



## ***El eje Atlántico entre Paris/Dourges e Irun/Baiona hacia el horizonte 2008 ?***

- Existe un fuerte tráfico de camiones pesados en algunos grandes ejes franceses y europeos, y particularmente sobre el eje atlántico España – París – Bélgica.
- Sobre este eje existe un potencial de circulación de trenes debido a la reorganización de los esquemas de producción mercancías de la SNCF.
- La explotación de Autopistas Ferroviarias de más de 700 km es económicamente rentable, manteniendo tarifas competitivas con respeto al transporte por carretera. La intervención de la administración se limita a la financiación de los terminales de carga y descarga, así como el acondicionamiento de los gálbos ferroviarios altos (GB1) y bajos para permitir la circulación de los vagones rebajados Modalohr.

### ***1) El eje Atlántico***

Constituye un eje de fuerte tráfico por carretera, con una grande proporción de larga distancia, y un crecimiento constante : alcanza ya mas de 4000 camiones por día a la frontera española, del cual 1800 en transito hacia Bélgica y Gran-Bretaña.

Frente a los problemas crecientes de saturación de las redes de carretera, los transportistas y cargadores están muy interesados en la creación rápida de un servicio de autopista ferroviario sobre este eje.

Un grupo de inversores sería dispuesto en comprometerse para tal creación en cuanto las obras de acondicionamiento de los gálbos ferroviarios estuvieran asumidos y planificados por la administración pública.

### ***2) Descripción del servicio de Autopista Ferroviaria que podría ponerse en funcionamiento sobre el eje Atlántico hacia el 2008***

#### ***→ Esperando el gálbo GB1***

La línea ferroviaria en el eje atlántico presenta el inconveniente de no respetar el galibo GB1, por lo menos para unos años, debido a una quincena de construcciones de gálbo reducido, situados entre Irun y Poitier, lo que no se realizará como más pronto antes del 2012.

No obstante, sería posible poner en marcha en este eje, y a corto plazo, (final del 2007/2008) un servicio de ferroutage de frecuencias limitadas, el cual solo aceptaría al inicio cisternas y semirremolques de altura máxima al ángulo de 3.80m.

Sería en este caso una situación técnica similar a la existente desde 2003 en el servicio ferroutage MODALOHR France-Italie (AFA), limitado a cisternas y vehículos de menos de 3.80m de altura, esperando la disponibilidad del gálbo ferroviario GB1 en túnel del Mont-Cenis previsto en el 2008.

### → *Esperando el gálibo GB1 (suite)*

La ecuación económica sigue interesante para cada tren, individualmente sobre el eje Atlántico, debido a:

- su larga distancia,
- un número de vagones optimizado (20),
- coste de tracción normales en llano,
- una oferta reservada a semirremolque sin chofer,
- un horario de servicio adaptado.

Por lo tanto, un gálibo reducido no afecta la viabilidad económica de un servicio de ferroutage MODALOHR sobre este eje. Solo el potencial de camiones aceptables sobre los conjuntos se encuentra limitado (aproximadamente 10% del total) y por consiguiente limita la frecuencia de los trenes previstos.

### → *El mercado inicial*

Solo podrán utilizar al principio:

- los semirremolques cisternas,
- los semirremolques bañeras,
- los semiremolques de lona rebajadas.

No despreciemos esta última categoría. La legislación permite en este tramo un PMA de 44 toneladas para el conjunto, o sea 4 toneladas más que por carretera, y l'ADEME (otorga subvenciones para la modificación de los semirremolques), numerosos transportistas han decididos rebajar los semirremolques para que sean compatibles con el gálibo reducido disponible hasta el 2008.

Con una misma oferta y un periodo de espera más largo (por lo menos hasta el 2012), los transportistas tendrán más motivos para modificar sus equipos y poder así utilizar este novedoso servicio, complementario a la carretera, en el eje atlántico.



*Ejemplo de semiremolque de lona rebajada utilizada en la autopista ferroviaria alpina.*

Estas tres categorías de semirremolque serían suficientes para llenar fácilmente uno o dos trenes completos por día y sentido, incluso tres.

→ **El futuro**

Para poder aumentar el traspaso modal sobre este eje y llenar un número mayor de trenes por días (hasta un tren cada dos horas en cada sentido), habrá que esperar 2012 de disponer del gálibo GB1 en toda la línea para permitir la carga de 95% de los camiones que utilizan este eje.

### 3) **Los terminales**

Con el fin de minimizar las inversiones, los dos terminales situados en las extremidades del recorrido, se podrían realizar en centros existentes y de adecuación sencilla.

- Al sur, es el centro europeo para mercancías de Mouguerre (cerca de Bayonne e Irán) que ofrece las condiciones las más favorables para realizar una Terminal Modalohr en un plazo reducido.
- En la región de Ile de France, la Terminal podría instalarse dentro de un recinto industrial parcialmente liberado por la evolución de la actividad mercancías de la SNCF
- En la región Nord – Pas de Calais, la zona de Dourges convendría inmediatamente.



*Terminal de Aiton*



*Cargamento en batalla*

La puesta en marcha de un servicio de ferroutage MODALOHR en el eje atlántico, a corto plazo, solo necesita:

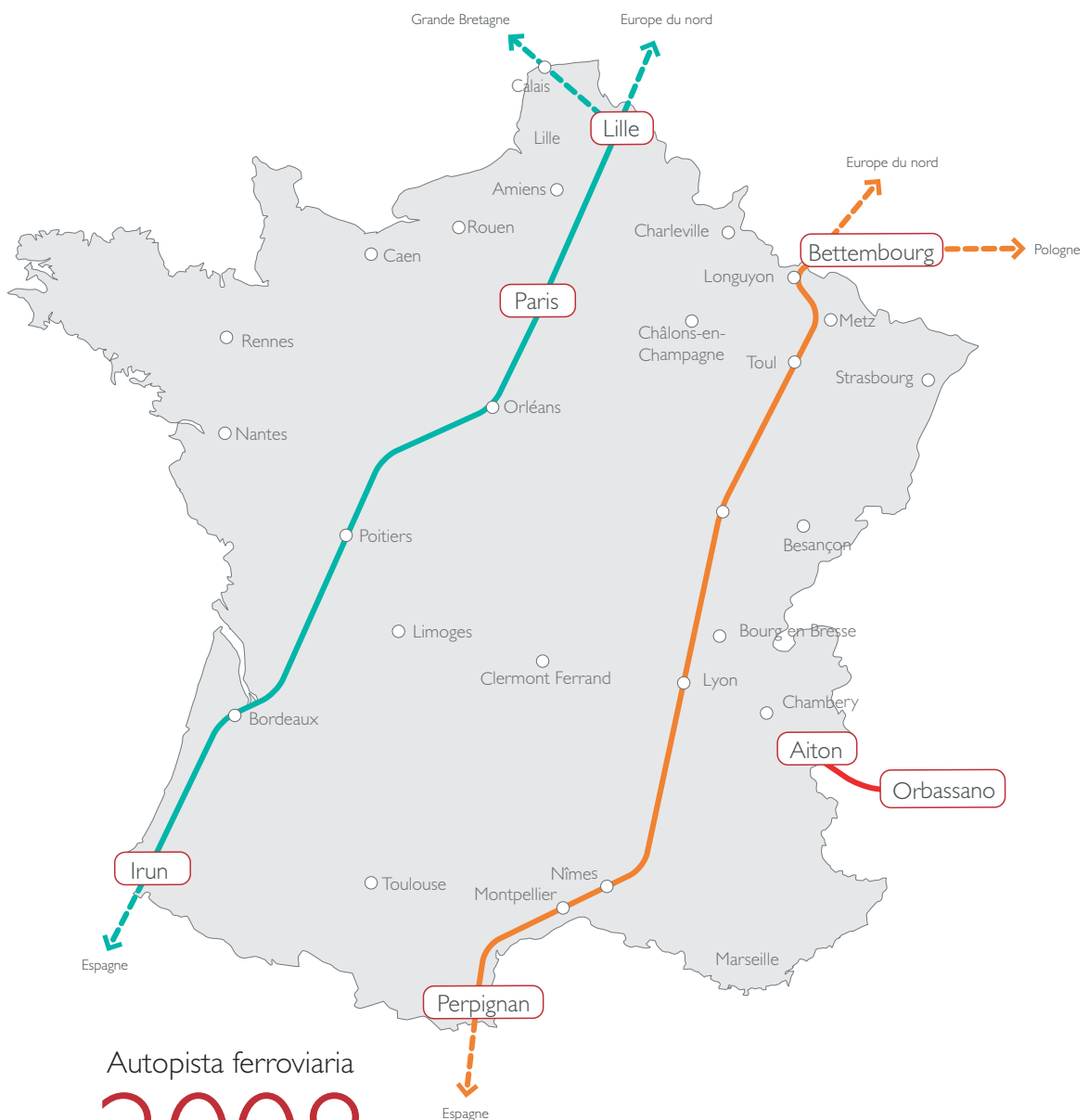
- la creación de dos terminales de coste reducido,
- La preparación al gálibo bajo de toda la línea (RFF a terminado el estudio de evaluación en costes y plazos),
- La construcción de los vagones.

El conjunto de las obras podría acabarse para final del 2007 / principio del 2008.

**En resumen, resulta factible poner en marcha un servicio de ferroutage MODALOHR de gálibo reducido entre Irun/Baiona y el norte de Francia y /o Paris, a razón de uno o dos ida y vuelta por día antes de final del 2008, en caso de que se tomen las decisiones en el primer semestre 2007.**



El vagón Modalohr, rebajado y articulado, permite transbordar los semirremolques estándares de la carretera sobre el ferrocarril de una manera rápida, segura y económica.



## Autopista ferroviaria 2008

Aiton – Orbassano (175 km - puesta en marcha : final 2003)

Perpignan – Luxembourg (1025 km - puesta en marcha : principio 2007)

Irun - Paris – Lille (1000 km - puesta en marcha : final 2007)