

Transport / Malgré la hausse du carburant

# Laborieux « ferroutage »

Le « ferroutage », à savoir mettre des camions sur des trains, peine toujours à démarrer en France. Malgré le soutien du gouvernement et la hausse des prix du carburant qui renchérisse le coût du transport routier.

■ « Nous sommes résolu (...) à soutenir la construction de nouvelles autoroutes ferroviaires », déclarait mi-mars le secrétaire d'État aux Transports, Dominique Bussereau, lors d'un congrès consacré à la logistique, en écho aux préconisations du Grenelle de l'environnement.

## Au menu, un « axe atlantique »

Au menu, un « axe atlantique » reliant la frontière espagnole au sud de Paris. D'un coût estimé à 170 millions d'euros selon le ministère de l'Écologie, il pourrait voir le jour en 2009, avec un objectif ambitieux: transporter 1600 poids lourds par jour.

Pourtant, à l'heure actuelle, non seulement le fret ferroviaire traditionnel est à la peine, mais le système du « ferroutage » est loin de faire un tabac en France.

Lancée en grande pompe en mars 2007 par le ministère des Transports, « l'autoroute ferroviaire » reliant sur plus de 1000 km le Luxembourg à Perpignan (Pyrénées-Orientales) devait permettre de transporter 30000 camions par an à raison de 80 par jour.



Lancée en grande pompe il y a un an par le ministère des Transports, l'« autoroute ferroviaire » reliant sur plus de 1000 km le Luxembourg à Perpignan devait permettre de transporter 30000 camions par an. « Mais aujourd'hui, on est à des années-lumière de ce qui était annoncé », note le délégué général de la FNTR, Jean-Paul Deneuille. (Photo AFP)

Aujourd'hui, « on est à des années-lumière de ce qui était annoncé », note Jean-Paul Deneuille, délégué général de la Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR).

Après bien des péripéties, le démarrage commercial a eu lieu avec retard en septembre à cause d'un problème

de conception des wagons par la société Modalohr.

Depuis décembre, le taux de remplissage se trouve entre 30 et 50 %, indique Nicolas Welsch, le directeur général de Lorry Rail, la société qui gère la ligne, alors que le niveau d'équilibre financier se situe à 60 %, selon Modalohr.

Nicolas Welsch admet que l'objectif de 30000 camions par an ne sera pas atteint en 2008, mais « le but est de l'atteindre bien sûr en 2009 », assure-t-il.

Selon le gouvernement, le but à l'horizon 2012-2014 est de multiplier ce chiffre par dix pour atteindre 300000 poids lourds.

La ligne Perpignan-Luxembourg n'est que la deuxième du genre en France, après celle qui traverse les Alpes entre Aiton en Savoie et Obassano en Italie (175 km).

Après un démarrage plus que poussif en 2003, celle-ci a acheminé 20000 camions en 2006, mais elle engloutit une quinzaine de millions d'euros par an de subventions publiques françaises et italiennes.

Parmi les arguments des partisans des autoroutes ferroviaires figure d'abord la préoccupation écologique,

alors que le gouvernement répète à l'envi son ambition de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, notamment via l'augmentation de 25 % de la part du fret non routier d'ici 2012. Autre argument: le prix. Lorry Rail avance environ 90 centimes du kilomètre, un tarif comparable au transport par route en France, malgré la hausse des prix du carburant, selon Jean-Paul Deneuille, de la FNTR.

## Un marché de « niche »

Mais, ajoute-t-il, largement supérieur aux 55 centimes du transport ferroviaire par « caisse mobile », sans le camion complet, un système plus simple, selon lui, que l'autoroute ferroviaire.

Surtout, pour Jean-Paul Deneuille, l'autoroute ferroviaire ne peut être qu'un marché de « niche », car elle exige une liaison d'au moins 1000 kilomètres, alors que les trois quarts des marchandises en France comme en Europe font des parcours de 150 km, et donc en camion.

Un état de fait que même la flambée continue des prix du carburant ne saurait modifier, estime-t-il.

## Une terminologie spécifique

□ **FRET FERROVIAIRE**: terme générique pour le transport de marchandises par le train, soit dans des wagons, soit dans des « caisses mobiles » ou des « conteneurs », soit en mettant tout ou partie d'un semi-remorque sur le train.

□ **TRANSPORT COMBINÉ**: combinaison d'au moins deux modes de transport au sein d'une chaîne logistique, sans aucun changement de contenant. Les parcours s'opèrent par chemin de fer, voie navigable ou maritime et par route pour les parcours initiaux.

□ **FERROUTAGE**: peut être synonyme de transport combiné ou d'autoroute ferroviaire. Le plus souvent, ce terme désigne le fait de mettre des camions directement sur le train.

□ **AUTOROUTE FERROVIAIRE**: en France, il en existe deux: l'Autoroute ferroviaire alpine (AFA) lancée en 2003, expérimentale, et Perpignan-Luxembourg inaugurée le 29 mars 2007 et opérationnelle depuis septembre. Les camions sont chargés avec un système spécifique, développé par la société française Modalohr, filiale de Lohr Industrie.

□ **ROUTE ROULANTE**: variante de l'autoroute ferroviaire. Développé en Autriche et en Suisse, le système s'appuie sur des wagons à « petites roues » de 36 cm de diamètre. Les camions sont chargés à la queue leu leu à l'extrémité du train. Il existe six « routes roulantes » en Europe: Allemagne-Italie (2), en Suisse et en Autriche, Autriche-Italie et Autriche-Slovenie.