

TRANSPORT

# QUAND LE RAIL FAIT ROUTE!

L'autoroute sans bitume et écologique : cela existe. Qu'on l'appelle autoroute ferroviaire ou ferroutage, longtemps considérée comme un mythe, c'est aujourd'hui une réalité. Et à l'origine de cette innovation qui consiste à transporter des camions sur des wagons de chemin de fer, on trouve une entreprise bas-rhinoise : Modalohr, du Groupe Lohr, dont le siège est à Hangenbieten, et les matériels sont fabriqués à Duppigheim.

**INITIATIVE**

**Objectif Optimodalité**



Photo: DR

**Philippe Mangeard, président de Modalohr**

Optimodalité? Le mot ne figure pas dans le dictionnaire. Mais c'est une marque déposée, par le président de Modalohr, Philippe Mangeard, également conseiller du commerce extérieur de la France et vice-président d'Ubifrance, l'agence française pour le développement international.

Il a même créé le Cercle pour l'Optimodalité en Europe, qui rassemble aujourd'hui plus de 40 membres, dont de grands noms du transport -Alstom, RFF et la SNCF, Véolia, les Ports de Marseille - Fos-sur-Mer et de Nantes - St-Nazaire...- et de la finance -la Caisse des dépôts et consignations et Dexia notamment.

L'objectif: « ne plus seulement analyser la performance d'une chaîne de transport du seul point de vue de ses coûts et délais, mais aussi de son impact global -sécurité, flexibilité, pérennité, dimension sociale, industrielle, écologique. L'Optimodalité, c'est donc l'optimisation des performances techniques, économiques et environnementales des chaînes de transport de marchandises » explique Philippe Mangeard, en plein dans le mille du développement durable.

Le Cercle pour l'Optimodalité entend ainsi évaluer les projets innovants allant dans ce sens, et stimuler les plus prometteurs d'entre eux.

Pour cela, un outil complémentaire a été créé: un fonds d'investissement baptisé OptiCapital, destiné à financer les projets sélectionnés. Et ces derniers sont nombreux: autoroutes ferroviaires, donc, mais aussi autoroutes de la mer sur la façade atlantique et sur l'axe Maghreb - Marseille, avec couplage à une autoroute ferroviaire vers l'Europe du Nord, TGV de fret aérien au départ de Roissy, barges fluvio-maritimes pour le transport de camions, trains mixtes...

Autant de dénominations encore connues des seuls experts, mais appelées à devenir les modes de transport de demain.

**A**ller de la côte basque jusque dans la région parisienne en moins de neuf heures, ou jusqu'à Lille en 13 heures, ce sera bientôt possible. En camion. Mais pas sur la route: sur un train.

Autrefois, on appelait cela le ferroutage, aujourd'hui on dit « autoroute ferroviaire », et le changement n'est pas que dans les mots.

Le ferroutage demandait aux camions de s'adapter au rail; l'autoroute ferroviaire, elle, s'est adaptée à la route.

Et cela change tout. Le secret réside dans une innovation bas-rhinoise, née dans le bureau d'études et les ateliers du groupe Lohr, à Duppigheim, et baptisée Modalohr.

L'industriel a conçu des wagons pivotants surbaissés qui permettent un chargement rapide des poids lourds sans aucun engin de manutention, et leur transport sur les voies ferrées existantes.

Présenté en 2000 après huit ans de mise au point, le système Modalohr a depuis été testé avec succès sur une première autoroute ferroviaire, entre Aiton en Savoie et Orbassano, près de Turin en Italie.



**Temps de parcours et CO<sub>2</sub> réduits**

Du coup, une nouvelle autoroute ferroviaire, la plus longue d'Europe avec plus de 1000 km, a été ouverte en 2007, entre le Luxembourg et Perpignan. Dans un premier temps, le train, d'une capacité maximale de 40 remorques de camions, effectuera un aller-retour par jour, mais bientôt ce seront 30000 camions qui pourront chaque année l'utiliser sur cet axe, aux routes traditionnellement très encombrées. Et avec, à la clé, un gain d'émissions de CO<sub>2</sub> de 80%.

Tarif inférieur au coût du trajet routier, temps de parcours plus réduits (15 heures contre 17 à 22 pour la route), fonctionnement 7 jours / 7... La solution Modalohr ne manque pas d'atouts, d'autant que l'entreprise alsacienne s'implique aussi dans l'exploitation des autoroutes ferroviaires.

Mais le président de Modalohr, Philippe Mangeard, ne compte pas s'arrêter là: « une augmentation de la fréquence de circulation des trains jusqu'à 15 par jour, pourrait permettre de transporter plusieurs centaines de milliers de poids lourds chaque année. »

Du reste, d'autres projets d'autoroutes ferroviaires sont déjà sur les rails. Le développement d'un itinéraire Bayonne - Dourges, sur un axe Atlantique appelé à s'étendre de l'Espagne au Nord de la France en passant par Paris, est prévu dès 2008. Strasbourg - Perpignan, Rennes - Italie / Rhône Alpes, Nantes - Paris - Lille, Luxembourg - Pologne puis Belarus et Lituanie, Italie - Autriche et Slovénie, Allemagne - Hongrie, Autriche - Roumanie...

Le développement des autoroutes ferroviaires pourrait générer 200 créations d'emplois au sein du groupe Lohr. <



**LA MISSION DU CONSEIL GÉNÉRAL**

Gestionnaire des routes départementales (incluant les ex-routes nationales transférées par l'État), le Conseil Général est confronté au quotidien à la problématique de la circulation, de la sécurité des déplacements et des incidences du trafic sur l'environnement. Il est l'un des promoteurs d'une politique de déplacements davantage axée sur le développement durable.