

# Fret ferroviaire, Lyon-Turin le cas emblématique des limites de l'approche infrastructurelle

DANIEL IBANEZ | LE 08/09/2013

Si comme le disent les promoteurs du tunnel, une nouvelle ligne "gommant les Alpes" doit redonner une place concurrentielle au rail, nous devrions trouver sur plus de 70 % du réseau ferré français "de plaine" une activité fret ferroviaire florissante.

Le 1er août 2012, la Cour des comptes pointait ces limites, en rappelant dès la première page : "Le choix technique a été retenu de réaliser un tunnel de base de grande longueur alors que sur d'autres tronçons, d'autres États (Slovénie, Hongrie) ont opté, pour des raisons financières, pour une modernisation progressive des voies existantes. Il apparaît que d'autres solutions techniques alternatives moins coûteuses ont été écartées sans avoir toutes été complètement explorées de façon approfondie".

Les promoteurs du projet Lyon Turin justifient leur projet d'infrastructure "avec un profil de plaine", promettant de concurrencer le transport routier en redonnant au fret ferroviaire des parts de marché perdues en "gommant les Alpes".

La ligne existante du Montcenis datant du XIXe siècle, ses contraintes de pentes, d'altitude et ses courbes interdiraient, selon eux, de relever ce défi par des coûts et conditions d'exploitation incompatibles avec le marché concurrentiel des transports.

La signature, le 25 août dernier de la déclaration d'utilité publique par le premier ministre, donne l'occasion de réfléchir à la part imputable aux infrastructures et à la pertinence d'un projet de près de 30 milliards, alors que l'on avait compris le 9 juillet dernier, que Jean Marc Ayrault faisait siennes les conclusions de la commission "Mobilité 21", reportant ce projet après 2030 du fait de l'absence de saturation avant 2035/2040.

Le même rapport précisait que la réalisation du projet Lyon Turin interdisait tout financement des autres infrastructures en absorbant la totalité des moyens disponibles pendant de longues années.

Le projet Lyon Turin est l'occasion d'approcher les raisons expliquant le déclin de l'activité fret ferroviaire dans les Alpes et l'absence de report modal malgré des ambitions affichées dès 2002. Sont-elles limitées à l'infrastructure et le projet de nouvelle ligne est-il une réponse pertinente ?

Identifier les causes et origines des difficultés de l'activité fret ferroviaire dans un relief montagneux avec une ligne existante, sur laquelle vient d'être investi près d'un milliard, doit permettre de formuler des propositions localement et sans doute, de les décliner pour le reste du territoire.

Si comme le disent les promoteurs du tunnel, une nouvelle ligne "gommant les Alpes" doit redonner une place concurrentielle au rail, nous devrions trouver sur plus de 70 % du réseau ferré français "de plaine" une activité fret ferroviaire florissante.

Sans être spécialiste ou expert de cette activité, chacun sait que sur l'ensemble du territoire, quels que soient les caractéristiques des voies, leur âge, le relief, etc. le fret ferroviaire est en déclin permanent depuis de longues années.

Ce constat révèle que les difficultés du fret ferroviaire ne proviennent pas principalement des contraintes géographiques d'une ligne et nous invite à rechercher les éléments principaux de ces difficultés sur l'ensemble du territoire.

Dans une tribune parue le 2 avril 2013 dans [lesechos.fr](http://lesechos.fr), Jean Pierre Duport et Philippe Essig (anciens présidents de RFF et SNCF) pointaient les problèmes matériels notamment sur les systèmes de freinage et d'attelage.

Philippe Duron, Président de l'AFITF, indiquait lui, devant la commission "Développement Durable" de l'Assemblée, que les Japonais, sur des lignes identiques, font circuler bien plus de trains que nous ne le faisons. Le constat général est que la rigidité du fret ferroviaire dans son organisation, ne peut répondre à la demande de transport telle qu'elle existe.

Si l'on constate que la rigidité de l'exploitant ferroviaire n'est pas compatible avec la demande et qu'une adaptation est incontournable, à l'inverse il n'est pas envisageable de laisser perdurer un système de transport routier polluant et dangereux pour la santé publique.

L'évolution des transports doit donc tenir compte à la fois des nécessités incontournables en intégrant les notions de réactivité, de souplesse et de temps de transfert, tout en imposant une réduction des risques pour la santé publique, par l'exposition des populations aux émissions des moteurs diesel à l'origine de nombreux cancers du poumon, comme l'a déclaré l'OMS.

Il est donc nécessaire que les secteurs routiers et ferroviaires évoluent ensemble, vers une organisation efficace et respectueuse de la santé publique et de l'environnement en intégrant la notion de libre-service qu'a développé le secteur routier.

Le rail, moins polluant en exploitation, doit donc trouver une place importante. Pour autant, expéditeurs comme destinataires ne se soumettent pas à des délais de réservations longs et rigides. Pour mieux cerner les améliorations nécessaires et prioritaires pour le fret ferroviaire, il est indispensable de définir les besoins en matière de transport.

Le traçage des colis, les groupages et dégroupages au sein de plateformes logistiques mises en service par les transporteurs routiers, permettent de desservir, avec rapidité et efficacité, les points de livraison, pour des colis, des palettes, des remorques... dont les origines sont diverses et qui sont acheminées par différents intervenants.

La combinaison de la messagerie et des transports longues distances ou internationaux fonctionne dans le secteur routier et devra fonctionner dans une alliance rail/route. Pour cela les exploitants ferroviaires doivent pouvoir desservir les plateformes logistiques régionales en revenant aux wagons isolés.

Mais le matériel roulant de l'activité fret, avec ses attelages manuels (une tige filetée reliant les crochets de chaque wagon), ne le permet pas sans ruptures de charges et immobilisations excessives des rames, incompatibles avec l'objectif.

De même, par les pertes de temps qu'il impose, par la mobilisation de moyens de traction supplémentaire, de moyens humains dans des conditions de risques importants (interventions entre wagons), ce matériel ne peut répondre à la notion de libre service, pas plus qu'au maillage du territoire, permettant de s'approcher au mieux des lieux de livraison.

De ces constats est née l'idée de décliner la motorisation répartie qui est utilisée pour les tramways, les nouveaux TGV, etc. pour développer des wagons automoteurs, présentant de nombreux atouts.

En effet, un wagon motorisé peut intégrer un attelage automatique, il peut intégrer un système de freinage moteur et mécanique, il est indépendant et peut être "intelligent".

La charge étant à l'aplomb des motorisations, on s'affranchit dès lors, des limites dues aux ruptures d'attelage, du poids de lourdes motrices (90 tonnes chacune) tractant des wagons "inertes", des problèmes de pentes, les wagons automoteurs ayant un comportement comparable aux 4x4 en matière d'adhérence.

Enfin, les chargements-déchargements peuvent être faits en temps masqué, en diminuant les temps d'arrêt des rames complètes ; on peut envisager des allongements de rames, la contrainte des ruptures d'attelage étant levée. À terme, c'est le téléguidage à l'approche des centres logistiques qui s'imposera sans doute.

L'organisation des exploitants ferroviaires doit également évoluer, mais sans évolution du matériel roulant, l'adaptation aux besoins semble impossible. C'est donc une priorité pour l'activité fret ferroviaire

sur l'ensemble du territoire. La région alpine, avec ses contraintes, est un espace de démonstration indiscutable.

Une nouvelle ligne à 30 milliards, loin d'améliorer l'exploitation du fret ferroviaire, constituerait un frein au développement de matériels roulants adaptés à la demande, intégrant les nouvelles technologies pour le futur.

Ils répondront sans aucun doute aux enjeux de reprise du fret ferroviaire, de son adaptation à la demande réelle du transport des marchandises dans son ensemble, de l'amélioration du niveau de risque environnemental et sanitaire, et pourquoi pas, d'une production industrielle avec l'ouverture de marchés à l'exportation, générateurs d'emplois pérennes. ●