



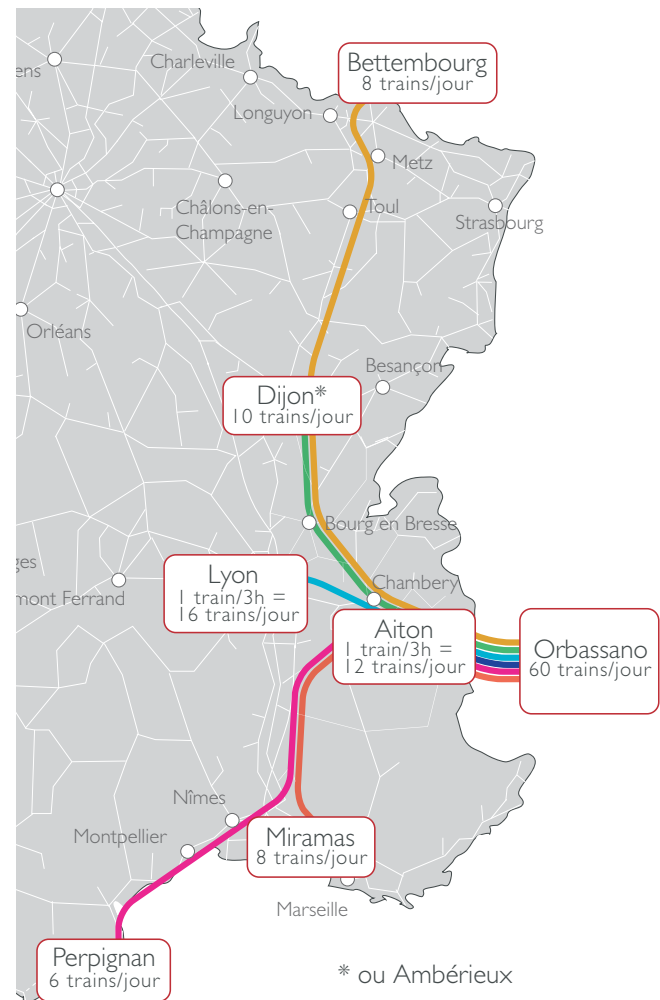
Proposition de développement des services de l'Autoroute Ferroviaire Alpine Modalohr

Les travaux de mise au gabarit GB1 et de modernisation de la ligne existante Dijon – Turin seront terminés vers la mi-2008. A cette date, il n'y aura plus de restriction de la capacité de cette ligne. Les études réalisées par RFF ont montré qu'il sera alors possible de faire circuler jusqu'à 60 trains par jour d'autoroute ferroviaire dans le tunnel ferroviaire actuel du Mont-Cenis.

Afin d'améliorer l'équilibre économique de services d'autoroute ferroviaire il est nécessaire d'allonger le plus possible les distances parcourues. Mais les lignes d'accès actuelles côté français n'ont pas les capacités suffisantes pour autoriser la mise en place d'un service à grande capacité entre deux points. La meilleure solution consisterait donc à répartir le volume important de trains entre plusieurs plates-formes.

Le service à grande capacité qu'il est possible de mettre en place pour fin 2008 partirait de 6 points côté français : Aiton, Lyon, Dijon, Bettembourg, Miramas et Perpignan.

- Le terminal situé à Aiton (sur le site existant de Bourgneuf-Aiton) capterait le trafic des poids-lourds venant de toute la région Rhône-Alpes.
- Le terminal situé à Lyon (sur le terminal de Vénissieux ou vers Saint-Quentin Fallavier) capterait le trafic des poids-lourds venant de la proche région Lyonnaise.
- Le terminal situé à Dijon - Gevrey (sur le site existant de Dijon Promotion), ou à Ambérieux, capterait le trafic des poids-lourds longues distances venant de la Région Parisienne et du Nord de la France.
- Le terminal situé à Bettembourg (au Luxembourg en utilisant le terminal déjà prévu pour l'axe de ferroutage Perpignan-Bettembourg) capterait le trafic des poids-lourds longues distances venant de Belgique, Hollande et de l'Ouest de l'Allemagne (Ruhr).
- Le terminal situé à Miramas (sur le site de Clé Sud) capterait le trafic des poids-lourds longues distances venant du Sud de la France (et d'Espagne).
- Le terminal situé à Perpignan (utilisant le terminal déjà prévu pour l'axe de ferroutage Perpignan-Bettembourg) capterait les trafics longues distances venant d'Espagne.



Un parc total de 23 rames serait nécessaire pour assurer le service à grande capacité proposé ci-après, pour une capacité de transport totale de 2000 camions par jour !

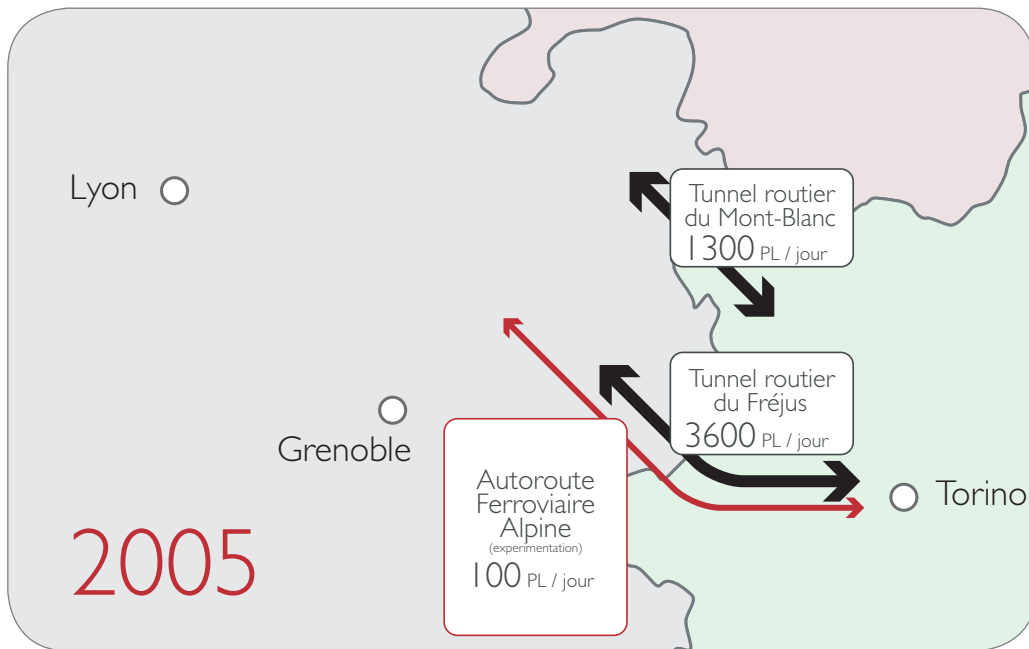
La mise en place d'un tel service d'Autoroutes Ferroviaires à grande capacité permettrait de diminuer de 30% le nombre de poids-lourds journaliers sur chacun des deux tunnels routiers (Fréjus et Mont-Blanc), dès la fin 2008 !



Le Wagon Modalohr, surbaissé et articulé, permet le transbordement rapide, sécurisé et économique des semi-remorques standards de la route sur le rail

Répartition possible des trafics poids-lourds sur la traversée alpine France - Italie à l'horizon 2009

Situation actuelle (début 2005)



Répartition possible avec AFA 2009 (début 2009)

