



14ème législature

Question N° : 62273	De M. François-Michel Lambert (Écologiste - Bouches-du-Rhône)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > lignes	Analyse > corridor transeuropéen. innovations technologiques. perspectives.
Question publiée au JO le : 29/07/2014 Réponse publiée au JO le : 13/01/2015 page : 254 Date de changement d'attribution : 27/08/2014		

Texte de la question

M. François-Michel Lambert interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la requalification capacitaire du tunnel du Mont-Cenis par les innovations technologiques en cours de déploiement dans l'industrie ferroviaire. Le tunnel du Mont-Cenis, rénové et mis en sécurité, a une capacité de 20 millions de tonnes de trafic annuel, correspondant largement au besoin du corridor ferroviaire transeuropéen Lisbonne-Kiev. Mais la forte pente des rampes d'accès ne garantissent pas une performance, dans les conditions technologiques actuelles, aux trains de fret à tonnage important. Or la nouvelle technologie de trains de fret avec motorisation répartie (dits « wagons auto-moteurs ») permet de faire circuler des trains sur des rampes importantes et de fait requalifie le tunnel du Mont-Cenis pour satisfaire les besoins du corridor ferroviaire transeuropéen Lisbonne-Kiev. Il lui demande si une étude a été effectuée pour intégrer ces évolutions technologiques quant à la caractérisation du tunnel du Mont-Cenis.

Texte de la réponse

Répondant aux engagements pris par la France dans le cadre de la convention alpine de 1991, le projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin ambitionne de modifier profondément les conditions d'échanges entre l'Italie, la France et une grande partie de l'Europe dans une réelle perspective de développement durable. Ce projet ne vise pas seulement à répondre aux besoins de mobilité mais surtout à permettre la mise en place d'un important report modal du trafic routier vers le mode ferroviaire. La nécessité de sécuriser les échanges entre la France et l'Italie à travers les Alpes a été renforcée après que les accidents survenus dans les tunnels alpins en 1999 et 2005 ont mis en évidence la fragilité du système actuel qui repose principalement sur le mode routier. Les caractéristiques techniques des infrastructures ferroviaires existantes ne permettent pas de répondre à cet objectif stratégique. Pour permettre la circulation de trains de fret de tonnage important, il est nécessaire de prévoir la réalisation d'un tunnel doté de pentes faibles, ce qui en détermine la longueur. C'est le même choix qui a été effectué par les principaux États alpins : la Suisse avec les tunnels du Gothard et du Lötschberg, l'Autriche et l'Italie avec le tunnel du Brenner. Il s'agit ainsi d'un projet structurant à l'échelle européenne visant à assurer, dans une vision de long terme, une liaison performante, sûre et de grande capacité entre la France et l'Italie, ainsi qu'avec les autres pays desservis, notamment du corridor méditerranéen. Ainsi, l'action du Gouvernement sur ce projet s'inscrit dans le cadre d'engagements internationaux qui ont été renouvelés par la récente ratification de l'accord franco-italien, signé à Rome le 30 janvier 2012. Le sommet franco-italien qui s'est tenu à Rome le 20 novembre 2013 a été l'occasion de souligner à nouveau le caractère prioritaire que représente la mise en oeuvre du projet pour les deux États, ce que le Premier ministre a récemment confirmé par une déclaration du 17 octobre 2014. Si les trains de fret « à



motorisation répartie » permettent de franchir des rampes importantes, cette technologie ne répond pas aux problèmes de surcoûts d'exploitation que pose la présence d'un tronçon à forte pente (34 %) au sein d'un réseau dont les rampes ne dépassent pas 10 ou 15 %. En effet, le coût d'exploitation d'un train de fret dépend directement de la puissance de traction nécessaire, et cette puissance est globalement la même que l'on utilise des locomotives ou une motorisation répartie. Un train classique aura des coûts de traction réduits en plaine, et pourra utiliser un renfort de traction uniquement pour le franchissement du massif, par l'ajout de locomotives. Pour sa part, un train à motorisation répartie aura des coûts d'exploitation plus élevés, compte tenu de la mobilisation d'une même motorisation sur l'ensemble de son parcours. Cette motorisation serait surabondante sur la majorité du linéaire parcouru en plaine et la vitesse de franchissement de pentes importantes resterait en tout état de cause limitée.