

TRANSPORT

# UNE VOLONTÉ DE FER

L'autoroute ferroviaire Calais-Turin Orbassano a été inaugurée ce mardi.

Environ cinq minutes suffisent pour charger une semi-remorque standard sur un wagon de ferroutage. La démonstration en a été faite hier à la ministre des transports Elisabeth Borne, venue inaugurer la ligne Calais-Turin Orbassano, qui vient s'ajouter à la ligne Calais-Le Boulou, la plus longue autoroute ferroviaire d'Europe.

Sans grue ni engin de manutention, la semi-remorque est amenée par un tracteur qui franchit le wagon déporté en épi le temps de la manœuvre. Il est possible de charger plusieurs wagons en même temps. Un seul intervenant suffit par semi-remorque qui voyagera sans tracteur ni chauffeur. Selon l'opérateur Viia, un train de ferroutage revient à extraire de la route un convoi de dix kilomètres de poids lourds. Moins d'émissions polluantes, moins de camions sur les routes donc davantage de sécurité, le ferroutage a tout pour plaire. Même s'il est encore méconnu, estime Guillaume Pégy, le président du directoire de la SNCF, le ferroutage est « encore une

1,2

En tonnes, la part de CO2 qui ne sera pas rejetée dans l'atmosphère pour chaque trajet Calais-Turin réalisé par ferroutage, selon Viia.

*goutte d'eau dans le trafic de marchandises, certes, mais une goutte d'eau qui grossit tous les jours, car nous sommes en train de constituer un réseau.(...)* L'intérêt de mettre des semi-remorques sur des trains, c'est de créer un vrai réseau de transport écologique des marchandises. Et on le fait sur les lignes existantes. La difficulté, c'est que beaucoup de nos lignes sont saturées, notamment avec les trains régionaux. Ce n'est pas facile de trouver des horaires et c'est pour cela que ces trains-là circulent surtout la nuit.

DE LA PLACE POUR LE FRET

Un enthousiasme pour le ferroutage évidemment partagé par la ministre, selon qui « le terminal de



La ministre des Transports Elisabeth Borne (au centre) a inauguré la ligne avec notamment Natacha Bouchart et Guillaume Pégy, président de la SNCF.

ferroutage au port de Calais renforce la position maritime de la France dans l'Europe.» Malgré ses qualités, et bien qu'appelé à se développer depuis la loi Grenelle de l'Environnement en 2009, le fret ferroviaire a perdu des parts de marché en vingt ans et le réseau animé par Viia ne compte encore que quatre lignes : « La structure du réseau ferré en France, en étoile, n'est pas facile pour le ferroutage, et sur les voies le fret est en concurrence avec le transport de voyageurs. Il faut permettre à des trains de fret de circuler en journée, leur donner des priorités pour circuler. Ce sont des choix politiques à faire pour avoir des sillons

de fret ferroviaire de qualité.» Parmi les invités figurait une déléguée de la CFDT port. Le délégué syndical Christophe Fontaine se réjouit du développement du ferroutage à Calais, « dans la mesure où cela représente de l'activité pour le port, donc de l'emploi, notre première préoccupation. Ceci ne doit pas nous faire oublier que nous avons failli ne pas avoir le ferroutage, et que l'activité du port n'a pas encore retrouvé son niveau d'avant la crise.» Une remorque ferroutée jusqu'à Turin, c'est 1,2 tonne de CO2 en moins dans l'air, promet l'opérateur Viia. L'objectif est de faire cir-

culer dix trains par semaine sur cette deuxième autoroute ferroviaire depuis Calais. Entre Calais et Le Boulou, ce sont deux allers-retours par jour, six fois par semaine, qui sont assurés. Ce n'est qu'un début, à en croire Elisabeth Borne, « car d'ici 2030, le besoin de transport en énergie verte va augmenter de 30% ». En tant que premier port roulier de France, faisant transiter deux millions d'unités de marchandise par an, rappelle le président de la SEPD Jean-Marc Puisseuseau, le port de Calais devrait pouvoir en prendre sa part. ■ GREGORY FAUCQUEZ

FOCUS

## Une dérogation pour CargoBeamer

Outre la modernisation controversée de la voie mère, le maire a attiré l'attention de la ministre des transports sur le projet CargoBeamer. En gestation depuis plusieurs années, porté par une entreprise allemande du même nom, CargoBeamer est aussi un service de ferroutage. Il consiste dans le transbordement automatisé de semi-remorques sur des trains. Natacha Bouchart a demandé à la ministre d'intervenir en faveur d'une dérogation à une règle européenne à laquelle est soumise CargoBeamer, à savoir que les aides publiques sur un tel projet ne peuvent pas dépasser 10%. Sur suggestion de CargoBeamer, le maire espère que cette barrière pourra être rehaussée. Le budget avancé par CargoBeamer pour son installation sur la zone de la Turquerie est de 70 millions. La Région Hauts-de-France participe pour 2 millions d'euros et l'Etat avait promis 3 millions inscrits au contrat de territoire. Natacha Bouchart espère un effort plus marqué, ce qui implique que l'Europe l'autorise. ■

## Du nouveau pour la voie mère ?

À plusieurs occasions, y compris pendant les allocutions officielles de l'inauguration, le maire de Calais a attiré l'attention de la ministre des transports sur les conséquences de la montée en puissance du ferroutage sur le quotidien des riverains de la voie mère. Si Elisabeth Borne ne s'est pas exprimée publiquement sur le sujet de la voie mère, Natacha Bouchart estime avoir été entendue mais aussi disposer d'arguments nécessaires pour conduire SNCF Réseau à revoir sa copie. « La modernisation de la voie mère proposée par SNCF Réseau n'est

pas acceptable en l'état » répète Natacha Bouchart. Comme l'association des Riverains de la Voie Mère, le maire pousse en faveur d'un tracé alternatif. Le tracé actuel va beaucoup pénaliser les habitants de la rue Duguay-Trouin quand les trains circuleront, comme c'est prévu, au rythme de quinze allers-retours par jour. Le tracé alternatif suggère d'emprunter une partie de voie désaffectée vers Umicore et Tioxide, « sachant qu'une partie de voie sera à créer, précise le maire. Nous avons demandé que cette création de voie soit chiffrée. »

La modernisation de la voie mère va coûter 52 millions d'euros, dont 10 millions à la Région. Le contournement par l'est, tout juste repêché des oubliettes par la Région Hauts-de-France, ne coûterait, lui, que le triple, sachant que ce contournement n'engendrerait pas les nuisances de la voie mère. « Mais, au mieux, ce contournement ne se fera pas avant quinze ou vingt ans, rappelle Natacha Bouchart. Le président Xavier Bertrand et le vice-président aux transports Franck Dhersin sont d'accord pour envisager ce contournement par l'est. Les études vont donc être relancées. » ■