

Le fret ferroviaire entre la France et l'Italie enfin sur les rails ?

La fermeture du tunnel du Mont-Blanc durant plusieurs mois en 2023 et 2024, relance le débat du report d'une partie du transport de marchandises vers le rail, pour passer la frontière, et éviter l'engorgement du Fréjus. Avec, cette fois-ci, une première avancée étatique concrète.

CHAMONIX MONT-BLANC

Le tunnel du Mont-Blanc, principal point de connexion routière entre la France et l'Italie, sera entièrement fermé à la circulation, entre le lundi 4 septembre et le lundi 18 décembre 2023. En cause : des travaux de rénovation menés sur la voûte de l'ouvrage, sur un total de 600 mètres. Le chantier se prolongera en 2024, sur 600 mètres également, laissant entrevoir une nouvelle fermeture prolongée de l'ouvrage. Des fermetures auxquelles devraient s'ajouter, après 2024, d'autres périodes, afin de rénover les 10,5 kilomètres de voûte restants et qui viennent relancer la question du report modal, de la route au rail. Avec, cette fois-ci, une lueur d'espoir pour les partisans du fret.

Des propositions concrètes

En tête, France Nature Environnement, et sa présidente pour la Haute-Savoie, Anne Lassman-Trappier. L'association travaille depuis 2022 sur une série de propositions à mettre en œuvre, pour reporter le transport routier transalpin, vers le ferroviaire. Un courrier qui a été transmis, en février 2023, au Ministère des Transports et qui a trouvé un écho auprès du cabinet du ministre, Clément Beaune. En effet, le Ministère a lancé une mission d'inspection auprès de l'Igedd (Inspection générale de l'environnement et du développement durable), pour étudier dans le détail ces différentes propositions. « Ce-la fait maintenant 20 ans que je fais



Anne Lassman-Trappier est la présidente de l'antenne Haute-Savoie de France Nature Environnement.

du plaider pour que l'on reporte le transport de marchandise sur le rail, et c'est la première fois que j'aperçois un frémissement, qu'il se passe quelque chose et qu'on commence à regarder du côté du ferroviaire », affirme Anne Lassman-Trappier. Mais alors, pourquoi ce sursaut autour du fret ferroviaire, aujourd'hui ? « Je pense qu'il y a eu des évolutions, du côté

sociétal. Aujourd'hui, il n'est plus acceptable de fermer le tunnel sur de longues périodes et envoyer l'ensemble du transport de marchandise, vers la Maurienne et le tunnel du Fréjus. Et du côté des transporteurs routiers, le dialogue est aussi ouvert, ce qui est nouveau. Le fret représente une solution pour remédier aux coûts des carburants, le manque de chauffeurs. »

Saisir l'opportunité au vol

Selon la présidente de France Nature Environnement, la fermeture du tunnel du Mont-Blanc, pour trois mois en 2023, doit être l'occasion à saisir pour ouvrir la voie aux solutions de ferroutage. « C'est le moment d'amorcer le report modal, de se mettre aux travaux pratiques pour augmenter la capacité

du rail, avec les capacités de réseaux et de transport existantes. C'est une volonté politique qui doit venir de l'État, avec des mesures en faveur du fret ferroviaire. » D'autant plus que le report du transport de marchandise, vers le fret ferroviaire, figure parmi les trente actions prioritaires (la 27^e, défi « Transport de Marchandise ») du Plan de Protection de l'Atmosphère de la Vallée de l'Arve, initié en 2019.

Des travaux envisageables

En travaillant à l'édition des différentes propositions remises au Ministère des Transports, France Nature Environnement a sollicité les élus locaux, rencontré des transporteurs et syndicats de transporteurs routiers. Mais s'est également rapproché de SNCF Réseaux, afin d'avoir des renseignements sur les possibilités d'extension du fret ferroviaire, sur la liaison transalpine existante. Selon SNCF Réseaux, des marges de manœuvre sont envisageables pour reporter, à moyen terme, une partie du transport de marchandise transalpin, du côté des rails. Et notamment grâce à la ligne existante : Dijon-Modane. « Il y a quelques parties à rénover, notamment du côté d'Ambérieux en Bugey (Ain), mais on reste sur des travaux raisonnables. D'autant qu'en 2012, cette liaison a déjà bénéficié de travaux de rénovation, pour un montant de 900 millions d'euros », précise Anne Lassman-Trappier.

Ce que représente le transport routier au tunnel du Mont-Blanc

Selon les estimations de l'association Inspire74, le trafic de transport de marchandise, en automne au tunnel du Mont-Blanc, s'élève à 2 000 poids lourds, par jour, contre 1 700 pour le reste de l'année (estimations pour l'année 2021). Un chiffre qui atteindrait, en milieu de semaine, des pics pouvant atteindre les 2 500 camions à la journée. Chaque année, 617 000 poids lourds entrent dans le tunnel, pour en franchir les 11,6 kilomètres.

DOSSIER RÉALISÉ

PAR OCÉANE TROUILLOT

CRÉDIT PHOTO UNE : TRANSPORAIL

Quelles sont les propositions transmises par France Nature Environnement ?

Déjà évoquée à plusieurs reprises, par le passé, par l'association, la proposition d'instauration d'un « Bonus-Malus » expérimental de trois ans, pour inciter les transporteurs à passer au rail dans le cadre des traversées alpines, revient sur la table. Comment fonctionnerait ce système ? Dans la note de synthèse transmise au Ministère des Transports, l'association explique qu'il ne sera pas nécessaire de mettre en place une surtaxe (malus), mais de récompenser en bonus kilométrique forfaitaire, les entreprises jouant le jeu des rails, grâce à une enveloppe déjà

existante : le Fonds pour le développement de l'intermodalité dans le massif alpin. Un Fonds abondé par les bénéfices du tunnel du Mont-Blanc, à hauteur de 20 millions d'euros chaque année. France Nature Environnement propose également de renforcer les capacités de l'Autoroute Ferroviaire Alpine, navette entre Aiton et Orbassano qui, 20 ans après son lancement, reste au stade d'expérimentation et donc de sous-capacité, avec seulement 30 000 remorques de marchandises en transit chaque année. « Le blocage est avant tout politique. Un appel

d'offres est à relancer pour désigner un opérateur et augmenter les capacités de ce service, plébiscité par les entreprises. »

Revaloriser « l'aide à la pince »

L'aide à la pince est un dispositif financier versé aux entreprises qui transbordent régulièrement des chargements de la route vers le rail (mais aussi le fluvial, le maritime courte distance). Versée par l'État, le montant de cette prime était, pour la période 2021-2024, de 47 millions d'euros. « Nous préconisons un triplement du niveau de cette prime pour la traversée des Alpes, afin d'inciter les entreprises à les franchir par le rail »,

Ne pas ouvrir le deuxième tube du Fréjus

Pour éviter un report massif du transport de marchandises au tunnel du Fréjus, France Nature Environnement édicte de ne pas ouvrir le deuxième tube du tunnel, à la circulation. « Percée pour assurer la sécurité des personnes et leur évacuation en cas d'incident, la galerie de sécurité a en réalité été construite au gabarit routier. L'ouverture à la circulation routière serait inadmissible et contraire aux objectifs de réduction de la pollution de l'air, de lutte contre le changement climatique, de sobriété et de décarbonation de l'économie. »



La fermeture du tunnel du Mont-Blanc est, pour France Nature Environnement, le moment opportun pour amorcer le report modal.

L'autoroute ferroviaire transalpine restera une solution sous-exploitée, dans les années à venir

Evoquée dans son panel d'alternatives à la route, par France Nature Environnement, l'autoroute ferroviaire qui relie Aiton (Savoie) et Orbassano (Piemonte), est un service qui fête, en 2023, ses vingt années de mise en fonctionnement. Mais qui reste, malgré sa maturité, une solution largement sous-exploitée.

Une expérimentation qui dure

La première explication à cet état de fait, est le statut de cette autoroute ferroviaire. Depuis 2003, elle est au stade de l'expérimentation. Un statut qui limite son fonctionnement à quatre rotations par jour. « Le projet de développer cette autoroute ferroviaire est bien sur la table, mais pour ce faire, la France et l'Italie doivent passer par un appel d'offres, afin d'élire un opérateur sur la longue durée et donc d'exploiter pleinement les capacités de cette ligne de fret ferroviaire. Les infrastructures de l'autoroute ferroviaire entre Aiton et Orbassano sont dimensionnées pour accueillir jusqu'à huit allers-retours par jour »,

affirme Sébastien Lange, président de Rail Développement. « Des déclarations ont été faites, en ce sens, par le Ministre de l'Ecologie français, lors de sa visite en vallée de l'Arve, en 2017. Mais rien n'a abouti, depuis » L'exploitant actuel de la ligne est Autostrada Ferroviaria Italiana, une filiale commune à la SNCF et son homologue italien, Trenitalia.

Manque de rentabilité

Si l'autoroute ferroviaire est adaptée pour doubler son trafic quotidien actuel, encore faut-il trouver des marchandises pour remplir ses wagons. Ce qui n'est pas une mince affaire, surtout si l'on grossit la focale, du côté des transporteurs régionaux, principaux pourvoyeurs de fret entre la France et l'Italie. « Le trajet proposé par l'autoroute ferroviaire est trop court et donc peu rentable pour les opérateurs locaux. Il faudrait créer un terminal, côté français, qui parte de plus loin, pour améliorer la rentabilité de la ligne : de la région lyonnaise, par exemple », continue Sébastien Lange. Et cet état de fait, qui



Le non lancement de l'appel d'offres et les travaux du Lyon-Turin sont deux freins au développement de l'autoroute ferroviaire, sur les années à venir.

est vrai pour les entreprises de transport, est également une réalité pour tout opérateur, qui souhaiterait se lancer dans l'exploitation de cette autoroute ferroviaire. « Entre Aiton et Orbassano, les locomotives de marchandises roulent dans une zone entraînant des surcoûts, du fait de la forte pente pour aller jusqu'à

Modane, ce qui entraîne l'ajout de locomotives. L'autoroute fonctionne d'ailleurs, en partie, grâce à des subventions étatiques. »

Les travaux du Lyon-Turin vont entraîner des perturbations

Depuis le début de l'année 2023, les travaux de réalisation du tunnel de base du

Lyon-Turin, voie ferroviaire transalpine attendue depuis des décennies, se déploient en Maurienne (Savoie). Avec, à la clé, des perturbations à prévoir, sur la ligne de l'autoroute ferroviaire dès la fin de l'année, puisque le tunnel de base passera par Saint-Jean-de-Maurienne. « Ces travaux obligeront à la fermeture de la

ligne actuelle, entre Aiton et Orbassano, plusieurs heures par jour. Il n'y a déjà pas énormément de trains qui circulent sur cette ligne et avec ces perturbations, le trafic baissera davantage encore et donc il sera difficile d'augmenter, en pratique, les capacités de l'autoroute ferroviaire », pointe Guillaume Lange.

« Il est évident que le report modal aurait un impact positif sur la qualité de l'air »

Guillaume Brulefert, référent territorial pour Atmo Auvergne Rhône-Alpes, tient tout d'abord à clarifier certaines mesures, liées à la fermeture du tunnel du Mont-Blanc, à l'automne 2022. « Lors de cette séquence de fermeture, nous n'avons pas observé énormément de choses, sur la station de mesure qui se situe au niveau de la rampe d'accès au tunnel. Si l'on compare avec notre station, située en Maurienne (Savoie), on a pu voir sensiblement la même situation, puisque les conditions météorologiques étaient, sur ces deux bassins à la mi-octobre, favorables à la dispersion des polluants. C'est donc un argument léger que de dire que ces trois semaines de fermeture du tunnel du Mont-Blanc ont eu un véritable impact sur la qualité de l'air. » Le référent Atmo tempère tout de même cet état de fait, en affirmant que des « variations plus fortes » ont été enregistrées concernant la mesure du dioxyde d'azote, en vallée de Chamonix, avant et pendant la fermeture du tunnel.

Et quid du report modal ?

Pour le moment, aucune étude d'impact, stricto sensu, n'a pu être menée pour évaluer les bénéfices du report du transport de marchandises vers le ferroviaire, par Atmo. Mais uniquement des modélisations. Assez pour permettre à Guillaume Brulefert d'affirmer : « Il est évident que le report modal aurait un impact positif sur la qualité de l'air et d'autant plus sur des bassins très fréquentés par les poids-lourds. Pas uniquement la vallée de l'Arve, mais aussi des agglomérations comme celle d'Annecy ou de Chambéry. » Le référent territorial pour Atmo tempère tout de fois cette affirmation. « La question du report modal en pose une deuxième : est-ce que cela va permettre de supprimer des camions ou juste compenser une augmentation du trafic international ? » Ce qui, dans ce cas, limiterait le gain net en émissions polluantes que représenterait le passage sur le rail.

Des véhicules



La période de fermeture à venir, au tunnel du Mont-Blanc, permettra de mesurer des variations plus conséquentes, en matière de qualité de l'air.

qui « s'évaporent »

Nous avons également demandé à Guillaume Brulefert si, contrairement à l'automne 2022, la fermeture durant trois mois et demi du tunnel du Mont-Blanc, à compter du 4 septembre, permettrait de mesurer une réelle variation

du taux de particules fines en vallée de l'Arve. « Pour cette année, on se dote d'une station supplémentaire, en Maurienne, pour augmenter les points de comparaisons. On s'attend à voir des variations, sur le dioxyde d'azote notamment. Et là, la météo ne sera pas un facteur

déterminant, puisque la période est longue. » Pour Guillaume Brulefert, une précision, qui peut venir biaiser les comparaisons, mérite d'être soulignée. « Nous avons noté, en 2022, que 10 % du trafic de poids-lourds, ne s'étaient pas reportés vers le Fréjus et s'étaient

« évaporés », soit en reportant le trajet, soit en empruntant un autre itinéraire. Donc il serait faux d'affirmer que le report des camions, du Mont-Blanc au Fréjus, serait automatique. » Peut-être des camions qui se sont retrouvés, sur les rails, direction l'Italie.