

L'Autoroute Ferroviaire Alpine, un service de ferroutage entre France et Italie



L'Autoroute Ferroviaire Alpine (**AFA**) a débuté son exploitation le 4 novembre 2003, reliant Aiton/Bourgneuf et Orbassano en 3 heures, sur un parcours de 175 km empruntant la ligne ferroviaire existante via le tunnel du MONT CENIS.

4 allers retours sont assurés chaque jour par des navettes composées de 11 wagons Modalohr, d'une voiture Corail pour les chauffeurs routiers placée en tête de convoi entre 2 locomotives interopérables BB 436 300.

Contrainte par la hauteur des tunnels, l'AFA accueille pour l'instant en majorité des citernes : celles-ci représentent 5 à 7% du trafic routier sous le Fréjus et l'AFA capte entre 45% et 50% de ce trafic (+ de 60% si l'on considère les flux routiers seuls départs de trains).

La capacité d'une navette est de 15 ensembles routiers (remorque et tracteur) ou d'une vingtaine de remorques seules.

A fin janvier 2008, **plus de 66 000 camions** auront franchi les Alpes sur des wagons de l'AFA (6513 en 2004, 17379 en 2005, 19 740 en 2006, 20418 en 2007).

Le service est commercialisé par une société franco-italienne de droit italien, Autostrada Ferroviaria Alpina. Le Président est nommé par **Trenitalia** et le Directeur Général par la **SNCF**, les 2 entreprises participant à parité au capital de la société.

Les autres partenaires sont **Modalohr**, industriel constructeur du wagon et **I'AREA**, constructeur de la plateforme d'Aiton.

⇒ Les mesures pour conquérir la clientèle :

- Printemps 2004, **la solution de transport non accompagné** est offerte aux transporteurs : c'est le transit de la **remorque seule**, sans tracteur, ni chauffeur.
- Automne 2004, **le poids total autorisé (PTAC limité à 40 t en France, autorisé à 44 t en Italie)** pour un transport **utilisant l'AFA** et venant du ou desservant le grand Rhône-Alpes, le sud Franche-Comté, la moitié Est de la Bourgogne **passé à 44 tonnes**.
- Début d'automne 2005, le trafic autorisé s'étend aux remorques « **plateaux** » et « **bennes basses** » pouvant circuler dans le gabarit ferroviaire actuel.
- Février 2006, l'autorisation est donnée de transporter **l'ensemble des marchandises dangereuses** prévues en transport combiné, ensemble plus large que celui autorisé au tunnel routier du Fréjus.

L'Autoroute Ferroviaire Alpine progresse

⇒ Résultat trafic 2007

Pour 2007, l'objectif AFA était fixé à 20 000 passages.

Le résultat 2007, avec 20 418 passages réalisés a dépassé l'objectif.

Grâce à ce trafic, les comptes d'AFA (recettes commerciales + financements des Etats) restent équilibrés ; le risque financier pour les entreprises ferroviaires française et italienne est donc annulé. Ce résultat a été obtenu dans un contexte de stagnation des trafics routiers entre les deux tunnels franco/italiens: Fréjus (en baisse) et Mont Blanc (en hausse, qui est interdit aux matières dangereuses).

⇒ Qualité du service/régularité

Coté production SNCF, ces 4 années d'expérimentation ont bénéficié en permanence d'un 100 % couverture des moyens, avec un accompagnement très soutenu du développement des différentes composantes de ce service innovant (locomotives, wagons, procédures, adaptation du service).

La régularité n'est pas satisfaisante. Cela s'explique par les difficultés à circuler sur ce parcours en travaux permanents et cumulés. Cet axe reste d'un débit restreint, avec une faible capacité de garage coté Italie. Des mesures de priorité des trains AFA partagées entre RFF, RFI, SNCF, FRET, TRENITALIA et AFA devraient améliorer le bilan 2008.

⇒ Composition du trafic

Actuellement, la répartition des sens de trafic est à l'équilibre en nombre de passages ; En tonnes, **le sens France/Italie représente 75 % du volume des matières transportées** (500 000 tonnes en 2007). Les citernes circulent fréquemment à vide au retour d'Italie; Les semi-remorques transportent des produits bruts en vrac vers l'Italie. Après transformation, ils reviennent en caisses classiques, interdites pour l'heure sur AFA à cause du gabarit.

73 % des passages réalisés avec des remorques seules (43 % en 2005), 27% avec tracteur, chauffeur et remorque, cela confirme l'intérêt du non accompagné pour les transporteurs routiers. Les produits transportés se répartissent en 61% de produits chimiques (dont 45 % de matières dangereuses), 21 % de matières pulvérulentes, 11 % de produits alimentaires, 7 % de vrac. Le « 44 tonnes » est en légère augmentation, composant 34 % des passages.

⇒ Amélioration du service

Suite à la mise en place d'un système de pesage des ensembles routier, le trafic autorisé a pu s'étendre ainsi aux remorques pouvant circuler dans le gabarit ferroviaire actuel. Des transporteurs ont même rendu adaptable la hauteur de leurs matériels pour utiliser l'AFA. Ils représentent aujourd'hui 7 % des passages.

⇒ Objectif 2008

Pour 2008, l'objectif commercial AFA est fixé à **21 000 passages**.

L'Autoroute Ferroviaire, une idée qui avance

En 2006, renouvelé en 2007, l'atteinte de l'objectif commercial a estompé le risque financier pour les Entreprises Ferroviaires partenaires. **L'AFA est en place sur l'axe France-Italie, les clients sont présents.** Dans son rôle d'expérimentateur, elle a conduit dès l'automne 2007 à l'éclosion du démonstrateur de fiabilité et d'équilibre économique de l'Autoroute Ferroviaire Longue Perpignan – Luxembourg.

La mise au gabarit GB1 des tunnels de la ligne (fin 2008) permettra le passage d'une plus grande partie du parc routier actuel. L'extension du service de l'AFA **est confirmée** par un récent accord intergouvernemental franco-italien précisant les caractéristiques du futur service proposé à une **consultation internationale à mi-2008**. Ce nouveau service sera mis en place au plus tard au premier janvier 2010. En démarrage, il devra utiliser les installations existantes d'Aiton et d'Orbassano et permettre la montée en puissance de l'offre, à partir d'autres terminaux dans chacun des deux pays, dont un nouveau terminal proche de l'agglomération Lyonnaise.

Des projets, récemment confirmés par le **Grenelle de l'environnement**, commencent à prendre forme:

Atlantique reliant l'Espagne ou le pays Basque à l'Île de France et au Nord- Pas de Calais, **Fos- Italie**, joignant les bords de la Méditerranée au parcours actuel de l'AFA.

Réalisés, ces axes pourront se prolonger, se connecter, proposer un maillage longitudinal et transversal de ferroutage de l'Europe occidentale et répondre parfaitement au vœu sociétal « **de plus de camions sur les trains** » à travers la croissance des trafics Combiné et Autoroutes Ferroviaires.

Contact : Serge COMBRE (57.18.73 - 06.09.76.47.51)