

# Contribution N°2

## Le report du trafic méditerranéen / le besoin crée le mensonge.

Collectif BOLGV membre de la coordination contre la ligne nouvelle

L'une des questions soulevées lors de l'enquête publique, a été celle de l'identification des marchandises qui pourraient être transportées sur la ligne en projet.

En effet, l'évolution de trafic des marchandises aux passages Nord-Alpins ne permettait pas de défendre un investissement total de plus de 30 milliards d'euro alors que les installations existantes permettent de transférer par le rail plus de la moitié des marchandises qui ont circulé sur cet axe en 1998 (35 millions de tonnes) et plus des 2/3 de la moyenne annuelle des marchandises transportées sur 31 ans (27,23 millions de tonnes).

C'est dans ces conditions que les lobbyistes du projet ont imaginé « renforcer » le dossier en y incluant une part du trafic circulant par le passage de Vintimille.

### Les études précédentes.

Une nouvelle fois, les études antérieures au soutien du projet de nouvelle ligne nous apportent un éclairage sur les évolutions récentes de RFF et des lobbyistes sur ce report du trafic Vintimille.

Le dossier d'étude GIP Transalpes de 2000 les rassemble. On trouvera ci-dessous les conclusions de leurs auteurs:

#### p. 36 Les simulations à l'horizon 2015 du fret aux franchissements franco-italiens

- Dans le rapport Legrand, il est clairement indiqué que les trafics de marchandises franchissant les Alpes franco-italiennes au nord et au sud sont relativement indépendants.

« Pour ce qui est des poids lourds, ceux qui passent au tunnel du Mont-Blanc et du Fréjus viennent à 99% de la région Rhône-Alpes et du nord de la France et de l'Europe ; à l'inverse à Menton 90% des poids lourds sont issus des régions riveraines de la Méditerranée, du sud-ouest de la France et de la péninsule ibérique. Les possibilités de reports entre les itinéraires des Alpes du Nord et du Sud sont donc très limitées. »<sup>5</sup>

#### INTERFACE TRANSPORT pour le compte du G.I.P. TRANSALPES

p.37

L'hypothèse d'indépendance des passages Nord et Sud des Alpes franco-italiennes est considérée vraisemblable par les services de la SNCF. Toutefois, les analyses réalisées

- Selon l'enquête aux frontières réalisée par le GEIE Alpetunnel présente les origines-destinations des poids lourds et des convois ferroviaires franchissant différents points frontières italiens.

« Par rapport à la liaison Lyon-Turin, les enjeux en matière d'itinéraires poids lourds se situent presque exclusivement sur les passages des Alpes du Nord. Les flux de Vintimille par voie ferrée ou route sont, compte tenu de leur origine/destination, quasi-captifs de ce passage »<sup>6</sup>

<sup>5</sup> LEGRAND, Rapport du groupe de travail sur les percées alpines, juillet 1991, citation in page 2.

<sup>6</sup> GEIE ALPETUNNEL, Analyse des flux de marchandises transalpins, Rapport de synthèse, citation in page 80.

un autre document a été publié en 2001 par l'OITC (Officie Interconsulaire des Transports et Communications) qui conclut lui également:

## Une logique différente pour le passage par Vintimille

Ce passage, soumis à la croissance de tous les trafics terrestres, aussi bien de voyageurs que de marchandises, a connu une augmentation notable du nombre de poids lourds ; la raison principale étant l'ouverture de la péninsule ibérique au marché européen. Ainsi le trafic de poids lourds à Vintimille est-il surtout dû aux échanges entre la Péninsule Ibérique et l'Italie, qui représente 44,4% du total des flux de poids lourds. Ces échanges induisent des flux très largement captifs. A noter que la part des poids lourds dans le trafic total (Véhicules légers + Poids lourds) est passée de 13,6% en 1985 à 20,5% en 2000. Enfin, il est à souligner que ce passage atteint ses limites de capacité.

Pourtant faute de pouvoir justifier un trafic suffisant sur la nouvelle ligne, c'est au trafic passant par Vintimille que les lobbyistes du projet ont fait appel.

De façon limitée toutefois dans le dossier d'enquête publique de Lyon Turin Ferroviaire en 2006 qui l'évalue, au conditionnel, à un maximum de 2 millions de tonnes:

service de trains d'autoroute ferroviaires plus longs (1125 m voire 1500 m). Enfin l'autoroute ferroviaire non accompagnée entre l'Espagne et l'Italie pourrait permettre de transporter 2 Mt complémentaire.

58

Nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin  
Avril 2006 - Dossier d'enquête publique  
Saint-Jean-de-Maurienne - Frontière franco-italienne

## **La Commission d'Enquête est d'un optimisme redoutable.**

Ses prévisions rectifiées prévoient un report ferroviaire du Vintimille de 6,8 Millions de tonnes à l'année.

Trafic marchandises dans les Alpes franco-italiennes en 2035 sans la ligne nouvelle et sans volonté forte de report modal de la route vers le rail												
Année	2000				2010				2035			
	Route		Rail (Mt)		Route		Rail (Mt)		Route		Rail (Mt)	
Passage	PLM	Mt	Wac	TCaf	PLM	Mt	Wac	TCaf	PLM	Mt	Wac	TCaf
Mont-Blanc					572	8,7			750	11,3		
Fréjus (route)	1527	25,2			732	11,0			1450	21,8		
Mont-Cenis (rail)			5,0	3,6			2,6	1,3			10,2	4,8
Montgenèvre					52	0,5	0		60	0,6		
Vintimille	1061	13,7	0,8	0,0	1338	17,8	0,6		2050	30,9	1,3	5,5
Total France	2588	38,9	5,8	3,6	2694	38,0	3,2	1,3	4310	54,9	11,5	10,3
Total		48,3			2526	42,5				76,7		

Il est vrai qu'avec 2 Millions de tonnes comme le disait RFF et LTF la ligne existante n'est pas saturée. Sur quels éléments factuels cette analyse se fondent, où intervient la prise en compte de l'historique ? Une chose est sûre ça va dans le sens du Lyon Turin.

## **L'autoroute maritime ? OUBLIÉE !**

Le dossier d'enquête publique comme le rapport de la commission d'enquête restent muets sur la solution de report modal maritime.

Dans le rapport de la Commission d'enquête, le mot « maritime » apparaît 2 fois seulement pour souligner la faiblesse des liaisons entre les ports et le ferroviaire (pages 149 et 151).

Cette absence d'analyse de ce type de report modal interpelle sérieusement.

Le transfert par bateaux existe un peu ou beaucoup ?

1,5 million de poids lourds par le maritime entre la France et le Royaume Uni.

**Tableau 1 – Flux routiers de marchandises aux principaux points frontière en 2010**

	Nombre de poids lourds (en milliers)			Tonnage (en millions de tonnes)		
	Transit	Échange	Total	Transit	Échange	Total
Biriatou	1 317	1 723	3 040	20,48	23,87	44,35
Le Perthus - Boulou	1 396	1 518	2 914	22,33	18,29	40,63
<b>Pyrénées</b>	<b>2 713</b>	<b>3 241</b>	<b>5 954</b>	<b>42,81</b>	<b>42,17</b>	<b>84,98</b>
La Turbie - Vintimille	701	637	1 338	10,65	7,18	17,84
Montgenèvre	8	44	52	0,09	0,44	0,53
Fréjus	74	657	732	1,08	9,92	11,00
Mont-Blanc	119	452	571	1,68	7,00	8,68
<b>Alpes</b>	<b>902</b>	<b>1 791</b>	<b>2 693</b>	<b>13,5</b>	<b>24,54</b>	<b>38,04</b>
Bâle	304	344	647	3,75	2,85	6,6
Calais - Douvres	1 085	415	1 500	12,99	4,93	17,92
Tunnel sous la Manche	714	273	987	8,08	3,09	11,17
La Manche	1 799	688	2 488	21,08	8,02	29,09
<b>Ensemble</b>	<b>4 723</b>	<b>6 064</b>	<b>10 788</b>	<b>66,03</b>	<b>77,58</b>	<b>143,61</b>

Lecture : le total des poids lourds et des tonnages en transit est inférieur à la somme des flux par poste frontière car sont éliminés les doubles comptes des véhicules passant par ces points à la fois en entrée et en sortie du territoire.

Source : SOeS, enquête Transit 2010.



Pourtant RFF connaît bien le système et depuis longtemps pour l'avoir promu lors du débat public en PACA.



## Le transit de marchandises à travers la région PACA :

### Quels enjeux pour le transport ferroviaire ?

Philippe AYOUN  
Jeudi 14 avril 2005



1



### Comment éviter la croissance des poids lourds ?

- Les modes maritimes et ferroviaires devront transporter un supplément supérieur à 2 000 PL/Jour.
- Sur les longues distances, le transport maritime est l'alternative naturelle:
- 2/3 du trafic à détourner = 6 à 7 navettes quotidiennes à créer entre Espagne + France et Italie.



7



### Un exemple théorique de services « Ro-Ro » en 2020

- 2 à 3 rotations/jour entre l'Espagne du Sud (Valence) et l'Italie du Nord (Gênes, Livourne)
- 2 rotations par semaines entre l'Espagne du Sud et l'Italie du Sud (Civitavecchia, Naples)
- 5 à 6 rotations quotidiennes entre l'Espagne du Nord (Barcelone) et l'Italie du Nord
- 4 rotations par semaines entre l'Espagne du Nord et l'Italie du Sud
- 2 rotations par semaines entre le Sud de la France (jusqu'à Marseille) et l'Italie du Sud
- 1 rotation par semaine entre l'Est de PACA (Toulon) et l'Italie du Sud



16



### Un cabotage maritime performant

- La moitié du trafic de transit
- Compétitif sur les longues distances
- Aujourd'hui, 18 AR par semaine : une capacité annuelle de l'ordre de 400 000 camions
- De réelles perspectives de développement (aides nationales et européennes...)



6

Un cargo roulier « RO -RO » coûte entre 40 et 60 millions d'€uro et peut transporter deux cents camions.

Le transport « Espagne - Portugal / Italie et autres pays », en transit (l'origine ou la destination n'est pas en France) représente plus de 60 % des passages à Vintimille.

En les reportant sur des cargos rouliers :

- ✎ On applique le principe pollueurs payeurs,
- ✎ La charge de l'investissement revient aux pays origines / destinations avec l'aide de l'Europe,
- ✎ L'investissement pour le transfert de 700 000 camions par an est de 600 millions d'€uro,
- ✎ Le maritime est le moyen de transport le moins polluant à la tonné / km transportée.

Le silence de la Commission d'Enquête, sa surévaluation des tonnages y compris au regard de ceux annoncés par Lyon Turin Ferroviaire, interrogent.

Celui des lobbyistes et de RFF également

## **Conclusion.**

Tout le monde sait que le report du passage Vitimille n'est qu'un artifice coûteux car la solution est maritime.

Cet argument ou plus exactement cette allégation n'a qu'un but celle de justifier une saturation de l'ouvrage existant qui n'est pas acquise et ne le sera pas sur un axe EST OUEST qui transporte essentiellement les marchandises d'une production industrielle en baisse constante.

Une nouvelle fois les lobbyistes sont à l'origine de l'abus de conscience.

Pourtant dès aujourd'hui les budgets de transport devraient être investis sur l'autoroute maritime en France, en Italie et en Espagne.

**C'est moins cher, plus rapide, bien connu en exploitation mais ....**

**C'est contraire au sacrosaint Lyon -Turin**

[contact@lesmollettes.eu](mailto:contact@lesmollettes.eu)

<http://lesmollettes.eu/>