

LES VRAIES CAPACITÉS DE LA LIGNE EXISTANTE AMBÉRIEU - CULOZ - MODANE - ITALIE.

LTF le dit : 17,5 millions de tonnes

A l'horizon 2030, la capacité du tunnel de base devrait permettre d'accueillir **plus de 40 millions de tonnes/an de marchandises** par chemin de fer (la capacité opérationnelle et commerciale de la ligne actuelle entre la Savoie et le Piémont est d'environ 14 Mt + 3,5 Mt pour l'autoroute ferroviaire).

8



Toujours LTF, 17,5 M de Tonnes Source copie du site Internet LTF du 16/07/2012

En outre, des principes de transfert du fret de la route vers le rail ont été décidées par les gouvernements, telle que le développement commercial de l'autoroute ferroviaire alpine (AFA), depuis Novembre 2003, entre Aiton et Orbassano.



© Serge Dombre

L'autoroute ferroviaire entre Aiton et Orbassano (AFA) traite aujourd'hui uniquement les poids lourds d'une hauteur inférieure à 3,80 m (essentiellement des camions-citernes). Avec les travaux de modernisation du tunnel ferroviaire du Fréjus, il sera possible de transporter des camions de près de 4,00 m de hauteur, soit environ 50% des poids lourds.

Ces mesures devraient favoriser une première croissance du trafic ferroviaire. Mais en raison des limites de la ligne historique, celle-ci ne pourra toutefois traiter plus de 17,5 millions de tonnes par an environ.

La Cour des Compte le 1er août 2012, de 15 à 20 M de tonnes

Elles prenaient en compte l'évolution des trafics et le programme suisse de nouvelles lignes ferroviaires alpines ; la capacité de la ligne historique une fois modernisée étant à l'époque estimée à 20 millions de tonnes.

En outre et en raison du renforcement des normes de sécurité en tunnel, Réseau ferré de France (RFF) évaluait le trafic sur cette liaison entre 17 et 18 millions de tonnes. Au demeurant cette estimation a été abaissée en novembre 2011 à 15 millions de tonnes pour prendre en compte les objectifs de développement de l'offre TER dans la région Rhône-Alpes.

Ils l'ont dit, Qu'ils le fassent !



Devant l'Assemblée Nationale le 13/02/2002 : 20 M de Tonnes

J.C. Gayssot

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Par ailleurs, sans attendre la construction de ces nouveaux ouvrages, j'ai demandé à RFF, dès 1997, d'engager un programme de modernisation des lignes ferroviaires existantes, avec en particulier l'élargissement du gabarit des tunnels actuels.

La modernisation du réseau ferroviaire existant a pour objet d'accompagner la croissance du trafic, destinée à doubler en vingt ans, et de permettre, à court terme, à l'horizon 2005-2006, de doubler la capacité d'acheminement des marchandises vers l'Italie par le rail.

D'autre part, comme je l'avais proposé lors des premiers états généraux du fret ferroviaire en décembre 2000, un service d'autoroute ferroviaire sera mis en œuvre avant la fin de cette année entre la Maurienne et Turin, comportant quatre allers-retours quotidiens. L'homogation des premiers wagons Modalohr débutera dès le mois prochain. Le potentiel initial de la ligne sera de 50 000 poids lourds par an, puis de 300 000 après la mise au gabarit B+.

B. Isaac Sibille

Mme Bernadette Isaac-Sibille, rapporteure. Mais toutes les grèves de la SNCF sont mauvaises, monsieur le ministre ! Et je n'ai pas parlé de gouvernement, mais des grèves de la SNCF !

La ligne actuelle Lyon-Turin a une capacité maximale de transport de 10 millions de tonnes de marchandises et elle est d'ores et déjà saturée. Des travaux de modernisation de cette ligne actuelle, décidés dans l'attente de la nouvelle ligne lors du dernier sommet franco-italien en janvier dernier à Turin, prévoient notamment la mise en place d'un service d'autoroute ferroviaire entre l'entrée de la Maurienne et Turin. Ce service comportera vingt ou trente navettes quotidiennes, ce qui permettra d'augmenter la capacité annuelle à 20 millions de tonnes de marchandises. La nouvelle ligne Lyon-Turin, qui offrira une capacité de 60 millions de tonnes de fret par an,

L'Europe le dit : de 17 à 19 M de Tonnes



Analyse des études faites par LTF sur le projet Lyon - Turin (section internationale)

Tableau 5.1 Résumé des calculs de capacité de la ligne historique.- Millions de tonnes

Etude		Capacité totale
LTF – Document B 26.1	Situation de référence 1	18,19 MT
	Longueur max. des trains : 750 m	
	Situation de référence 2	19,16 MT
	Longueur max. des trains : 650 m	
Note RFF – LTF du 20/01/03	Situation de référence 1	17,41 MT
	Situation de référence 2	18,26 MT
Note RFF – LTF du 20/01/03	Longueur max. des trains : 650 m	17,00 MT
Etude PWC de juin 2004	Longueur max. des trains : 650 m	18,59 MT

Les Suisses et les Autrichiens le démontrent chaque jour Autriche : 14,4 M de tonnes / Suisse : 16,8 M de Tonnes

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

Alpines par rail à Vienne	2000							2005							2011							2012						
	Route 1000	Route+ Rail t(mio)	Rail t(mio)	Total t(mio)	WACC t(mio)	TCNA t(mio)	AR t(mio)	Route 1000	Route+ Rail t(mio)	Rail t(mio)	Total t(mio)	WACC t(mio)	TCNA t(mio)	AR t(mio)	Route 1000	Route+ Rail t(mio)	Rail t(mio)	Total t(mio)	WACC t(mio)	TCNA t(mio)	AR t(mio)	Route 1000	Route+ Rail t(mio)	Rail t(mio)	Total t(mio)	WACC t(mio)	TCNA t(mio)	AR t(mio)
France	1061	13.7	14.5	0.8	0.8	0.0	1375	18.4	18.9	0.5	0.5	0.0	1344	17.9	18.1	0.1	0.1	0.0	1282	17.1	17.4	0.4	0.4	0.0				
Ventimiglia							65	0.7	0.7				48	0.5	0.5				48	0.5	0.5							
Mont-Cenis			8.6	8.6	5.0	3.6			5.5		5.5	3.0	2.2	0.3			3.4	3.4			3.4			3.4	3.4	2.2	0.7	0.5
Fréjus	1527	25.2	25.2				786	11.6	11.6				735	11.0	11.0				678	10.2	10.2							
Mont-Blanc			0.0				585	8.6	8.6				606	9.2	9.2				581	8.8	8.8							
Suisse																												
Grand-St-Bernard	52	0.4	0.4				56	0.6	0.6				58	0.7	0.7				55	0.6	0.6							
Simplon	27	0.1	3.8	3.7	3.6	0.1	73	0.8	8.8	8.0	3.0	3.6	1.4	80	0.9	12.2	11.3	2.9	6.8	1.6	85	1.0	10.8	9.8	2.6	5.8	1.4	
Gothard	1187	7.6	24.4	16.8	8.9	8.9	925	9.9	25.5	15.6	5.4	9.7	0.4	927	10.6	25.0	14.4	5.0	9.2	0.2	886	10.0	23.9	13.9	4.3	9.4	0.2	
San Bernardino	138	0.8	0.8				150	1.5	1.5				194	2.2	2.2				182	2.0	2.0							
Autriche																												
Reschen	93	1.2	1.2				133	1.9	1.9				95	1.1	1.1				92	1.0	1.0							
Brenner	1560	25.4	34.1	8.7	2.8	3.3	2.7	1988	31.7	41.7	10.0	3.7	5.2	1.1	1885	28.2	42.2	14.1	2.6	6.4	4.9	1966	29.5	40.6	11.2	2.4	5.6	3.0

Même Frédéric Thiers du Dauphiné Libéré était confiant !

La réouverture du tunnel du Mont-Cenis, même pour une période d'observation, pourrait contribuer à l'inversion d'une tendance observée depuis plusieurs années, de baisse du trafic des marchandises par cet axe ferroviaire franco-italien. Malgré le succès de l'"autoroute ferroviaire alpine" (AFA) ouverte en 2003 entre Aiton (France) et Orbassano (Italie), limitée jusqu'à aujourd'hui aux camions-citernes, le transit en gare internationale de Modane n'a cessé de baisser, pour s'établir aux alentours de 7 millions de tonnes par an.

Par Frédéric THIERS | Publié le 16/09/2011 à 16:41 Vu 753 fois

RFF le dit devant le Conseil d'Etat le 17/12/2014 : 13 M de tonnes

Et une fois encore, le dossier ne tente aucunement de faire croire que les lignes existantes sont saturées. Le volume de trafic marchandise en situation de référence avant le projet est affiché à 13 MT (pièce C, p.14 et pièce G du dossier d'enquête publique).

RFF annonçait (dossier d'enquête publique 2012) : 16,5 M de T

• Les capacités

Les capacités ferroviaires retenues sur le corridor projet ainsi que sur les autres passages alpins sont présentées dans les tableaux ci-dessous.

	Référence			Projet 2020			Projet 2025			Projet 2030			Projet 2035		
	AF	M	Total	AF	M	Total	AF	M	Total	AF	M	Total	AF	M	Total
DUP															
Tunnel Mont-Cenis - Ligne historique (LH)															
Million de tonnes / an	2,7	11,9	14,6	2,7	12,2	14,9	0,6	1,3	1,9	0,6	1,3	1,9	0,6	15,9	16,5
Nombre de trains/j	30	90	120	30	92	122	8	10	18	8	10	18	8	120	128

Ces capacités sont calculées sur 260 et 300 jours d'utilisation

d) Jours d'exploitation par an

La capacité annuelle peut être déterminée en multipliant le nombre de sillons marchandises par jour par le nombre de jours d'exploitation par an.

Compte tenu des conditions d'exploitation habituelles, LTF suppose ce nombre de jours d'exploitation par an égal à 260 pour les trains marchandises conventionnels et à 300 pour les trains de l'autoroute ferroviaire Modalohr (trains AFM). Ces nombres de jours ont été déterminés par LTF après analyse de la structure de la demande actuelle.

EUROTUNNEL FONCTIONNE 365 JOURS/AN

F. Lépine Lobbyiste de la Trasalpina : de 14 à 22 M de tonnes

Liaison Lyon-Turin

A la suite de l'article « Un TGV transalpin très contesté » (« Supplément Piémont », *Le Monde diplomatique*, mai 2007), M. François Lépine, président de Lyon-Turin ferroviaire, précise :

juin 2007

APERÇU

L'article indique une capacité de la ligne historique en haute vallée de Suse de « vingt à trente millions de tonnes par an » : elle est plus précisément de l'ordre de vingt-deux millions. Cependant, cette ligne historique dans sa totalité, entre Lyon et Turin, n'est pas en mesure d'écouler ce niveau de trafic, en raison des nombreuses limitations qui existent sur d'autres tronçons. C'est ainsi qu'entre Lyon et Chambéry la capacité de la ligne est limitée à environ quatorze millions de tonnes (...)

A. FATIGA Conseil Régional le 11/7/2013 : 14 à 17 M de Tonnes

TRANSPORTS, DÉPLACEMENTS

Débat sur la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin

Détails Publié le jeudi 11 juillet 2013 12:16 Écrit par FdG Rhone-Alpes

Pour rappel, en 2001, avec 11 millions de tonnes, beaucoup de trains étaient soit supprimés ou stockés car l'infrastructure ne permettait pas d'absorber la totalité du trafic marchandises certains jours.

C'est pour cela que la capacité de la ligne est estimée entre 14 à 17 millions de tonnes suivants les types de trains de marchandises et de voyageurs avec notamment les contraintes de sécurité liées au croisement des trains transportant des matières dangereuses.

Ce sont des preuves et des faits

Ne pas jeter sur la voie publique

QUI EST POUR LES CAMIONS SUR LA ROUTE ?

La SFTRF engage 27 millions d'euros d'investissements

Message concentré lundi soir pour le nouveau président de la SFTRF à l'adresse des salariés, élus et institutionnels. A Aiguebelle, François Drouin souhaitait à l'année nouvelle plus de succès qu'à la précédente. L'exercice 2013 représente en effet «*le plus mauvais résultat depuis 15 ans pour la SFTRF, avec le passage de 662 995 poids lourds.*» En baisse de 2 % sur un an, de 9,76 % par rapport à 2012, cette régression du trafic PL n'est que peu compensée par la hausse



Entouré des élus et parlementaires de la vallée, le président François Drouin a souhaité une remontée du trafic au tunnel du Fréjus en 2014.

La Coordination des opposants au Lyon-Turin est à l'origine de la plainte pour mise en danger de la vie d'autrui dans les vallées alpines consécutive à l'inutilisation de la ligne existante et l'absence de chargement des camions sur les trains au départ d'Ambérieu.

 Liberté • Égalité • Fraternité RÉPUBLIQUE FRANÇAISE	
note à l'attention de	
Monsieur le Ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer	
ministère des Transports de l'Équipement du Tourisme et de la Mer 	La Défense, le 21 JUIN 2006 Référence n°2005-0449-01 : Evaluation de l'autoroute ferroviaire alpine.

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.

<http://lyonturin.eu/>

