

Le gouvernement veut relancer les autoroutes ferroviaires

A pleine charge, la nouvelle liaison entre Calais et Orbassano, près de Turin en Italie, permettra de transférer 31.000 camions de la route vers le rail chaque année.



Les pouvoirs publics s'efforcent de rattraper le retard pris dans le développement des autoroutes ferroviaires, annoncées depuis une décennie comme une arme de reconquête du rail face aux camions pour le transport de marchandises. La ministre des Transports Elizabeth Borne et Guillaume Pepy, le patron de la SNCF, ont inauguré mardi à Calais le lancement d'une nouvelle ligne entre le port de la ville et Orbassano, dans la banlieue de Turin. Longue de 1.150 kilomètres, elle assure pour l'instant cinq allers et retours par semaine. Cette fréquence doit passer à deux allers et retour quotidien à partir de septembre 2019, le calendrier initial ayant pris du retard en raison des grèves du printemps dernier. Avec une capacité de 40 remorques par train, cela permettra à cette échéance le transfert de 31.000 camions de la route vers le rail, soit une économie de 37.200 tonnes de CO2.

Hub logistique

C'est la quatrième ligne de ferroutage en France, la deuxième à Calais. VIIA, l'opérateur chargé de la commercialisation des autoroutes ferroviaires au sein du pôle logistique de la SNCF, avait mis en service la première entre Calais et Le Boulou, à la frontière franco-espagnole, en mars 2016. Elle fut interrompue moins de cinq mois plus tard en raison des dégradations commises sur les trains par les migrants cherchant à rejoindre l'Angleterre.

Après la pose de clôtures le long des voies ferrées, VIIA a relancé l'exploitation de cette ligne en février 2017. Elle a transporté plus de 6.500 unités l'année dernière avec un taux de remplissage de 70 %. Pour Natacha Bouchart, maire de Calais, cette deuxième ligne conforte ce port comme « *un véritable hub logistique en plein développement* ».

Des sillons réservés

Une autre, en partenariat avec les chemins de fer luxembourgeois, relie depuis 2007 Bettembourg -au Luxembourg- au Boulou (1.045 km de trajet), avec trois allers et retours par jour. L'année dernière, les trois lignes existantes ont transporté 106.747 unités (semi-remorques, caisses mobiles ou conteneurs), l'équivalent d'une file de dix kilomètres de camions chaque jour pour une économie de 75.000 tonnes d'émission de CO2. Dans 90 % des cas, les trains affichent moins de deux heures de retard, un score de ponctualité jugé élevé dans l'univers du fret ferroviaire. De fait, ils bénéficient de créneaux de circulation sur le réseau réservés.

« *Cette nouvelle ligne permet de constituer un véritable réseau d'autoroute ferroviaire, qui va se développer* », a déclaré Guillaume Pepy. Il a rappelé que la SNCF a investi pour cette ligne 40 millions d'euros dans les wagons. Le fonctionnement a également été optimisé. Le système de transbordement créé par l'équipementier Lohr ne nécessite plus de grues, car le train pivote sur lui-même pour faciliter le chargement et le déchargement des semi-remorques, ce qui limite la rupture de charge et ne nécessite pas de matériel spécifique pour les transporteurs.

Le patron de la SNCF a aussi annoncé que la ligne Calais-Le Boulou ferait un arrêt à Mâcon à partir de décembre prochain. Calais-Mâcon devrait devenir une 5e ligne à terme. Par ailleurs, VIIA étudie la création d'une autre autoroute ferroviaire entre Paris et Barcelone. « *Nous pouvons conquérir entre 12 et 15 % des volumes routiers sur un axe donné* », a indiqué son président Thierry Le Guilloux.