

Les autoroutes ferroviaires un complément judicieux à la route



**1^{ère} partie : Le projet d'autoroute ferroviaire
Perpignan-Luxembourg**

2^{ème} partie : Les perspectives de développement

1- Les sponsors du projet d'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg

- ❖ **Autoroutes du Sud de la France (Groupe ASF), deuxième concessionnaire européen d'autoroutes, avec 3 124 km d'autoroutes en concession; leader du groupement**
- ❖ **Caisse des Dépôts (CDC), institution financière publique exerçant des missions d'intérêt général qui contribuent au développement économique et social de la France**
- ❖ **MODALOHR (Groupe LOHR), concepteur du wagon surbaissé**
- ❖ **Groupe SNCF, deuxième transporteur ferroviaire de marchandises en Europe; promoteur avec MODALOHR de l'Autoroute Ferroviaire Alpine**
- ❖ **Les Chemins de Fer Luxembourgeois**

2- Présentation du Projet



Orientations du projet

Développer un service qui soit économiquement viable sans subvention d'exploitation et qui puisse être mise en service rapidement, et de ce fait:

- ❖ Assurer un service sur un long parcours
- ❖ N'accepter que la semi-remorque non accompagnée
- ❖ Démarrer l'exploitation avec une faible fréquence
- ❖ Rechercher toutes dispositions en vu d'assurer la qualité du service ferroviaire
- ❖ Installer les opérations de chargement/ déchargement sur des sites ferroviaires existants
- ❖ Viser le trafic péninsule Ibérique – Europe du Nord en pleine croissance (remplacer des relais de traction routier par un relais de traction ferroviaire)

Adopter une démarche prudente à court terme et ambitieuse à moyen terme



L'offre de service

Une distance ferroviaire de 1 057 km

- ❖ **1ère phase : 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 :**
 - **l'augmentation du nombre de trains sur le même trajet**
 - **l'étude d'autres liaisons d'autoroutes ferroviaires**

2- Présentation du Projet



Les autoroutes ferroviaires
Avignon, 27 avril 2006

3- Le système Modalohr



Les autoroutes ferroviaires
Avignon, 27 avril 2006

3- Présentation du Projet



Éléments économiques

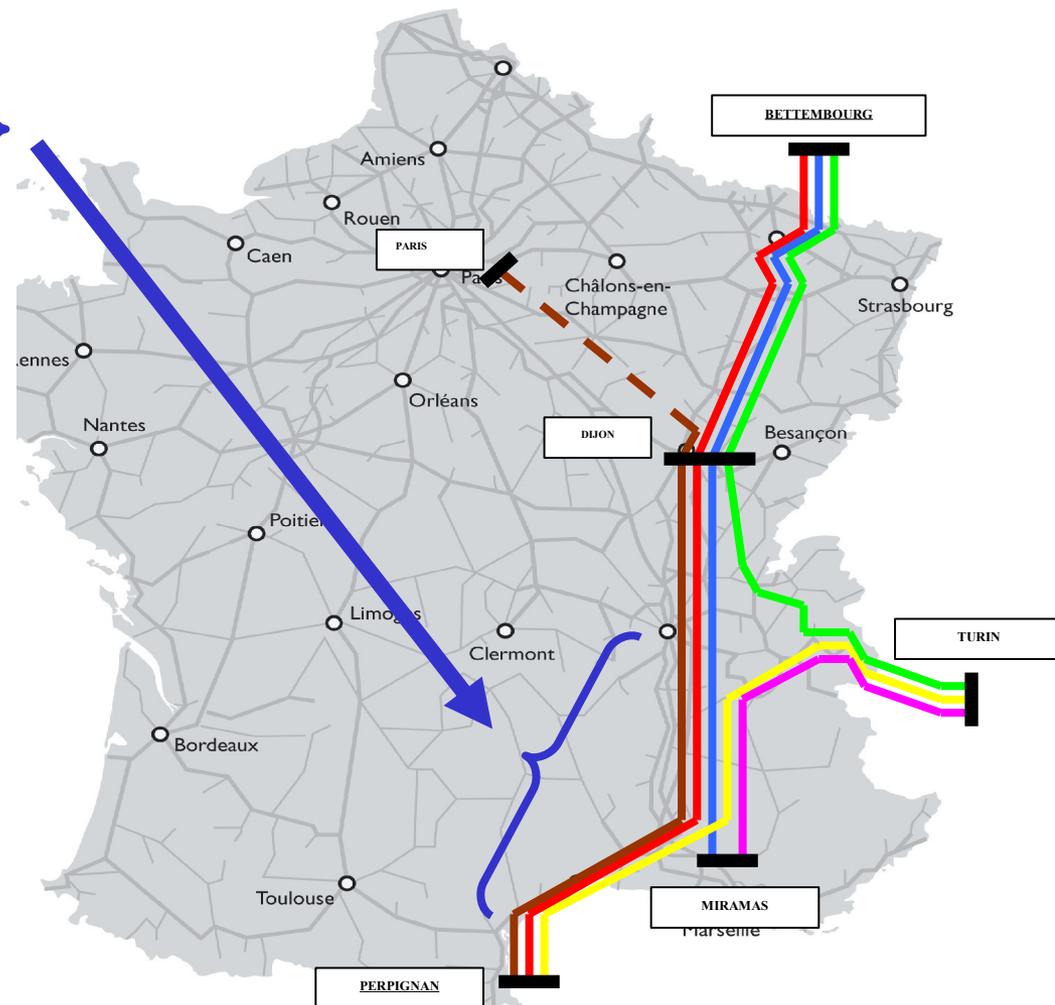
- ❖ Chaque train pourra emporter jusqu'à 40 semi-remorques
- ❖ Des départs environ 350 jours par an
- ❖ Capacité d'environ 28 000 semi-remorques par an
- ❖ Un tarif légèrement inférieur au tarif routier
- ❖ Tout type de semi-remorque accepté jusqu'à 4m03 de hauteur
- ❖ Un trafic potentiel de l'ordre de 500 000 remorques par an
- ❖ Un taux de pénétration du marché de l'ordre de 4% en première phase

2- Les perspectives de développement

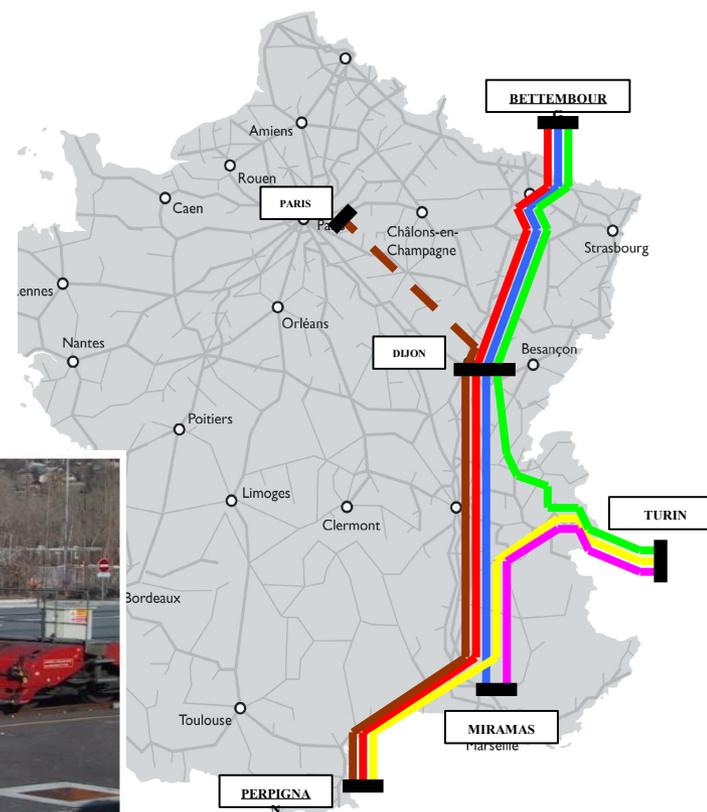
Quelques exemples de services susceptibles d'être développés et empruntant les couloirs languedocien ou rhodanien

Conditions nécessaires :

- ❖ Gabarit ferroviaire GB1
- ❖ Parcours ferroviaires d'au moins 700 km en plaine, et 300 km en franchissement alpin
- ❖ Trafics massifiés
- ❖ Sillons ferroviaires de qualité
- ❖ Qualité de service comparable à celle de la route

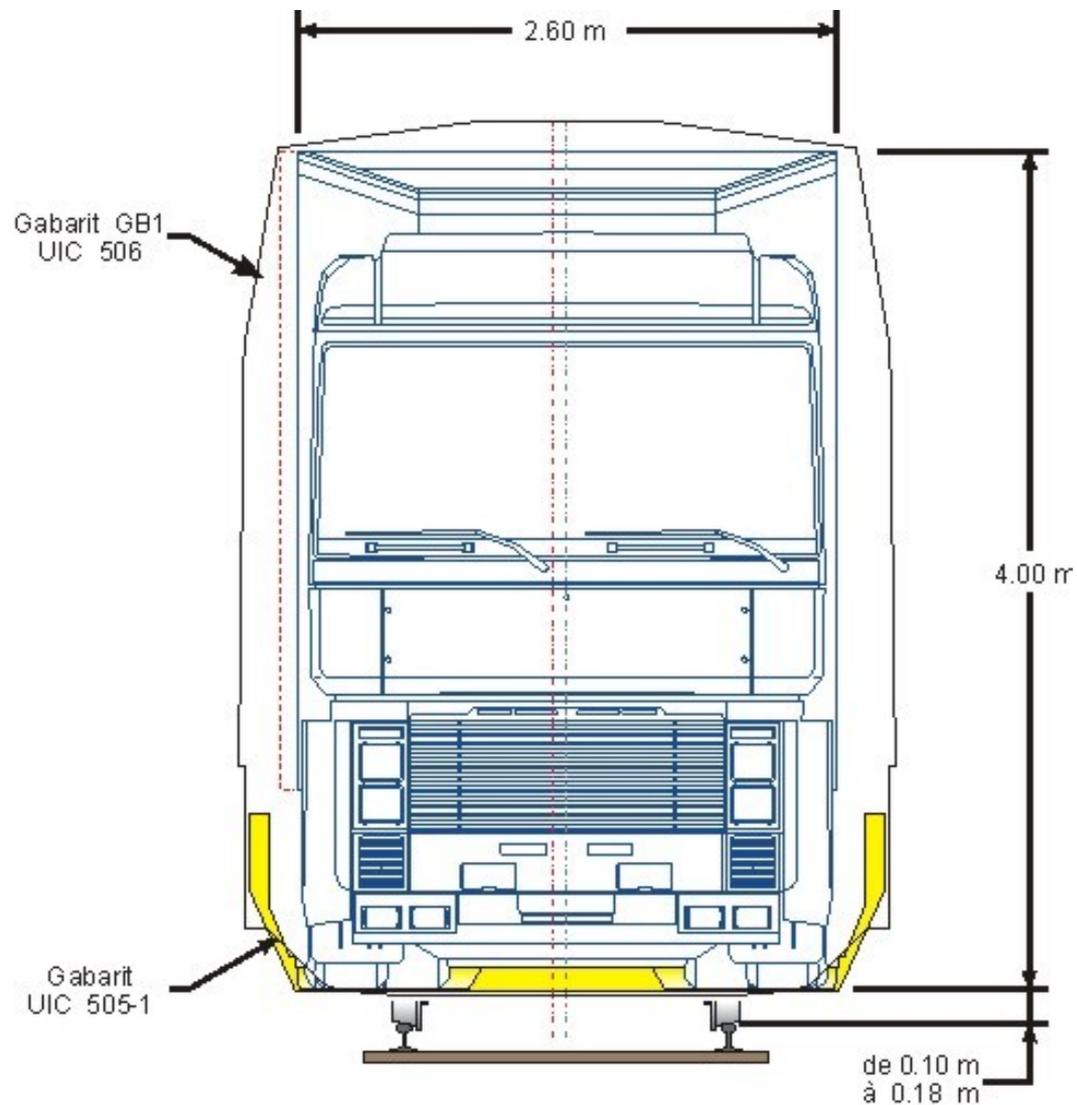


Je vous remercie de votre attention



Les autoroutes ferroviaires
Avignon, 27 avril 2006

5- Le dégagement du « gabarit bas » »



5- Le dégagement du « gabarit bas »

- ❖ Exemples d'obstacles à déplacer en partie basse du gabarit :
 - Boîtiers électriques



- Signaux à terre

