

L'autoroute ferroviaire Luxembourg / Le Boulou : un complément judicieux à l'autoroute



*Débat Public VRAL – Visite presse ASF
Vedène - 17/05/2006*

L'OPERATEUR



La société LORRY-RAIL, créée le 29 mars 2006, sera l'opérateur du service ferroviaire entre le Luxembourg et Le Boulou, près de la frontière espagnole.

Elle rassemble 5 partenaires :

- **ASF , leader du groupement**
- **La Caisse des Dépôts et Consignation**
- **Modalohr, concepteur du wagon surbaissé permettant l'utilisation des voies ferrées existantes pour le transport de poids lourds**
- **La SNCF**
- **Les chemins de Fer Luxembourgeois**

Le système Modalohr





OBJECTIFS

- ❖ **Développer un service économiquement viable sans subvention d'exploitation**
- ❖ **Premières circulations mars 2007**
- ❖ **Démarche prudente à court terme, mais politique de développement ambitieuse à moyen terme**



ORIENTATIONS

- ❖ **Assurer un service sur un long parcours**
- ❖ **Viser le trafic péninsule ibérique - Europe du nord en pleine croissance (remplacer des relais de traction routier par un relais de traction ferroviaire)**
- ❖ **N'accepter que la semi-remorque non accompagnée**
- ❖ **Installer les opérations de chargement / déchargement sur des sites ferroviaires existants nécessitant peu d'aménagements**
- ❖ **Démarrer l'exploitation avec une faible fréquence : un, puis deux aller et retour par jour en 2007**
- ❖ **Viser à moyen terme six aller et retour dans la vallée du Rhône, grâce notamment à un service complémentaire Luxembourg/ Miramas**



Une distance ferroviaire de 1 057 km

❖ 1ère phase : 2007

- circulation de 1 train par jour en mars 2007, puis de 2 trains par jour (1 train dans chaque sens) à partir de juin 2007
- un départ prévu en fin d'après midi, une arrivée des trains dans la matinée

❖ 2ème phase : 2008 - 2010

- augmentation du nombre de trains sur le même trajet
- étude d'autres liaisons d'autoroutes ferroviaires

❖ 3ème phase : 2010 - 2015

- mise en service des autres liaisons économiquement viables

Eléments économiques



- ❖ **Chaque train pourra emporter jusqu'à 40 semi-remorques**
- ❖ **Départs tous les jours, dimanches compris**
- ❖ **Capacité d'environ 50 000 semi-remorques par an avec 2 AR par jour**
- ❖ **Tarif légèrement inférieur au tarif routier**
- ❖ **Tout type de semi-remorque accepté jusqu'à 4m03 de hauteur**
- ❖ **Trafic potentiel de l'ordre de 500 000 remorques par an, soit environ 13% du trafic routier actuel sur l'autoroute A7**

Contraintes d'exploitation



- ❖ **Nécessité de sillons ferroviaires de qualité**
- ❖ **Problèmes de capacité ferroviaire dans l'axe mosellan, dans la traversée de Lyon et de Nîmes à Montpellier (la LGV nouvelle sera en service qu'en 2015)**

La nécessité d'une augmentation des capacités routières

*Débat Public VRAL – Visite presse ASF
Vedène - 17/05/2006*

Pourquoi envisager une augmentation des capacités routières existantes ?



- **En raison du diagnostic alarmant sur la situation actuelle et de l'incapacité des autres familles de solutions à résoudre à elles seules le problème posé.**
- ❖ **les autoroutes A7 et A9 sont déjà saturées depuis plusieurs années et le nombre, la longueur et la durée des bouchons augmentent de façon spectaculaire depuis l'année 2000, malgré les mises en service postérieures de la LGV Valence-Marseille, de l'A20 Paris / Toulouse / Espagne, et du viaduc de Millau.**



Pourquoi envisager une augmentation des capacités routières existantes ?



- ❖ **les mesures d'exploitation déployées par ASF depuis plus de 10 ans trouvent aujourd'hui leurs limites et ne permettent pas d'augmenter le débit maximal possible d'A7 et A9 ;**

Cf la régulation de vitesse qui, dans les périodes de pointe, ne fait que retarder l'apparition des bouchons.

- ❖ **des mesures nouvelles telles que la modulation tarifaire ou la limitation des entrées sur l'autoroute en période de saturation ne paraissent pas souhaitables :**

Effet limité, problème d'acceptabilité par les usagers concernés.

- ❖ **le report souhaitable du transport de marchandises vers la voie d'eau et le rail ne permettra même pas d'absorber la croissance attendue de ce trafic dans les 20 ans à venir.**

Pourquoi envisager une augmentation des capacités routières existantes ?



- 1. Parce que refuser a priori tout accroissement de capacité routière serait la pire des stratégies.**
 - ❖ **la congestion et la pollution augmenteraient .**
 - ❖ **cela ne freinerait pas l'accroissement de la demande de transport de marchandises (la saturation est due pour l'essentiel aux VL et non aux PL).**
 - ❖ **les conséquences seraient très défavorables pour les facilités de déplacement des automobilistes, au premier rang desquels les usagers locaux, ceux qui circulent le plus souvent sur les autoroutes A7 et A9 ; la fréquentation touristique des trois régions et les déplacements affaires seraient également pénalisés.**
 - ❖ **les riverains des routes parallèles seraient extrêmement pénalisés par les nuisances induites par la nécessité de fermer de plus en plus souvent les autoroutes pour réaliser des travaux de nuit.**

Pourquoi envisager une augmentation des capacités routières existantes ?

3. La réalisation d'une autoroute coaxiale sur les sections les plus saturées de l'axe existant constituerait l'application d'un principe de précaution cumulant tous les avantages :

- restauration durable de la fluidité de l'axe.**
- amélioration considérable du confort de conduite et de la sécurité des automobilistes grâce à la séparation des flux VL et PL pendant plus de 80 % du temps.**
- de façon plus générale, optimisation de la gestion de l'axe actuel et très forte limitation des cas de coupure totale de l'axe**



- 3. La réalisation d'une autoroute coaxiale sur les sections les plus saturées de l'axe existant constituerait l'application d'un principe de précaution cumulant tous les avantages :**
- réhabilitation d'envergure de l'autoroute A7 actuelle à l'occasion de la construction de l'autoroute coaxiale, permettant une bien meilleure protection des riverains que dans les autres solutions.**
 - cette solution intitulée 2 x (3+2) serait un complément à la mise en œuvre de toutes les autres solutions impératives et ne les empêcherait en rien.**

La solution 2 X (3+2) : les principes



- **réalisation de deux nouvelles chaussées à 2 voies de part et d'autre de l'autoroute actuelle, sur les sections les plus chargées (Valence Sud / Orange pour l'A7).**
- **accès possible aux quatre chaussées depuis les échangeurs existants.**
- **emprise supplémentaire limitée et aucun morcellement supplémentaire des territoires.**
- **circulation des poids lourds sur les voies nouvelles, sauf évènement exceptionnel.**
- **gestion du flux de véhicules légers en fonction du trafic :**
 - **hors été et grands week-ends touristiques, les 6 voies actuelles de l'A7 suffiront, d'où une séparation totale des trafics VL/PL**
 - **en cas de besoin lors des grandes migrations, les VL pourraient emprunter s'ils le souhaitent les voies nouvelles destinées en priorité aux PL**