

L'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE

Un projet majeur
de report du trafic de marchandises
de la route vers le rail :
construction des terminaux de transbordement

Votre avis nous intéresse ►

Qu'est-ce qu'une autoroute ferroviaire ?

Une autoroute ferroviaire est un service de transport intermodal de marchandises permettant le transport de remorques routières sur des trains.

Des autoroutes ferroviaires existent en Europe : les premiers services ont été conçus dans les années 1970 et se sont jusqu'à présent surtout développés à travers le massif alpin.

Les camions sont chargés ou déchargés des trains dans des terminaux spécialement équipés : les terminaux de transbordement. L'autoroute ferroviaire peut être un service « accompagné », permettant le transport d'ensembles routiers (tracteurs et semi-remorques) avec leurs conducteurs, ou « non-accompagné ».

Ainsi, au lieu de circuler sur le réseau routier, les camions sont chargés sur des trains qui peuvent parcourir de longues distances entre deux terminaux. La combinaison des deux modes, routiers et ferroviaires, permet d'allier le domaine de pertinence de chacun d'entre eux : le ferroviaire sur de la longue distance, le routier pour les dessertes terminales.

Ce système d'autoroute ferroviaire se positionne donc comme une alternative à la route ; elle propose un report modal facile d'accès, performant et générant de fortes économies de carbone :

- Les technologies d'autoroute ferroviaire permettent le transport de tous types de semi-remorques (équipement standard des routiers européens) ;
- Elles ne nécessitent aucun investissement spécifique pour le transporteur routier ;
- Elles permettent le chargement horizontal, simultané et indépendant des remorques par un simple tracteur routier en 5 minutes : pas de grue nécessaire.

■ Deux itinéraires sont déjà opérationnels en France :

L'autoroute ferroviaire alpine entre Bourgneuf - Aiton, près de Chambéry, et Orbassano, à proximité de Turin.

Ce service d'autoroute ferroviaire existe depuis 2003. Il offre aux transporteurs 5 allers retours quotidiens sur une distance de 175 km et pour un temps de parcours de 3 heures.

Sur la route, la durée de transport, toujours supérieure à 3h, est de plus aléatoire, notamment à cause des rétentions à l'entrée du tunnel du Fréjus pour l'acheminement de marchandises dangereuses.

Plus de 26 000 semi-remorques ont été transportées en 2012 et 4 500 tonnes de CO₂ ont ainsi été économisées.

L'autoroute ferroviaire entre Perpignan (Le Boulou) et Luxembourg (Bettembourg)

Ce service, qui existe depuis 2007, est la plus longue autoroute ferroviaire d'Europe. Elle offre 4 allers retours quotidiens, sur une distance de 1 045 km et pour un temps de parcours de 15 heures, contre 18 heures par la route.

En 2012, plus de 50 000 équivalents semi-remorque ont été transportées et 50 000 tonnes de CO₂ ont ainsi été économisées.



Comment fonctionne un service d'autoroute ferroviaire ?

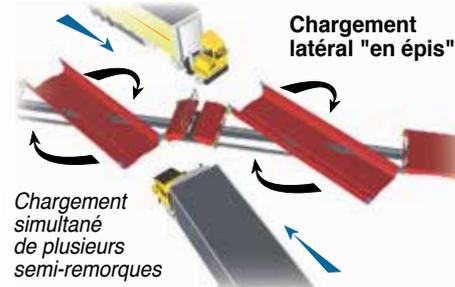
Le chargement/ déchargement des remorques sur les terminaux

Le système Lohr, fabriqué en Alsace, est la technologie actuellement utilisée sur les autoroutes ferroviaires françaises (Aiton/Orbassano et Perpignan/Luxembourg). Ce système, composé d'installations au sol dédiées sur les terminaux et de wagons surbaissés pivotants, permet un chargement horizontal et traversant des camions sur les trains.

Sur le terminal, le tracteur (ou camion) avec sa remorque monte sur le wagon spécialement adapté à ce type de chargement puis le tracteur décroche la remorque. Cette dernière est alors automatiquement verrouillée sur le wagon. Le train peut ensuite partir avec son chargement de remorques.

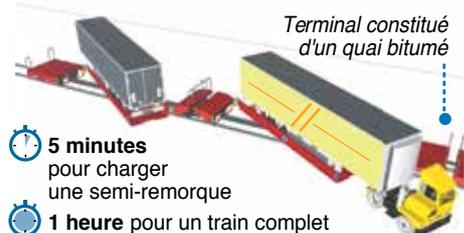


1 Ouverture des wagons

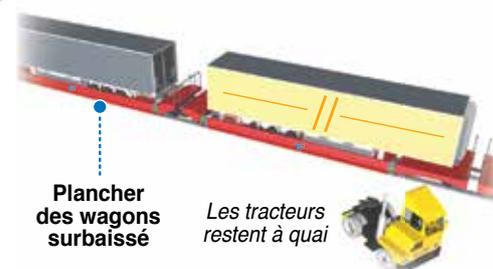


2 Chargement direct par tracteur

Ni grue ni engin de manutention



3 Décrochage du tracteur



Les wagons

Le wagon Lohr est un wagon spécialement conçu pour le transport de camions et remorques routières standards :

- La coque, partie du wagon dans laquelle est positionnée la remorque, pivote sur son axe et le wagon est chargé en traversant, d'un côté à l'autre de la voie sans engin de manutention (grue) ;
- Chacune des coques peut être chargée simultanément et indépendamment par de simples tracteurs routiers. Le système offre un temps de chargement/déchargement plus réduit que pour le transport combiné traditionnel pour lequel les conteneurs doivent être manutentionnés à l'aide d'une grue. Par conséquent, il est possible d'obtenir une fréquence des trains d'autoroute ferroviaire plus élevée ;
- Il offre un maximum de sécurité avec un arrimage fiable, solide et protecteur des remorques sur les wagons.

La circulation des trains

Les services d'autoroutes ferroviaires empruntent les lignes ferroviaires classiques.

Cependant le format de l'ensemble du wagon et du camion nécessite un gabarit ferroviaire suffisant. C'est pourquoi, en fonction des caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire, des travaux de dégagement des gabarits haut (par exemple les tunnels et les ponts routiers) et bas (par exemple dans le cas où des équipements se trouveraient anormalement proches de la voie : quais, marchepieds, panneaux de signalisation) peuvent être nécessaires.

Les trains de l'autoroute ferroviaire Bettembourg – Le Boulou sont passés de 750 m à 850 m dans le début de l'année 2012. Par leurs actions les autoroutes ferroviaires favorisent l'augmentation de la longueur autorisée des trains de fret. Cette augmentation contribue fortement à l'amélioration de la compétitivité du ferroviaire par rapport à la route.



L'autoroute ferroviaire Atlantique

■ Le contexte

Le développement des échanges entre les pays de la péninsule ibérique, la France et le nord de l'Europe, conduira à un accroissement important des transports de marchandises le long de la façade Atlantique.

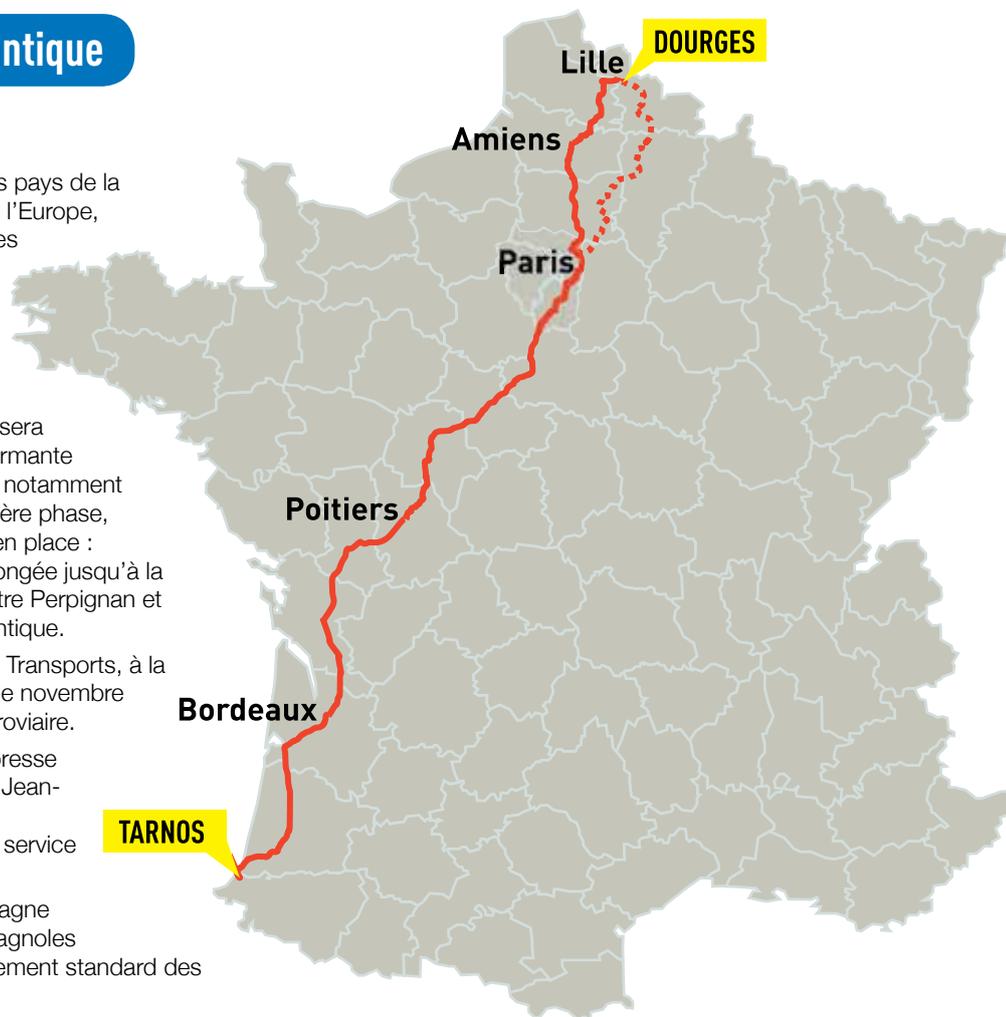
L'intérêt du projet a été souligné par l'Etat.

Un réseau d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence et de transport combiné sera développé pour offrir une alternative performante aux transports routiers à longue distance, notamment pour les trafics de transit. Dans une première phase, trois autoroutes ferroviaires seront mises en place : l'autoroute ferroviaire alpine, qui sera prolongée jusqu'à la région lyonnaise, l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Luxembourg et l'autoroute ferroviaire Atlantique.

Frédéric CUVILLIER, Ministre délégué aux Transports, à la Mer et à la pêche a indiqué, dès le mois de novembre 2012, son intérêt pour cette autoroute ferroviaire.

Le 9 juillet 2013, dans sa conférence de presse « Investir en France », le Premier ministre, Jean-Marc AYRAULT, a confirmé la volonté du Gouvernement de voir la réalisation de ce service ferroviaire.

Le service pourra être prolongé vers l'Espagne lorsque les infrastructures ferroviaires espagnoles concernées auront été adaptées à l'écartement standard des rails en Europe.



■ Quels sont les objectifs de l'autoroute ferroviaire Atlantique ?

- Accompanyer la croissance des besoins de transport ;
- Offrir au fret ferroviaire un lien direct entre le nord de l'Europe, la France et l'Espagne et accéder à un marché de 950 000 camions/an en 2015 et 1,1 millions camions/an en 2023 transitant par la route ;
- Rééquilibrer les flux de marchandises sur l'axe Atlantique et désengorger les grands axes routiers pour plus de sécurité ;
- Optimiser le système de transport existant notamment afin de limiter la création de nouvelles infrastructures ;
- Améliorer les performances énergétiques du système de transport afin de contribuer à limiter les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et à limiter la dépendance aux hydrocarbures ;
- Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport afin de contribuer à maintenir ou recréer un environnement respectueux de la santé et de la biodiversité ;

Les autoroutes ferroviaires permettent aussi à leurs clients, les transporteurs routiers, d'améliorer leur performance CO2 ; l'affichage de celle-ci devient obligatoire à partir du 1er octobre 2013 pour toutes les prestations de transport en France.



■ Présentation du projet

L'autoroute ferroviaire Atlantique propose donc une offre de transport de remorques à travers la France, le long de l'axe Atlantique, entre le Pays Basque et le Nord de la France. Cette autoroute ferroviaire permet d'assurer le transit d'une partie des camions entre l'Europe du Sud et l'Europe du Nord, en connexion avec les grands corridors de fret du Nord de l'Europe.

En vue de la mise en place de ce service, l'État avait lancé, le 9 mai 2009, une procédure d'appel d'offres portant sur l'attribution d'un contrat de concession de service public relatif à la mise en place et à l'exploitation du service public d'autoroute ferroviaire Atlantique. Au terme de cette procédure, les terminaux de transbordement de Dourges et de Tarnos ont été retenus comme sites d'implantation des futurs terminaux nécessaires à la mise en place et à l'exploitation du service public d'autoroute ferroviaire.

CARACTÉRISTIQUES DE L'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE :

- Deux terminaux de transbordement à construire : un à Dourges (Pas de Calais) et un à Tarnos (Landes), tous deux situés dans des sites reliés sur le réseau ferré national. Entre ces deux terminaux, les trains utilisent le réseau ferré national sur un itinéraire long de 1 050 km. Les gabarits hauts et bas du réseau ferré national sont aménagés pour ce type de transport ;
- Une flotte de 278 wagons Lohr à l'horizon 2020 ;
- Une concession de 17 ans, dont 2 ans d'études et de construction des terminaux suivis de 15 ans d'exploitation. Le service monte en charge pendant environ 6 ans, période pendant laquelle le nombre des trains (fréquence de circulation) et la longueur des trains (nombre de wagons) augmentent progressivement :
 - Mise en service (fin 2015/début 2016) : 2 Allers-Retours Quotidiens (ARQ) en trains de 750 m ;
 - Octobre 2018 : 3 ARQ en trains de 750 m ;
 - Septembre 2019 : 3 ARQ en trains de 1050 m ;
 - Octobre 2021 : 4 ARQ en trains de 1050 m ;
- En régime de croisière, l'offre sera de quatre allers-retours quotidiens. À partir de 2019, la mise en place de trains longs permettra de transporter jusqu'à 60 remorques par train. Ainsi à terme, l'autoroute ferroviaire Atlantique offrira une capacité maximale de 240 remorques par jour et par sens ;
- Sur les 15 ans d'exploitation, plus de 1,2 Million de tonnes de CO2 (dioxyde de carbone) seront économisées grâce au report de la route vers le rail. Ceci correspondant à environ 1,1 Million de remorques transportées sur cette période.
- Pour le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique, le service proposé est en non-accompagné, il n'y a que la remorque qui voyage. Les chauffeurs ayant déposé leur remorque ne prennent pas place à bord des trains, seules les remorques sont embarquées. Ils repartent avec leur tracteur et quittent le terminal en reprenant une remorque arrivée par un train précédent.

■ Les principaux acteurs du projet

Le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique est réalisé à l'initiative de l'État français, représenté par le Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

La réalisation des terminaux de transbordement et l'exploitation du service d'autoroute ferroviaire est confiée à un concessionnaire. Le concessionnaire est chargé de réaliser les études et travaux dans le périmètre des terminaux de transbordement, jusqu'aux limites du réseau ferré national. Lorry-Rail est l'opérateur pressenti par l'État en 2011 pour être concessionnaire du service d'autoroute ferroviaire. Lorry-Rail exploite depuis 2007 le service d'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg. L'autoroute ferroviaire Atlantique sera gérée par VIIA Atlantique, société créée et dédiée à l'exploitation de cette autoroute ferroviaire.

Les aménagements du réseau ferré national sont confiés à Réseau ferré de France (RFF). RFF est le propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Il a en charge l'aménagement et le développement du réseau. Il est chargé des travaux d'adaptation de l'itinéraire ferroviaire : réaliser les études et les travaux, notamment de mise aux gabarits sur l'infrastructure ferroviaire pour permettre la mise en place du service d'autoroute ferroviaire.

■ Le coût du projet

Le montant d'investissement du projet d'Autoroute ferroviaire Atlantique est évalué à 288M€ pour les travaux de construction (dont 80 M€ pour la réalisation des 2 terminaux de Dourges et Tarnos) et à 107M€ pour le matériel ferroviaire.

Ce financement est porté par l'État, les Régions Aquitaine, Centre, Ile-de-France, Nord-Pas-de-Calais, Poitou-Charentes, RFF et le concessionnaire avec la sollicitation de fonds européens.

■ Le planning du projet

■ Concertation (terminaux de Dourges et Tarnos)

■ Attribution de la concession

■ Etudes préalables à l'enquête publique

■ Enquête publique

■ Travaux de réalisation

■ Mise en service et exploitation

2013

2014

2015

2016

Le terminal de Tarnos

-  Parking semi-remorques
-  Voies de manoeuvre / stockage wagons
-  Zone de chargement / déchargement semi-remorques

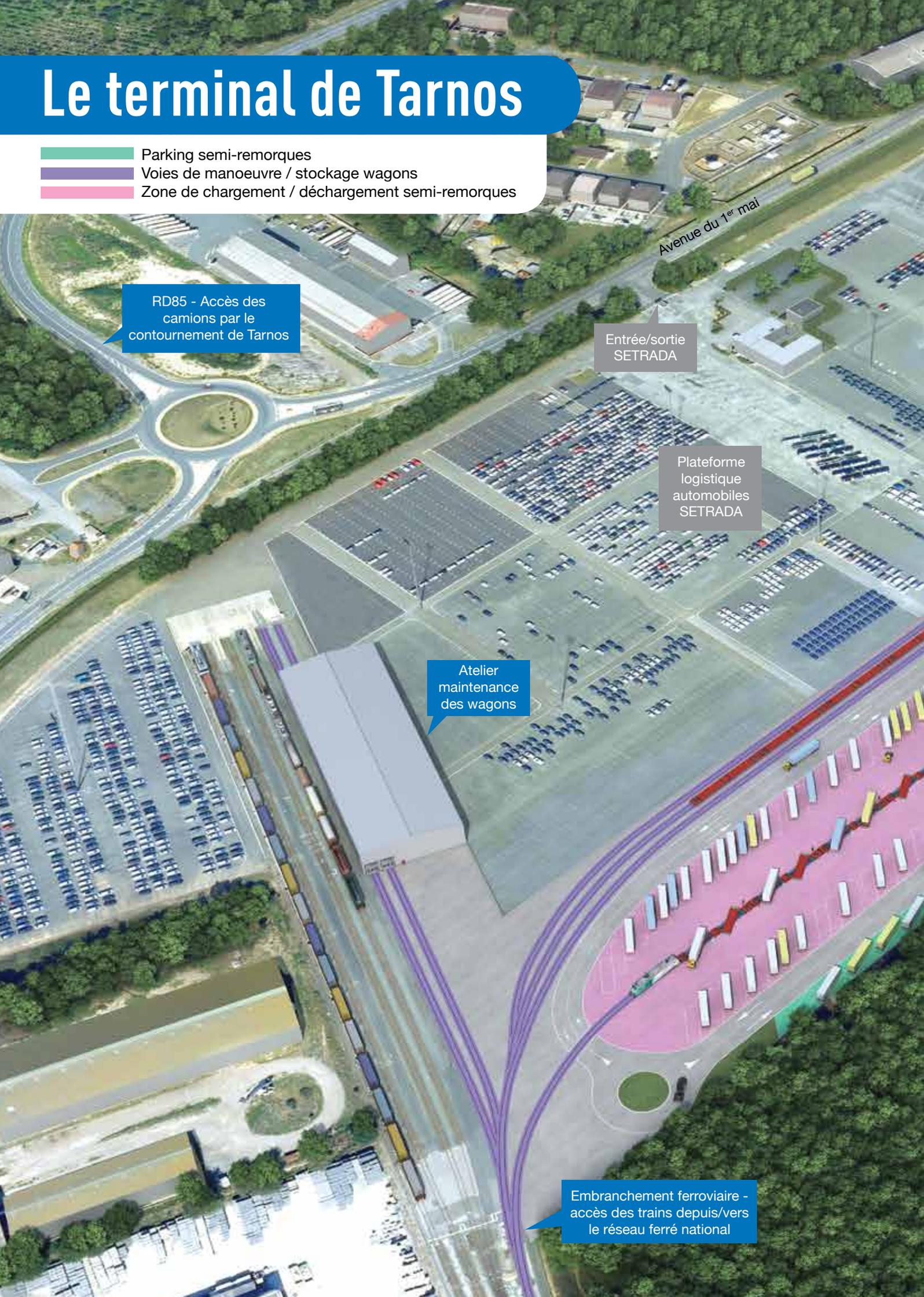
RD85 - Accès des camions par le contournement de Tarnos

Entrée/sortie SETRADA

Plateforme logistique automobiles SETRADA

Atelier maintenance des wagons

Embranchement ferroviaire - accès des trains depuis/vers le réseau ferré national





Entrée / sortie
du terminal de
transbordement

Contrôle
entrée / sortie
des camions

Batiment
d'exploitation
et vestiaires

Voie de
manœuvre
et stockage
des wagons

Bois de la
Grande Baye

Le terminal de Tarnos :

- Une implantation d'environ 10 ha à l'intérieur de la plateforme logistique automobile existante propriété de SETRADA (groupe STVA);
- Un environnement à dominante industrielle dans une zone d'activité existante ;
- Un site adapté à l'exploitation ferroviaire avec la possibilité d'accueillir des trains de 1 050 m ;
- Un atelier de maintenance des wagons ;
- Un accès aisé des poids-lourds par la RD85 depuis l'autoroute A63.



Données de carte © Google 2013

La terminal de Dourges

-  Parking semi-remorques
-  Voies de manoeuvre / stockage wagons
-  Zone de chargement / déchargement semi-remorques
Longueur 1050 m

Entrée / sortie
du terminal de
transbordement

Contrôle
entrée / sortie
des camions

Batiment
d'exploitation
et vestiaires

Accès des camions à l'autoroute A1
par l'échangeur dédié à la plateforme
multimodale Delta 3





Embranchement ferroviaire - accès des trains depuis/vers le réseau ferré national

Voie de manœuvre et stockage des wagons

Voie de chargement et déchargement

Terminal de transport multimodal Delta 3 (dédié aux conteneurs et caisses mobiles)

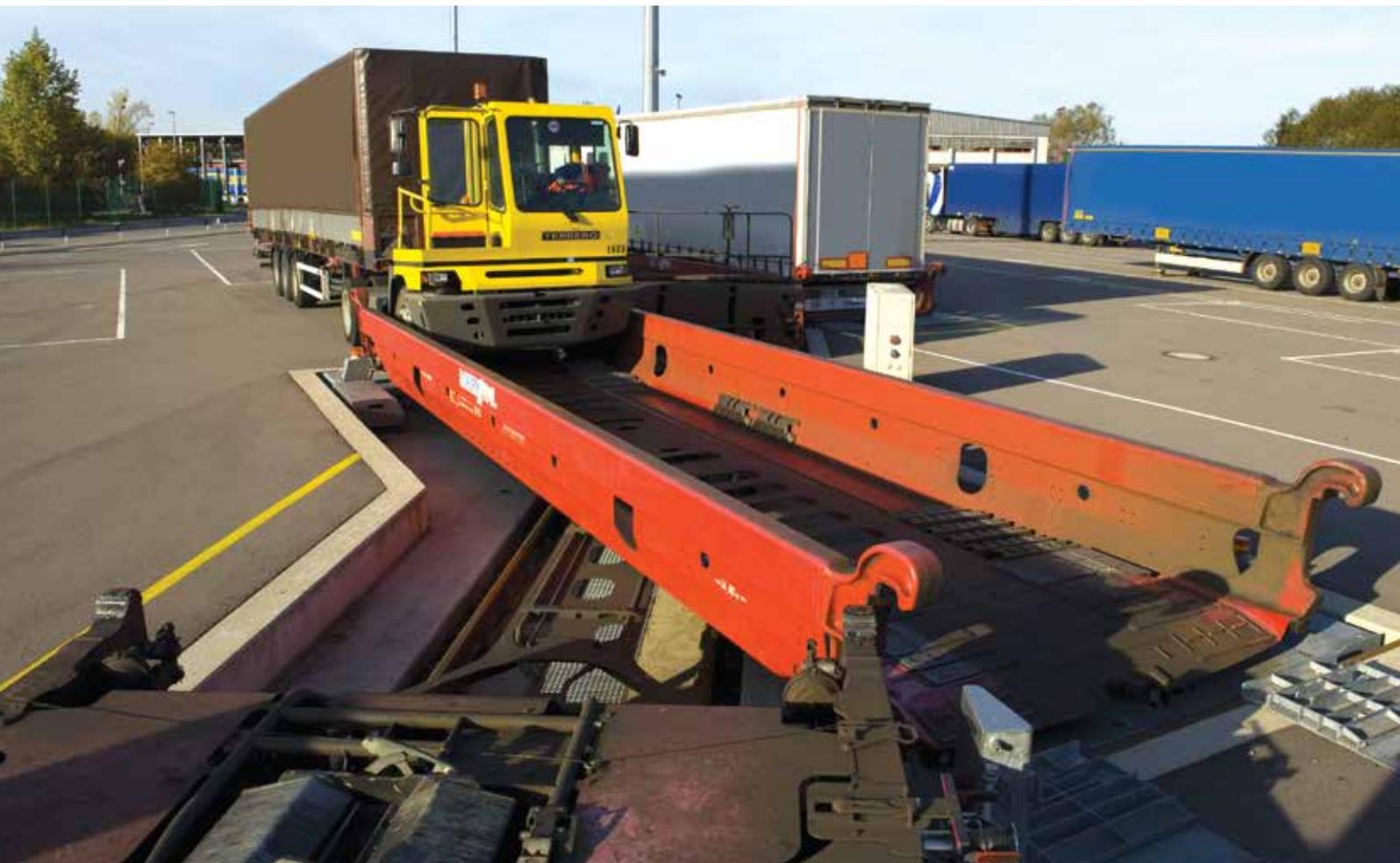
Le terminal de Douges :

- Une implantation d'environ 13 ha à l'intérieur de Delta 3, plateforme multimodale et logistique existante de Douges ;
- Un environnement industriel dans une zone d'activité existante ;
- Un site adapté à l'exploitation ferroviaire avec la possibilité d'accueillir des trains de 1 050 m, sans entraver le trafic ferroviaire voisin ni la circulation routière ;
- Un accès aisé pour les poids-lourds depuis l'autoroute A1 Paris-Lille (échangeur dédié à la plateforme).



Illustration : INFOGRAPHIE LECARPENTIER

Les enjeux et impacts du projet de l'autoroute ferroviaire Atlantique



Terminal d'autoroute ferroviaire de Bettembourg

La construction des deux terminaux se fait sur des terrains situés dans des zones d'activités existantes.

La durée de chaque chantier est estimée à environ 12 mois. Pour les riverains, la période de travaux se traduira par les bruits liés aux activités du chantier. Les entreprises intervenant sur le chantier respecteront les normes d'émissions sonores et le rythme de vie des riverains. Pendant la phase de construction, les travaux nécessiteront la mise en place d'itinéraires routiers spécifiques pour les engins de chantier. Afin d'éviter toute pollution accidentelle, le chantier sera nettoyé de façon permanente et une procédure d'urgence en cas de pollution sera mise en place.

En phase d'exploitation du service, les enjeux suivants ont été identifiés :

■ Enjeux économiques :

L'autoroute ferroviaire est un modèle qui a démontré sa pertinence économique : pour l'itinéraire Perpignan-Luxembourg, l'équilibre a été atteint en 2012 après 5 ans d'exploitation.

L'autoroute ferroviaire se traduit par la création d'emplois durables, estimés à plus de 150 nationalement. Par exemple, la plateforme de Tarnos permettra la création d'environ 75 emplois permanents (terminal et atelier de maintenance) et environ 45 sur la plateforme de Dourges.

De plus l'autoroute ferroviaire Atlantique générera plus d'un million et demi d'heures de travail pour la construction des wagons et 100 emplois pour la construction des terminaux. Les travaux à réaliser profiteront également aux entreprises locales de génie civil qui pourront concourir aux appels d'offres.

Les 2 terminaux ne concurrencent pas les terminaux de transport combiné car ils opèrent sur des marchés différents (semi-remorques pour les autoroutes ferroviaires d'une part et conteneurs et caisses mobiles pour le transport combiné d'autre part).

■ Enjeux de trafic :

Sur la durée de la concession, l'autoroute ferroviaire Atlantique permettra de reporter 1,1 million de camions de la route vers le fer, économisant ainsi des énergies non renouvelables et diminuant les émissions de CO₂.

Le terminal de Dourges est directement accessible aux transporteurs routiers depuis l'autoroute A1.

Le terminal de Tarnos est accessible par les poids-lourds par le contournement routier de Tarnos qui dessert directement la zone d'activité dans laquelle le terminal est implantée et permet d'accéder à l'autoroute A63.

■ Enjeux environnementaux :

Les deux terminaux sont situés dans des zones d'activité existantes. Les impacts environnementaux sont donc relativement limités par cette localisation en zone industrielle.

A Dourges, les principaux enjeux identifiés sont :

- La vulnérabilité de la ressource en eau (canal de la Deûle pour les eaux superficielles, nappe de la Craie et nappe superficielle pour les eaux souterraines) et la gestion des sols pollués existants (le terminal est situé sur un ancien site industriel) ;
- Le terminal est éloigné des zones résidentielles (les premières habitations sont au-delà des 500m);
- La proximité d'espaces naturels. Les études écologiques menées sur le site ont identifié la présence de quelques points bas sur le site (zones humides) pouvant permettre la reproduction d'espèces protégées.

À Tarnos, les principaux enjeux identifiés sont :

- La proximité de la zone boisée (bois de la Grande Baye contigu au terminal) servant actuellement de lieu de promenade et permettant l'infiltration des eaux de pluie. Dans le document d'urbanisme, ce secteur boisé est intégré dans la zone urbaine d'habitat périphérique ;
- La présence à 200 m des premières habitations, derrière la zone boisée. Le cadencement des circulations (un départ toutes les 6 heures pour 4 allers retours quotidiens) et le système de réservation permettent de répartir l'arrivée des camions au cours de la journée : 80% des camions arriveront entre 6h00 et 22h00 ;
- La présence identifiée d'espèces protégées, dans les fossés d'assainissement de la zone d'activité ou dans le ballast des voies ferrées. Aucune espèce protégée n'est présente sur la plateforme actuelle, qui est entièrement revêtue d'enrobés routiers et imperméabilisée pour les besoins de son activité actuelle de stockage de véhicules.
- Les convois emprunteront la voie ferrée existante reliant le réseau ferré au terminal de transbordement ; la signalisation routière sera adaptée pour sécuriser la circulation au passage des convois.

Les deux terminaux seront conçus pour la meilleure insertion possible dans l'environnement. L'organisation proposée des d'activités dans les terminaux prend en compte non seulement les composantes techniques (équipements de chargement/déchargement des camions, accueil des chauffeurs, ...) mais aussi les composantes environnementales, par exemple la présence de zones résidentielles ou d'espaces de loisirs à Tarnos.

La construction des terminaux ne nécessite aucune acquisition de terrains ni à Dourges ni à Tarnos. Les terrains seront loués par leur propriétaire au concessionnaire. Les accès routiers et ferroviaires se font par les infrastructures existantes. Il n'y aura donc pas de procédure d'expropriation pour la construction des terminaux ou pour leur accès.

Des études environnementales sont en cours dans de nombreuses thématiques. Elles permettront notamment de connaître les niveaux acoustiques actuels (ambiance sonore) et de préciser comment les terminaux doivent être conçus pour éviter le dépassement des seuils eu égard à la réglementation actuelle. D'autres études permettront de calculer les dispositifs d'assainissement et de traitement des eaux équipant les futurs terminaux.

Le service d'autoroute ferroviaire permettra d'améliorer, à moyen terme, la qualité de l'air et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre. En effet l'autoroute ferroviaire Atlantique permettra de transporter à terme près de 85 000 remorques par an soit une économie de plus de 90 000 tonnes de dioxyde de carbone chaque année.

Avant mise en service, les installations des deux terminaux et les aménagements sur le réseau ferré national feront l'objet de diverses autorisations garantissant une exploitation conforme aux règles de sécurité et de sûreté ainsi qu'au respect des normes environnementales, notamment les seuils de bruit.

Les coûts des mesures d'insertion dans l'environnement, permettant d'éviter, réduire et si nécessaire compenser les effets négatifs sont pris en compte dans le budget global de l'opération à la charge du concessionnaire ou de Réseau ferré de France.





Votre avis nous intéresse

La concertation réglementaire sur le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique vise plusieurs objectifs :

- Présenter le projet d'autoroute ferroviaire et les raisons pour lesquelles le service est envisagé à l'échelle des différents territoires ;
- Présenter l'avancement du projet (études, caractéristiques) et les étapes de sa réalisation ;
- Favoriser la participation du public ;
- Recueillir l'avis et les observations du public sur le projet, notamment sur la création des terminaux de transbordement nécessaires au service sur les communes de Dourges et de Tarnos.

La concertation porte sur les terminaux, qui sont construits spécifiquement pour le service d'autoroute ferroviaire, raison pour laquelle elle n'est organisée que sur les communes de Dourges et Tarnos.

Pour émettre vos avis et remarques, plusieurs solutions vous sont offertes entre le 28 octobre et le 09 novembre 2013 :

Registres :

À Dourges : à l'Hôtel de ville, Rue Gambetta - 62119 DOURGES

À Tarnos : dans la galerie marchande du Centre commercial Océan,
entre le 04 et le 09 novembre 2013
Boulevard Jacques Duclos - Route Nationale 10 - 40220 TARNOS

Sur le site internet du projet :
www.viaa.fr (onglet concertation atlantique)

Par courriel :
concertation@viaa-atlantique.com

Par courrier :
VIAA
Concertation atlantique
CAP WEST
7-9 Allées de l'Europe
92615 CLICHY CEDEX

LORRY-RAIL

VIAA
● Atlantique

