

Autoroutes ferroviaires : Pourquoi ne met-on pas en avant Eurotunnel ?



La facilité, c'est de promouvoir un système où les trains se chargent et se déchargent seuls. Ce sont les trains de voyageurs mais pas seulement : Les navettes eurotunnel voient les voitures, les bus et les camions s'installer seuls sur leurs wagons et en descendre de manière autonome. Eurotunnel trouve un certain succès dans ces transports par navettes, il est aujourd'hui champion du monde pour deux catégories : Le record de la voie ferrée la plus chargée du monde, mais il est aussi le concepteur et l'exploitant de l'autoroute ferroviaire la plus fonctionnelle du monde. L'ouvrage est parfaitement polyvalent, il accepte les services TGV aussi bien que les services fret. C'est au prix de l'ensemble de ces qualités techniques que cet ouvrage stabilise aujourd'hui sa rentabilité.



Eurotunnel tout comme les compagnies de ferrys s'est projeté sur le créneau du transport des **véhicules routiers accompagnés**. Conserver la configuration routière lors d'un acheminement ferroviaire ou maritime c'est le « RoRo gagnant ».

La simplicité d'embarquement vient de son autonomie à rejoindre une nouvelle infrastructure sans passer par un outil technique de conversion modale. Cette adaptation est indépendante de la taille du véhicule routier. Ce concept mis en place, propose une solution de mode terrestre pour franchir la Manche. Il montre toute sa pertinence en saut d'obstacle ce qui pourrait le prédestiner à un avenir continental en fret ferroviaire sur des axes routiers très saturés. Certes, une utilisation à l'identique demanderait d'ouvrir des gabarits aussi généreux que celui d'Eurotunnel, pourtant ce projet est bien moins ambitieux que l'installation du réseau Européen à Grande Vitesse. Fret et environnement tireraient profit de cette évolution alors que les services proposés aujourd'hui ne savent apporter cette perspective « Grenelo-compatible » d'avenir.



Pour avoir une notion des débits possibles entre les divers systèmes d'autoroutes ferroviaires, il suffit de comparer les deux images et de comprendre la facilité avec laquelle Eurotunnel charge ses véhicules (image au dessus) et de regarder image de gauche, la complexité qu'il faut pour faire entrer une semi remorque et son tracteur routier préalablement séparés dans un wagon. Ces opérations très techniques demandent généralement qu'elles soient effectuées par le personnel de l'opérateur ferroviaire tant la mise en place de la remorque pour son calage et son immobilisation demande une spécialisation des agents au sol. Le seul avantage de ce système est d'inscrire le wagon et son chargement dans un gabarit ferroviaire moins contraignant dit GB1 qui est plus facile à calibrer pour les ouvrages de l'infrastructure ferroviaire. Si le ferroviaire ne prévoit pas à moyen terme les facilités d'embarquement telles que proposées par eurotunnel, alors, son utilité sera marginale.



Si la volonté de donner une certaine visibilité au chemin de fer existe, alors l'objectif sera de l'inscrire dans un schéma de fret pérenne, tel qu'un scénario à moyens capacitateurs empruntant l'axe lourd Nord-Sud de la Vallée du Rhône. Un scénario ambitieux levant les points stratégiques déjà bridés tels que : **au sud le tunnel Franco – Espagnol du Perthus au gabarit limité pour accueillir le modèle Eurotunnel ; la ligne Lyon – Turin qui n'a pas non plus envisagé cette opportunité.** Nous possédons en France le champion ferroviaire au modèle le plus aboutit montrant et démontrant déjà les perspectives commerciales du ferroviaire de demain, emboitons lui le pas, redressons nous et donnons à un ferroviaire audacieux la place qu'il mérite, arrêtons nos plaintes qui accompagnent le déclin du chemin de fer en prétextant l'absence de vision ferroviaire d'avenir pour son fret. Cet accompagnement passif est un constat qui ne peut avoir qu'un objectif de comptable. Pourtant l'ambition d'un projet à grand gabarit est doublement réaliste. La technique d'Eurotunnel est aboutie et maîtrisée sous la Manche. Cette garantie est loin de l'instigateur du TGV qui avait produit une esquisse devant porter la vitesse commerciale à 260km/h avec tout à valider. Le coût du projet fret proposé n'a rien de comparable avec les budgets des LGV en exploitation ou en projet, surtout que ce concept est lisible sur un marché connu et déjà en place. **Sa réalité comptable** est la garantie que le marché doit valider. Des démarreurs pédagogiques existent avec Modalhor ou d'autres modèles à petites roues.