

La contribution des Acteurs

Les cahiers acteurs sont édités par la commission particulière du débat public qui exerce sa responsabilité d'éditeur et de garant de la qualité du débat sur le choix des textes et sur la forme des documents. La commission ne saurait, en revanche, être engagée de quelque manière que ce soit par les opinions exprimées au sein de ces publications.

Contribution de la Société Nationale des Chemins de Fer au débat public



Le développement très rapide du transport routier crée pour la collectivité des nuisances mal acceptées (bruit, accidents, pollution, effet de serre, congestion, gaspillage de temps, d'énergie, d'espace).

Pour y remédier, les autorités européennes et françaises élaborent, dans une perspective de développement durable, une nouvelle politique des transports cohérente avec d'autres politiques (politique industrielle, politique de la ville). Basée sur un rééquilibrage très volontariste entre les modes routier, ferroviaire et fluvial, elle utilise au mieux les avantages spécifiques de chacun.

1. La nouvelle politique des transports

Le marché du transport de marchandises, largement dominé par le mode routier, a subi depuis 1985 des baisses de prix importantes résultant d'une concurrence aiguë et d'une productivité accrue.

Les prix pratiqués aujourd'hui ne reflètent pas la totalité des coûts internes et externes (conséquences pour la collectivité), ce qui a encouragé une croissance forte (environ le double de la croissance de la production) et parfois désordonnée des déplacements de marchandises.

Cette situation a de plus réduit les marges des exploitants ferroviaires, ce qui freine leurs investissements pourtant nécessaires pour endiguer l'augmentation des flux routiers.

La nouvelle politique s'exprime notamment dans le Livre Blanc sur la politique des transports (Commission Européenne, septembre 2001) et les Schémas de services, approuvés par le Gouvernement le 9 juillet 2001. Pour ces derniers, l'objectif retenu vise à porter le trafic ferroviaire de 50 Gt^k ¹ aujourd'hui à 100 Gt^k dans 10 ans puis 150 Gt^k dans 20 ans.

Ce développement nécessite la mise en place de trois volets cohérents:

- une évolution de la réglementation, de la fiscalité, du financement des infrastructures et une affectation à chaque mode de transport de la totalité de ses coûts,
- un développement des infrastructures ferroviaires,
- une amélioration des performances et de la qualité des services des exploitants ferroviaires.

1: 1 Gt^k=1 milliard de tonnes x kilomètres

4 Cahier n°



Débat public
sur les contournements
autoroutier et ferroviaire
de l'agglomération lyonnaise
15 octobre 2001 - 31 janvier 2002

Le Britannia, Allée B, 4^e étage
20, boulevard Eugène Deruelle
69432 Lyon Cedex 03
Tél.: 04 72 84 47 90
Fax: 04 72 84 47 91
www.lyondebatpublic.org

2. La restructuration du réseau ferré: une nécessité

Un développement important du trafic de fret exige une forte restructuration du réseau pour améliorer la capacité offerte aux trains de fret et la productivité, donc les coûts de ce trafic.

En effet, deux difficultés doivent être levées:

la traversée des agglomérations où le réseau est saturé

Les lignes du réseau classique, comme les routes anciennes, traversent les cœurs de villes où elles sont maintenant enclavées dans le tissu urbain qu'elles encombrant d'un important trafic de transit. La capacité insuffisante du réseau aux abords des grandes villes restreint les périodes offertes au passage des trains de fret aux heures de nuit et à quelques heures creuses de la journée.

La construction de contournements ferroviaires aura le triple avantage:

- d'éloigner les nuisances des secteurs où elles sont le plus durement ressenties,
- d'améliorer l'écoulement du trafic fret car il sera libéré des encombrements qu'il subit dans les nœuds ferroviaires (la vitesse moyenne actuelle des trains de fret tombe en dessous de 30 km/h dans la traversée de l'agglomération lyonnaise),
- de libérer de la capacité dans ces nœuds, précieuse pour y augmenter le trafic régional voyageurs actuellement en plein développement (demande de 200 trains supplémentaires quotidiens pour l'agglomération lyonnaise).

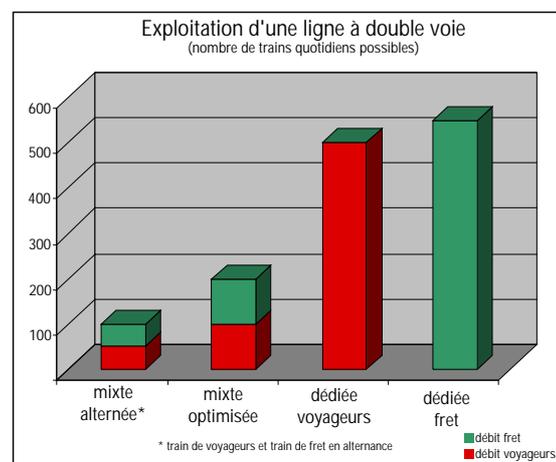
l'imbrication sur les lignes mixtes, voyageurs et fret, de trains à vitesses différentes

La priorité attribuée de fait aux trains de voyageurs allonge considérablement les temps de parcours des trains de marchandises.

En effet, la succession sur une même ligne de trains à vitesses différentes oblige, pour conserver les performances des trains de voyageurs, à n'admettre en ligne les trains de fret que s'ils peuvent atteindre le point où ils pourront se laisser dépasser.

Cette mixité de l'exploitation pénalise fortement le nombre et la vitesse moyenne des trains de fret, donc leur nombre, leur qualité et leur productivité. Elle trouve ses limites sur les grands axes où les trafics fret et voyageurs sont en fort développement.

Il devient donc indispensable de réserver, voire de construire, comme cela a été réalisé pour les trains à grande vitesse, des infrastructures spécialisées au trafic de fret et dont les caractéristiques seront adaptées spécifiquement à ces trains.



3. De nouvelles possibilités

Sur les lignes actuelles, les trains sont généralement limités à 750 mètres de longueur et 1800 tonnes de charge.

Sur les lignes spécialisées, ils pourront dépasser 1000 mètres et atteindre 5000 tonnes. Roulant tous à des vitesses comparables, dispensés des garages pour laisser passer les trains plus rapides et des traversées difficiles des nœuds ferroviaires saturés, ils verront leur vitesse moyenne augmenter.

Il convient pour cela de modifier les caractéristiques usuelles des voies ferrées:

- le tracé: à l'inverse des lignes à grande vitesse qui nécessitent des courbes de grand rayon, mais admettent des déclivités de 3,5 %, les lignes dédiées au fret admettent des rayons de courbe plus réduits mais nécessitent de limiter les déclivités à moins de 1%,
- le gabarit des ouvrages d'art: défini au XIXe siècle, il ne permet pas le transport de camions sur les wagons; le gabarit sera plus haut sur les lignes dédiées au fret,
- la résistance de la plate-forme, des ouvrages d'art et de la voie: augmenter la charge transportable par wagon nécessite des caractéristiques mécaniques plus élevées,
- la signalisation et les voies de gare: elles doivent être adaptées à une plus grande longueur des convois.

Ces caractéristiques permettront aux lignes dédiées au fret d'acheminer des trains très lourds et très longs, au gabarit compatible avec le transport de camions, avec un débit démultiplié par l'homogénéité de vitesse des trains qui garantira de meilleures performances de coûts, de qualité et de délai d'acheminement.

Ainsi, l'efficacité renforcée du mode ferroviaire lui donnera des atouts supplémentaires pour offrir des services compétitifs avec le mode routier et regagner des parts de marché, et même pour un transport efficace de camions sur train auquel aspirent nos concitoyens.

4. La magistrale éco-fret

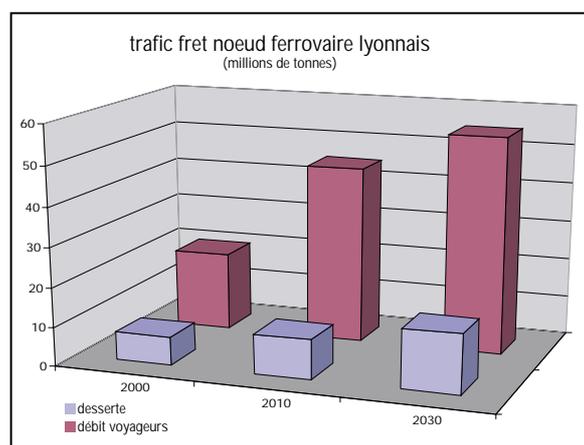
La volonté de transfert de trafic fret vers le mode ferroviaire, le développement des échanges européens et la croissance soutenue des pays de l'Europe du sud, conduiront à augmenter fortement les flux de fret qui transitent par la France entre l'Allemagne, le Benelux et l'Angleterre d'une part, l'Espagne et l'Italie d'autre part en empruntant l'axe Nord-Sud.

La spécialisation de lignes au trafic fret doit donc concerner prioritairement cet axe qui draine déjà le quart du trafic du réseau français.

Dans la région Rhône-Alpes, il emprunte depuis Dijon soit la vallée de la Saône, soit la ligne de la Bresse (Dijon-Bourg-en-Bresse-Ambérieu), puis la vallée du Rhône.

Le projet de " Magistrale Éco-Fret " vise à offrir sur cette relation Nord-Sud un itinéraire complet spécialisé au fret en contournant plusieurs nœuds ferroviaires saturés.

Les lignes de la Bresse et de la rive droite du Rhône constituent déjà un premier maillon de cet itinéraire privilégié pour le trafic fret car les circulations voyageurs y sont très peu nombreuses. Le contournement de Lyon permettra de résorber le goulet d'étranglement que constitue pour le fret le nœud lyonnais.



5. Le contournement ferroviaire de l'agglomération Lyonnaise

Le trafic fret est imbriqué avec les trains de voyageurs d'Ambérieu à Lyon, et surtout à la traversée du nœud ferroviaire lyonnais, le plus important et le plus saturé de province. Il devient donc indispensable de construire une nouvelle infrastructure de contournement de l'agglomération lyonnaise spécialisée pour les trains de fret.

Celle-ci devra être bien reliée à la ligne de la Bresse dans le secteur d'Ambérieu/Bourg-en-Bresse et à la rive droite du Rhône et dans le secteur de Givors/Vienne, mais aussi à la ligne Lyon-Grenoble et donner accès aux gares fret de Sibelin et Vénissieux. Elle devra aussi permettre une liaison vers la Transalpine Lyon Turin.

Les itinéraires alternatifs existants (via Saint-Étienne ou via Tassin) ne sont pas situés sur les flux qui seront majoritaires. Par ailleurs, leurs caractéristiques techniques ne leur permettent pas, même au prix d'adaptations très lourdes, de répondre aux besoins de capacité et de productivité. Néanmoins, ils constituent des itinéraires d'appoint, au moins provisoirement.

La réalisation du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise permettra donc:

- d'augmenter le nombre de trains de marchandises de long parcours,
- d'améliorer la desserte fret de l'agglomération lyonnaise grâce à la fiabilisation des acheminements et aux nouveaux raccordements qu'il offrira,
- d'autoriser quotidiennement la circulation d'environ 150 trains de marchandises supplémentaires en 2020,

- réduisant ainsi le trafic routier de 5000 poids lourds,
- de reporter très à l'ouest du massif alpin l'origine du service d'autoroute ferroviaire à travers les Alpes,
- de développer l'offre de Transports Express Régionaux autour de Lyon, ce qui améliorera l'attractivité des transports collectifs,
- de réduire les engorgements aux abords des gares de Lyon-Perrache et Part-Dieu,
- de contribuer à la réduction des nuisances dans l'agglomération lyonnaise.

6. Les actions engagées par la SNCF

Même si la réalisation des nouvelles infrastructures fret est indispensable pour donner une accélération décisive au développement du trafic, la SNCF, qui à cette échéance ne sera plus le seul transporteur fret ferroviaire en France, met en œuvre sans attendre une politique d'amélioration de ses services. Cette politique s'articule autour de cinq actions qui s'inscrivent dans ces perspectives :

Rehausser la qualité du service offert

L'affectation de moyens de production dédiés au fret et le renforcement de l'articulation vente/production améliorent la prise en charge des expéditions, la gestion des convois, la maîtrise des aléas et l'information à la clientèle.

Accroître sensiblement la compétitivité du transport ferroviaire de fret

L'acquisition de 600 locomotives, les innovations technologiques et des méthodes de production modernisées permettent d'améliorer la productivité (meilleure rotation des wagons et des locomotives, trains plus lourds et plus longs, locomotives spécialisées, wagons modernes).

Assurer le développement du trafic international

La mise en place d'une coordination entre différents acteurs ferroviaires ou routiers vise à offrir aux chargeurs un service de bout en bout sans rupture aux frontières et à développer l'action commerciale auprès d'eux.

Promouvoir la sécurité

La maîtrise des risques, notamment ceux liés au transport des marchandises dangereuses, est un des objectifs fondamentaux de la SNCF.

Exploiter des services d'autoroute ferroviaire

Le ferroutage constitue une attente majeure de nos concitoyens pour désengorger les secteurs critiques du réseau routier. Il offre une potentialité nouvelle de développement du trafic ferroviaire avec des innovations technologiques récentes qui permettront fin 2002 une expérimentation entre la Combe de Savoie et Turin.

7. La SNCF a donc besoin de cette infrastructure

Face au besoin pour le transport ferroviaire de fret de disposer de créneaux de passages (les "sillons") performants, positionnés au bon moment et fiables, le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise répond à la priorité du réseau français : établir la continuité de la Magistrale Éco-Fret et donc relier la ligne de la Bresse à la rive droite du Rhône pour s'affranchir du passage par le nœud lyonnais.

Cette réalisation d'un itinéraire dédié au fret répondant aux spécificités de ce trafic est indispensable pour améliorer la qualité, la productivité, la capacité, la sécurité du transport ferroviaire de fret tout en favorisant la mise en œuvre de services nouveaux comme l'autoroute ferroviaire ou de nouveaux TER.