

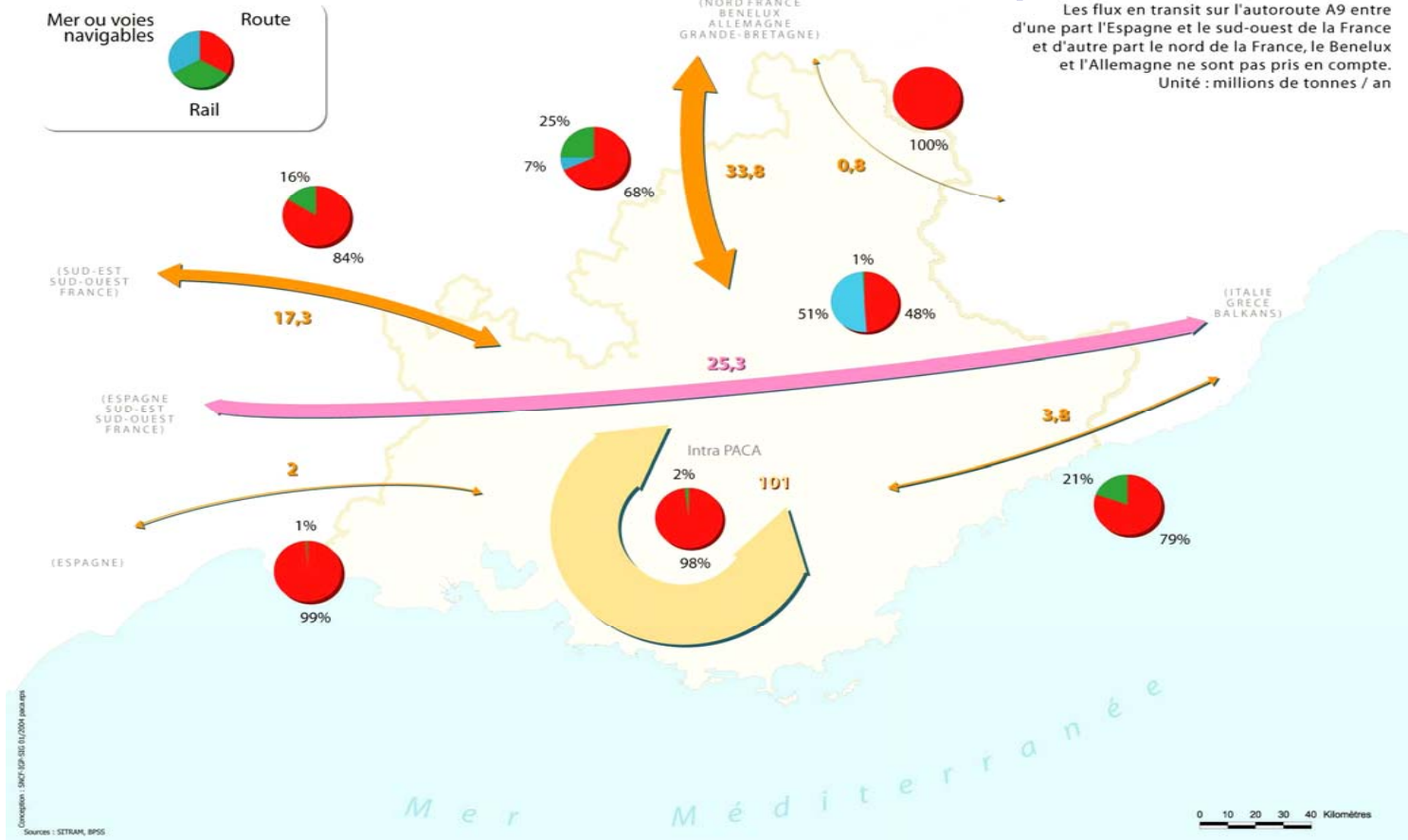
# Le transit de marchandises à travers la région PACA :

## Quels enjeux pour le transport ferroviaire ?

# Le transit de marchandises à travers PACA

- une préoccupation aujourd'hui : un trafic routier important
- un trafic qui devrait continuer à croître
- les autres modes peuvent contribuer à infléchir cette évolution, mais la LGV PACA aura un impact modéré

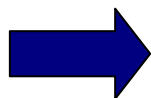
# Le transit n'est qu'une faible part du trafic marchandises vu par PACA



⇒ **184 millions de tonnes de marchandises dans la région (2001)**

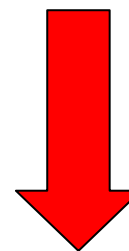
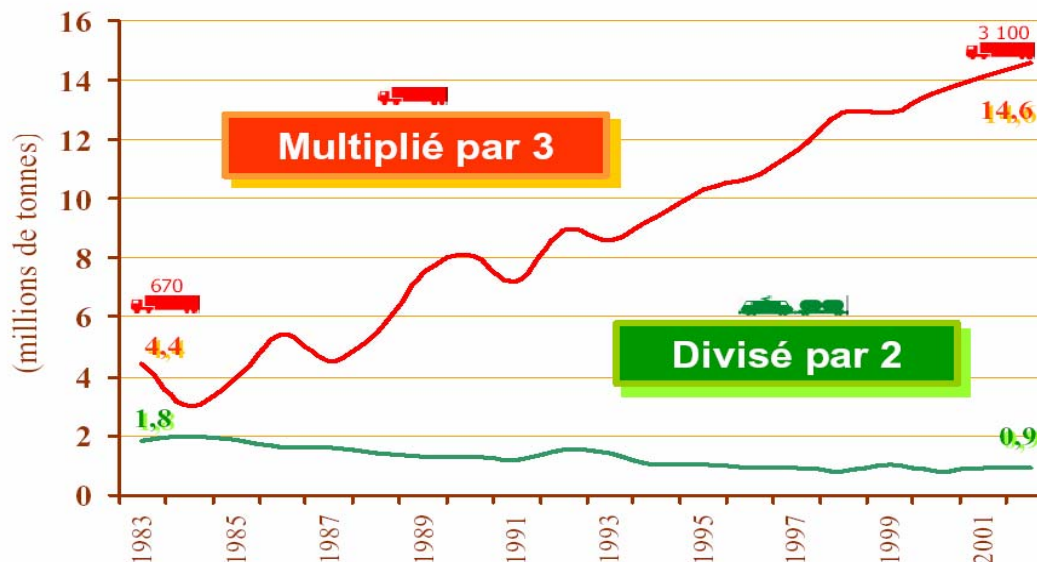
# Une évolution rapide des flux routiers

16 millions de tonnes par  
voie terrestre, 2 corridors



Le fer privilégie Modane  
La route privilégie Vintimille

EVOLUTION DES TRAFICS A VINTIMILLE



Plus de 3000 camions  
chaque jour à Vintimille  
(2/3 de transit)

On prévoit un doublement des flux de transit entre 2001 et 2020 : plus de 6000 PL par jour ?

# Le rôle minime du fer par le littoral dans le trafic de transit

## Aujourd'hui

- Moins de 10 trains par jour à Vintimille: 900 000 tonnes
- 80 % des flux émis par Fos Berre et concernent PACA

## Les causes :

- Faiblesse du réseau espagnol
- Un itinéraire par Modane beaucoup plus performant :  
90 % des flux de transit par fer

- La moitié du trafic de transit
- Compétitif sur les longues distances
- Aujourd'hui, 18 AR par semaine : une capacité annuelle de l'ordre de 400 000 camions
- De réelles perspectives de développement (aides nationales et européennes...)

## Comment éviter la croissance des poids lourds?

- Les modes maritimes et ferroviaires devront transporter un supplément supérieur à 2 000 PL/Jour.

- Sur les longues distances, le transport maritime est l'alternative naturelle:

2/3 du trafic à détourner = 6 à 7 navettes quotidiennes à créer entre Espagne + France et Italie.

# Quel rôle pour le transport ferroviaire ?

- Itinéraire privilégié via Modane, pour les gros marchés de l'Italie
- A court et moyen terme, l'itinéraire va être renforcé
- A plus long terme, la liaison Lyon-Turin doublera la capacité et améliorera encore les performances de l'itinéraire.



## Que peut apporter la LGV PACA ?

- La LGV PACA libèrera de la capacité sur la ligne classique, pour le TER et le fret de proximité.
- Une très faible partie du transit est intéressée par cet itinéraire
- Une éventuelle mixité de la ligne aurait un intérêt marginal pour un coût très élevé.



# O/D des PL à Vintimille

	Esp+Port	SW+LR	PACA W	PACA E	Total
Piém + Lomb + NE	28%	6%	7%	6%	48%
Ligurie	1%	1%	3%	7%	13%
Emilie R + Centre	11%	4%	4%	3%	21%
Est	6%	1%	1%	1%	9%
Sud	6%	1%	1%	1%	9%
Total	52%	13%	16%	19%	100%

# Transit : itinéraires actuels

	<b>Alpes</b>	<b>Vintimille</b>
<b>Route</b>	<b>10%</b>	<b>90%</b>
<b>Fer</b>	<b>90%</b>	<b>10%</b>

# PL : caractéristiques des itinéraires

Barcelone / Milan	Alpes Nord	Vintimille
Distance	1 006 km	979 km
Temps	+ 5 à 10%	
Péage	+ 30 à 50%	

Barcelone / Turin	Alpes Nord	Vintimille
Distance	878 km	954 km
Temps		+ 5 à 10%
Péage	+ 10 à 30%	

# Surcoût de la mixité

	LGV → Muy	Muy → Nice	Muy → Italie
Tunnel en +	+ 8 à 33 km	+ 5 km	+ 8 km
Surcoût €	+ 1 à 2,8 Md	+ 0,9 Md	+ 1,9 Md
Surcoût %	+40 à 110%	+ 40%	+ 40%

# Cabotage Arc Méd. aujourd'hui

Barcelone – Gênes	1 A/R / jour
Barcelone - Civitavecchia	2 A/R / semaine
Valence – Livourne	3 A/R / semaine
Valence – Civitavecchia	1 A/R / semaine
Valence – Salerne	2 A/R / semaine
Valence – Palerme	1 A/R / semaine
Toulon - Civitavecchia	3 A/R / semaine

## Un exemple théorique de services « Ro-Ro » en 2020

- 2 à 3 rotations/jour entre l'Espagne du Sud (Valence) et l'Italie du Nord (Gênes, Livourne)
- 2 rotations par semaines entre l'Espagne du Sud et l'Italie du Sud (Civitavecchia, Naples)
- 5 à 6 rotations quotidiennes entre l'Espagne du Nord (Barcelone) et l'Italie du Nord
- 4 rotations par semaines entre l'Espagne du Nord et l'Italie du Sud
- 2 rotations par semaines entre le Sud de la France (jusqu'à Marseille) et l'Italie du Sud
- 1 rotation par semaine entre l'Est de PACA (Toulon) et l'Italie du Sud