






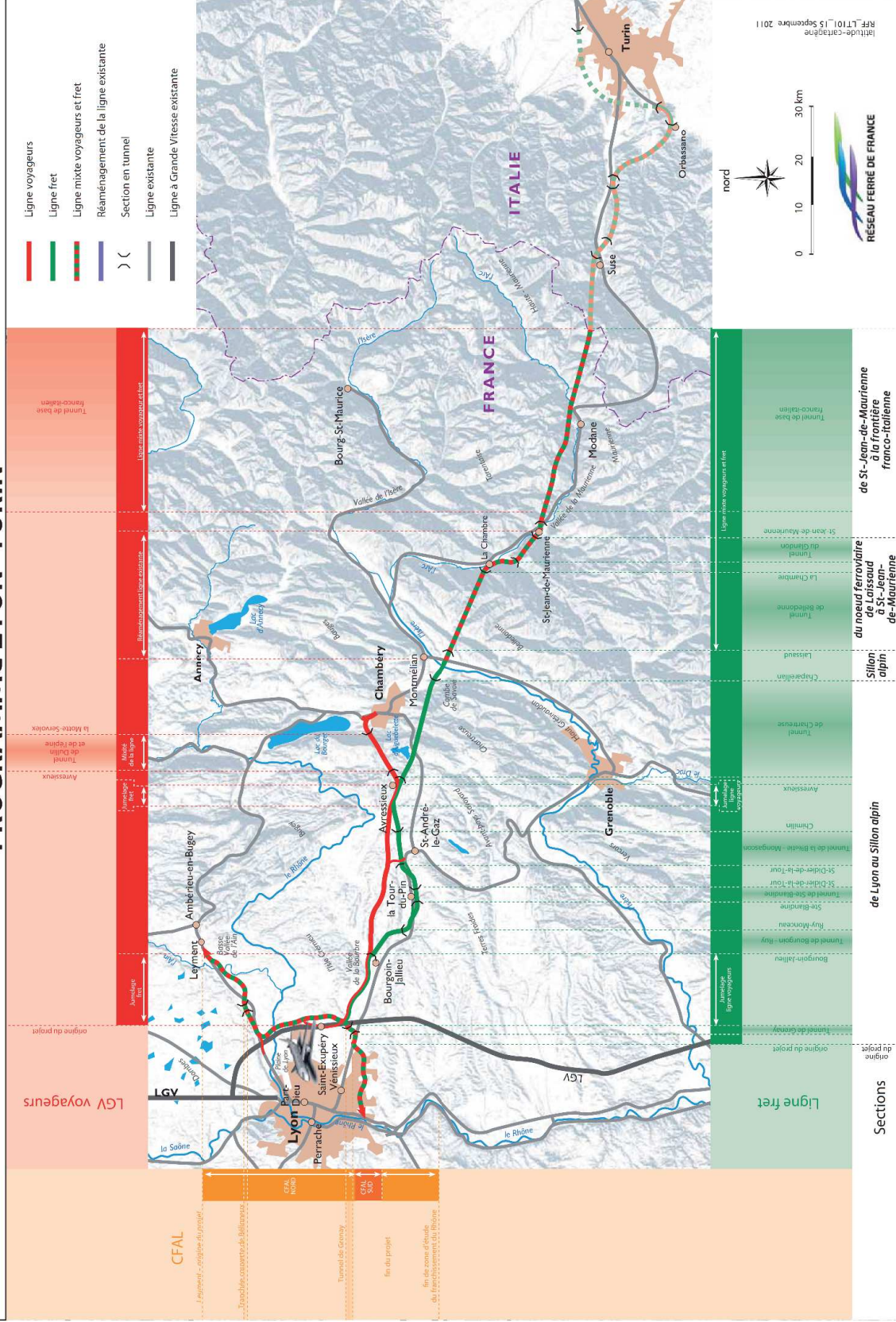


PROGRAMME LYON-TURIN

-  Ligne voyageurs
-  Ligne fret
-  Ligne mixte voyageurs et fret
-  Réaménagement de la ligne existante
-  Section en tunnel
-  Ligne existante
-  Ligne à Grande Vitesse existante



lat/litude-carthésienne
RFF_LT101_15 Septembre 2011

Lyon-Turin « *Il n'y a pas d'alternative* »

- Paris Milan en 4 heures au lieu de 7 heures ;
- La ligne ferroviaire existante est obsolète, il faut refaire tous les ponts, tous les tunnels,
- Le tunnel existant n'est pas en sécurité
- Remplacement d'une ligne de montagne inutilisable
- La ligne datant du XIX^{ème} siècle ne peut répondre au XXI^{ème} siècle;
- La ligne est saturée ;
- Ce n'est pas 26 milliards d'€ mais seulement 8,6 milliards d'€
- Des pentes rédhibitoires, la neige ...
- L'emploi, l'écologie, le service public ;
- Sortir un million de camions de la route
- Trains longs et 40% d'économie d'exploitation;
- Une ligne mixte fret/voyageurs ;
- Réduire la pollution dans les Alpes en réduisant de 3 millions tonnes les émissions éq CO2
- L'Europe paie 40%
- L'Italie paie 35% et la France ne paie que 25%
- LE Lyon-Turin donne de l'activité au BTP

Paris Milan en 4 heures au lieu de 7 heures

Hubert du Mesnil Président de TELT Lyon-Turin Ferroviaire

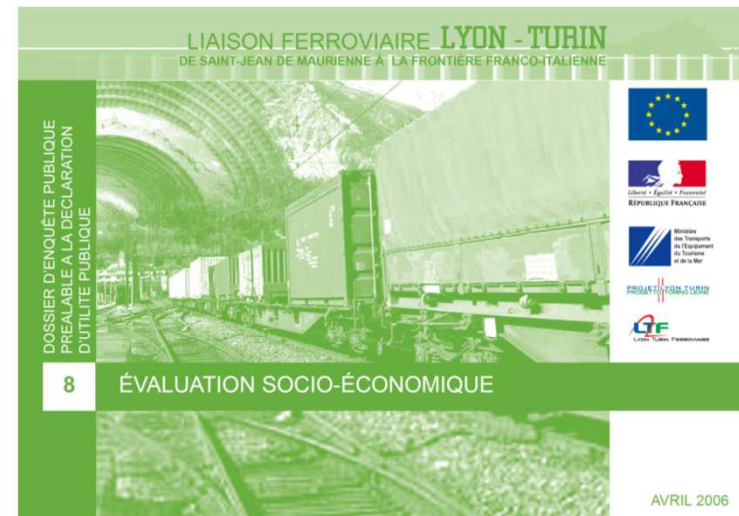
TORINO LIONE: 1h47 (oggi 4h)

MILANO PARIGI: 4h02 (oggi 7h)



Paris Milan en 4 heures au lieu de 7 heures

Enquête publique 2006 source LTF



Le projet de transport

Gains de temps de parcours voyageurs sur les autres relations

Temps de parcours minimum (sans arrêt)	RÉFÉRENCE 2017	PROJET 1 EN 2017	PROJET 2 EN 2017	PROJET 2 EN 2030	GAIN DE TEMPS ENTRE RÉF ET P2 EN 2030
Paris - Grenoble	2h46	2h46	2h36	2h36	0h10
Paris- Chambéry	2h40	2h40	2h12	2h12	0h28
Paris - Turin	4h45	4h03	3h34	3h17	1h11
Paris-Milan	5h30	4h48	4h19	4h02	1h28

Source: Études Approfondissements APS, LTF; RFF.

Paris Milan en 4 heures au lieu de 7 heures

Enquête publique 2006 source RFF Président H du Mesnil



DOSSIER D'ENQUÊTE
PRÉALABLE À LA DÉCLARATION
D'UTILITÉ PUBLIQUE
2012



2.2. LES PREVISIONS DE TRAFICS VOYAGEURS

> Le trafic international de voyageurs

Les gains de temps des différentes infrastructures constitutives du projet pris en compte pour la réalisation des bases d'offre de transport voyageurs, sont les suivants :

- Le tunnel de base : 43 mn ;
- La ligne mixte Lyon St Exupéry-Chambéry (ligne mixte Grenay-Avressieux et tunnel mixte Dullin-l'Épine) : 20 mn ;
- La LGV Lyon-Chambéry (ligne à grande vitesse Grenay-Avressieux et tunnel mixte Dullin-L'Épine) : 30 mn (soit un gain supplémentaire de 6 minutes par rapport à l'opération soumise à l'enquête) ;
- Le 2^{ème} tube du tunnel de Belledonne : 17 minutes.

> Les temps de parcours sur les principales origines – destinations pris en compte sont les suivants :

	Référence 2020	Projet 2020	Projet 2025	Projet 2030	Projet 2035	Gain de temps Référence / Projet 2035
Lyon - Turin	3h22	2h48	2h04	1h48	1h42	1h40
Paris - Turin	4h50	4h29	3h46	3h29	3h23	1h27
Paris - Milan	5h41	5h20	4h37	4h20	4h14	1h27

Temps de parcours voyageurs internationaux

Paris Milan en 4 heures au lieu de 7 heures

Hubert du Mesnil Président de TELT Lyon-Turin Ferroviaire



La ligne ferroviaire existante est obsolète



Réalisation du Lyon-Turin

TELT RÉPOND À VOS QUESTIONS !



Comme tout grand projet d'envergure, la réalisation du Lyon-Turin génère des interrogations. Investissement, utilité de la ligne ferroviaire, impact environnemental, desserte du territoire... TELT répond point par point sur le Lyon-Turin.

CE QUE VOUS ENTENDEZ

La capacité de la ligne existante est suffisante, avec 120 trains de marchandise par jour dans les deux sens!

X FAUX

Cette configuration ne tient pas compte des contraintes liées à l'obsolescence de la ligne qui interdisent notamment le croisement de trains de voyageurs et de marchandises dans le tunnel.

La ligne ferroviaire existante est obsolète

M. Hubert du Mesnil
Président de Lyon-Turin Ferroviaire
Audition de la commission
des affaires européennes
Le 22 octobre 2013

§§§§§§§§§§

.....

La ligne ferroviaire existante est obsolète



La ligne ferroviaire existante est obsolète



RESEAU FERRÉ DE FRANCE

notre entreprise
le réseau
services et produits
développement durable
emploi
médiathèque

investisseurs
fournisseurs
presse

textes de référence
français
textes de référence
européens
publications
liens utiles
vidéos

bilans LOTI
bulletins officiels
document de référence
du réseau
missions de Réseau
Ferré de France
péages
sécurité

terence français > bulletins officiels > 2005 > BO n°5 - Janvier 2005 > Déclaration de projet pour l'opération de modernisation du tunnel de Frejus

••• Déclaration de projet pour l'opération de modernisation du tunnel de Frejus Mont-Cenis

Les travaux de **modernisation** envisagés permettront de :

- **supprimer la contrainte liée au gabarit actuel qui limite le volume des containers utilisés tant pour le transport combiné que pour l'Autoroute Ferroviaire Alpine ;**
- **augmenter la capacité de transit offerte par la ligne.**

De plus, suite à l'accident du tunnel routier du Mont-Blanc du 24 mars 1999 et dans le cadre d'un programme de renforcement de la sécurité dans les tunnels ferroviaires, les Etats français et italien ont décidé de profiter des travaux de modernisation pour renforcer la sécurité dans le tunnel du Fréjus. Pour ce faire, un programme d'équipement commun a été validé par le comité permanent binational de suivi de l'autoroute ferroviaire et du tunnel du Fréjus qui réunit notamment les autorités compétentes en matière de sécurité.

La modernisation de la ligne historique dans la vallée de la Maurienne est à la fois un préalable et un complément indispensable à la réalisation de la nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin, qui permettra d'abord de capter une part croissante des trafics fret transalpins jusqu'à la mise en service de la future ligne, puis constituera un itinéraire performant complémentaire à la nouvelle ligne.

Le dossier d'avant-projet (AVP) pour les travaux de modernisation du tunnel ferroviaire du Fréjus a été approuvé par le conseil d'administration de RFF lors de sa séance du 10 juin 2004.

2. Objectifs d'intérêt général

L'opération s'inscrit dans le cadre d'une **politique de rééquilibrage modal de l'acheminement du Fret en faveur du rail** et d'amélioration de la sécurité des tunnels ferroviaires et répond à plusieurs objectifs :

- mettre en service **une desserte cadencée des navettes de l'Autoroute Ferroviaire Alpine,**

La ligne ferroviaire existante est obsolète

- autoriser la prise en charge par l'Autoroute Ferroviaire Alpine d'environ 80 % du parc de camions existant,
- permettre l'acheminement des grands containers sur l'axe Nord - Italie,
- équiper le tunnel ferroviaire du Fréjus d'équipements de sécurité,
- réduire la pollution atmosphérique d'origine routière, ou au moins compenser l'évolution du trafic futur,
- améliorer la sécurité des circulations ferroviaires empruntant le tunnel du Fréjus,
- favoriser le report d'une partie du trafic routier sur le rail et ainsi améliorer la sécurité des transports de marchandises.

3. Adéquation du Projet à ces objectifs

Afin de répondre aux objectifs précédemment évoqués, le projet de modernisation du tunnel du Fréjus comporte trois volets principaux :

- la mise au gabarit GB1 de l'ouvrage par abaissement du plan de roulement de la plate-forme actuelle, rapprochement des deux voies (diminution de l'entraxe) et recentrage dans l'ouvrage ;
- le renforcement de la sécurité, qui repose essentiellement sur :
 - la création de niches pour implantation des équipements techniques,
 - la création de cheminement piéton,
 - l'éclairage de sécurité du tunnel,
 - des moyens de télécommunications,
 - le réseau hydraulique anti-incendie,
 - la plate-forme d'accès au tunnel.

Tous ces équipements émanent du comité permanent binational du tunnel du Fréjus qui réunit notamment les autorités compétentes en matière de sécurité.

La modernisation de la signalisation par un nouveau bloc automatique entre les gares de Bardonnèche et Modane. Ces trois volets principaux s'accompagnent de la régénération des maçonneries et de la création d'une ventilation chantier. Cette dernière sera réalisée par la création d'une galerie de 56 m à partir de la RD 216 et par la mise en place de deux ventilateurs de 4 m.

II. CONCLUSION DE L'ENQUETE PUBLIQUE ET CONDITIONS DE POURSUITE DU PROJET

A l'issue de l'enquête publique, qui s'est déroulée du 11 février au 15 mars 2004 inclus, le commissaire enquêteur a remis dans son rapport du 9 avril 2004 un avis favorable au projet de modernisation du tunnel du Fréjus et travaux connexes. Il y est notamment mentionné que ce projet permettra d'accompagner la montée en puissance de l'Autoroute Ferroviaire Alpine, préambule essentiel et primordial à la création de la future ligne Lyon-Turin.

Aussi, et suite à l'avis favorable du commissaire enquêteur, Réseau ferré de France a décidé le 10 juin 2004 de réaliser le projet conformément au dossier présenté à l'enquête publique.

La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture de Savoie et au Bulletin Officiel de Réseau ferré de France consultable sur son site Internet (<http://www.rff.fr/>).

Fait à Paris, le 17 décembre 2004

SIGNE :

Jean-Pierre DUPORT

La ligne ferroviaire existante est obsolète



TUNNEL DU MONT-CENIS - FRÉJUS : UNE MODERNISATION FERROVIAIRE STRATÉGIQUE

LES TRAVAUX DE MODERNISATION DU TUNNEL FERROVIAIRE DU MONT-CENIS – FRÉJUS S'INSCRIVENT DANS LE CADRE DE LA MODERNISATION ET DE LA MISE AU GRAND GABARIT FRET DE 19 TUNNELS SUR UN ITINÉRAIRE ALLANT DE DIJON À TURIN VIA MODANE. CET AXE STRATÉGIQUE PARTICIPE AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSIT MARCHANDISE ENTRE L'EUROPE DU NORD, LA FRANCE ET L'ITALIE ET PERMET DE RELIER L'ESPAGNE À LA HONGRIE EN PASSANT PAR LA FRANCE ET LA SLOVÉNIE.

UN PÉRI D'HISTOIRE
Le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis relie la France à l'Italie. Il a été construit en 1858 et est aujourd'hui l'un des tunnels les plus anciens d'Europe. Il est inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO.

UNE CONSTRUCTION
Le tunnel a été construit en 1858 et est aujourd'hui l'un des tunnels les plus anciens d'Europe. Il est inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO.

UN ENVIRONNEMENT
Le tunnel est situé dans une zone protégée et est inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO.

74 | TRAVAUX N° 865 | OCTOBRE 2009

LES TRAVAUX DE MODERNISATION DU TUNNEL FERROVIAIRE DU MONT-CENIS – FRÉJUS S'INSCRIVENT DANS LE CADRE DE LA MODERNISATION ET DE LA MISE AU GRAND GABARIT FRET DE 19 TUNNELS SUR UN ITINÉRAIRE ALLANT DE DIJON À TURIN VIA MODANE. CET AXE STRATÉGIQUE PARTICIPE AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSIT MARCHANDISE ENTRE L'EUROPE DU NORD, LA FRANCE ET L'ITALIE ET PERMET DE RELIER L'ESPAGNE À LA HONGRIE EN PASSANT PAR LA FRANCE ET LA SLOVÉNIE.

La ligne ferroviaire existante est obsolète

L'Officiel
des transporteurs

Par Carine Sai

14/06/2012

AFA : "la mise au gabarit GB1 du tunnel du Fréjus nous ouvre un marché 5 à 8 fois plus important"

Avec la fin des travaux de mise au gabarit GB1 du tunnel de Fréjus, l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) devrait monter en puissance. L'avis de Thierry Le Guilloux, dg de Lorry Rail, chargé des autoroutes ferroviaires au sein de Geodis.

L'Officiel des Transporteurs : l'ouverture au GB1 du tunnel du Fréjus est une bonne nouvelle pour l'Autoroute ferroviaire alpine (AFA) ?

Thierry Le Guilloux : "Oui, désormais nous pouvons charger n'importe quelle semi-remorque à 4 mètres de haut, ce que nous voyons sur les routes et le train. Précédemment, le gabarit au Mont-Cenis était trop restrictif, seuls les citernes et quelques camions moins hauts pouvaient être chargés. Ce que nous attendions depuis des années, c'était la fin des travaux dans ce tunnel, essentiels par rapport à ceux en amont et en aval pour permettre le passage de ces gabarits GB1. Le problème était de finir les travaux de mise au gabarit des tunnels. Ils sont terminés depuis un moment mais après, de longues discussions sont intervenues entre les gestionnaires d'infrastructures français et italiens pour effectuer des travaux complémentaires. Ce qui a retardé l'ouverture au 4 juin 2012.

Quel impact cette ouverture devrait-elle avoir sur l'activité ?

Elle nous ouvre un marché beaucoup plus large que précédemment. Auparavant, nous chargions essentiellement de la citerne, c'est-à-dire un segment qui ne représente que 5% à 6% des trafics transalpins. Maintenant, nous nous adressons à un marché cinq à huit fois plus important. Cela nous permettra d'augmenter le taux de remplissage des

Le tunnel existant n'est pas en sécurité

Question de M. J.P. VIAL

à M. Cuvillier

Secrétaire d'Etat

chargé des transports

Juillet 2012

§§§§§§§§

.....

Le tunnel existant n'est pas en sécurité

3. Adéquation du Projet à ces objectifs

Afin de répondre aux objectifs précédemment évoqués, le projet de modernisation du tunnel du Fréjus comporte trois volets principaux :

- la mise au gabarit GB1 de l'ouvrage par abaissement du plan de roulement de la plate-forme actuelle, rapprochement des deux voies (diminution de l'entraxe) et recentrage dans l'ouvrage ;
- le renforcement de la sécurité, qui repose essentiellement sur :
 - la création de niches pour implantation des équipements techniques,
 - la création de cheminement piéton,
 - l'éclairage de sécurité du tunnel,
 - des moyens de télécommunications,
 - le réseau hydraulique anti-incendie,
 - la plate-forme d'accès au tunnel.

Le tunnel existant n'est pas en sécurité

M. Cuvillier

Secrétaire d'Etat

chargé des transports

conteste les problèmes

de sécurité

Juillet 2012

§§§§§§§§

Le tunnel existant n'est pas en sécurité

2006

M. LENNOZ / RFF

conteste les problèmes
de sécurité

§§§§§§§§

Ce n'est pas 26 milliards d'€ mais
seulement 8,6 milliards d'€



Ce n'est pas 26 milliards d'€ mais
seulement 8,6 milliards d'€



Ce n'est pas 26 milliards d'€ mais
seulement 8,6 milliards d'€

Décret n° 2003-1399 du 31 décembre 2003 portant publication de l'acc...

[http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORF'](http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORF)

TITRE Ier
DISPOSITIONS GÉNÉRALES
Article 1er
Objet

Les Gouvernements français et italien s'engagent par le présent accord à construire ou à faire construire les ouvrages de la partie commune franco-italienne, nécessaires à la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire mixte marchandises-voyageurs entre Lyon et Turin et dont la mise en service devrait intervenir à la date de saturation des ouvrages existants.

Ce n'est pas 26 milliards d'€ mais seulement 8,6 milliards d'€

Article 4

Partie commune franco-italienne

La partie commune franco-italienne de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin est composée, suivant le plan figurant en annexe I au présent Accord (cette annexe faisant partie intégrante du présent Accord) :

- a) En France, d'une section de 33 kilomètres environ franchissant le massif de Belledonne et comprenant les tunnels à double tube de Belledonne et du Glandon ;
- b) D'un tunnel à double tube de 57 kilomètres environ entre Saint-Jean-de-Maurienne, en France, et Suse-Bussoleno, en Italie, creusé dans les Alpes, sur les territoires français et italien et incluant trois sites de sécurité à La Praz, Modane et Clarea ;
- c) D'une section à l'air libre d'environ 3 kilomètres en territoire italien à Suse ;
- d) D'un tunnel à double tube d'environ 19,5 kilomètres situé sur le territoire italien entre Suse et Chiusa S. Michele ;
- e) En France et en Italie, des ouvrages de raccordement à la ligne historique ;
- f) Ainsi que des ouvrages annexes (gares, installations électriques, etc.) nécessaires à l'exploitation ferroviaire et de ceux dont les Parties conviendraient ultérieurement qu'ils doivent être inclus dans cette partie commune franco-italienne.

Ces ouvrages seront réalisés en plusieurs phases fonctionnelles.

Dans une première phase, objet du présent Accord, sera réalisée la section transfrontalière, incluant les gares de Saint-Jean-de-Maurienne et de Suse, ainsi que les raccordements aux lignes actuelles conformément au plan annexé.

Ce n'est pas 26 milliards d'€ mais seulement 8,6 milliards d'€

NUOVA LINEA FERROVIARIA TORINO – LIONE.
SEZIONE INTERNAZIONALE – PARTE COMUNE ITALO-FRANCESE –
SEZIONE TRANSFRONTALIERA.
(CUP C11J05000030001)
AUTORIZZAZIONE ALLA REALIZZAZIONE PER LOTTI COSTRUTTIVI E ALL'AVVIO
DEL 1° E DEL 2° LOTTO COSTRUTTIVO

IL CIPE

VISTO il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;

- che la sezione transfrontaliera è stata articolata nei seguenti 5 Lotti costruttivi:

Lotto costruttivo	Importo Totale	Importo (M€) Quota Italia	Importo (M€) Quota Francia
1° Lotto costruttivo: Tunnel di base 1^ Fase A	4.492,64	2.563,70	1.928,94
2° Lotto costruttivo: Opere all'aperto Francia	568,08	328,92	239,16
3° Lotto costruttivo: Tunnel di base (Completamento)	2.200,90	1.274,32	926,58
4° Lotto costruttivo: Opere all'aperto Italia	654,32	414,68	239,64
5° Lotto costruttivo: Attrezzaggio tecnologico	1.714,30	992,58	721,72
Costo complessivo (valuta corrente)	9.630,25	5.574,21	4.056,04

- che la relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riporta in allegato, per ciascuno dei suddetti Lotti costruttivi, la descrizione degli interventi previsti, il cronoprogramma dei lavori e i connessi fabbisogni finanziari annuali;

Ce n'est pas 26 milliards d'€ mais seulement 8,6 milliards d'€



Enquête publique 2012 RFF
Président H. du Mesnil

Coûts d'investissement

Les coûts d'investissements en infrastructure sont présentés dans le tableau suivant.

Lignes	Coût
Lignes d'accès côté français	11 378
CFAL (part concernée par les trafics transalpins) ²	997
Grenay - Chambéry par Dullin L'Épine	4 145
1er tube Chartreuse et belledonne	2 952
2ème tube Chartreuse et belledonne	2 129
Travaux LGV entre Grenay et Avressieux	1 155
Section internationale	10 480
Lignes d'accès côté italien	2 220
TOTAL	24 078

Coûts d'investissement (M€ CE 2009)

Réduire la pollution dans les Alpes en diminuant de 3 millions tonnes les émissions éq CO2

www.telt-sas.com/fr/mission-fr/

150%

!lt 3 millions de tonnes →

ENVIRONNEMENT

Un des défis majeurs sur l'ensemble de l'arc alpin est de maîtriser le trafic de transit routier et de promouvoir des transports alternatifs à la route. Le trafic de fret transalpin a plus que doublé pendant les 30 dernières années. La prépondérance du transport routier demeure marquée par rapport au transport ferroviaire. Les passages routiers à travers les Alpes étant peu nombreux, la croissance du trafic se traduit par une concentration des poids lourds dans quelques vallées qui assurent les passages internationaux, ce qui rend ce trafic peu supportable pour les populations concernées. Sans une politique active en faveur d'un transfert vers le rail, c'est la route qui continuera de supporter l'essentiel du trafic à la frontière franco-italienne. Le report modal de la route vers le rail est fondamental dans le cadre de la stratégie européenne de réduction des gaz à effet de serre. Selon l'Analyse Coûts-Bénéfices (ACB) menée sur le projet, la construction de la nouvelle ligne permettra de réduire d'environ 3 millions de tonnes d'équivalent CO2 par an les émissions de gaz à effet de serre, soit celles d'une ville de 300.000 habitants. Ceci sera obtenu grâce au transfert d'environ un million de camions de la route vers le rail.

mardi 11 septembre 2018

Réduire la pollution dans les Alpes en diminuant de 3 millions tonnes les émissions éq CO2

2,5 Millions de tonnes de CO2 en moins grâce au Corridor Méditerranéen

Une réduction de 175 millions de tonnes de Co2 d'ici 2080 grâce au report modal du trafic de fret. C'est le chiffre qui a été donné lors du X Forum pour le **Corridor Méditerranéen**, le rendez-vous organisé par la Commission européenne, le 15 juin à Bruxelles avec la participation des pays concernés par la liaison.

Le coordinateur européen, Laurens Jan Brinkhorst, préside le forum qui se réunit deux fois par an pour faire le point sur l'avancement des projets du réseau TEN-T. Mario Virano, directeur général de TELT, Maurizio Bufalini, Directeur de la division technique, Alessandro Jannetti, le Directeur administration et finances et le Marco Menna, Responsable des relations institutionnelles représentaient TELT.

La session de mi-juin était consacrée à l'impact économique et environnemental du Corridor méditerranéen et aux éventuelles conséquences des changements climatiques sur l'infrastructure, en particulier le long de la côte espagnole, et leur impact sur la conception des ouvrages.

Le réseau TEN-T joue un rôle fondamental dans la lutte contre la pollution : il suffit de penser que – comme cela a été démontré par l'étude de Pricewatersouse & Coopers présentée à Bruxelles – le Lyon-Turin engendrera une réduction de 85 millions de tonnes de Co2 en 70 ans, ceci équivaut à 350 millions d'euros par an. Cette baisse de Co2

épond à vos questions →

LES ARTICLES RÉCENTS

- Publication de l'avis de marché pour le suivi environnemental
- Antonio Tajani visite les chantiers du Lyon-Turin
- Chiomonte: la maintenance du chantier est en cours
- Un soutien unanime des élus du territoire
- A SMLP, Federica a dépassé la mi-parcours

Tweets by telt_tunnel

mardi 11 septembre 2018

Réduire la pollution dans les Alpes en diminuant de 3 millions tonnes les émissions éq CO2

4.5.1.3. Données agrégées de niveau 1

Description (selon la nature du véhicule et le type de transport effectué avec indication de la [des] sources[s] d'énergie utilisée[s])	Taux d'émission de CO ₂ e par unité transportée et par km
Véhicule utilitaire léger 3,5 tonnes PTAC - Express (plis, courses) - Gazole routier	1 945 g CO ₂ e / t.km
Véhicule utilitaire léger 3,5 tonnes PTAC - Express (colis) - Gazole routier	1 099 g CO ₂ e / t.km
Porteur 19 tonnes PTAC - Express - Gazole routier	341 g CO ₂ e / t.km
Ensemble articulé 40 tonnes PTR A - Messagerie - Gazole routier	180 g CO ₂ e / t.km
Porteur 19 tonnes PTAC - Messagerie - Gazole routier	341 g CO ₂ e / t.km
Ensemble articulé 40 tonnes PTR A - Messagerie (frigorigique) - Gazole routier/gazole non routier	183 g CO ₂ e / t.km
Porteur 19 tonnes PTAC - Messagerie (frigorigique) - Gazole routier/gazole non routier	311 g CO ₂ e / t.km
Porteur 7,5 tonnes PTAC - Marchandises diverses - Gazole routier	772 g CO ₂ e / t.km
Porteur 12 tonnes PTAC - Marchandises diverses - Gazole routier	421 g CO ₂ e / t.km
Ensemble articulé 26 tonnes PTR A - Grand volume - Gazole routier	161 g CO ₂ e / t.km
Ensemble articulé 35 tonnes PTR A - Porte-voitures - Gazole routier	195 g CO ₂ e / t.km
Ensemble articulé 40 tonnes PTR A - Marchandises diverses/longue distance - Gazole routier	86 g CO ₂ e / t.km
Ensemble articulé 40 tonnes PTR A - Marchandises diverses/régional - Gazole routier	85 g CO ₂ e / t.km

Info
GES
transport

Information GES des prestations de transport
Application de l'article L. 1431-3 du code des transports
Guide méthodologique
Mars 2018
Version actualisée suite à l'article 67 de la loi n° 2015-992

Ministère de la Transition Écologique et Solidaire
www.ecologie.solidaire.gouv.fr

Calculer la réduction éq CO2

Distance Lyon-Turin = 300 km (283 km arrondi à 300 km)

Charge moyenne utile par PL = 16 tonnes

- Conseil National Routier = 16 tonnes en moyenne par camion
- Enquête publique LTF 2006 = 16,2 t (pages 58 & 60, chapitre 8, évaluation socio-économique)
- Suisse ; charge semi-remorque: 13,7t (page 15 rapport sur le transfert du trafic de nov 2017)

CO2 par kilomètre par PL

- - 86 g par tonne transportée, par km, PL de 40 tonnes articulés
(Tableau 19 guide méthodologique page 78)
- - 1,376 kg par PL par km pour une charge moyenne de 16 tonnes
(16 tonnes X 86g)
- **CO2 par PL chargé à 16 tonnes en moyenne sur 300 km**
1,376 kg x 300 km = **412,8 Kg de CO2**

Calculer la réduction éq CO2

- Réduction tonnes CO2 pour 600 000 poids lourds reportés sur le rail: **412,8 kg CO2 X 600 000 = 247 680 tonnes CO2/an**
- Réduction tonnes CO2 pour 700 000 poids lourds reportés sur le rail: **412,8 kg CO2 X 700 000 = 288 960 tonnes CO2/an**
- Réduction tonnes CO2 pour 1 000 000 poids lourds reportés sur le rail: **412,8 kg CO2 X 1.000.000 = 412 800 tonnes CO2/an**

ON EST TRÈS LOIN DES 3 MILLIONS DE TONNES ANNONCÉES