



Débat Public

lyon nice paris turin madrid londres bordeaux bruxelles milan

montpellier-barcelone-strasbourg-amsterdam-nice-madrid-toulon-montpellier-barcelone-marseille-toulon



Analyse FRET SNCF sur les conditions du report modal en PACA

Novembre 2004



Analyse FRET SNCF sur les conditions du report modal en PACA

Situation actuelle

PACA est une région de transit routier important et en fort développement comme en témoigne l'augmentation constante du nombre de camion au passage du point frontière de Vintimille : 711 000 PL en 1994 à 1 209 000 en 2003 soit + 7% par an. Un scénario réaliste évalue le nombre de poids lourds à 1.8 millions par an à l'horizon 2020 soit 50% de plus . Cette progression, même si elle ralentit (3% par an), s'explique par le caractère très compétitif de l'itinéraire via Vintimille en terme de péage routier par rapport au passage par le tunnel du Fréjus.

Pour essayer de réduire ce développement routier, il convient d'examiner quelle pourrait être la meilleure façon d'obtenir un report modal sur le mode ferroviaire.

Le fret ferroviaire est en stagnation depuis plusieurs années et perd donc des parts de marché sur cet itinéraire pour des raisons bien identifiées tenant avant tout aux capacités techniques limitées de la ligne : trains de 1100 t contre 1800 t sur un bon itinéraire, voies uniques sur plusieurs tronçons entre Vintimille et Gênes, longueur des trains limitée à 380 m du fait des longueurs des voies d'évitement en Italie- occasionnant des coûts d'exploitation élevés et donc une faible compétitivité.

Il s'agit, pour l'essentiel, de trafics de trains entiers de sidérurgie, de gaz, de chimie et d'automobile issus de la zone Fos/Martigues/Miramas et à destination de l'Italie du nord.

Une grosse partie du potentiel de trafic réalisé actuellement par route concerne la Péninsule Ibérique où le système ferroviaire doit de surcroît supporter les contraintes techniques du franchissement de la frontière dues aux différences d'écartement des voies.

Le fret ferroviaire est donc inexistant sur ces trafics alors même que s'agissant de transport de longue distance, c'est sur eux que le mode ferroviaire devrait pouvoir démontrer sa pertinence.

Situation de projet

La création d'une LGV en PACA peut elle concourir efficacement au report modal ?
2 solutions sont envisagées :

Ligne mixte TGV/Fret

Au delà des aspects non connus à ce jour des surcoûts d'une telle ligne (profil ,signalisation), de ses performances techniques (les déclivités sont très rapidement très pénalisantes pour les

trains de fret) et du niveau des péages à acquitter pour l'emprunter, cette solution ne nous paraît pas la plus pertinente pour atteindre cet objectif.

En effet, les améliorations apportées sur le parcours français pourraient difficilement être valorisées dans les offres de service ferroviaires fret, les aménagements prévus être apportés sur le parcours italien concernant essentiellement les circulations voyageurs régionales dont le nombre est prévu en forte augmentation. Au delà de Vintimille, les circulations fret auraient de grandes difficultés à s'insérer dans le trafic et la longueur des trains y resterait limitée, du fait de la longueur des voies d'évitement restant à 550 m (750 m en France)

Ligne non mixte

L'intérêt pour le fret pourrait résider dans les capacités susceptibles d'être dégagées sur la ligne classique par les TGV empruntant la ligne nouvelle.

On constate malheureusement que ce n'est pas forcément vérifié pour 2 raisons :

- les TGV continueront à utiliser un ou plusieurs tronçons de la ligne classique, créant à ces endroits des limitations de capacité
- la création d'une ligne nouvelle engendre toujours un développement important des TER pour desservir les gares de la ligne classique et créent de ce fait des contraintes de capacité nouvelles.

Au delà les problèmes d'écoulement sur la partie italienne du parcours resteraient identiques. Cette solution, moins coûteuse que la précédente, nous semble donc également peu génératrice de report modal.

Evolution du trafic fret ferroviaire en PACA à l'horizon 2020

Compte tenu des données ci dessus, il est donc estimé que le trafic ferroviaire en PACA connaîtra un simple développement « au fil de l'eau » dans les années à venir pour passer de 1.2 MT en 2002 à 1.7 MT de tonnes en 2020.

Il concernera :

- des trafics d'échange interrégionaux origine /destination PACA
- des trafics internationaux limités aux destinations les plus pertinentes par cet itinéraire à savoir l'Italie centrale et du sud . Le trafic progresserait de 45% d'ici 2020 (de 0.9MT à 1.3MT

Il est à noter que le développement de ce trafic ne se traduira pas par un accroissement proportionnel des circulations de trains du fait des gains de productivité attendus en matière de chargement des trains et d'exploitation.

L'itinéraire Lyon Turin

La majorité du fret passant à Vintimille concerne des échanges avec l'Italie Centrale et du nord et le développement au delà vers les pays de l'est ne pourra que s'accroître à l'avenir. Pour tous les échanges avec l'Espagne, l'itinéraire Barcelone – Milan via la Transalpine avec le tunnel sous Chartreuse et le tunnel de base n'est pas plus long que celui par Vintimille :

- Barcelone-Milan via Vintimille-Gênes : 1071 Km
- Barcelone-Milan via la Transalpine: 989 Km

Pour tous ces flux la réalisation de l'itinéraire Lyon Turin offrira un nouvel itinéraire ferroviaire offrant des performances techniques donc commerciales bien meilleures que celui par Vintimille. Les autorités italiennes en sont également convaincues.

Ce choix d'itinéraire pour desservir l'Italie se traduit également par la décision récente de l'Etat français d'ouvrir l'accès de la transalpine vers l'ouest et non plus seulement vers le nord par la validation du projet de contournement ferroviaire de Lyon (partie nord et sud) et sa connexion à la Transalpine, permettant les liaisons avec le sud.

Avec les améliorations progressives des infrastructures entre Barcelone et la Vallée du Rhône, la magistrale Eco Fret deviendra à l'horizon 2020 un itinéraire extrêmement performant pour le fret.

Cet itinéraire est également un des maillons clé du corridor N° 5 Lisbonne-Kiev retenu par l'Europe dans le cadre de l'élargissement.

Les conditions du report modal

Il est admis que trois conditions doivent être réunies pour y parvenir :

- les Entreprises Ferroviaires doivent améliorer leur qualité et leurs performances économiques; elles s'engagent dès à présent dans cette voie avec détermination. Mais les caractéristiques défavorable de l'itinéraire via Vintimille limitent les gains possibles
- Les infrastructures ferroviaires doivent être en mesure d'offrir des sillons performants, fiables et répartis sur toute la journée. Comme cela a été mentionné, cela restera difficile du côté Italien
- Les Etats doivent mettre en œuvre une politique de report modal : « surpéages » ou limitations administratives du nombre de camions autorisés à Vintimille.

L'offre ferroviaire envisageable permettant le meilleur report modal

Ces éléments nous conduisent aux conclusions suivantes :

- le meilleur vecteur pour le développement du fret ferroviaire pour les échanges Péninsule Ibérique Italie est la Magistrale Eco Fret.
- Au delà du développement ferroviaire permis par cet axe en transport conventionnel et combiné, le report modal le plus important susceptible de contribuer à la désaturation du passage de Vintimille nous paraît devoir s'appuyer sur la technique de l'autoroute ferroviaire. Un tel service pourrait être mis en exploitation entre la frontière espagnole et l'Italie via la Magistrale Eco Fret et la Transalpine dans des conditions techniques très favorables. Les études récentes faites sur l'Autoroute ferroviaire sur l'axe nord sud chiffre la capacité possible de transport d'un tel service à 1500 PL par jour.
- La région PACA pourrait être également intéressée pour le trafic régional par la création de plates formes intermodales, bien reliées à la Magistrale Eco Fret et lui ouvrant des accès vers le nord et l'Italie.