

FRET FERROVIAIRE

Relancer l'activité sur le réseau
existant

Une proposition concrète



Les Amis
de la Terre
France

FRET FERROVIAIRE

Sortir le poids lourds de la route
entre la région Lyonnaise et l'Italie

Les reporter sur le rail

C'est possible et compétitif

Faisons-le maintenant

Fédérer tous les acteurs du transports

- Routiers,**
- Cheminots,**
- Chargeurs,**
- Populations des vallées alpines,**
- Associations santé publique**
- Associations environnements,**
- Contribuables ...**

**La ligne ferroviaire
pour le fret existe
entre
Ambérieu et Modane puis
l'Italie**



COMPARAISON

Conditions d'exploitation identiques
 au Gothard alt. 1150m – Brenner alt. 1370m,
 Neige, pentes, construction, longueur des rames ...

**On peut transporter 28 remorques par rame,
 sur wagons pocket sans motrice de pousse**

Source : <https://www.youtube.com/watch?v=4koatJdnMNQ> Voir à 10 minutes 50
 Source : <https://www.youtube.com/watch?v=ianZCLBxSB8> Voir à 54 secondes



Autriche / Brenner



Suisse / Goshenen Gothard

Fret : Déclin en France / Croissance CH - AU

Trafic marchandises total à travers les Alpes (interne+import+export+transit)

Alpines par rail à Vienne	2000							2010							2013							2014						
	Route 1000	Route+ Rail t(mio)	Total t(mio)	WAC t(mio)	TCNA t(mio)	AR t(mio)	AR	Route 1000	Route+ Rail t(mio)	Total t(mio)	WAC t(mio)	TCNA t(mio)	AR t(mio)	AR	Route 1000	Route+ Rail t(mio)	Total t(mio)	WAC t(mio)	TCNA t(mio)	AR t(mio)	AR	Route 1000	Route+ Rail t(mio)	Total t(mio)	WAC t(mio)	TCNA t(mio)	AR t(mio)	AR
France	1061	13.7	14.5	0.8	0.8	0.0		1338	17.8	18.0	0.2	0.2	0.0		1295	17.3	17.7	0.5	0.5	0.0		1319	17.6	18.0	0.4	0.3	0.1	
Ventimiglia								52	0.5	0.5					52	0.5	0.5					56	0.6	0.6				
Mont-Cenis			8.6	8.6	0.0	0.0				3.0	1.8	0.7	0.5				3.2	2.0	0.6	0.6				3.3	2.1	0.6	0.6	
Fréjus	1527	25.2	26.2					732	11.0	11.0					663	10.0	10.0					667	10.0	10.0				
Mont-Blanc			0.0					572	8.7	8.7					549	8.3	8.3					554	8.4	8.4				
Suisse																												
Grand-St-Bernard	52	0.4	0.4					48	0.7	0.7					48	0.6	0.6					46	0.6	0.6				
Colompin	27	0.1	3.9	3.7	3.6	0.1		78	0.9	10.6	9.6	2.6	5.4	1.6	78	1.0	11.1	10.1	2.3	6.1	1.7	77	0.8	11.3	10.5	1.9	6.9	1.7
Gothard	1187	7.6	24.4	16.8	8.9	8.9	1.0	928	10.6	25.0	14.4	4.7	9.5	0.2	766	9.3	24.4	15.0	4.6	10.2	0.2	758	9.2	25.0	15.7	5.6	10.0	0.2
San Bernardino	138	0.8	0.8					182	2.2	2.2					156	1.9	1.9					151	1.8	1.8				
Autriche																												
Reschen	93	1.2	1.2					97	1.2	1.2					90	1.0	1.0					97	1.1	1.1				
Brenner	1560	25.4	34.1	8.7	2.8	3.3	2.7	1850	27.5	41.9	14.4	2.8	6.2	5.4	1936	29.0	40.7	11.7	2.2	6.4	3.1	2014	30.2	42.2	11.9	2.1	6.5	3.4

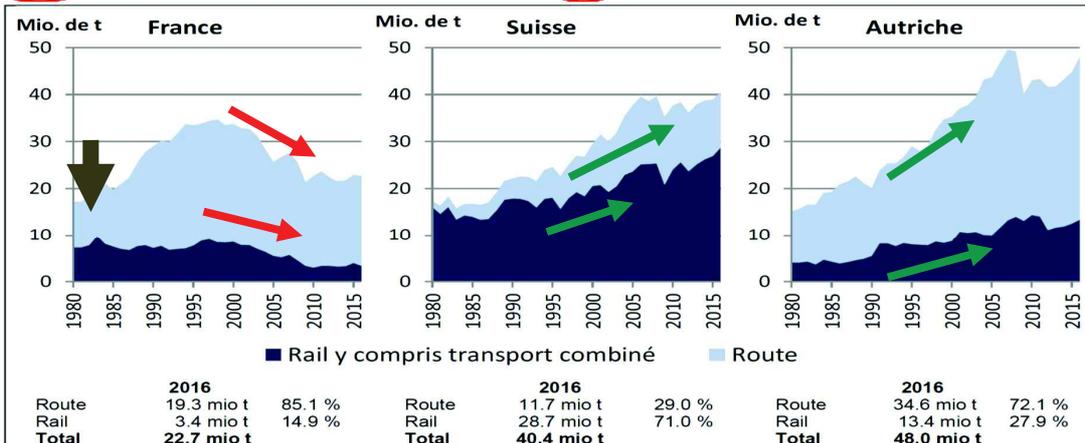
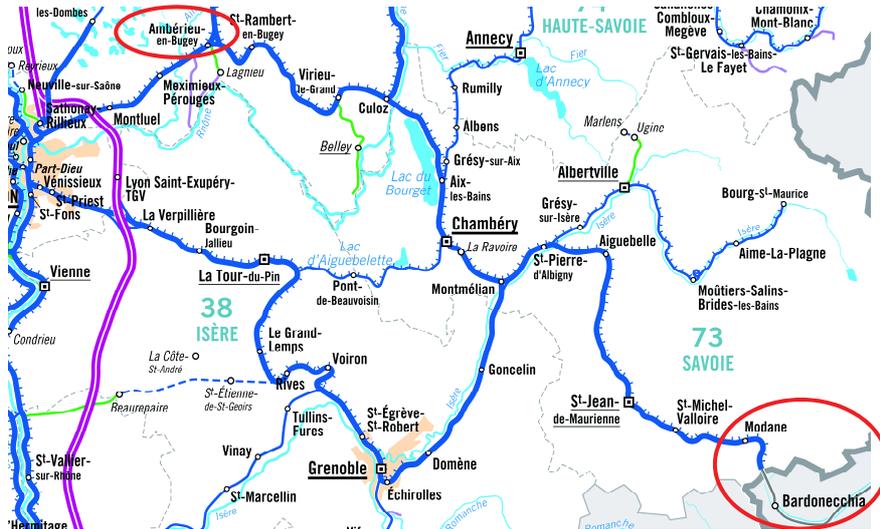


Figure 10 : Trafic marchandises transalpin 1980-2016 dans l'arc Alpin intérieur entre le Mont-Cenis/Fréjus (F) et

La ligne existante
Dijon/Ambérieu/Culoz/Chambéry/Modane/Turin
dispose d'une capacité suffisante
pour absorber le report modal
selon les objectifs européens
(50% en 2050 - Livre Blanc UE pour les Transports)



Des Infrastructures modernisées

	<u>Années 80</u>	<u>Aujourd'hui</u>
Voies en Italie	Voie unique	Double de la voie entre Bardonecchia et Susa
France voies doubles		Renouvellement voie Ballast Protection contre les éboulements Paravalanche
France voies doubles		IPCS (Installations permanentes de contresens)
Tunnels	Gabarit d'origine	Gabarit GB1 et AFM 423 d'Ambérieu à Orbassano
Ponts rail et ouvrages d'art	Ponts métalliques	Remplacement Pont de Culoz, Villargondran et Chindrieux
<u>Investissements ~ 1 Milliard €</u>		

Exploitation améliorée Circulations diminuées

	<u>Années 80</u>	<u>Aujourd'hui</u>
Immobilisation à Modane pour l'exploitation	Changement de motrices Arrêt > 1h30	Motrices Tri-tensions BB36300 (25KV 1500V 3000V) Pas d'arrêt d'exploitation
Immobilisation à Modane pour les douanes	Pas d'espace Schengen Contrôle douane arrêt obligatoire	Libre circulation des marchandises Suppression des contrôles douaniers Plus d'arrêt douanier
Trains de fret / jour	56 trains de fret par sens (convention franco-italienne) En moyenne 60 / sens soit 120 trains fret (2 sens confondus)	10 trains /sens soit 20 trains (2 sens confondus)
Dont trains lourds / jour avec motrice de pousse	Plus de 40 trains (2 sens confondus) Motrices à remplacer	5 trains (2 sens confondus)
Informatique / Communication	Balbutiante	Performante
Tonnes de marchandises	10 millions de tonnes	3,5 millions de tonnes
Trafic Voyageurs / jour	10 trains par sens 20 trains (2 sens confondus)	3 trains par sens 6 trains (2 sens confondus)
Total des circulations entre France et Italie	140 par jour (2 sens confondus)	26 par jour (2 sens confondus)

Chambéry-Montmélian Capacité vérifiée



section de ligne de Chambéry à Montmélian

	2020 sans projet	2020 phase 1	2020 phas
total trains de voyageurs	192	198	21
dont trafic depuis/vers la ligne nouvelle Lyon-Chambéry	-	26	-
total trains de marchandise fret et autoroute ferroviaire (*)	88	90	82
dont trafic depuis/vers la ligne nouvelle:	-	24	-
TOTAL DES CIRCULATIONS	280	288	29

(*) y compris 12 trains de fret locaux et indépendants du projet (non figurés sur les cartes du trafic fret international)

AUJOURD'HUI

121 trains de voyageurs

Max 32 trains de fret

Total de trains Max 153 trains

Capacité Fret non utilisée :
127 trains

Capacité Fret Disponible :
127 + 32 trains = 159

La Route / Le Rail

Les péages des tunnels Mt-Blc et Fréjus rendent la route plus chère

Offre ferroviaire existante : compétitive

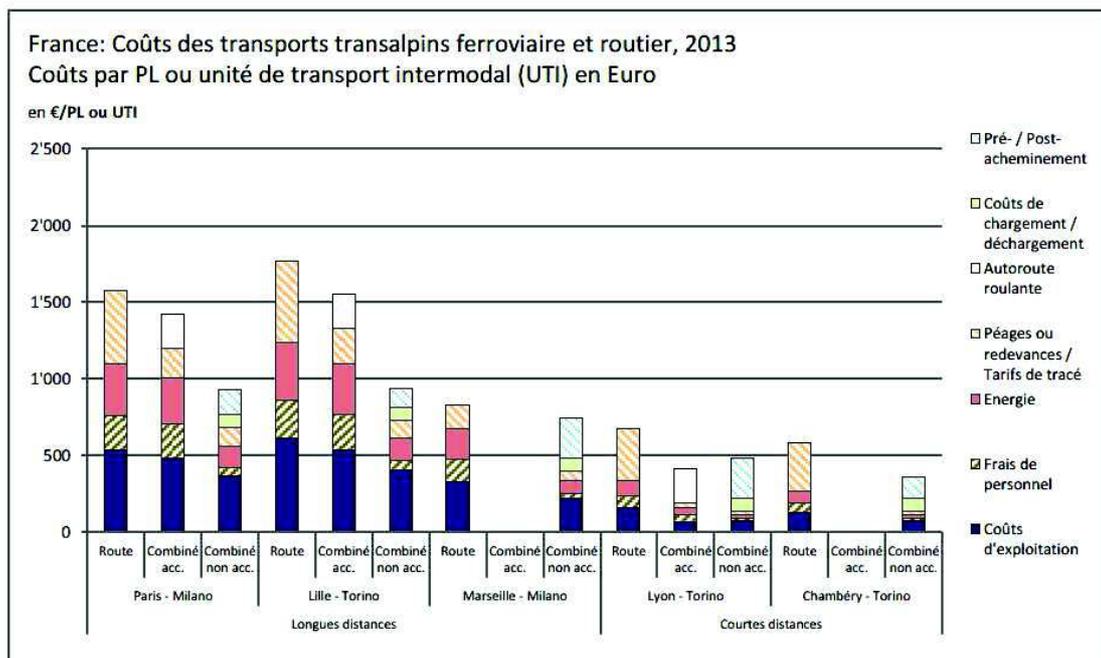


Figure 34: France: Coûts des transports transalpins ferroviaire et routier, 2013

La Route franco-italienne est plus chère que nos voisins

RAPPORT DU CONSEIL FÉDÉRAL

Rapport sur le transfert du trafic de novembre 2017

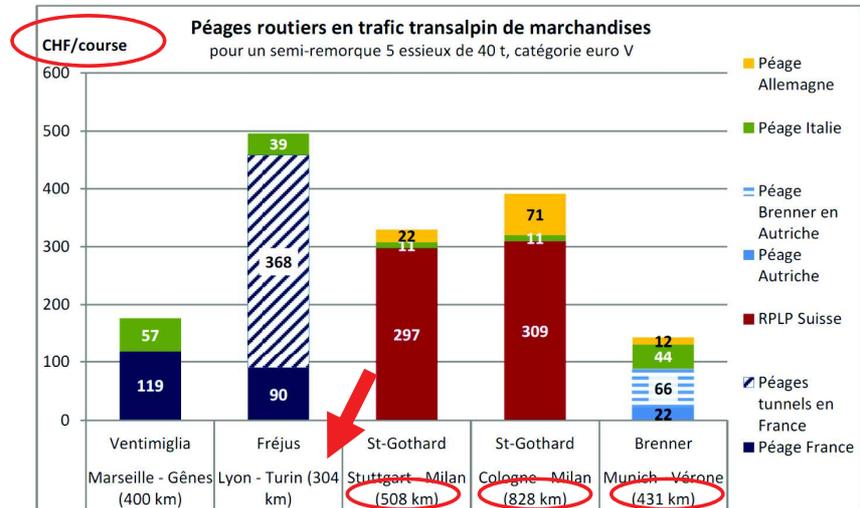
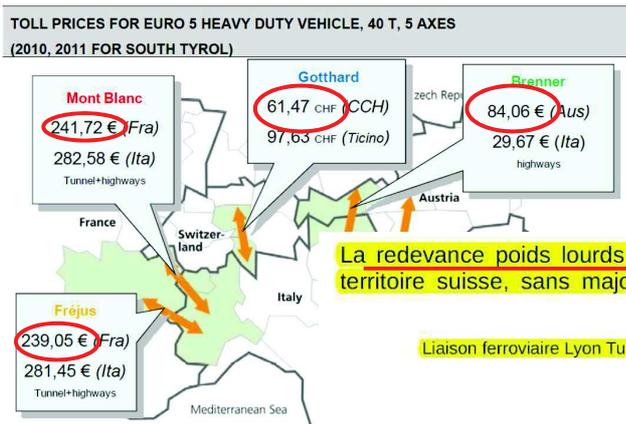


Figure 41 : Péages perçus sur des itinéraires typiques en trafic marchandises empruntant des passages alpins en France, en Suisse et en Autriche pour un train semi-remorque de la catégorie Euro V de 40 t⁵⁴.

L'Ecotaxe (RPLP) Suisse mettrait les camions sur les trains



La redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) est prélevée sur l'ensemble du territoire suisse, sans majoration spécifique pour les tunnels. Le taux kilométrique est

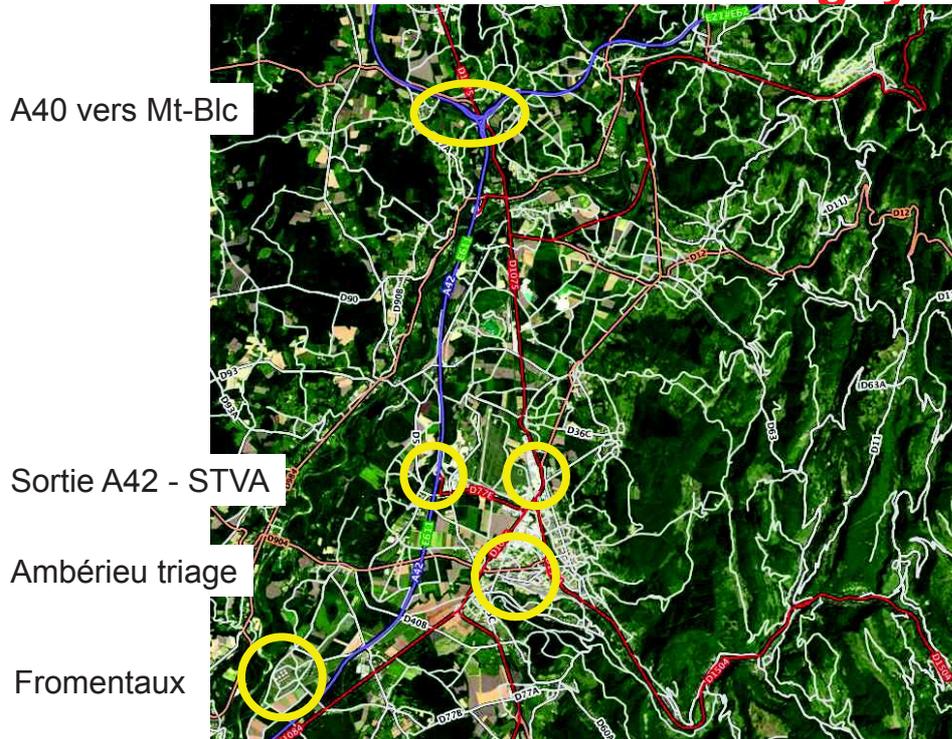
Liaison ferroviaire Lyon Turin – examen de nouvelles sources de financement – V12c – 7 juillet 2015
35/78

compris entre 2,10 et 3,05 centime de CHF par tonne de PTAC et par kilomètre. Pour un poids lourd de 40 tonnes Euro V, cela fait 0,91 CHF/km (0,86 €/km). Il s'agit donc d'un taux kilométrique supérieur aux péages autoroutiers français ou autrichiens, dont le cumul sur la traversée de la Suisse (300 km) reste comparable aux péages des tunnels du Mont-Blanc ou du Fréjus.

Les marchandises de la route vers le rail :

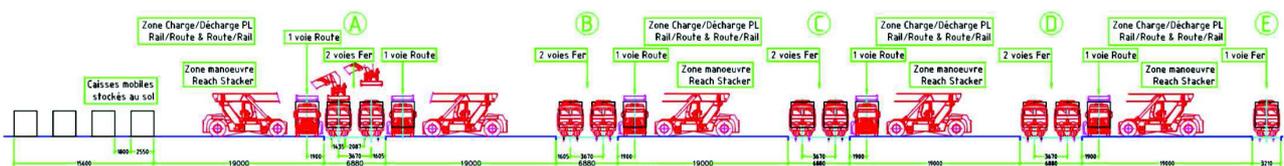
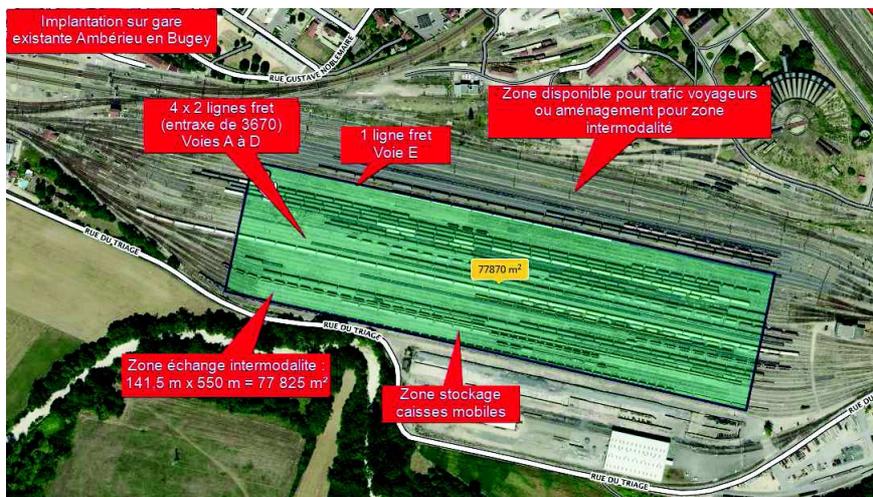
A partir A40/A42

d'Ambérieu-en-Bugey



Ambérieu-en-Bugey

Un site reconnu et disponible pour l'intermodalité
TOUT EXISTE : le site et le matériel roulant



Les cheminots et leurs syndicats



**Il faut une
autre
politique
des
transports**

Pour cela, les Organisations CGT—CFDT—FO—FGAAC—UNSA
Cheminots—SUDRail font des propositions alternatives.

Des solutions existent

♦ Redynamisation du site d'Ambérieu dans l'AIN.

Le triage a été fermé en 94 avec un transfert d'activité sur la région lyonnaise, mais les installations n'ont jamais été démontées.

Avec de faibles investissements (*maintenance et humain*), il est possible de transférer tout de suite l'équivalent en tonnage de 1.200 par jour camions transitant par la Maurienne sur le rail.

La capacité actuelle de la ligne Ambérieu—Modane permet ce transfert.

Le Vice-Président du Conseil Régional chargé des transports doit rencontrer la SNCF pour obtenir cette redynamisation du site d'Ambérieu.

♦ A moyen terme, d'autres alternatives sont possibles.

CGT CFDT FO FGAAC UNSA SUDRail
Cheminots

SÂMED I 17 JUIN 2000

TOUS A AMBERIEU avec les Associations et la Population,
pour réclamer haut et fort des solutions alternatives pour nous

PS Les Organisations suivantes soutiennent la manifestation FNAUT Rhône-Alpes—RÉAGIR—VIVRE EN MAURRIENNE—A.R.S.M.B.—FRAPNA—Groupes Communistes et Verts régionaux—Comité Régional CGT

Chambéry, le 18/05/00



Inspection générale
des Finances

N° 2006-M-009-01

Conseil général
des Ponts et Chaussées

N° 2005-0449-01

Le Conseil Général des Ponts et Chaussées l'Inspection Générale des Finances

RAPPORT D'ENQUETE

sur

L'ÉVALUATION DE L'AUTOROUTE
FERROVIAIRE ALPINE

On voit que sur tous ces points un terminal nouveau situé en région lyonnaise mettant Lyon à environ 300 km d'Orbassano présenterait des avantages.

Mais, selon sa localisation, il répondrait plus ou moins aux besoins des industries lyonnaises et aux exigences des transports venant de la région parisienne, du Nord et du Bénélux, pour lesquels une implantation à Ambérieu est certainement plus appropriée. Ambérieu est plus adapté aux grands flux Nord-Sud, mais sur ce point le site de Dijon, qui existe avec une plate forme de trafic combiné aujourd'hui déserte et une convergence autoroutière remarquable, conviendrait encore mieux. La ligne Dijon Modane sera, par ailleurs, mise entièrement au gabarit GB1 à fin 2008. La plate-forme de Dijon présente aussi l'avantage de ne nécessiter que des investissements d'infrastructure très modestes.

Une équation simple à résoudre

- Compétitivité rail : 30% - cher (DG move),
- Durée de parcours identique, 60 km/h
- 28 remorques sur un train intermodal,
- 50 allers/retours possibles selon RFF,
- 350 jours d'exploitation,

28 remorques X 100 trains X 350 jours

= 980 000 remorques de moins sur la route

Sans ajouter de motrice de pousse avec les contraintes de la voie ferrée existante

Synthèse 2 critères : 550m et 1.150 tonnes

Type	Wagons doubles		Rame				Annuel
	Tare (t)	Longueur (m)	Longueur (m)	Poids	Equivalent remorque	% charge utile	Equivalent semi Rem
Modalhor	40,7	33	467,2	1127	26	36,9%	910 000
Remorque sur Wagons Poches	32,9	34,2	517	1105	28	40,6%	980 000
Conteneurs sur Wagons Poches	32,9	34,2	551,2	1079	30	44,5%	1 050 000
Conteneurs 90 pieds novatrans	29	29,6	511,8	1088	32	47,1%	1 120 000

Longueur 2 Motrices UM : 38,2 m

Trafic annuel sur 350 jours et 100 trains par jour

Tares routières: remorque vide = 7t ; conteneur vide = 3,5t

Charge utile moyenne = 16t (source rapport CNR)

Combien de remorques en moins ?

Intermodal : tonnage ou nombre de places ?

- Remplissage des trains 85%

Nombre de trains par jour par sens	PL / an	% Rail
10	178500	13,1%
15	267750	19,7%
20	357000	26,2%
25	446250	32,8%
30	535500	39,3%
35	624750	45,9%
40	714000	52,4%
45	803250	59,0%
50	892500	65,5%

Chiffres basés sur

- Capacité moyenne de 30 PL / train
- Circulation 350 jours / an

- Nombre de PL en 2017 tunnels Fréjus + Mt-Blc Alpes du Nord : [1,362 million](#)

Combien d'emplois en plus ?

- Relocalisation des conducteurs routiers;
- Chargement/déchargement route/rail;
- Conducteurs de trains;
- Gestion, organisation ferroviaire;
- Maintenance, entretien;

Total ± 400 emplois pérennes

Conclusions

- ❑ **OUI** *il faut sortir les Poids Lourds de la route,*
- ❑ **OUI** *on peut le faire avec l'existant,*
- ❑ **OUI** *Ambérieu peut accueillir l'intermodalité,*
- ❑ **OUI** *cela réduit la pollution dans les Alpes,*
- ❑ **OUI** *le ferroviaire peut être compétitif,*
- ❑ **OUI** *tous les acteurs y ont intérêt,*
- ❑ **OUI** *les possibilités de l'existant sont démontrées,*
- ❑ **OUI LE GOUVERNEMENT PEUT ET DOIT AGIR IMMEDIATEMENT**

Une stratégie réaliste Une dynamique rassembleuse

- Les vallées alpines,
- Les cheminots,
- Les transporteurs,
- Emploi relocalisé,
- Le milieu environnemental,
- Les nouvelles énergies,
- Des travaux sur le réseau, Passages à niveau, doublement des voies uniques ...
- Les contribuables ...

Les vallées alpines

- Les populations sont victimes des pollutions,
- Elles demandent et attendent des mesures concrètes depuis de longues années,
- Elles soutiennent la politique de report modal immédiat,
- Le report modal diminue l'accidentologie,
- **Le report modal crée 400 emplois d'intermodalité en région;**

Les transporteurs et chargeurs

- Relocalisation de l'emploi routier,
- Réduction du risque d'accident,
- Compétitivité sur la base des péages,
- Rééquilibrage de concurrence LT, RO, PL,
- Image d'une profession qui prend en compte les enjeux de santé et de climat,
- Une politique qui dépasse les clivages;

Emploi

- L'intermodalité sur le réseau existant permet de relocaliser l'emploi routier;
- 400 emplois à la clé, manutention, conduite, logistique, maintenance;
- Opérateurs ferroviaires, transporteurs, Chargeurs,

Le milieu environnemental

- Les enjeux de climat,
- Les accords de Paris,
- Redéveloppement du ferroviaire existant,
- Une démarche vertueuse, exemplaire;
- Une rupture avec les politiques passées,
- Une concrétisation des engagements.

Un calendrier favorable

- Les assises de la mobilité,
- Les pics de pollution en période hivernale,
- La priorisation de l'existant,
- La gestion des deniers publics,
- Le rassemblement au-delà des clivages,
- La réforme du secteur ferroviaire,
- L'urgence climatique ...

L'opération est finançable et réalisable rapidement

- Par le FDPITMA qui reçoit 20 M€/an des bénéfices du tunnels du Mont-Blanc,
- Par Fret SNCF qui dispose des wagons,
- Avec de l'emploi pour Alstom (BB36300),
- Par un subvention aux transporteurs pour modifier en intermodalité le parc véhicules avec engagement d'utiliser le rail,
- Par l'utilisation de ReachStacker ou Side-Loader réutilisables.