

Ligne Cuneo – Breil-sur-Roya - Ventimiglia/Nice : Amélioration de l'offre coordonnée à la modernisation de l'infrastructure et valorisation de ses impacts économiques.

Auteur : Baptiste EHRHARD

Encadrement : Prof. Vincent Kaufmann ¹ / M. Diego D'Elia

¹ Urban Sociology Laboratory (LASUR) EPFL / ² SMA Und Partner AG, Lausanne

CONTEXTE DE L'ÉTUDE

Cette ligne ferroviaire est une ligne internationale qui relie la ville de Cuneo dans la région du Piémont en Italie à la ville italienne de Ventimiglia en Ligurie et à la ville française de Nice dans les Alpes-Maritimes. Cette ligne a la particularité de traverser la frontière franco-italienne à deux reprises : entre la commune d'Olivetta San Michele et de Breil-sur-Roya, ainsi qu'entre la commune de Vievola et de Limone Piemonte.

Cette ligne souffre aujourd'hui de plusieurs problèmes :

- Le principal problème de cette ligne et le plus récurrent est son côté international. En effet, le nombre d'acteurs différents (La SNCF, les FS de Gênes et Turin et la région Provence Alpes Côte d'Azur) complexifie les relations et négociations, de même que les correspondances entre les trains français et italiens
- Une absence de maintenance et d'entretien de la partie internationale de la ligne (entre Breil-sur-Roya et Vievola) liée à des désaccords quant au financement de celles-ci. Ceci a entraîné une diminution de la limitation de vitesse depuis 2009 sur cet axe et donc une augmentation du temps de parcours
- La ligne remontant la vallée de la Roya, elle possède un tracé sinueux, alternant viaducs et tunnels (plus d'une centaine d'ouvrages d'art au total) et est à voie unique sur la totalité de son tracé.

A cause de l'augmentation de temps de parcours de plus de 30%, l'attractivité de la ligne a diminué et donc le nombre de liaisons a été largement réduit. De plus, la ligne est faiblement fréquentée à cause de la majorité de communes rurales qu'elle traverse. Cependant, le maintien de la ligne est nécessaire car le train est la seule alternative à la voiture pour relier les Alpes du sud à la plaine du Po et au littoral.

Toutes ces raisons font que l'avenir de la ligne est, aujourd'hui, remis en question et qu'une réadaptation de la s'impose.



Objectifs et leviers d'action

La ligne peut permettre de répondre à deux objectifs :

- Un objectif de long parcours visant à attribuer à la ligne Nice – Cuneo – Ventimiglia un rôle de liaison entre le réseau de transport des Alpes-Maritimes, de la Ligurie et du Piémont.
- Un objectif de court parcours visant à permettre une desserte fine de tous les arrêts de la ligne

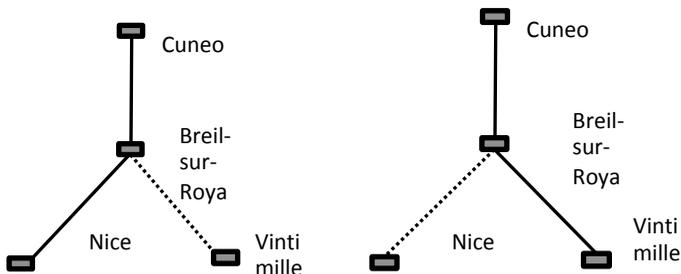
Les moyens pour atteindre ces objectifs :

- Une modification de la politique de desserte visant à éliminer les arrêts peu fréquentés pour diminuer le temps de parcours
- Une remise en état de l'infrastructure en reprenant les maintenances et entretiens
- Amélioration de la disponibilité temporelle
- Autre : amélioration de la lisibilité de l'offre, amélioration du confort, intégration tarifaire,...



Branche de la ligne et axes forts

La ligne étant constituée de 3 branches (Nice – Breil-sur-Roya, Breil-sur-Roya – Cuneo et Breil-sur-Roya – Ventimiglia), deux configurations d'axe forts ont été retenus : un axe fort Nice – Cuneo auquel se rattache la branche restante Breil – Ventimiglia et une axe fort Ventimiglia – Cuneo auquel se rattache la branche Nice – Breil.



Quatre variantes retenues

- VA1 : Variante avec axe fort Nice – Cuneo avec modification de la desserte
- VA2 : Variante avec axe fort Nice – Cuneo avec modification de l'infrastructure
- VB1 : Variante avec axe fort Ventimiglia – Cuneo avec modification de la desserte
- VB2 : Variante avec axe fort Ventimiglia – Cuneo avec modification de l'infrastructure

Comparaison

- Temps de parcours : VB2 offre un temps de parcours plus faible que les autres variantes.
- Estimation de gain de fréquentation : gain de moins de 0.5% pour VA1 et VB1 et gain de 4% pour VA2 et VB2 (car aucune perte puisque qu'aucun arrêt n'est supprimé).
- Nombre d'arrêts desservis : moins de 10 pour VA1 et VB1, 24 pour VA2 et VB2.
- Dimension théorique du parc : 4 trains nécessaire pour réaliser le scénario pour toutes les variantes sauf 3 pour VB2

Conclusion

La variante VB2 est celle qui est la plus avantageuse selon tous les critères de comparaison et permet de répondre aux deux objectifs : celui de court parcours car la desserte n'a pas été modifiée et celui de long parcours « gratuitement » car le gain de temps lié à la modification de l'infrastructure permet de gagner 40 min de temps de parcours (et donc d'assurer les correspondances avec les autres réseaux de transport). En revanche, cette variante nécessite un investissement financier. Seulement, ces variantes correspondent aux deux extrêmes des modifications possibles. Pour limiter la hauteur des investissements financiers et de l'impact de la modification de la desserte sur les populations, une solution entre-deux est à favoriser.