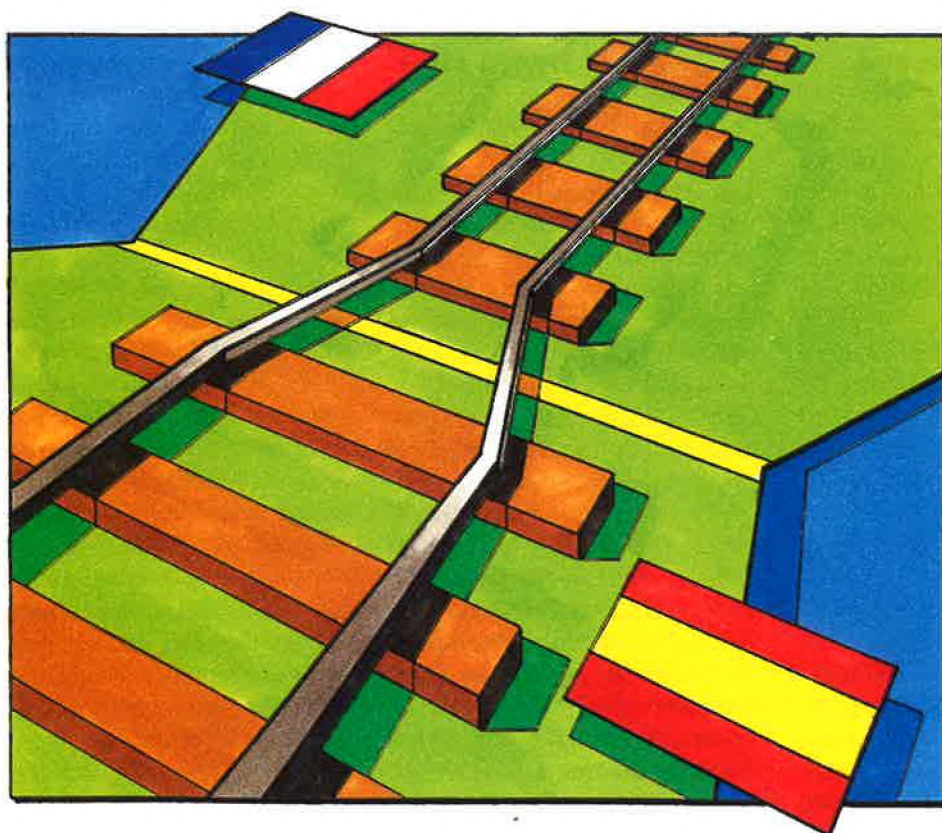


¡Viva España!

L'Espagne et le Portugal font tous deux partie de l'Union Européenne. Mais leurs voies - de chemin de fer s'entend - sont incompatibles avec celles des autres pays européens, même pris dans un sens large du terme. Résultat: le transport ferroviaire de marchandises en direction ou en provenance de la Péninsule Ibérique pose problème. Pour les résoudre, les différentes sociétés de chemin de fer concernées viennent de mettre sur pied une nouvelle structure, l'UFFI.

Lorsqu'un convoi franchit les Pyrénées, il est confronté à un problème: l'écartement des voies est supérieur à ce qu'il est dans le reste de l'Europe, Grande-Bretagne comprise. A l'Ouest, dans les

ville d'Hendaye et d'Irun, comme à l'Est (à Cerbère et à Port-Bou) des Pyrénées, il a fallu imaginer des solutions qui permettent aux marchandises de franchir la frontière franco-espagnole.



Wagon-wagon

La première, la plus simple, est celle du transbordement des marchandises. D'un côté du quai, des voies "françaises"; de l'autre, des voies espagnoles. Et l'on transborde d'un train à l'autre. Une solution qui n'est pas toujours satisfaisante: ce transbordement doit s'effectuer à ciel ouvert, ce qui pose quelques problèmes de "confort" pour nombre de marchandises. De plus, la RENFE (les chemins de fer espagnols) ne dispose pas toujours des mêmes types de wagons. Pour les tubes ou les bois en grume, on passe ainsi parfois d'un wagon "européen" à deux ou trois "espagnols".

Le trafic du sud vers le nord est plus faible que du nord vers le sud. Dès lors, la RENFE est contrainte d'organiser des flux de wagons vides en direction de la frontière d'où des problèmes de délais et d'augmentation de coût. Pour contourner ces difficultés, le développement technologique aidant, on a imaginé une deuxième solution. A Hendaye et à Port-Bou, des rames pénètrent dans de gigantesques ateliers. On soulève alors près de 120 mètres de wagons non découplés pour enlever les essieux d'un type et les remplacer par ceux qui sont adaptés à la seconde partie du trajet. Une technique très impressionnante aux yeux de tous ceux qui l'ont observée. Très pratique aussi: on l'applique aux marchandises en palettes, à certains produits chimiques, aux pièces automobiles, à certaines céréales ➤

et à quelques types de wagons porte-autos, pour autant qu'il s'agisse d'un wagon apte au changement d'essieu.

Fer-Camion

Mais, comme le précise Raymond Deprez, chef de marché "relations internationales" de B-Cargo, "cette solution ne peut pas s'appliquer dans tous les cas. Une nouvelle solution a donc été mise en oeuvre côté ouest, à Hendaye. La SNCF y a construit une plate-forme. On peut y transborder, à couvert, des marchandises des wagons vers des camions. Ce meilleur confort se double d'une possibilité de stockage des marchandises. Et lorsqu'un train arrive à Hendaye avant dix heures du matin, il suffit d'en aviser les transporteurs routiers à l'avance pour qu'une usine située dans le Nord de l'Espagne puisse encore recevoir livraison dans la journée. Un transbordement de wagon à wagon nécessiterait quatre jours supplémentaires. Cela nous permet aussi de réaliser des transports de "porte à porte", car certains destinataires ne sont pas embranchés ou sont mal desservis. De plus, le stockage en frontière permet d'effectuer des livraisons à la demande du destinataire".

"Voilà pour la côte ouest, et donc pour des destinations comme les Asturies ou le Pays Basque. Côté méditerranéen, la même infrastructure n'a pas été développée. Pour de simples raisons de place: la bande de terre qui sépare la montagne de la mer est très étroite et n'a pas permis de construire les infrastructures nécessaires. La seule possibilité - à la frontière - est le transbordement wagon-wagon. Pour le fer-camion, il faut s'arrêter avant, dans des plates-formes privées, à Perpignan ou au Boulou. Barcelone n'est plus

alors qu'à 150 kilomètres par la route et desservie le même jour".

Avantages

"Les avantages du système fer-camion sont évidents: rapidité, flexibilité, just-in-time. Par là-même, nous apportons un service supplémentaire au client de notre client (livraison à la carte). Cette troisième possibilité est actuellement la plus utilisée car nombre de destinataires ne sont pas embranchés au réseau. Eviter un second transbordement permet donc de réduire les coûts. Les diverses possibilités dont nous disposons nous permettent de proposer les solutions les mieux adaptées aux problèmes de nos clients. Ainsi, Sidmar envoie des trains complets en direction de Saragosse. Comme General Motors est embranché, le transbordement wagon-wagon ne pose pas de problème. Dans le cas d'un wagon isolé, il vaut mieux avoir recours au transbordement wagon-camion".

Et pour le Portugal alors? Raymond Deprez poursuit: "Nous devons franchir de longues distances à travers l'Espagne avant de pénétrer au Portugal et nous subissons la concurrence du transport maritime qui a l'avantage d'être en ligne directe. De plus, quelques problèmes techniques se posent comme les limites de charge des lignes ou les échanges de wagons entre la RENFE et les CP, les chemins de fer portugais. Ici, c'est le transport combiné qui fonctionne le mieux. Mais malgré la récession actuelle, nous avons de grands projets: différents opérateurs sont en train de se consulter pour relancer le trafic grâce à des trains complets constitués de produits spécifiques, ce qui nous permettrait de récupérer une partie du trafic maritime".

Les changements que connaît la

SNCF se marquent également chez B-Cargo. Comme le souligne Raymond Deprez, "il est fini le temps où nous n'étions que des tractionnaires, où nous prenions des marchandises dans une gare pour les déposer dans une autre. Le client veut un service complet: nous devons nous charger de tous les détails et il ne veut payer qu'un seul prix global. A nous de régler tous les problèmes intermédiaires et d'informer précisément le client ou son destinataire sur l'endroit précis où se trouve la marchandise en temps réel. En ce qui concerne le transport maritime par contre, on ne retrouve la trace d'un conteneur dans le chargement d'un navire qu'à son arrivée, peu précise dans le temps".

"Vous vous rendez bien compte, conclut Raymond Deprez, que la mise en oeuvre de ces multiples solutions nécessite - quelle que soit d'ailleurs celle qu'on utilise - une programmation serrée. Pour réaliser cet objectif, pour que le dialogue entre les réseaux ferroviaires soit encore plus performant, une nouvelle cellule a été créée, l'Unité Fret Franco-Espagnole (UFFI). Elle va permettre de développer la collaboration entre les réseaux français, espagnol et portugais et d'accroître les échanges ferroviaires entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe. Elle est d'ores et déjà opérationnelle en gare d'Irun". Mais cela, c'est de la cuisine interne. L'important, c'est la constante amélioration des services proposés par les chemins de fer. Et comme Glaverbel l'affirme elle-même, dans ses échanges avec l'Espagne, elle est proche de la qualité totale. En changeant leurs techniques de transport, les chemins de fer ont fortement réduit le volume avarié. C'est tout profit pour Glaverbel et pour son client espagnol. ■