

Lyon –Turin : L’inutilité du projet est à nouveau confirmée

Dans cette contribution Bernard Reverdy revient sur la principale justification du projet de nouvelle ligne doublant la ligne ferroviaire de Lyon à Turin. L’ouverture d’un nouveau tunnel n’est justifiée que si le tunnel ferroviaire actuel du Mont-Cenis n’a pas la capacité d’absorber le trafic futur.

Utilisant les dernières statistiques européennes connues en 2015 en matière de transport et retenant les hypothèses les plus favorables sur les évolutions attendues en particulier en terme de transfert modal vers le fer, cette contribution conduit à une conclusion simple : **en 2033, soit cinq ans après la mise en service prévue du nouveau tunnel, le trafic ferroviaire marchandises actuellement de 3 millions de tonnes ne dépassera pas 10 millions de tonnes, volume que le tunnel actuel est largement en capacité d’absorber.**

Cette ultime vérification confirme les avis réservés de nombreux économistes et experts du transport ferroviaire. Le financement de la part française pour cette nouvelle infrastructure n’étant pas encore acquis, puisqu’il repose sur la mise en place d’une « eurovignette alpine », **il est encore temps d’arrêter le projet et de reporter l’effort public sur l’utilisation optimale du tunnel ferroviaire actuel.**

18 février 2016

Bernard Reverdy a quarante années d’expérience professionnelle dans les grands projets d’infrastructure, l’aménagement du territoire et le développement économique. Associé à l’économiste Brieuc Bognoux, ils ont ensemble produit trois expertises indépendantes sur le projet Lyon-Turin en 1997, 1999 et 2006. Ancien élève de l’Ecole polytechnique, Bernard Reverdy a enseigné pendant dix ans l’économie comme Professeur associé à l’Université Pierre Mendès France de Grenoble. Depuis 2008 il est élu local en Savoie.

Nouvelle liaison ferroviaire Lyon –Turin

Contribution au débat sur l'utilité du projet

Bernard Reverdy

Le projet de « nouvelle » liaison ferroviaire entre Lyon et Turin ne se justifie sur le plan écologique, économique et européen que si cette infrastructure supplémentaire apporte un nouveau service qui ne peut être satisfait par l'infrastructure actuelle. Contrairement aux premiers dossiers des années 90¹ qui mettaient principalement en avant le gain de temps des voyageurs, la principale justification aujourd'hui porte sur la fonction fret ferroviaire².

Le débat se résume alors à une seule question :

Le volume annuel de marchandises susceptible de passer par la voie ferrée au Fréjus dépassera-t-il un jour la capacité de la ligne actuelle?

Si nous sommes capable de répondre oui à cette question, alors il peut y avoir un intérêt économique pour ne pas freiner les échanges entre les deux pays, alors il y aura un bénéfice en terme de réduction de la pollution de l'air par la poursuite du report modal de la route vers le fer, enfin il y aura un effet positif sur l'intégration européenne par le dépassement d'un seuil de capacité sur le corridor méditerranéen reliant l'Espagne à l'Europe centrale.

- Quel est ce seuil ? Pouvons nous estimer la probabilité d'y être confronté un jour ?
- Comment calculer le volume susceptible de prendre la voie ferrée ?

L'équation à poser est simple : **Aurons nous une année n où C est dépassée ?**

$$V_n \times t_n > C$$

V_n est le volume total annuel de marchandises en Mt traversant les Alpes françaises (du Mont Blanc à Vintimille) l'année n,

t_n est le taux de la part modale du fer dans ce volume total en % l'année n,

C est la capacité de la ligne actuelle en Mt.

La société publique franco-italienne TELT qui a en charge la construction et l'exploitation du tunnel supplémentaire a annoncé sa mise en service pour 2029. Nous proposons de vérifier cette inégalité pour n = 2033, soit 5 ans après la mise en service de cette nouvelle infrastructure.

¹ Dossier réglementaire présenté par le GIP Transalpes en décembre 1996.

² D'après les dossiers soumis à enquête en 2012, le gain socio-économique pour les voyageurs ne représenterait que 20% des avantages du projet. Ces gains nous semblent même surestimés : actuellement 3 AR Paris-Milan traversent les Alpes chaque jour dont un seul passe par Lyon. Avec 500 000 voyageurs par an actuellement (Le Rail décembre 2015), nous sommes très loin des 4,5 millions de voyageurs attendus à l'horizon du projet.

1. Quelle capacité pour la ligne actuelle ?

RFF dans le dossier³ soumis à enquête publique en 2012 estime cette capacité C à 14,6 Mt par an. L'expertise indépendante réalisée en 2006 par le cabinet néerlandais ECORYS, à la demande de la Commission européenne, évaluait la capacité maximale de cette ligne entre 17,00 et 18,59 M de tonnes⁴. Cette ligne a fait également l'objet d'importants travaux de modernisation pour être mise au gabarit européen B1. Nous retiendrons la valeur retenue par RFF lui même, soit 14,6 Mt.

2. Comment évolue le volume total des échanges de marchandises à travers les alpes françaises ?

Les cartes suivantes⁵ publiées avant la crise de 2008 montrent les flux traversant les alpes, avec une forte progression des flux routiers N/S en particulier à travers le Brenner et une croissance du fret ferroviaire à travers la Suisse, tandis que les flux tant routiers que ferroviaires diminuent dans la traversée des Alpes du nord France-Italie..

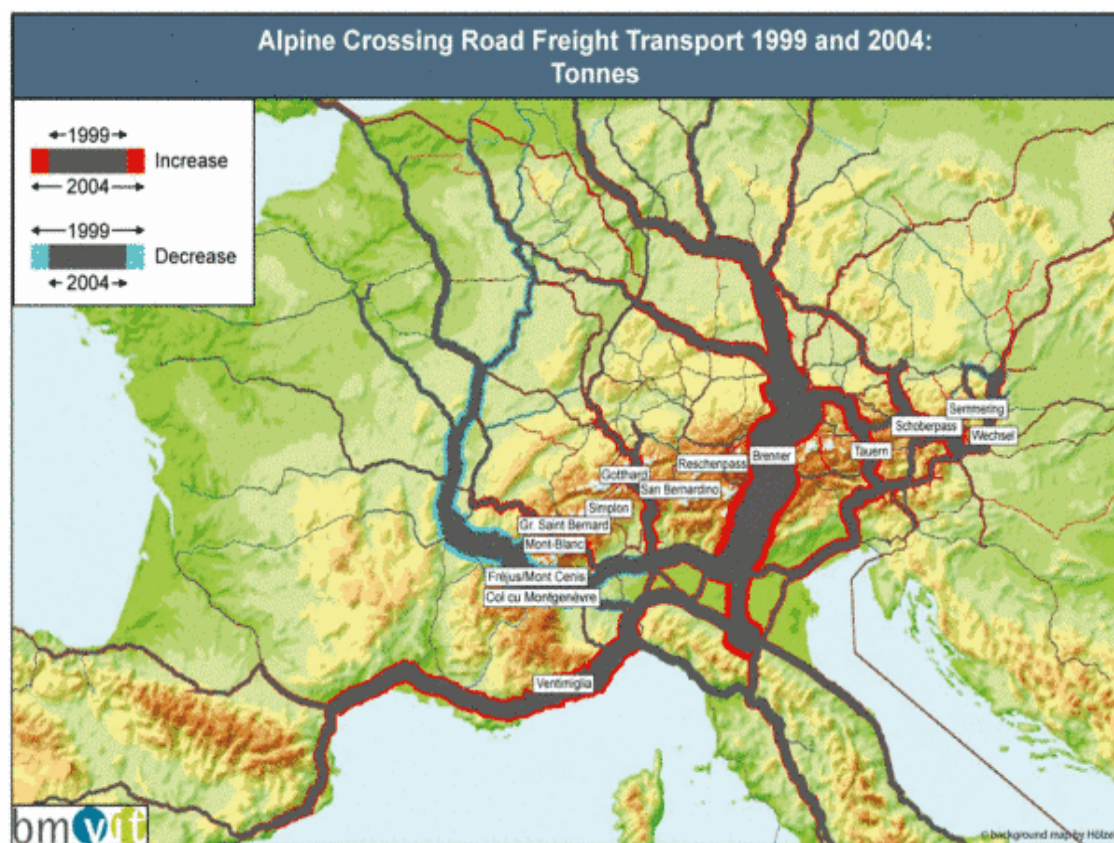


Fig. 1. Variation des frets routiers à travers les Alpes entre 1999 et 2008

³ Dossier C RFF 2012

⁴ Avis de l'Autorité environnementale, CGEDD, décembre 2011

⁵ <http://www.processus-de-zurich.org/fr/statistics/results-caft-with-queries/spatial-distribution-of-transalpine-flows/>

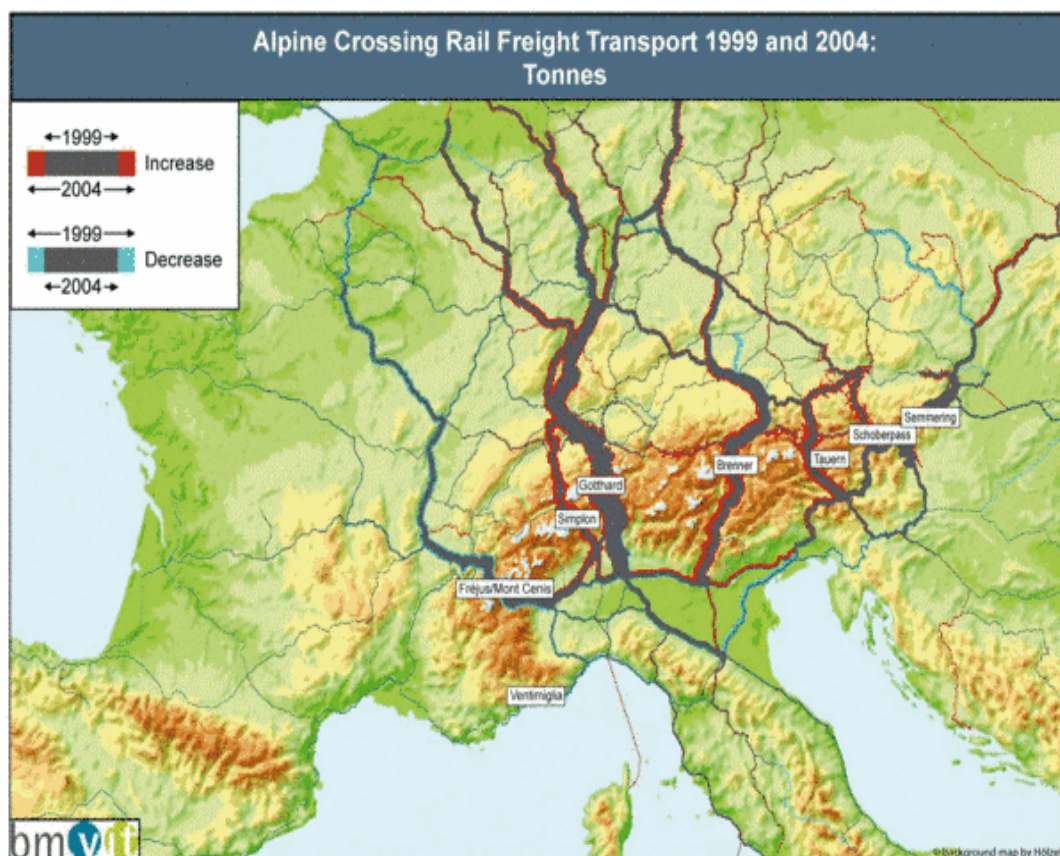


Fig. 2. Variation des frets ferroviaires à travers les Alpes entre 1999 et 2008

Ces cartes nous poussent à distinguer les flux nord-sud des flux ouest-est à travers les Alpes pour une bonne compréhension des échanges et de leur variations futures.

Les flux européens nord-sud à travers les Alpes

Les dossiers justifiant la réalisation d'un tunnel supplémentaire entre la France et l'Italie font référence aux investissements comparables réalisés ou en cours en Suisse et en Autriche pour faciliter le transfert modal vers le fer pour les échanges entre Europe du Nord et Italie.

Pour la Suisse et l'Autriche la majorité des flux traversant les Alpes sont des flux de transit entre les autres pays européens, en particulier ceux provenant des ports du nord de l'Europe (Rotterdam, Anvers, Hambourg). Le transit international à travers l'arc alpin représente 75,5% des passages pour la Suisse, 89,8% pour l'Autriche⁶ alors qu'il ne représente que 12,1% pour la France. Les cargos porte-conteneurs qui arrivent d'Asie débarquent leurs marchandises dans les grands ports de la Mer du Nord, Rotterdam (Volume annuel d'activité : 441 Mt/an), Anvers (184 Mt) ou Hambourg (131 Mt) de préférence aux ports français, Marseille (85,6 Mt) ou Le Havre (63 Mt). Les marchandises transitent ensuite vers leurs destinations finales, l'Allemagne, la Suisse, l'Autriche ou l'Italie. Une partie de ces flux extra européens à destination de l'Italie pourraient être repris tôt ou tard par les ports italiens directement. Ainsi la plate-forme du terminal de porte-conteneurs de Vado Ligure à côté de Gênes se prépare avec le groupe Maersk, une des plus importantes sociétés maritimes mondiales, à accueillir dès 2017 les nouveaux grands cargos venant d'Asie d'une capacité de 18 000 conteneurs⁷.

⁶ Alpinfo 2012, <http://www.bav.admin.ch/verlagerung/01529/index.html?lang=fr>
⁷ informare.it/news/2015 et <http://www.cooperation.ch/La+mer+et+le+rail>

Certains regrettent que la France ne prenne pas une part plus importante de ces flux de transit nord-sud. « La baisse des trafics ferroviaires par le Mont-Cenis a été accentuée par la concurrence des itinéraires traversant la Suisse... Le trafic de transit à travers la France, reliant principalement la Grande Bretagne ou le Benelux à l'Italie, est en effet passé de 4,1 Mt en 1997 à 0 en 2013 »⁸. La carte ci après⁹ montre la répartition européenne de l'activité portuaire. Pour augmenter notre transit alpin il faudrait détourner une part des conteneurs arrivant dans les ports nordiques. Cela est irréaliste¹⁰ et **nous n'avons aucun intérêt à attirer ces flux de transit sur nos infrastructures tant routières que ferroviaires, flux qui n'apporteraient aucune valeur ajoutée et aucun emploi aux territoires traversés.**

Trafics de marchandises en 2012 des grands ports français métropolitains et des principaux ports européens voisins

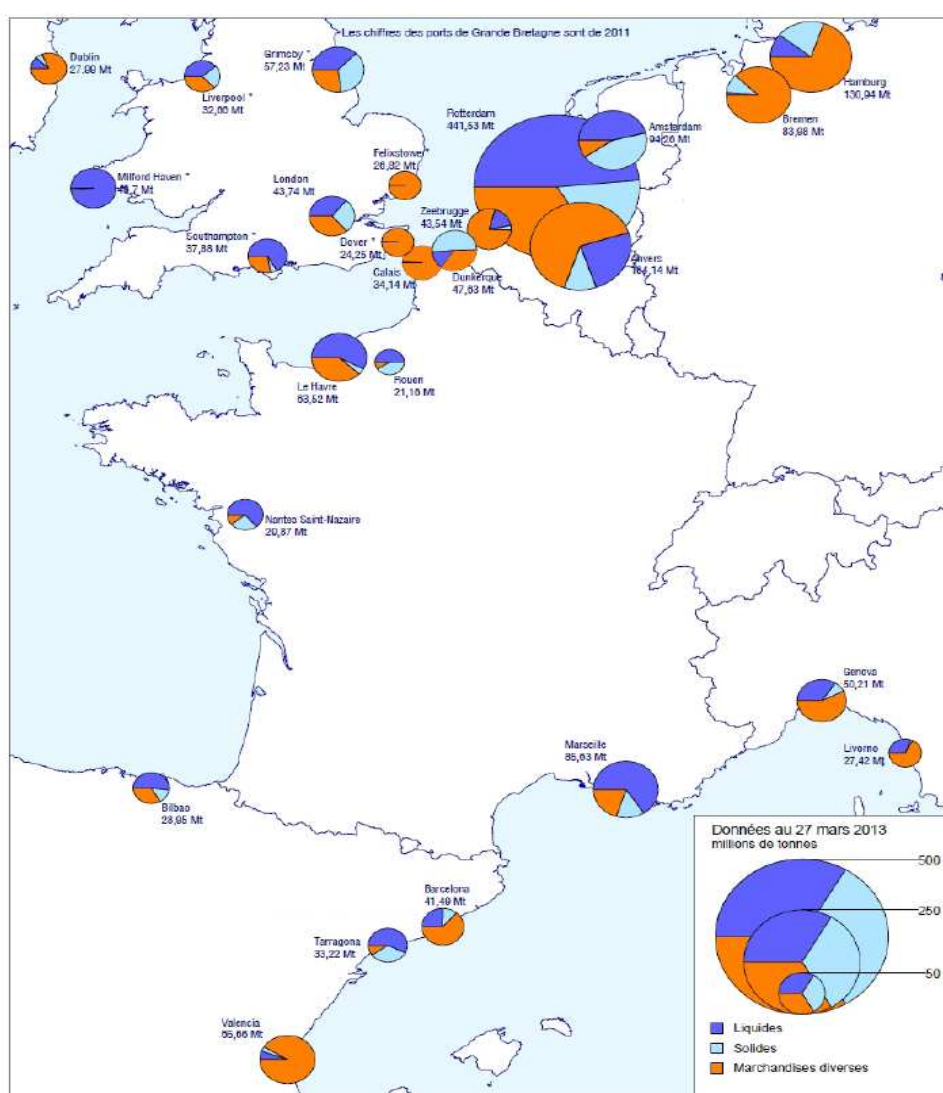


Fig. 3 Volumes des grands ports européens

⁸ M.Destot et M.Bouvard, 7 juillet 2015
⁹ http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/Bilan_annuel_2012_des_ports_et_des_voies_navigables_v2.

¹⁰ « Il y a une course de vitesse entre le Lyon-turin et le tunnel du Brenner ». M.Destot, in Le Monde, 15/7/2015

Les flux européens ouest-est à travers les Alpes

La liaison ferroviaire sous le Mont-Cenis s'insère dans le « corridor » Algesiras-Budapest du réseau central du RTE-T retenu par la Commission européenne. Cette liaison pourrait donc prendre dès maintenant une partie du trafic routier qui transite par la France depuis la péninsule ibérique vers l'Italie et à travers elle vers les pays de l'est. Actuellement 12 Mt venant d'Espagne transitent à travers la région PACA par Vintimille ¹¹, sur les 17,7 Mt de passages.

Mais 12 Mt sont également transportés par voie maritime entre l'Espagne et Italie. Dans le même programme RTE européen la Commission a prévu de favoriser le fret intra-européen par voie maritime, l'initiative « West-Med Corridor ». Les ports représentent déjà 37% du fret intra-européen et le concept « d'autoroute de la mer » prévu au RTE pourrait rapidement augmenter cette part modale. Les ports de Gênes (42,4 Mt) et de Trieste (41,8 Mt), de Valence (54,5 Mt), et de Barcelone (35,3 Mt) se préparent à cette éventualité. ¹²

En complément l'Italie a un projet de liaison ferroviaire Gênes-Milan¹³ à 6 Mds € permettant un raccordement direct de Gênes et de la Méditerranée au corridor terrestre Algesiras-Budapest sans passer par Lyon. **Dans ces conditions Gênes aura son « port sec » dans l'arrière pays piémontais, ce qui lui faisait défaut pour rivaliser avec les ports de la Mer du Nord¹⁴.**

Evolution du volume des échanges traversant les alpes françaises

Dans leur rapport du 7 juillet 2015¹⁵ sur les « nouvelles sources de financement » pour la section transfrontalière, les deux parlementaires Michel Bouvard et Michel Destot se basent sur deux études prospectives pour justifier une croissance continue des besoins en transport de marchandises : la première, « *Ageing Report 2015* »¹⁶, prévoit une diminution globale de la population active en Europe malgré un apport important de main d'œuvre immigrée. Cette prévision ne laisse pas du tout entrevoir une augmentation de la masse de produits industriels à échanger entre pays européens. De même la deuxième étude porte sur la nouvelle révolution industrielle « *industrie 4.0* ». Avec celle-ci nous passerions d'une industrie de masse à une production plus personnalisée avec une part de services plus importante. Avec la prise en compte d'une économie circulaire¹⁷ intégrant également l'éco-conception et la dématérialisation des services, nous allons vers des échanges entre régions européennes certainement éclatés, moins pondéreux et surtout plus difficiles à massifier. Ces deux études n'apportent aucun élément allant dans le sens d'une croissance du volume en tonnes des échanges entre la France et l'Italie. **Pourquoi alors les deux parlementaires y font ils référence ?**

¹¹ RFF. Problématique de transport de marchandises en PACA, novembre 2014

¹² Commission européenne, Ports maritimes européens à l'horizon 2030, mai 2013

¹³ Le projet Terzo Valico dei Giovi, inscrit lui aussi dans les projets prioritaires européens pour une réalisation en 2020, <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/doc/2015-03-austria/2015-03-20-joint->

¹⁴ http://www.econostrum.info/Le-port-de-Genes-veut-grandir-loin-de-la-mer_a792.html

¹⁵ www.micheldestot.fr

¹⁶ http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/.

¹⁷ http://ec.europa.eu/priorities/jobs-growth-investment/circular-economy/docs/communication-action-plan-for-circular-economy_en.pdf

Les tableaux ci après issus du rapport annuel de l'Office fédéral suisse des transports nous donnent une bonne image de l'évolution sur les 15 dernières années. Le segment alpin B va de Vintimille à Tarvisio en Autriche.

Trafic de marchandises total à travers les Alpes (arc B)¹⁸ en millions de tonnes

Pays	1986	2000	2006	2013
France	28	49.7	46.9	39.8
Suisse	17.1	29.5	38	38
Autriche	22.5	58.5	73.2	64
Total	67.6	137.4	158.1	141.8

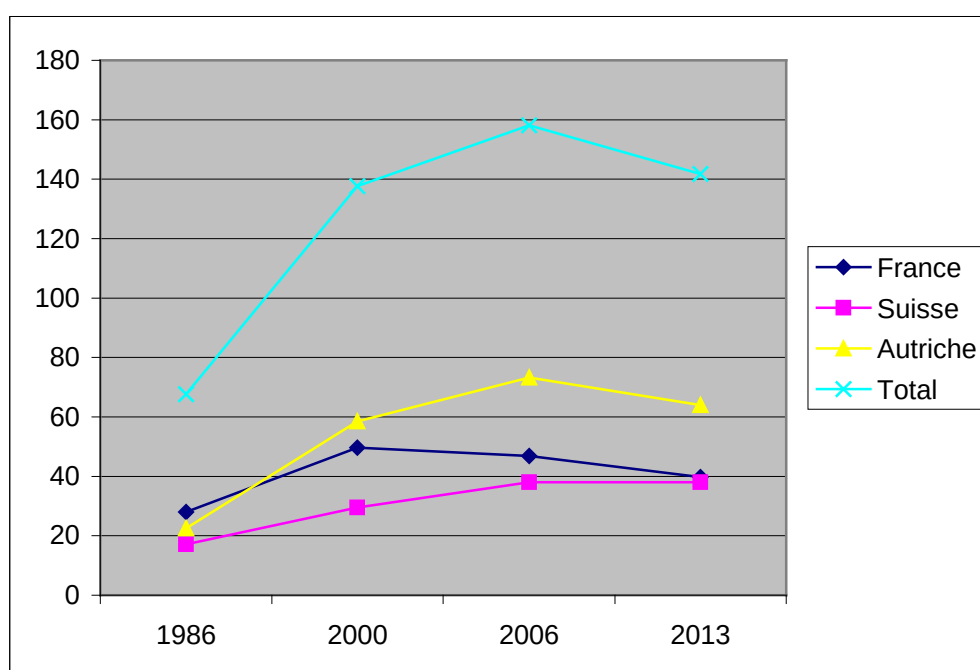


Fig. 4. Variation du trafic de marchandises à travers les Alpes en Mt

Ces statistiques montrent que la croissance des flux de marchandises qui a été très forte dans les années 90, s'est ralentie depuis 2000, particulièrement en France, sans attendre la crise économique de 2008. La part de transit traversant la France décroît encore plus vite, passant de 18,7 Mt en 2000 à 13 Mt en 2013.

Cette analyse statistique est confirmée par les éléments fournis par les rapports annuels de la SFTRF (Fréjus)¹⁹. Le nombre de poids lourds traversant le tunnel est en diminution passant de 876 000 en 2007 à 666 000 en 2014, une diminution de 24% sur ces sept ans²⁰. Diminution confirmée par les bilans routiers du Conseil Départemental de la Savoie²¹.

¹⁸ Rapport annuel 2013, Confédération Suisse, Office fédéral des transports.
Pour l'année 1986 Statistiques Alpinfo reproduites par Jean-Marie Martin dans *Traverser les Alpes*, PUG, 2000

¹⁹ <http://www.sftrf.fr/web/guest/detail/chiffre>

²⁰ Cette diminution n'est pas liée à la croissance de l'autoroute ferroviaire Aiton – Orbassano qui n'atteint que 32000 unités en 2013, soit moins de 5% du trafic routier de marchandises.

²¹ <http://www.savoie.fr/aides-et-service-fiche/437/3144-actualites.htm#sondage2>

Il apparaît donc que l'hypothèse d'un nouveau doublement de la demande de transport à travers l'arc alpin sur trente ans (2005-2035), doublement mis en avant dans les dossiers successifs de RFF pour justifier la nouvelle ligne, ne peut plus être retenue.

Pour évaluer ce trafic total à un horizon de 20 ans, horizon de la mise en service d'une nouvelle ligne, reprenons les hypothèses de la Commission européenne pour la croissance en Europe estimée en moyenne à 1,4 % par an sur les 20 prochaines années²². En 2033 le PIB augmenterait ainsi de 32 %, si aucune rupture comme celle de 2008 ne vient perturber à nouveau l'économie mondiale²³. Comment évoluera alors la demande en transport de marchandises ? Durant la période 1995-2005 la croissance du PIB et celle des transports étaient corrélées. Depuis 2008 on assiste à une rupture comme le montre les trois graphiques suivants²⁴.

Le premier (fig.5) donne l'évolution comparée du PIB et du transport de marchandises au niveau européen²⁵. La corrélation est parfaite jusqu'en 2008 et à partir de là le niveau des marchandises se détache nettement de l'évolution globale de l'économie. Le deuxième (fig.6) résulte du traitement par nous-mêmes des données statistiques pour la France seule²⁶. Le troisième graphique (fig.7) est produit par l'ASFA et publié dans un rapport parlementaire sur les autoroutes concédées²⁷.

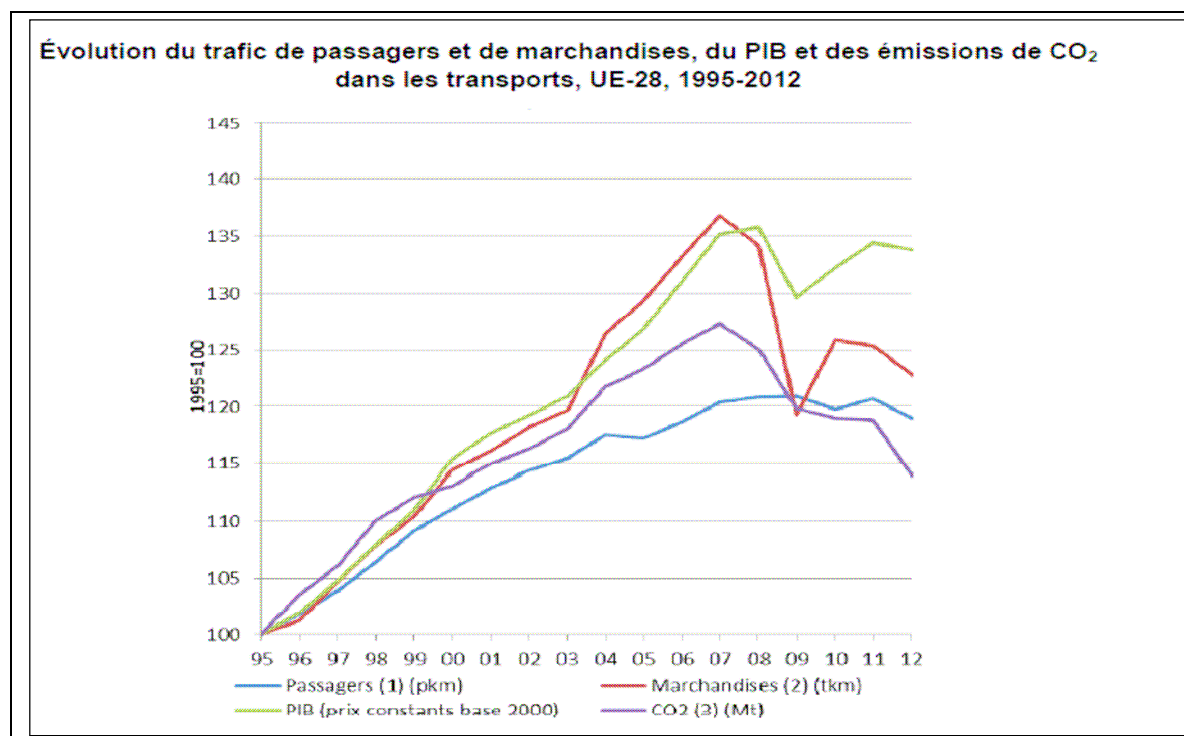


Fig. 5. Evolution comparée PIB et marchandises en Europe, base 100 en 1995

²² http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/.

²³ Nombreux sont les économistes, à l'exemple de Robert Gordon aux USA et Daniel Cohen ou Patrick Arthus en France qui estiment que la croissance en terme de PIB va rapidement plafonner dans les années à venir du fait d'une tendance long terme de ralentissement du progrès technique. La prévision européenne de 1,4% par an en moyenne sur 20 ans peut donc être considérée comme élevée.

²⁴ Le trafic marchandises est donné sur les fig. 5 et 6 en tonnes x km, unité de mesure pertinente pour évaluer l'intensité du trafic sur un territoire à la différence du volume en tonnes pour le trafic en un point donné comme le passage au tunnel du Mont-Cenis.

²⁵ <http://www.strategie.gouv.fr/publications/politique-europeenne-transports>

²⁶ Source : SOeS d'après enquêtes TRM française et européennes

²⁷ <http://www.assemblee-nationale.fr/14/rap-info/i2476.asp>

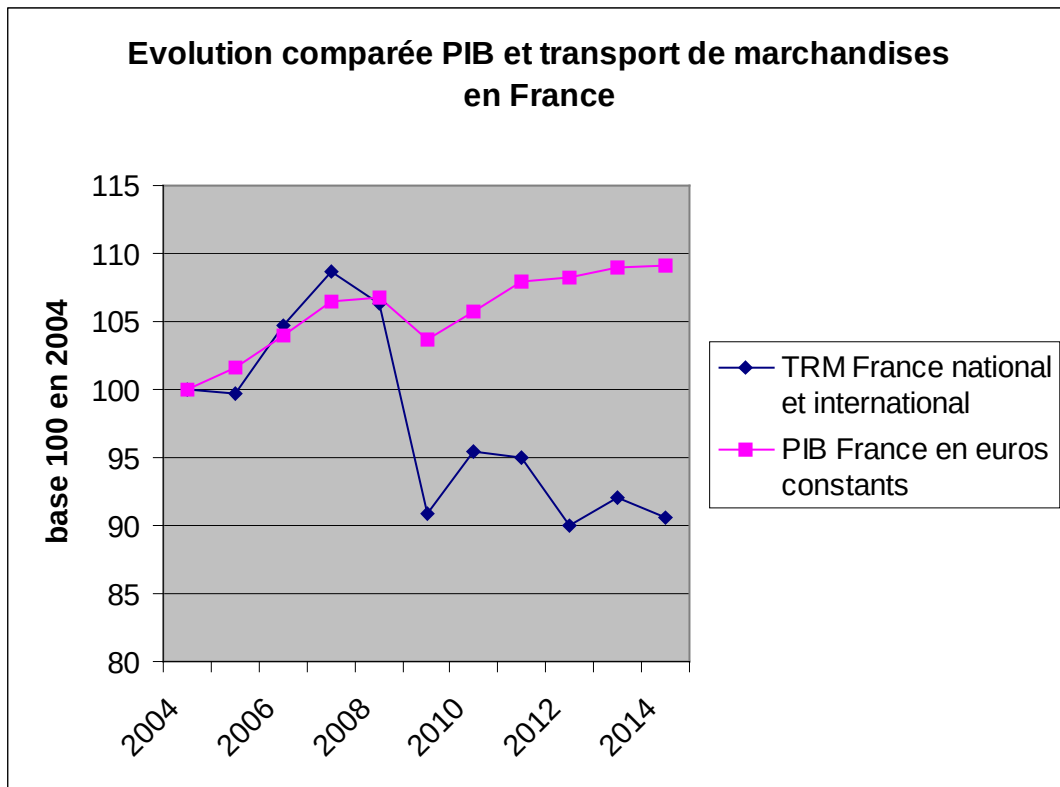


Fig. 6. Evolution comparée PIB et marchandises en France, base 100 en 2004

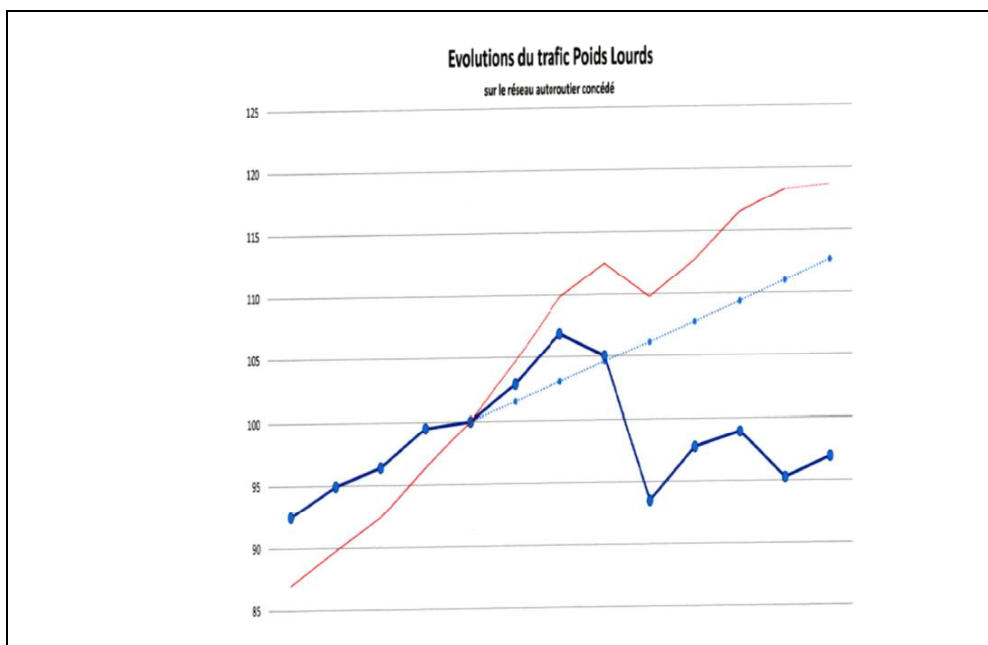


Fig. 7. Evolution du trafic PL sur autoroutes concédées en France (graphique AFSA)
En rouge l'évolution du PIB français en € courants, en bleu celle du trafic poids lourds

Cette rupture est-elle purement conjoncturelle ou assistons-nous à une évolution du contenu de notre PIB moins consommateur de marchandises à transporter ? Réussirons-nous à casser le lien entre croissance économique et croissance du transport ? Cette problématique dite du « couplage » est étudiée par la Commission européenne et de nombreux économistes du

transport comme Julien BRUNEL du LET²⁸. A l'exception des pays européens en situation de « rattrapage », pays de l'est par exemple, les pays comme le nôtre connaissent une baisse de la part de l'industrie dans leur économie et une baisse du poids moyen de la production industrielle.

Pour vraiment comprendre ce qui est en train de se passer en Europe, éclatons l'analyse globale entre chaque pays européen. Le graphique suivant fig.8 a été établi à partir de la source de données EUROSTAT 2016. Nous n'avons pas reporté l'ensemble des 28 pays. Ce graphique fait nettement apparaître deux groupes de pays : Ceux qui sont en transition vers une économie où la part de l'industrie manufacturière diminue, comme la France, le Royaume Uni, l'Italie, la Suède, la Finlande ou même l'Irlande (avec une part importante de microélectronique), les pays en rattrapage où les investissements industriels et les délocalisations entraînent un besoin important en transport comme la Pologne, la Bulgarie ou la Lituanie. Entre les deux groupes, l'Allemagne et l'Espagne présente une bonne élasticité entre les deux variables volume de transport et PIB.

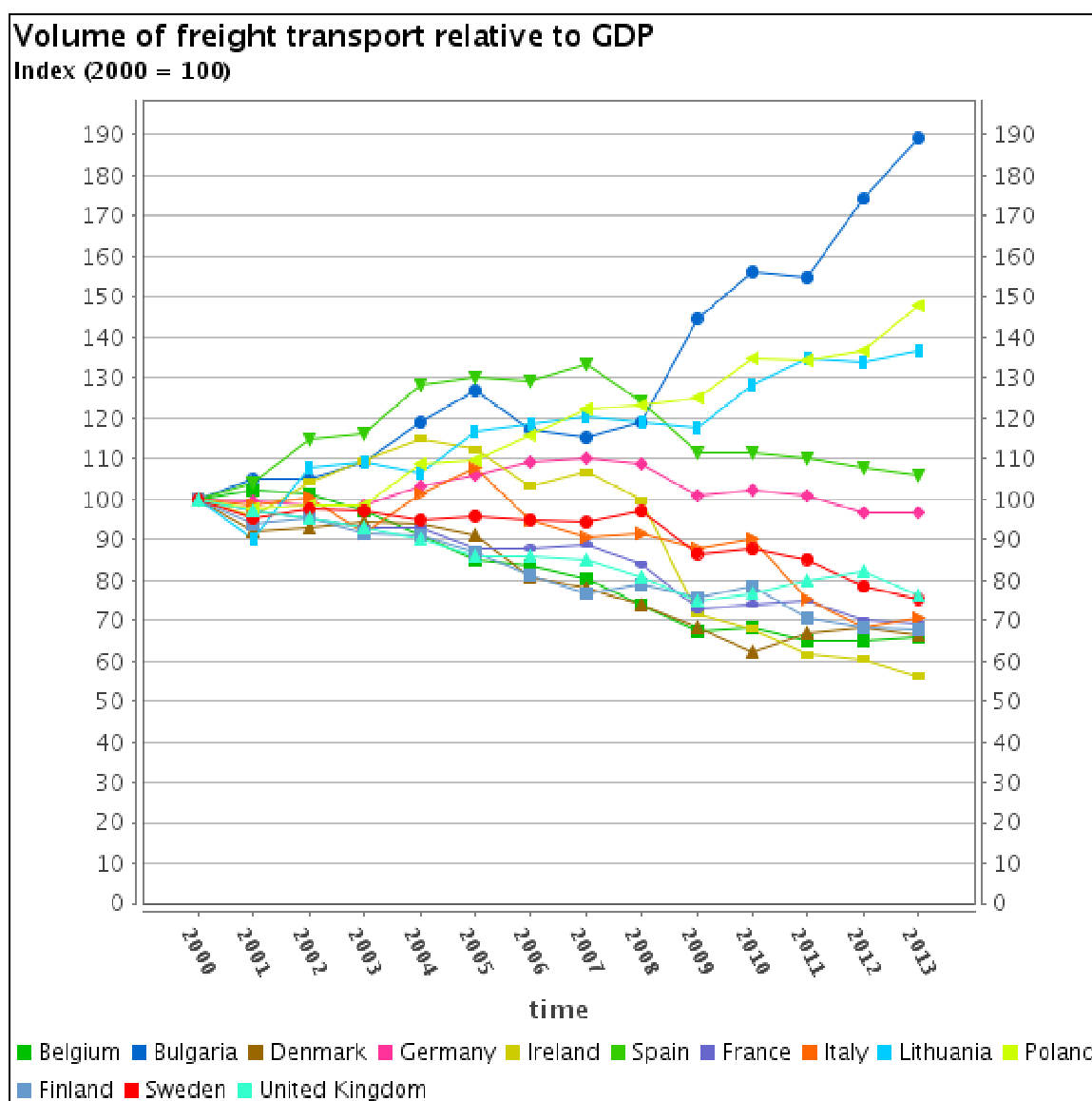


Fig. 8 Variation du rapport transport marchandise/PIB constant, base 100 en 2000

Ceci va nous conduire à choisir des valeurs différentes pour la variation des volumes de marchandises échangées à travers les Alpes françaises selon qu'elles traversent au nord ou à Vintimille. Pour le nord essentiellement des échanges entre France et Italie, pays tous deux touchés par ce découplage entre croissance économique et variation des transports, nous retiendrons une faible croissance du fret total de 10%. Pour Vintimille, tenant compte de la part importante du transit intra européen (58%) et de la variation de l'indicateur TM/PIB de l'Espagne nous prendrons une croissance plus forte.

	Total	Alpes du Nord	Vintimille
EU GDP sur 20 ans	+32%	+ 32 %	+ 32 %
Variation des transports sur 20 ans		+10%	+20 %
Flux 2013	39.8 Mt	22.10	17,70
V₃₃ =Volume 2033	45,55 Mt	24,31Mt	21,24 Mt

3. Comment évolue la part modale du ferroviaire dans ces échanges ?

Le faible poids du fret ferroviaire dans le transport de marchandises qui s'échangent entre la France et l'Italie doit être replacé dans le contexte français et européen. La dégradation du rapport rail-route en France ne date pas de la crise de 2008, c'est une tendance lourde pour la France sur ces vingt dernières années. Le part modale (sur la base des txkm) de marchandises transportées par rail est passé de 23,5 % en 1990 à 10,5% en 2009²⁹. Si cette part modale est plus élevée chez nos partenaires du nord et de l'est, avec un taux de 18,5% en Allemagne, 15,7 en Pologne, il est plus faible au sud avec 3,9 % en Espagne et 9,6 % en Italie.

L'érosion de la part du fret ferroviaire en Europe (et en particulier en France et dans les pays du sud) est en partie le résultat d'une transformation lente de nos processus de production et de consommation, comme le notaient déjà certains experts du transport en 2008 : « La fragmentation spatiale et temporelle des flux de marchandises et la tendance lourde à l'accélération des flux a favorisé l'atomisation des trafics et a nuit au fer fondé sur la massification des flux ».³⁰

La comparaison France/Allemagne doit également prendre en compte les trois facteurs suivants : la part de l'industrie dans le PIB, 25,5 % en Allemagne contre 12,8 % en France³¹, le volume des échanges en résultant à l'import et à l'export dans les mêmes proportions, la densité industrielle du territoire, faible en France et forte en Allemagne avec une concentration le long de l'axe rhénan. Enfin les flux ferroviaires européens les plus importants se canalisent sur des axes de transport qui vont des grands ports de la Mer du Nord (Rotterdam, Anvers, Hambourg) vers le sud et l'est. Ces itinéraires massifiés au départ de ces ports expliquent la part importante (près de 50% des flux en tonnes) du transit et de l'international dans le fret ferroviaire allemand.³²

²⁹ www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr Le rapport CCTN de juillet 2013 présente les valeurs Eurostat pour les transports intérieurs de chaque pays quels que soient leurs pavillons d'origine alors que les données Eurostat 2015 ne donnent pour chaque pays que les transports des pavillons du pays.

³⁰ Transversales. « Des scénarios d'évolution du fret ferroviaire en France à l'horizon 2020 ». Note n°8, 2008

³¹ Eurostat 2014

³² Eurogroup Consulting. Le fret ferroviaire, un mode d'avenir pour l'Europe, mars 2012

Il en est de même pour toute comparaison avec la Suisse ou l’Autriche. Les taux sont de 46 % et 55 % de part modale pour le fret ferroviaire sur leurs territoires³³. Mais en analysant finement les flux donnés par l’OFT suisse pour 2013, on obtient pour la Suisse 78% et l’Autriche 80% de transit international tous modes confondus, principalement des conteneurs venant des ports de la mer du nord ou des grands centres industriels allemands. Le transit international à travers les Alpes françaises de son côté représente 12% des passages au nord et 58% à Vintimille³⁴.

Pour pouvoir estimer l’évolution des parts modales du fret ferroviaire dans les années futures traversant les Alpes françaises, il faut faire la distinction entre les Alpes du nord et Vintimille.

- **Part modale pour les Alpes du nord**

Pour évaluer cette part il faut s’interroger sur l’effet que pourrait avoir « l’effacement de la barrière » des Alpes sur la part du ferroviaire et pour cela comparer avec les autres échanges frontaliers. Nous nous référons aux statistiques nationales du Ministère du Développement durable. Celui-ci nous donne la part internationale et transit de chacun des modes de transport terrestre.

Transports intérieurs terrestre par mode (hors oléoduc)³⁵

Mode	Total en Mds TxKm	Dont transit et international
Ferroviaire	32,2	12,1
Routier pavillon F	182,6	8,5
Routier pav. étranger	105,9	98,4
Fluvial	7,8	2,8
Total	328,5	121,8

Ces statistiques nous montrent que le fer ne prend que 10% du total du transport transit et international de marchandises passant nos frontières. 90% des échanges de marchandises avec nos voisins se font actuellement par la route. C’est à dire que la France ne fait pas mieux en moyenne dans ses échanges terrestres avec ses autres voisins qu’elle ne le fait avec l’Italie alors qu’il n’existe pour la plupart aucune « barrière » géographique limitant l’usage du ferroviaire.

L’espoir d’une augmentation de cette part repose sur le transport combiné et l’autoroute ferroviaire. Même si le transport combiné semble évoluer positivement, il ne fait que remplacer partiellement les pertes du transport fer classique.

La Suisse, souvent citée en exemple dans les dossiers justificatifs du projet de nouvelle ligne, nous livre dans son rapport annuel 2013 deux cartes l’une sur le transport combiné, l’autre sur les autoroutes ferroviaires à travers les Alpes.

³³ <http://ec.europa.eu/eurostat/statistics>

³⁴ Calcul à partir des deux tableaux de l’OFT,
<http://www.bav.admin.ch/verlagerung/01529/index.html?lang=fr>

³⁵ Extrait du tableau fig. E1.1 dans : http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/References/2015/comptes-transports-2014/rapport-comptes-transports-edition-2015-b.pdf

4.2 Transport ferroviaire

4.2.1 Offre du transport combiné non accompagné

Relations

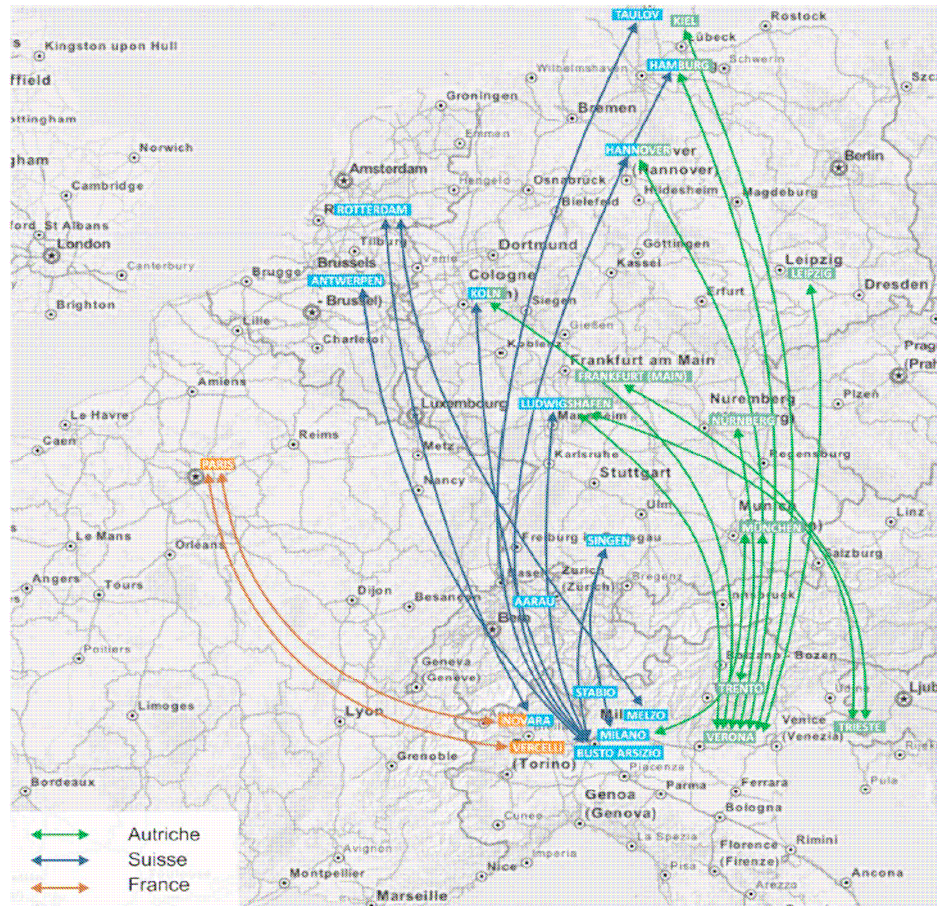


Figure 27: Relations principales transalpines du transport combiné non accompagné

Fig.9 Transport combiné transalpin 2013

Les statistiques suisses distinguent les wagons complets TWC (28%), les transports combinés non accompagnés TCNA (65%) et la chaussée roulante CR (7%). L'offre principale de transport combiné non accompagné européen à travers les Alpes est sur un axe nord-sud et ne traverse pas la France comme le montre la figure 9 ci dessus, extraite du rapport OFT de mars 2015.

En Suisse la « chaussée roulante » ne représente que 7% du trafic ferroviaire vers l'Italie, soit 5% du volume total transitant; les chaussées roulantes opèrent sur des distances beaucoup plus importantes, ce qui les rend plus attractives (voir fig. 10 extraite du rapport annuel OST).

4.2.3 Offre du transport combiné accompagné (Autoroute roulante)

Relations

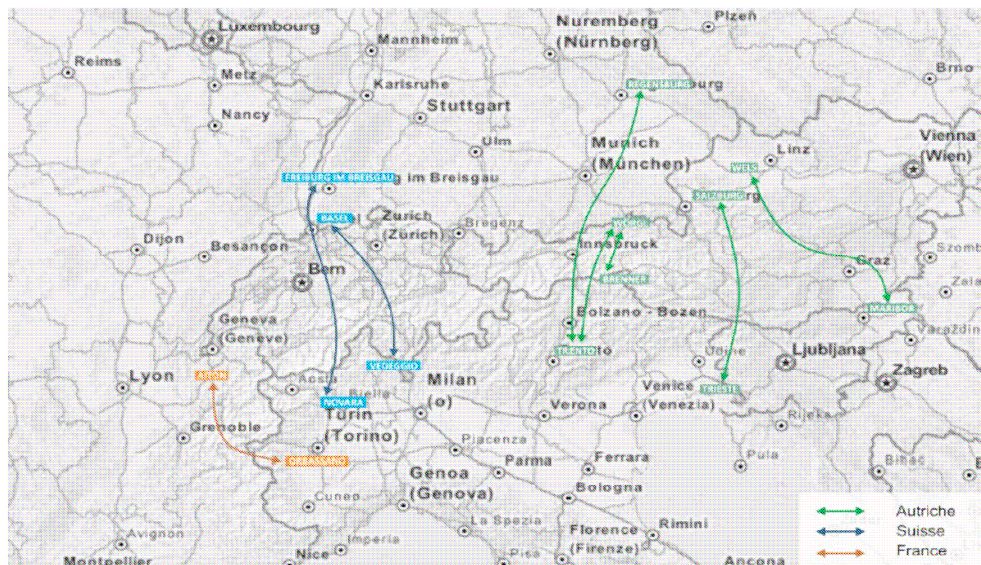


Figure 29: Relations transalpines du transport combiné accompagné

Fréquence et durée des services du transport combiné accompagné

	Relation	Point de passage	Fréquence/ jour par sens (semaine)	Fréquence/ jour par sens (WE)	Durée Min - Services Semaine	Durée Max - Services WE	Prix Min (EUR)	Prix Max (EUR)
France	Aiton – Orbassano	Mt. Cenis	4	4	3h0mn	3h20mn	233	291
Suisse	Freiburg i.Br. – Novara	Lötschberg-Simplon	10	6	10h25mn	12h20mn	470	615
	Basel – Veduggio (Lugano)	Gothard	1	0	6h15mn	8h15mn	415	415
Autriche	Wörgl – Trento	Brenner	2	1	6h05mn	7h15mn	307	307
	Regensburg – Trento	Brenner	2	1	8h51mn	9h04mn	456	456
	Wörgl – Brenner	Brenner	15	10	2h15mn	2h25mn	139	139
	Salzburg – Trieste	Tauern	3	3	10h45mn	13h05mn	500*	500*
	Wels – Maribor	Schober	4	3	8h10mn	9h25mn	420*	420*

*) sans un "rabais retour" de 40 euros si le retour a lieu sous un mois

Tableau 11: Offre de transport combiné accompagné (informations des gestionnaires)

France

La fréquence sur l'autoroute roulante entre Aiton et Orbassano reste stable pour l'année 2013, avec 4 à 5 allers retours journaliers, soit la même offre qu'en 2012 et 2011. L'année 2012 a vu la fin des travaux de mise au gabarit GB1 du tunnel du Mont-Cenis (ouverture aux trafics depuis le 4 juin 2012). Ce nouveau gabarit permet au tunnel d'admettre des véhicules de plus grande hauteur que ce n'était le cas auparavant : il est possible désormais de faire passer des semi-remorques de 4 mètres de haut en transport combiné à travers le tunnel, ce qui permet à l'autoroute roulante de se positionner pour capter des trafics qui lui étaient jusque-là inaccessibles.

Fig. 10 Transport transalpin par « autoroutes roulantes » 2013

Ces constats nous montrent que la traversée des Alpes françaises n'est en rien comparable à celle des Alpes suisses et que se donner des objectifs de 45% de fret ferroviaire pour la seule traversée des Alpes, sans que la part du fer ne se développe sur le reste du territoire, est irréaliste.

Alors que le taux actuel de la France est aujourd'hui de l'ordre de 10%, prenons l'hypothèse de nous rapprocher du taux allemand de 23% pour l'ensemble du territoire en transport fer classique, wagons complets et combinés. A cette valeur nous pouvons ajouter une part supplémentaire pour l'autoroute ferroviaire alpine comparable à celle de la Suisse, soit 5% du flux total. Nous obtiendrions dans le meilleur des cas un taux de 28% pour la partie nord. Même avec une forte volonté politique capable d'imposer une taxe élevée sur le trafic routier traversant les alpes françaises, en surplus de péages relativement conséquents, il nous semble irréaliste d'estimer une part modale supérieure. **C'est dire combien le taux retenu dans le dossier RFF de 2012 de 45% de part pour le fer n'est plus fondé aujourd'hui.** Les promoteurs du projet, sans doute inquiets de voir le volume des marchandises traversant les Alpes françaises diminuer d'année en année, ont même avancé en 2015 un objectif encore plus ambitieux de 55% de part modale³⁶.

- **Part modale pour les Alpes du sud**

Sur le volume total de marchandises de 21,24 Mt qui passeraient par Vintimille, quelle sera la part qui serait captée par l'itinéraire Lyon-Turin ? Sachant que les transporteurs espagnols sont encore moins favorables que les français au fret ferroviaire avec 4,6% de part modale, et que les échanges par voie maritime devraient coûter moins chers, nous pouvons avoir des doutes sur une offre d'autoroute roulante qui rallongerait leur trajet de plus de 60 km en direction de Milan en passant par la vallée du Rhône. Cependant au vu du risque de congestion du littoral, on peut penser que les mesures incitatives seront fortes pour pousser les transporteurs à utiliser le fer combiné très à l'amont, c'est à dire dès l'Espagne pour ce transit intra-européen. La part modale pourrait alors rejoindre celle de la moyenne européenne actuelle soit 16%.

4. Conclusion

Reprenons notre équation de départ que nous avons proposé de vérifier à l'année 2033, soit cinq ans après la mise en service du tunnel supplémentaire.

$$V_{33} \times t_{33} > C ?$$

$$24,31 \times 28\% + 21,24 \times 16\% = 10,21 \text{ Mt} < 14,6 \text{ Mt}$$

Nous sommes loin des prévisions des dossiers soumis à enquête par RFF de trafic capté par le fer de 22,6 Mt en 2025 et de 41,6 Mt en 2035.

Notre conclusion est que la part de transport de marchandises sur la voie ferrée au Mont-Cenis ne dépassera pas les 10 Mt, soit trois fois le trafic actuel de 3,2 Mt, un volume futur nettement inférieur à la capacité du tunnel existant et qu'il serait plus sage de consacrer toute notre énergie et nos moyens financiers à utiliser dès maintenant ce tunnel.

18/02/2016

³⁶ www.ltf-sas.com