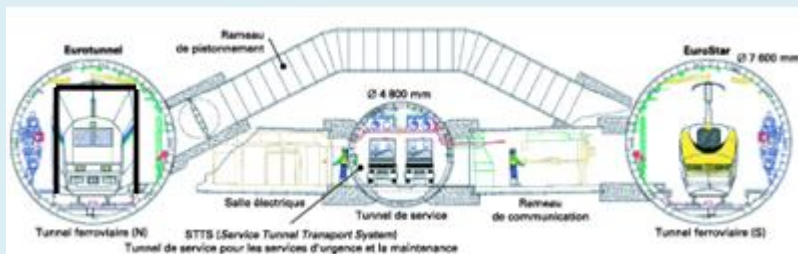


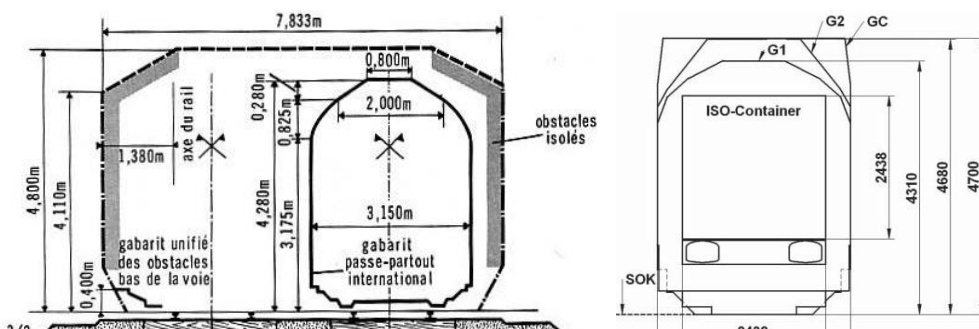
Intermodal : Les limites du gabarit ferroviaire

Le gabarit ferroviaire est l'enveloppe qui détermine les dimensions normalisées maximales des trains sur le réseau ferré national. Il coule sous le sens que pour les trains de voyageurs, ce gabarit est important pour la section des matériels à deux niveaux dont les TGV Duplex. A ces fins toutes les lignes à grande vitesse ont été dotées du gabarit C, très généreux pour les TGV. En fait, c'est le trafic intermodal fret qui est le plus pénalisé par les contraintes de gabarit. En effet les dimensions des poids lourds augmentent par petits pas successifs mais inexorablement. Nous avons déjà présenté ces contraintes dans la fiche relative à la route roulante. Cependant, il est important de développer cet aspect de la contrainte ferroviaire sur le transport intermodal car les unités maritimes et routières sont pour longtemps les références et leurs exploitants détiennent également durablement le fond de commerce du transport de fret. Il est donc naturel d'anticiper les évolutions de dimensions pour imaginer l'avenir du fret ferroviaire.

La dimension du gabarit optimal peut se référer à deux infrastructures qui sont hautement spécialisées dans le transport de fret. La première est en partie en France, c'est Eurotunnel qui transporte dans ses navettes des poids lourds ordinaires sur des wagons à roues standards. La seconde infrastructure à prendre en exemple est le réseau ferroviaire des Etats Unis d'Amérique qui accepte les conteneurs sur deux rangées. Entre ces deux références il doit exister un compromis qui puisse préserver le gabarit d'avenir pour les transports de fret intermodaux.



Dans le tube de gauche, la locomotive devant une navette donne la mesure du gabarit Eurotunnel. A droite le TGV Eurostar le confirme.



Les deux schémas donnent les dimensions des différents types de gabarits. Le premier ; dit gabarit « passe partout » est encore rencontré sur de grands itinéraires français comme Paris – Limoges – Toulouse, au sud de Limoges et entrave le transport combiné. Le gabarit considéré comme optimal sur le réseau ferré national est le GB1 très loin encore du gabarit GC et donc bien loin du gabarit Eurotunnel qui est idéal.

L'attractivité du réseau Français se retrouve contrariée car il s'insère entre des dispositifs ferroviaires plus généreux. L'Allemagne avec des normes plus généreuses facilite le transport intermodal et se retrouve moteur dans la dynamique de construction d'une ligne à grand gabarit fret reliant tous les ports du « Range Nord » (Anvers, Rotterdam et Amsterdam) à la Méditerranée (Gênes). Au sud, l'Espagne dont les infrastructures ont supporté des voies larges est aussi dotée d'un gabarit généreux. **C'est donc en prenant en compte ces éléments que s'organisent les échanges paneuropéens intermodaux.** Ces trafics longent le Rhin sur la Rive Allemande par la « Betuwlijn » et contournent la France pour atteindre le bassin Méditerranéen. En relais au ferroviaire très productif, des autoroutes de la mer très robustes relient Italie et Espagne. Sur la côte Atlantique, les routes maritimes entre l'Espagne et le Royaume Uni fonctionnent avec des rentabilités satisfaisantes. Dès lors, l'autoroute ferroviaire Atlantique est pénalisée avant même d'avoir été installée et sera très vite décalée dès l'évolution des dimensions des remorques et unités intermodales.



Alors que les projets TGV se justifient par une future libération de capacités du réseau conventionnel pour le fret, il est particulièrement incompréhensible qu'aucune démarche n'envisage une amélioration des gabarits. Eurotunnel avait montré la voie et aurait dû être relié à l'ouvrage du Perpignan – Figueras vers l'Espagne ou au futur tunnel Lyon – Turin par une infrastructure moderne à grand gabarit. Tel n'est pas le cas et l'Europe ferroviaire du fret s'organise en oubliant le réseau Français.

