



Schéma de développement possible en France

Les études de marché ont montré les potentiels importants de trafic poids lourds longue distance sur un certain nombre d'axes en France. Les différents axes d'autoroutes ferroviaires étudiés ci-après correspondent à ces flux sur lesquels il y a un trafic important de camions à capter. A terme, lorsque tous ces axes seront reliés entre eux, c'est un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires qui permettra le transfert d'une part significative de transport routier sur le rail.

La construction de ce réseau d'autoroutes ferroviaires repose sur la réalisation progressive de différents axes qui sont ensuite reliés entre eux au fur et à mesure du développement.

1) Le service Perpignan – Bettembourg

La mise en service de cet axe est prévue pour début 2007. Le développement de celui-ci se fera par l'augmentation progressive de la fréquence des trains en fonction de la capacité disponible sur les lignes ferroviaires empruntées, et d'autre part par la connexion avec l'axe France - Italie en installant des navettes Perpignan - Orbassano et Bettembourg - Orbassano.

2) Amélioration de l'Authoroute Ferroviaire Alpine (AFA) entre la France et l'Italie

Afin d'assurer la pérennité de ce service après la fin de l'expérimentation, il conviendrait de procéder à quelques changements de ce service de façon à améliorer l'économie de celui-ci. Pour cela une solution intéressante consisterait à augmenter la distance parcourue entre les terminaux.

La solution réalisable à court terme serait d'aménager une cour marchandise existante à l'Est de Lyon pour pouvoir installer les systèmes au sol permettant le chargement et le déchargement d'une rame Modalohr. Ainsi une partie des trains effectueraient des trajets Lyon - Orbassano et une autre partie des trains continueraient à effectuer les trajets Aiton - Orbassano. Cela entraîne un allongement du kilométrage moyen parcouru par les matériels roulants améliorant ainsi la rotation des rames et l'équilibre économique. Dans la même idée le terminal de Dijon - Gevrey pourrait également être aménagé pour Modalohr de façon à mettre en place des trains Gevrey - Orbassano captant les trafics poids lourds venant de Nord de la France et de l'Europe.

3) Le service Strasbourg – Perpignan

Les flux de camions entre l'Espagne côté Méditerranée et le Nord de l'Europe, se séparent en deux branches à Dijon : une vers le Luxembourg et une autre vers l'Alsace et l'Allemagne du Sud. La branche vers l'Alsace n'a pu être intégrée dans le futur service Perpignan - Bettembourg en raison de la portion de ligne Besançon - Belfort qui n'est pas au gabarit GB1 ni même au gabarit GB. Pour mettre en service cet axe, il faudra donc attendre la fin des travaux de mise au gabarit GB1 qui étaient prévus dans le contrat de plan Etat-Région actuel.

4) Le service Irun - Paris - Lille

Les études de marché montrent que le trafic de poids lourds en transit Nord-Sud est également très important sur l'axe Atlantique. Cette ligne n'est malheureusement pas au gabarit GB1 mais seulement au gabarit GB. Néanmoins, certains types de semi-remorques pourraient passer dans ce gabarit (citernes, bennes,...). D'autre part, l'expérimentation de l'AFA a montré que certains transporteurs sont prêts à modifier la hauteur de leurs semi-remorques routières standards pour pouvoir utiliser les trains Modalohr et profiter ainsi d'un chargement à 44 tonnes. Il y a donc un trafic de poids lourds pouvant passer dans le gabarit actuel suffisant pour remplir des trains Modalohr effectuant un ou deux allers et retours par jour (fréquence identique au démarrage du service Perpignan - Bettembourg).

5) Le service Rennes - Italie / Rhône Alpes

Les études de marchés ont également montré l'existence d'un flux de camions entre la Bretagne et la région Rhône - Alpes avec prolongement vers l'Italie. Pour capter les camions partant de toute la Bretagne vers l'Est, le terminal de Rennes apparaît bien placé en fonction des axes autoroutiers. A l'Est les points d'arrivée seront les terminaux déjà réalisés pour les autres axes : Vénissieux, Miramas et Orbassano.

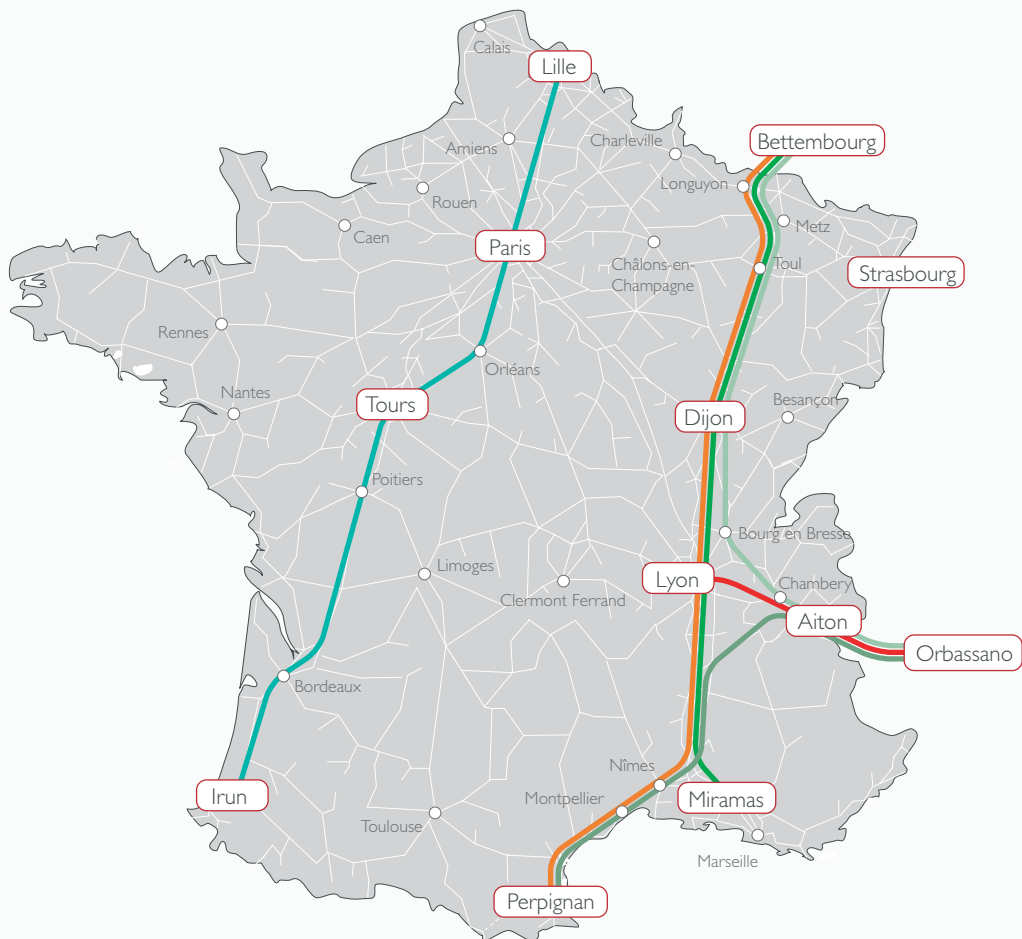
6) Le service Nantes - Paris - Lille

La mise en service d'un trafic RO-RO entre la côte atlantique de l'Espagne et le port de Nantes pourrait être prolongé par un service RO-RO-RAIL Modalohr jusqu'en région parisienne et au-delà, vers l'Europe du Nord.

Autoroute ferroviaire
2007

Aiton - Orbassano
Bettembourg - Perpignan

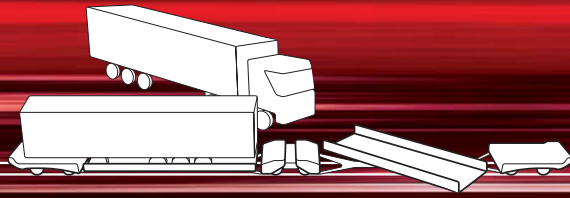




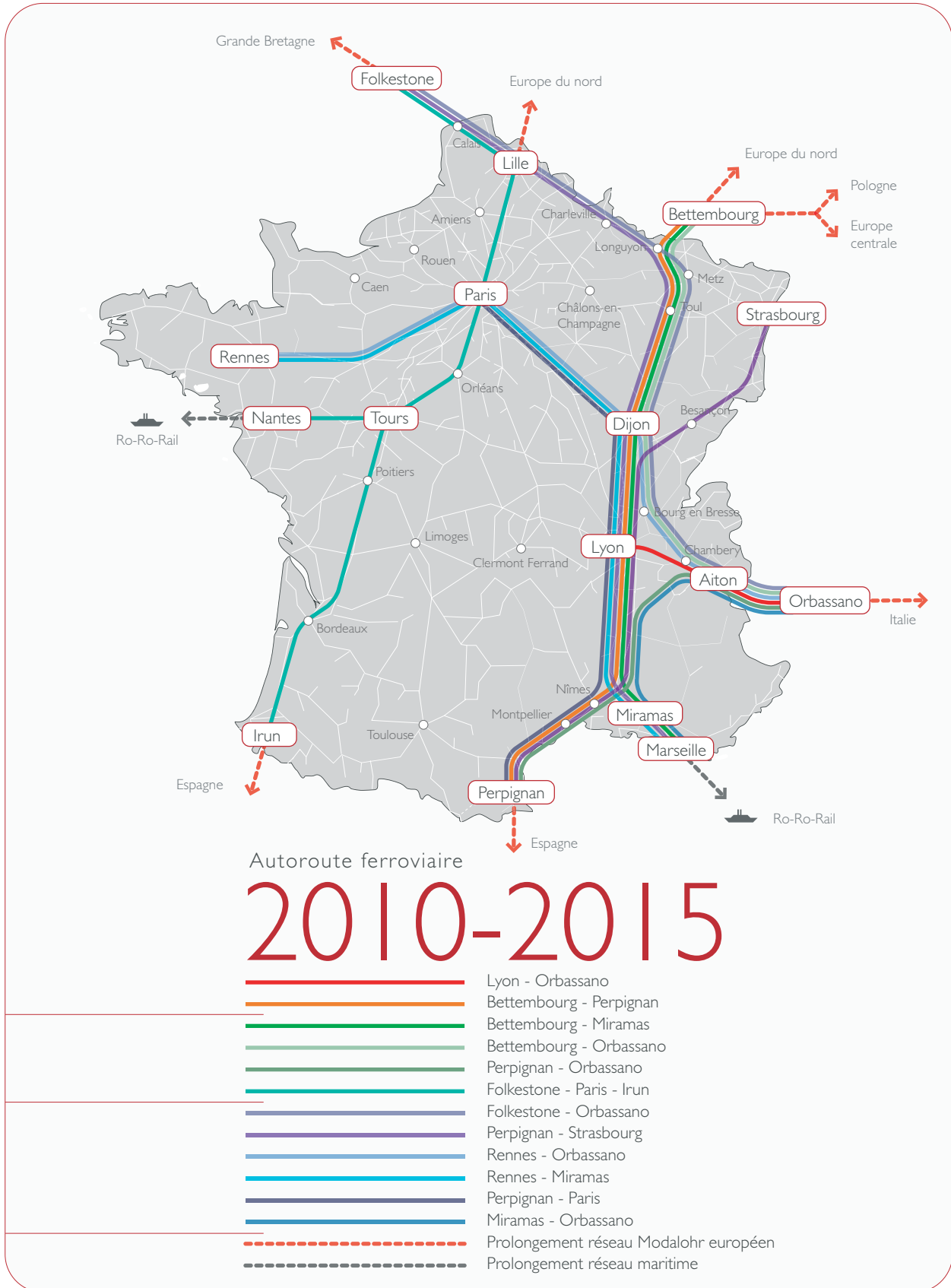
Autoroute ferroviaire

2007-2009

- Lyon - Orbassano
- Bettembourg - Perpignan
- Bettembourg - Miramas
- Bettembourg - Orbassano
- Perpignan - Orbassano
- Paris - Irun



Le Wagon Modalohr, surbaissé et articulé, permet le transbordement rapide, sécurisé et économique des semi-remorques standards de la route sur le rail



© LOHR DDoc - 02/2006 - D7435 - Toutes les descriptions et caractéristiques sont données à titre indicatif et non d'engagement - All descriptions and characteristics are given for information and do not represent a commitment.