

Un TER-RER sur la Côte d'Azur, c'est possible mais seulement à une condition. Découvrez laquelle

#COTE-D-AZUR #FAITS DE SOCIÉTÉ #DOSSIERDUMOIS | PAR SOPHIE CASALS | Mis à jour le 22/02/2016 à 16:06 | Publié le 24/02/2016 à 08:57



Un TER plus fréquent, c'est le voeu des usagers Frantz Bouton

On peut arriver à un vrai cadencement des TER, sans construire de nouvelles voies ferrées, mais en exploitant différemment le réseau. C'est ce que préconise une étude réalisée par des spécialistes des transports ferroviaires. En route.

"Nous avons le sentiment que tout n'a pas été mis en œuvre, pour faire circuler un train tous les ¼ heure entre Monaco et Cannes". Christine Cesari-Geiger, directrice de l'Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes (ADAAM) jette un pavé dans la mare ferroviaire. Pour faire bouger les lignes. Et accélérer l'augmentation des fréquences, le long de cette "colonne vertébrale" des transports en commun.

La 3e voie SNCF jusqu'à Nice abandonnée au profit d'une Nouvelle Ligne Provence Côte d'Azur annoncée pour 2030 dans le meilleur des cas TER et TGV vont continuer de se partager les deux voies existantes.

Bref, avant d'accéder à des TER aussi fréquents que les RER, les Azuréens vont encore devoir ronger leur frein un certain temps. A moins que... la SNCF ne s'oriente dans une direction préconisée par un bureau d'études Suisse qui a planché sur la question ferrée pour l'ADAAM.

"Cette étude réalisée il y a cinq ans montre que même sans la troisième voie, on peut améliorer le cadencement pour faire du TER un véritable RER", explique Christine Cesari-Geiger. Par quel miracle? Ce n'est pas vers le divin qu'il faut se tourner mais plutôt vers la science... Une histoire de calculs d'intervalle. "ça va être un peu technique", prévient la directrice de l'Agence de déplacements et d'aménagement des Alpes-Maritimes. Pourquoi pas, si à la clé se trouve un vrai cadencement. C'est vers la Suisse et la société CITEC qu'elle nous aiguille. Au bout du fil, Philippe Gasser, l'ingénieur en charge de l'étude, en décrypte les grandes lignes.

HARMONISER LES VITESSES DES TER ET DES TGV

"Pour arriver à un train tous les ¼ d'heure en alternance avec des trains rapides, il faut sortir d'une logique où l'on veut, coûte que coûte, donner la priorité au TGV, surtout quand il n'a de grande vitesse que le nom." Cet expert en réseaux de transports a notamment établi comment, avec le réseau existant, l'offre pouvait être améliorée. Aux heures de pointe.

"Si on glisse le TGV dans la trame des autres trains on arrive à faire passer plus de TER. Mais pour y parvenir, on doit ralentir un peu le TGV, d'un ordre de grandeur de 3 voire 4 minutes. Ces ajustements permettent de densifier l'offre. Pour augmenter les cadences, il faut que l'intervalle soit le plus court possible entre deux trains, et que la signalisation soit régulière le long du parcours."

La solution pour répondre aux besoins de déplacements quotidiens des Azuréens (domicile/travail) serait donc de "domestiquer les trains". C'est à dire d'exploiter différemment le réseau en acceptant de faire perdre quelques minutes aux TGV.

"Quand on met 6 heures pour un Paris-Nice, quelques minutes en plus ne sont pas déterminantes", estime Christine Cesari-Geiger. Moins de 2% du temps de parcours, pour permettre à des milliers d'Azuréens de bénéficier un vrai transport en commun, le jeu n'en vaut-il pas la chandelle?

Pourquoi cette solution n'a-t-elle pas été mise en œuvre?

"Je n'ai pas eu cette étude, mais dans les faits j'ai du mal à appréhender que ce ne soit que 7 minutes, répond Gauthier Verrier, directeur délégué de la SNCF Mobilité Côte d'Azur. En plus, les TGV qui entrent dans les lignes à grande vitesse, comme à Marseille, doivent le faire dans un horaire très défini, sinon ça fait tomber tous les dominos." Avant de mettre en avant des règles de priorité qui valent pour tous les transporteurs ferroviaires."

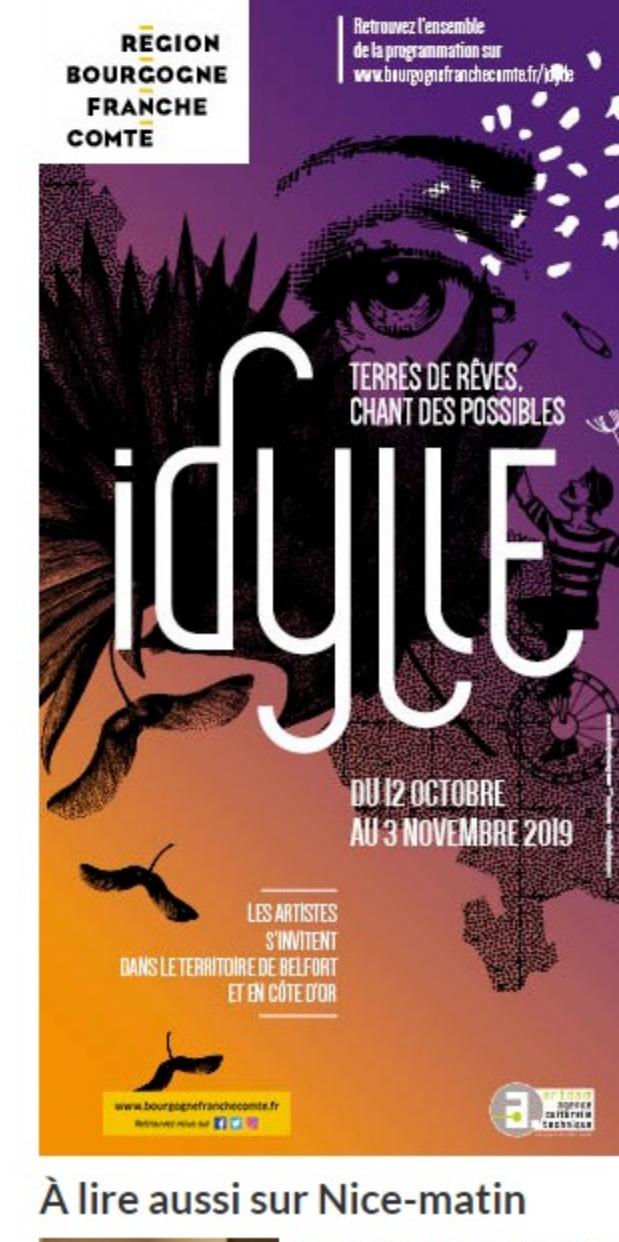
DES TRAVAUX DE MODERNISATION MOINS COÛTEUX QU'UNE LIGNE NOUVELLE

"Si la SNCF s'engage dans cette voie, l'impact sera incroyable, poursuit Philippe Gasser. En acceptant d'entrer dans cette logique d'exploitation, on peut aussi réduire les grands investissements. On n'a pas besoin d'engager des fonds sur la construction de voies supplémentaires, mais de mettre de l'argent dans l'amélioration des gares, dans les aiguillages à des endroits clés, à chaque point d'interface où il y a des dépassements. On a un super outil, une voie littorale avec de nombreuses gares, mais la puissance est pauvre par rapport au potentiel. On a beaucoup investi en France dans le TGV, et il faut reconnaître que sur la Côte d'Azur les installations ont vieilli. Mais les investissements nécessaires sont à la portée des collectivités, et réalisables à moyen terme."

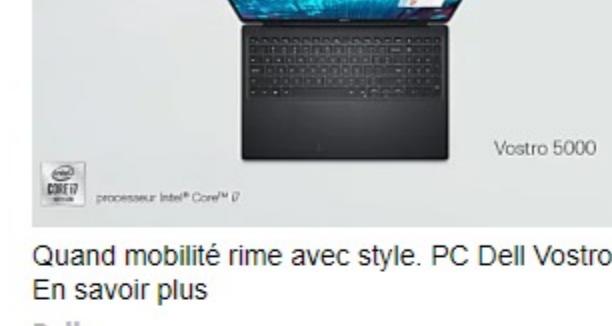
A quel horizon? "Les travaux ne se feront pas en 6 mois, mais chaque année on peut améliorer la fiabilité, pour que le train, véritable épine dorsale des déplacements fonctionne bien, et que les Azuréens confient leurs trajets domicile-travail à ce système". L'ingénieur estime que cette voie "pragmatique" permettra d'arriver à un vrai changement dans 5 à 10 ans. "Pourquoi attendre 2030 et la Nouvelle Ligne Provence Côte d'Azur pour améliorer l'existant? On est encore en France dans la dictature du grand projet".

Et en Suisse alors ça marche comment?

"On vit le cadencement depuis 30 ans, avec un processus continu de planification à 15 ans, ce qui rend tout plus facile pour l'utilisateur. On a pourtant une compagnie nationale, des compagnies privées, des collectivités qui exploitent des lignes, mais ça fait un seul réseau... qui fonctionne parce qu'il est coordonné."



À lire aussi sur Nice-matin



Quand mobilité rime avec style. PC Dell Vostro.

En savoir plus



Deux femmes décèdent après leur accouchement dans la même maternité...



Outbrain |



Promo - cartes de vœux



Créez des cartes de vœux personnalisées qui feront plaisir, à petit prix.

