



JUIN 2006



## FERRMED : SECTEUR LYON-MARSEILLE-CERBÈRE

# Pour un corridor ferroviaire dédié aux marchandises

**L'association FERRMED demande la vocation exclusive aux marchandises d'une ligne de chemin de fer conventionnelle et pour la plupart existante, dans le secteur Lyon-Marseille-Cerbère et son adaptation progressive aux standards FERRMED.**

### INTERÊT DE L'APPLICATION DES STANDARDS FERRMED :

*(voir page 4 pour la définition des standards)*

- Alternative crédible au secteur routier, capable d'absorber l'augmentation du trafic à venir. Grâce à une plus grande capacité de sillons disponibles sur l'axe ;
- Arriver jusqu'au 35% en 2020 pour la part du ferroviaire dans le transport de fret de tout le secteur Lyon-Marseille-Cerbère, qui est de 8 à 17% en 2005 ;

- Multimodalité renforcée avec des équipements plus performants pour le chargement/déchargement dans des grandes plateformes multimodales dont l'emplacement doit être défini, permettant de réduire les coûts logistiques et ainsi d'assurer la qualité du service fret ;

- Arriver à une gestion intégrée du trafic ferroviaire dans le secteur et dans l'axe ;

- Maintien/croissance des emplois dans les secteurs existants dans la région et création de nouvelles possibilités d'emploi dans le secteur logistique ;

- Respect de l'environnement: diminution des émissions de CO<sub>2</sub> (transfert significatif de la route) et faible impact sur le territoire (infrastructures existantes, à améliorer seulement) ;

- L'inclusion du secteur Lyon-Marseille/Nîmes-Cerbère dans un réseau ferroviaire européen de fret, réticulaire et polycentrique avec les standards FERRMED, qui favorise la productivité du ferroviaire, pierre angulaire majeure du renversement de tendance.

Association à caractère multisectoriel, créée à l'initiative du monde de l'entreprise, pour promouvoir l'axe ferroviaire de marchandises Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale. FERRMED rassemble principalement des entreprises privées et des représentants des acteurs socio-économiques: entreprises industrielles, chargeurs, opérateurs de transport, sociétés de distribution, ports, chambres de commerce, etc... Tous ces acteurs considèrent comme indispensable de disposer rapidement d'une solution alternative à la route : un corridor performant pour distribuer et charger les marchandises le long de l'axe, promouvant au même temps une mobilité durable.

### OBJECTIFS DE L'ASSOCIATION FERRMED

- Promouvoir le développement des infrastructures ferroviaires pour le transport de marchandises aussi bien sur le tronc principal de l'axe FERRMED que sur les principaux axes qui s'y interconnectent ;
- Stimuler l'amélioration des systèmes d'exploitation et la libre concurrence sur le réseau ferroviaire de marchandises de l'Union Européenne ;
- Promouvoir de nouveaux procédés «d'utilisation» pour optimiser le transport ferroviaire et le transport combiné/intermodal de marchandises utilisant le chemin de fer ;
- Encourager l'établissement des standards FERRMED sur les grands axes ferroviaires de marchandises transeuropéens.

### CONTACT

rue de Trèves, 49 Box 7  
B-1040 BRUXELLES

Tél. : + 32 2 230 59 50

Fax: + 32 2 230 70 35

[www.ferrmed.com](http://www.ferrmed.com)

[ferrmed@ferrmed.com](mailto:ferrmed@ferrmed.com)

Dans le cadre du débat public organisé par la :

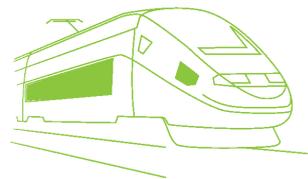
**cndp**  
Commission particulière

du débat public  
Politique des transports  
vallée du Rhône  
arc languedocien



# Constat

## INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET FERROVIAIRES ACTUELLES INADÉQUATES



Un corridor manquant d'infrastructures et des services adéquats :

Avec le niveau de trafic actuel, l'infrastructure routière souffre d'importants problèmes de congestion.

Les sections avec les plus grands problèmes de congestion routière sont généralement

situées aux alentours des principaux complexes urbains ainsi que dans toute la vallée du Rhône. Le transfert modal est inéluctable.

Le réseau ferroviaire actuel présente des déficiences d'infrastructure et de gestion, en particulier sur le tronç principal de l'axe.

Il y a des problèmes :

### > de gabarit des tunnels

autour de Lyon et près de la frontière espagnole.

### > de congestion dans plusieurs secteurs,

principalement autour de Lyon et dans la zone Nîmes-Montpellier.

### > La nouvelle LGV mixte (passagers et marchandises)

Barcelone-Perpignan qui sera achevée en 2009, pourrait entraîner une augmentation du trafic de fret par train. Cela aggraverait les problèmes actuels de capacité, spécialement du secteur Perpignan-Nîmes.

## ÉVOLUTION DU TRAFIC

### > Autours de 4 millions de poids lourds par an, traversent par les Pyrénées (au Perthus)

Ces dernières années, la croissance du trafic routier le long de ce corridor a été plus importante que celle d'autres corridors européens similaires.

### > Trafic total annuel en 2002

L'intensité du trafic annuel dans le secteur Lyon-Cerbère (année 2002) varie entre 59 et 111 millions de tonnes, dont seulement entre 9% et 19% par le rail.

### > La croissance du trafic total prévue jusqu'en 2020 sera insoutenable

Si l'on maintient le schéma de répartition

modale actuelle jusqu'en 2020 :

- La route sera complètement congestionnée entre Lyon et la frontière espagnole ;
- Le trafic de marchandises par chemin de fer dans ce secteur sera également congestionné à plusieurs endroits, si on ne met pas en oeuvre les actions recommandées par FERRMED sur les infrastructures et sur l'exploitation (voir page suivante).

## PROGRAMMATION ACTUELLE DE L'ÉTAT INSUFFISANTE

Les actions actuellement prévues pour les infrastructures routières et ferroviaires ne seront pas suffisantes à long terme.

Pour le transport routier, nombre de problèmes de congestion identifiés persisteront et gagneront même en importance.

D'importants problèmes liés à l'infrastructure ferroviaire surgiront. Ils seront liés à :

- La congestion sur quelques sections ;
- Une conception inadéquate, due à l'application incomplète des standards FERRMED. Le planning des programmes d'actions de l'État (Magistrale Éco-Fret) est inexistant ou trop long. Par exemple : le dédoublement de la ligne entre Montpellier et Perpignan n'a pas de date fixe, et il est prévu au plus tôt en 2020 ;
- Nombre encore trop réduit de chantiers intermodaux.

Les déficiences du réseau ferroviaire ont et auront à court terme une influence négative sur l'emploi, la productivité et la compétitivité des entreprises situées dans la zone

d'influence du secteur Lyon-Marseille-Cerbère :

- En diminuant encore plus le niveau des services et la compétitivité du chemin de fer :
  - Manque de transfert de la route vers le rail,
  - Manque d'interopérabilité du trafic international (gabarits, signalisation, cadre régulateur, largeur de la voie dans la Péninsule Ibérique...),
  - Manque de voies de garage et de terminaux, rendant impossible l'intermodalité,
  - Conceptions inadéquates (gabarit, longueur des trains...) qui ont des

conséquences sur le niveau de service,

- Zones congestionnées par un trafic de passagers élevé qui rend difficile le transport de marchandises,

- Déficiences dans les accès aux installations portuaires,

- Gestion peu propice au transport de marchandises.

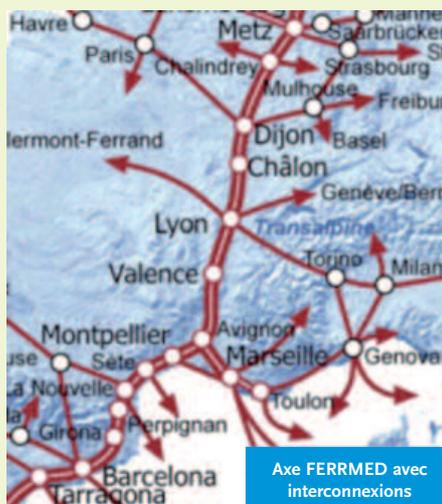
• En aggravant les problèmes de congestion actuels sur le réseau routier :

- Vitesses moyennes trop faibles,

- Embouteillages dans les zones métropolitaines,

- Difficultés dans les accès aux entreprises et aux chantiers intermodaux, ainsi que dans les opérations de chargement/déchargement.

# Propositions



## PLAN D'AMÉLIORATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR LE CHEMIN DE FER

FERRMED considère que toutes les actions destinées à l'amélioration des infrastructures et à la gestion du corridor FERRMED sont absolument nécessaires avant 2020, spécialement dans le secteur du débat. Ces actions permettront une plus grande participation du mode ferroviaire, qui pourra arriver à plus de 35% pour le secteur Lyon-Marseille-Cerbère.

### ACTIONS SUR LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES DANS CE SECTEUR COURT TERME (2006-2010)

#### > Spécifiques:

- Lancement des travaux des contournements : Lyon et Montpellier-Nîmes ;
- Début de la mise au gabarit UIC-C des tunnels Lyon-Valence et dans la zone de Cerbère ;
- Étude et début des travaux des chantiers de transport multimodaux et combinés à adapter et/ou à réaliser ;
- Début de l'étude de la nouvelle ligne LGV

Montpellier-Perpignan.

#### > Générales :

- Adaptation progressive de l'équipement de ce secteur, nombre et longueur utile des voies d'évitement, à la circulation des trains longs et lourds selon les standards FERRMED ;
- Établir une gestion coordonnée du corridor pour dégager des nouveaux sillons.

### MOYEN TERME (2011-2017)

#### > Spécifiques :

- Achèvement des travaux entamés: contournements de Lyon et de Montpellier-Nîmes, mise au gabarit UIC-C des tunnels Lyon-Valence et dans la zone de Cerbère, ainsi que des chantiers de transport multimodaux et combinés à adapter et/ou à réaliser ;
- Mise au gabarit du Tunnel Lyon-Ambérieu ;
- Achèvement de la nouvelle ligne LGV Montpellier-Perpignan ;
- Ligne conventionnelle (existante) avec

vocation préférentielle au trafic de marchandises.

#### > Générales :

- Achever : l'équipement total du secteur, nombre et longueur utile des voies d'évitement pour la circulation des trains longs et lourds selon les standards FERRMED, ainsi que la mise en place de la gestion coordonnée.
- Adapter les systèmes d'exploitation aux directives européennes.

### LONG TERME (2020)

#### > Générales :

Achèvement et mise en service complète de l'axe, des terminaux et des axes collatéraux avec les standards FERRMED pour le transport :

- Renforcer les noeuds portuaires, les voies de garage privées et les terminaux intermodaux collatéraux à ce secteur ;
- Compléter l'offre de services ferroviaires avec des systèmes logistiques d'appui.

## SYNTHÈSE DES PRIORITÉS DE FERRMED POUR LE CORRIDOR FERROVIAIRE DANS LE SECTEUR LYON-MARSEILLE CERBÈRE

- Contournement de Lyon et connection avec la Transalpine
- Contournement de Nîmes-Montpellier
- Dedoublement Nîmes-Perpignan (TGV pour passagers, ligne conventionnelle pour marchandises)
- Mise au gabarit UIC-C des tunnels Lyon-Ambérieu et de la zone de Cerbère
- Aménagement d'une ligne conventionnelle complète dédiée exclusivement au trafic des marchandises, qui en partant de Lyon déboucherait sur Marseille et sur Cerbère
- Application des standards FERRMED sur tout le parcours
- Développement et création de chantiers intermodaux et de transport combiné bien distribués
- Gestion intégrée du corridor



# IMPLANTATION DES STANDARDS FERRMED

## SUR LES GRANDS AXES FERROVIAIRES DE MARCHANDISES DE L'UNION EUROPÉENNE



## LES STANDARDS FERRMED QUE NOUS VOUDRIONS IMPLANTER SONT LES SUIVANTS :

RÉSEAU FERROVIAIRE RÉTICULAIRE ET POLYCENTRIQUE DE  
GRANDE INCIDENCE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET INTERMODALE



SOURCE FERRMED

### > Réseau ferroviaire en forme de maille réticulaire et polycentrique

ayant un fort impact socio-économique et intermodal (nous considérons les grands axes prioritaires, trois Nord-Sud et trois axes Est-Ouest)

### > En ce qui concerne les grands axes

- Ligne conventionnelle avec double voie, électrifiée, consacrée de façon prioritaire ou exclusive au transport de marchandises ;
- Ligne parallèle de rendement maximal pour usage exclusif ou prioritaire pour le transport de passagers.

### > Système de gestion et de monitoring unifié

pour chaque grand axe

### > Largeur de voie : UIC

### > Système ERTMS et de signalisation totale

### > Gabarit UIC-C

### > Trains jusqu'à 1500 mètres et de poids atteignant les 3600 / 4000 Tm

### > Pentes maximales de 12 pour mille et limitation de la longueur des rampes

### > Longueur de voies d'évitement et terminaux utiles

pour les trains de 1500 m.

### > Ces standards seront d'autant performants et durables

qu'ils seront associés à des recherches technologiques sur le matériel (bruit, allègement...)

## MODÈLE DE GESTION PROPOSÉ PAR FERRMED

### > Disponibilité des horaires et de capacité de circulation

pour le transport de marchandises 24 h/jour.

### > Gestion du système de transport partagée

entre plusieurs opérateurs ferroviaires (libre

concurrence).

### > Coûts compétitifs dans l'utilisation des infrastructures

prenant en compte les avantages socioéconomiques et environnementaux du transport ferroviaire.

## L'AXE FERRMED - UN AXE VITAL POUR L'EUROPE

La vallée du Rhône et l'arc Languedocien s'inscrivent dans un axe majeur européen :

L'Axe FERRMED, qui a une influence directe et proche sur 245 millions d'Européens: 54% de la population et 66% du PIB de l'UE-25.

En outre, la zone d'influence directe de l'axe s'étend sur 60 millions d'habitants dans le Nord de l'Afrique.

Le Secrétariat Général de FERRMED est à votre disposition pour vous fournir de plus amples informations sur le projet FERRMED, l'association et ses plans d'action.

