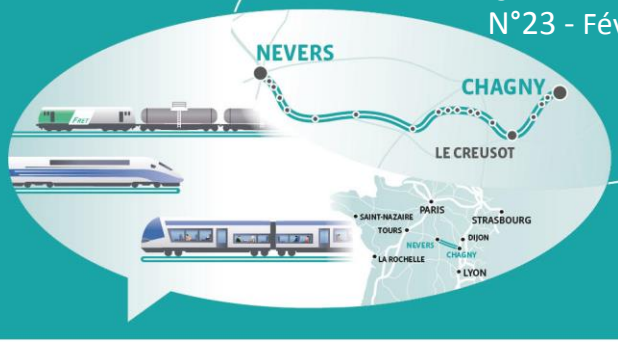
DÉBAT PUBLIC
VOIE FERRÉE
CENTRE EUROPE
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



CAHIER D'ACTEUR

La VFCEA est un projet en parfaite cohérence et complémentarité avec la liaison Lyon-Turin

En janvier de cette année, les Parlements français et italien ont approuvé la **ratification des accords binationaux permettant l'engagement définitif des travaux du tunnel transfrontalier** sous les Alpes reliant Saint-Jean-de-Maurienne (Savoie) à Suse (Piémont). Cet ouvrage, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2030, constituera la pierre angulaire de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin.

Si cette nouvelle ligne permettra des gains de temps et de confort significatifs pour les voyageurs dans leurs déplacements régionaux, nationaux et internationaux, **la vocation du projet est principalement orientée vers le développement du transport de fret** par le rail dans un souci de compétitivité économique et de protection de l'environnement.

Maillon manquant du corridor ferroviaire méditerannéen reliant la péninsule ibérique à l'Europe centrale et, au-delà l'Asie, la liaison Lyon-Turin est un grand chantier européen qui sert les intérêts stratégiques de la France. Dans une économie de flux générateurs d'activités économiques, de croissance et d'emplois, le Lyon-Turin, en permettant de s'affranchir de la barrière naturelle des Alpes, offrira **de formidables débouchés vers l'Est au trafic de marchandises en provenance du Nord, du Sud mais aussi de la façade atlantique de la France.**

En ce sens, le projet de VFCEA est en parfaite cohérence et complémentarité avec la liaison Lyon-Turin. Tout en participant au nécessaire développement des politiques en faveur du fret ferroviaire et du report modal, **la VFCEA nourrira le tunnel transfrontalier d'un flux de marchandises contribuant à l'optimisation des capacités de l'ouvrage (40 MT / an).**

latransalpine
LIAISON EUROPÉENNE LYON - TURIN

COMITE POUR LA TRANSALPINE

Présidé par Jacques Gounon, PDG du Groupe Eurotunnel, le Comité pour la Transalpine est une association qui rassemble, de la frontière italienne à la péninsule ibérique, les acteurs concernés par la réalisation de la liaison ferroviaire Lyon-Turin : responsables politiques, collectivités locales, entreprises, représentants du monde économique, associations…

La vocation du Comité est de conduire toute action permettant de favoriser et d'accélerer la concrétisation de cette grande infrastructure stratégique pour l'Europe et pour la France.

Contact :
Stéphane GUGGINO
Délégué général
8, rue Paul Montrochet
69002 LYON
Tél. 04 26 73 51 57
Mail : info@transalpine.com
Site web : www.transalpine.com

LA LIAISON LYON-TURIN

UN GRAND CHANTIER EUROPEEN AU SERVICE DE LA CROISSANCE VERTE

Une ligne historique obsolète au détriment de la croissance économique et de l'environnement

L'Italie est le 2ème partenaire économique de la France (75 Mds d'€ et 40 MT de marchandises échangés / an). **La dynamique des échanges franco-italiens est solide mais pourrait l'être bien davantage avec des infrastructures de transport performantes**. Or, **il n'existe pas de liaison ferroviaire moderne entre les deux pays**.

Parmi les 5 points d'accès entre la France et l'Italie, la voie ferrée du Mont-Cenis est la seule liaison ferroviaire permettant de traverser les Alpes. Malgré sa récente augmentation de gabarit, cette ligne est très ancienne (1871) et inadaptée aux exigences modernes en matière de transport. Son altitude élevée (1300 m) et la forte déclivité de ses pentes (jusqu'à 34 ‰) limitent le tonnage transporté (1600 tonnes tractées avec 3 locomotives) et la vitesse de circulation des trains (30 à 50 km/h). Ces contraintes engendrent des surcoûts d'exploitation considérables. Le trafic fret de la ligne actuelle plafonne à 4 MT/an alors que ses capacités théoriques sont estimées entre 12 et 15 MT.

Ce manque d'attractivité et de compétitivité profite directement au transport routier qui capte aujourd'hui 90 % des échanges de fret entre le France et l'Italie et représente chaque année près de 2,7 millions de poids lourds. Cette densification du trafic PL se traduit par une saturation progressive des axes routiers dans les Alpes, dans la vallée du Rhône et sur la Côte d'Azur, avec des **conséquences désastreuses en termes de pollution, de santé publique, de dégradation de l'environnement, de sécurité routière…**

C'est dans ce contexte que la liaison Lyon-Turin s'impose comme une réponse pertinente et réaliste à ces problématiques.

Pour un report modal massif du trafic de marchandises

Le Lyon-Turin, c'est **200 km de lignes nouvelles** entre les deux villes. **Un tunnel de base transfrontalier de 57,5 km sous les Alpes** constitue la pierre angulaire du programme dont les nombreux bénéfices potentiels ont été clairement identifiés.

Le Lyon-Turin est une ligne mixte fret et voyageurs. Elle est conçue pour accueillir **5 millions de voyageurs/an qui profiteront de gains de temps significatifs** pour leurs déplacements régionaux, nationaux et internationaux : Lyon / Turin en moins de 2h (contre plus de 4h actuellement), Paris / Milan en 4h (contre 7h aujourd'hui), Milan / Barcelone en 6h30 (contre 12h actuellement)…

Au-delà du volet voyageur, **la vocation de la nouvelle ligne est pricipalement orientée vers le fret**. La future infrastructure à grand gabarit présentera des caractéristiques techniques (tunnel de base en profil de plaine) offrant des garanties de compétitivité sans commune mesure avec la configuration actuelle. Elle permettra la circulation de trains longs et rapides dans le cadre d'un dispositif moderne de transport massifié de marchandises.

Les simulations de trafic réalisées permettent d'envisager **le report de 700 000 à 1 M de poids lourds/an de la route vers le rail**. Cela correspond à **1 million de tonnes des CO^2 en moins** rejetés chaque année dans l'atmosphère.

Repositionner la France au cœur des flux ferroviaires de marchandises

Au-delà des retombées économiques positives directes pour la région Auvergne Rhône-Alpes, **la liaison Lyon-Turin présente un intérêt stratégique pour l'ensemble du pays**. La nouvelle ligne doit permettre de repositionner la France au cœur d'un réseau de flux de marchandises générateurs de croissance et d'emploi dont le pays s'est progressivement mis à l'écart au cours des dernières décénies.

Au départ de Lyon, une véritable **Autoroute Ferroviaire Alpine** – expérimentée avec succès depuis 2003 sur une courte distance de 175 km entre Aiton (Savoie) et Orbassano (Piémont) – **permettra ainsi de capter et d'acheminer vers l'Italie, l'Europe centrale et au-delà, des flux de marchandises de diverses provenances.**

- **Trafics Nord sud : vers un meilleur équilibre**

L'enjeu du Lyon-Turin est notamment de **repositionner la France sur un axe Nord-Sud pertinent** (Londres/Paris/lyon/Milan…). Avec l'aménagement des connexions nécessaires, l'infrastructure sera ainsi en capacité de capter une partie des trafics de fret Nord-Sud qui, faute d'infrastructures adaptées, ont une tendance inquiétante à se déplacer vers l'Est de l'Europe en transitant hors de l'hexagone par le corridor ferroviaire Rhin-Alpes via des tunnels de nouvelle génération achevés ou en cours de réalisation (Lötschberg, Gothard, Brenner).

- **Trafic Ouest-Est : le maillon manquant du corridor méditérennéen**

Le Lyon-Turin servira donc non seulement les flux Nord-Sud mais surtout les flux Ouest-Est, ce qui est unique en Europe. En effet, le Lyon-Turin représente le maillon manquant du corridor ferroviaire méditerranéen reliant la péninsule ibérique à la Hongrie, en connexion avec les grands ports de Marseille, de Barcelone…mais aussi **accessible aux ports de la façade atlantique**. Ce corridor concerne 18% de la population, 200 Md€ d'échanges commerciaux et 17% du PIB de l'UE.

Avec le Lyon-Turin, il s'agit donc bien de **replacer la France au carrefour des flux de marchandises Ouest-Est et Nord-Sud** grâce à la création d'un nœud de transport stratégique participant à un meilleur équilibre de l'Europe, dimensionné au regard du trafic existant et plus encore des trafics à venir dans le cadre d'une poursuite de l'intégration de l'économie européenne. En effet, les trafics 2010 au sein de l'UE ont doublé par rapport à ceux constatés en 1990 au lancement du marché unique.

Enfin, à l'échelle du continent eurasiatique et dans une perspective à plus long terme, **le Lyon-Turin apparaît comme l'entrée Ouest des nouvelles routes de la soie** en cours de réalisation et dont le développement correspond au mouvement de transfert progressif du trafic Europe-Asie de la voie maritime vers le rail.

Un chantier prioritaire pour l'UE

C'est à l'échelle européenne que le Lyon-Turin trouve toute sa cohérence et sa pleine pertinence en matière d'aménagement du territoire et d'optimisation des politiques de transport.

Partie intégrante du réseau central de transport en Europe (*core network*), le Lyon-Turin est inscrit depuis 1994 parmi les grands projets ferroviaires prioritaires de l'UE, en particulier grâce à ses potentialités de développement des trafics Ouest-Est.

C'est la raison pour laquelle l'UE finance la tunnel transfrontalier (8,5 Mds d'€ en euros constant 2010) à hauteur de 40 %. L'Italie contribue à hauteur de 35% et la France 20%.

LA VOIE FERREE CENTRE EUROPE ATLANTIQUE
UN PROJET PERTINENT

La Comité pour la Transalpine adhère à l'ambition consistant à réaliser une transversale ferroviaire Ouest-Est pour le transport de marchandises. Dans le cadre de la VFCEA, la Comité est donc favorable à la réalisation en première phase du projet de l'électrification de la ligne existante entre Nevers (Nièvre) et Chagny (Saône-et-Loire), de l'installation d'un système de communication GSM-R, et de la mise au gabarit des ouvrages (ponts, tunnels) pour les adapter au transport international de marchandises.

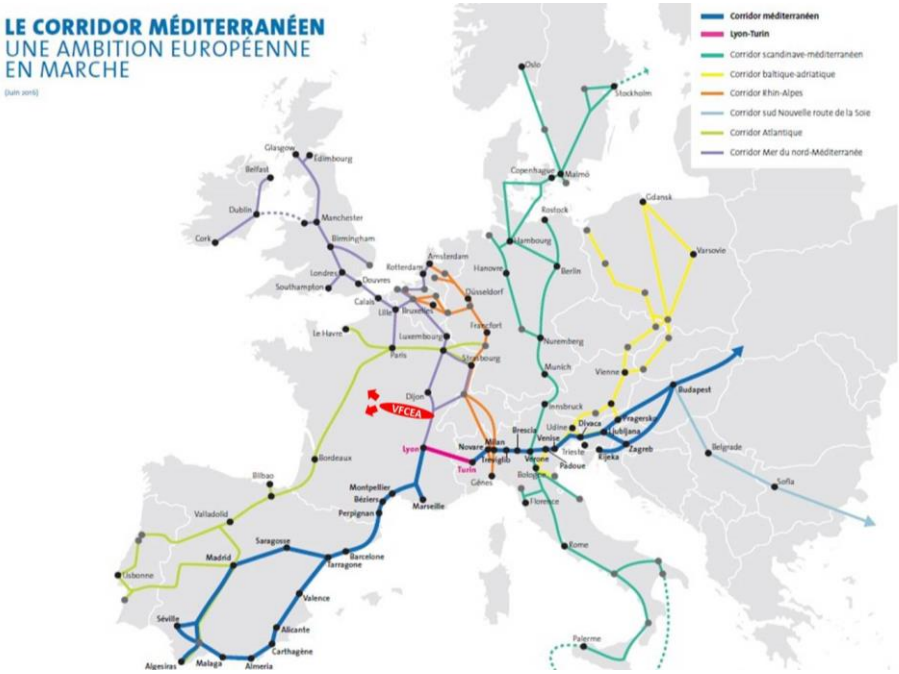
Pour développer les trafics de fret ferroviaire Ouest-Est

Ce projet s'inscrit dans une **logique de cohérence et de complémentarité avec la nouvelle ligne Lyon-Turin** dont l'un des objectifs majeurs et de développer les trafics de fret ferroviaire Ouest-Est et d'**offrir de larges débouchés (Italie, Europe centrale, Asie) aux flux de marchandises en provenance de la façade Atlantique et de ses plateformes portuaires (La Rochelle, St Nazaire)**.

La connexion de ces flux avec le corridor ferroviaire méditerranéen n°6, dont le Lyon-Turin est le maillon manquant, participera à la réussite du tunnel transfrontalier en le nourissant d'un trafic adapté aux capacités de l'ouvrage (40 MT / an).

Pour dynamiser le fret ferroviaire et le report modal

Le développement du fret ferroviaire et des politiques de report modal est un pilier de toute stratégie de transition énergétique. Pourtant, contrairement a beaucoup de ses voisins, la France n'a cessé de perdre du terrain dans ce domaine au fil des dernières décennies. Au-delà de sa complémentarité avec la liaison Lyon-Turin, **la VFCEA, grâce à ses connexions avec les corridors ferroviaires n°2, n°4 et n°6, s'intègre pleinement dans une démarche de dynamisation du fret ferroviaire à l'échelle nationale et européenne** en vue de conjuguer harmonieusement l'exigence de développement économique avec celle de la protection de l'environnement et de la lutte contre le réchauffement climatique.



cndp Commission nationale du **débat public**

Commission particulière du débat public VFCEA
28 boulevard Henri-Paul Schneider, 71200 Le Creusot
Tél +33 (0) 9 64 42 71 67
vfcea@debatpublic.fr
https://vfcea.debatpublic.fr