

POUR LE REPORT MODAL ALPIN À COURT TERME

Fiche détaillée des propositions de FNE – 10 février 2023

Le trafic ferroviaire à travers les Alpes françaises a chuté de 70% en 20 ans, en passant de 10 à 3 Mt/an actuellement. Ceci représente le trafic de 500 000 poids lourds sur les routes alpines, puisque le taux moyen de remplissage des camions est de 14 t pour les traversées alpines. Pour le mouvement FNE, un retour au niveau de trafic ferroviaire de 10 Mt est envisageable – et hautement souhaitable - d'ici 2030, avec des mesures d'accompagnement financières et politiques.

INCITATIONS ET DISPOSITIFS FINANCIERS

A. Créer un bonus-malus spécifique pour les traversées alpines

Les associations du mouvement FNE proposent la mise en place d'un système de bonus-malus expérimental, pendant 3 ans, pour inciter les entreprises et les transporteurs à passer au ferroviaire.



MALUS



BONUS

Un malus pour l'utilisation de la route

Il ne sera pas nécessaire d'appliquer une surtaxe (malus) sur le trafic routier, puisque qu'un Fonds existe déjà. En effet, environ 20 millions d'euros des bénéfices du tunnel du Mont-Blanc sont versés chaque année dans le Fonds pour le développement de l'intermodalité dans le massif alpin (FDPITMA). Le gouvernement peut décider d'utiliser une partie de ces fonds pour financer le bonus, au lieu de laisser l'ensemble du versement aller simplement éponger les pertes financières du tunnel du Fréjus.

Un bonus pour l'utilisation du rail

Un bonus kilométrique forfaitaire sera reversé aux entreprises choisissant le rail, quelle que soit la solution préconisée (fret classique, combiné, autoroute ferroviaire). Le bonus devra être assez incitatif pour pousser certaines entreprises à favoriser l'utilisation du rail pour franchir les Alpes. Le ferroviaire est un mode de transport particulièrement pertinent pour les longues distances et peut faire économiser d'importantes émissions de polluants de l'air et de gaz à effet de serre.

B. Augmenter significativement l'aide à la pince

Cette aide permet de favoriser le transport combiné rail-route. Une [aide à la pince est versée](#) aux opérateurs de transport qui, pour des services réguliers, transbordent des chargements (containers) de la route vers le rail, le fluvial ou le maritime courte distance.

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.

C. Faire connaître les autres aides disponibles

Les Certificats d'Économie d'Énergie (CEE) pour l'achat ou la location de containers

L'acquisition ou la location longue durée d'une unité de transport intermodal (UTI) neuve (caisse mobile ou semi-remorque à prise par pinces) dédiée au transport combiné rail-route bénéficie d'une aide financière. Celle-ci est calculée sur le nombre moyen de voyages effectués sur un an, à plein ou à vide, au départ ou à l'arrivée d'au moins un terminal de transport combiné en France (fiche CEE - [Opération n° TRA-EQ-101](#) suivie par l'ADEME). Plus le nombre de trajets réalisé est important, plus l'aide est conséquente.

Une nouvelle aide au transport ferroviaire par wagons isolés

Le 10 octobre 2022, la Commission européenne a autorisé une aide de l'État français d'un montant de [450 millions d'euros sur 3 ans pour soutenir les services de transport par wagons isolés](#). Ce type de transport permet l'envoi de petits volumes de marchandises par le rail, au lieu de la route. L'aide prendra la forme de subventions directes destinées à indemniser les entreprises de fret ferroviaire pour la différence de coût entre le transport routier et le transport ferroviaire.

Amorcer enfin le report vers le rail : à court terme

Éviter un simple report vers le tunnel routier du Fréjus



1 tonne de marchandises transportée **par le train**

= **6** fois moins d'**énergie** consommée que par la route

= **8** fois moins d'émission de **particules**

= **9** fois moins d'émission de **CO₂**

UTILISER ET AMÉLIORER LA LIGNE FERROVIAIRE EXISTANTE

D. Des capacités existent dès à présent

SNCF Réseau Auvergne Rhône-Alpes nous a confirmé, lors d'une rencontre en juin 2022, que des capacités fret étaient disponibles aujourd'hui, bien que limitées entre autres par les travaux sur la ligne. En 20 ans, la place du fret a été prise partiellement par des trains de voyageurs et la ligne est affectée par des travaux nécessitant des coupures de circulation, qui sont impactantes pour le fret.

Des marges, certes limitées, existent donc aujourd'hui pour amorcer le report d'une partie des poids lourds vers le rail sans attendre.

E. Financer et réaliser sans tarder les travaux nécessaires sur la ligne existante

En réponse à une demande d'Elisabeth Borne d'avril 2019, SNCF Réseau a réalisé une étude pour préciser les travaux et aménagements nécessaires sur la ligne existante Dijon-Modane, afin d'acheminer un trafic fret de 10 Mt/an à l'horizon de 2030, puis 15 Mt/an ensuite. Les travaux nécessaires s'avèrent relativement modestes et doivent être engagés et financés sans tarder.

Dans son récent rapport, le Conseil d'Orientation des Infrastructures précise : « *Les études ont montré que le réseau existant, après modernisation de la ligne Dijon-Saint Jean de Maurienne (Modane) permettrait le transport de 16,8 millions de tonnes de fret/an, soit 67% de l'objectif de 25 Mt/an du tunnel de base Lyon-Turin à l'horizon 2035-2040, à comparer à un peu moins de 3 Mt traversant le tunnel du Mont-Cenis actuellement et à une capacité théorique de 40 Mt/an dans le tunnel international. La part de marché du fer n'est actuellement dans les échanges de marchandises France-Italie que de 7% (dont 0,7 Mt/an via Vintimille) sur un total d'environ 45 Mt/an.* »

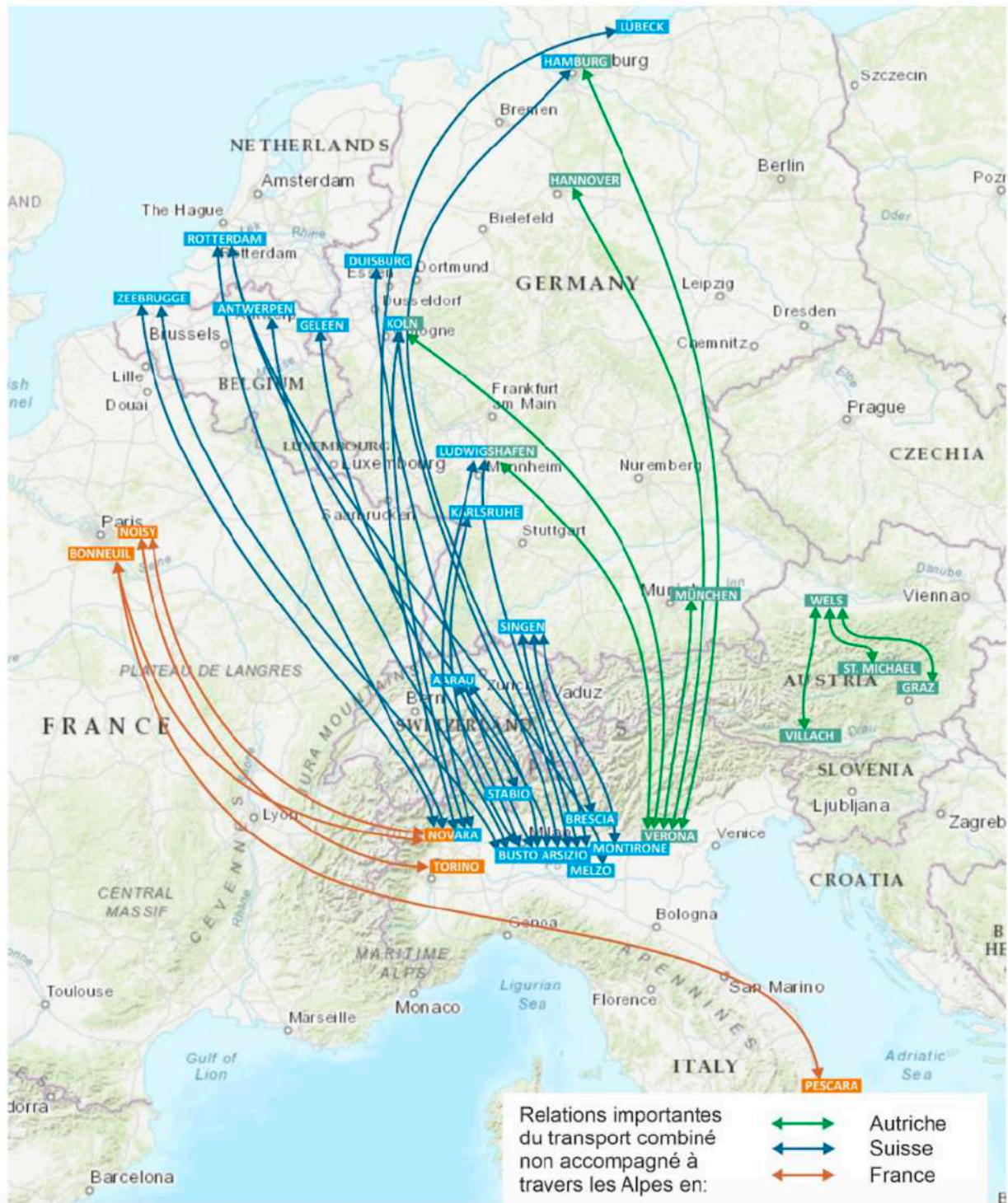
Le COI chiffre ces travaux à 600 millions d'euros, une somme modeste en comparaison des milliards d'euros pour la création de lignes nouvelles.

Les tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus acheminent un peu moins de 20 Mt de marchandises par an. Les besoins en tonnage pour le fret ferroviaire seront donc beaucoup plus modestes que les capacités envisagées par nos autorités. Un retour au niveau de trafic ferroviaire d'il y a 20 ans, soit environ 10 Mt/an, est réaliste d'ici 2030, si la volonté politique existe.

F. L'Autoroute ferroviaire alpine (AFA)

Le service de navette ferroviaire entre Aiton et Orbassano demeure en phase expérimentale 20 ans après son lancement en 2003, avec des trafics faibles (30 000 remorques par an environ) et 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. Nous rappelons que nous souhaitons que ce service soit prolongé, avec un chargement à Ambérieu/Ambronay, voire Dijon ou Calais.

Des opérateurs privés ont d'ailleurs compris l'intérêt du transport combiné non accompagné. Loin de l'attention des médias, [Novatrans](#) affrète ainsi 30 trains par semaine entre Noisy, en région parisienne, et Turin ou Novara. [T3M](#) pilote 20 trains par semaine entre Bonneuil, en région parisienne, et l'Italie.



Relations principales transalpines du transport combiné non accompagné. [Rapport annuel 2020 - Observation et analyse des flux de transports de marchandises transalpines](#) - Commission européenne et Confédération suisse - juillet 2022

SOLUTIONS OPÉRATIONNELLES

G. Route : optimiser les taux de remplissage et réduire les retours à vide

D'après l'Union Routière de France ([faits et chiffres 2022](#)), « pour les poids lourds français (25,9 milliards de véhicules x km), le pourcentage de circulation à vide était, en 2019, de l'ordre de 17,5% en moyenne pondérée. » Le taux de circulation à vide est nettement inférieur pour les poids lourds étrangers, de l'ordre de 5% selon l'enquête aux frontières de 2004.

Pour la traversée des Alpes, le taux de remplissage des camions est de 14t en moyenne et pourrait sans aucun doute être amélioré.

H. Fret ferroviaire : accélérer l'application de la nouvelle stratégie nationale

La Loi Climat Résilience a fixé comme objectif le doublement de la part modale du fret ferroviaire, de 9% en 2019 à 18% d'ici 2030, puis 25 % en 2050. Pour atteindre ces objectifs, la [Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire](#) a donc été adoptée en mars 2022 et déploie une liste précise de 72 mesures à mettre en œuvre.

