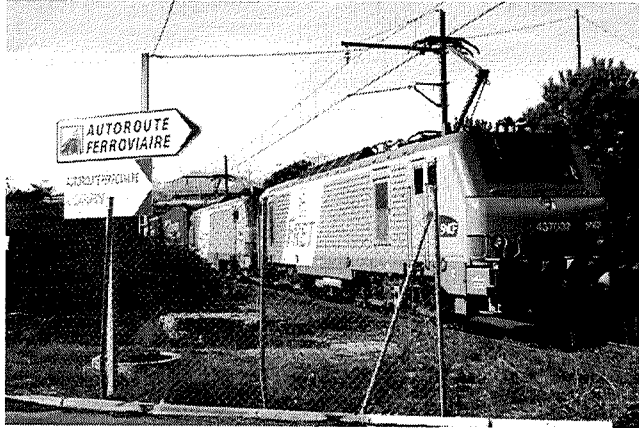


Autoroute ferroviaire : des tunnels rabotés vont coûter 311 millions d'euros à RFF

LE 22/07 À 21:05, MIS À JOUR LE 23/07 À 13:43



La nouvelle autoroute ferroviaire nécessite de raboter certains quais et les tunnels. - AFP PHOTO / RAYMOND ROIG

1 / 1

La nouvelle autoroute ferroviaire devrait entraîner des adaptations coûteuses selon "Le Canard Enchaîné". Selon RFF, ces investissements "seront subventionnés" par les pouvoirs publics.

Des infrastructures ferroviaires devront être modifiées, et certains tunnels rabotés, pour permettre la circulation des trains spéciaux transportant des camions, qui emprunteront la nouvelle autoroute ferroviaire en France, indique Le Canard Enchaîné, des adaptations déjà connues selon les parties au projet.

"Les wagons commandés sont trop bas et trop larges pour le réseau actuel. Il faudrait donc raboter, outre les quais, certains tunnels dans le sens de la largeur, ce qui est possible, mais coûteux", selon un article du journal satirique à paraître mercredi.

Interrogé par l'AFP, un expert de RFF reconnaît la nécessaire adaptation de certaines infrastructures pour permettre aux wagons de "rouler sans difficultés", mais souligne que "c'était connu depuis le départ". Le journal chiffre à 311 millions d'euros le coût des adaptations pour RFF.

"C'est 208 millions d'euros pour RFF, tandis que 103 millions d'euros seront dépensés par le concessionnaire, c'est-à-dire la compagnie qui va [exploiter] les trains et les terminaux aux deux bouts, VIIA Atlantique, une filiale de Geodis-SNCF", corrige l'expert. En outre, "ces investissements seront subventionnés" par les pouvoirs publics, et donc sans impact sur l'endettement de RFF, selon lui.

Une autoroute ferroviaire permet de transporter par train l'ensemble du camion, cabine incluse, déposé par un chauffeur au point de départ et récupéré par un autre à l'arrivée. Deux liaisons sont déjà en service, l'une entre la France et l'Italie à travers les Alpes, l'autre entre Perpignan et le Luxembourg.

La création d'une troisième autoroute ferroviaire, reliant le Pas-de-Calais aux Landes, avait été annoncée en septembre pour une mise en service en 2016, en même temps qu'une nouvelle commande de wagons spéciaux à la société alsacienne Lohr.

L'hebdomadaire, précisant que 14 tunnels sont concernés par un rabotage, s'étonne d'une "solution loufoque: dégonfler les amortisseurs des camions équipés d'un système pneumatique ou, sinon, les pneus".

Cette pratique est pourtant habituelle, selon un proche du dossier: "le dégonflage des amortisseurs (pas des pneus!) est une pratique courante quand les camions sont en position de parking ou pour leur chargement sur d'autres véhicules, afin de mieux garantir leur stabilité".

Le secrétariat d'Etat aux Transports et Lohr n'étaient pas joignables mardi soir, mais dans un courrier à la Cour des comptes en 2012, le patron de la société répondait lui aussi que "la nécessité d'aménager le gabarit était connue dès le début du projet".

Source AFP●

D'autres vidéos à voir sur le web

Le chômage en France a connu en juin sa huitième hausse men:



L'Etat mise sur les autoroutes ferroviaires pour enrayer la baisse du fret

L. S. - LES ECHOS | LE 18/09/2013



1 / 1

• Le ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, annonce aujourd'hui le lancement de deux nouvelles liaisons. • Le secteur doit toutefois s'attaquer aux pesanteurs qui le rendent largement déficitaire malgré les subventions.

Dernière, et peut-être ultime chance, pour le fret ferroviaire. Le ministre délégué aux transports, Frédéric Cuvillier, organise aujourd'hui une conférence pour relancer le transport de marchandises sur rail, dont la part de marché face à la route ne cesse de reculer (à peine 9 % aujourd'hui), bien loin des objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement

Pour contrer cette dégringolade régulière, le ministre annoncera le lancement prochain de deux nouvelles « autoroutes ferroviaires ». Cette technique consiste à transporter des poids lourds sur des trains dédiés, par le biais de wagons spéciaux. Elle ne peut se pratiquer que sur des trajets bien identifiés, qui nécessitent des investissements, notamment pour adapter les terminaux de marchandises à ces trains, qui peuvent mesurer jusqu'à 800 mètres de long.

Deux autoroutes ferroviaires fonctionnent déjà, dont notamment celle qui relie Bettembourg (au Luxembourg) à Perpignan. Sa montée en puissance (voir ci-dessous) va être complétée par la mise en service début 2015 d'un tronçon entre Calais et Bettembourg, qui permettra de capter une partie du trafic routier provenant du tunnel sous la Manche. Le ministre va également annoncer le lancement à l'horizon de 2016 d'une autre autoroute ferroviaire, entre Lille et Bayonne. L'objectif est de faire basculer à terme 7 % du trafic poids lourds vers le rail sur ces deux nouveaux axes.

Ces initiatives ne sauveront toutefois pas, à elles seules, le fret français. D'abord parce que les autoroutes ferroviaires ne trouvent leur pertinence économique que sur les trajets longue distance (500 kilomètres et au-delà), ce qui laisse de côté une partie notable du marché. Ensuite, et surtout, parce que le secteur reste perclus de lourdeurs diverses, qui font fuir les entreprises.

Pas de nouvelles subventions

Le ministre compte s'attaquer à celles-ci en lançant aujourd'hui 5 groupes de travail associant aussi bien les opérateurs (au premier rang desquels la SNCF) que les clients ou encore les syndicats. Au menu de leurs discussions : liaison avec les ports, simplification de la réglementation... Leurs conclusions devraient être rendues d'ici à la fin de l'année.

Les pouvoirs publics ont toutefois prévenu : il ne s'agit pas de confectionner un nouveau plan de soutien avec subventions à la clef. Ceux lancés par le passé depuis vingt ans ont tous échoué. Le fret ferroviaire est déjà largement subventionné par l'Etat, avec notamment un coût de circulation sur le réseau fixé à 1 euro le kilomètre, soit 25 % du coût réel.

Cette activité reste néanmoins un gouffre financier pour la SNCF, qui y a englouti pas moins de 2,9 milliards de cash de 2008 à 2012 ! Pour limiter la casse, la compagnie aligne les suppressions de postes (encore un millier cette année), mais l'équilibre des comptes reste encore hors de portée. Il y a pourtant urgence : la Commission européenne pourrait bien un jour se demander si la position de la SNCF sur une activité qui aligne les pertes ne s'apparente pas à du soutien abusif. ●

L. S.