

# L'Etat veut relancer les autoroutes ferroviaires

- 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.
- Elle assure pour l'instant cinq allers-retours par semaine.

## TRANSPORT

Nicole Buyse  
— Correspondante à Lille

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, Elisabeth 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 retours quotidiens 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 CO<sub>2</sub>.

### Hub logistique

C'est la quatrième ligne de ferroutage en France, la deuxième à Calais. VIA, 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, VIA 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 ». Une autre, en partena-

### Des alternatives au transport routier



« LES ÉCHOS » / SOURCE : MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS

riat 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 10 kilomètres de camions chaque jour pour une économie de 75.000 tonnes d'émission de CO<sub>2</sub>. Dans 90 % des cas, les trains affichent moins de deux heures de retard, un score de ponctualité jugé élevé dans l'uni-

vers du fret ferroviaire. De fait, il bénéficie 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-re-

morques, 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 cinquième ligne à terme. Par ailleurs, VIA 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. ■

## Le maritime se pose en alternative au tout-camion

Si les autoroutes de la mer sur longue distance peinent à trouver leur modèle économique, des offres compétitives face au transport routier apparaissent sur les lignes intra-européennes.

Antoine Boudet  
@Aboudet

Fêtant ses dix ans en novembre 2017, le port de Tanger se félicitait alors du lancement début octobre par CMA CGM du service Morocco Express desservant le port de Marseille. Quelques mois plus tard, le quatrième armateur mondial l'a arrêté dans la plus grande discrétion, sans commentaires.

A en croire un bon connaisseur du dossier, la ligne n'a pas généré suffisamment de recettes pour couvrir les coûts d'exploitation élevés des navires rouliers, dits RoRo pour « roll-on, roll-off » dans le jargon des professionnels, conçus spécifiquement pour embarquer des remorques de poids lourds. Cette ligne n'était pas à proprement parler une de ces « autoroutes de la mer », lesquelles sont financées



Le terminal roulier du port de Nantes Saint-Nazaire.

par le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Mais en jetant l'éponge, à l'instar de Louis Dreyfus Armateurs (LDA) en 2014 sur l'axe Montoir-de-Bretagne-Gijón en Espagne (un service repris depuis par l'espagnol Suardiaz mais vers Vigo), CMA CGM a une nouvelle fois montré les limites d'un modèle économique qui peine

à trouver son équilibre. En revanche, l'armateur marseillais développe une stratégie ambitieuse sur ce qu'il est convenu d'appeler le « short sea », à savoir les routes maritimes courte distance, notamment en Europe.

En témoigne l'acquisition, finalisée fin octobre, du finlandais Containerships, entreprise de

transport par conteneurs et de logistique. Elle complète le dispositif constitué avec l'allemand OPDR, acquis en 2014, et récemment fusionné avec MacAndrews, filiale britannique de CMA CGM.

### Enjeu économique

« Notre stratégie est de constituer un réseau qui maille complètement le marché européen depuis la Baltique jusqu'à l'est de la Méditerranée et la mer Noire », commente Guillaume Lathelize, directeur central groupe lignes courtes. Ce qui permet à l'armateur marseillais, poursuit le dirigeant, « de proposer des offres compétitives face au transport routier, tant en termes de temps de transit que de flexibilité, de fréquence de départ et de coût », et de favoriser ainsi le report modal de la route sur la mer. 75 % des volumes transportés dans la zone Nord Europe le sont. Un enjeu environnemental bien sûr, mais économique aussi. Le transport maritime intrarégional connaît en effet des rythmes de croissance beaucoup plus élevés que les marchés intercontinentaux, et s'avère encore plus prometteur pour peu que s'intensifie encore le report des volumes transportés par des camions sur les bateaux. ■