

## Après les trains larges, voici les tunnels trop bas

Par Le Nouvel Observateur avec AFP

Publié le 22-07-2014 à 22h38

La future autoroute ferroviaire, reliant le Pas-de-Calais aux Landes, contraint Réseau ferré de France à des adaptations coûteuses.



Quais et tunnels à raboter pour cause de trains démesurés : "Le Canard Enchaîné" révèle, dans son édition à paraître mercredi 23 juillet, que des infrastructures ferroviaires devront être modifiées pour permettre la circulation des trains spéciaux transportant des camions, qui emprunteront la nouvelle autoroute ferroviaire en France.

"Les wagons commandés sont trop bas et trop larges pour le réseau actuel. Il faudrait donc raboter, outre les quais, certains tunnels dans le sens de la largeur, ce qui est possible, mais coûteux", selon un article du journal satirique.

Interrogé par l'AFP, un expert de RFF (Réseau ferré de France) reconnaît la nécessaire adaptation de certaines infrastructures pour permettre aux wagons de "rouler sans difficultés", mais souligne que "c'était connu depuis le départ".

Le journal chiffre à 311 millions d'euros le coût des adaptations pour RFF. "C'est 208 millions d'euros pour RFF, tandis que 103 millions d'euros seront dépensés par le concessionnaire, c'est-à-dire la compagnie qui va [exploiter] les trains et les terminaux aux deux bouts, VIIA Atlantique, une filiale de Geodis-SNCF (<http://tempsreel.nouvelobs.com/tag/sncf>)", corrige l'expert.

En outre, "ces investissements seront subventionnés" par les pouvoirs publics, et donc sans impact sur l'endettement de RFF, selon lui.

### 14 tunnels bas de plafond

Une autoroute ferroviaire permet de transporter par train l'ensemble du camion, cabine incluse, déposé par un chauffeur au point de départ et récupéré par un autre à l'arrivée. Deux liaisons sont déjà en service, l'une entre la France et l'Italie à travers les Alpes, l'autre entre Perpignan et le Luxembourg.

La création d'une troisième autoroute ferroviaire, reliant le Pas-de-Calais aux Landes, avait été annoncée en septembre pour une mise en service en 2016, en même temps qu'une nouvelle commande de wagons spéciaux à la société alsacienne Lohr.

L'hebdomadaire, précisant que 14 tunnels sont concernés par un rabotage, s'étonne d'une "solution loufoque : dégonfler les amortisseurs des camions équipés d'un système pneumatique ou, sinon, les pneus".

Cette pratique est pourtant habituelle, selon un proche du dossier : "le dégonflage des amortisseurs [pas des pneus !] est une pratique courante quand les camions sont en position de parking ou pour leur chargement sur d'autres véhicules, afin de mieux garantir leur stabilité".

Le secrétariat d'Etat aux **Transports** (<http://tempsreel.nouvelobs.com/tag/transport>) et Lohr n'étaient pas joignables mardi soir, mais dans un courrier à la Cour des comptes en 2012, le patron de la société répondait lui aussi que "la nécessité d'aménager le gabarit était connue dès le début du projet".