

Perspectives technologiques des wagons de fret

Le fret est l'une des composantes ferroviaires indispensable pour justifier le chemin de fer. Cependant, malgré des essais de mises en avant, cette activité fret n'est pas porteuse dans le discours politique. Pourtant des produits de pointe ont été exploités en France. Ils visaient à donner une feuille de route au renouveau du fret ferroviaire. Pour exister, il a toujours été mis en avant des produits prestigieux comme des trains de fret roulant à 200 km/h ou encore des services techniques comme Chrono Froid et maintenant, l'autoroute ferroviaire ou encore le projet Carex prévu pour transporter du fret en TGV. Ces images porteuses n'ont jamais pu ouvrir un espace de communication réussissant à capter l'attention ni du grand public, ni des chargeurs. Le fret hélas, ne vote pas...et c'est bien pour cela que toutes les attentions sont apportées aux autres activités ferroviaires utilisées directement par l'utilisateur électeur. Cette évidence peut expliquer pourquoi, le TGV et les TER ont une priorité forte dans tous les secteurs ferroviaires ou des investissements peuvent porter avantageusement ces images. Hélas toutes ces décisions n'ont pas apporté au fret d'avantages induits. L'exemple le plus flagrant se retrouve dans le gabarit ferroviaire qui est si contraint, qu'il bride les évolutions de productivités majeures du fret ferroviaire.



Les politiques actuelles manquent d'ambition car contrairement au mode routier qui évolue sans cesse, les normes en poids et dimensions restent figées pour les wagons. Les contraintes de gabarit sont décelables en regardant simplement les formes ou contours des wagons. Les charges à l'essieu figées à 22.5 tonnes pour un poids total en charge des wagons à 90 tonnes restreignent la circulation aux lignes acceptant cette charge. Les attelages restent manuels et donc ne peuvent se renforcer pour accroître les charges et les longueurs des trains. A cette situation figée, la rénovation des vieux matériels serait une première réponse. Pour les constructions neuves de wagons de nouveaux matériaux dont l'aluminium, sont introduits dans les structures afin de gagner un peu de poids mort et donc de charge utile. Concernant la sécurité, des recherches palliatives permettent par exemple, d'intervenir sur la propagation de l'onde de freinage afin de sécuriser des techniques du 19^o siècle.

Cette ambition limitée ne permet pas d'envisager à court terme une augmentation des performances en transports ferroviaires. Cette recherche indispensable de productivité doit à l'évidence tirer des enseignements de pratiques qui ont permis à d'autres pays, de rendre le chemin de fer incontournable sur des transports massifiés. Les Etats Unis et la Russie en sont des modèles aboutis. Par une observation réaliste, ces réseaux ont bien compris qu'il existe une frontière entre le fret et les autres activités ferroviaires. En Europe également les limites de compatibilité entre fret et passagers sont criantes dès lors qu'il s'agit de construire des infrastructures mixtes. Il devient donc indispensable de lancer une réflexion sur la nécessité d'un vrai réseau fret qui serait capable d'accepter des trains lourds et longs avec l'ouverture d'un gabarit généreux. Cette réflexion est tout aussi pertinente que celle qui a présidé à la construction d'un réseau LGV.



D'autres voies de recherches existent. En particulier des études tendent à valider le concept de plateformes de wagons standard pouvant à la demande recevoir une superstructure adaptée à la demande. Cette superstructure étant un module aussi aisé de manipulation qu'un simple conteneur. Ce concept vise à standardiser la plateforme ferroviaire et à repousser ses limites d'utilisations. Cette polyvalence accroît très fortement les kilométrages et temps d'utilisation.

