



5 L'évolution de l'offre de transport à l'horizon 2020 en situation de référence

L'évolution de l'offre de transport terrestre dans les 20 prochaines années est déterminée :

- d'une part par les progrès réalisés en matière d'infrastructures ;
- d'autre part par les orientations de la politique des transports.

La problématique de l'évolution du cabotage maritime est traitée dans le chapitre 8.

5.1 L'évolution des réseaux de transport

En 2020, le paysage européen des transports aura considérablement évolué. Nombre d'infrastructures, aujourd'hui en projet, seront réalisées et viendront modifier les axes de communication et, de fait, les conditions d'échange.

Si certains projets s'inscrivent dans une véritable logique trans-européenne, d'autres, au contraire, ont une vocation nationale, voire régionale.

L'évolution attendue des infrastructures ferroviaires et routières aura pour conséquence directe la réorganisation des flux de transport, dont une partie pourrait se faire au profit de PACA et une autre à ses dépens.

Les projets français retenus d'ici 2020 sont ceux inscrits au CIADT, comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire, de décembre 2003.

5.1.1 Les projets ferroviaires

Deux types de projets ferroviaires peuvent influencer le transport de marchandises dans la région :

- les projets européens structurants ;
- les projets d'intérêt local.

5.1.1.1 Les projets ferroviaires européens structurants

Les projets ferroviaires structurants sont nombreux et il ne s'agit pas d'en présenter ici une liste exhaustive, mais d'exposer ceux qui pourraient avoir un impact sur le transport de marchandises en Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

- **Le projet Lyon – Turin**

La liaison ferroviaire Lyon – Turin est un projet ambitieux d'envergure européenne qui répond à une double nécessité :

- créer un réseau grande vitesse entre la France et l'Italie ;
- proposer une alternative à l'augmentation du trafic routier transalpin.

Le projet Lyon – Turin s'inscrit dans la magistrale Eco-Fret, axe ferroviaire trans-européen à vocation fret entre le Nord de l'Europe (Royaume-Uni, Benelux, Allemagne), le Nord-Est de la France, l'Italie, le Sud de la France et l'Espagne.



Il a pour objectif de permettre la croissance des échanges nord – sud et est – ouest.

La réalisation complète de la liaison donnera la capacité au fer un volume de marchandises entre la France et l'Italie de l'ordre de 60 millions de tonnes et donnera au fret ferroviaire les moyens de se développer par rapport au mode routier.

Les acheminements seront rendus plus rapides notamment par l'emprunt d'un trajet plus rectiligne sous le massif de Belledune et le Mont d'Ambin, des pentes modérées favorables à la circulation de trains longs sans renfort de traction, une vitesse de circulation homogène sans ralentissement en gare et la suppression des contraintes et de changement de locomotive à Modane.

La réalisation complète de la liaison permettra en outre la multiplication des sillons disponibles pour le fret ferroviaire conventionnel et le triplement des fréquences de l'autoroute ferroviaire.

Le projet Lyon – Turin est très structurant au niveau européen. Il aspire à effacer la barrière naturelle des Alpes, qui tend à cloisonner l'Europe du Sud, plus montagneuse et moins ouverte que l'Europe du Nord.

Si la ligne de la côte Marseille – Vintimille venait à être saturée, la liaison Lyon – Turin pourrait s'apprécier comme une alternative pour les flux de l'arc méditerranéen. L'augmentation de la capacité de cette ligne classique par des aménagements entre Marseille et Aubagne et entre Antibes et Nice est essentiellement destinée au trafic voyageurs.

Au regard du trafic échangé entre l'Espagne, le Languedoc-Roussillon, Marseille et l'Italie du Nord, la liaison Lyon – Turin offre un itinéraire alternatif performant à l'axe « maralpin » : la vallée du Rhône, la ligne électrifiée et modernisée Valence – Montmélian, le contournement fret de Lyon et la liaison Lyon – Turin.

- **Les projets concernant les infrastructures ferroviaires françaises**

Au même titre que le Lyon – Turin, les projets concernant des infrastructures situées en France et susceptibles d'influencer le transport de marchandises en Provence-Alpes-Côte-d'Azur s'inscrivent dans le développement du grand axe fret Nord – Sud trans-européen : la magistrale Eco-Fret.

Augmentation de la capacité de la ligne de la rive droite du Rhône

La ligne de la rive droite du Rhône est dédiée au fret et il serait possible d'en augmenter encore la capacité. Ceci pourrait permettre de faciliter les échanges Nord – Sud et ainsi de développer non seulement les trafics de ou vers Marseille, mais aussi ceux avec la péninsule ibérique.

Le contournement fret de Lyon

Le contournement de Lyon s'inscrit dans cette perspective de corridor fret.

Il s'agit de permettre aux trains de marchandises en transit de contourner l'agglomération, d'éviter ainsi la saturation éventuelle du nœud lyonnais et également de limiter le nombre de trains de matières dangereuses qui coexistent pour le moment avec ceux de voyageurs en gares de La Part-Dieu et Perrache.

Ce projet permettrait un triplement du trafic fret, qui passerait de 22 à 68 millions de tonnes entre 2000 et 2020²².

Ce projet aurait plutôt un impact positif sur le transport de marchandises en Provence-Alpes-Côte-d'Azur car il faciliterait les communications Nord – Sud et notamment l'accès à Marseille. Cela pourrait, par exemple, rendre plus aisés les échanges entre les chantiers de transport combiné des Alpes-Maritimes et ceux du Nord-Est de la France et développer ainsi les trafics au départ ou à destination de PACA.

²² Source : DDT.



- **Les projets concernant les infrastructures ferroviaires italiennes**

Les interventions de modernisation de la directrice Vintimille – Gênes – Milan s'inscrivent dans le cadre du projet Européen Corridor 5 (Espagne – Marseille – Nice – Gênes – Milan – Trieste – Lubiana – Budapest – Kiev).

Les travaux sur l'infrastructure et l'offre ferroviaire en Italie regardent trois grandes interventions :

- modernisation et mise à deux voies de la ligne Gênes – Vintimille ;
- modernisation et restructuration du nœud ferroviaire de Gênes, avec la création d'une liaison directe avec la ligne Gênes – Milan ;
- modernisation de la ligne Gênes – Milan.

Doublement et modernisation de la ligne Gênes – Vintimille

Vintimille constitue actuellement un goulot d'étranglement pour les flux ferroviaires d'échange entre la péninsule ibérique ou le Sud de la France et l'Italie.

Ce projet prévoit le doublement de la ligne (pour les sections qui sont encore à voie unique) et son adaptation technologique.

Le gain de capacité sur la ligne Gênes – Vintimille permettra d'accroître le nombre de circulations ferroviaires sur cette ligne.

Ce projet devrait lever une contrainte qui pèse pour le moment sur les trafics franchissant Vintimille, ce qui pourrait contribuer au maintien ou à l'essor des flux ferroviaires entre le Sud de la France, la péninsule ibérique et l'Italie.

Des contacts pris à RFI tendent cependant à montrer qu'un des principaux objectifs poursuivis actuellement par ce projet reste le développement du trafic TER.

Modernisation et restructuration du nœud ferroviaire de Gênes

Le nœud de Gênes constitue, du fait de la saturation de la ligne, une des contraintes à l'utilisation de l'axe Italie – France – Espagne par Vintimille. La modernisation et la restructuration de ce nœud, associé à la création d'une liaison directe avec la ligne Gênes – Milan, permettra la séparation des flux de trafic entre courte et longue distance, ainsi qu'entre passagers et marchandises, avec une amélioration de la fonctionnalité du nœud de Gênes.

Sur la section Gênes – Tortona sera réalisée une ligne à grande vitesse et grande capacité. Les travaux doivent permettre en particulier l'insertion directe du trafic de la ligne Vintimille – Gênes à destination de Milan sur la liaison Gênes – Milan.

Modernisation de la ligne Gênes – Milan

La ligne actuelle Gênes – Milan est saturée par le trafic de passagers et celui de marchandises provenant du port de Gênes et notamment par celui de conteneurs vers Milan.

Le projet de modernisation de cette ligne vise à donner une possibilité de développement soit au trafic en provenance de Vintimille, soit, et surtout, à celui du Port de Gênes, en forte croissance et qui trouve dans l'infrastructure ferroviaire actuelle une contrainte majeure.

Le projet de LGV entre Gênes et Milan pourrait en outre permettre, en offrant de nouveaux services aux voyageurs, d'augmenter la capacité pour les trains de fret sur la ligne classique.

Accompagné du doublement de voie entre Vintimille et Gênes, ce projet pourrait contribuer à faciliter les échanges entre la péninsule ibérique, le Sud de la France et l'Italie par le passage de Vintimille.



Ligne à grande vitesse Turin – Milan – Bologne – Rome – Naples

Le projet de ligne à grande vitesse entre Turin, Milan, Bologne, Rome et Naples peut également avoir un impact sur le transport de marchandises en PACA.

Il s'inscrit en effet dans la continuité de la liaison ferroviaire entre Lyon et Turin et pourrait permettre de libérer de la capacité sur les lignes classiques en les déchargeant de certains trains de voyageurs.

L'utilisation pour la circulation de trains de marchandises d'une partie de la capacité qui serait ainsi dégagée permettrait de développer l'axe de fret ferroviaire transalpin passant par Modane et détourner une partie des trafics qui seraient passés par Vintimille.

Cet effet pourrait surtout s'apprécier au niveau des flux entre le Sud-Ouest de la France ou la péninsule ibérique et l'Italie, c'est à dire des flux qui transitent actuellement par PACA sans s'y arrêter.

5.1.1.2 Les effets des projets ferroviaires d'intérêt local sur le transport de marchandises en PACA

Les projets ferroviaires d'intérêt local recherchent souvent l'augmentation de la capacité des lignes existantes afin de permettre une intensification des dessertes TER.

Si les trains de fret bénéficient eux aussi de ces accroissements de capacité, ils peuvent également pâtir de l'augmentation des circulations des trains de voyageurs et rencontrer de plus en plus de difficultés à s'insérer dans le trafic.

Troisième voie entre Antibes et Nice

Le but poursuivi par la construction de cette troisième voie s'apprécie à un double niveau : tout d'abord dans le cadre d'une intensification des dessertes TER entre Cannes et Nice, puis dans celui d'une construction phasée de la LGV Côte d'Azur.

D'une part, il pourrait s'agir d'intensifier les dessertes TER entre Cannes et Nice. D'autre part, si, dans un premier temps, la LGV ne va pas jusqu'à Vintimille et rejoint la ligne classique aux environs de Cannes, la construction d'une troisième voie entre Antibes et Nice augmenterait la capacité de cette section qui accueillerait des trafics mixtes de TGV, Corails, TER et trains de fret.

Si des problèmes de capacité venaient à paraître, les trains de fret, dont les circulations pourraient alors être conditionnées par celles des trains de voyageurs, pourraient pâtir de cette situation.

Augmentation de la capacité entre Marseille, Aubagne et Toulon

Avec Cannes – Nice, la section Marseille – Aubagne – Toulon compte parmi les plus chargées de la ligne classique Marseille – Vintimille.

Pour augmenter la capacité de cette section, la construction d'une troisième voie entre Marseille et Aubagne est envisagée.

Si le tracé retenu pour la LGV Côte d'Azur est celui dit « de moyen pays », certains trains Grandes Lignes pourraient quitter la ligne Marseille – Vintimille au profit de la LGV et ainsi libérer de la capacité.

Cette capacité disponible pourrait alors être répartie entre les trains de fret et les TER, dont les dessertes seraient probablement intensifiées.

Augmentation de la capacité entre Marseille, Gardanne et Aix-en-Provence

Des doubléments de voie sont prévus sur la section de ligne Marseille – Gardanne – Aix-en-Provence. Cette mesure augmentera la capacité de la ligne et une intensification des dessertes TER serait alors envisageable.



Ces circulations viendront s'ajouter à celles déjà nombreuses contribuant à la saturation de l'ouest de Marseille et les trains de fret pourraient avoir de plus en plus de difficultés à s'insérer entre des trains de voyageurs.

Un autre effet de cette augmentation de capacité serait de permettre le développement du trafic fret entre l'Etang de Berre, Gardanne et Aix-en-Provence.

Augmentation de la capacité de la ligne entre Nice et Breil-sur-Roya

L'augmentation de la capacité de cette ligne n'aura pas de réel impact sur le transport de marchandises en Provence-Alpes-Côte-d'Azur, car elle accuse des pentes trop fortes pour permettre la circulation de trains de fret.

5.1.2 Les projets routiers

Les projets de contournements autoroutiers des grandes villes de la vallée du Rhône, comme Lyon et Valence, et plus localement de Nice, Arles et Aix-en-Provence sont susceptibles de jouer un rôle dans le transport de marchandises en Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

Les projets de la vallée du Rhône faciliteront les flux routiers de marchandises entre le Nord de la France, l'Europe du Nord, et PACA.

Aix-en-Provence se trouve au carrefour des axes routiers entre Lyon ou Nîmes et Toulon ou Nice, et de l'axe Marseille – Sisteron. A un trafic local déjà élevé et qui continue à se développer, s'additionne un trafic de transit important. Ce sont au total entre 30 000 et 100 000 véhicules selon les sections qui empruntent par jour les autoroutes A8 et A51.

Le contournement autoroutier d'Aix-en-Provence permettrait de faciliter la circulation des véhicules en transit, notamment vers Toulon, Nice et l'Italie.

Les études disponibles actuellement évaluent à entre 43 000 et 47 000 véhicules par jour le trafic sur ce contournement d'Aix-en-Provence.

Le projet de contournement autoroutier de Nice suit la même idée. La charge du réseau routier aux alentours de Nice est non seulement due à un trafic local dense, mais aussi à d'importants flux régionaux et internationaux. La réalisation de ce projet permettrait de détourner les flux de transit des abords de la ville et ainsi de faciliter les échanges routiers avec l'Italie.

Il n'existe pour le moment aucune étude de trafic évaluant de façon précise l'impact de ce projet sur le transport de marchandises dans la région.



5.2 L'évolution de la politique de transport

Au cours des 20 prochaines années, la politique des transports pourra prendre différentes orientations.

Les cabinets SETEC et SYSTEMATICA ont élaboré pour le compte de Lyon – Turin Ferroviaire plusieurs scénarios de politique de transport pour les années à venir.

Le scénario de base²³ considère une perspective d'évolution aussi bien crédible que raisonnable.

Il combine :

- une application aux péages du Mont-Blanc et du Fréjus des mesures tarifaires décidées avant la réouverture du tunnel de Mont-Blanc, c'est à dire une augmentation des péages de 5 % en 2004 et de 5 % en 2005 ;
- une politique tarifaire pour les trains de marchandises orientée sur le maintien de l'écart relatif entre les tarifs du fer et de la route, c'est à dire sur un prix du fret ferroviaire indexé sur les tarifs routiers.

Ce scénario est assorti d'une hypothèse de croissance économique modérée.

On notera que des scénarios plus favorables aux transports alternatifs à la route pourraient également être étudiés (accroissement sensible des péages autoroutiers, par exemple).

²³ Scénario M1.