

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

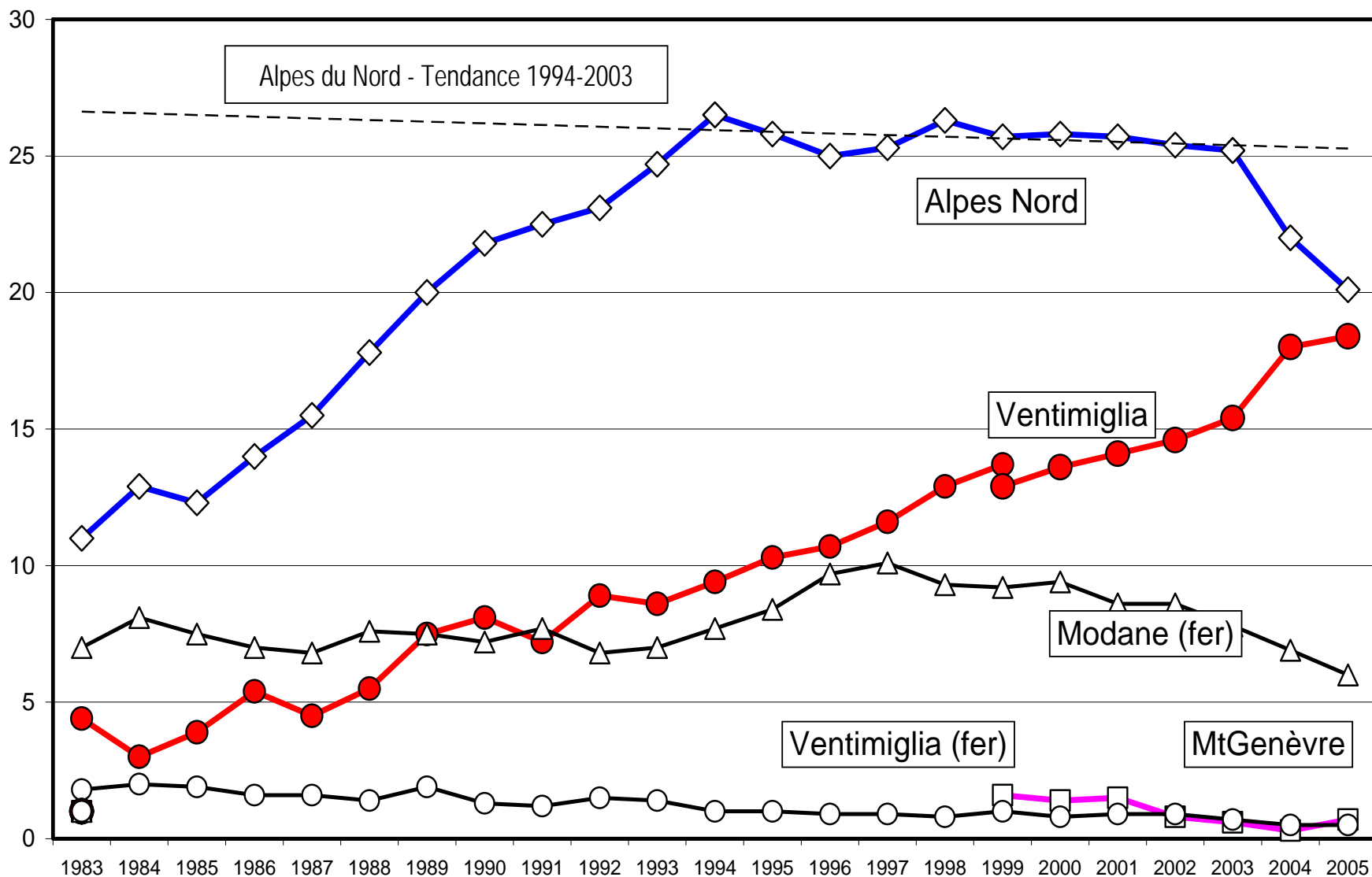
Atelier-débat - Mouans-Sartoux – 27 mars 2007

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**

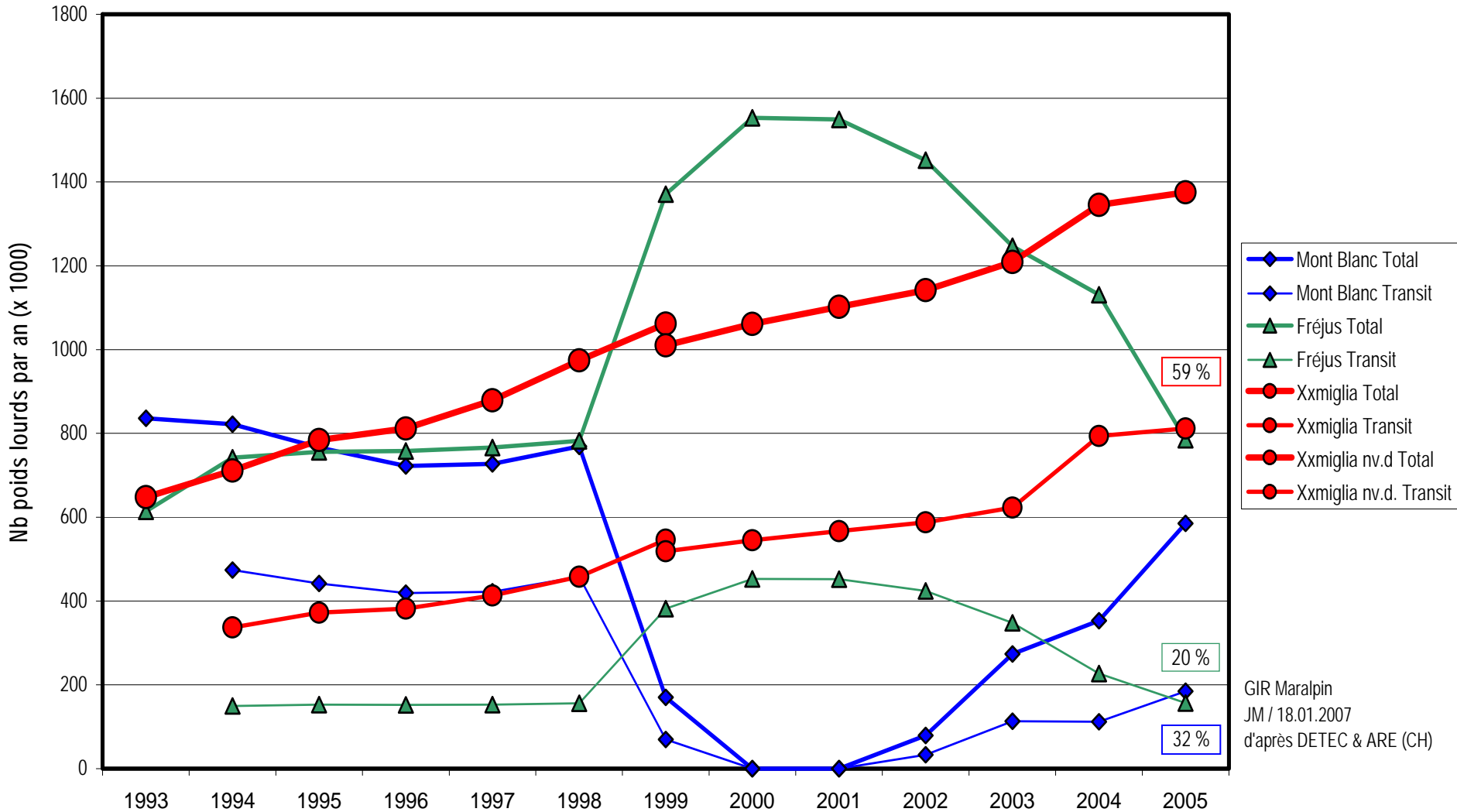
Atelier-débat - Mouans-Sartoux – 27 mars 2007

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



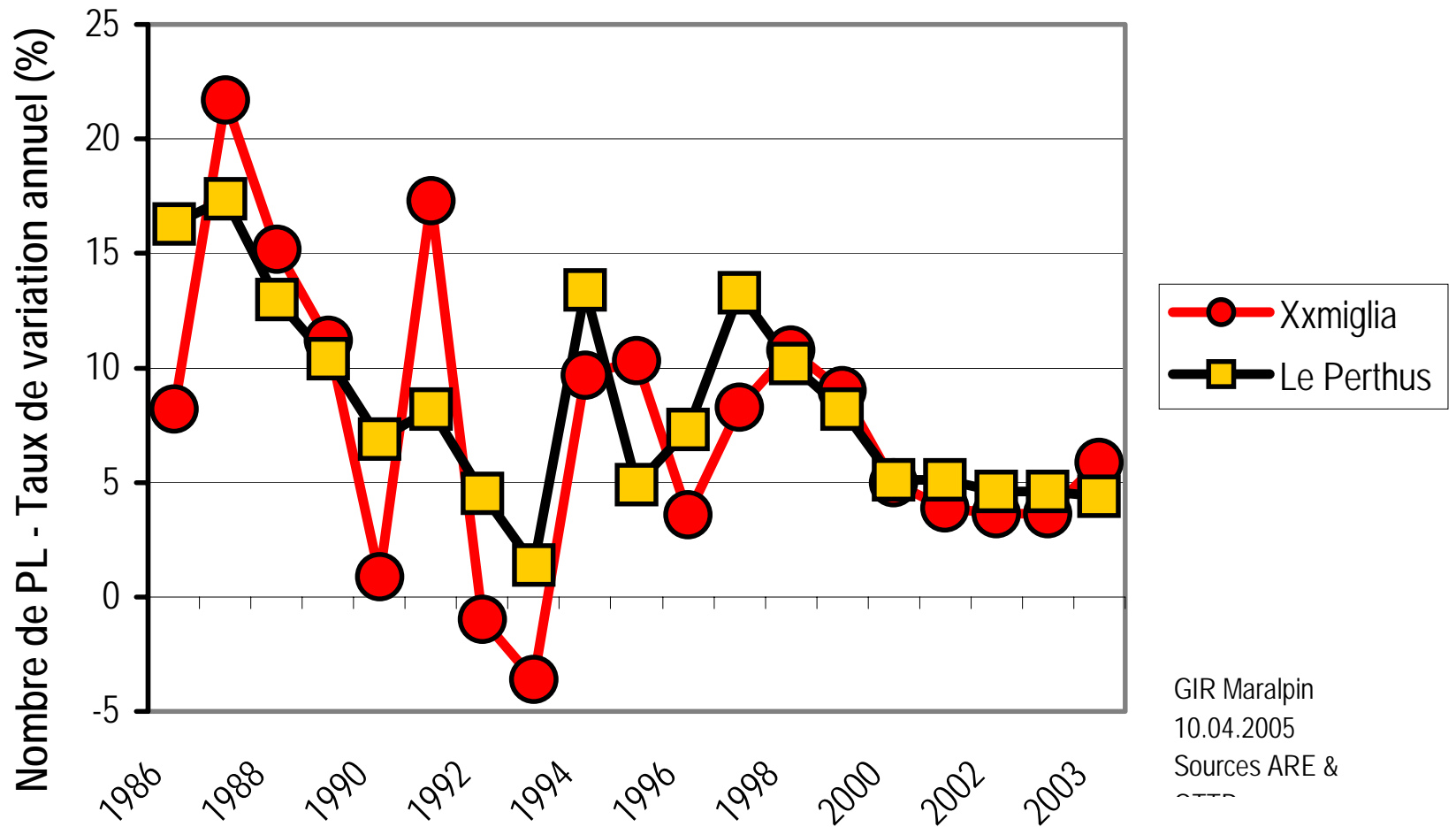
NOMBRE DE POIDS LOURDS FRANCHISSANT LES ALPES FRANCO-ITALIENNES

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

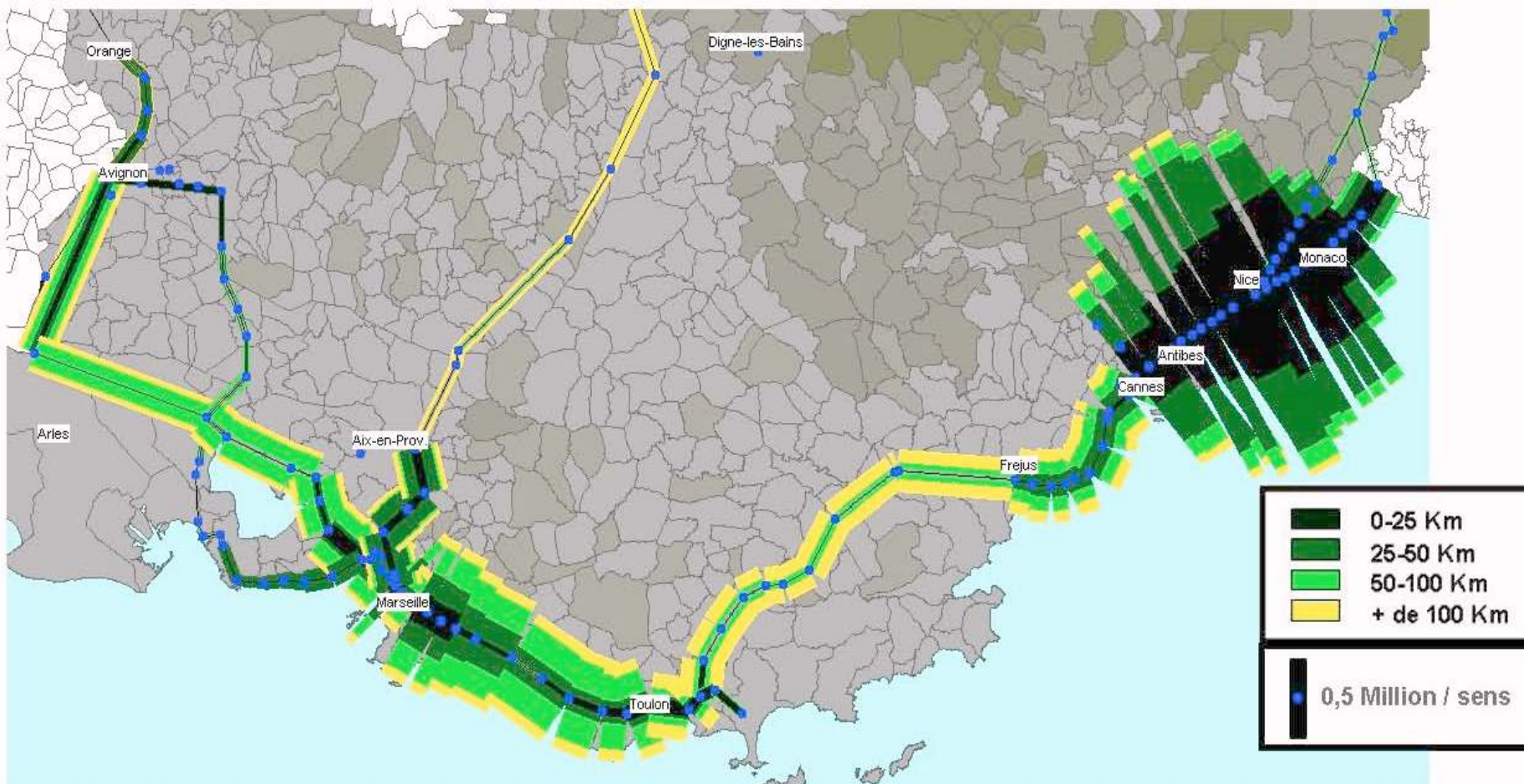


GIR Maralpin
 JM / 18.01.2007
 d'après DETEC & ARE (CH)

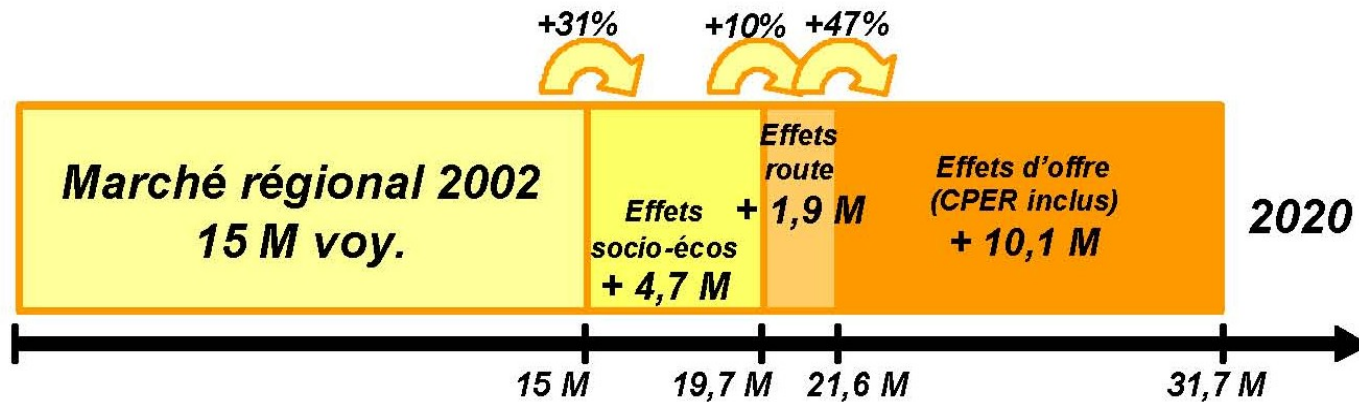
Taux de variation annuel [Nb de Poids Lourds] Corrélation Catalogne-Côte d'Azur



Trafics TER actuels (2002) [RFF 2]



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

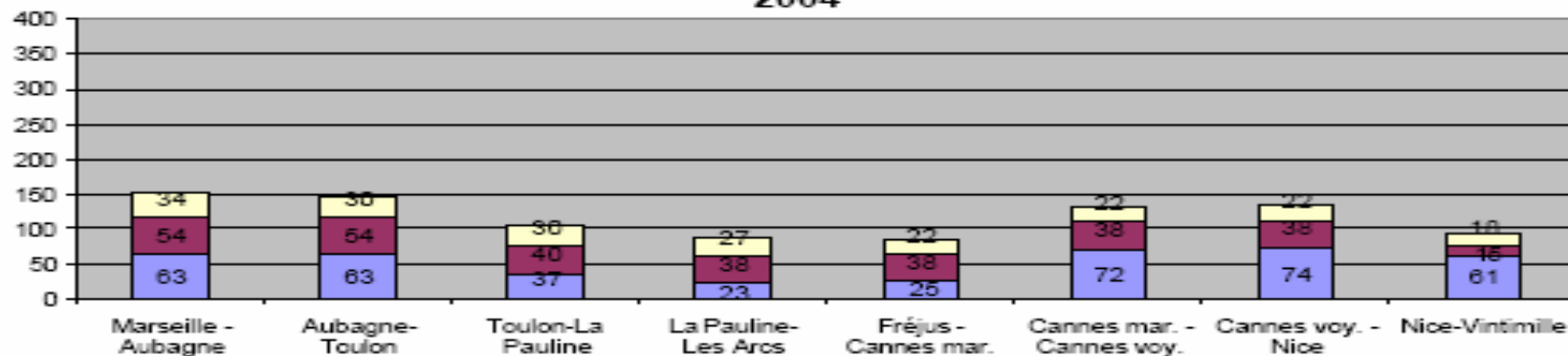


Transport régional voyageurs – Prévisions de dessertes

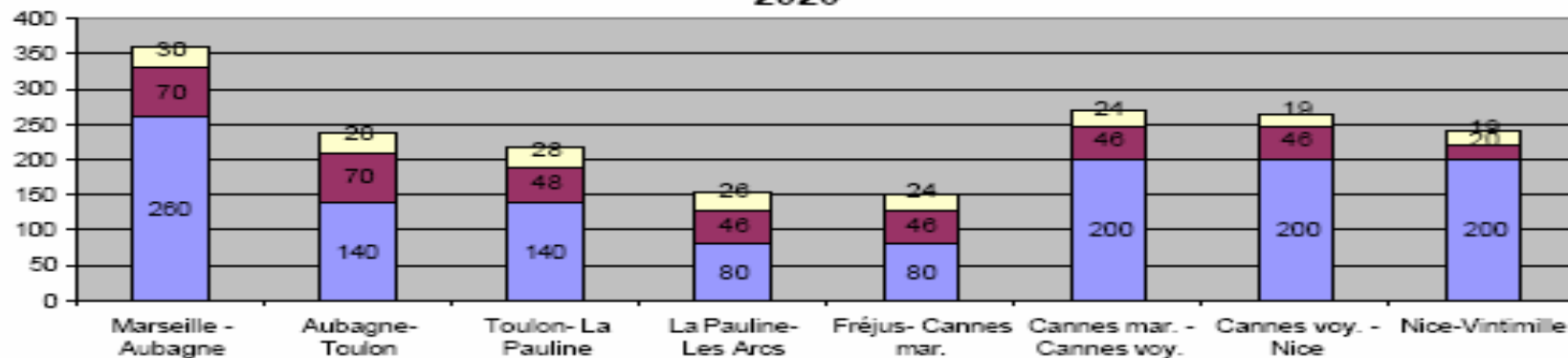
[RFF 10.1]

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

2004



2020

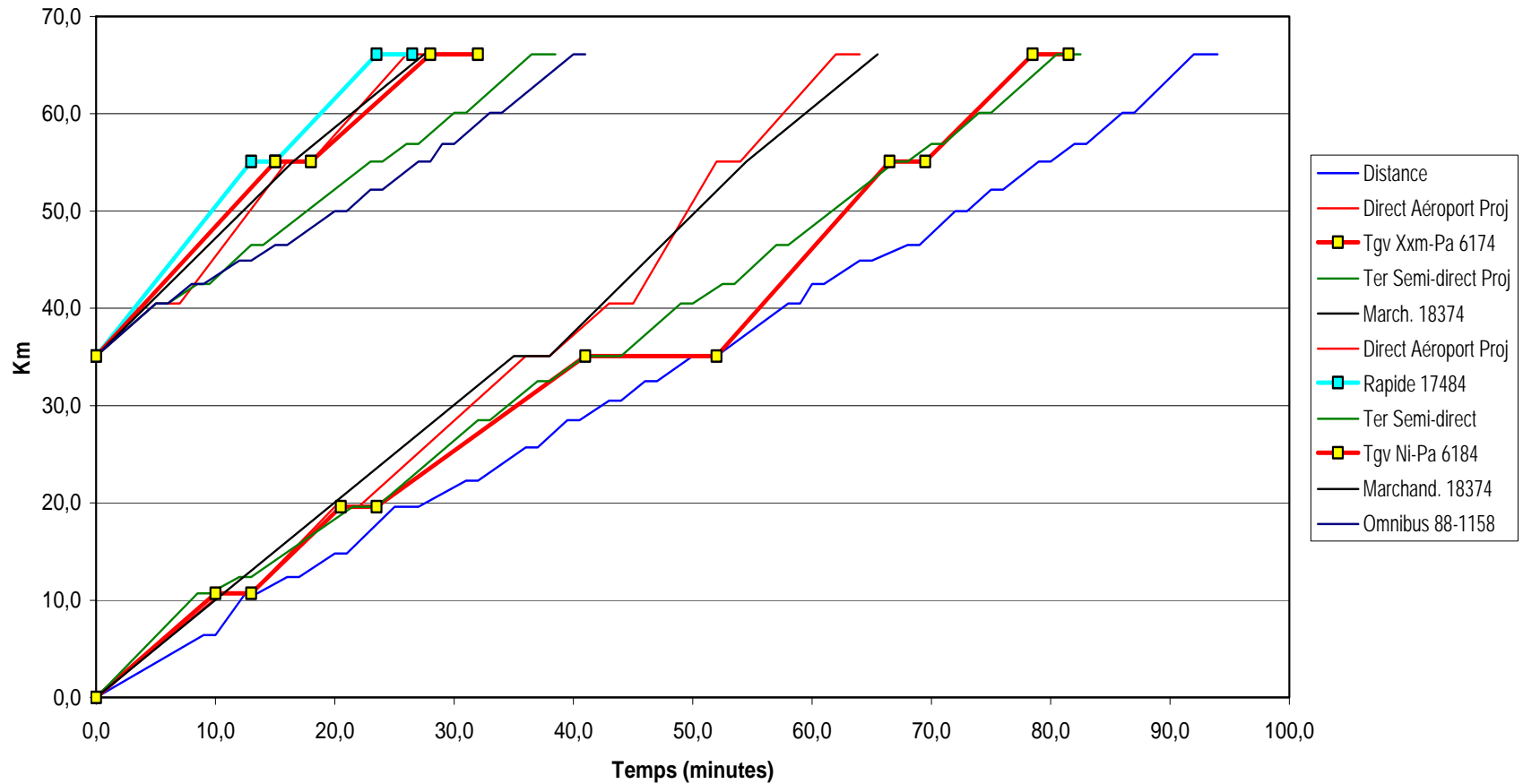


2. Questionnements

- 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)]

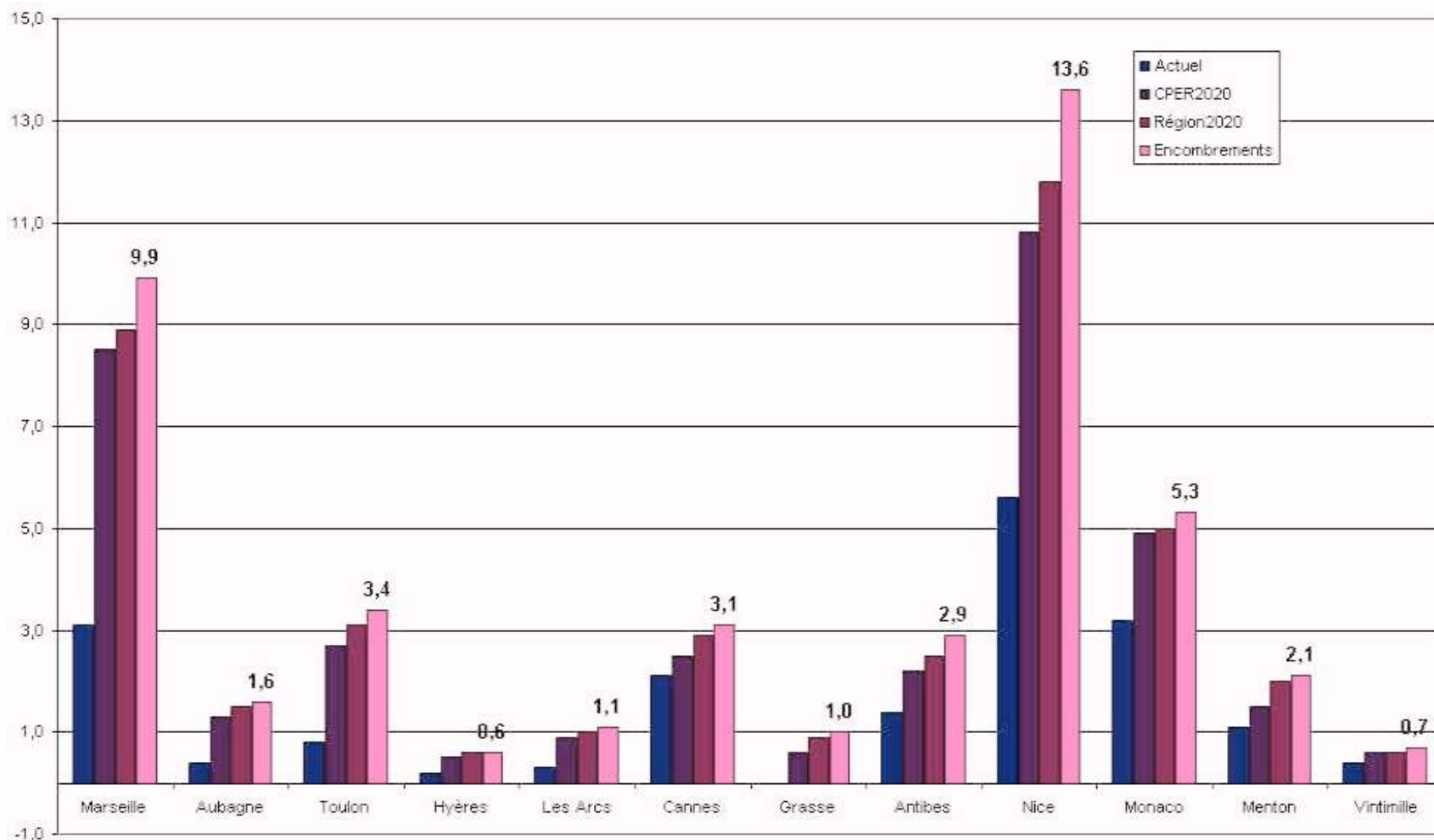
Marches-Type Origines Ventimiglia et Nice



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^{ème} 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)



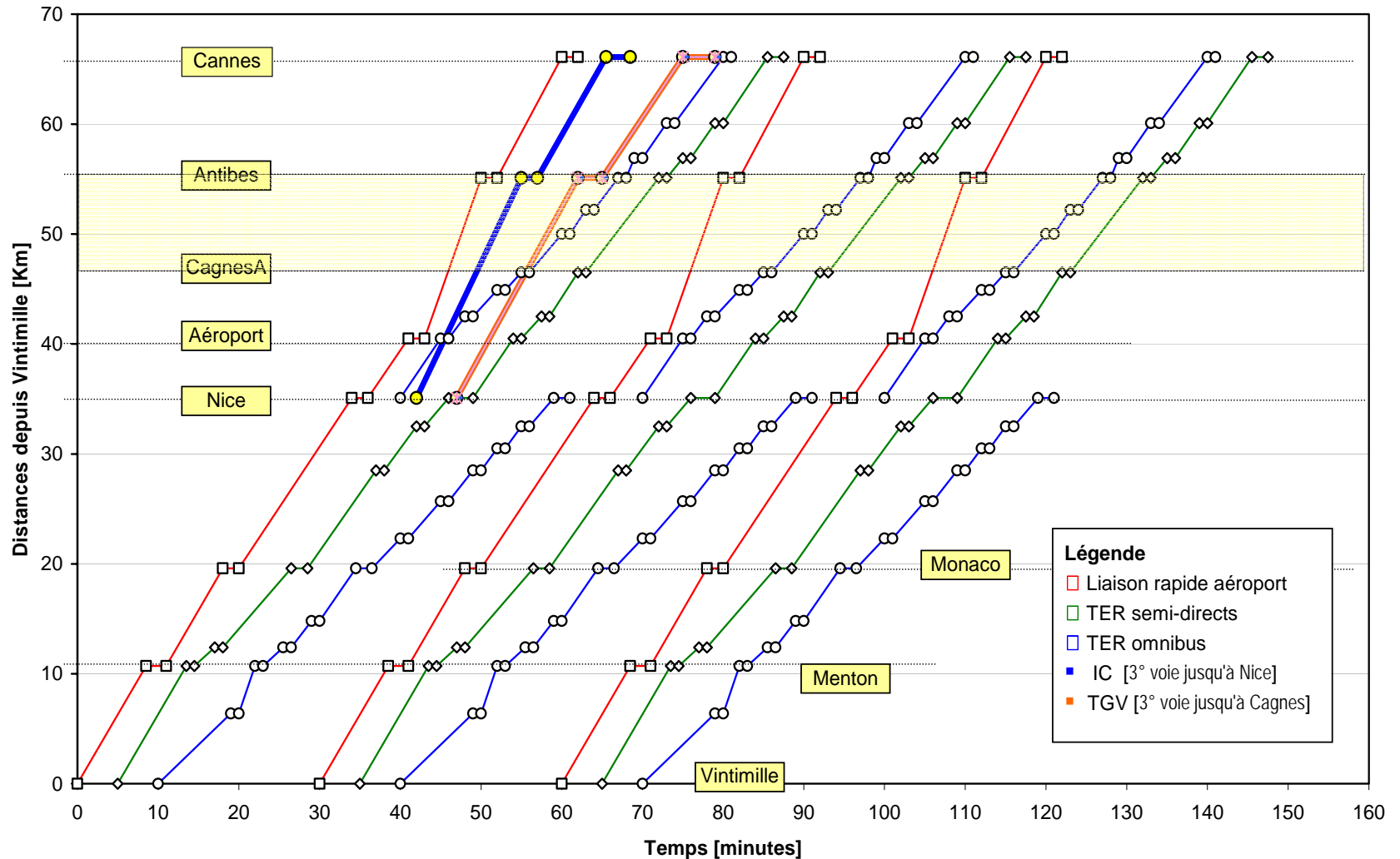
3. Les éléments rationnels pour de saines prises de décision

- 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)

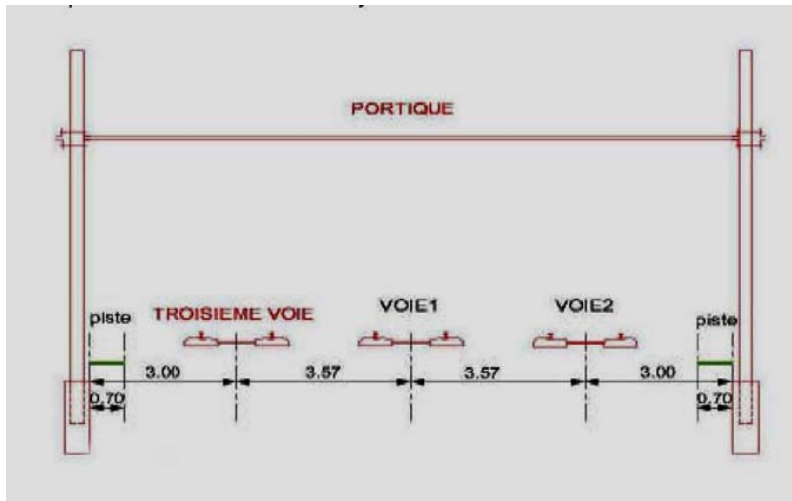
[Molinari (2005)]



Le corridor ferroviaire circumméditerranéen ?

La troisième voie

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



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)]

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

"Insertion d'une 3^{ème} voie" entre Cannes et Antibes [RFF 10.9]



La proposition du GIR Maralpin

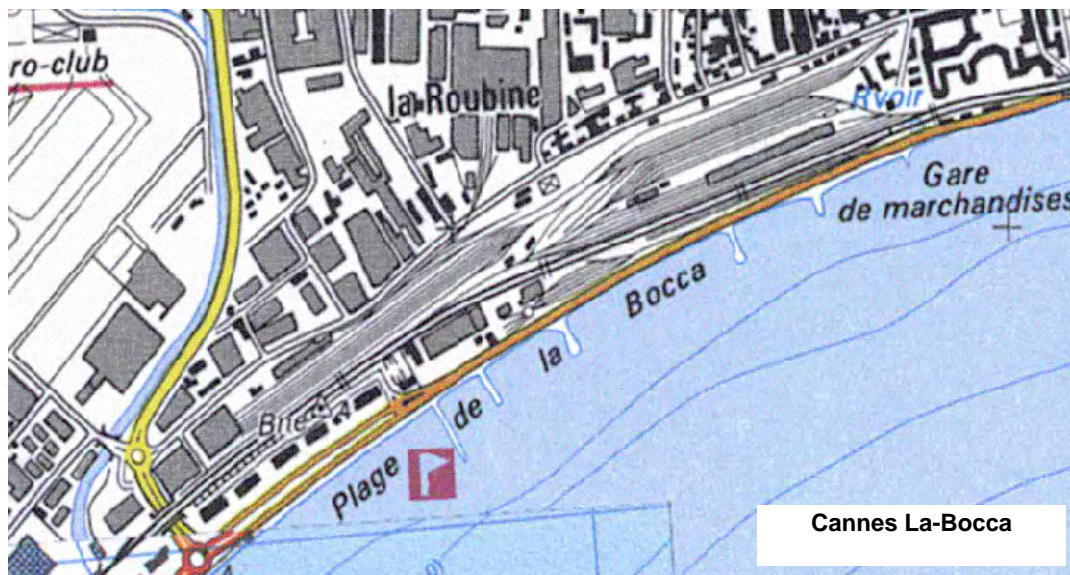
- **Gares-noeuds en coeur de ville** ou au plus près (Cannes-La Bocca, Nice-Thiers, Ventimiglia) sur les grands **sites ferroviaires existants**, avec pour avantages
 - restructuration urbaine
 - économie d'emprises et d'ouvrages
 - interconnexions aisées
 - entre lignes principales
 - avec leurs embranchements 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

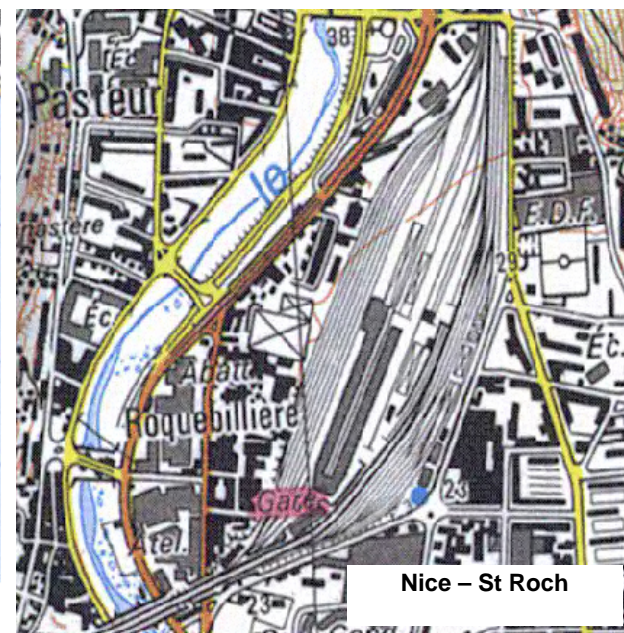
Réseau maillé articulé sur La Bocca, Nice & Xxm



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



Cannes La-Bocca



Nice - St Roch

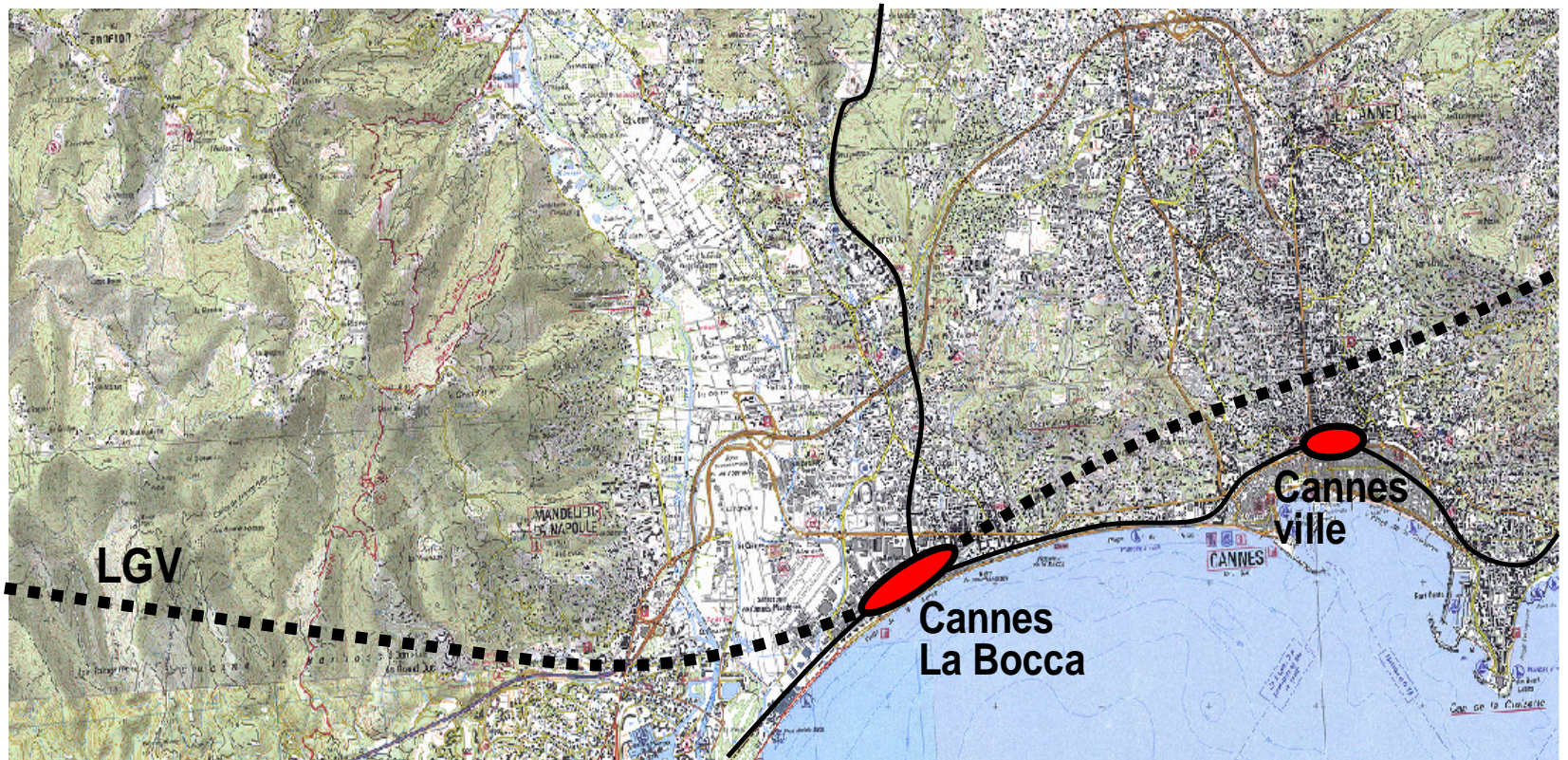


Nice - Ville

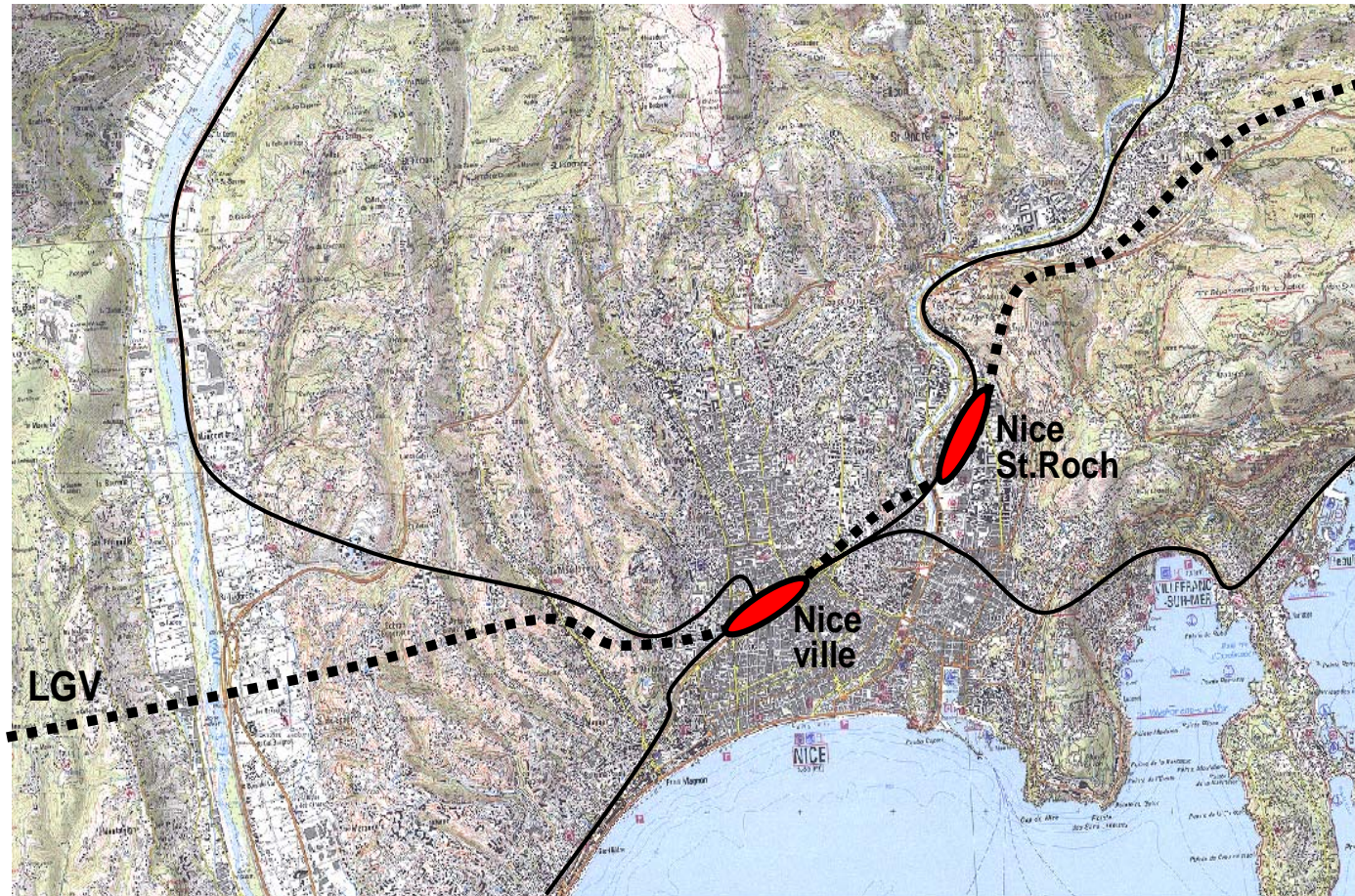
0 200 m



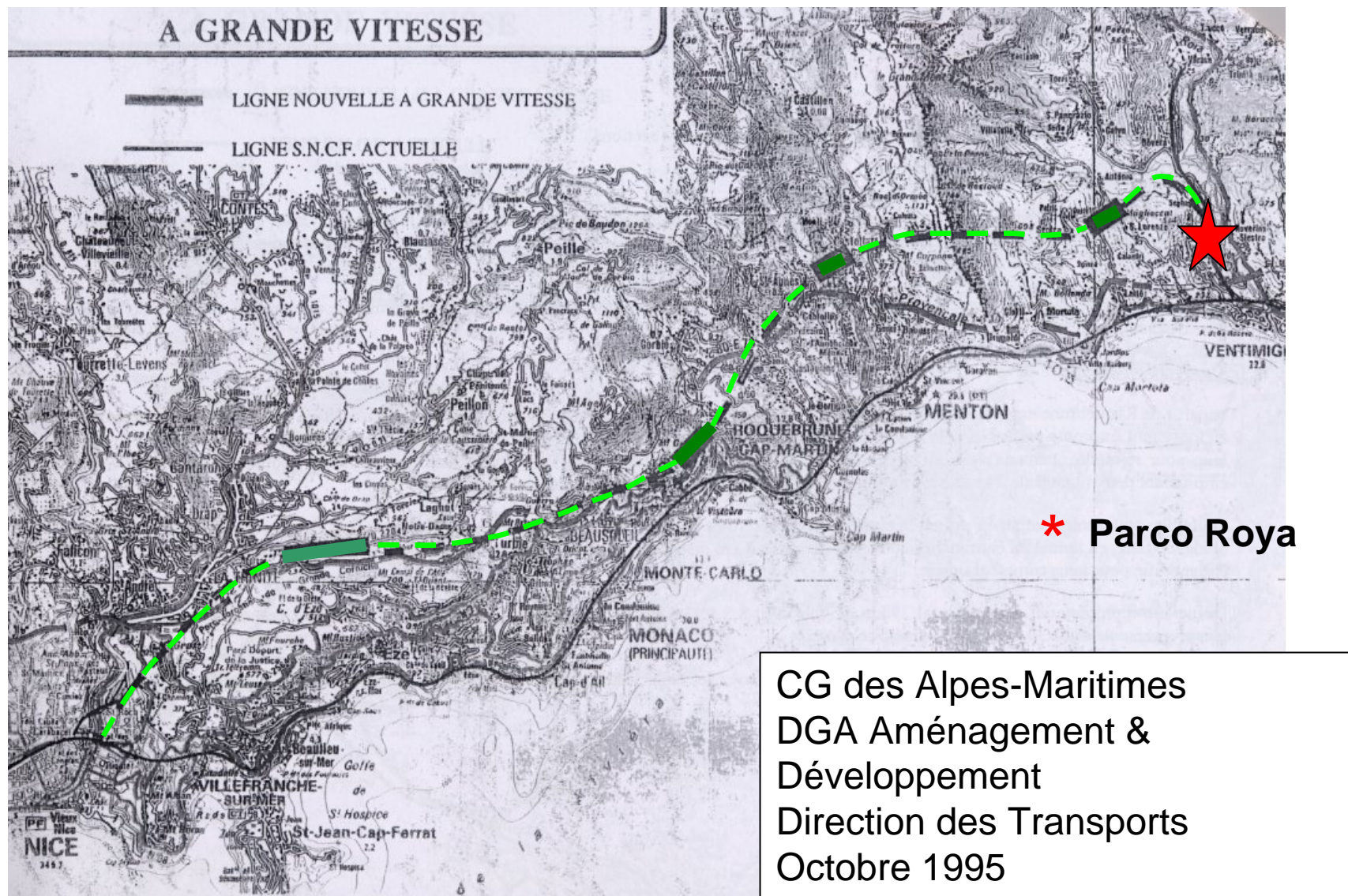
Noeud et gare nouvelle LN-LH de Cannes-La Bocca



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



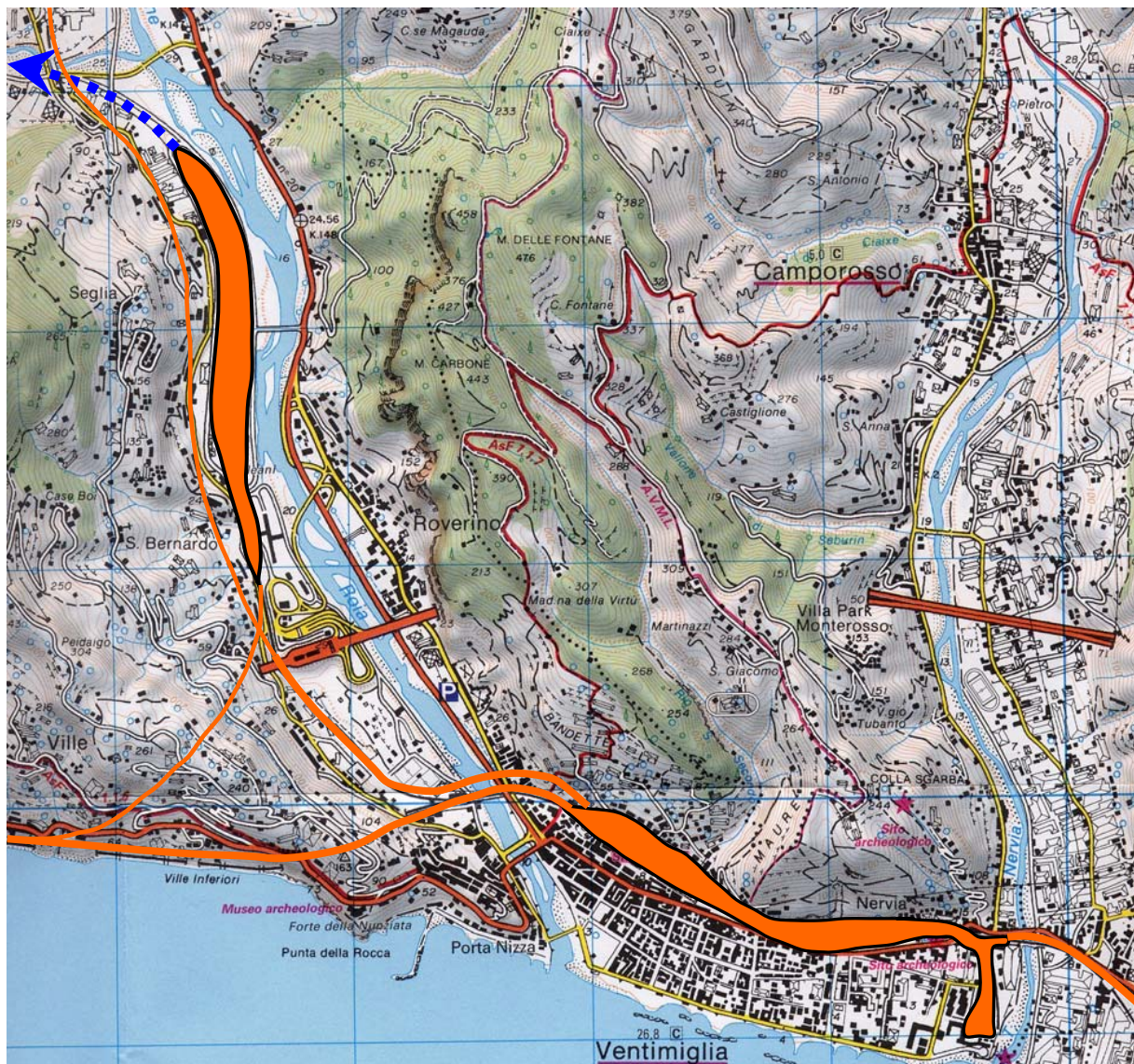
Un tracé proposé en 1995 par le Conseil Général



Emprises ferroviaires de Ventimiglia

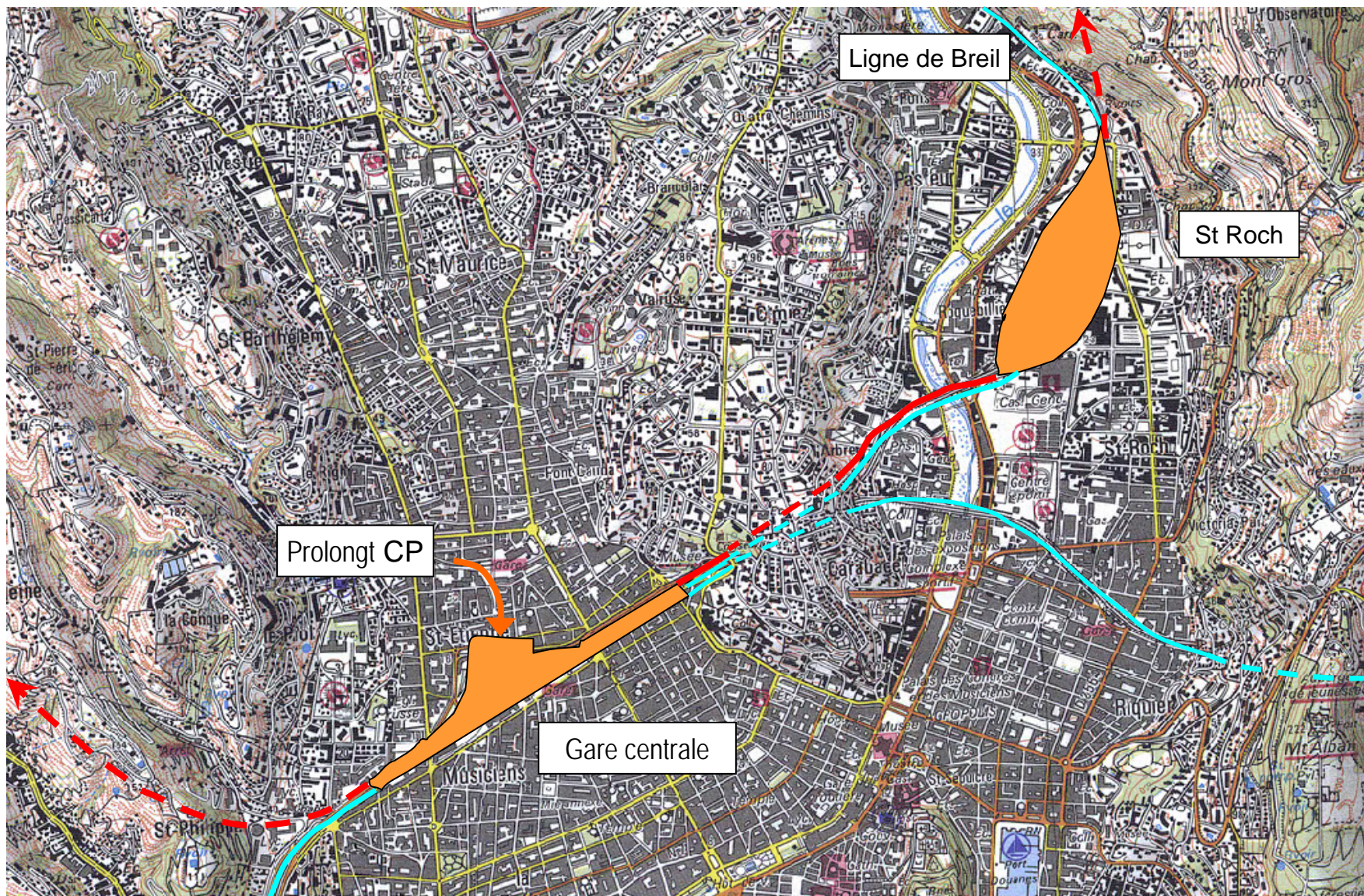
Parco Roya

Raccord^t
de
Calandre



Gare
internazionale,
Aires de
lavage
et Dépôt

Gare centrale et Traversée ferroviaire de Nice



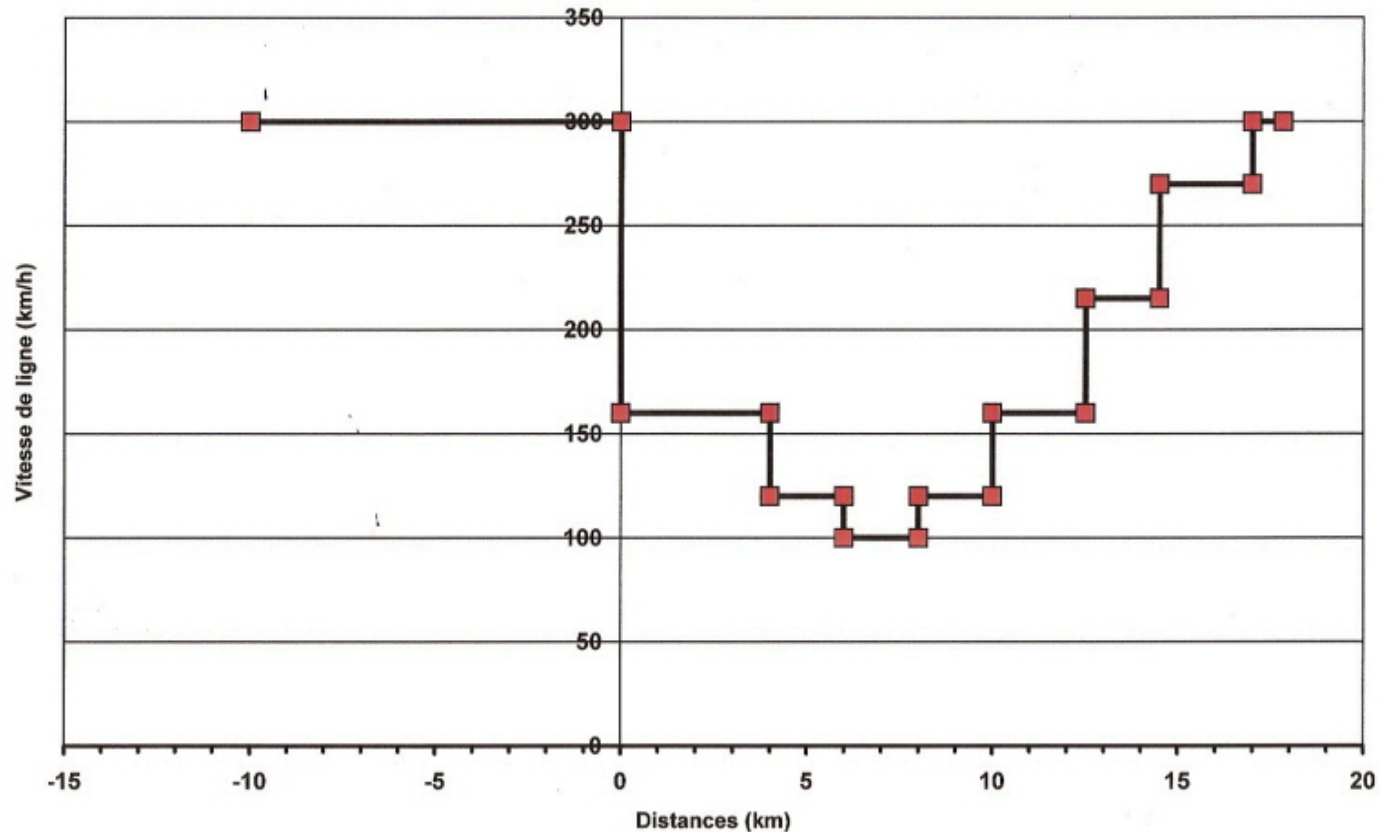
Nœud de Bologna



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 Nîmes-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