

## 2.3 Les infrastructures à l'horizon 2020

Les décisions prises à ce jour, notamment dans le cadre de la politique des transports mise en œuvre sur le territoire étudié, permettent de dresser, pour chaque mode de déplacement, la liste des projets d'infrastructures supposés être réalisés d'ici 2020. Ces projets sont constitués par :

- des infrastructures actuellement en cours de réalisation ;
- des infrastructures dont la déclaration d'utilité publique a été publiée et qui sont en phase d'avant-projet détaillé ;
- d'infrastructures dont le principe a été décidé (CPER), annoncées ou confirmées (CIADT<sup>(23)</sup>).

Ce sont ces différents projets qui constituent la situation de référence.

Pour faciliter la lecture, le texte sera accompagné de cartes de localisation.

### 2.3.1 Les infrastructures fluviales et maritimes

Un schéma directeur des ports fluviaux du bassin Rhône-Saône datant de février 1996, complété par l'avenant à la concession générale passée le 20 décembre 1983 entre l'Etat et la CNR et par le contrat de progrès proposé par celle-ci en juillet 2002, a permis de souligner les insuffisances du système actuel et de fixer un cadre pour les actions à mener à moyen terme :

- une amélioration de l'infrastructure :
  - restauration des écluses sur la Saône, aménagement des écluses de Bollène et Châteauneuf pour des problèmes de fiabilité, obtention d'un haut niveau de fiabilité d'ici 2008 (cf. encadré page suivante);
  - développement d'embranchements privés, meilleure gestion du stationnement ;
  - étude, d'ici 2006, des possibilités d'augmenter, sur tout ou partie de la voie navigable, dans des conditions économiques acceptables et par le seul moyen de modifications des règles actuelles d'exploitation des ouvrages, le nombre de jours où le mouillage atteint ou dépasse 3,50 m ;
  - étude et mise en place, dans un délai de deux ans, d'un système de prévision et d'information.
- la consolidation de la vocation fluvio-maritime du port d'Arles ;
- une affirmation du port de Marseille/Fos : amélioration de l'accessibilité pour des bateaux fluviaux, valorisation du terminal céréalier des Tellines, création d'un port fluvial à Fos, développement de terminaux de vrac, doublement de capacité du port à conteneur de Fos (projet Fos 2XL, voir encadré), équipements destinés aux navires fluvio-maritimes, amélioration de la desserte routière et ferroviaire ;
- l'amélioration de l'offre et de la capacité du port Edouard Herriot (voir encadré) ;
- la montée en puissance du port de Pagny-sur-Saône : dans une perspective multimodale et logistique (connexions aux réseaux ferroviaire et routier reliant le Nord et le Sud) ;
- l'amélioration de la desserte des hinterlands (voir lexique) naturels des ports de Valence, Vienne, Mâcon et Chalon.

### LE PROJET FOS 2XL

Le transport des marchandises conteneurisées se caractérise par une forte croissance et une massification des trafics au niveau international. En raison de la globalisation des échanges, on assiste à une croissance régulière du trafic des conteneurs dans le monde. En Méditerranée, le trafic atteindra 100 millions d'EVP en 2010 contre environ 20 millions en 2001. Le principal axe de croissance restera l'axe Est-Ouest, c'est-à-dire le commerce maritime Amérique/Europe/Asie du Sud-Est pour lequel Marseille a une position géographique particulièrement intéressante. Parallèlement, la concurrence de plus en plus intense entre les armateurs les a contraints à réduire leur marge financière de façon importante. Pour faire face à cette situation, les armateurs ont exploré trois pistes : le développement d'alliances, la mise en service de navires ayant des capacités de plus en plus importantes, et le développement vertical d'activités de façon à maîtriser la chaîne du transport dans son ensemble. Le projet Fos 2XL du port autonome de Marseille s'inscrit dans ces deux dernières logiques. Le projet Fos 2XL consiste en la création de deux terminaux à conteneurs gérés par des opérateurs privés. Fos 2XL représente 1 100 mètres linéaires de quai supplémentaires, 90 hectares de surface, un tirant d'eau admissible de 14,5 m qui pourra être porté à 16 m à l'horizon 2012. L'entrée en exploitation est prévue en 2008 pour les deux terminaux. Avec une capacité de traitement minimale de 800 000 EVP par an, le projet Fos 2XL doit permettre au port autonome de Marseille de faire face à l'augmentation du trafic, qui verra la saturation du terminal existant à l'horizon 2007/2008, et de retrouver sa place prépondérante en Méditerranée pour les échanges conteneurisés. En effet, les armateurs se positionnent aujourd'hui sur les ports qu'ils estiment être les plus attractifs pour les années à venir, et la construction de ces deux terminaux dédiés fournira à Marseille des atouts de taille. Ce projet représente 175 M€ d'investissements publics en infrastructures et 190 M€ d'investissements privés en superstructures, et devrait permettre de créer de 4 000 à 4 500 emplois directs et indirects localisés pour l'essentiel dans une zone pouvant aller jusqu'à 200 kms autour de Fos. L'acheminement terrestre de ces conteneurs supplémentaires se fera à 30 % par le fer, à 10 % par le fleuve, et à 60 % par la route. Ce rééquilibrage des tendances actuelles (3 % pour le fleuve, 17 % pour le fer, 80 % pour la route) sera permis par la massification du trafic induite par Fos 2XL et par les investissements du PAM sur les installations terminales (fer + fleuve). Il présente un enjeu essentiel en termes de gestion des infrastructures de transport et de préservation de l'environnement.

EVP : pour équivalent vingt pieds ; c'est l'unité standardisée pour les conteneurs servant de base pour quantifier un nombre de conteneurs (par exemple un conteneur de 40 pieds de longueur est équivalent à 2 EVP).

23 Les projets du CIADT sont prévus à une échéance de 2025. Tous les projets décidés par le CIADT ne sont donc pas nécessairement compris dans les projets listés ici, prévus pour 2020.

## L'AMÉNAGEMENT DU PORT EDOUARD HERRIOT

Le développement des trafics de conteneurs maritimes au port de Lyon Edouard Herriot (PLEH,) lié à la fonction de port avancé de Marseille et à la mise en place de navettes régulières ferroviaires et fluviales entre Marseille-Fos et Lyon, est aujourd'hui limité par les capacités de traitement des installations de transbordement du terminal à conteneurs du PLEH, d'où le projet en cours d'installation d'un 2<sup>ème</sup> terminal à conteneur qui doublera les capacités actuelles.

Le programme d'installation d'un montant de 16,5 M€, subventionné à 40 % par l'Etat et la Région dans le cadre du volet fluvial de CPER 2000-2006, comprend :

- l'acquisition d'un portique mobile adapté à la manutention de convois poussés, formés de deux barges en longueur et couplés à deux autres en largeur ;
- une grue mobile polyvalente ;
- la construction d'un quai ;
- la réalisation du réseau d'eaux pluviales, des voies routières et ferroviaires et de la plate-forme du parc à conteneurs.

Ces nouveaux équipements devraient permettre, sur la base des perspectives du Port autonome de Marseille, de passer d'un volume de manutention totale de 165 000 EVP actuel à quelques 220 000 EVP à l'horizon 2010, dont près de 60 000 par le fleuve, contre 25 000 aujourd'hui (trafic 2003).

## AMÉLIORER LES CONDITIONS DE NAVIGATION SUR LE RHÔNE

Un grand nombre d'actions sont en cours pour restaurer l'infrastructure actuelle, moderniser et améliorer les conditions de navigation sur le Rhône. La plupart de ces actions sont inscrites dans le schéma directeur annexé au cahier des charges de la concession de la CNR, qui présente ainsi les orientations que s'est fixé la CNR notamment pour la fiabilité des ouvrages, l'amélioration de la qualité de service de la navigation, et la contribution au développement du transport par voie fluviale sur le Rhône. Voici quelques extraits de ce texte :

### A. - Fiabilité, sécurité et disponibilité des ouvrages

Obtention à l'aval de Lyon, dans un délai de cinq ans, d'une fiabilité des ouvrages permettant de faire en sorte que les durées, cumulées sur l'année, de l'indisponibilité de tout ou partie de la voie navigable, pour des raisons autres que l'hydraulicité du fleuve, ne soient pas supérieures à :

- sept à dix jours calendaires (selon les périodes de l'année arrêtées en accord avec le concédant) pour les indisponibilités indispensables pour effectuer les opérations programmées de gros entretien, notamment sur les écluses (chômage) ;
- cent soixante-huit heures par an, pour des indisponibilités de caractère inopiné résultant d'un incident ou nécessitées par des interventions ponctuelles.

Doublement, dans un délai de cinq ans, de l'unique écluse équipant chacun des sites de Bollène et Châteauneuf, par une seconde, de caractéristiques équivalentes, du fait que les dispositions constructives actuelles rendent impossible le respect des plafonds ci-dessus pour une opération de remplacement de la porte aval qui ferait suite à un événement d'origine accidentelle.

Toutefois, le concessionnaire pourra proposer à l'agrément du concédant, dans le délai d'un an, une autre solution, à condition de démontrer qu'elle permet d'atteindre les critères de disponibilité fixés ci-dessus, sans que sa mise en œuvre entraîne un arrêt de la navigation jugé excessif par le concédant, l'objectif recherché étant ne pas dépasser quinze jours (...)

### C. - Amélioration de la qualité du service de navigation

#### 1. En aval de Lyon

Etude et mise en place, dans un délai de deux ans, d'un système de prévision et d'information destiné à renseigner à tout moment les utilisateurs de la voie d'eau sur les conditions de navigation susceptibles d'être rencontrées dans les cinq jours à venir, compte tenu notamment des prévisions hydro-météorologiques disponibles, afin que les chargements des bateaux puissent être optimisés en fonction des conditions d'hydraulicité du fleuve.

Etude, dans le même délai de deux ans, des possibilités d'augmenter sur tout ou partie de la voie navigable, dans des conditions économiques acceptables et par le seul moyen de modifications des règles actuelles d'exploitation des ouvrages, le nombre de jours où le mouillage atteint ou dépasse 3,50 m (...)

### D. - Contribution au développement du transport par voie navigable

Définition, dans le premier programme pluriannuel, du contenu, des modalités de mise en œuvre et du calendrier de cette contribution, en se fondant sur une vision cohérente à long terme exprimée dans un document-cadre établi par le concessionnaire. Association chaque fois que nécessaire, notamment par la recherche de partenariats, avec les autres acteurs du transport fluvial, en particulier Voies navigables de France et Port autonome de Marseille, les collectivités territoriales et les chambres de commerce et d'industrie, ainsi que les chargeurs et les transporteurs.

Développement des zones portuaires, dans le cadre d'une offre logistique multimodale privilégiant le transport par voie d'eau. Création et développement, dans le cadre de la mise en valeur du domaine concédé, de zones d'activités accueillant en priorité des utilisateurs de la voie d'eau.

### 2.3.2 Les infrastructures routières

Parmi les principales opérations prévues à l'horizon 2020 et qui visent, de manière globale, à valoriser les axes alternatifs à l'A7 et l'A9 (A75 à l'ouest, A39 et A48 à l'est, prolongées par l'A49 et l'A51), la plus marquante est l'achèvement de l'A75, avec la mise en service du viaduc de Millau fin

2004 et le raccordement à l'autoroute A9 par Pézenas et Montpellier (A750). Par ailleurs, la réalisation de l'autoroute A51 Grenoble-Sisteron, prévue sur la carte des infrastructures à l'horizon 2025, approuvée par le CIADT, se poursuivra selon les procédures en vigueur.

De plus, des investissements importants destinés à augmenter la capacité du réseau autoroutier existant sont prévus. Dans la vallée du Rhône, l'A7 sera élargie à 2x4 voies entre Salon et Coudoux. L'A9 passera à 2x3 voies entre Orange et Remoulins, l'A8 sera élargie à 2x3 voies (entre Aix-La Barque et Saint-Maximin), un barreau de Fos à Salon améliorant la desserte routière au Port autonome de Marseille sera réalisé. S'ajoutent à cela la construction de l'A45 entre Lyon et Saint-Etienne et de l'A432 entre Les Echets et La Boisse.

**Des opérations de contournement d'agglomérations ou destinées à les éviter sont également prévues :**

Contournement Ouest de Lyon, Tangentielle Nord-Sud de Grenoble, contournements Est-Ouest d'Aix-en-Provence et le barreau Cadarache-Saint-Maximin, contournement de Nice ainsi que le contournement Sud de Montpellier et le contournement d'Arles (A54).

De plus, la liaison Est-Ouest (LEO) permettra d'éviter la traversée d'Avignon.

Enfin, d'autres aménagements prévus ont pour objectif d'améliorer les liaisons entre les grandes infrastructures ainsi que la desserte des territoires. C'est notamment le cas pour la liaison Lyon-Balbigny (A89-A6), de nouveaux tronçons de l'A48 (Ambérieu-Bourgoin-Jallieu et l'aménagement du raccordement A48/A49 au droit de Voiron), de l'amélioration du raccordement A49/A7 au sud-est de Valence, ainsi que la liaison autoroutière reliant Dignes-Bains à l'A51.


C'est dans le même esprit que sont également supposées réalisées certaines opérations sur les routes nationales : il s'agit de l'aménagement progressif en artère interurbaine à 2x2 voies de la RN7 selon le CPER, l'aménagement à 2x2 voies de la liaison Pont-Saint-Esprit/Bagnols-sur-Cèze/A9, par la RN86 et la RN580, celui de la RN106 entre Boucoiran et Nîmes, la liaison Nîmes-Montpellier par la RN113, et la poursuite de l'aménagement de la RN88 à 2x2 voies entre Saint-Etienne et Le Puy\*.

Cependant, l'aménagement des routes nationales, notamment RN7, RN86 et RN113 peut donner lieu à débat, notamment sur la nature des aménagements au droit des agglomérations (boulevards urbains ou contournements) et le calendrier de leur mise en œuvre. C'est pourquoi cette mesure est également évoquée en partie 3.



Projets routiers à l'horizon 2020. La représentation des projets sur cette carte ne préjuge pas des tracés futurs.

\* L'aménagement en artère interurbaine consiste à aménager la nationale en 2x2 voies, en situant les carrefours au même niveau que la route et non pas au-dessus ou en dessous, comme sur une autoroute par exemple. La vitesse sur ces axes est limitée à 90 km/h et leur capacité est limitée, leur fonction essentielle étant d'assurer une desserte locale et non d'écouler du trafic de transit.



## LES PROJETS ROUTIERS EN PACA

Plusieurs projets sont prévus, en PACA, à l'horizon 2020 :

### L'A 51 :

Il s'agit de réaliser le prolongement de l'autoroute A51 afin que les deux sections existantes se rejoignent : d'une part la section Marseille – La Saulce dont la dernière section Sisteron – La Saulce a été mise en service en 1999, et d'autre part la section Grenoble – col du Fau dont la dernière section Coynelle – col du Fau est en cours de travaux.

Ce prolongement, qui est à l'étude depuis de nombreuses années, permettrait :

- de contribuer à la fluidité des déplacements Nord-Sud en offrant aux trafics des massifs montagneux, qui sont aujourd'hui attirés vers la vallée du Rhône, des infrastructures sûres et de qualité empruntant leurs voies de passage naturelles ;
- de desservir des territoires alpins actuellement mal irrigués pour favoriser leur développement économique et touristique.

La Commission nationale du débat public a été saisie en avril 2004 et a décidé la tenue d'un débat public qui se tiendrait courant 2005.

### L'A 510 Saint-Maximin-Cadarache

Cette infrastructure, qui figure sur la carte du réseau routier à horizon 2025, présente deux objectifs majeurs :

- d'une part, elle a pour fonction de favoriser les liaisons entre le val de Durance et l'ouest du département du Var (A8) et l'est de l'agglomération de Marseille. A terme, elle constitue un maillon important de « l'axe alpin », dans la mesure où elle facilite les relations avec l'est de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'Italie.

- d'autre part, le projet de nouvelle liaison vise également à capter une partie du trafic de transit empruntant actuellement les rocades Sud et Ouest d'Aix-en-Provence : à ce titre, il facilite les relations avec l'ouest du département du Var (par A8) et l'est de l'agglomération de Marseille (trafic de transit).

Une décision favorable à l'A51 constitue un préalable indispensable à la poursuite des études sur l'A510. Par ailleurs, la réalisation éventuelle, sur le site de Cadarache, du projet de réacteur de fusion nucléaire (ITER) renforcerait l'intérêt de ce projet d'A510.

Photo : Daniel Gerardt



### Le contournement d'Aix-en-Provence

Aix-en-Provence se situe à un carrefour routier important, au droit des autoroutes A8 et A51. Cette dernière constitue localement la rocade Ouest d'Aix-en-Provence et joue un rôle majeur dans les relations régionales (Marseille – départements alpins) et nationales (trafics provenant de l'ouest et à destination des Alpes voire de l'Italie).

D'une manière générale, la superposition sur une seule infrastructure de plusieurs catégories de trafic (transit, échange et trafic local) et le développement important du trafic local (45 % du trafic correspond à des échanges internes et 16 % du flux est lié à l'échange) rend nécessaire une recherche de solutions de contournement Est-Ouest au droit d'Aix-en-Provence, essentiellement destiné au transit.

La recherche de solutions de contournement autoroutier a mis en évidence la difficulté de trouver un axe de passage de moindre contrainte, dans un territoire en fort développement.

Des études sont en cours avec pour objectif de réserver, dans les documents d'urbanisme, les espaces nécessaires à la réalisation ultérieure d'un tel contournement.

### Le contournement de Nice

Le projet de contournement autoroutier de Nice vise à renforcer l'armature principale autoroutière, voire routière, de l'axe Est-Ouest, d'une part pour faire face aux problèmes de saturation des axes de transports dans la traversée de l'aire urbaine Cannes-Nice, notamment l'autoroute A8 et, d'autre part, pour améliorer la sécurité globale du système de transport de l'agglomération azurée.

Ce projet s'inscrit dans le cadre global fixé par la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes approuvée par décret du 2 décembre 2003. Les trois objectifs généraux de cette directive consistent, d'une part à conforter le positionnement des Alpes-Maritimes en améliorant la qualité de ses relations par des moyens de transport appropriés et en confortant ses pôles d'excellence (tourisme, hautes technologies), d'autre part à préserver et valoriser l'environnement et, enfin, à maîtriser le développement en aménageant l'espace de manière à prévenir et remédier aux déséquilibres sociaux et spatiaux.

Pour améliorer la qualité des déplacements, tant internes qu'externes au département des Alpes-Maritimes, tout en respectant les autres objectifs, la DTA préconise une organisation intermodale forte des transports. Elle recommande à

Aix-en-Provence. Photo : Daniel Gerhardt

court et moyen termes des investissements en transports collectifs et l'amélioration du réseau routier existant mais également la réalisation à moyen et long termes d'un contournement routier de Nice.

Enfin, ce projet doit faire l'objet d'une saisine de la Commission nationale du débat public.

### Le tunnel de Toulon

La mise en service, en septembre 2002, du tunnel Nord de la traversée souterraine de Toulon, assurant pour le sens Est-Ouest la liaison entre les autoroutes A57 et A50, a permis un délestage important, (estimé à près de 30 000 véhicules par jour actuellement), des voiries traversant le centre-ville de Toulon.

En revanche, le trafic continue à traverser la ville dans le sens Ouest-Est. Les études du tunnel Sud qui assurera ce sens de circulation ont fait l'objet d'un financement par l'Etat et les collectivités locales pour un montant de 7,6 M€.

Le CIADT du 18 décembre 2003 a souligné l'intérêt d'une réalisation rapide du second tube du tunnel du Toulon et a décidé d'accorder 35 M€ de crédits dans le cadre d'un contrat particulier pour garantir un lancement effectif de ces travaux en 2005 et une mise en service en 2009. Il charge le préfet de région, en liaison avec le préfet du Var, de mettre au point la convention de financement correspondante avec les collectivités locales.

La réalisation de la traversée souterraine de Toulon entre les autoroutes A50 et A57 constitue, grâce au délestage des voiries toulonnaises, l'une des conditions fondamentales du développement du réseau de transports collectifs de l'agglomération et tout particulièrement du tramway.

### 2.3.3 Les infrastructures ferroviaires

L'ensemble des projets sur le réseau ferroviaire doit permettre d'augmenter sa capacité et de désengorger les points délicats. A l'horizon 2020, les infrastructures suivantes seront supposées réalisées :

#### En Rhône-Alpes :

- le contournement ferroviaire de Lyon ;
- un raccordement du réseau ferroviaire régional à la gare TGV de Saint-Exupéry ;
- des aménagements sur la rive droite du Rhône (passages à niveau, lutte contre les nuisances sonores, etc.) ;
- l'électrification et la mise à double voie de la liaison Valence-Grenoble-Montmélian ;
- la mise au gabarit du tunnel des Roches de Condrieux.

#### En Provence-Alpes-Côte d'Azur :

- la ligne à grande vitesse PACA dont le projet devrait être soumis à la commission nationale du débat public en 2005 ;
- l'amélioration des lignes dans l'aire métropolitaine marseillaise (Marseille-Aubagne, Marseille-Aix) et dans la métropole azurée (réouverture de la ligne Cannes-Grasse et 3<sup>ème</sup> voie entre Cannes et Nice).

## LA LGV PACA

La réalisation de la LGV PACA vers Toulon, Nice et l'Italie a fait l'objet d'une décision de principe du CIADT du 15 décembre 1998. Sur cette base, une étude d'opportunité sur le développement de la grande vitesse a été réalisée, dont les conclusions ont été remises en janvier 2003. Le CIADT du 18 décembre 2003 a décidé l'inscription de la LGV PACA sur la carte des infrastructures à long terme et demandé qu'il fasse l'objet d'un débat public en 2005. Dans cette perspective, un partenariat technique et financier a été engagé en novembre 2003 entre l'Etat, les collectivités locales, RFF et la SNCF pour compléter les études et préparer le débat public lui-même. La faisabilité technique, environnementale et socio-économique d'une vingtaine de scénarios a été testée avec un double objectif : objectif de grande vitesse, pour relier le Var et les Alpes-Maritimes au réseau LGV français et européen et réaliser le maillon central de l'arc méditerranéen à grande vitesse, objectif de grande capacité, pour faciliter les déplacements à l'intérieur de la région et disposer d'un potentiel de liaisons rapides entre les principales agglomérations. Dans un contexte de géographie physique, naturelle et humaine, dont la complexité et la densité sont connues, les études ont permis de déboucher sur trois familles de dessertes :

1. une desserte sur un axe unique, desservant successivement les agglomérations de Marseille, Toulon et la Côte d'Azur, dans le prolongement de la LGV Méditerranée ;
2. une desserte sur deux axes (Marseille et Toulon-Nice), avec un raccordement à la LGV Méditerranée au nord de Marseille pour desservir successivement les agglomérations de Toulon et de Nice-Côte d'Azur ;
3. une desserte sur trois axes distincts, un par agglomération, vers Marseille, Toulon et Nice-Côte d'Azur.

Ces scénarios de desserte permettraient de concilier les objectifs visés, d'offrir des alternatives attractives pour les usagers de l'A8 et de l'avion vers Paris, de développer les TER et le fret sur la ligne classique du littoral et de constituer un projet économiquement viable à terme. La gamme des coûts évalués à ce stade va de 4,7 Md€ à 6,7 Md€. Le scénario de base qui a été retenu pour être présenté au débat public est le scénario à deux axes de dessertes.

#### En Languedoc-Roussillon :

- la ligne à grande vitesse mixte (voyageurs et marchandises) entre Perpignan et Figueras ;
- les installations terminales de Perpignan qui prolongent cette ligne concédée nouvelle et la raccordent au réseau classique et à la gare de Perpignan, comprenant l'aménagement à deux voies de la ligne Perpignan - Villefranche, des faisceaux de remisage pour les trains de fret et les TGV et des voies nouvelles dans la gare de Perpignan (total de 150 M€).
- le contournement de Nîmes et de Montpellier ;
- l'amélioration des lignes Montpellier-Perpignan et Bordeaux-Toulouse-Narbonne ;
- la construction du viaduc de Courbessac (entre Nîmes et Alès) ;
- la restructuration des gares de Nîmes, Montpellier et Perpignan.

La mise en œuvre de certains projets permettra également **d'améliorer la fiabilité et la compétitivité du fret ferroviaire**, notamment sur les liaisons de fret international entre :

- la France et l'Espagne : les échanges bénéficieront, à moyen terme, du doublement de la capacité du chantier de transport combiné rail-route de Perpignan-Saint-Charles. La mise en service de la LGV Perpignan-Figueras aura également pour effet de libérer de la capacité sur la ligne classique de Cerbère-Port Bou ;

TGV-DUPLEX  
en ligne sur LGV (LN<sub>2</sub>)  
Copyright :  
SNCF - CAV - FABBRO  
et LEVEQUE



- la France et l'Italie du Nord : les échanges bénéficieront à court terme des opérations programmées au CPER, puis de la mise en œuvre d'une politique volontariste, partagée par la France, la Suisse, l'Autriche et l'Italie, visant à augmenter fortement l'offre ferroviaire ;
- la nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin fait partie des projets prioritaires européens inscrits dans le « programme des ouvrages prioritaires et urgents » qui a été approuvé au Conseil européen de décembre 2003. Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire de décembre 2003 a confirmé l'intérêt de la réalisation du projet. Il a demandé à la Conférence Intergouvernementale la mise en œuvre du calendrier de travail permettant le respect des délais et des engagements internationaux ;
- sur l'axe Lyon-Turin, la mise en œuvre d'un service d'atoroute ferroviaire dans le tunnel du Mont-Cenis. Une expérimentation est en cours depuis fin 2003, le service complet est envisageable à l'horizon 2006, avec la mise au gabarit B+ (voir lexique) du tunnel du Mont-Cenis.

## LE PROJET LYON-TURIN

Il s'agit d'un projet ambitieux destiné aux trafics fret et voyageurs qui doit répondre à trois enjeux majeurs :

1. assurer un développement durable et de qualité du fret ferroviaire en réalisant un franchissement du massif alpin sans fortes pentes, mis au niveau de la plaine, pour permettre au mode ferroviaire de jouer un rôle accru dans le transport de marchandises à travers les Alpes.

La réalisation du projet permettra d'augmenter la sécurité des franchissements alpins et d'offrir une alternative de qualité à la route. Le projet est à ce titre fortement attendu par la population régionale locale, marquée par l'accident du Mont-Blanc et la pression corrélative sur la vallée de la Maurienne. Dans un premier temps, la modernisation de la ligne ferroviaire existante par le tunnel du Mont-Cenis devrait permettre d'en porter la capacité à 18 Mt/an. Dans un second temps, la réalisation du tunnel de base portera la capacité à environ 40 Mt/an.

2. permettre à la France de renforcer son ouverture européenne, et à l'Europe d'effacer les barrières physiques nuisant à la constitution du marché européen.

Cette ligne est un maillon fort du nouveau réseau transeuropéen de transport (RTE-T) permettant de connecter d'importantes régions européennes. Elle fait partie du corridor V et sera connectée à d'autres liaisons fondamentales : l'axe 5, le « Pont des deux mers » qui de Gênes et Lyon rejoint Rotterdam. Enfin, la nouvelle traversée pyrénéenne permettra le renforcement de l'axe Espagne-France-Italie et une nouvelle ouverture pour la France sur la Méditerranée

3. permettre aux voyageurs de traverser les Alpes dans les meilleures conditions possibles, tout en assurant une desserte performante des grandes villes du sillon alpin.

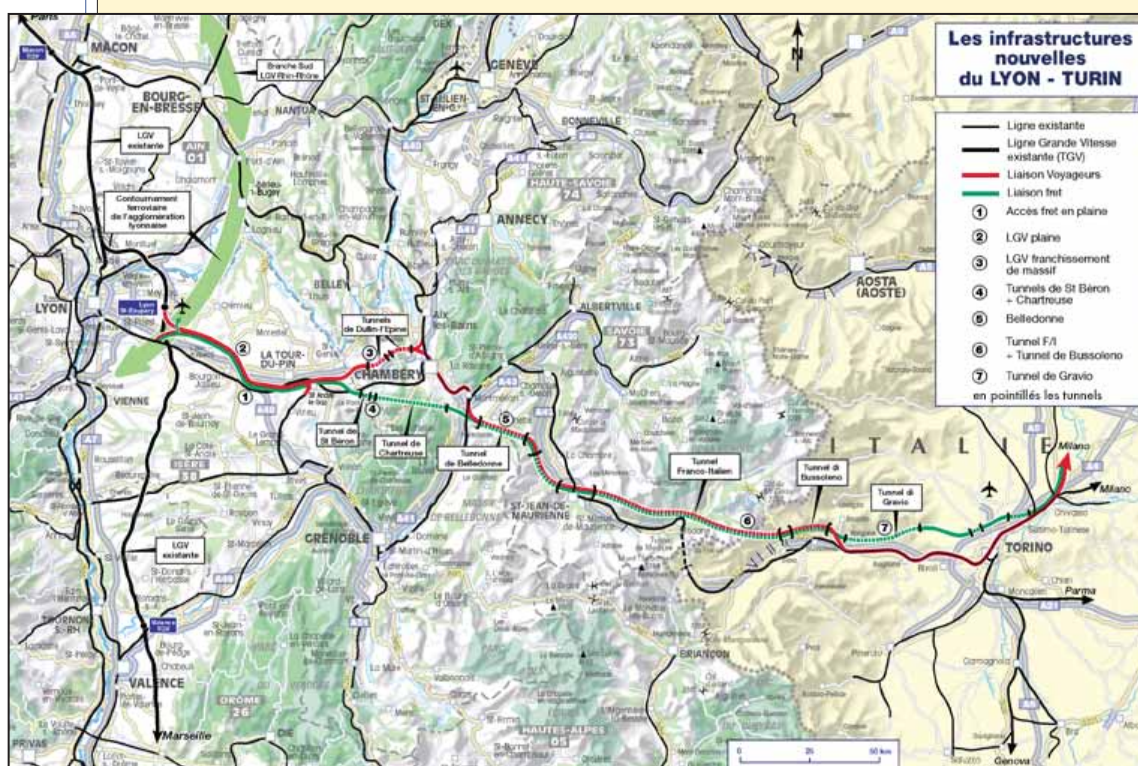
Le projet Lyon-Turin comporte :

- une partie française, à l'ouest du Sillon alpin (ou Combe de Savoie) ;
- une section internationale, entre le Sillon alpin et Turin, qui a fait l'objet du traité franco-italien du 29 janvier 2001, ratifié en février 2002 ;
- des aménagements du côté italien (aménagement du nœud de Turin en particulier).

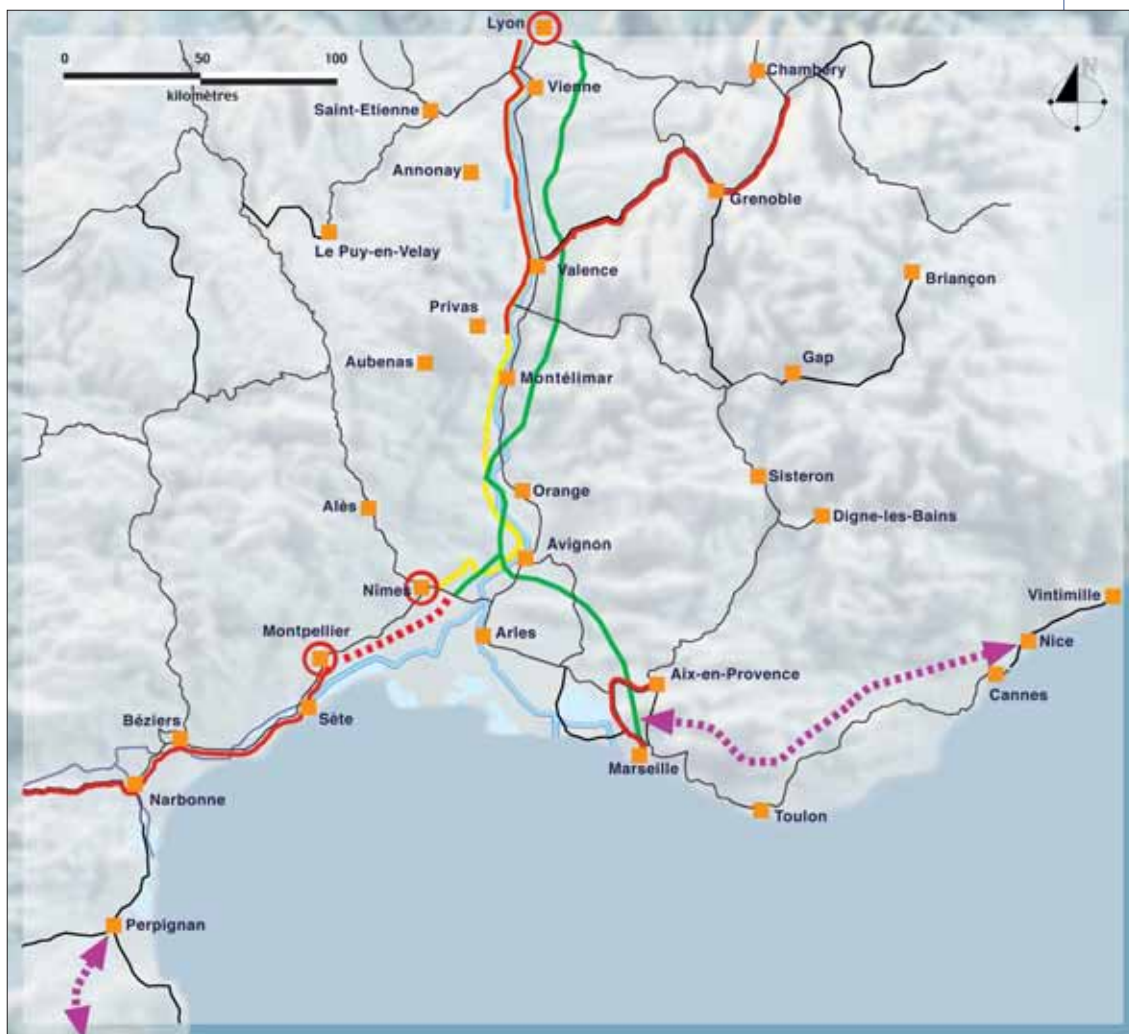
Le projet consiste à créer :

- pour le trafic de marchandises (classique, combiné non accompagné et autoroute ferroviaire), un itinéraire performant empruntant un « tunnel de base » transfrontalier d'environ 52 km de long, supprimant les pentes dissuasives actuelles, et combinant pour y accéder l'utilisation des lignes existantes et de tronçons neufs,
- pour les TGV, une ligne à grande vitesse Lyon-Turin à aménager progressivement, passant par le même « tunnel de base » et, en territoire italien, un ensemble d'ouvrages de raccordement de ce tunnel de base à la ligne historique et à la future ligne nouvelle dans la vallée de Susse à proximité de Bussoleno.

Les coûts pour la France sont évalués à 2 Md€ sur un montant de 6,7 Md€ pour le tunnel de base transfrontalier et 1,5 Md€ pour la LGV Lyon-Chambéry, et de l'ordre de 4 Md€ pour les accès fret en configuration complète.







Projets ferroviaires à l'horizon 2020  
La représentation des projets sur cette carte ne préjuge pas des tracés futurs.

## PERCÉE FERROVIAIRE DU MONTGENÈVRE

Les études, menées à titre exploratoire, d'un projet ferroviaire reliant Provence-Alpes-Côte d'Azur à l'Italie via le val de Durance et la traversée du Montgenèvre, démontrent un potentiel de trafic très limité pour les marchandises et les voyageurs. Ainsi, 3 Mt environ pourraient traverser annuellement le Montgenèvre à l'horizon 2020 et on estime entre 900 et 1 500 le nombre de voyageurs supplémentaires attendus par jour sur le val de Durance et l'axe Aix-Grenoble comparés au 28 Mt prévues pour le Lyon-Turin ferroviaire. Ce volume de trafic n'est pas à l'échelle de la désaturation de la vallée du Rhône.

Le rôle complémentaire que pourront jouer l'amélioration du val de Durance, le tunnel ferroviaire du Montgenèvre et le Lyon-Turin ne peut être envisagé qu'à très long terme.



### 2.3.4 Le développement du transport combiné rail-route et fleuve-rail

L'organisation des chaînes de transport combiné rail-route est complexe puisqu'elle implique, non seulement l'entreprise ferroviaire, mais aussi les transporteurs routiers qui assurent les dessertes terminales, les exploitants de terminaux et les opérateurs de transport combiné qui organisent et commercialisent l'ensemble. Après une période de forte croissance jusqu'en 1997, le transport

combiné s'est développé sur des liaisons multiples qui n'ont pas toutes trouvé l'équilibre économique, dans un contexte de concurrence directe sur les prix avec le transport routier de bout en bout. La SNCF notamment a souligné les pertes financières qu'elle a globalement enregistrées dans cette activité.

Le développement du secteur concerne les trois régions :

#### En Rhône-Alpes

Les investissements en cours ou prévus concernent :

- l'implantation d'un deuxième terminal sur le port Edouard Herriot (16,5 M€ dont 40 % financés par l'Etat et la Région dans le cadre du CPER), pour accompagner le développement des trafics ferroviaires et fluviaux de conteneurs maritimes avec le port de Marseille ;
- l'aménagement du chantier principal de Vénissieux, avec une 1<sup>ère</sup> phase d'extension des surfaces de stockage et de manutention des conteneurs et de déplacement de l'accès actuel du site, avant une 2<sup>ème</sup> phase, à plus long terme, d'implantation d'un chantier modernisé, soit sur place, soit sur un nouveau site à l'est de Lyon ;
- le développement de chantiers satellites rail-route avec des manutentionnaires privés, dans le sillon alpin (Annecy), et sur l'agglomération stéphanoise, ainsi que l'équipement des ports fluviaux pour le traitement des conteneurs maritimes (port fluvial de Valence).

#### En PACA

Des investissements sont prévus pour augmenter la capacité des chantiers de Canet et Mourepiane à Marseille et créer de nouvelles plates-formes à Grans-Miramas et Cavaillon.

#### En Languedoc-Roussillon

Les investissements réalisés ou en cours comprennent :

- le transfert, en juin 2004, du chantier de transport combiné de la Compagnie Nouvelle de Conteneurs (CNC) de Montpellier à Sète pour 4,57 M€ avec une participation de l'Etat de 1,76 M€. Ce chantier, qui s'adresse aux chargeurs comme aux transporteurs, a pour objectif de doubler les volumes traités à l'horizon de 10 années ;
- l'extension et la modernisation du chantier de transfert modal de Perpignan-Saint-Charles pour un montant de 34 M€, dont 40 % à la charge de l'Etat, soit 14 M€. L'enquête publique est prévue à l'automne 2004 pour pouvoir démarrer les travaux en 2006. Ainsi, ce chantier modernisé devrait être inauguré en 2008, en même temps que la ligne nouvelle de voyageurs et de fret Perpignan-Barcelone.



Chargement d'un conteneur de transport combiné.  
Photo : Novatrans