

# Retour d'expérience et pratiques innovantes

## L'exemple du trafic transalpin

Le mode ferroviaire représente un tiers du trafic alpin : sur 150 millions de tonnes par an, près de 50 millions de tonnes se font par le fer.

Sur l'axe atlantique, l'autoroute ferroviaire devrait permettre de réduire le nombre de camions sur les routes d'environ 2 000 par jour en 2020 (3000 en 2035), ce qui représente près de la moitié des camions en transit sur les routes et autoroutes du sud-ouest.

Ainsi avec un axe méditerranéen et un axe atlantique performants pour le fret ferroviaire, le trafic ferroviaire transpyrénéen sera d'ici 2030 aussi important que le trafic transalpin aujourd'hui.

Dans le cas du trafic transalpin la part du train dépasse 30% (et même largement plus pour le trafic à travers la Suisse) : il y a donc des opportunités ferroviaires importantes pour le trafic transpyrénéen, avec des distances qui permettent l'organisation d'une massification des flux.



© 2003 - LOHR

L'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg



## L'expérience de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg.

Inaugurée en mars 2007, l'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg (Luxembourg) est un vrai succès. Elle combine les avantages du fret ferroviaire et du transport routier... tout en évitant «la rigidité» du premier, les coûts en carburant, les risques et la pollution du second. Ce service de plus de 1000 km est exploité depuis septembre 2007 par la société Lorryrail. Le nombre de services est passé progressivement de 1 Aller retour par jour à 4 ou 5 aujourd'hui. A terme avec notamment des extensions rendues possibles en Espagne, et avec un étoffement de l'offre permettant d'aller en Italie, dans le Nord de la France ou en Allemagne, ce service est amené à se développer sur le corridor méditerranéen avec plus de 20 AR par jour d'ici 2020-2025.

Le corridor atlantique a un potentiel équivalent à celui du corridor méditerranéen. Les autoroutes ferroviaires sur l'axe atlantique réduisent ainsi le nombre de camions sur les routes dans les territoires du Sud Ouest.

## En savoir plus

### Documentations :

- Mission sur le développement des trafics liés à la réalisation des GPSO - CGEDD - Juin 2011
- Etudes des trafics fret étape 2 - RFF / GPSO - Avril 2011

[www.gpso.fr](http://www.gpso.fr)

Documents à télécharger - Rubrique « Fiches d'information »

## CONTACTS RESEAU FERRE DE FRANCE

Jean CALIO - 05 56 93 53 21 - [jean.calio@rff.fr](mailto:jean.calio@rff.fr) - Frédéric PERRIERE - 05 56 93 69 09 - [frederic.perriere@rff.fr](mailto:frederic.perriere@rff.fr)

## Développement du fret : moins de camions sur les routes d'Aquitaine !



# 25%

c'est la part de marché du fer dans le transport international de marchandises entre l'Espagne et la France avec les projets espagnols et le GPSO.

### Pour accompagner le développement du fret ferroviaire, objectif majeur du Grenelle de l'environnement, RFF s'engage à :

- Répondre aux enjeux d'une mobilité durable des biens et des personnes (engagement n°1) ;
- Accroître le développement du fret et les plates-formes logistiques (engagement n°15).

**GPSO accroît la capacité du réseau pour le fret permettant d'atteindre les parts de marché affichées lors du Grenelle. Il facilite la mobilité durable des biens grâce à un report de la route vers le fer, mais aussi à la garantie que cette mobilité par le mode ferroviaire se développe dans le temps.**

### Le développement durable au cœur du GPSO / Les engagements de RFF

Réseau Ferré de France (RFF) est le maître d'ouvrage du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO). Ce projet consiste en la réalisation de deux lignes nouvelles ferroviaires Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, et en complément l'aménagement de la ligne existante Bordeaux-Hendaye. Il contribue ainsi à l'engagement, à l'horizon 2020, des 2 000 km de lignes TAGV annoncées par l'État dans le cadre du Grenelle de l'Environnement. RFF construit un projet exemplaire et prend 21 engagements pour l'aménagement et le développement durables des territoires.

Aujourd'hui, le transport de marchandises entre la France et la péninsule ibérique via la façade atlantique se fait presque totalement par la route.

**Seulement 4% du trafic international de marchandises sur l'axe Atlantique est écoulé par le train, contre 32% à travers l'arc Alpin**, dans des conditions similaires de franchissement d'un massif montagneux.

Aujourd'hui, 9 000 poids-lourds par jour encombrant les routes et autoroutes de Bordeaux à la frontière espagnole. Si rien n'est fait, la situation empirera avec pas moins de 16 000 camions qui sont en effet attendus à la frontière d'ici 2020.

L'audit demandé par le Ministre de l'écologie et du développement durable et confié aux experts du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable – CGEDD – précise que « *la situation actuelle est caractérisée par une part modale anormalement basse du fer, qui résulte des différences historiques d'écartement et d'équipement des infrastructures en France et en Espagne* ».

**L'objectif de 25 % de part de marché pour le fret ferroviaire, soit plus de 20 millions de tonnes par an (170 trains de fret par jour), serait atteint en 2030, après la mise aux normes du réseau espagnol et le développement d'une autoroute ferroviaire performante, grâce au GPSO.**

# Le développement du fret entre la France et l'Espagne : nos réponses à vos questions

## Qu'est ce qui explique l'augmentation à venir du fret ferroviaire ?

Le fret ferroviaire a augmenté de 40 % sur l'axe Atlantique en 10 ans (1998-2008), alors qu'il a stagné, voir baissé ailleurs en France.

Entre 2009 et 2010 le trafic fret international sur l'axe atlantique a encore progressé de 20%, là où en France il baissait de 20%. La raison principale est l'ouverture à la concurrence avec l'arrivée de nouveaux opérateurs.

**Aujourd'hui, 77 % des poids-lourds circulant sur cet axe font plus de 800 km. C'est au-delà de 400 km que le fret ferroviaire est économiquement pertinent.**

Le programme de mise aux normes internationales du réseau ferré espagnol (normes UIC) annoncé en 2005 et complété par le Plan Stratégique d'Infrastructures de Transport (PEIT) en 2010, doit être réalisé par les espagnols d'ici 2020.

Il permettra d'accéder aux principaux centres de production du nord et de l'ouest de l'Espagne, les régions les plus dynamiques du pays.

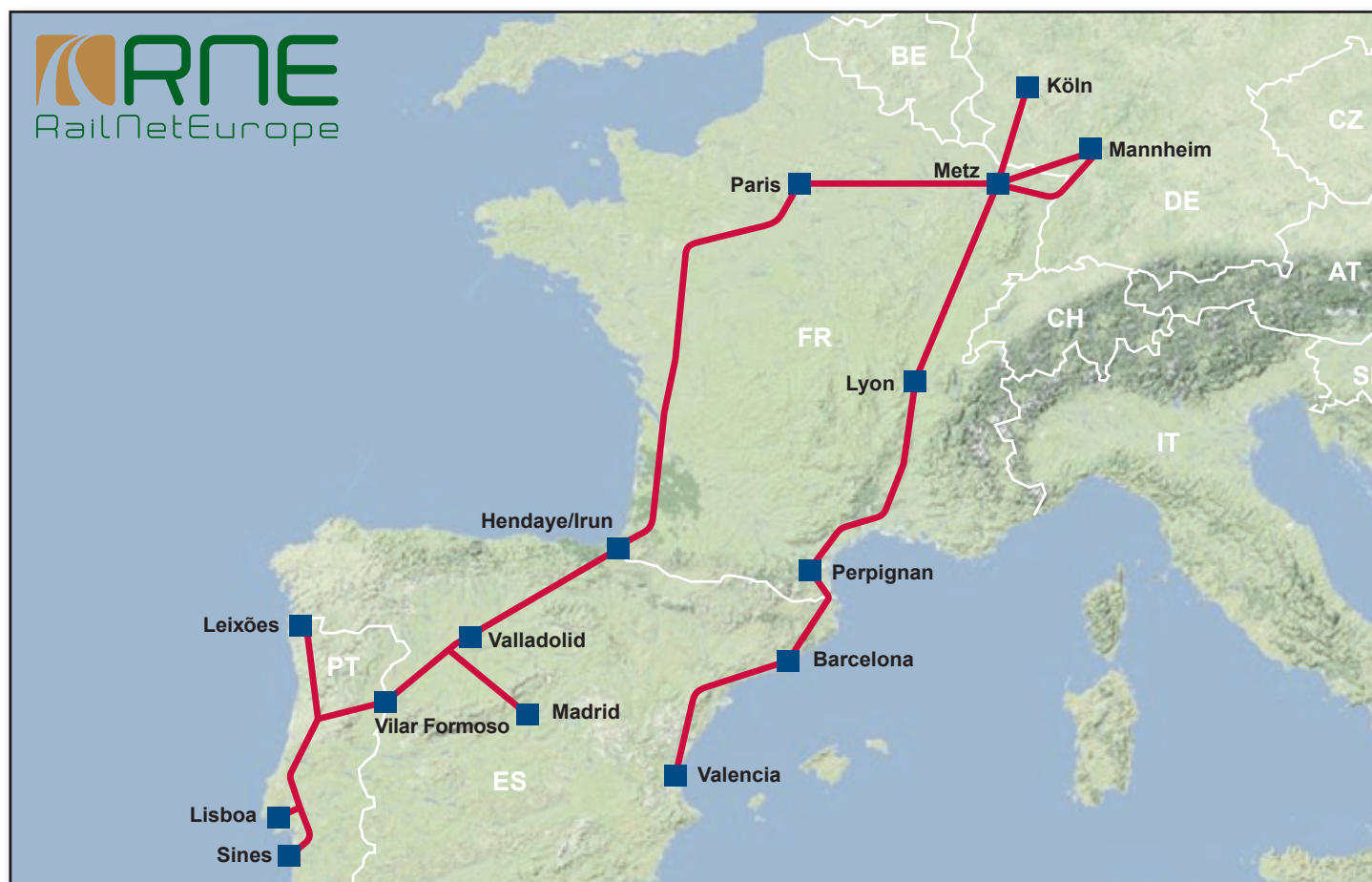
**Ce programme permettra à lui seul d'atteindre environ 20 % de part de marché des modes terrestres pour le fret ferroviaire.**

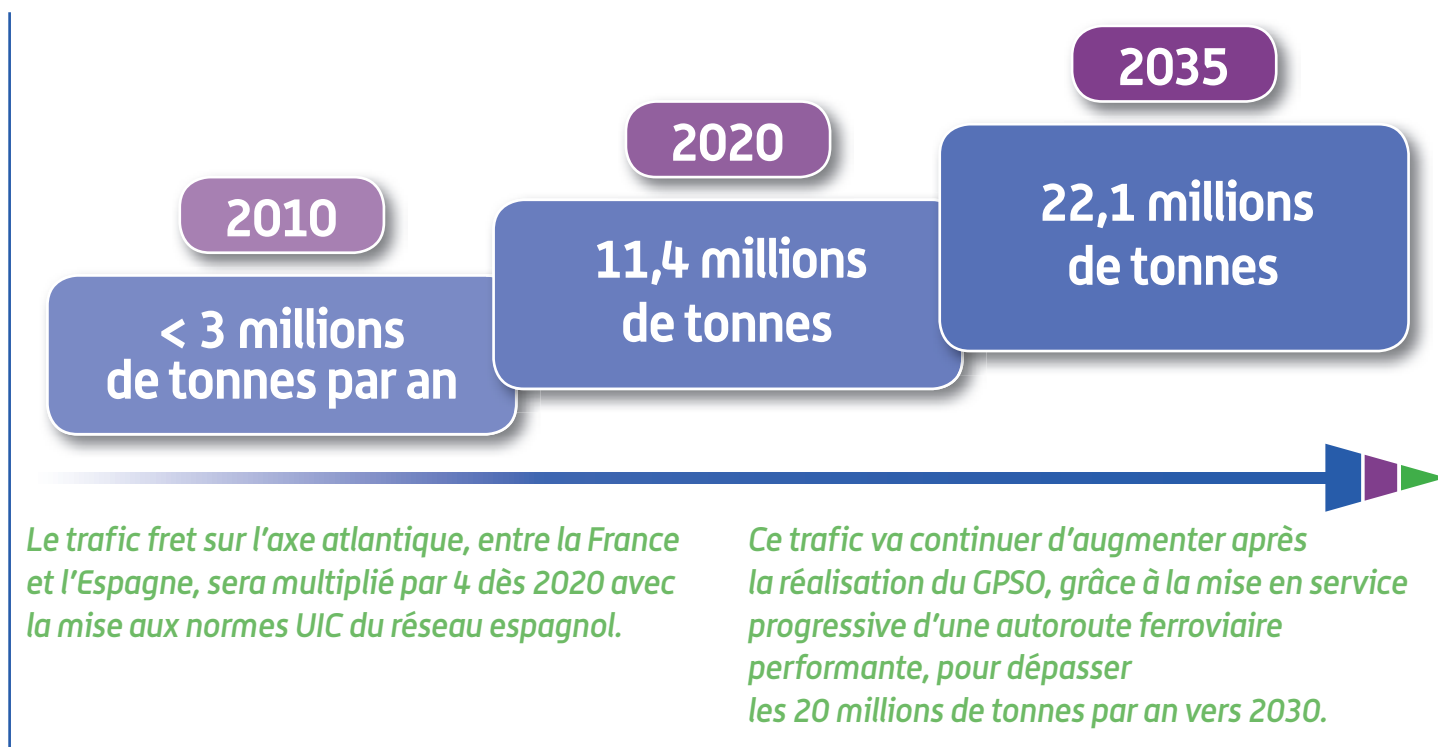
Grâce à ce programme, le transbordement, principal frein au développement du fret ferroviaire, va disparaître. A 15 euros la tonne, il représente actuellement 1/4 du prix du transport ferroviaire de marchandises sur 1 000 km et rend le train moins compétitif que la route.

## Pourquoi la différence d'écartement des rails en Espagne pose-t-elle une difficulté ?

L'écartement standard entre rails en Europe, dit écartement UIC, est de 1,435 mètres. En Espagne, l'écartement des rails est aujourd'hui de 1,674 mètres, il ne permet donc pas aux trains de continuer leur itinéraire au-delà de la frontière. Trois solutions existent, mais sont onéreuses : transborder les marchandises à la frontière d'un train vers un autre, changer les essieux des wagons ou utiliser des trains à écartement variable.

## Carte des corridors fret européens entre la péninsule ibérique, la France et le reste de l'Europe





### Pourquoi les chiffres actuels de prévisions de trafics sont différents de ceux du débat public ?

Les études de prévisions de trafics élaborées en 2004, notamment pour le débat public, ont été poursuivies, au fur et à mesure de l'avancement du projet.

La crise économique mondiale, qui a particulièrement touchée l'Espagne et le Portugal, est un fait marquant majeur. En pesant sur la croissance des économies européennes, en particulier celle de la péninsule ibérique, elle a décalé d'une dizaine d'années les perspectives de croissance des échanges transpyrénéens, entre l'Europe du Nord et la Péninsule Ibérique. Le retard dans la réalisation du Y basque (mis en service en 2017 au lieu de 2013) est également un élément d'analyse quant à la différence de chiffres.

Le développement des autoroutes maritimes, qui devrait capter près de 1 million de tonnes du potentiel ferroviaire, a également été pris en compte dans les dernières études.

Les prévisions de trafic du GPSO établies en 2010 intègrent ces évolutions depuis les études réalisées en 2004.

**Les objectifs de trafic « fret » prévu initialement en 2020 à 18 millions de tonnes par an seront dépassés vers 2030 (20 MT/an)**, marquant ainsi un décalage de moins de 10 ans par rapport aux prévisions présentées par RFF lors du débat public.

Ces prévisions ont été confirmées en juin 2011 par les experts mandatés par le Ministre de l'écologie et du développement durable. Ils estiment que ces hypothèses sont « *très raisonnables* », voire « *sous évaluées* », au regard de l'évolution constatée dans les Alpes, et de l'énorme potentiel de croissance du trafic de marchandises sur le corridor Atlantique, dont la distance est parfaitement adaptée au mode ferroviaire. Ils précisent par ailleurs que « *l'explosion du trafic fret, après la mise aux normes du réseau espagnol, constitue le principal facteur de saturation de la ligne existante* », pénalisant le développement de l'offre de service TER si rien n'est fait.

**Entre Bordeaux et l'Espagne, la création de la ligne nouvelle permettra de libérer la ligne existante du trafic fret international** entre Dax et la frontière et réduira les nuisances sonores pour les riverains de la ligne existante.

**GPSO permettra de faire circuler plus de trains à destination de l'Espagne et de pérenniser la politique de développement des TER**

La mise en service du GPSO facilitera la circulation des trains de fret vers la péninsule ibérique car les contraintes de capacité liées au développement des TER notamment entre Bayonne et Hendaye et Bordeaux et Facture seront levées.

Les Régions Aquitaine et Midi Pyrénées pourront ainsi poursuivre leur politique de développement d'une offre de transport collectif de qualité (TER, service régional à grande vitesse) et répondre aux enjeux et aux besoins d'une mobilité durable (voir fiche RFF « trafic voyageurs »).