

COMITE POUR LA LIAISON EUROPEENNE TRANSALPINE LYON TURIN

mai 2005

Les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE EN PACA



Le Comité pour la Transalpine, présidé par Raymond Barre, a été créé en 1991. Il a pour objet de mener toute action de nature à faciliter ou accélérer la réalisation de la liaison ferroviaire voyageurs et marchandises Lyon-Turin dans une logique industrielle au service de l'économie, de l'environnement et de l'Europe. Il constitue un lieu de rencontre, de concertation et de réflexion des institutions territoriales, et des acteurs économiques.

CONTACT :
Jean-Luc GUYOT
Délégué Général
78, Route de Paris
69751 Charbonnières les Bains Cedex
Téléphone : +33 (0)4 72 59 51 56
Fax : +33 (0)4 72 59 51 90
Email : info@transalpine.com
www.transalpine.com

LGV PACA Et LIAISON TRANSALPINE

La LGV PACA a pour objectifs de relier :

- l'est de la région PACA au réseau ferroviaire à grande vitesse
- PACA aux grandes métropoles de l'arc méditerranéen : Barcelone, Gênes, Milan ...
- ainsi que les grandes métropoles de la région : Marseille, Toulon, Nice ... entre elles.

Elle permettra en outre de dégager, sur la ligne actuelle, d'importants espaces de capacité qui vont permettre un **important développement des transports régionaux (TER)**.

La liaison Transalpine Lyon – Turin, en détournant une part significative du trafic routier qui encombre actuellement routes et autoroutes du littoral et en s'appropriant le transit ferroviaire international (Espagne – Italie du nord notamment), contribuera à **désengorger les infrastructures de transport de la région.**

En 2004, 16 millions de tonnes ont transité via Vintimille

- **15 millions de tonnes par la route : 94%**
- **moins d'un million de tonnes par le rail : 6%**

Constitués pour les trois-quarts par des trafics à longue distance entre la Péninsule Ibérique, le Sud-Ouest de la France, le Languedoc-Roussillon et l'Italie du Nord. L'analyse des flux montre qu'une proportion importante du fret routier pourrait être déplacée vers d'autres modes de transport : cabotage maritime RO-RO et rail pour peu que ce dernier propose une offre compétitive.

La faible part du marché ferroviaire via Vintimille a pour causes principales :

- ◆ La différence d'écartement des voies entre la Péninsule Ibérique et le reste du réseau européen qui introduit une rupture de charge systématique à la frontière franco-espagnole (pour transbordement ou changement d'essieux), extrêmement pénalisante en termes de temps de transport et surtout de coûts.
- ◆ La nature des marchandises transportées, majoritairement constituées de produits de consommation pour lesquels, en l'état actuel de l'organisation des marchés et de la distribution, le transport routier est beaucoup mieux placé.
- ◆ Une forte concurrence du cabotage maritime pour les transports en vrac, marché traditionnel du fer.
- ◆ La concurrence de l'itinéraire ferroviaire via Modane.

En effet, bien qu'il soit pénalisé par un profil difficile, l'itinéraire actuel via Modane présente de nombreux avantages par rapport à l'itinéraire côtier :

- Il est **plus court** pour toutes les relations entre l'Espagne et l'Italie du Nord :
Barcelone –Milan : 989 km via Modane / 1071 km via Vintimille.
- C'est un itinéraire largement dévolu au fret où les trains de passagers ne mobilisent qu'un nombre de sillons limité et qui permet une **massification des flux**, donc des économies d'échelle pour les opérateurs.

A contrario, l'itinéraire via Vintimille se heurte à de **nombreuses limitations** :

- Un trafic de TER et de trains grandes lignes très dense
- Des sillons pour les trains de fret qui ne sont guère disponibles que la nuit
- La ligne Vintimille – Gênes comportent encore deux sections à voie unique totalisant 42 km
- La longueur des convois y est limitée à 350 m sur la partie italienne contre 750 en France, ce qui nécessite d'**importantes opérations de remaniement des trains à la frontière**, d'où des pertes de temps et **des coûts supplémentaires**.

Il s'ensuit que la quasi totalité des trafics de transit ferroviaire est acheminée via Modane, ainsi que 40 % des flux en provenance du bassin de Marseille-Fos.

Il n'en n'est pas de même pour le trafic routier qui privilégie largement l'itinéraire de l'autoroute A8 via Vintimille. La région PACA se trouve ainsi confrontée à la nécessité d'acheminer à travers son territoire et dans la zone la plus densément peuplée, **un important trafic routier de transit (3.400 camions¹ par jour au point frontière)**, alors que la congestion du réseau routier n'a cessé de croître au cours de ces dernières années (+ 77% du nombre d'heures de bouchons de 1998 à 2000) et que le CETE Méditerranée prévoit **une très importante dégradation des temps de parcours d'ici 2020**, ceci même dans l'hypothèse la plus haute d'investissements nouveaux².

¹ Trafic sur 365 jours

² « LGV PACA. Préparation du débat public – Analyse de la saturation routière en PACA ». CETE Méditerranée. Octobre 2004 et « La saturation routière en PACA ». RFF. Novembre 2004.

La liaison Transalpine : un projet complémentaire

Le projet Lyon – Turin va contribuer à dégager la région PACA d'une partie des trafics de transit qui encombrant actuellement ses infrastructures de transport.

La liaison transalpine Lyon-Turin est un ensemble complexe qui comprend :

- Une ligne à grande vitesse de Lyon à Chambéry
- Un itinéraire fret donnant accès au Sillon Alpin avec un tunnel sous le massif de la Chartreuse
- Un tunnel sous le massif de Belledonne
- La section internationale comprenant le tunnel de base
- Une nouvelle ligne à grande capacité jusqu'à Turin et le contournement de cette ville.

C'est un **maillon essentiel et stratégique du corridor européen n°5 reliant la Péninsule Ibérique à la Hongrie et à l'Ukraine** : Lisbonne – Madrid – Barcelone – Montpellier – Lyon – Turin – Milan – Venise – Trieste – Ljubljana – Zagreb – Budapest – Kiev.

Cette **nouvelle liaison ferroviaire à grande capacité** a pour objectif d'orienter la croissance des transports intraeuropéen vers le rail en vue de stabiliser le trafic routier à son niveau actuel, notamment à la traversée du massif alpin, en améliorant la compétitivité du transport ferroviaire et en transférant une partie du trafic poids lourds sur de nouveaux services d'autoroutes ferroviaires sans limitation ni du poids en charge, ni du gabarit standard européen.

La nouvelle liaison transalpine apportera en effet des **améliorations décisives pour le fret ferroviaire** :

- Des déclivités ne dépassant pas 1,25% (ligne actuelle : 3%), ce qui donnera à la nouvelle traversée alpine des **caractéristiques qui sont celles d'une ligne de plaine**
- Une amélioration de la productivité avec la possibilité d'acheminer des trains plus lourds ou de réduire les moyens nécessaires pour la traction et supprimer les recompositions des trains
- Une capacité considérablement augmentée de Lyon à Turin grâce aux nouvelles infrastructures qui seront construites, un effet encore renforcé par le fait qu'elles éviteront les points critiques particulièrement contraignants pour l'itinéraire actuel
- Une offre plus adaptée aux besoins de la clientèle car disposant de sillons beaucoup plus nombreux, plus performants et répartis sur l'ensemble de la journée.

En termes de trafic, RFF estime la **capacité de la future ligne à 40 Mt** (10 Mt aujourd'hui), à l'horizon 2020, et à terme d'environ 60 Mt dont 15 à 20 Mt par **autoroute ferroviaire**. La liaison Transalpine a en effet été conçue, notamment au niveau du gabarit des ouvrages d'art, pour permettre l'exploitation d'une autoroute ferroviaire constituée de wagons plates-formes classiques, non surbaissés (ce qui simplifie l'exploitation et réduit les coûts d'entretien). Avec 2 trains par heure et par sens, on évalue la capacité d'une telle autoroute à 3.000 poids lourds par jour.

Les services offerts devraient comporter des relations Lyon – Turin avec un terminal à proximité de l'agglomération lyonnaise, mais également des relations à plus longue distance avec la **création d'autoroutes ferroviaires** dans la vallée du Rhône, en Languedoc-Roussillon, voire jusqu'en Espagne grâce à la nouvelle ligne Perpignan-Barcelone à l'écartement standard européen en cours de construction. La région PACA pourrait être desservie par un ou plusieurs terminaux à Avignon et Marseille-Fos par exemple.

PERSPECTIVES A L'HORIZON 2020

Les prévisions 2020 tablent sur une croissance du fret de l'ordre de 50% :

- + 45 à 60% pour le trafic poids lourds (PL) de Vintimille. Soit un trafic journalier de 5.000 à 5.500 PL
- + 45% pour le trafic ferroviaire via Vintimille

Une partie de cette croissance devrait se reporter sur le nouvel itinéraire de la liaison Lyon-Turin où les experts attendent une multiplication par 4 du trafic. Compte tenu des gains attendus en termes de productivité (augmentation de la charge moyenne des trains), le nombre de trains quotidiens franchissant la frontière à Vintimille devrait se maintenir sensiblement au niveau actuel, soit 8 à 10 trains par jour³.

En tout état de cause, la capacité de l'itinéraire côtier demeurera limitée par la ligne Vintimille-Gênes. Certes sa mise à double voie complète devrait être achevée à l'horizon 2010. Mais la longueur des garages n'ayant été portée qu'à 550 m (contre 750 en France), des opérations de remaniement de la composition des trains continueront de s'imposer à la frontière. Et de limiter la capacité de tout l'itinéraire.

Reste le trafic routier : 5.000 à 5.500 poids lourds par jour. La liaison Transalpine devrait en capter une partie grâce à l'attractivité de ce nouveau franchissement alpin et au développement d'offres d'autoroutes ferroviaires à longue distance, notamment au départ de Marseille-Fos.

A noter que ces prévisions ont été réalisées dans l'hypothèse d'un cadre législatif et réglementaire équivalent au cadre actuel. Il est évident qu'une inflexion de la politique des transports visant à limiter la croissance du trafic de fret routier et à susciter des transferts modaux soit sur l'ensemble du réseau, soit dans des zones jugées particulièrement sensibles telles la Côte d'Azur ou la Riviera italienne, seraient de nature à accélérer un transfert en faveur du rail. Il en serait de même si de nouvelles orientations, en cours d'évaluation, devaient prendre corps durant les prochaines années comme la desserte ferroviaire de centres de fret au cœur des agglomérations : des solutions envisagées dans plusieurs grandes métropoles françaises, notamment par la ville de Nice et par la Principauté de Monaco. La position concurrentielle du rail sur les produits de consommation et les circuits de distribution s'en trouverait profondément modifiée.

Même dégagée par la LGV PACA des trafics de passagers à moyenne et longue distance, la ligne existante sera de plus en plus sollicitée par les dessertes locales et régionales ; deux phénomènes vont pousser dans ce sens :

- la croissance rapide de la population dans une région où la densité démographique le long du littoral est déjà particulièrement élevée. Selon l'INSEE, en 2020, le Var devrait compter 250.000 habitants de plus ! Les Alpes Maritimes : 186.000 et les Bouches du Rhône : 94.000. Plus d'un demi million d'habitants supplémentaires.
- la congestion croissante du réseau routier en dépit des investissements prévus pour en accroître la capacité.

C'est pourquoi la région PACA prévoit d'**ambitieux programmes de développement de l'offre de TER**, avec des dessertes cadencées à fréquence élevée.

En contre partie la capacité disponible pour le fret se limitera à la période de nuit.

Dans ces conditions, la liaison Transalpine va offrir une alternative, tant pour le transit ferroviaire que pour le transfert d'une partie du trafic routier et renforcer les effets bénéfiques de la LGV PACA, en contribuant à **dégager les territoires fortement urbanisés du littoral méditerranéen des trafics de fret** et à **réserver les capacités des lignes ferroviaires aux trafics de passagers, en particulier aux trafics régionaux entre et autour des grandes métropoles provençales.**

³ Cf. « Préparation du débat public LGV PACA. Volet trafic/socio-économie. Etude relative au transport de marchandises ». SNCF – IGP/AJI Europe. Novembre 2004.