



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 9410

Texte de la question

Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le fait qu'une autoroute ferroviaire permet actuellement de transporter les poids lourds par chemin de fer entre le Luxembourg et Perpignan. Afin de réduire le trafic de poids lourds sur les axes autoroutiers Nord-Sud, elle souhaiterait qu'il lui indique s'il ne pense pas que le même type d'autoroute ferroviaire devrait être mis en service entre le Luxembourg et Turin.

Texte de la réponse

À l'issue du Grenelle de l'environnement, le Président de la République a affirmé sa volonté d'effectuer un report important du trafic routier vers le maritime, le fluvial ou le ferroviaire, qu'il s'agisse des trains classiques, des trains de conteneurs ou des autoroutes ferroviaires. Il existe aujourd'hui deux autoroutes ferroviaires en France, l'une relie Aiton en Savoie à Orbassano à l'est de Turin par le tunnel du Mont-Cenis en cours d'élargissement pour pouvoir accepter de plus gros gabarits, et celle qui relie le Boulou à Bettembourg, première autoroute ferroviaire de plaine, ouverte notamment aux camions de 44 tonnes et qui fonctionne tous les jours de la semaine. En dépit de quelques difficultés de départ, liées à des problèmes de gabarit et de prise au vent, ou aux mouvements sociaux récents, cette autoroute fonctionne bien. Il est donc prévu de passer à plusieurs trains par jour dans chaque sens. Les travaux d'infrastructures nécessaires à l'ouverture d'une troisième autoroute ferroviaire le long de l'Atlantique sont inscrits aux contrats de projets État-région. Un axe ouest-est, de Nantes vers la région Rhône-Alpes est également envisagé. Des initiatives visant à desservir d'autres destinations recueilleraient naturellement un vif intérêt. La liaison évoquée constituerait une extension du service d'autoroute ferroviaire alpine et répondrait aux intentions des gouvernements français et italiens qui ont prévu de lancer en 2008 un appel d'offres. L'extension au-delà d'Aiton du service actuellement existant constitue en effet une nécessité ; il appartiendra aux opérateurs qui soumissionneront de présenter les projets les mieux adaptés à cet effet. Ce développement implique des matériels, des opérateurs, et des sillons, afin que les trains soient parfaitement à l'heure. Un projet de loi, qui sera soumis prochainement à l'Assemblée nationale dans le cadre des suites du Grenelle, charge une autorité de régulation ferroviaire indépendante de vérifier les attributions de sillons et de faire en sorte que tous les opérateurs puissent intervenir.

Données clés

Auteur : [Mme Marie-Jo Zimmermann](#)

Circonscription : Moselle (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 9410

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 6 novembre 2007, page 6824

Réponse publiée le : 12 février 2008, page 1278