



L'axe Atlantique entre Paris/Dourges et Irun/Bayonne à l'horizon 2008 ?

- Il existe un fort trafic de poids-lourds sur longue distance sur quelques grands axes français et européens, et en particulier sur l'axe atlantique Espagne - Paris - Benelux.
- Sur cet axe des capacités de circulation de trains sont disponibles du fait de la réorganisation des schémas de production fret de la SNCF
- L'exploitation de services d'Autoroutes Ferroviaires à plus de 700 km est financièrement rentable et ce, avec des tarifs compétitifs en regard du transport routier. Ainsi, l'intervention des pouvoirs publics est limitée au financement des terminaux de chargement et déchargement, et du dégagement des gabarits ferroviaires haut (GB1) et bas pour la circulation des wagons surbaissés Modalohr.

1) L'axe Atlantique

C'est un axe à trafic routier important, avec une forte proportion de longue distance, et en constante croissance. Il atteint déjà plus de 4000 poids-lourds par jour à la frontière espagnole, dont plus de 1800 en transit vers le Bénélux et la Grande-Bretagne.

Devant les problèmes croissants de saturation du réseau routier, les transporteurs et chargeurs sont fortement demandeurs de la création rapide d'un service d'Autoroute Ferroviaire sur cet axe.

Un groupe d'investisseurs serait prêt à s'engager à créer celui-ci, dès que les travaux de dégagement des gabarits seront pris en charge et planifiés par la puissance publique.

2) Description du service d'Autoroute Ferroviaire pouvant être mis en place sur l'axe Atlantique vers 2008

→ En attendant le gabarit GB1

La ligne ferroviaire sur l'axe atlantique présente l'inconvénient de ne pas être au gabarit GB1 avant quelques années, de part la quinzaine d'ouvrages à gabarit réduit à dégager entre Poitiers et Irun, ce qui ne sera réalisé avant 2012 au moins

Néanmoins il serait possible de mettre en place sur cet axe et à court terme (2008), un service de ferroutage de fréquence limitée, qui n'accepterait uniquement au démarrage que les citernes et les semi-remorques d'une hauteur maximale à l'angle de 3,90 m.

Il s'agirait alors d'une situation technique similaire à celle existante depuis 2003 sur le service de ferroutage Modalohr France-Italie (AFA), limité lui aussi aux citernes et véhicules de moins de 3,90 m de hauteur, dans l'attente de la disponibilité du gabarit ferroviaire GB1 dans le tunnel du Mont-Cenis prévue pour 2008.

→ En attendant le gabarit GB1 (suite)

L'équation économique est performante pour chaque train pris individuellement sur l'axe Atlantique, grâce à :

- sa longue distance,
- un nombre de wagons optimisé (20),
- des coûts de traction normaux en plaine,
- une offre réservée aux semi-remorques non-accompagnées,
- un horaire de service adapté.

Ainsi, le gabarit réduit ne pénalise pas la faisabilité économique d'un service de ferroutage Modalohr sur cet axe.

Seul le potentiel de camions acceptables sur les convois est limité (10 % du total environ) et, par conséquent, limite la fréquence de trains envisagée.

→ Le marché initial visé

Le pourront donc utiliser ce service au lancement du service que :

- les semi-remorques citernes,
- les semi-remorques bennes,
- les semi-remorques bâchées surbaissées.

Cette dernière catégorie n'est pas négligeable. En effet, on constate que, devant l'offre faite sur la liaison franco-italienne, (transport à 44 tonnes, soit 4 tonnes de charge utile supplémentaire par rapport à la route) et la facilitation financière offerte par l'ADEME (subvention pour les travaux de modification des semi-remorques), nombre de transporteurs ont choisi de surbaisser leurs véhicules pour les rendre compatibles avec le gabarit réduit offert jusqu'en 2008.

Devant la même offre, pour une période bien plus large (jusqu'en 2012 au moins), les transporteurs trouveront encore plus de motivation à modifier leurs équipements pour utiliser ce nouveau service très complémentaire à la route sur l'axe atlantique.



Exemple de semi-remorque bâchée abaissée utilisant l'Autoroute Ferroviaire Alpine

Ces trois catégories de véhicules seraient suffisantes pour remplir facilement un à deux trains complets par jour dans chaque sens, voire trois.

→ *L'avenir*

Pour pouvoir augmenter le report modal sur cet axe et remplir un nombre nettement plus élevé de trains par jour (jusqu'à un train toutes les deux heures dans chaque sens), il faudra attendre 2012 et disposer du gabarit GB1 sur toute la ligne pour permettre de charger 95 % des camions passant sur cet axe.

En complément, la mise en service de la ligne nouvelle, dite Y Basque entre Irun et Vittoria vers 2012, permettra de prolonger une partie des trains jusqu'à cette dernière ville.

3) Les terminaux

Afin de minimiser les investissements, les deux terminaux aux extrémités du parcours peuvent être réalisés sur des sites déjà existants et facilement aménageables :

- Au sud, c'est le centre européen de fret de Mouguerre (proche Bayonne et Irun) qui offre les conditions les plus favorables pour réaliser un terminal Modalohr dans un délai réduit.
- En région Ile de France, le chantier pourra être installé à Brétigny, dans l'emprise d'un des chantiers rendu partiellement disponible par l'évolution locale de l'activité fret Sncf.
- En Région Nord - Pas de Calais, le site de Dourges conviendrait immédiatement.



Vue aérienne du terminal d'Aiton



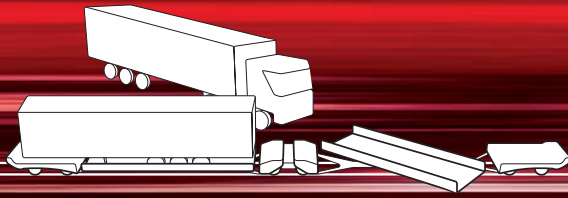
Principe de chargement en épis

La mise en place d'un tel service de ferroutage Modalohr sur l'axe Atlantique, à court terme, ne nécessite donc que :

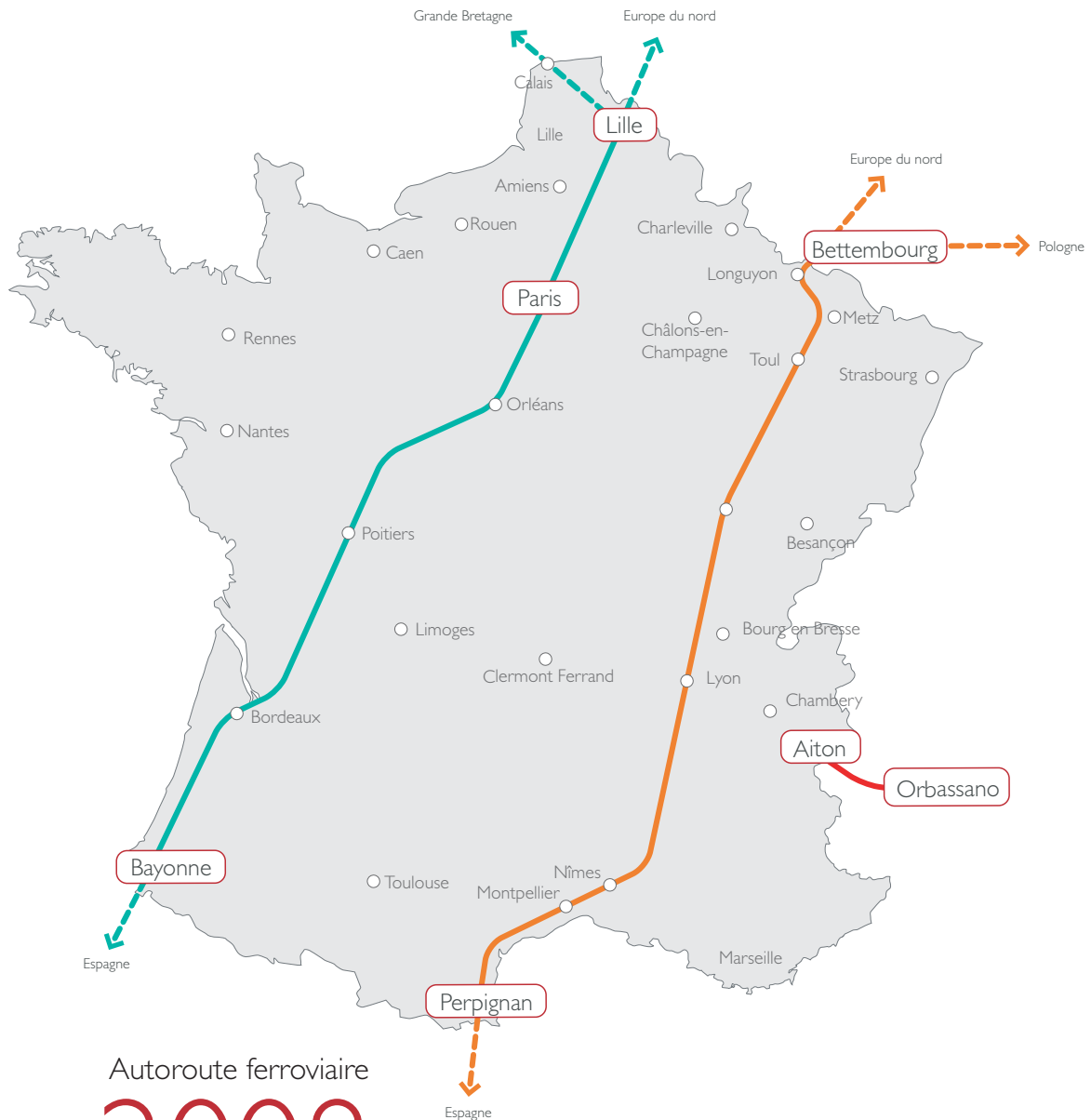
- la création de deux terminaux à coût réduit
- le dégagement du gabarit bas sur tout l'itinéraire (RFF a finalisé l'étude d'évaluation en coûts et délais),
- la construction des wagons.

L'ensemble de ces travaux peut raisonnablement être mené à terme vers fin 2008.

En conclusion il est donc possible de mettre en place un service de ferroutage Modalohr à gabarit réduit entre Irun/Bayonne et le nord de la France et/ou Paris, à raison d'un ou deux aller et retour par jour avant fin 2008, si les décisions sont prises au premier semestre 2007.



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



Autoroute ferroviaire
2008

- Aiton – Orbassano (175 km - mise en service : fin 2003)
- Perpignan – Luxembourg (1025 km - mise en service : début 2007)
- Irun - Paris – Lille (1000 km - mise en service : fin 2007)