

# 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*



**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 pour les Transports)*

# Des Infrastructures modernisées

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

Investissements ~ 1 Milliard €

# Exploitation améliorée Circulations diminuées

	<u>Années 80</u>	<u>Aujourd'hui</u>
Immobilisation à Modane pour l'exploitation	Changement de motrices <b>Arrêt &gt; 1h30</b>	Motrices Tri-tensions BB36300 (25KV 1500V 3000V) <b>Pas d'arrêt d'exploitation</b>
Immobilisation à Modane pour les douanes	Pas d'espace Schengen Contrôle douane <b>arrêt obligatoire</b>	Libre circulation des marchandises Suppression des contrôles douaniers <b>Plus d'arrêt douanier</b>
Trains de fret / jour	56 trains de fret par sens (convention franco-italienne) En moyenne 60 / sens soit <b>120 trains fret</b> (2 sens confondus)	10 trains /sens soit <b>20 trains</b> (2 sens confondus)
Dont trains lourds / jour avec motrice de pousse	<b>Plus de 40 trains</b> (2 sens confondus) <b>Motrices à remplacer</b>	<b>5 trains</b> (2 sens confondus)
Informatique / Communication	<b>Balbutiante</b>	<b>Performante</b>
Tonnes de marchandises	<b>10 millions de tonnes</b>	<b>3,5 millions de tonnes</b>
Trafic Voyageurs / jour	10 trains par sens <b>20 trains</b> (2 sens confondus)	3 trains par sens <b>6 trains</b> (2 sens confondus)
Total des circulations entre France et Italie	<b>140 par jour</b> (2 sens confondus)	<b>26 par jour</b> (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
<i>dont trafic depuis/vers la ligne nouvelle Lyon-Chambéry</i>	-	26	
total trains de marchandise fret et autoroute ferroviaire (*)	88	90	82
<i>dont trafic depuis/vers la ligne nouvelle:</i>	-	24	
<b>TOTAL DES CIRCULATIONS</b>	<b>280</b>	<b>288</b>	<b>29</b>

(\*) 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

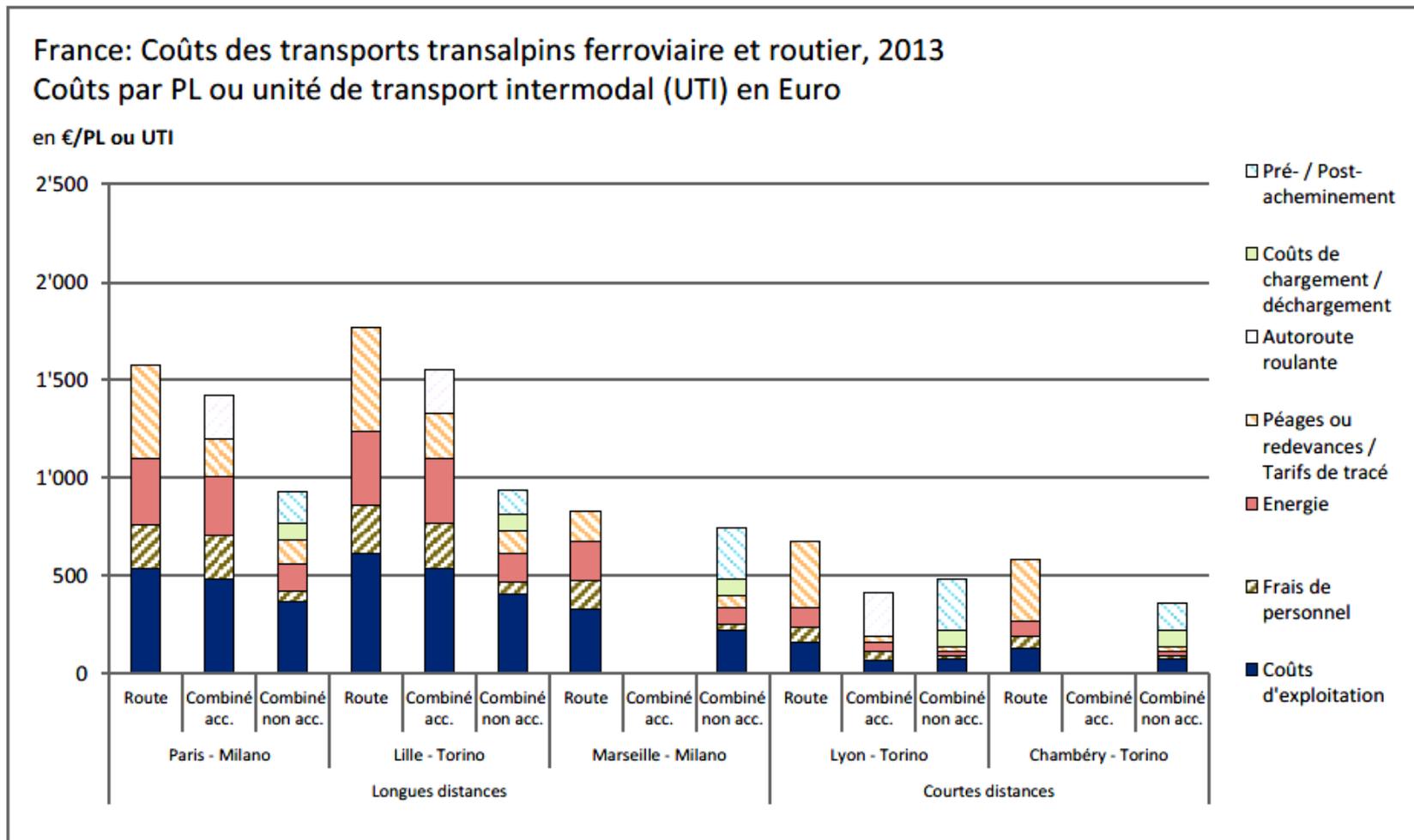
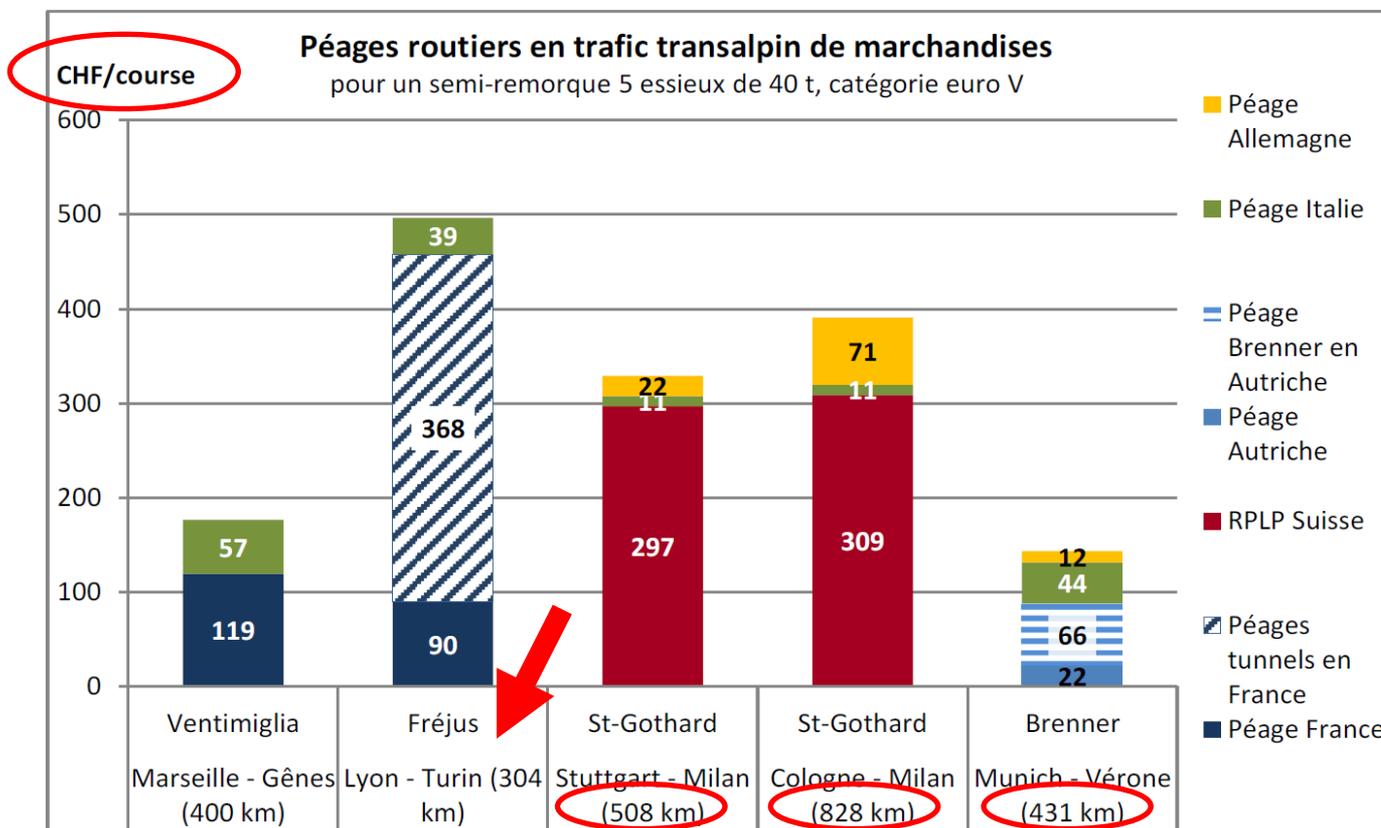


Figure 34: France: Coûts des transports transalpins ferroviaire et routier, 2013

RAPPORT DU CONSEIL FÉDÉRAL

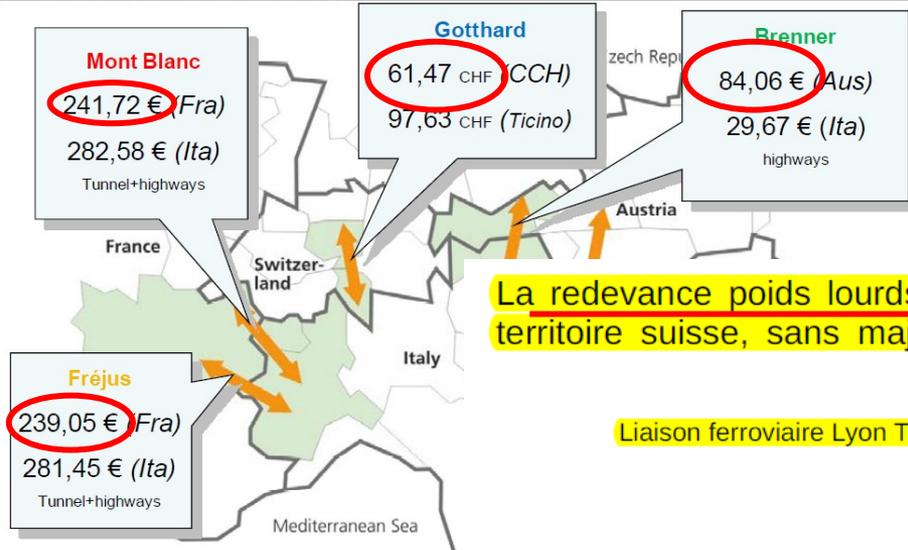
## Rapport sur le transfert du trafic de novembre 2017



**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 t<sup>54</sup>.

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

TOLL PRICES FOR EURO 5 HEAVY DUTY VEHICLE, 40 T, 5 AXES  
(2010, 2011 FOR SOUTH TYROL)



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

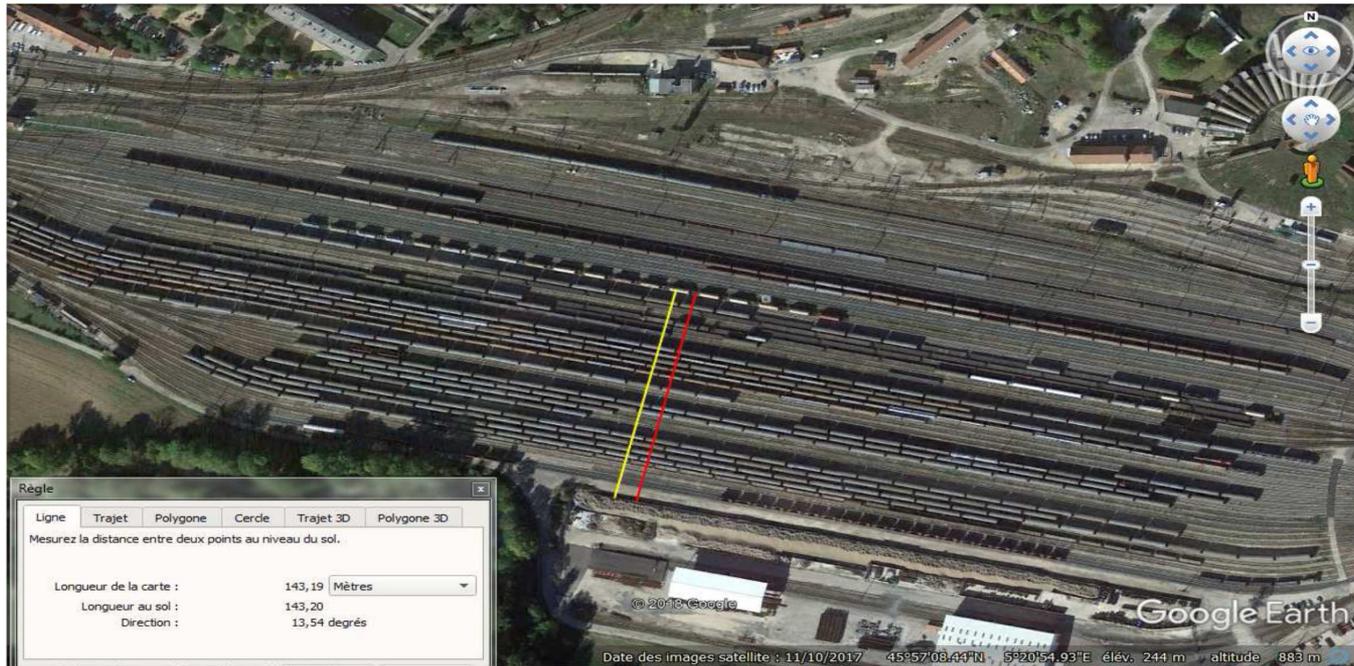
compris entre 2,10 et 3,05 centime de CHF par tonne de PTAC et par kilomètre. Pour un poids lourd de 40 tonnes Euro V, cela fait 0,91 CHF/km (0,86 €/km). Il s'agit donc d'un taux kilométrique supérieur aux péages autoroutiers français ou autrichiens, dont le cumul sur la traversée de la Suisse (300 km)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

**Les marchandises  
sur le Rail :**

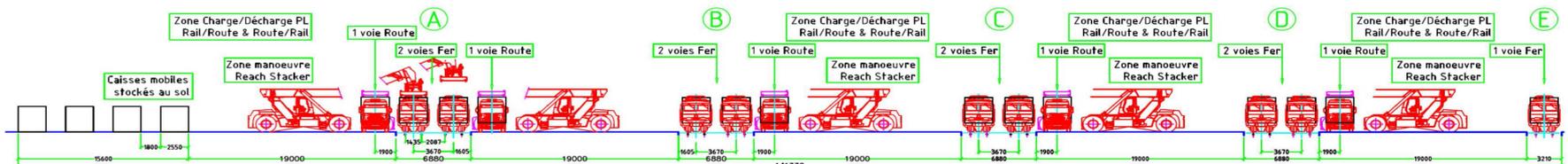
**A partir  
d'Ambérieu-en-Bugey**

# Ambérieu-en-Bugey

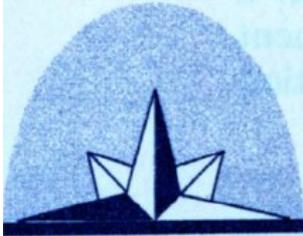
Un site reconnu et disponible pour l'intermodalité  
**TOUT EXISTE : le site et le matériel roulant**



COUPE TRANSVERSALE SUR ZONE INTERMODALITE  
Entraxe voies fret = 3670 mm



# Les cheminots et leurs syndicats



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.

**Il faut une  
autre  
politique  
des  
transports**

CGT CFDT FO FGAAC UNSA SUDRail  
Cheminots

SAMEDI 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

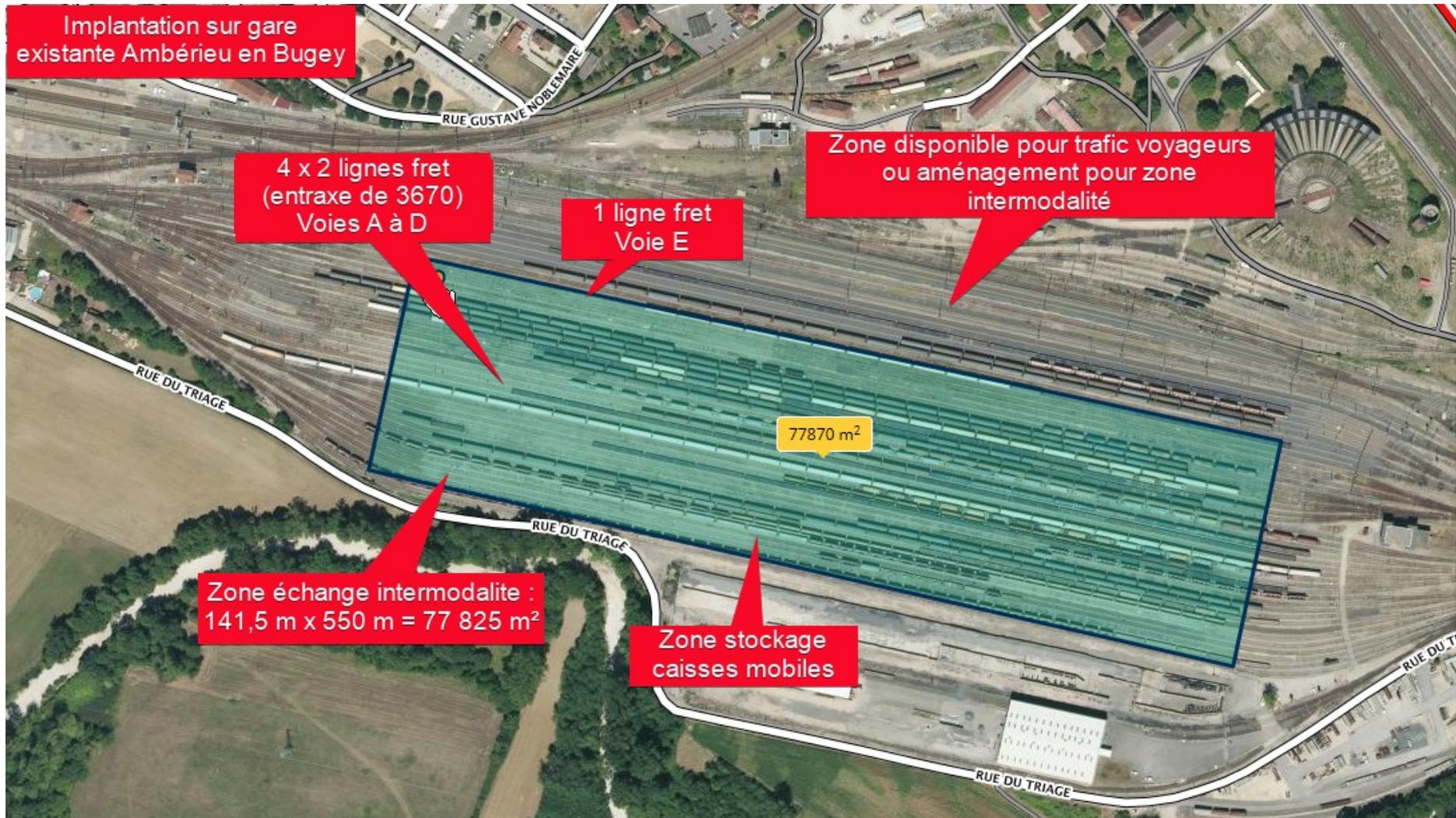
sur

### 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.

# Emprise de la gare de triage d'Ambérieu-en-Bugey



# 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	<b>36,9%</b>	910 000
Remorque sur Wagons Poches	32,9	34,2	517	1105	28	<b>40,6%</b>	980 000
Conteneurs sur Wagons Poches	32,9	34,2	551,2	1079	30	<b>44,5%</b>	1 050 000
Conteneurs 90 pieds novatrans	29	29,6	511,8	1088	32	<b>47,1%</b>	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%
<b>35</b>	<b>624750</b>	<b>45,9%</b>
<b>40</b>	<b>714000</b>	<b>52,4%</b>
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 ...