

Et si on saturait la ligne existante Lyon-Turin....

Conformément aux engagements franco-italiens du 29 janv. 2001 & 30 janv. 2012 (non respectés....)

TRANSPORT DE MARCHANDISES À TRAVERS LES ALPES

Mise à jour avril 2017



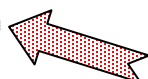
http://www.savoie.fr/include/viewFile.php?idtf=27934&path=67%2F27934_1493714884_Note-transport-marchandises-n-4-avril-2017.pdf

Postulat de départ :

Le report modal fer/route, a un rapport de 10/90 (9,5/90,5 en 2015 pour être précis) sur l'ensemble de l'arc alpin C français. (Alpes du Nord et Alpes du Sud)

La ligne ferroviaire existante (Mt-Cenis), qui transporte actuellement 3,5 Mt de fret marchandises, est en capacité de transporter « plus de 15 Mt » selon Telt (voir ci-dessous). **Et encore plus pour d'autres (entre 15 à 20 Mt)....**

Dossier de presse - Juin 2014 - page 21



FICHE 7

DATES ET CHIFFRES CLÉS

LE TRAFIC DES MARCHANDISES PAR LE RAIL SOUS LE TUNNEL DU FRÉJUS - MONT-CENIS

Actuel

Inférieur à 5 millions de tonnes par an (en raison, notamment, des travaux qui ont été menés dans le tunnel historique du Fréjus et des limites de circulation)

A l'horizon 2020
(estimation du trafic sans création de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin)

plus de 15 millions de tonnes par an
(fret + autoroute ferroviaire)

2

<http://www.alveo-corporate-site.com/projets/ltfmaj/wp-content/uploads/Dossier-de-presse-LTF-Juin-2014.pdf>

Si on fait le calcul sur le seul arc alpin A français (Mt-Blanc & Fréjus pour la route et Mt-Cenis pour le fer)

Pour la saturation du Mt-Cenis (selon Telt), **il faudrait mettre : 15 Mt - 3,5 Mt soit 11,5 Mt de plus qu'actuellement soit l'équivalent de : 11,5 Mt / 16t (par PL) = 718 750 PL.**

Sur l'arc alpin A, le trafic 2014 (Alpinfo) était de 21,7 Mt dont 3,3 Mt au Mt-Cenis pour le fer.

Si on mettait 15 Mt sur le fer, la route ne transporterait plus que 6,7 Mt.

Et on fermerait le Mt-Blanc aux PL.

Et on réduirait le trafic routier au Fréjus de : 666 527 PL (trafic 2014) x 16t/PL = 10,6 Mt - 6.7 Mt = 3,9 Mt. Soit l'équivalent de : 3,9 Mt / 16 t/PL = 243 750 PL

Et le fer représenterait : 15 / 21,7 = 69% du trafic de l'arc alpin A français.

Info Trafic Fréjus : 2014 = 666 527 PL – 2015 = 676 956 PL – 2016 = 706 443 PL – 2017 à fin octobre = 619 245 PL

Si on fait le calcul sur l'ensemble de l'arc alpin C français (Mt-Blanc, Fréjus & Vintimille pour la route et Vintimille + Mt-Cenis pour le fer)

Récapitulatif des données de trafic marchandises (en millions de tonnes)

	France/Italie		Suisse/Italie		Autriche/Italie	
	Route	Rail	Route	Rail	Route	Rail
2008	40,1	5,2	14,1	25,4	52,8	18,6
2009	35,6	2,7	13,4	20,8	42,6	18,8
2010	38,0	3,2	14,4	24,1	45,7	20,8
2011	38,6	3,5	14,4	25,7	45,9	20,9
2012	36,6	3,8	13,6	23,7	45,6	18,3
2013	36,1	3,7	12,8	25,2	45,3	18,7
2014	36,6	3,7	12,5	26,2	47,9	19,8
2015	37,6	3,6	12,0	26,9	*	*

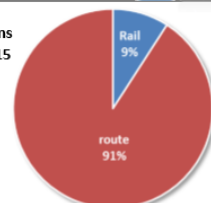
*Donnée Tarvisio non disponible



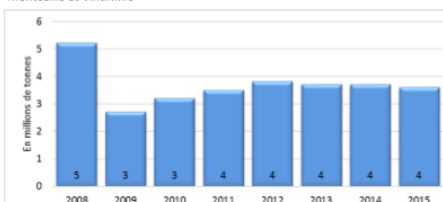
II. TRAFIC MARCHANDISES PAR ROUTE ET PAR RAIL

A. France/Italie

Part du rail et de la route dans le trafic marchandises en 2015

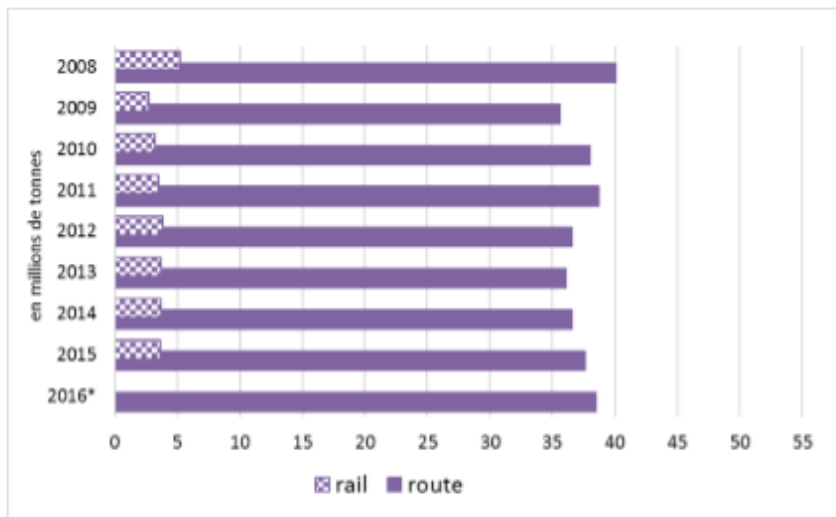


Volume de marchandises transporté par rail
Montcenis et Vintimille



- +5 % par an entre 2009 et 2015
- Stabilité depuis 2013

Volume de marchandises transporté par route et par rail entre la France et l'Italie



	Route	Rail
Vintimille	x	x
Montgenèvre	x	
MtCenis/Fréjus	x	x
Mont-Blanc	x	

Rail :

- 2 % entre 2014 et 2015
- +5 % par an entre 2009 et 2015

Route :

- +2 % entre 2015 et 2016
- +1 % en moyenne par an entre 2009 et 2016

* estimation pour le transport par la route – nc. pour le transport par rail

En 2015, sur l'ensemble de l'arc alpin C français, il a transité 37,6 Mt dont 3,6 Mt sur le rail (Vintimille et Mt-Cenis) ce qui représente $3,6/37,6 = 9,5\%$. On est bien dans la fourchette 10/90.

Si le tunnel ferroviaire du Mt-Cenis absorbait 15 Mt au lieu de 3,5 actuellement, la part du report modal passerait de 9,5 % à $15/37,6$ soit **39,8%**.

Actuellement nous avons des infrastructures en capacité de rééquilibrer le report modal fer/route à 40/60 sur l'ensemble de l'arc alpin C français.

Il ne manque que la volonté politique pour le faire.

- Et nous économiserions 26 Mds en valeur 2012 sans compter les pertes en terres agricoles de 1500 ha et les ressources hydrologiques de 60 à 125 Million m³/an. (Rapport Ecorys-Cowi 2006 page 47)
- Et l'objectif du Grenelle de l'Environnement de décembre 2009 serait largement atteint et ce bien avant l'heure : « faire évoluer la part modale du non-routier et non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022 »

L'objectif annoncé par Mr Du Mesnil de 30/70 (devant Commission du Contrôle Budgétaire UE du 20/04/2016) justifiant le projet Lyon-Turin pourrait être largement atteint, et de façon beaucoup plus rapide.

Et sans faire dépenser des milliards à l'Etat, et pour des projets plus utiles : l'entretien de l'existant et l'amélioration des transports du quotidien, etc

Un rappel des propos de Mr H. Du Mesnil du 22 janvier 2015 (Acteurs de l'économie – La tribune)

<http://acteursdeleconomie.latribune.fr/debats/grands-entretiens/2015-01-22/hubert-du-mesnil-le-lyon-turin-sera-un-outil-de-competitivite-pour-la-france.html>

Pour désengorger le trafic, et ainsi permettre de charger ailleurs les camions sur les trains, d'autres plateformes existent. Notamment celle d'Ambérieu (Ain), qui n'est pas utilisée. Pourtant, l'accord de Rome de 2012 impose aux deux Etats d'initier la dynamique de report modal. Dans cette logique, comprenez-vous que ce site ne soit pas encore exploité ?

Un appel d'offres est en cours pour désigner un opérateur. Les discussions se poursuivent depuis plusieurs années avec l'Italie. Nous n'avons pas voulu lancer cet appel tant que les travaux n'étaient pas terminés. Depuis, il y a des discussions pour faire aboutir cette concession. Mais cette dernière nécessite un financement public, c'est à dire des subventions afin qu'elle fonctionne et qu'elle soit économiquement à l'équilibre. Il faut donc se mettre d'accord avec l'Italie, la France et l'Europe. Il faut enclencher le processus. Il faut ouvrir le jeu de la concurrence.

Le grand tunnel ne fonctionnera pas si nous n'arrivons pas à mettre en place une autoroute ferroviaire plus efficace et plus longue.

La France a des projets plus importants que le Lyon-Turin

Le grand tunnel ne fonctionnera pas si nous n'arrivons pas à mettre en place une autoroute ferroviaire plus efficace et plus longue

Êtes-vous inquiet ?

Je ne dirai pas ce mot. Je mets mon espoir dans l'Europe. Elle joue un rôle déterminant dans cette affaire. L'élargissement de l'Union renforce le sens de cet itinéraire. Rappelons qu'elle finance 40 % du projet. L'Italie est très engagée dans ce projet. La France n'a pas le même intérêt que son voisin Alpin et l'Europe dans cette histoire. Elle est prise par ses priorités, et n'est donc pas autant passionnée par cette liaison que ses partenaires.

La France a des projets plus importants que le Lyon-Turin. Sauf que nous ne sommes pas seuls. Les deux autres partenaires ont beaucoup de volonté et mettent beaucoup d'argent. La France participe à hauteur de 25 % du financement alors que le projet se construit majoritairement dans l'Hexagone. Étant financé à ce point par l'Italie et l'Europe, j'estime que nous pouvons réaliser ce projet, même si celui-ci n'est pas la première priorité française.