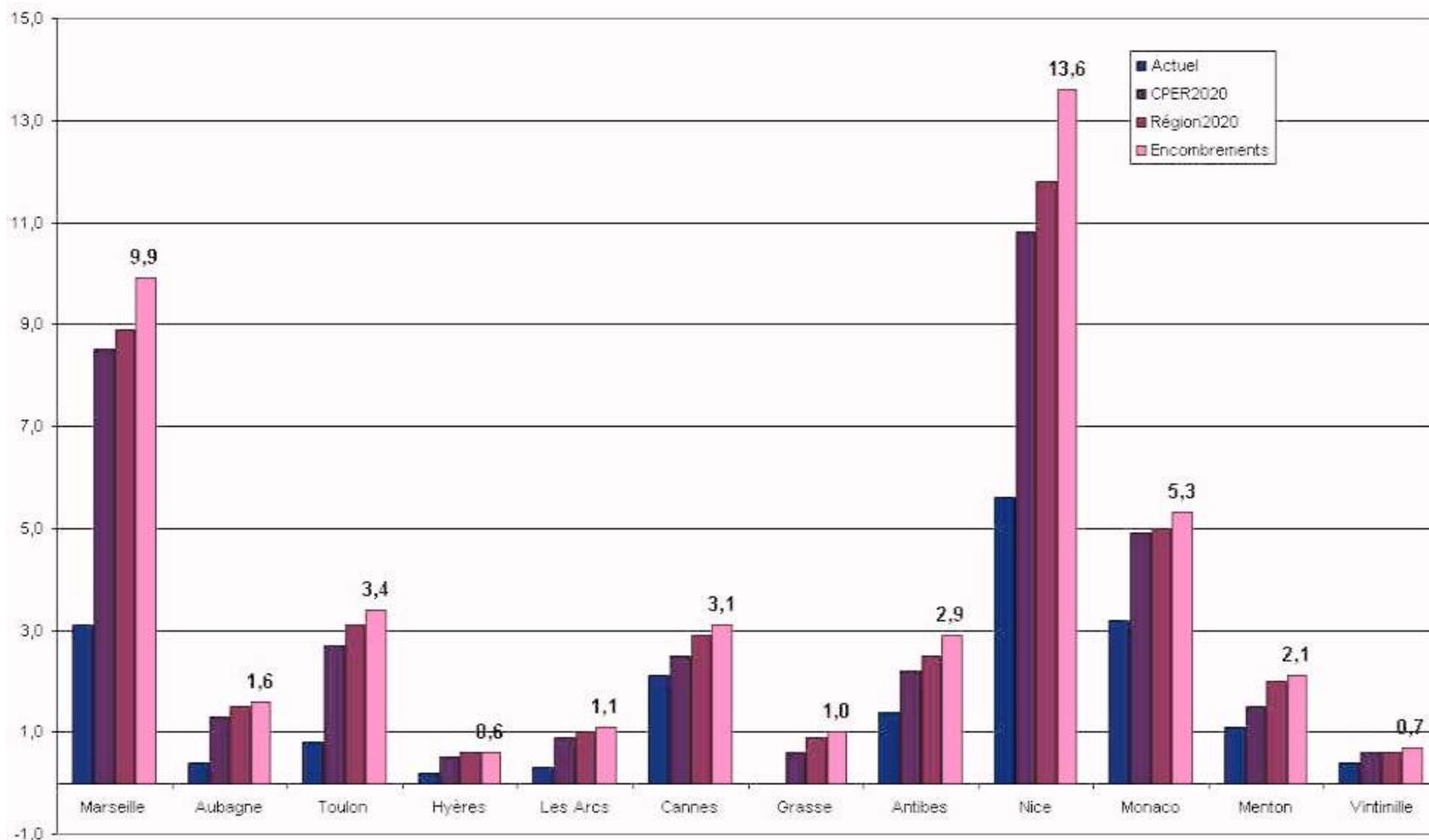
Marches-Type Origines Ventimiglia et Nice



# Voyageurs TER en PACA

Rangs actuels : 1.Nice 2.Monaco 3.Marseille 4.Cannes

2020 : Nice 13,6 millions voyageurs TER [RFF 2]



# Sillons et trafic fret entre Nice et Vintimille

[RFF 7.3]

**En 2002 : 18** [pour **0,9** Mt (soit ~ 5 % de la route)]

**11** ouest-est & **7** est-ouest

[dont **1** seul (entre 13:00 et 14:00) de 08:00 à 21:00]

**Prévisions 2020 : 19** [pour **1,28** Mt (+ 45 %)]

**12** ouest-est & **7** est-ouest

- Hypothèse : absence d'évolution des conditions de concurrence entre les modes routier et ferroviaire]
- gains obtenus par allongement des trains et meilleure occupation des sillons

# Autoroute ferroviaire alpine (AFA) (Transport combiné accompagné) [RFF 7.3]

- Camions ou remorques routières 44 t acheminées par une rame de l'Autoroute ferroviaire alpine (AFA) ? Réponse : **16** au plus
- Combien de convois AFA par jour ? Rép. : **4**
- Traction convoi AFA à 11 wagons : 2 engins
- Traction convoi AFA à 15 wagons : 2 engins traction + 1 engin pousse

# ***Les moyens mis en œuvre ...sont-ils à la mesure des besoins ?***

- Réouverture de Cannes-Grasse
- Modernisation de Nice-Breil  
35 M€ [2007-2013]
- 3<sup>ème</sup> voie littorale  
Antibes-Cagnes 146 M€  
Cagnes-Nice 35 M€ [2007-2013]
- CP

# Le corridor ferroviaire circumméditerranéen

Les travaux de la LN le 15.06.2005 ?

**NON !** Ceux de l'autoroute urbaine de Nice (2ème Chaussée)



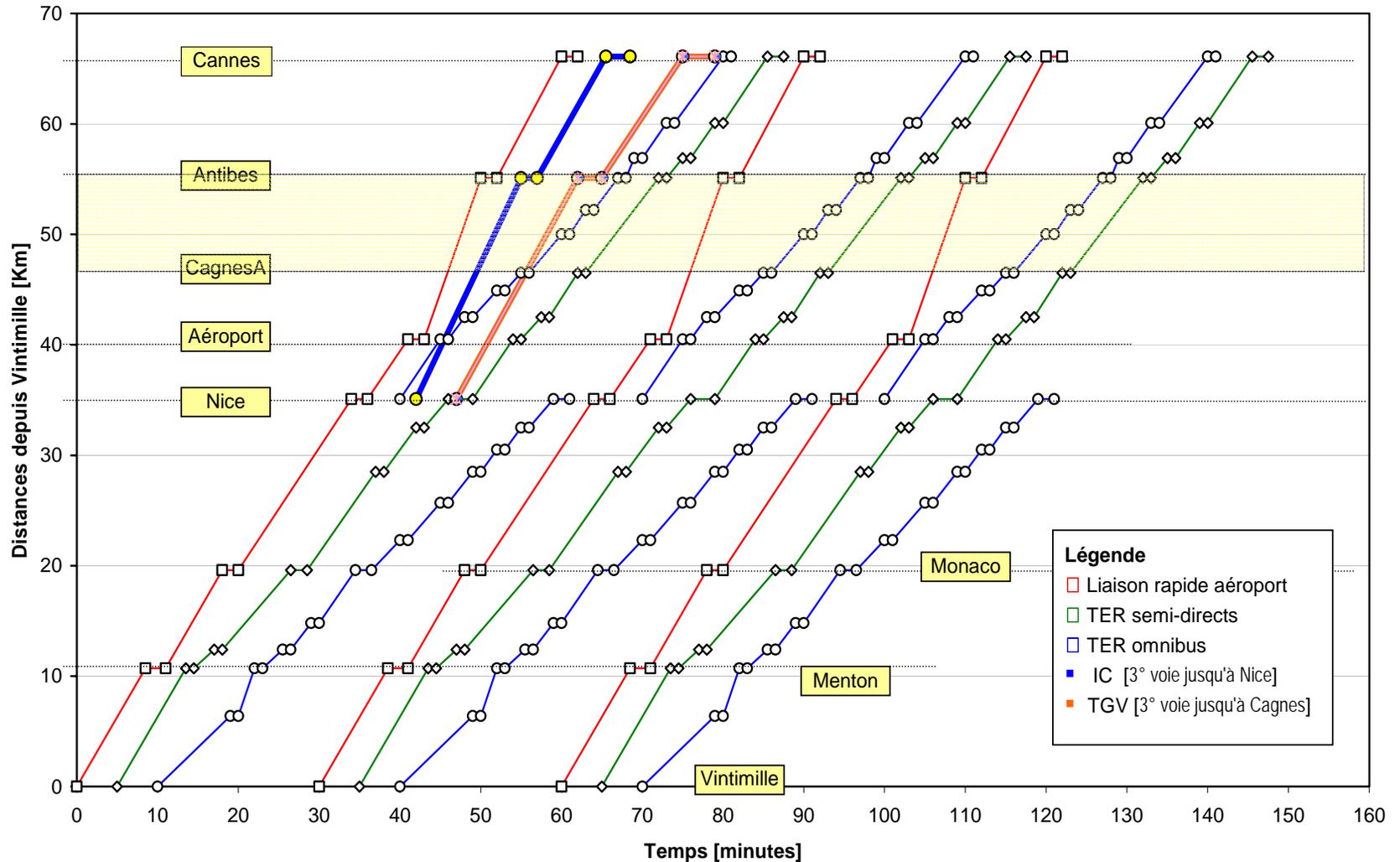
### ***3. Les éléments rationnels pour de saines prises de décision***

- A. Identifier les besoins des populations
- B. Identifier les contraintes constructives et d'exploitation
- C. Procéder à une analyse exhaustive de la problématique
- D. S'inscrire dans le long terme

Atelier-débat - Mouans-Sartoux – 27 mars 2007

# Projet de graphique à 3 missions (avec recours à la 3ème voie)

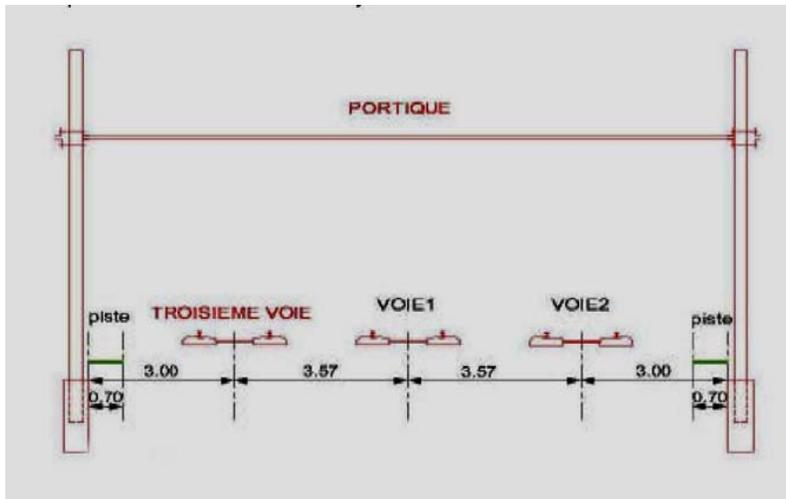
[Molinari (2005)]



# Le corridor ferroviaire circumméditerranéen ?

## La troisième voie

(1) insuffisante (2) difficile à réaliser (3) difficile à exploiter



Profil en travers réduit en site contraint [emprise totale min. 16m]  
Entraxe 3,57m (minimal standard)  
Vitesse maximale 120 km/h

Cette disposition est contraignante en cas d'acheminement des transports exceptionnels ou d'exécution de travaux d'entretien futurs  
**(interceptions simultanées des trois voies)** lorsque les transports exceptionnels circulent ou lorsque des travaux de maintenance s'effectuent sur la voie centrale) [RFF 10.9 (p. 8)]

# "Insertion d'une 3<sup>ème</sup> voie" entre Cannes et Antibes [RFF 10.9]



# La proposition du GIR Maralpin

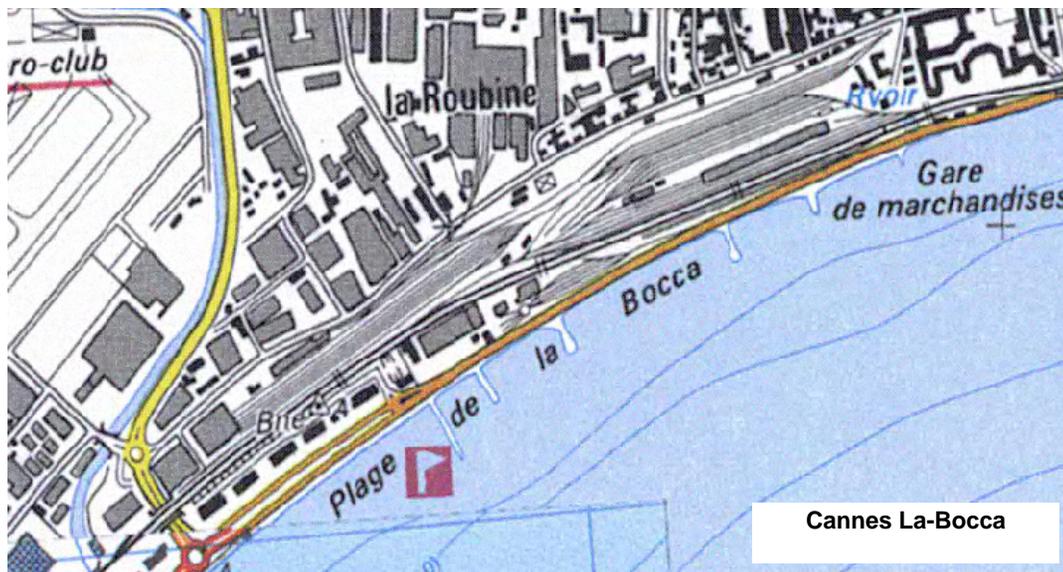
- **Gares-noeuds en coeur de ville** ou au plus près (Cannes-La Bocca, Nice-Thiers, Ventimiglia) sur les grands **sites ferroviaires existants**, avec pour avantages
  - restructuration urbaine
  - économie d'emprises et d'ouvrages
  - interconnexions aisées
    - entre lignes principales
    - avec leurs embranchements et connexions [Cannes vers Grasse, Nice vers Digne (CP) et Breil, Vintimille vers Breil et Cuneo]
- **Mixité fret/voyageurs** de la ligne nouvelle dans sa traversée de la Côte d'Azur, avec pour avantages :
  - versatilité de chacun des tronçons avec possibilité de reports
  - **sécurisation** fret/voyageurs de l'ensemble de la ligne

# Traversée et desserte des Alpes-Maritimes

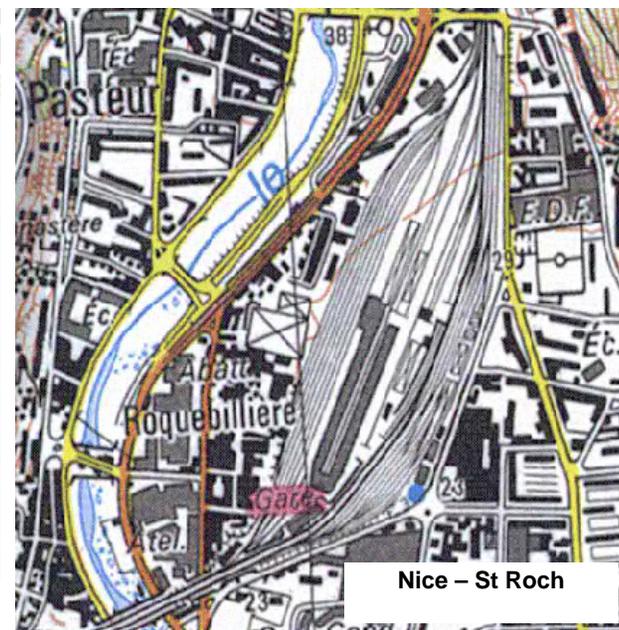
## Réseau maillé articulé sur La Bocca, Nice & Xxm



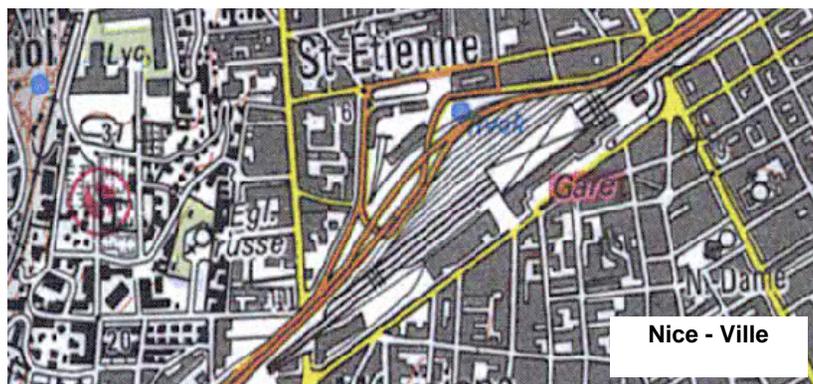
# Les emprises ferroviaires des gares de Cannes-La Bocca, Nice-Thiers et Nice St. Roch



Cannes La-Bocca



Nice - St Roch

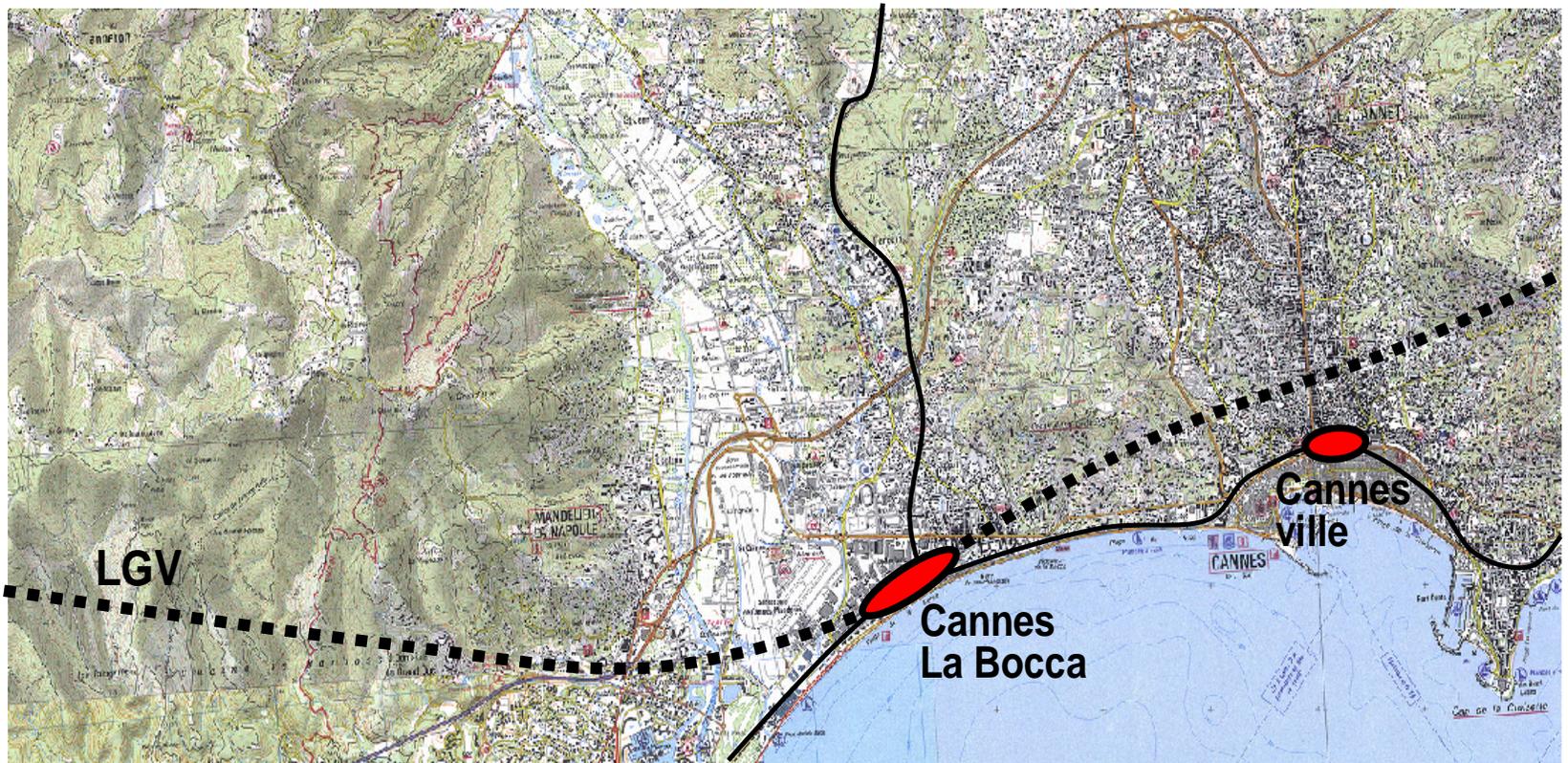


Nice - Ville

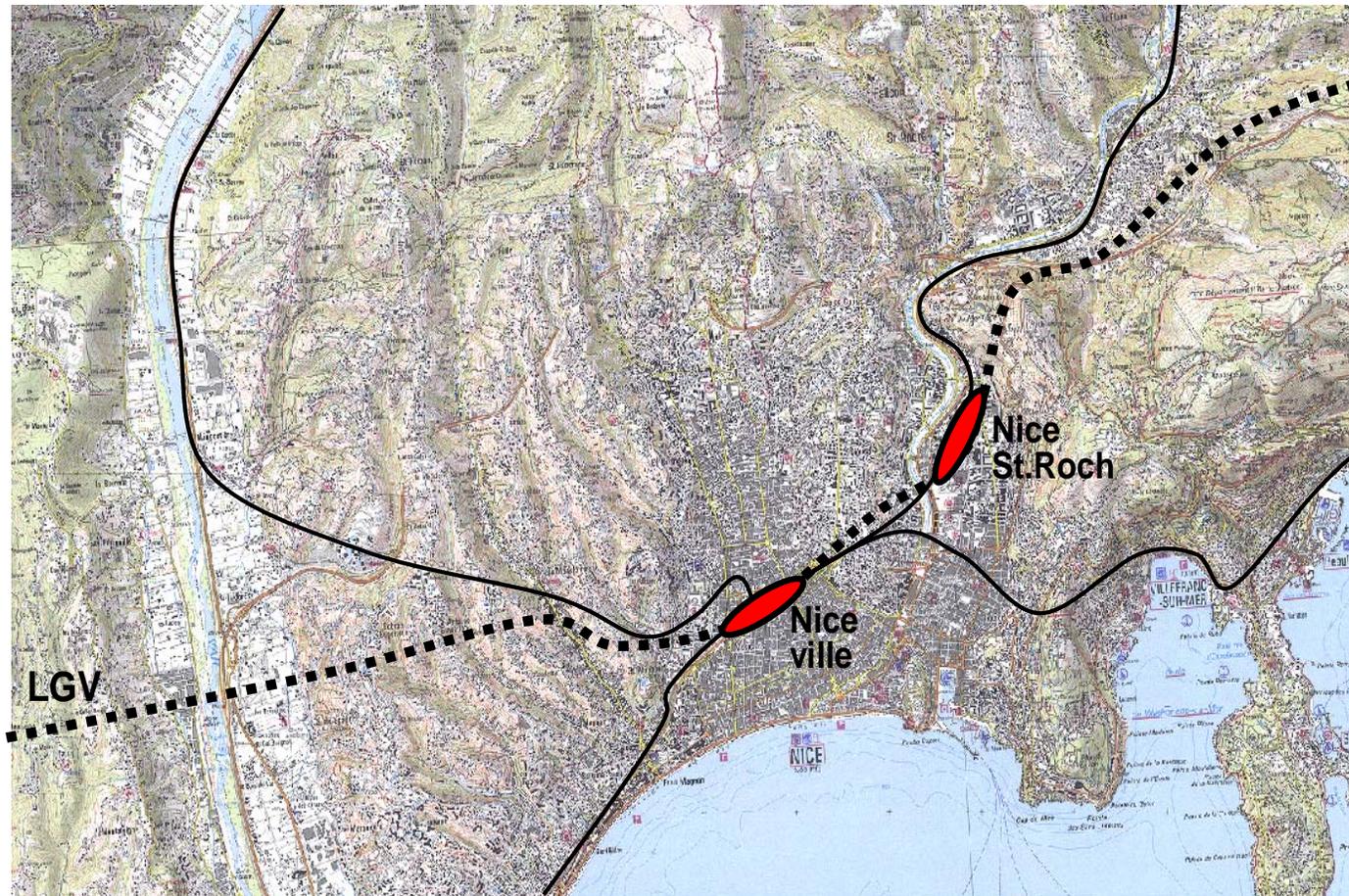
0 200 m



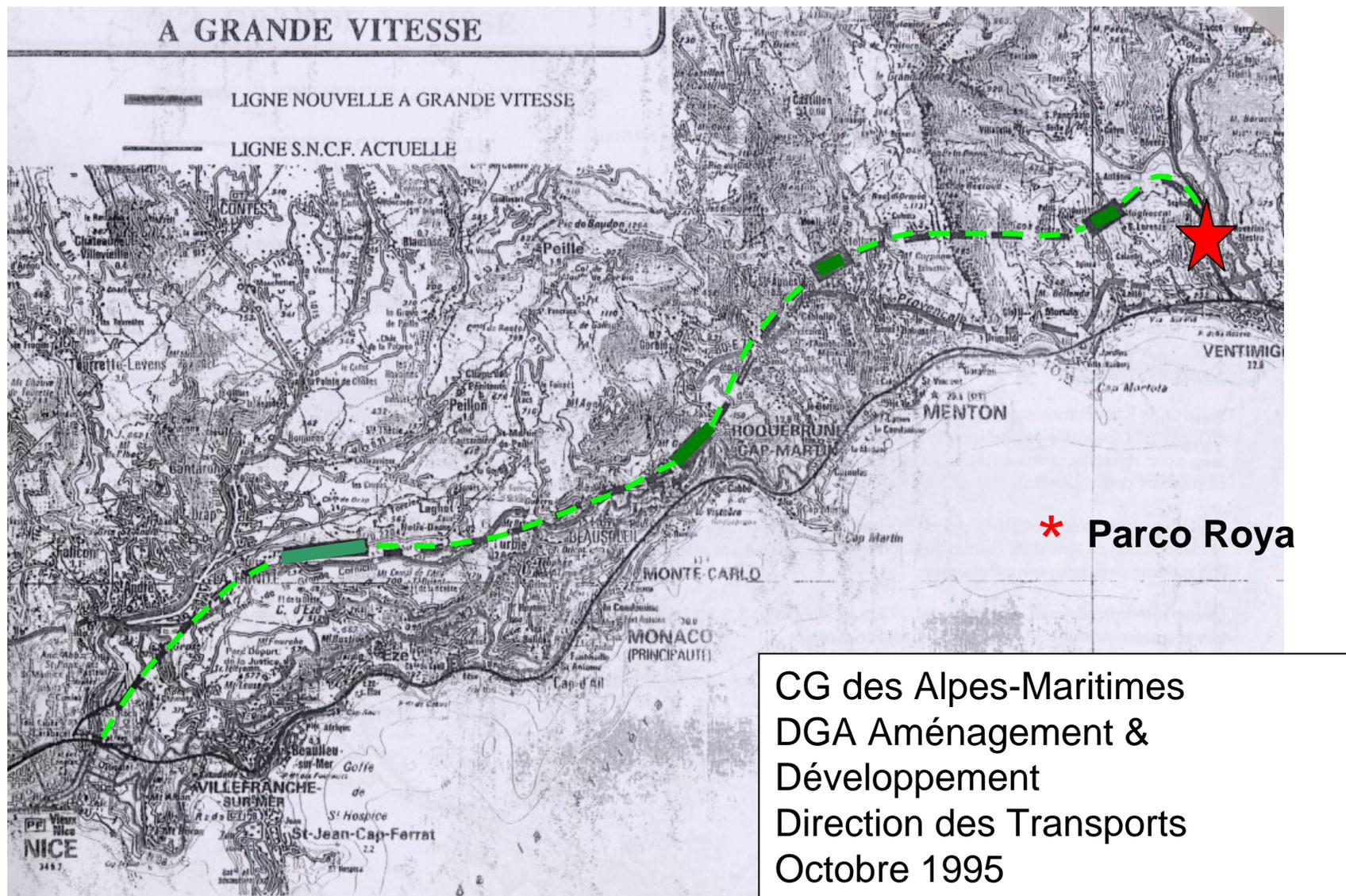
# Noeud et gare nouvelle LN-LH de Cannes-La Bocca



# Nœud de Nice (Nice-Thiers & Nice St. Roch) et remaniement LN-LH de Nice-Thiers



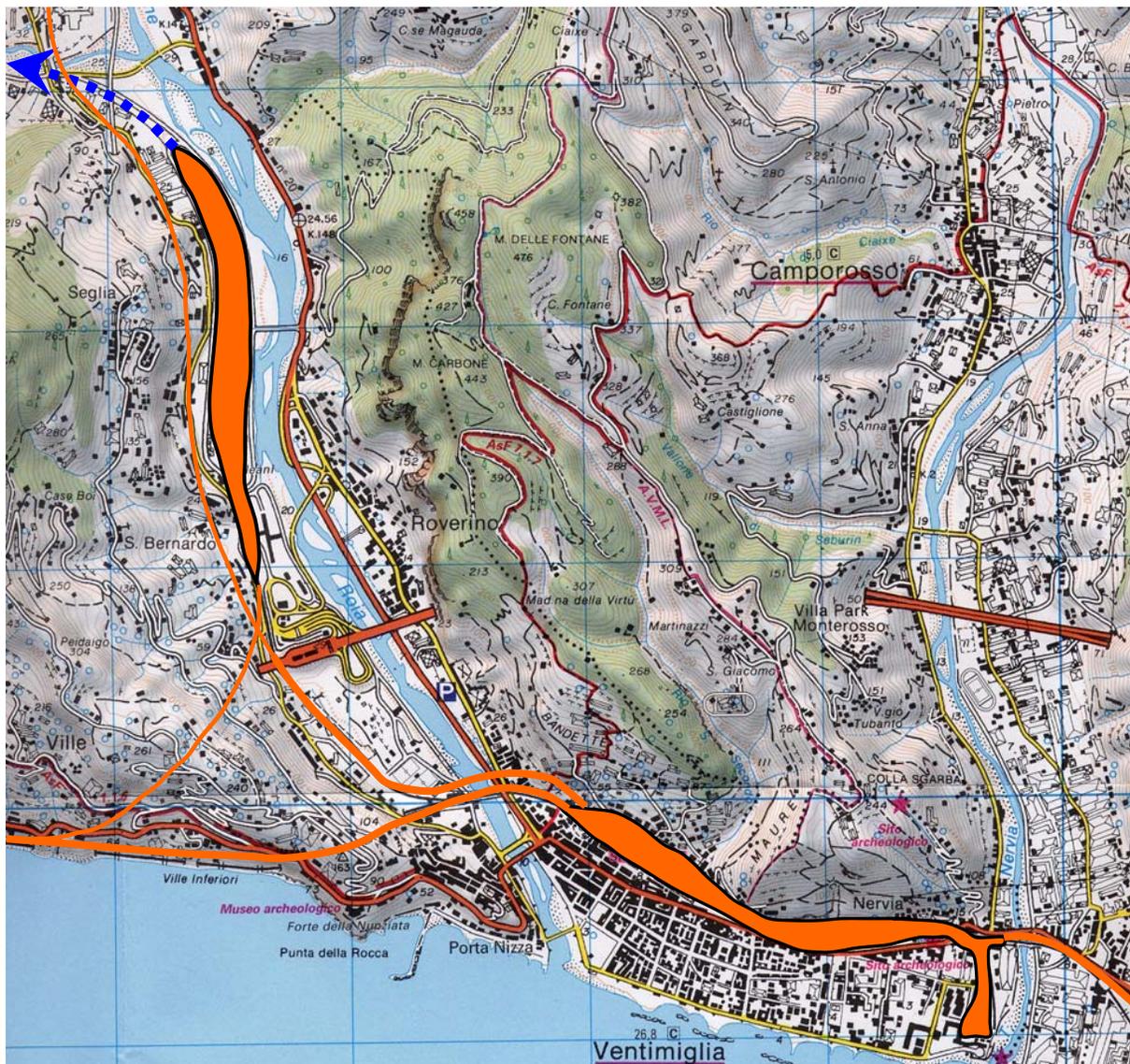
# Un tracé proposé en 1995 par le Conseil Général



# Emprises ferroviaires de Ventimiglia

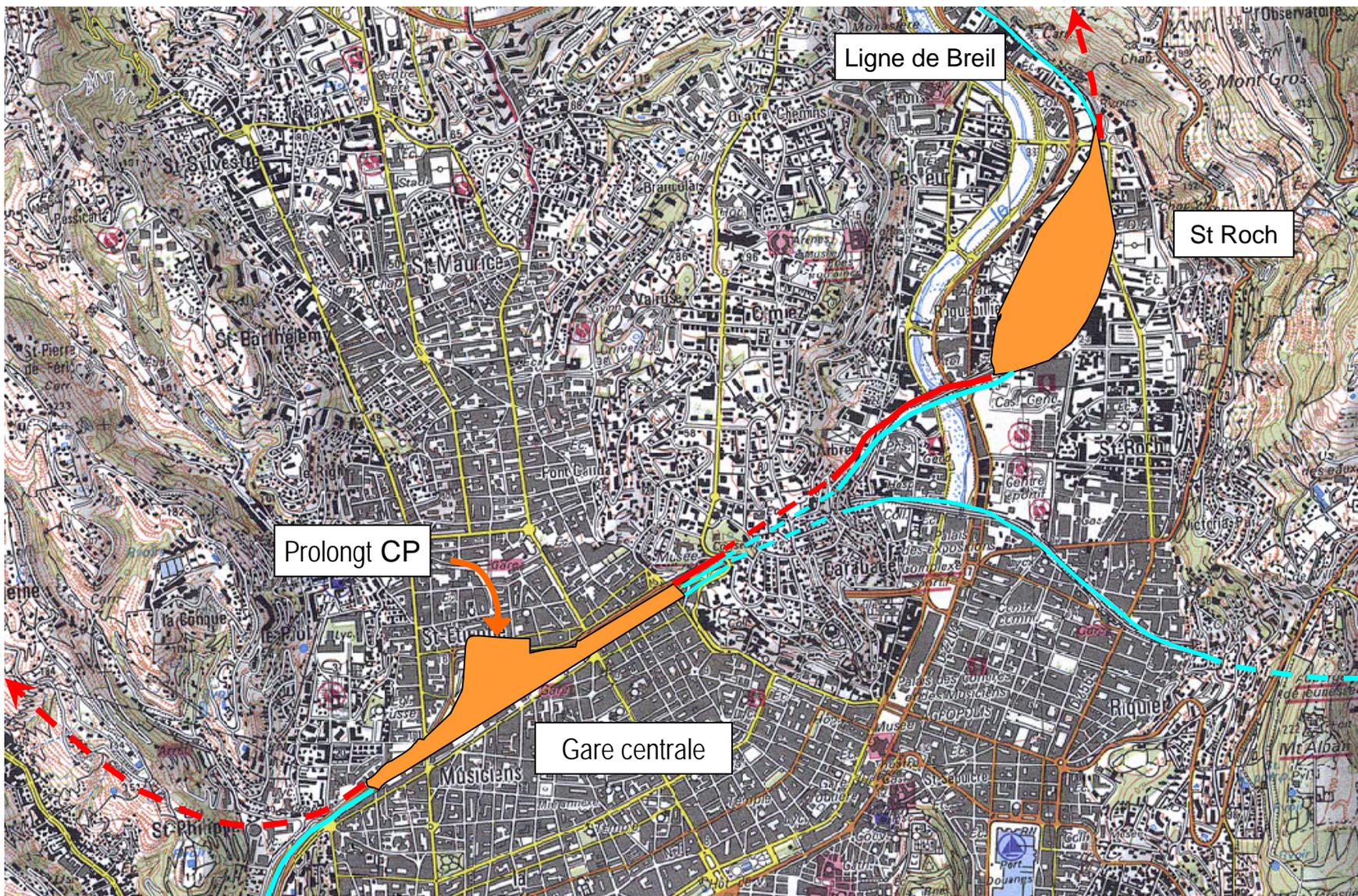
Parco Roya

Raccord<sup>t</sup>  
de  
Calandre



Gare  
internazionale,  
Aires de  
lavage  
et Dépôt

# Gare centrale et Traversée ferroviaire de Nice



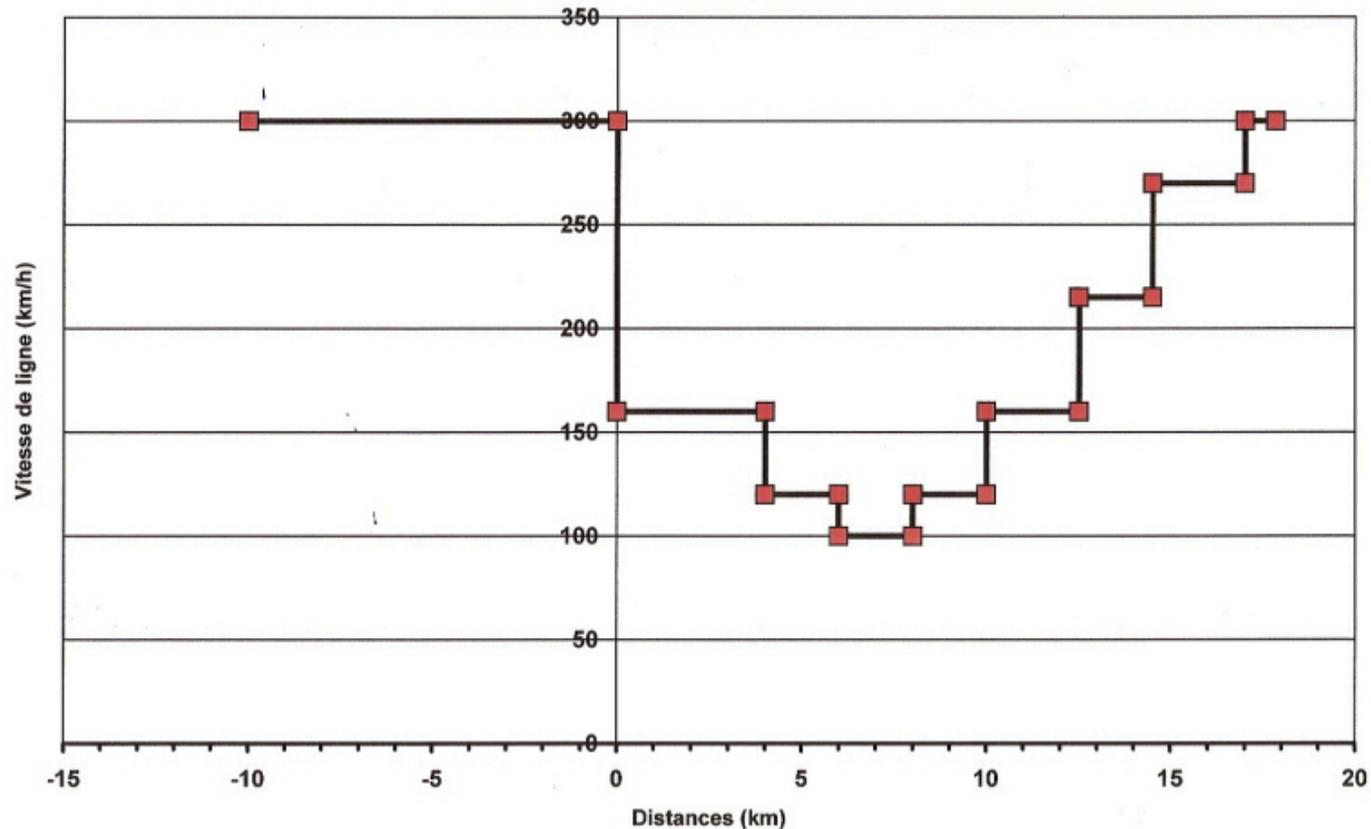
# Nœud de Bologna



# AV-AC Milano-Firenze – Traversée urbaine de Bologna

Vitesses maximales d'horaire du Km 0 au Km 17,8

Parcours souterrain 9,7 km dont Gare (650 m) [RFI-TAV - Molinari (2005)]



# Mixité des lignes nouvelles

## France

- Les deux lignes
  - Perpignan-Figueras (en construction)
  - Contournement de Nimes-Montpellier (en APS)

## Espagne

- Plan Estratégico de Infraestructuras y transportes (PEIT) [décembre 2004]
  - "Les **nouvelles lignes** projetées dans le PEIT seront, en dépit de leur coût majoré, tant pour la construction que pour l'exploitation, conçues pour la **mixité fret/voyageurs** sous la dénomination de chemins de fer "Alta prestaciones"
  - Sont ainsi conçus les projets de l' Y basque, et des lignes Pays Basque- Valencia, Madrid-Lisbonne, Valladolid-Asturies, Granada-Almeria-Murcia" [Via Libre, Février 2005]

## Italie

- **Toutes** les lignes à grande vitesse (300 km/h) sont mixtes