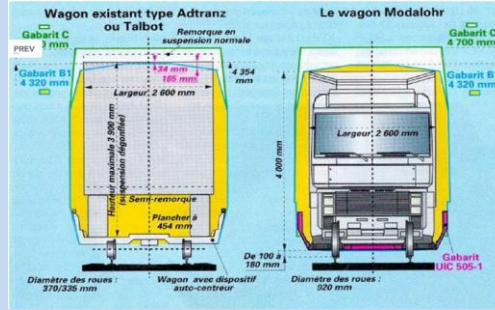


Le **ferrotage** ou transport « combiné accompagné » consiste à placer des camions complets en silhouette routière sur un train. Le concept permet de charger tracteur et semi-remorque ou camion remorque sans avoir à les désolidariser. Le chauffeur accompagne son camion tout au long du trajet, installé dans une voiture de voyageur intégrée au train. C'est une forme de transport combiné différente du transport combiné ordinaire, il est dit non accompagné parce qu'il ne transporte ni le chauffeur, ni le véhicule moteur. Le concept Modalhor prévu pour embarquer tracteurs et remorques séparés, devient un transport de remorques seules (non accompagné).

Objectif des routes roulantes : utiliser les infrastructures ferroviaires pour permettre aux camions le franchissement d'obstacles naturels. Les premières routes roulantes ont été mises en place dans les années 1960 pour traverser les Alpes. Sous la Manche, Eurotunnel est un autre modèle de référence. Cet exemple Français est la route roulante la plus chargée du monde, elle permet de charger des camions sur des wagons normaux grâce au gabarit adapté du tunnel prévu lors de sa construction. Ce type est le modèle le plus abouti. De nouvelles applications pourraient voir le jour concernant, le transit des camions transportant les matières dangereuses et traversant des zones urbanisées. Une autre possibilité existe pendant le temps de repos des chauffeurs qui permet de ne pas immobiliser le camion et de le faire avancer grâce à la route roulante. Dans tous les cas la contrainte du gabarit impose l'utilisation soit, du wagon Modalhor, tracteurs et remorques sont séparés et demande une gare spéciale, soit le wagon Talbot ou Greenbrier à petites roues l'ensemble restant attelé, pas de gare spécifique au transbordement.



Le gabarit est un élément déterminant sur notre territoire, s'il protège le trafic SnCF de la concurrence, il empêche en même temps le fret ferroviaire de se développer. Alors que le modèle Modalhor, wagons à roues standards et plancher surbaissé, peut s'accommoder de gabarits dits GB1 pour embarquer des camions de 4.05 mètres de hauteur. Il est assez incompréhensible que pour faire rouler des TGV, les nouvelles lignes LGV soient ouvertes au gabarit C, supérieur au GB1 et que pour la modernisation des lignes de fret le gabarit GB1 soit l'objectif de RFF.



Le transport combiné accompagné est une solution qui permet à tout transporteur, quelle que soit sa taille, d'emprunter le service sans avoir à reconfigurer son activité. C'est une option pédagogique intéressante pour faire ensuite évoluer l'exploitation vers des systèmes non accompagnés disposant de bases d'entreprise distantes. Ce dispositif de route roulante permet en outre d'utiliser le service soit de manière occasionnelle, soit de manière régulière. En Europe, les choix ont majoritairement porté vers une route roulante : la ROLA, qui utilise des installations d'embarquement simplifiées pour charger au défilé des rames de wagons à petites roues. Ce système ferroviaire n'a soulevé aucune objection pour sa mise en œuvre dans les administrations ferroviaires qui l'ont adopté. Il semblerait qu'en France nous ne disposions pas des ressources pour le mettre en œuvre. C'est ainsi se priver d'une valorisation intéressante du réseau ferré.

