

Ferroutage : Calais-Turin inaugurée cet après-midi



Le ferroutage permet le transport de semi-remorques, sans tracteur ni chauffeur.

Après Calais-Le Boulou, Calais-Turin Orbassano est la seconde autoroute ferroviaire à faire halte à Calais avant la Grande-Bretagne. Elle sera inaugurée cet après-midi.

Au train où va le prix du gasoil, le ferroutage a tout pour gagner toujours plus de part de marché dans le domaine de la logistique. Dans le Calaisis, c'est Eurotunnel qui a ouvert la voie dès 1994, en faisant faire par navettes ferroviaires à des poids lourds les cinquante kilomètres qui nous séparent de la Grande-Bretagne.

Sous l'égide de Viia, qui dépend d'une filiale de la SNCF, les marchandises peuvent désormais parcourir de bien plus longues distances sur rails, toujours en semi-remorque mais sans tracteur ni chauffeur. Le réseau ferré utilisé est le réseau ordinaire. Viia n'a pas choisi Calais au hasard pour implanter son terminal. L'autre nom de la ligne Calais-Le Boulou (à la frontière avec l'Espagne) est Viia Britannica. Le service vise à capter les échanges entre l'Espagne et la Grande-Bretagne. Le terminal de Viia, au port de Calais, sert de pivot entre la voie ferrée et les ferries de P&O vers Douvres. La compagnie maritime est présentée comme partenaire de Viia sur son site internet. Lancée en mars 2016, la ligne Calais-Le Boulou a été suspendue entre juillet 2016 et février 2017. L'opérateur avait invoqué « de trop nombreuses dégradations à bord des semi-remorques ». Des mesures de sécurité et de sûreté avaient été prises avant de relancer la ligne.

Dès ce mardi, Viia commercialise un second trajet incluant son terminal de Calais, cette fois vers l'Italie, précisément Orbassano, près de Turin. Ce nouvel itinéraire de ferroutage se substitue à un équivalent de 1 069 kilomètres sur route. Il relie Calais à l'Italie en 18 heures. Pour l'heure, cinq allers-retours par semaine seront effectués ; contre deux allers-retours par jour, six fois par semaine, entre Calais et Le Boulou.

DES REVERS

L'inauguration de cette autoroute ferroviaire, qui crée de l'activité économique mais pas d'emplois, sera inaugurée cet après-midi par la ministre des Transports et le président de la SNCF. Du côté des riverains de la voie mère, ce n'est pas vraiment une fête car la montée en puissance du ferroutage va intensifier le trafic près de leur maison. Curieusement, les aménagements dus pour minimiser les nuisances ne sont encore qu'en discussion, et la voie de contournement par l'est peine à sortir de l'oubli du conseil régional. De quoi accrédi-ter l'hypothèse du « test » que suggère Jean-Benoît Probst, président de l'association des Riverains de la Voie Mère.

Qu'est ce que le ferroutage ?

Les autoroutes ferroviaires, dites aussi ferroutage, sont des services de fret ferroviaire acheminant, sur les lignes existantes du réseau ferré, des ensembles routiers ou des semi-remorques en utilisant des wagons spécialisés. S'il peut se montrer complémentaire d'autres moyens, notamment du transport en conteneurs maritimes, le ferroutage peut aussi entrer en concurrence avec le transport routier de marchandises.

En 2011, le Livre Blanc sur le transport de la Commission Européenne a fixé un objectif de report modal de 30% de la route vers des modes de transports durables pour les longues distances (plus de 300 km). L'autoroute ferroviaire dont un terminal à Calais sert cet objectif.

En 2009, la loi Grenelle de l'Environnement a prévu la constitution d'un réseau interconnecté d'autoroutes ferroviaires en France. La loi du 7 août 2015, relative à la transition énergétique pour la croissance verte, a promu à son tour le report modal.

Le ferroutage vise à réduire les encombrements sur les routes, et améliorer la sécurité routière. Il réduit la pollution. Cependant, le transport par route demeure deux fois plus rapide.

Les riverains de la voie mère, premiers concernés



Jean-Benoît Probst (au premier plan) est président de Riverains de la Voie Mère.

L'enthousiasme levé aujourd'hui par ce nouvel outil de développement économique ne fait pas oublier les nuisances que vont subir les riverains de la voie mère, empruntée pour le ferroutage. L'association des Riverains de la Voie Mère bataille depuis plusieurs mois pour que la modernisation de la voie mère, initiée par SNCF Réseaux à la demande de la Région Hauts-de-France, prenne un maximum de précautions techniques pour minimiser les gênes. Aux murs anti-bruit, tapis anti-vibratiles et fenêtres insonorisées proposés par SNCF Réseaux, les riverains ont ajouté leurs propres propositions, notamment un contournement de la rue Duguay Trouin par les terrains d'Umicore et Tioxide.

« Cet itinéraire alternatif serait une avancée car la rue Duguay Trouin est la plus impactée par les nuisances. Mais cela ne doit pas faire oublier ce que subissent les riverains du technicentre et les habitants des Fontinettes qui, eux, sont en plus concernés par le trafic voyageurs » commente Jean-Benoît Probst, président des Riverains de la Voie Mère. Pour être mieux armée dans les négociations avec SNCF Réseaux, l'association va faire réaliser trois relevés de nuisances le long de la voie mère : *« Les devis sont rentrés. C'est un budget de 4 000 euros dont l'association ne dispose pas. Nous attendons le retour de notre demande de subvention à la municipalité »*, sachant que la municipalité a affiché à plusieurs reprises son soutien aux riverains et que Claude Demassieux, influent conseiller du maire, est membre de l'association.

Cela dit, Jean-Benoît Probst voit comme un paradoxe dans l'inauguration de la ligne de fret ferroviaire : *« Le ferroutage est une bonne initiative et on ne peut pas être contre le développement économique. Mais on vient inaugurer cette ligne en grande pompe alors qu'elle manque clairement d'ambition. Ce qui aurait témoigné d'ambition, c'est de poursuivre le projet de contournement par l'est, certainement pas de moderniser la voie mère. De plus, on met ces lignes en service, alors que nous n'en sommes qu'à la concertation sur la modernisation de la voie mère. Ça donne l'impression que c'est un test, et que la SNCF elle-même n'y croit pas beaucoup. On tente le ferroutage comme on a tenté GEFCO il y a quelques années, ce qui s'est traduit par des convois beaucoup trop lourds sur une voie qui n'était pas adaptée. »*