



REFERENCE

FER045305

CAHIER

172

2935

Connaissance du rail

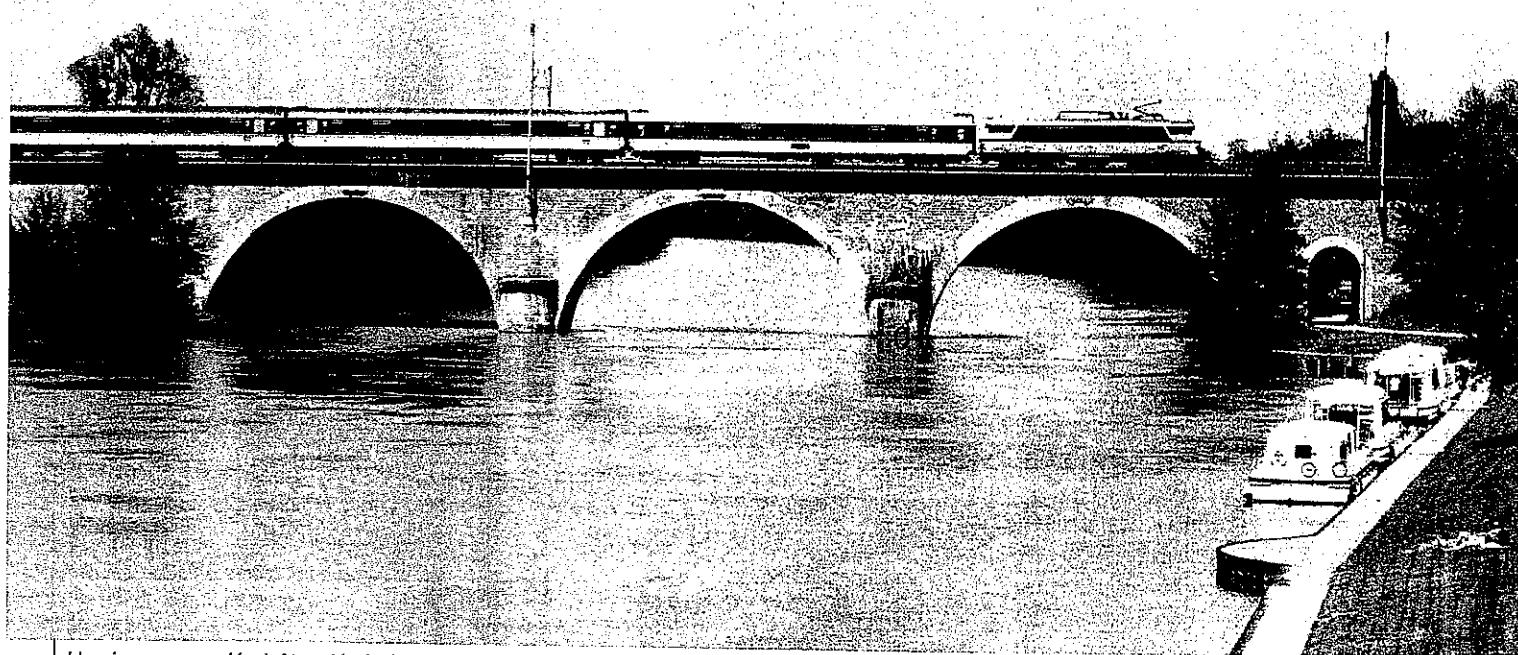
n°266, février-mars 2004, pp. 24-29, phot., carte. - (REVUE) - S/C : 0302

Quel avenir pour le rail ?

CW

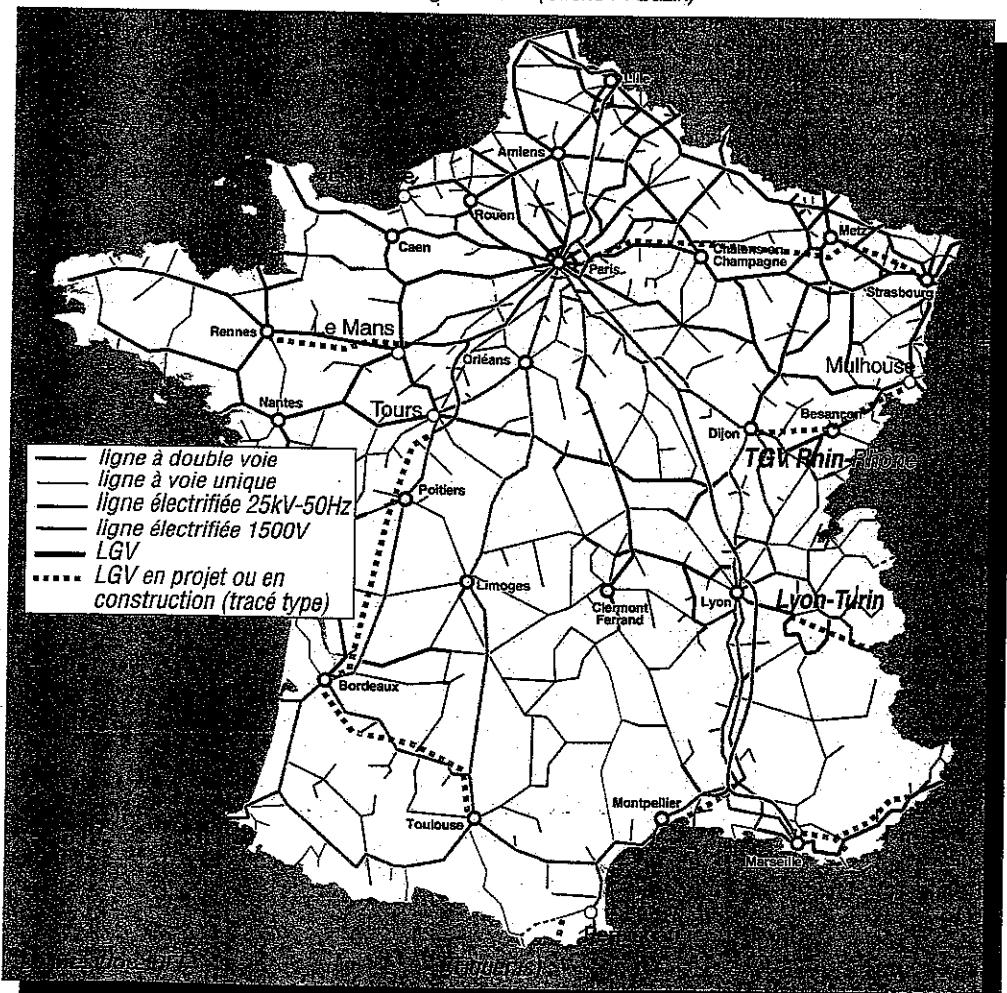
Aménagement du territoire

Quel avenir pour le rail ?



Une image appelée à être détrônée par le TGV-Est : le rapide EC.67 "Maurice Ravel" Paris - Munich, formé d'une rame de voitures allemandes tractées par une BB 15000 franchit la Marne à Trilport sur la ligne Paris - Strasbourg en 1998. (Cliché P. Bazin)

Le 18 décembre 2003, le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) a présenté la liste des investissements à engager d'ici 2025. Parmi les cinquante projets retenus, le principal volet concerne les transports et notamment les voies ferrées qui absorberont une part importante des sommes allouées, tandis que la route ne représentera plus que 25 % des crédits.



D'ici à 2020, la croissance dans le domaine des transports est estimée à environ 40% pour les marchandises et 60% pour les voyageurs. De plus, le secteur des transports, principalement routiers et aériens, produit 31% des émissions de gaz à effet de serre, alors qu'aujourd'hui la part de la route est de 75% pour le transport des marchandises et de 90% pour celui des voyageurs. C'est pourquoi les investissements iront plus particulièrement vers les chemins de fer, le gouvernement ayant par ailleurs décidé de soutenir le plan de redressement du fret engagé par la SNCF. Sur le plan ferroviaire, les lignes TGV sont à l'honneur avec, c'est une première, la construction simultanée de plusieurs lignes, des travaux de modernisation sur quelques voies classiques existantes et la mise en place de cinq corridors plus particulièrement dédiés au fret.

Le CIADT n'entre pas dans les détails, mais présente comme un inventaire à la Prévert les différents projets et priorités qui seront choisies quant à leurs délais de réalisation... avec à la clé quelques grincements de dents dans certaines régions.

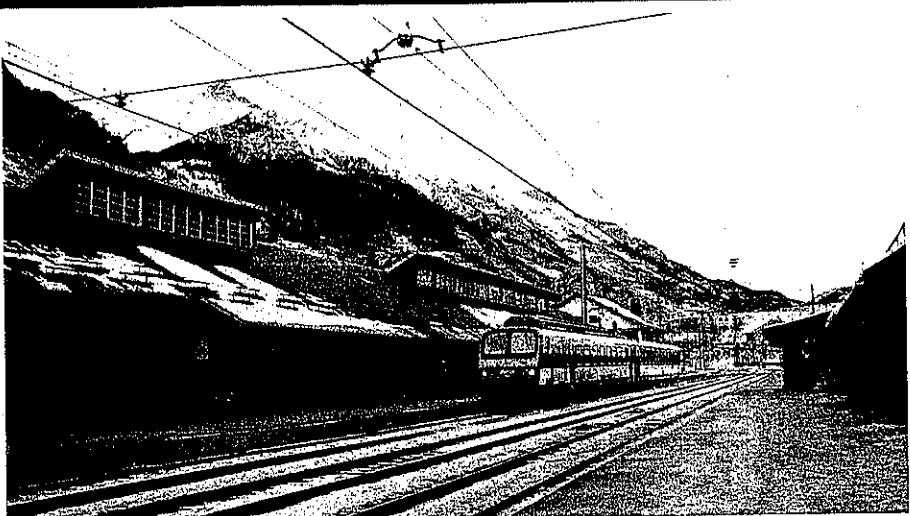
Les lignes à grande vitesse

La LGV-Est

La première section de la LGV-Est, entre Vaires et Baudrecourt est actuellement en pleins travaux et sa mise en service est prévue en 2007. Le CIADT prévoit des aménagements complémentaires avec des crédits qui sont d'ores et déjà réservés pour le doublement simultané du pont sur le Rhin et la modernisation de la gare de Kehl sur la rive allemande.

Il a également été décidé de poursuivre les études et de procéder aux acquisitions foncières pour la deuxième section, entre Baudrecourt et Strasbourg en vue d'un lancement des travaux en 2010. Ainsi la liaison Paris - Strasbourg s'effectuera en 1h50, contre 2h20 après l'achèvement de la première phase et 3h55 actuellement.

Par ailleurs, des liaisons rapides pourront être créées entre Luxembourg, Metz et Strasbourg. Enfin, l'enquête d'utilité publique de la gare de Vandières, à l'intersection de la LGV-Est avec la ligne classique Metz - Nancy va être lancée, en même temps qu'une mission rela-



La gare internationale de Modane, où stationne ici une rame automotrice électrique double "Z2" assurant un service régional, a encore de beaux jours devant elle, compte tenu de l'incertitude pesant sur la réalisation effective de la liaison Lyon - Turin empruntant un tunnel de base ! (Cliché Jacques Andreu)

tive à son financement. Cela permet de revenir à un peu de logique par rapport au projet initial prévoyant une gare TGV en pleine campagne quelques kilomètres plus loin !

La LGV Rhin-Rhône

La ligne à grande vitesse Rhin-Rhône est sur la bonne voie, du moins pour sa branche Est, les autres n'étant plus à l'ordre du jour. La Déclaration d'Utilité Publique pour une LGV de 189 km entre Genlis (Dijon) et Lutterbach (Mulhouse), avec raccordements au réseau existant, a en effet été prononcée le 25 janvier 2002. L'Avant-Projet Détaillé va être soumis à l'approbation ministérielle à la mi-2004, la maîtrise d'ouvrage étant confiée à Réseau Ferré de France (RFF). Le plan de financement est en cours d'élaboration afin de lancer les travaux en 2006 et d'obtenir une mise en service en 2011. Les régions concernées, Bourgogne, Franche-Comté, Alsace, ainsi que l'Union Européenne et la Confédération Hel-

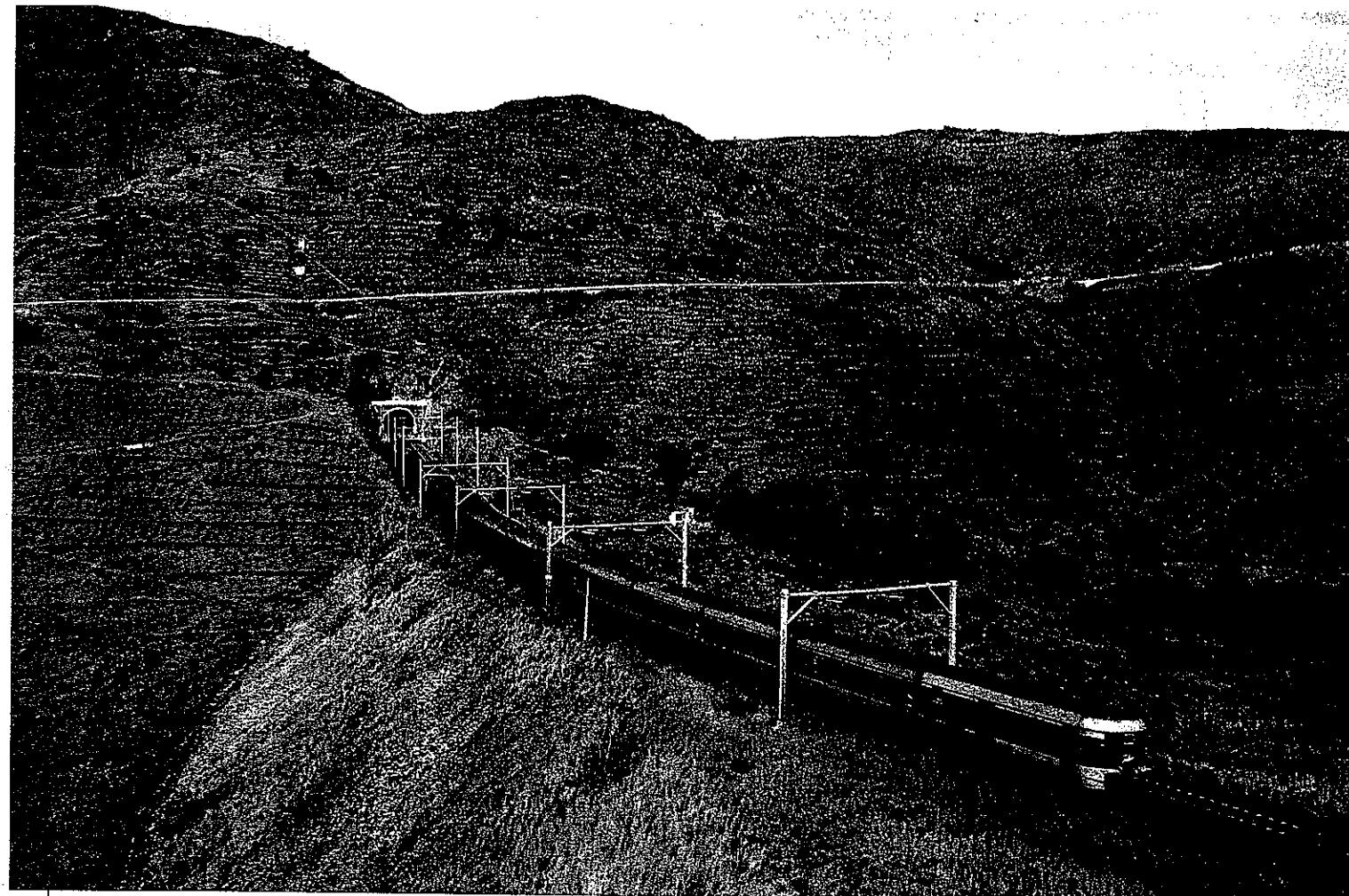
vétique, participeront à ce projet qui permettra à la fois des relations rapides radiales depuis Paris vers la Franche-Comté, le sud de l'Alsace et la Suisse alémanique et des liaisons transversales de l'Allemagne et l'est de la France vers Lyon, le sillon rhodanien et le littoral méditerranéen.

La liaison Lyon - Turin

D'un coût de 8 milliards d'euro pour la seule partie française, il s'agit là d'un projet de grande ampleur qui va faire l'objet d'une procédure spéciale de grand chantier ; une demande de soutien à l'Union Européenne qui a été faite le 5 novembre 2003. Cette relation sera mixte voyageurs/marchandises et comportera notamment un tunnel de base de 52 km entre la France et l'Italie. Pour le fret, l'accès se fera par les lignes existantes entrecoupées de tronçons neufs à construire. En trafic voyageurs, la ligne TGV sera réalisée de façon progressive.



Une dameuse Matisa sur la LGV Méditerranée en décembre 1999. On parle de... 2025 pour voir le prolongement de cette ligne vers Toulon et Nice. (Cliché P. Bazin)



En attendant la réalisation de la jonction Figueras - Perpignan par une ligne nouvelle à grande vitesse et écartement standard européen, ce sont des rames TALGO à écartement variable qui assurent les relations voyageurs internationales, comme ici le "Catalan Talgo" Barcelone - Montpellier de passage à Banyuls-sur-Mer en 2001. (Cliché P. Bazin)

En attendant, la modernisation de la ligne actuelle de la Maurienne va se poursuivre et 70 millions d'euro vont être engagés d'ici 2006 pour la mise en sécurité et l'agrandissement du tunnel actuel du Mont-Cenis ainsi que l'amélioration de la ligne Dijon - Modane.

Dans le même temps, des galeries de reconnaissance vont être réalisées, et le programme d'études du futur tunnel de base va être achevé, afin que l'Avant Projet Sommaire soit soumis à approbation. A noter qu'aucune date d'ouverture n'a été donnée !

Nîmes - Montpellier

Le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier est destiné notamment à désengorger la voie actuelle. Il s'agira d'une ligne mixte voyageurs/marchandises, assez facile à réaliser compte-tenu du relief plat de la région. La procédure de Déclaration d'Utilité Publique est en cours et les travaux devraient débuter en 2006 pour permettre une mise en service en 2011 ou 2011.

La LGV Provence-Alpes-Côte-d'Azur

Une ligne à grande vitesse en direction de Toulon et Nice est envisagée et a été inscrite

sur la carte des infrastructures à long terme (réalisation pour 2025). Un débat public devrait avoir lieu en 2005. Cette LGV permettra d'aller de Paris à Nice dans un temps compris entre 3h30 et 4h.

Perpignan - Figueras

L'accord franco-espagnol du 10 octobre 1995 prévoit la construction d'une ligne mixte à voie normale de 1,435 m entre Perpignan et Figueras avec raccordement au nouveau réseau espagnol de lignes à grande vitesse vers Barcelone et Madrid. Le projet a pris du retard, mais le traité de concession devrait être signé rapidement afin de permettre un lancement des travaux dans les meilleurs délais, la mise en service étant prévue en 2008. A cette date, Barcelone sera à 2h15 de Montpellier. En revanche, le maillon manquant entre Montpellier et Perpignan ne semble plus être à l'ordre du jour, du moins pour le moment. Celui-ci permettrait de relier Barcelone à Montpellier en 1h30 et Barcelone à Paris en 4h30.

Une LGV Sud-Europe-Atlantique

Le premier objectif de cette LGV est la réalisation d'une liaison Paris - Bordeaux effec-

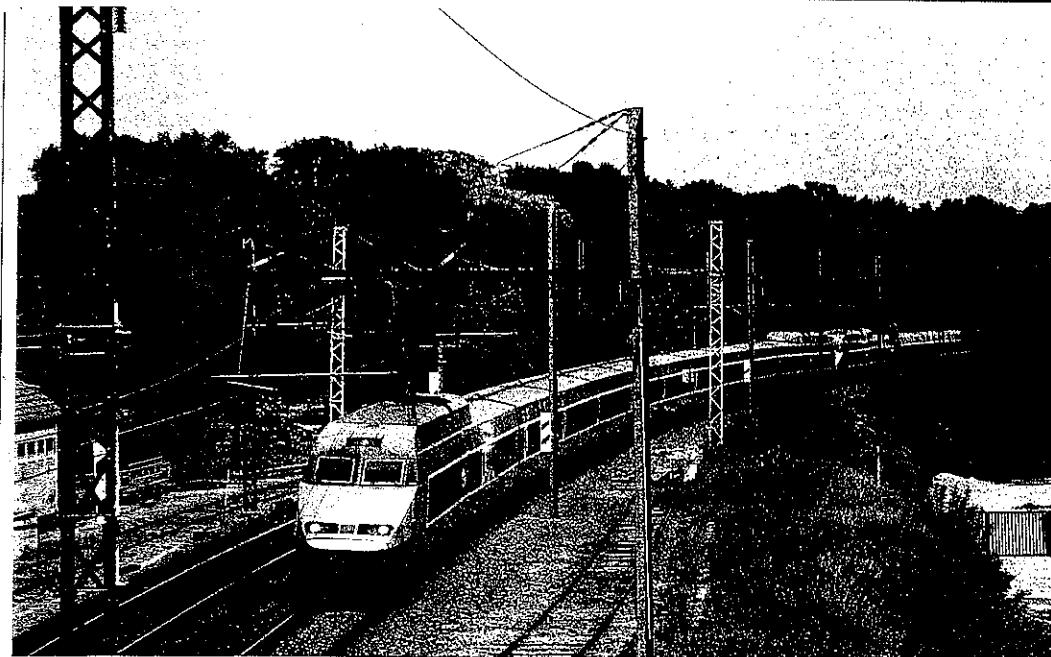
tuée à 100% sur une ligne à grande vitesse afin de doter le Sud-Ouest d'une liaison de qualité comparable à celle de l'axe Paris - Lyon - Marseille et de permettre la création d'un itinéraire performant vers l'Espagne.

Une première phase devrait débuter en 2008 avec le lancement des travaux entre Angoulême et Bordeaux pour une mise en service en 2012. La deuxième section, de Tours à Angoulême devrait être ouverte en 2014. Plus au sud, le prolongement vers l'Espagne fera l'objet d'un débat public en 2006 et un Groupement d'Intérêt Economique Européen vient d'être créé entre Réseau Ferré de France et son homologue espagnol GIF pour mener les études d'une ligne à grande vitesse entre Dax et Vitoria.

Quant à la LGV Bordeaux - Toulouse, elle a été inscrite sur la carte des infrastructures à réaliser à long terme, c'est-à-dire pas avant l'horizon 2025.

LGV Bretagne - Pays-de-la-Loire

Le CIADT a décidé la construction d'une ligne à grande vitesse de 225 km, entre Connerré (terminus de la branche du Mans de la LGV-Atlantique) et Rennes, dont le coût est estimé à 1,65 milliard d'euro. Cette liaison



Un TGV Paris - Bordeaux assuré par deux rames "Atlantique" en U.M. passe sur la ligne classique à Vivonne, au sud de Poitiers. C'est en 2014 que la section à grande vitesse Tours - Poitiers - Angoulême devrait supplanter la ligne classique. (Cliché P. Bazin)

Interconnexion TGV-Sud - Ile-de-France

Le contrat de plan 2000-2006 prévoit des aménagements de la ligne existante entre Massy et Valenton, afin de séparer au mieux les flux des TGV avec les trains de marchandises et les RER. Cependant, afin d'améliorer leurs relations avec le reste de la France et l'Europe, les élus de la façade Atlantique ont demandé la créa-

comportera une branche vers Nantes qui se raccordera sur la ligne actuelle au nord de Sablé-sur-Sarthe. Compte-tenu de la sinuosité de l'itinéraire classique actuel, le gain de temps sera important et Rennes ne sera plus qu'à 1h25 de Paris. En revanche, vers Nantes, les TGV ne mettront que 7 minutes de moins

qu'aujourd'hui, gain peu perceptible pour le voyageur.

Le "fuseau" du tracé de cette future LGV est retenu et les études de l'Avant Projet Sommaire sont en cours de finalisation. La Déclaration d'Utilité Publique est prévue en 2006 et le début des travaux en 2009.

tion d'une ligne à grande vitesse joignant les LGV Atlantique et Sud-Est.

Le CIADT a décidé de mener à bien les études correspondantes en vue d'un débat public et a inscrit ce projet au titre des infrastructures à long terme, sans aucune date de fixée pour sa réalisation.

Tracté par la BB 26210 "SYBIC", le train Corail Brive - Paris entre en gare de St Sulpice-Laurière. En attendant d'hypothétiques rames pendulaires — dont la mise en service a été reportée sine die — la section Vierzon - Argenton-sur-Creuse sera modernisée tandis que seront mises en service des rames Corail "Téoz" à supplément et réservation obligatoires.





Tracté par la BB 16007, ce train Rouen - Paris traverse la gare de Pont-Cardinet avant d'arriver à Paris-St Lazare. C'est ici qu'est prévue la réalisation d'un raccordement souterrain avec le RER "EOLE" en vue d'un prolongement vers Paris-Nord (Magenta) et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. Verra-t-on alors un service cadencé sur Paris - Rouen - Le Havre et des temps de parcours redescendant à 1h45 comme dans les années 70 ? (Cliché P. Bazin)

Les lignes classiques

Paris - Orléans - Limoges - Toulouse

La transformation de six rames de TGV-Atlantique pour la pendulation a été abandonnée car jugée complexe, coûteuse et d'une faible rentabilité, d'où de vives réactions de protestation de la part des élus locaux sur le trajet de la ligne. Mais en lieu et place, les travaux de modernisation de cet axe vont se poursuivre avec notamment la suppression de passages à niveau et des renouvellements de voie, afin d'autoriser la vitesse maximale de 200 km/h au-delà de Vierzon, jusqu'à Argenton-sur-Creuse. Cela devrait permettre aux trains Paris - Limoges de gagner quelques minutes.

Par ailleurs, le matériel roulant de type Corail-Téoz sera introduit à partir de la fin de l'année 2004. Mais là, on peut se demander s'il s'agit vraiment de modernisation, puisque la réservation y sera obligatoire et assortie d'un supplément. Cela ne peut être que préjudiciable aux relations régionales de cabotage assurées par les trains de la ligne, déjà en concurrence avec l'autoroute A20 qui vient d'être achevée.

Les lignes de Bretagne

En complément de la LGV jusqu'à Rennes, les lignes classiques vers Brest et Quimper vont être le théâtre d'importants travaux de modernisation. Ceux-ci permettront de pratiquer la vitesse maximale de 200 km/h, l'objectif étant d'effectuer les parcours Paris - Brest et Paris - Quimper en trois heures.

A l'ouest, la "LRNVS"

Cette abréviation pour le moins barbare signifie *Liaison Rapide Normandie-Vallée de la Seine*. Concrètement, il s'agit d'aménagements permettant d'améliorer la fluidité du trafic entre Paris et Mantes-la-Jolie, déjà en cours de réalisation. Le second volet concerne la création d'un raccordement avec la gare du RER-E d'Haussmann-Saint-Lazare pour que les trains en provenance de Normandie puissent accéder à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle via la nouvelle ligne actuellement à l'étude — mais qui ne fait pas partie de la liste du CIADT — entre Paris-Est et Charles-de-Gaulle. L'engagement des études de l'Avant Projet Sommaire de ce raccordement doit intervenir au début de l'année 2004.

A plus long terme, il est envisagé de construire une ligne nouvelle entre Achères et Mantes-la-Jolie, dont le tracé suivrait sensiblement celui de l'autoroute A13 et dont la fonction principale est le désengorgement de la ligne actuelle.

Les investissements dédiés au fret

Dans le domaine du transport des marchandises, cinq grands axes pour le fret, se présentant sous la forme de corridors où l'acheminant des marchandises serait prioritaire, ont été dégagés :

- un corridor nord-sud par Bordeaux,
- un corridor nord-sud par Lyon (magistrale "éco-fret"),
- un axe ouest-est Dunkerque - Lorraine,
- un axe ouest-est Le Havre - Amiens - Belgique/Allemagne,
- un axe ouest-est Nantes - Lyon et Lyon - Italie.

Le contournement ferroviaire de Lyon

La priorité est donnée au contournement ferroviaire Est. La

concertation sur les fuseaux de passage va avoir lieu au deuxième semestre 2004. Cette ligne sera essentiellement réservée aux trains de marchandises, mais il est également envisagé d'y faire rouler des trains de voyageurs régionaux afin d'améliorer la desserte de l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry.

Tours - Bordeaux

La réalisation de la ligne à grande Vitesse va avoir un effet bénéfique sur le trafic fret. La ligne classique va en effet se voir libérée de l'ensemble de son trafic TGV et sa fluidité retrouvée permettra d'y augmenter facilement et de façon importante le nombre de convois de marchandises et de liaisons voyageurs régionales.

A l'ouest, Port 2000

La modernisation et l'agrandissement du port du Havre (projet *Port 2000*) implique également l'amélioration de ses accès terrestres, notamment au niveau ferroviaire qui va bénéficier d'investissements de l'ordre de 100 millions d'euro.

Ceux-ci vont servir à l'électrification et à la modernisation de la ligne Motteville - Montérolier-Buchy, ce qui permettra d'éviter les installations étroites de Rouen et les encombrements chroniques des lignes de la banlieue parisienne. Il s'agit là du premier maillon d'un grand contournement nord de l'Ile-de-France pour lequel les études vont être réalisées, définissant les travaux à effectuer lors des étapes suivantes (probablement électrification et modernisation de l'axe Amiens - Reims - Chaumont - Culmont-Chalindrey).

Le fret, qui dispose à présent d'un parc moteur dédié comme cette série de BB 7200, va bénéficier de cinq "corridors" d'acheminement prioritaire à travers la France et se prolongeant vers les pays voisins comme la Belgique, l'Allemagne et l'Italie. (Cliché Jacques Andreu)



Les autres projets ferroviaires

Outre les infrastructures étudiées ci-dessus, deux autres projets vont concerner le rail.

D'une part, l'achèvement du tunnel autoroutier de Toulon va permettre de récupérer la voirie de surface pour développer les transports collectifs et tout particulièrement mener à bien la construction d'une ligne de tramway.

D'autre part, le CIADT se félicite du choix de l'Union Européenne d'implanter la nouvelle Agence Ferroviaire Européenne à Valenciennes avec un pôle d'appui à Lille.

Un nouveau type de financement

Tout cela a bien évidemment un coût et il faudra trouver les financements nécessaires, 20 milliards d'euro devant être engagés d'ici à 2012.

Le gouvernement a décidé de ne pas privatiser les sociétés d'autoroutes. A la place, le 1^{er} janvier 2005, une *Agence de Financement des Infrastructures de Transport* sera opérationnelle. Celle-ci recevra alors l'intégralité des dividendes provenant des sociétés autoroutières, auxquels s'ajouteront des dotations budgétaires. Pour la période 2004-2012, 7,5 milliards, dont 3,5 milliards provenant directement des sociétés d'autoroutes, devront être ainsi dégagés. En plus des dividendes, la redevance autoroutière supportée par les automobilistes et aujourd'hui affectée au budget général sera également réservée à l'Agence (montant cumulé jusqu'en 2012 estimé à 1,5 milliard d'euro). Enfin, d'autres pistes sont actuellement à l'étude, comme un péage pour les poids lourds et le recours à l'emprunt, ce dernier de façon limitée.

Oui mais...

La diminution des investissements routiers au profit des liaisons ferroviaires est incontestablement une bonne chose. On ne peut que se

réjouir de la construction de nouvelles lignes de TGV et du déblocage de fonds pour le trafic fret. Cependant, on constate tout de même plusieurs points négatifs.

Tout d'abord le réseau ferroviaire classique va être une nouvelle fois le parent pauvre en matière d'investissements. Sans avoir à construire de coûteuses lignes nouvelles, de nombreuses relations pourraient voir leur qualité de service largement améliorée par une simple modernisation des installations existantes, permettant notamment la pratique à grande échelle du 200 km/h, aussi bien pour les relations nationales que régionales.

De plus, le programme autoroutier, même allégé, prévoit des mises en chantier dès 2004 ou 2005, alors que les liaisons ferroviaires devront attendre plusieurs années supplémentaires. Et ces nouvelles autoroutes vont une nouvelle fois mettre à mal l'exploitation des voies ferrées classiques, en particulier les lignes transversales qui vont subir la vive concurrence d'autoroutes améliorées telles que Bordeaux - Lyon, Lyon - Saint-Etienne - Le Puy - Mende - Rodez - Albi - Toulouse, ou encore Grenoble - Gap. Et si on évoque la lutte contre l'effet de serre, la réalisation de nouvelles autoroutes ne semble pas être le moyen idéal pour y remédier !

Enfin, il ne faut pas oublier les considérations politiques. Le CIADT reprend en effet des décisions gouvernementales et les priorités actuelles pourront être facilement remises en cause à l'occasion des aléas des changements de majorité politique, le consensus dans le domaine des transports n'étant pas souvent de rigueur...

Pierre Bazin

Les infrastructures de transport non ferroviaires

Le CIADT ne concerne pas que le domaine des chemins de fer ; il définit également les programmes aériens, maritimes et autoroutiers à engager.

Dans le domaine aérien, l'abandon du projet d'un troisième aéroport parisien est confirmé et sera compensé par des aménagements à Beauvais (vols charters et compagnies à bas prix), Vatry et Châteauroux (avions cargos pour le fret). Le nouvel aéroport nantais, à Notre-Dame-des-Landes sera également construit.

Sur l'eau, les grands projets de transports sont au nombre de deux, l'un fluvial, l'autre maritime. Le premier concerne la décision de réaliser, dans le cadre des infrastructures à long terme, le canal Seine-Nord, au départ de Compiègne. Le second est, parmi les investissements en matière de transport envisagés, le moins coûteux et le plus facile à réaliser. Il s'agit des "autoroutes de la mer", c'est-à-dire des lignes de cabotage maritime longeant les côtes Atlantique et Méditerranéenne, et transportant les camions par bateaux. Les seuls aménagements relativement importants concernent les accès aux différents ports et la simplification des formalités douanières et administratives.

Pour ce qui est des autoroutes et des voies rapides, même allégé, le programme est tout de même important. Il est notamment question de doubler quelques autoroutes actuellement chargées (Amiens - Lille, Thionville - Metz-Nancy, Lyon - Saint-Etienne), de créer de nouvelles roadières autoroutières urbaines (Lyon, Arles, Bordeaux) et de réaliser des liaisons transversales (achèvement de l'A89 Bordeaux - Lyon et de l'A51 Grenoble - Gap-Sisteron, mise à deux fois deux voies de la RN88 de Saint-Etienne à Albi via Le Puy, Mende et Rodez ; et de la "Route Centre-Europe-Atlantique" Limoges - Montluçon - Mâcon/Chalon-sur-Saône).