



Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA), prélude à la Via atlantica. Contribution ALTRO

ALTRO (Association Logistique Transport Ouest) regroupe des collectivités, des acteurs économiques, des citoyens, et promeut le projet ferroviaire, fret et voyageurs, Via atlantica visant à relier le corridor Méditerranée au corridor Atlantique du Réseau Trans Européen de Transport (RTE-T), permettant ainsi au Lyon-Turin de cesser d'être un cul-de-sac sur un axe est-ouest européen inachevé par sa prolongation naturelle vers la façade atlantique européenne (Brest-Lisbonne) pour qu'elle demeure attractive et compétitive. Cette connexion est un élément incontournable de la création d'un marché ferroviaire intérieur s'inscrivant dans la stratégie de l'UE en faveur de l'emploi et de la croissance.

Objectifs d'ALTRO :

La Via atlantica nécessite de repenser de manière globale la politique des transports pour qu'elle soit adaptée aux besoins des citoyens, supportable économiquement pour les collectivités, outil de la transition énergétique et d'un aménagement équilibré du territoire national et européen tout en étant respectueuse de l'environnement d'où un rail-colonne vertébrale des transports terrestres par un maillage territorial conséquent et adapté.

Améliorer, par les moyens les plus modernes dont dispose la technique ferroviaire, la performance et la compétitivité du fret ferroviaire européen, ainsi que celle du transport de proximité en articulation avec le transport grande distance pour le rendre attractif.

Développer un triangle de croissance Bretagne-Pays basque-Lyon, véritable projet territorial structuré par la Via atlantica qui fera de la France un des cœurs du transport ferroviaire européen et la repositionnera au cœur d'un réseau de flux de fret générateurs de croissance et d'emploi.

S'assurer de la cohérence de la démarche par rapport aux préconisations du Livre Blanc de la Commission européenne sur les transports et ainsi compléter le maillage ferroviaire du continent : ***Optimiser les performances des chaînes logistiques multimodales, notamment en recourant davantage à des modes de transport plus économes en***

énergie : En ce qui concerne le transport routier de fret sur des distances supérieures à 300 km, faire passer 30% du fret vers d'autres modes de transport tels que le chemin de fer ou la navigation d'ici à 2030, et plus de 50% d'ici à 2050, avec l'aide de corridors de fret efficaces et respectueux de l'environnement. Pour atteindre cet objectif il faudra également mettre en place les infrastructures requises.

Pour 2050 , achever un réseau ferroviaire à grande vitesse européen. Tripler la longueur du réseau ferroviaire à grande vitesse actuel d'ici à 2030 et maintenir un réseau ferroviaire dense dans tous les Etats membres. Pour 2050, la majeure partie du transport de passagers à moyenne distance devrait s'effectuer par train.

Mettre en place un réseau de base RTE-T multimodal totalement fonctionnel et d'envergure européenne pour 2030, avec un réseau de haute qualité et de grande capacité pour 2050, ainsi que les services d'information associés.

Pour 2050, connecter tous les aéroports du réseau de base au réseau ferroviaire, de préférence à grande vitesse, veiller à ce que tous les ports maritimes de base soient reliés de manière suffisante au système de transport ferroviaire de fret et, selon les possibilités, au système de navigation intérieure.

Constat :

Les transports routiers sont les premiers consommateurs de pétrole, premiers émetteurs de CO2 et premiers responsables de la pollution atmosphérique dont le coût, selon une commission d'enquête du Sénat, s'élève à 100 Mds d'euros/an en incluant dépenses de santé, absentéisme, baisse des rendements agricoles..... Les exigences environnementales, les enjeux de santé publique que constitue la qualité de l'air...passent trop souvent à la trappe comme le montre l'abandon de l'écotaxe qui, appliquée sur le transport routier, devait financer la rénovation du réseau ferroviaire et soutenir le redémarrage du fret ferroviaire.

90% du transport fret restent assurés par la route malgré des décennies d'incantations. Le report de la route vers le rail, en panne.

Aujourd'hui, entre la Grande Ceinture de Paris et la Ligne Bordeaux-Toulouse-Narbonne, soit 700 km, il n'y a aucune transversale électrifiée. Le volume de trafic de fret ferroviaire connaît une croissance portée essentiellement par le trafic international dont le transit. En France, il a progressé de 51% entre 2009 et 2015 (de 23 à 35 MT). Ce qui confirme la pertinence du ferroviaire sur le trafic de longues distances (produits chimiques et métallurgiques, céréales, automobiles, conteneurs...).

Engorgement de l'Ile de France par des trafics qui ne la concernent pas (60% du trafic Est de la France/Allemagne vers la Péninsule ibérique, seuls 30% du trafic concernant la péninsule ibérique impliquee la région parisienne). Le délai d'acheminement entre Allemagne et Péninsule ibérique est majoré de 2h à 2h30 en raison d'une faible vitesse moyenne.

Utilité de la VFCEA : Incontestable au niveau du fret

Le débat a le mérite de s'interroger sur les relations transversales sur lesquelles ALTRO réfléchit depuis 20 ans avec pour résultat le projet complet Via atlantica.

Economie de 188500 Tec (tonne équivalent carbone) en 30 ans obtenue par la substitution de la traction diesel par la traction électrique.

Réduction des émissions de gaz à effet de serre, amélioration de la sécurité routière, alternative au passage par l'Ile de France saturée. L'itinéraire alternatif fret, rejoint le corridor atlantique à Tours après avoir contourné l'Ile de France, délaissant ainsi sa partie la plus critique en matière de congestion.

En ce qui concerne la VFCEA, ALTRO reconnaît qu'elle a son utilité pour le fret pour les relations atlantique-Allemagne, et provisoirement, en attendant la réalisation de la Via atlantica, pour les relations avec Lyon et l'Italie.

L'électrification, la mise au gabarit, et l'équipement en GSM-R des 160 km de ligne, améliorent la performance de l'itinéraire est-ouest (gains en énergie, gains de performance industrielle...)

La VFCEA apparaît comme une solution rapide à mettre en œuvre par rapport au projet plus lourd Via atlantica.

Réponse aux souhaits des ports de La Rochelle et de Nantes-St Nazaire qui ont pour objectif d'étendre leur hinterland par le développement du ferroviaire ce qui justifie les travaux importants réalisés dans les ports.

Avec VFCEA l'écart entre 2 transversales électrifiées se réduit à 450 km au lieu de 700 km.

La VFCEA a une orientation atlantique, Suisse, Allemagne. Elle est un élément fondamental de la structuration de la toute jeune région Bourgogne Franche-Comté. Il serait donc logique d'avoir des circulations voyageurs Nevers-Dijon-Besançon-Belfort.

Prolongement de la VFCEA plus à l'est via Culmont-Chalindrey et Belfort, section à électrifier mais au profil plus favorable que la Vallée du Doubs.

Etonnement suite aux réclamations d'opposants au projet qui s'émeuvent de la vue de caténaires alors que l'avènement de l'électricité sur cette ligne est synonyme de non pollution, et diminution des nuisances sonores tout au moins pour les circulations voyageurs. Ces oppositions montrent toutefois la difficulté à moderniser et à relancer le trafic sur une ligne classique conçue au 19^e siècle, époque où l'environnement et la réduction des nuisances étaient loin d'être une priorité, époque où le progrès devait passer coûte que coûte. Aujourd'hui, le soin apporté à la construction et à l'insertion de lignes nouvelles militent faveur de ces dernières lorsque le trafic le justifie.

Les deux autres aspects du projet

Raccordement TGV :

Cette solution ne saurait être une alternative à la branche sud du TGV Rhin-Rhône. Certains disent cette dernière abandonnée, les performances offertes sont sans commune mesure avec celle permises par le raccordement. ALTRO défend la branche sud du TGV Rhin-Rhône car étant le prolongement de la Via atlantica vers Dijon, la Suisse et l'Allemagne. Cet itinéraire serait plus performant que celui via Paris sur des Bordeaux-Alsace, jusqu'à Colmar. Enfin, Nantes-Lyon reste toujours plus rapide via Massy et rend inutile un contournement ouest.

Trois AR Rhin-Rhône sont prévus de l'emprunter mais l'opérateur SNCF Mobilité ne soutient pas cette option mettant en avant que « les effets liés aux gains de temps pour un des 3 TGV concernés et à la modification de desserte pour les deux autres, ne permettraient pas de compenser les surcoûts d'exploitation (nombre de kilomètres circulés plus importants et péages plus élevés sur la LGV ». La SNCF considère que ce projet avec l'insertion de nouvelles circulations « pourraient donc engendrer une perte de robustesse et une dégradation de la qualité de service sur des flux bien plus importants entre Paris et Lyon et au-delà ».

Le projet POCL, qui modifierait la géographie ferroviaire reste encore lointain si l'on s'appuie trop sur la saturation de Paris-Lyon, celle-ci devant être effective à l'horizon 2050 dans le cas d'une croissance faible estimée à l'époque du débat public de 2011 à ...1,5%. C'est pourquoi ALTRO préfère une solution qui privilégie l'aménagement du territoire et la Via atlantica.

Halte de correspondance TGV/TER : oui, mais à condition qu'elle soit passante, pour ne pas majorer le temps de parcours Nevers-Dijon, et dissociée du raccordement TGV, pour que l'un puisse se faire sans l'autre. ALTRO soutient le schéma de dessertes longue distance proposé par l'association RACO adaptée pour une desserte fine du territoire ainsi desservi.

Pourquoi VFCEA ne peut être qu'une solution provisoire, le prélude à la Via atlantica ?

Carences et limites de la VFCEA : Voyageurs longue distance (les 5 M de voyageurs/an annoncés pour le Lyon-Turin ne sont pas concernés par VFCEA), un projet territorial limité à la région Bourgogne-FC et Centre. Superposition des trafics de la transversale et du corridor 2 Mer du Nord-Méditerranée sur 145 km de Chagny à Lyon. Ajout de trafic avec des contraintes d'insertion (coexistence avec les trafics voyageurs, travaux, nœud ferroviaire Mâcon et Lyon).

Pour les flux Allemagne/Espagne, à puissance de traction égale, le tonnage accessible resterait supérieur avec l'itinéraire passant par la région parisienne (SNCF Mobilité)

Craintes liées aux nuisances sonores, visuelles (caténaires), vibrations accentuées avec l'augmentation du passage des trains de fret avec impact sur les maisons proches de la voie.

C'est pourquoi, pour ALTRO, la VFCEA ne pourrait être considérée comme le point final de la transversalité mais comme la phase 1 de la Via atlantica. VFCEA est un bon moyen d'amorcer des trafics est-ouest qui alimenteront le nouvel itinéraire à grande capacité connecté directement au Lyon-Turin

Avantages de la Via atlantica :

Ligne nouvelle dont la vitesse est définie pour atteindre des temps de parcours susceptibles de provoquer un report modal significatif de l'aérien et de la route vers le rail.

Concerne la totalité de la façade atlantique continentale européenne de Brest à Lisbonne avec une connexion directe au Lyon-Turin qui se voit gratifié des flux en provenance de Bordeaux et de la Péninsule ibérique occidentale et capable d'absorber les nouveaux trafics en provenance des ports sans que ces derniers soient gênés par l'emprunt du corridor 2 Rhin-Méditerranée. Autant de trafics pour profiter de la capacité de 40 MT du Lyon-Turin pour de grands débouchés vers l'Europe centrale.

Avec l'Italie, 2^e partenaire économique de la France (75 Mds et 40MT), les marges de progression sont donc énormes si l'on considère les 4 MT transitant annuellement par le Mont-Cenis pour une capacité de 12/15 MT. 90% des échanges fret entre la France et l'Italie. 2,7 millions de poids lourds dont 700000 à 1M se reporteraient vers le rail, soit une économie de 1 MT de CO2/an. Les flux nord-sud Londres/Paris continueront à passer par la Suisse, les perspectives de trafics fret du Lyon-Turin sont donc plus en relation avec la façade atlantique continentale européenne ayant intérêt à être reliée au corridor Méditerranée qui représente 18% de la population, 200 Mds d'échanges commerciaux et 17% du PIB de l'UE.

Structure un projet territorial en valorisant le triangle de croissance Bretagne-Pays basque-Lyon.

Si la VFCEA a ramené la distance entre deux transversales électrifiées de 700 à 450 km, la Via atlantica ramène cette distance à 300 km.

Un raccourci important pour les flux Péninsule ibérique occidentale-Bordeaux-Lyon (300 km pour Bordeaux-Lyon, 170 km pour Pays basque-Lyon) d'où des économies d'énergies et d'exploitation importantes.

Faire face à une augmentation des trafics induits par un nouveau contexte :

Hausse des trafics suite à la poursuite de l'intégration de l'économie européenne, à l'émergence des routes de la soie avec des itinéraires transcontinentaux Chine-Europe. Augmentation qui conduira à un besoin de nouvelles capacités et qui devra faire face à des oppositions riveraines croissantes.

Conception d'une ligne nouvelle en privilégiant la protection des nuisances, en y apportant tout le soin possible.

Avantages Via atlantica pour Bourgogne Franche-Comté

-relance les études de la branche sud du TGV Rhin-Rhône, qui double l'axe PLM entre Dijon et Lyon, en vue de sa réalisation effective en cohérence avec la Via atlantica.

-accès du Nivernais au sud-ouest : Nevers à 2h45 de Bordeaux.

En conclusion :

ALTRO se prononce donc en faveur de l'hypothèse 2 (282 M), qui permet la modernisation et l'électrification complète de la ligne Nevers-Chagny pour une rentabilité positive rendue possible par le trafic fret attendu des ports de La Rochelle et de Nantes/St-Nazaire qui prévoient à moyen terme 5 trains par jour.

Un des objectifs majeurs est de développer les trafics ferroviaires est-ouest et d'offrir de larges débouchés (Italie, Europe centrale) aux flux de fret en provenance de la façade atlantique et de ses plateformes portuaires (La Rochelle, Nantes-St-Nazaire, Bordeaux et Bilbao).

ALTRO demande l'intégration des maillons manquants de la Via atlantica, de Lyon à LGV Océane, dans le corridor Méditerranée et ramifications vers la Bretagne dans le corridor atlantique. C'est un projet phasable qui offrira une palette de sillons plus étendue, plus robuste et plus fiable.

La région ile de France pourrait être mise à contribution tant pour la VFCEA que pour la Via atlantica puisqu'il s'agit de la décharger de nuisances qui ne la concernent pas et donc de la dispenser d'investir en nouvelles infrastructures pour augmenter ses capacités.

ALTRO, motivée par ce débat qui a montré l'importance des relations transversales pour le développement du pays continuera à mobiliser en faveur de la Via atlantica, seconde étape après la VFCEA.

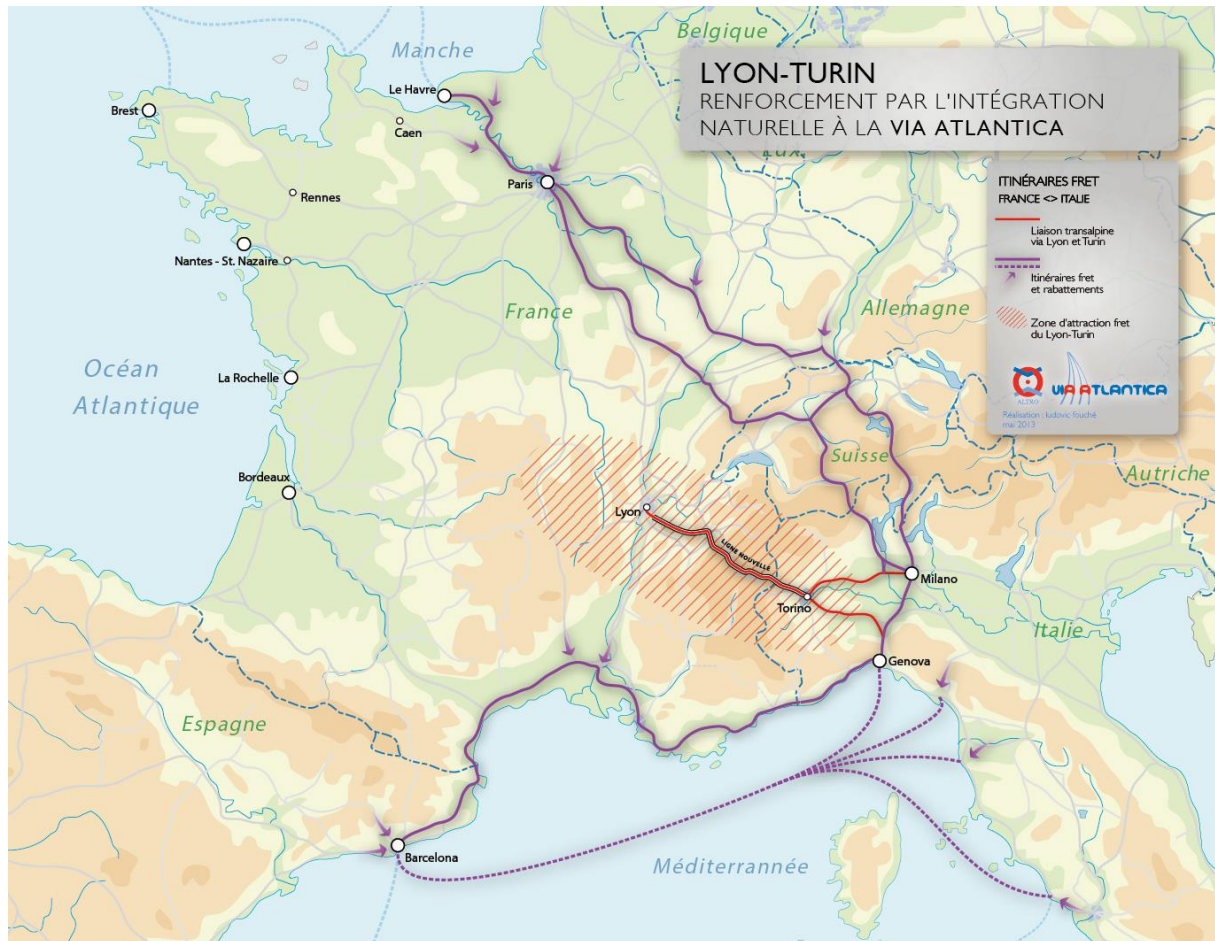
www.altro.org

Président : Jean-Claude Béchade

Délégué Général : Michel Caniaux

ALTRO BP 104 17004 La Rochelle cedex 1 altro.michel@wanadoo.fr 0620413933

Contournement du Lyon-Turin par les flux nord-sud (Londres/Le Havre/Paris), un Lyon-Turin, cul-de-sac sur un axe est-ouest européen inachevé.



Prolongation naturelle du Lyon-Turin vers la façade continentale atlantique européenne pour donner naissance à la Via atlantica et cesser d'en faire un cul-de-sac sur un axe est-ouest européen inachevé. Les traits rouges représentent des flux et non un tracé.

