

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 39 (2002)
Heft: 1518

Artikel: Ferroutage : l'œuf de Colomb
Autor: Nordmann, Roger
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1008591>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 26.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

L'œuf de Colomb

Le transfert du trafic marchandises de la route au rail n'est pas une mince affaire. Il se heurte encore aux difficultés techniques et d'organisation. L'ATE mise sur une intéressante innovation technologique.

Si 78% du tonnage marchandise qui traverse les Alpes suisses passe par le rail, il n'en demeure pas moins que 1,2 million de camions franchit le Gothard chaque année. A cette aune, les quelque 56 000 camions chargés sur le train ne représentent pas grand chose. Il faut inverser la tendance. Si les questions d'infrastructures et différentiels de prix entre le rail et la route ont fait l'objet de vastes débats, les autres paramètres n'ont pas toujours reçu l'attention voulue: l'accessibilité technique, la souplesse horaire et la fiabilité représentent autant de facteurs décisifs. Seule leur maîtrise donnera au rail la place qu'il lui revient. Petit survol des options.

L'utilisation des containers est assurément plus sensée que le ferroulage sur le plan économique, technique et écologique: il n'est pas nécessaire de tracter la carcasse d'un camion. Le container chargé sur un wagon n'a pas besoin d'être accompagné par un chauffeur. Enfin, il n'y a pas de problème de gabarit sur le réseau actuel.

En revanche, le système des containers est compliqué: dans des terminaux équipés de grues, il faut les soulever puis les déplacer du camion au wagon et vice-versa. En outre, l'interfaçage entre compagnies ferroviaires est une inépuisable source d'attentes et de retards. Le besoin de planification du

trafic ferroviaire est peu compatible avec le fonctionnement d'un système économique axé sur le «flux tendu».

Le ferroulage présente certains avantages organisationnels, car chaque chauffeur suit la marchandise chargée dans son camion. Cela accroît la fiabilité et permet une plus grande souplesse en cas d'imprévu. En revanche, les problèmes pratiques sont nombreux.

La hauteur cumulée du wagon ordinaire de ferroulage et du camion dépasse très souvent les gabarits ordinaires des tunnels et des ponts.

Le temps de chargement est trop long, car les camions montent à la file indienne sur le train, depuis l'arrière de la rame. Cette lenteur hypothèque l'intérêt du ferroulage sur les faibles distances. De plus, il n'est pas possible d'intercaler des arrêts intermédiaires sans décharger tout le train.

Le faible volume du trafic justifie un horaire peu fourni, ce qui accroît encore les temps d'attentes.

Cet ensemble de difficultés techniques et organisationnelles nuit au transfert de la route au rail. En dépit des raisonnements économiques basés sur le prix, l'importante subvention versée par la Confédération ne suffit pas à inverser la tendance.

Consciente de ces problèmes, l'Association Transport et Environnement (ATE) propose

d'imiter le projet franco-italien de ferroulage par le tunnel du Fréjus au moyen d'une innovation technique mise au point par le constructeur alsacien Modalohr. Ses wagons à roues ordinaires sont équipés dans leur partie centrale d'une plate-forme surbaissée qui pivote latéralement lors du chargement (voir l'illustration ci-dessous). Cette solution présente des avantages décisifs.

Le chargement en épis permet à tous les camions de monter simultanément avec un gain de temps considérable.

Il est possible de décharger un camion lors d'un arrêt intermédiaire.

L'infrastructure du terminal est très simple: il suffit d'une surface goudronnée de part et d'autre de la voie, et de vérins qui actionnent le pivotement de la plate-forme.

Comme la plate-forme est très basse, 85 % des camions en circulation en Europe peuvent

être chargés pour des trajets sur les lignes ferroviaires existantes.

Séduite par cette idée révolutionnaire, l'ATE a commandé une étude de faisabilité. Il en ressort qu'il serait possible de transporter ainsi 400 000 poids lourds par an sur la ligne existante du Gothard à une cadence soutenue entre les cantons de Uri et du Tessin. Vu le faible temps de transbordement et l'absence de frontière nationale, le ferroulage deviendrait attrayant.

Selon l'ATE, cette solution est moins coûteuse que la subvention qui est versée actuellement pour le ferroulage. Le temps de construction est de deux ans. L'ATE propose donc d'introduire immédiatement ce système, avant même l'achèvement des NLFA. *rn*

Informations: www.ate.ch;
www.modalohr.com;
www.sncf.com/fret/;
www.hupac.ch

