

L'offensive du fret ferroviaire

Autor(en): **Moruzzi, Fulvio**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **125 (1999)**

Heft 12

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-79628>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

L'offensive du fret ferroviaire

Par Fulvio Moruzzi,
architecte EPFZ-SIA
Case postale 594
1215 Genève 15

L'évolution du fret

Le trafic de marchandises à travers l'Europe a augmenté de 50 % au cours des derniers trente ans. D'après les estimations, il devrait encore subir une poussée de 40 % avant 2010. Or si la route a absorbé jusqu'ici la plus grande partie des transports – avec les conséquences néfastes de la pollution et de la consommation irrationnelle d'hydrocarbures que l'on connaît – un renversement de situation concernant notamment le transfert en faveur du rail pointe à l'horizon, mais afin que les chemins de fer soient bien plus efficaces, d'aucuns réclament carrément un changement « culturel ».

La reprise du trafic ferroviaire dans les différentes régions d'Europe est incontestable. Contrairement à certaines suppositions, cela ne semble pas nécessairement dû à la relance économique ou à la mondialisation, pas plus qu'aux directives de l'Union européenne (UE). Il est probable que si les industriels se sont tournés vers le rail, c'est avant tout parce que les chemins de fer ont amorcé un virage vers l'adaptation de leurs prestations aux exigences du transport actuel des marchandises.

Une multinationale comme *Electrolux*, par exemple, qui selon les dires vend plus de cent de ses produits par minute dans le monde, fait remarquer que ses clients exigent des produits toujours plus performants et moins chers, ce qui implique des livraisons très rapides. Malheureusement, comme le rappelait l'un de ses responsables, son entreprise fabrique des appareils avec des robots très perfectionnés, mais qui doivent être chargés à la main dans des wagons ayant 40 ans d'âge¹.

Pour faciliter sa distribution et pour devancer la concurrence, *Electrolux* a créé sa propre filiale logistique *Distrilux International*, qui a décidé de distribuer par rail

les produits de la maison mère en Scandinavie, tout en reprochant aux chemins de fer d'être trop assujettis à la pratique des monopoles.

L'Europe des transports

Les directives de l'Union européenne

Si le Traité de Rome prévoyait déjà une politique commune des transports, il a fallu attendre 1987 pour voir le démarrage de l'Europe des transports, et ce après une condamnation pour carence par la Cour de justice européenne.

Et c'est seulement à partir des années 1990 que l'on s'est attaqué au réseau transeuropéen et à la libéralisation du rail.

Quelques directives, en particulier les suivantes, ont été à la base de la nouvelle politique.

- La 91-440 prévoyant
 - la séparation de la gestion de l'infrastructure et du transport et
 - l'accès aux infrastructures ferroviaires, aux services et transports combiné nationaux et internationaux.
- La 95-18 traitant les conditions pour l'obtention des licences d'entreprises ferroviaires. Les Etats doivent désigner les organismes attribuant les licences valables dans tous les pays de l'UE.
- La 95-19 qui prévoit la mise en place du système de tarification.

En 1995, les Etats membres de l'UE ont établi un programme *PACT* (Actions pilotes de transport combiné) pour améliorer les performances de tous les types de transports multimodaux : rail-route, rail-voie navigable, route-maritime, etc. sur des axes d'intérêt européen. Il prévoyait pour les dix ans à venir la réalisation de 57 lignes ferroviaires destinées au combiné.

Le succès fut immédiat à tel point que 122 projets furent déposés, dont ne purent être retenus que 22, pour des questions budgétaires.

Constatant en outre que l'acheminement de marchandises par le rail ne représentait plus que le 16 %

du transport total, que la vitesse moyenne des trains de fret internationaux ne dépassait pas les 20 km/h et que les tarifs étaient trop élevés, la Commission européenne publiait en 1996 déjà un livre blanc proposant la création de « freeways » ferroviaires pour le fret. Deux ans plus tard, en janvier 1998, elle a mis en service de tels corridors, la priorité ayant été accordée aux axes nord-sud. Il s'agit de parcours gérés par une autorité supranationale et libérés de toute formalité aux frontières.

La Communauté des chemins de fer européens (CCFE), organisation à laquelle appartiennent vingt-quatre compagnies ferroviaires et gestionnaires d'infrastructures (dont notamment les CFF et le BLS), estimait que « plus de 200 nouveaux sillons horaires hebdomadaires ont été dégagés sur les itinéraires retenus, permettant des vitesses d'acheminement des marchandises jusqu'à 25 % supérieures aux vitesses de transit actuelles ».

La CCFE citait en exemple la mise en place par certains pays de services rapides de transports de conteneurs, comme ceux des chemins de fer allemands (*Cargosprinter*), suédois (*Light combi*) ou espagnols (trains rapides AVE).

Les résultats de 1997 permettaient déjà à Neil Kinnock, le commissaire aux transports européens, d'affirmer que le progrès dans le domaine du transport fret par le rail était évident.

La direction des transports à Bruxelles rappelait, non sans une certaine satisfaction, que « avant de lancer l'idée des freeways, personne ne pensait qu'il était réaliste d'augmenter l'offre du transport international. Maintenant nous savons qu'il y a suffisamment de capacités disponibles pour regagner des parts de marché. Elles pourraient même être élargies si la gestion était plus efficace »².

¹ DOMINIQUE MALÉCOT in « Fret », hors série, *La Vie du Rail*, mars 1998

² « Fret sans frontière MHP », *La Vie du Rail* du 11 février 1998



Fig. 1.- L'Europe des corridors

Bruxelles voit grand et envisage la création d'un réseau devant desservir toute l'Europe, de l'ouest et de l'est.

Les corridors (freeways): fonctionnement et projets

La Commission européenne envisage une organisation faitière, la *European Railway Authority*, chargée de l'attribution des sillons.

La gestion des freeways est assurée par un « guichet unique » (*one stop shop*), qui attribue les sillons horaires aux entreprises ferroviaires bénéficiant d'une licence au moment de la réservation du sillon. Il règle, en outre, les formalités douanières « une fois pour toutes ». Sur l'axe nord-sud il s'agirait d'un bureau « virtuel » accessible par Internet.

Les corridors retenus sont les suivants.

Axes nord-sud

Trois itinéraires ont été proposés par Bruxelles.

- De Rotterdam, Brême et Hamburg à Vienne, avec six sillons dans chaque sens (géré par les chemins de fer fédéraux autrichiens)
- De Rotterdam à Gioia Tauro (Calabre) par Chiasso ou Domodossola, avec quatre sillons dans chaque sens (géré par les che-

mins de fer italiens); la vitesse moyenne de ce parcours serait de 50-60 km/h³

- De Brême et Hamburg à Brindisi, avec trois sillons dans chaque sens (géré par la *Deutsche Bahn*)

Des pourparlers sont en cours pour prolonger les corridors jusqu'en Scandinavie à partir de 1999. Un corridor est encore à l'étude entre Wolfsburg, Barcelone et Valence.

Les vitesses commerciales sur ces axes devraient se situer entre 60 et 70 km/h.

Les premiers axes retenus ne touchant pas la France, ils donnèrent lieu à des réactions dans ce pays. Le directeur du port de Dunkerque allait jusqu'à voir dans cette option « une machine de guerre au service des ports du Benelux ». Face à cette situation, la SNCF annonçait le 18 juin 1997 que, en association avec les chemins de fer belges et luxembourgeois, elle allait créer un corridor reliant Muizen (près d'Anvers) à Sibelin-Vénissieux (près de Lyon). Cet axe pourrait être prolongé jusqu'à en Italie du Sud. Les vitesses limites seraient de 100 km/h pour les trains de 1600 tonnes et de 120 km/h pour ceux

³ DIDIER DURANDEL: «Le nouveau plan de transport», *La Vie du Rail*, 12 mai 1994

de 1200 t. Les vitesses moyennes seraient respectivement de 55 et 65 km/h. Un autre itinéraire pourrait être envisagé entre Le Havre et Strasbourg avec continuation en Allemagne jusqu'en Autriche.

Axes ouest-est

Le *Freight Logistics Leader's Club* a étudié un corridor reliant Londres à la plate-forme de distribution de fret de Sopron en Hongrie. Un train journalier a été prévu à partir de 1998. Par la suite, aussi bien l'extension éventuelle de la ligne que le nombre de trains seront développés en fonction de la demande.

Des corridors sont encore envisagés, l'un entre Le Havre et l'Allemagne jusqu'à Sopron en Hongrie, l'autre entre Berlin- Dresde- Wrocław- Katowice- Cracovie- Lvov et Kiev.

Les Etats-Unis

Les Etats-Unis d'Amérique ont donné l'exemple.

Dans ce pays, les sociétés ferroviaires ont connu des sorts très différents selon les périodes. L'*Union Pacific*, par exemple, fondée le 1^{er} juin 1858 par décret portant la signature de Lincoln, fut rachetée par le magnat Harriman le 1^{er} novembre 1897, alors qu'elle était en faillite depuis plusieurs années, et il en fit le plus grand réseau des Etats Unis. En 1963, la compagnie cessa le transport de voyageurs et se consacra presque exclusivement au fret. En 1988, après avoir racheté d'autres compagnies, elle inaugura le plus grand centre de gestion automatique des Etats Unis à Omaha (Nebraska).

La recette américaine:

fret et autoroutes ferroviaires

Aux Etats-Unis, dans les années 70, à la suite de l'important essor du transport routier et de la construction des autoroutes, les chemins de fer étaient au bord du gouffre.

Dans le pays de la libre entreprise et du non interventionnisme éta-

tique, le Congrès vota une série de lois visant à sauver les compagnies de la banqueroute et décida en 1976 la fusion de plusieurs compagnies en faillite dans la *CONRAIL* (*Consolidated Rail Corporation*), une société largement subventionnée par les finances fédérales.

Au début *CONRAIL* était déficitaire et perdait un million de dollars par jour, mais en 1980, à la suite de l'adoption par le Congrès de la proposition du sénateur démocrate, Harley O. Staggers (*Staggers Act*), les transports ferroviaires furent soumis à la déréglementation (comme auparavant l'avaient été les transports routiers et l'aviation). En 1993 et 1994, après un traitement de choc, les records de tonnage et de recette étaient battus. En 1994, les dix premières compagnies des USA avaient acheminé 1,470 milliards de tonnes et réalisé un chiffre d'affaires de 30,8 milliards de dollars. Le bénéfice se situait à environ 27,5 milliards de dollars. Principales marchandises transportées : céréales, charbon et produits de la sidérurgie.

En 1995, le transport de fret par rail atteignait environ le 40 % alors que la route en absorbait environ le 28 %.

L'autoroute ferroviaire

En outre, en 1983, l'*Association of American Railroads* (AAR) demanda aux constructeurs, dans le cadre du programme de recherche *High Productivity Integral Train* d'étudier un système capable de transporter tous les types de camions et de semi-remorques circulant sur les autoroutes américaines.

Le résultat fut une rame de 700 m de long, formée de deux parties, comportant chacune vingt plates-formes articulées et reliées entre elles par un wagon équipé de rampes d'accès permettant le chargement et le déchargement des poids lourds.

Il est ainsi possible de transporter jusqu'à 120 véhicules à une vitesse supérieure à 110 km/h.

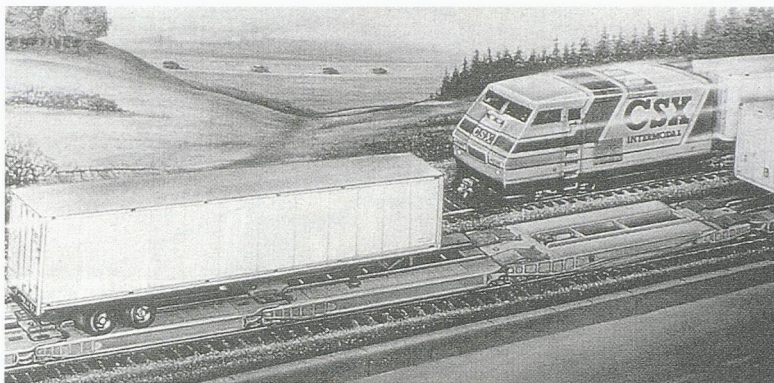


Fig.2.- «L'iron Highway» pourra emporter jusqu'à 120 véhicules à une vitesse supérieure à 100 km/h (Source La Vie du Rail)

Ce système permet d'être compétitif avec la route, même à des distances inférieures à 800 km, ce qui était jusque là considéré comme une limite. Le système de transport combiné rail-route a connu entre 1993 et 1994 une augmentation de 14 % dans le transport de fret. À part la compagnie publique *AMTRAK*, fondée en 1971, axée uniquement sur le transport de voyageurs (21,2 millions en 1994), toutes les autres compagnies (privées) ne transportent pratiquement que du fret.

A noter qu'aux Etats-Unis, le rail acheminait en 1994 le 67 % des voitures neuves, 60 % du charbon, 55 % des équipements ménagers et 45 % des produits alimentaires.

Le « Double Stacks »

Les grands gabarits des lignes américaines (s'ajoutant à une charge par essieu admissible de 30 t, contre 20 à 22,5 t en Europe) permettent en outre le transport de conteneurs superposés. Plusieurs armateurs américains ou étrangers, comme le coréen *Hyundai*, ont suivi l'exemple du pionnier en la matière, l'*American President Line*, pour assurer l'acheminement de leurs conteneurs maritimes depuis les ports du Pacifique (Los Angeles, etc.) vers les villes de l'intérieur : Chicago, Dallas, ou même New York⁴.

La France

Le déclin du wagon isolé et le plan des transports de 1993

La France, pionnière en Europe des transports voyageurs à grande vitesse, avait accumulé au début des années 90 du retard dans le fret et le feroutage.

En 1993, Marc Lomazzi, correspondant de « La Vie du Rail », se

livrait à une analyse très pertinente de la situation du transport du fret en France, et plus particulièrement de celui par wagon isolé et il rappelait que « en 1974, les wagons isolés acheminaient à eux seuls 41,2 milliards de t.km., soit plus de la moitié des trafics de la SNCF de l'époque... avec 16 milliards de t. km. En 1992, seul un tiers des marchandises transportées par la SNCF utilise encore la technique des wagons isolés ».

« La courbe des recettes a fait le même plongeon : de 18 milliards de francs en 1974, elles ont chuté à 6,3 milliards en 1992. Mais si les wagons isolés ne représentent plus que 51 % du chiffre d'affaires de l'activité fret, ils pèsent de plus en plus lourd dans les comptes de l'entreprise avec un déficit annuel estimé à 1,5 milliards de francs »⁵. Le 23 mai 1993, la SNCF a mis en service un plan prévoyant une rationalisation très poussée et comportant :

- une hiérarchie des gares expéditrices et destinataires (1200 points de desserte, 260 gares principales et 22 triages)
- trois types d'acheminement des wagons :
 - fret express en 24 heures 58,5 %,
 - fret rapide 26 %,
 - fret eco en six jours 14,5 %
- un réseau informatisé
- la suppression de débords en zone rurale
- la suppression de 3000 wagons de marchandises
- la réduction des effectifs assortie de reclassement et de recyclage⁶.

⁵MARC LOMAZZI : «Fret: opération survie», *La Vie du Rail*, 12/18 mai 1993

⁶*La Vie du Rail*

⁴*La Vie du Rail*, 8/14 novembre 1995

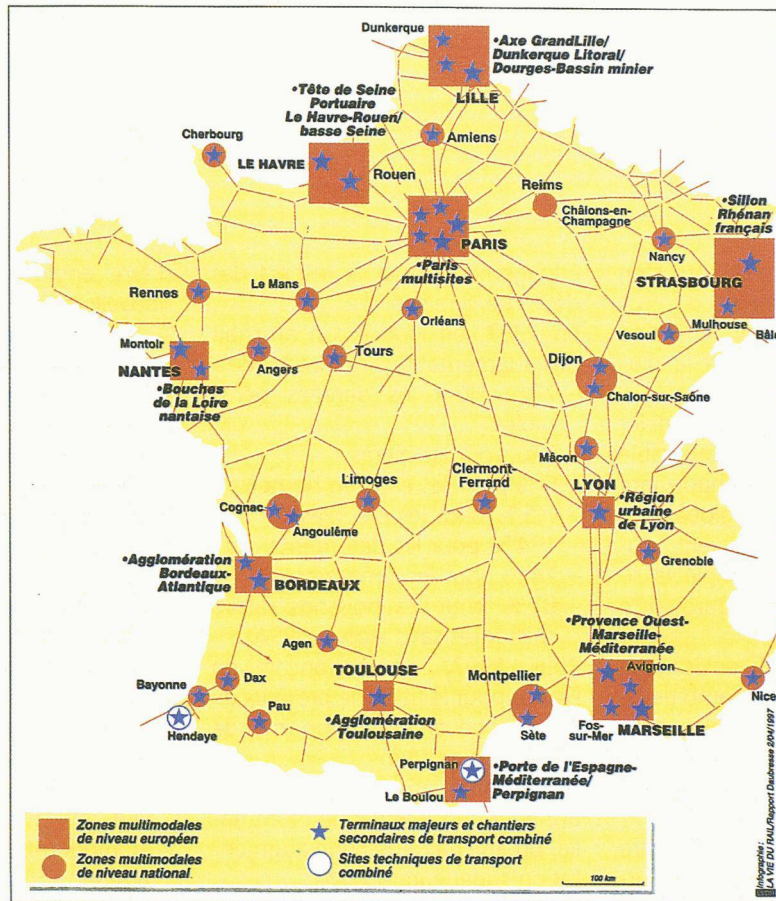


Fig. 3 - Le projet de schéma des plates-formes multimodales (Source La Vie du Rail)

Malgré la réforme susmentionnée, même les syndicats (tout en dénonçant les conséquences négatives de la suppression du wagon isolé) étaient sceptiques quant à son avenir.

Le redécollage du fret à partir de 1994 et les plates-formes multimodales

Le détonateur qui incita la compagnie nationale des chemins de fer à développer le secteur du transport des marchandises a été constitué par les grèves des cheminots de 1995 d'abord, puis surtout celle, très longue, des routiers qui se traduit par un chiffre d'affaires supplémentaire pour le rail évalué à 80 millions de francs français. A partir de la seconde moitié des années 90, les pouvoirs publics accordèrent une priorité au transport combiné rail-route. Cet intérêt s'est concrétisé par un fond d'investissement dans les transports terrestres et les voies navigables. Le fond est alimenté par une taxe sur les autoroutes qui rattrape chaque année plus de 300 millions de francs français au transport combiné rail-route.

La croissance de ce genre de trans-

port a été considérable à partir de 1994: 15,4% cette même année, 9,5% en 1995 et 12% en 1996. Avec 12 milliards de t.km., il totalisait déjà ainsi «un quart de l'activité fret de la SNCF et 15% des trafics routiers à longue distance, le seuil de pertinence du combiné étant de 500 km»⁷.

Afin de coordonner les nombreux projets locaux de plates-formes logistiques, le président du Conseil National français du transport combiné présenta un rapport en 1997 à la secrétaire d'Etat aux transports. Il attirait l'attention sur le fait que la France risquait de devenir un couloir à camions si avant 2015 elle ne se dotait d'un réseau cohérent de plates-formes multimodales distantes les unes des autres de 400 à 500 km et reliées entre elles par des liaisons performantes de transport combiné⁸.

Le rapport prévoyait pour la France dix zones d'accueil de plates-formes de dimension européennes et vingt zones d'implantation de terminaux de niveau national. Les

⁷ MARC LOMAZZI, in *La Vie du Rail*, 16 avril 1997

⁸ Ibidem

premières, comprenant la route, le rail, les voies d'eau et aériennes devaient se situer près des grandes métropoles⁹ tandis que les dernières devaient en priorité desservir des zones économiques régionales¹⁰. Certains de ces projets étaient déjà en cours de réalisation dans le courant de 1980.

L'investissement prévu entre 1998 et 2002 se situait entre 400 et 600 millions de francs français par année, répartis à raison de:

- 150-200 millions pour les terminaux
- 100-200 millions aux accès routiers
- 150-200 millions aux infrastructures ferroviaires.

Quant au financement des plates-formes multimodales, il devait s'inscrire dans le cadre des contrats de plan Etat-Région.

Des propositions ont été formulées concernant la gestion des plates-formes d'intérêt européen, qui devrait bénéficier entre autre de la fiscalité locale sur la vignette automobile et être confiée à des syndicats mixtes.

Le redécollage du fret

A fin décembre 1997, la SNCF pouvait pavoiser en annonçant que le trafic dépassant les 50 milliards de tonnes.kilomètre (t.km).

Le secteur le plus performant avait été le fret et plus particulièrement:

- le charbon - acier,
- la chimie et les hydrocarbures (7,2 millions de t.km, 1,9 millions FF de recettes),
- l'agriculture (7 milliards de t.km, 1,3 milliards de recettes),
- l'automobile (2,3 milliards de t.km et 1,5 milliards de recettes),

⁹ Paris, Lyon, Bordeaux, Toulouse, Lille-Dunkerque, Perpignan, Strasbourg-Moulhouse et les ports de Marseille, Le Havre et Nantes-Saint-Nazaire

¹⁰ Amiens, Reims - Châlons, Nancy, Dijon, Orléans, Rennes, Angers, Tours, Angoulême - Cognac, Clermont-Ferrand, Montpellier, Agen, Pau-Dax, Bayonne-Hendaye, Nice, Grenoble, Lille, Strasbourg, Paris et Marseille

– la grande distribution qui s'en sortait honorablement.

A l'inverse, le transport combiné avait connu la croissance la plus faible.

Cela étant, il convient de rappeler qu'une conjoncture très favorable avait eu une incidence importante sur ce réjouissant bilan global.

Des problèmes demeuraient toutefois, comme par exemple la situation des terminaux, qui était à l'origine des retards.

Pour 1998, la SNCF envisageait plusieurs programmes ambitieux, dont le « plan auto », plus conforme au besoin des clients et basé non plus sur la livraison de wagons, mais de véhicules.

De nouvelles voies étaient en outre déjà prévues dans les secteurs surchargés et en particulier pour le contournement de villes comme Lyon ou Nîmes.

Tout laisse donc prévoir une augmentation des recettes de la compagnie nationale. Pour 1998, elle devait atteindre 52,1 milliards de t.km. et 11,9 milliards de francs¹¹. Et Michel Boudoussier, directeur délégué à la direction Fret de la SNCF, d'affirmer que « les trafics transfrontaliers augmentent actuellement de façon considérable ». La production d'acier étant en hausse de 10 % en Europe et l'approvisionnement de la sidérurgie lorraine du minerai passant par Dunkerque, la SNCF put reprendre 5 points de parts de marché dans ce domaine. À noter que le fret ferroviaire a connu également un développement important dans le domaine des pièces détachées automobiles.

Les produits de consommation

Un retour spectaculaire des transports par rail est également enregistré pour les produits de grande consommation : denrées alimentaires, boissons, détergents, etc. Cela est dû en grande partie aux

engagements pour le respect des délais de livraison.

En 1997, en France, on affichait des augmentations de l'ordre de :

- 72 % pour les denrées périssables
- 9 % pour les bières
- 5 % pour les eaux en bouteille
- 7,5 % pour les meubles
- 134 % pour les détergents
- 24 % pour les conserves
- 87 % pour les boissons rafraîchissantes sans alcool (BRSA).

Pour 1997, on annonçait en France pour le trafic de produits de grande consommation un total de 4 milliards de t/km.

A la même époque, en Grande Bretagne, en Allemagne et en Italie, on affichait aussi une augmentation supérieure à 20 %.

La Grande-Bretagne

Le transport du fret confié aux Américains¹²

Lors de la grande vague de privatisation en Grande Bretagne, *British Rail* ne pouvait pas espérer une ruée de prétendants sur sa branche de fret lourdement déficitaire. Le gouvernement britannique s'approcha alors d'une compagnie américaine modeste (par rapport à *Union Pacific*) mais avide : *Wisconsin Central Transportation*. Cette société avait déjà démontré son dynamisme en rachetant en 1993 les chemins de fer néo-zélandais. Son directeur Ed Burckhardt entra en matière sur la proposition anglaise, mais à condition de pouvoir jeter son dévolu sur plusieurs lignes que les « vendeurs » voulaient adjuger séparément. Après avoir déjà racheté la compagnie de messagerie et de transport du courrier postal *Rail Express System*, il obtint en 1996 les sociétés *Loadhaul*, *Mainline* et *Transrail*, qu'il fusionna sous le sigle *EWS* (*English, Welch & Scottish Railway*).

En 1997 c'était au tour de *Railfreight Distribution* (desservant surtout le secteur de la Manche)

d'être englobée dans la société nouvellement constituée.

A part la société de transport combiné *Freightliner* rachetée par les salariés en 1997, toutes les autres compagnies passèrent dans les mains de Ed Burkhardt.

Comment remettre sur les rails une entreprise ayant un chiffre d'affaire important, mais également des difficultés inquiétantes en une période où les chemins de fer ne transportaient plus que le 5 % des tonnages ?

La stratégie de *EWS* se basa sur :

- le triplement des transports en dix ans,
- l'augmentation de la productivité,
- la modernisation de l'exploitation et
- la diminution des coûts.

La concrétisation de ces objectifs se traduisit par :

- une augmentation de 35 % des trains en circulation,
- une augmentation des salaires afin d'obtenir un plus grand rendement et
- l'achat de 2500 nouveaux wagons, échelonné sur 5 ans, et de 250 locomotives diesel.

En ce qui concerne la réduction des coûts, le directeur général de *EWS* Ian Braybrook se plaignait des tarifs prohibitifs exigés par *Railtrack* pour l'utilisation des voies qui représentaient 35 % des coûts, alors qu'aux États-Unis ils n'atteignent que le 20 %.

Braybrook estimait que la baisse des coûts augmenterait l'attrait du rail et contribuerait à la diminution des camions sur les routes, mais confiant, il estimait alors que « les investissements consentis montrent aux autorités, aux salariés, mais aussi à nos clients que nous avons foi en l'avenir ».

Le fret sous la Manche

Le mois même de l'inauguration officielle du tunnel (le 6 mai 1994), sont entrées en service les navettes poids lourds du *Shuttle Fret d'Eurotunnel*. Le 1^{er} juin, le premier train marchandises effectua la tra-

¹¹ MARC LOMAZZI : « SNCF : Pourquoi le fret redécoupe », *La Vie du Rail*, 31 décembre 1997

¹² MARC LOMAZZI, *La Vie du Rail*, 23 avril 1997

versée du tunnel. Il s'agissait d'un convoi¹³ transportant 180 véhicules provenant des usines *Rover* à proximité de Birmingham et dirigé vers la «plate-forme logistique» de cette société près de Milan. La distance d'environ 1500 km a été parcourue en une trentaine d'heures. Déjà depuis l'entrée en service, quatre à cinq trains *Rover* par semaine assurent la navette sur ce trajet. Pour 1999, on envisageait à l'époque un transport annuel de 30 000 voitures.

D'autres constructeurs automobiles utilisèrent le tunnel dès son ouverture.

– *PSA* (Peugeot) par l'intermédiaire de sa filiale *GEFCO* spécialisée dans le transport de voitures et disposant de 37 000 wagons porte-autos, assurait un service entre ses usines de Sochaux-Montbéliard et sa dépendance de Bathgate en Ecosse.

– *Ford* prévoyait un service entre sa plate-forme de Genk, en Belgique, et l'Angleterre.

– *FIAT* programmait également des services analogues.

Les wagons fermés semblant être les véhicules les plus aptes pour ce genre de transport, la société française *STVA* qui possédait 4300 wagons porte-autos pensait recourir exclusivement à des modèles *Wincar*, wagons complètement fermés par des parois en polycarbonate, de même que pour faire face au trafic sous la Manche, estimé en 1994 à cinq trains automobiles par jour et un transport de 300 000 véhicules par an (25 % du fret), les chemins de fers britanniques avaient passé commande de 300 wagons porte-autos fermés à la société *Arbel-Fauvel* de Douvai.

La généralisation de ce système s'est d'ailleurs confirmée après un incendie survenu dans le tunnel le 18 novembre 1996.

Gabriel Bocquet, directeur à la SNCF reconnaissait déjà à l'époque que «le transport d'auto-



Fig. 4. - Rame automotrice de DB Cargo

biles et de pièces détachées constitue, après les trains de transport combiné, le marché le plus important des trafics fret transmanche»¹⁴.

Actuellement, le 30 % de l'activité de l'Eurotunnel sous la Manche est représenté par le fret.

En ce qui concerne le transport de véhicules, par exemple, on enregistra au mois d'août 1995 145 861 voitures, 36 517 camions et 2 728 autocars.

L'Allemagne

D'autres pays ont mis en chantier des programmes visant le développement du fret ferroviaire.

L'Allemagne a lancé en 1992, un plan d'environ 4 milliards de DM d'investissement sur dix ans pour la construction et l'aménagement de terminaux spécialisés¹⁵.

En 1994, *DBAG*, société faitière des chemins de fer allemands, annonçait une augmentation de 10 % du trafic du fret, ce qui lui avait procuré un bénéfice de 50 millions de marks.

De la *Deutsche Bahn* a émergé la *DB Cargo*, nouvelle société qui s'occupe du transport des marchandises et qui dispose de 5400 locomotives, de 12 000 conducteurs et de 11 000 autres employés. Dans le cadre de sa structuration, la nouvelle société avait déjà supprimé à fin 1997 le transport des petites marchandises, partiellement repris par sa filiale *Bahntrans*.

Elle envisage ses domaines d'action sur des distances de 250, 400 ou 500 kilomètres.

Pour faire face au nouveau défi, *DB Cargo* a passé commande de 450 nouveaux wagons.

Le 80 % de ses transports est représenté par les marchandises de gros tonnages, tels le charbon et l'acier, mais la compagnie cherche à se libérer de cette dépendance et oriente ses faveurs vers les industriels de «biens de consommation». L'ouverture d'un centre national «service clients» était programmée pour fin 1998 à Duisbourg. Toutes les opérations, de la commande à la facturation, devraient être assurées par ce centre. Le développement du fret aurait également des incidences importantes pour l'industrie ferroviaire. D'après l'UNIFE «si le ferroviaire revient, vers 2010, à 25 % de marché du fret, l'augmentation conduirait les opérateurs à acquérir 1 000 locomotives et 10 000 wagons».

La *DB cargo* a mis en service des automoteurs couplant aussi bien les avantages du rail que de la route. Il s'agit de rames autonomes dotées de moteurs thermiques et de cabines de conduite. Elles comprennent cinq véhicules plats pouvant recevoir une dizaine de conteneurs. Les attelages automatiques Z-AK placés sous les cabines de conduite permettent l'assemblage rapide de trains entiers. Deux séries prototypes ont sillonné l'Allemagne à partir de 1997 (avec toutefois un succès jusqu'ici mitigé. *Réd.*).

Les Pays-Bas

Dans le domaine du fret ferroviaire européen, la Hollande a attiré l'attention par la mise en chantier d'une ligne destinée uniquement au transport de marchandises. Le port de Rotterdam, le plus grand du monde, sera en effet relié à la Ruhr, la plus importante région industrielle d'Europe, par une ligne nouvelle à double voie de 120 km de long. Le premier projet de la ligne de Betuwe (du nom de la ré-

¹³ Seize wagons, longueur totale 500 m, poids 500 t

¹⁴ L.M., *La Vie du Rail*, 8/14 juin 1994

¹⁵ MARC LOMAZZI, *La Vie du Rail*, 16 avril 1997

gion traversée) fut approuvé par le gouvernement néerlandais en 1993. Le trafic ferroviaire entre le port de Rotterdam et la frontière allemande représentait déjà en 1995 presque la moitié du fret annuel transporté par les chemins de fer néerlandais. Vers 2010, le tonnage devrait passer de 9 à 32 millions de tonnes. Etant donné que le sol en Hollande est très convoité, la nouvelle ligne a été prévue à proximité de voies existantes.

En 1995, le coût de construction était évalué à 7,4 milliards de florins¹⁶.

L'Espagne

Le contrat de programme RENFE-Etat de 1994-98, destiné à relancer les chemins de fers lésés par le développement des routes, s'était fixé comme objectif pour le réseau stabilisé de 13 500 km, outre l'efficacité des services, l'augmentation du tonnage transporté. De 16 millions en 1993, il devait passer à 22,5 en 1998. Les secteurs convoités pour les transports étaient ceux de l'industrie (automobiles, sidérurgie, chimie) ainsi que ceux des combustibles et des produits agro-alimentaires.

Depuis lors, des trains express de marchandises (TEM) ont été mis en service entre les grandes villes du pays.

Un service régulier est assuré pour l'échange des voitures *Ford* entre l'Angleterre et l'usine de Valencia et pour les pièces détachées entre les usines *Opel* de Saragosse et celle d'Eisenach en Allemagne.

En 1994, le fret a commencé à produire des bénéfices. Le transport combiné a subi cette même année une croissance de 25 % grâce surtout à l'aménagement de terminaux multimodaux et aux *Eurotecos*, des trains assurant le service entre les villes espagnoles et celles du reste de l'Europe.

En revanche, on envisageait de supprimer progressivement le

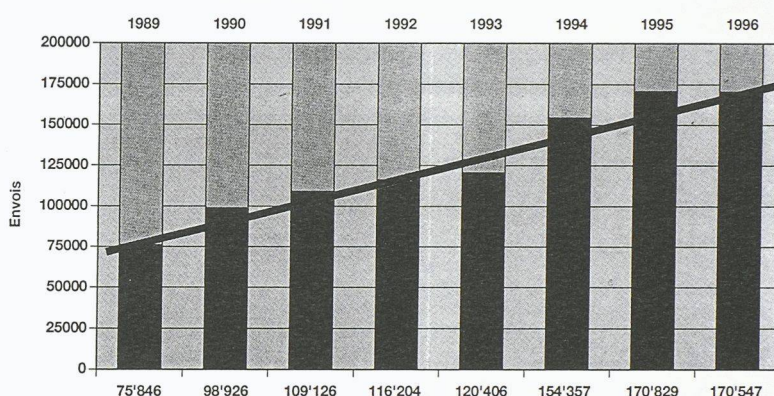


Fig. 5.- Evolution du feroutage transalpin non accompagné 1989-1996 (Source HUPAC)

transport de marchandises en wagons isolés, qui accumulait 80 % de pertes de l'unité¹⁷.

Les conteneurs, solution d'avenir

La société *Hupac*, filiale des Chemins de fer fédéraux suisses et de transporteurs privés, possède déjà une longue expérience dans les transports combinés, notamment à travers les Alpes. Lors de son 30^e anniversaire, en 1997, elle avait annoncé vouloir se concentrer sur le transport de conteneurs et de caisses mobiles non accompagnés et de délaissier la « chaussée roulante » moins rentable.

Cette décision n'était pas une volonté arbitraire de la société, mais découlait plutôt d'une réorientation des modes de transport. En effet, le tonnage acheminé par la « chaussée roulante » (poids lourds chargés sur les trains) stagnait, alors que les envois par conteneurs et caisses mobiles, qui représentait le 82 % du trafic, avait été multipliés par 2,5 en huit ans. Dans la première moitié de 1997, il avait fait un bond de 15 % par rapport à la même époque de l'année précédente. En 1996, *Hupac* avait acheminé 4,7 millions de tonnes¹⁸.

La société suisse *AAE (Ahaus - Alstätter - Eisenbahn)* gère la lo-

cation de wagons. Elle possède environ 6000 véhicules et a passé le 3 avril 1997 commande de 1050 wagons plats porte-conteneurs (dont 600 commandés fermes) à la société française *Remafer*¹⁹.

Les véhicules à double articulation peuvent recevoir des conteneurs de 20 à 45 pieds ou des caisses *Arcus* d'une hauteur atteignant 3,20 m grâce à un décrochement spécial du châssis. Les boîtes d'essieu ont été conçues spécialement par *SKF*.

Autres caractéristiques de ces wagons :

- longueur: 36,44 m
- tare: 41 tonnes
- hauteur du plancher (au dessus du rail): 820 mm
- diamètre des roues: 730 mm
- vitesse autorisée: 120 km/h (1997)
- vitesse autorisée ultérieurement: 140 km/h

Les grandes manœuvres des sociétés de transport

Dans le domaine du fret, les fusions des sociétés se multiplient. *NDX*, nouvelle société issue de l'alliance entre la *Deutsche Bahn* (50 %), les *NS* hollandais (25 %) et les *CSX* américains (25 %), s'est fixé comme but la création d'un réseau de liaison ferroviaire qui

¹⁶ *La Vie du Rail*, 23 février 1995 et 7 mai 1997

¹⁷ *La Vie du Rail*

¹⁸ JEAN-PAUL MASSE, *La Vie du Rail*, 5 novembre 1997

¹⁹ Société de construction et de réparation de matériel ferroviaire, établie à Reims

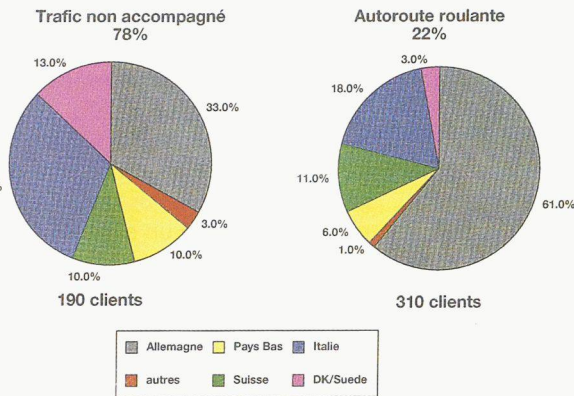


Fig. 6 - Structure de la clientèle HUPAC

couvrira toute l'Europe, de l'Espagne aux pays de l'Est, de l'Italie à la Scandinavie. Pour y parvenir elle utilisera les «freeways». Le premier tronçon exploité, Rotterdam-Anvers, a déjà donné des résultats satisfaisants.

La «méga-alliance» formée par l'europpéen P & O-Nedlloyd, le Japonais Nippon Yusen Kaisha et l'Allemand Hapag-Lloyd a encore absorbé en 1997 les sociétés de HongKong OOCL et la malaisienne MISC. Cela lui permettra de disposer d'une centaine de navires assurant six services hebdomadaires entre l'Europe et l'Asie et sept sur le Pacifique.

La nouvelle société assurait aux actionnaires un ratio de 3 % grâce à un trafic de 1,2 millions de conteneurs EVP.²⁰

Jusqu'en 1998, trois opérateurs dominaient les transports multimodaux :

- Kühne & Nagel, une société originaire de Brême, mais ayant son siège en Suisse depuis 1974,
- Danzas, créée par une famille française en 1815, mais installée en Suisse depuis plus d'un siècle,
- Panalpina, créée à Bâle surtout pour le transport fluvial.

Derrière ces trois grandes sociétés pointe l'allemande Schenker-Rhe-

nus, leader européen de transport international.

Le tableau ci-dessous donne une idée des zones et de types d'activités de ces sociétés.

Enfin, de nombreuses manœuvres de fusion sont encore à l'ordre du jour dans ce secteur et le panorama pourrait changer rapidement. □

²⁰ DOMINIQUE MALÉCOT, *La Vie du Rail*, 31 décembre 1997

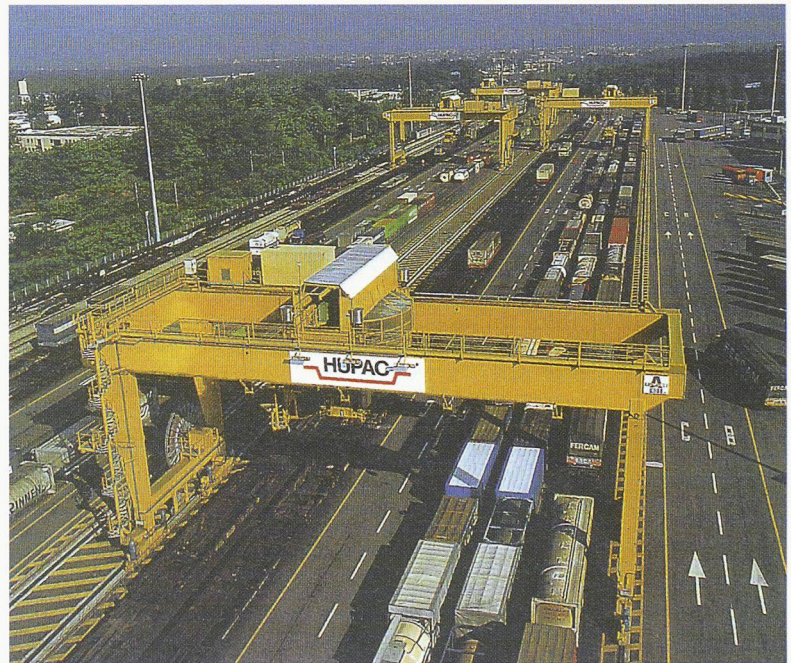


Fig.7. - Le Gateway Hupac de Busto dans la région de Milan (Source Hupac)

Répartition de l'activité des sociétés

Société	Zone d'activité				Type d'activité					Siège
	Europe	Amérique	Afrique	Asie	Rail	Route	Logistique	Mer	Air	
Kühne-Nagel	70% dont A 40%					42,7		25%	21,6%	Suisse depuis 1974
Danzas	>80% dont A 22% F 24%				44% 40% Europe Inter-continental		16%			Suisse
Panalpina	26%	37% AN 25%		24%	4%			40%	47%	Suisse Bâle
Schenker					38,5%		18,8%	38,7% dont 4,17		Allemagne
Geodis	F 37%		26%							France

A = Allemagne F = France AN = Amérique du Nord