

fiche documentaire

6

TRAVERSER LES ALPES : TRAINS ET CAMIONS



- > Plus de trains, moins de camions ?
La route a besoin du rail et réciproquement.

Catastrophes dans les tunnels routiers, retards, chutes de neige, verglas, mettent en évidence, dans les Alpes, la nécessité du transport combiné et du ferroutage. C'est en Suisse et en Autriche que les formules containers, ou remorques, ou camions + trains ont été lancées depuis plus longtemps.

- > La seconde moitié du XX^e siècle marque un profond changement dans le domaine du fret ferroviaire. De l'acheminement par trains (colis) ou par wagons complets (matériaux) sans impératif d'horaire, depuis des sites de production à des sites d'entrepôt de vastes capacités, on est passé surtout au transport de produits finis de grande valeur, à distribuer rapidement en plus petites quantités sur des réseaux ramifiés. C'est le camion qui répond le mieux à ce type d'exigences, le rail doit s'adapter avec **le ferroutage et le transport combiné.**

- > Les deux dernières décennies ont vu le développement du transport combiné et des autoroutes ferroviaires monter doucement en puissance (en 1980 : 3,1 millions de tonnes soit 6 % du volume total de marchandises ; en 2003 : 24,4 millions de tonnes soit 17,5 % du volume total de marchandises, en recul cependant, par rapport au maximum de 2000).

- > Ce type de transport a besoin de retrouver un second souffle. En effet, après une hausse du trafic jusqu'en 1998, il peine en Europe de l'Ouest et plafonne aux alentours de 50 millions de tonnes par an. Profitant de **l'ouverture sur l'Europe de l'Est**, il a permis l'allongement des trajets ferroviaires et la création de nouveaux opérateurs.

- > Les quatre plus grands opérateurs de transport combiné en Europe sont l'allemand Kombi, le suisse Hupac, l'autrichien Okombi et l'italien Cemati. Ils sont tous concernés par les Alpes, à des degrés divers.

- > En France, une **expérimentation d'autoroute ferroviaire** d'Aiton à Orbassano (Italie) est lancée depuis fin 2003, avec des wagons de type Modalohr (plancher bas pivotant, et changement latéral en épi) exclusivement réservés aux camions citernes pour des raisons de gabarit de tunnel. Pour démarrer, 4 navettes de trains par jour fonctionnent, soit une capacité de 60 poids lourds quotidiennement dans les 2 sens. On est loin du compte pour désengorger les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus (5 000 camions par jour en 2004). Une montée en puissance est prévue d'abord avec l'agrandissement du tunnel historique du Mont-Cenis, puis avec la réalisation de la liaison Lyon-Turin... Il faudrait 250 trains quotidiens pour supprimer tous les poids lourds entre la France et l'Italie.

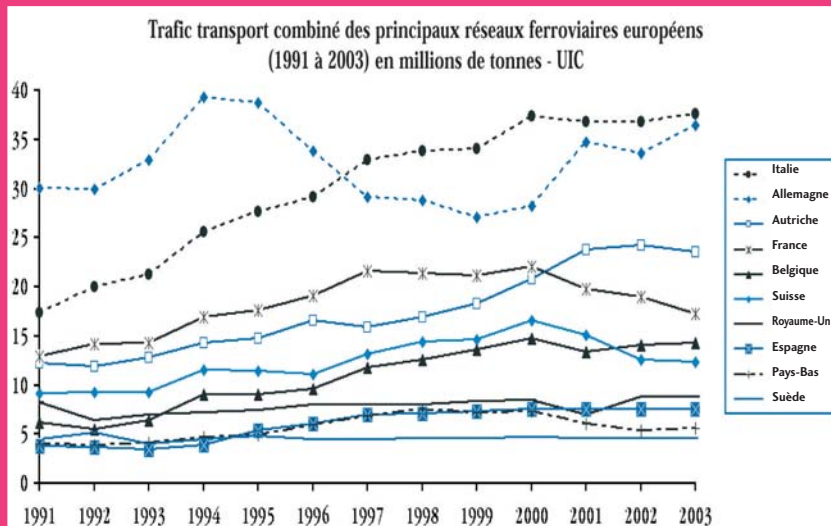
TRAINS ET CAMIONS

TRANSPORT COMBINÉ EN EUROPE

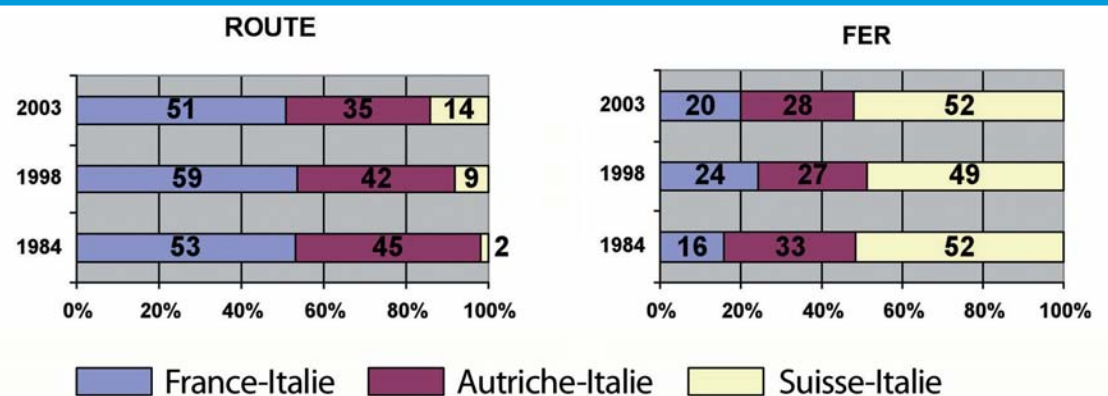
Trafic international des opérateurs de l'UIRR (Union Internationale Rail-Route)

En EVP*/TEU	1999	2000	2001	2002	2003
CNC, Vincennes	156 794	146 584	131 491	117 429	103 436
Cemat, Milano	304 187	343 607	366 743	405 927	504 566
Hupac, Chiasso	424 099	531 438	514 089	497 794	562 219
Hupac, Rotterdam	56 448	60 663	73 048	78 465	84 930
Kombiverkehr, Frankfurt	818 770	862 121	857 424	869 682	947 591
Novatrans, Paris 3	174 426	177 730	167 360	171 716	154 207
Ökombi, Wien	307 295	342 169	381 779	416 562	389 839
T.R.W., Bruxelles	126 660	132 818	139 794	148 582	144 234

* Equivalent vingt pieds



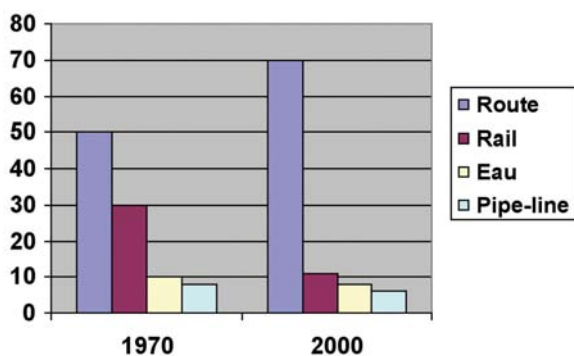
RAIL ET ROUTE : TRAFIC FRET TRANSALPIN



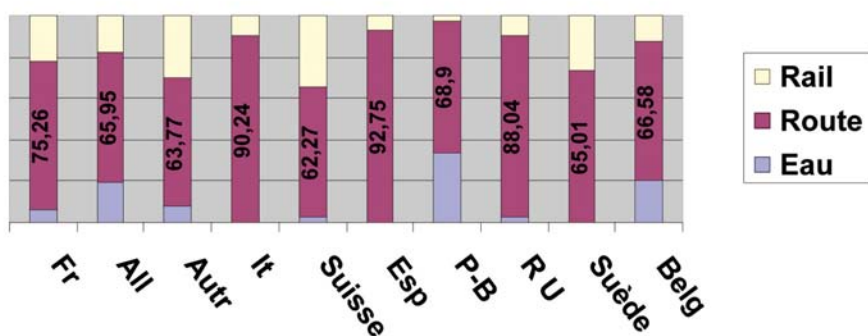
RÉPARTITION MODALE DU FRET EN EUROPE



Evolution de la répartition modale du fret en UE



Parts des marchés par type de transport en Europe



ROUTE	1984	1992		1998		2003	
	En millions de tonnes	Nb de camions > 3,5 t	En millions de tonnes	Nb de camions > 3,5 t	En millions de tonnes	Nb de camions > 3,5 t	En millions de tonnes
BRENNER		1 042 000	16,5	1 380 000	22,5	1 650 000	27,0
RESCHEN	13,5	47 000	0,7	98 000	1,4	125 000	1,7
SAN BERNARDINO		109 000	0,6	129 000	0,7	143 000	1,2
GOTHARD	0,5	659 000	3,9	1 035 000	6,5	1 004 000	9,2
SIMPLON		20 000	0,1	27 000	0,1	72 000	0,5
ST-BERNARD		59 000	0,5	44 000	0,4	72 000	0,7
MONT-BLANC	8,6	789 000	13,7	769 000	13,5	274 000	4,5
FREJUS	4,5	571 000	9,4	782 000	12,8	1 247 000	20,7
MONTGENÈVRE		112 000	2,3	133 000	1,6	51 000	0,6
VINTIMILLE	2,8	612 000	8,9	974 000	12,9	1 209 000	15,4
TOTAL ROUTE	29,9	4 020 000	56,6	5 371 000	72,4	5 847 000	81,5
FER	En millions de tonnes		En millions de tonnes		En millions de tonnes		En millions de tonnes
BRENNER	4,7		8,2		8,6		10,7
GOTHARD	11,0		12,4		15,0		14,3
SIMPLON	3,3		5,0		4,3		5,6
MONT-CENIS	8,1		6,8		9,3		7,8
VINTIMILLE	2,0		1,5		0,8		0,7
TOTAL FER	29,1		33,9		38,0		39,1
TOTAL ROUTE + FER	59,0		90,5		110,4		120,6

TRAINS ET CAMIONS - LEXIQUE



FerROUTAGE

Terme générique définissant le transport de marchandises utilisant le fer et la route.

Transport combiné rail-route (TC rail-route)

Le TC rail-route est caractérisé par la jonction des avantages propres au chemin de fer, apte à transporter de grandes quantités et qui se prête donc bien aux longues distances, et le camion, imbattable pour la collecte et la distribution sur les courtes et moyennes distances.

Transport non-accompagné

La forme la plus répandue de TC rail-route est le transport de conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques. Ce transport non-accompagné nécessite tout un dispositif en matière de techniques, d'organisation et d'infrastructures. Ceci signifie principalement pour les entreprises de transport et d'expédition qu'elles doivent disposer de contenants spéciaux, « préhensibles par pinces », c'est-à-dire qui puissent être transbordés au moyen d'une grue mobile ou d'un portique. On parle alors de chargement vertical. La technique bimodale RoadRailer, qui consiste à faire circuler sur rail une semi-remorque routière (avec son train de roues) en la déposant sur des bogies escamotables, est apparentée à du transport non-accompagné.

Transport accompagné

Dans le cas du transport accompagné, le camion tout entier accède par une rampe à un wagon spécial « surbaissé ». On parle alors de chargement horizontal. Pour lui permettre d'accompagner son camion, le chauffeur dispose d'un wagon spécial aménagé de manière confortable.

Autoroute ferroviaire

Ce service permet de transporter des camions complets (tracteurs et remorques en compagnie du chauffeur) par voie ferrée dans des rames spécialement conçues à cet usage. Ce principe est celui du Tunnel sous la Manche.

Route roulante

Version suisse de l'autoroute ferroviaire où les wagons qui portent les camions sont équipés de petites roues permettant d'utiliser le gabarit des tunnels existants.

Autoroute de la mer

Service régulier maritime transportant des camions complets entre deux ports avec une fréquence et un horaire prédéterminé : exemple Toulon - Rome mis en service en 2005.

