

Les autoroutes ferroviaires de demain passent par la région

Publié le 23/09/2013 Par CLAIRE LEFEBVRE

Deux nouvelles autoroutes ferroviaires, Lille - Bayonne et Calais - Le Boulou, permettant de transporter des poids lourds sur des rails dédiés, seront inaugurées en 2015 et 2016. Le ministre des Transports l'a annoncé la semaine dernière, en lançant les chantiers nécessaires. Quels sont les enjeux pour la région, où les camions transportant les marchandises font partie depuis longtemps du paysage ?



L'INTERVIEW DE FREDERIC CUVILLIER

1. Pourquoi ces axes passent-ils par la région ?

L'autoroute ferroviaire Atlantique de Lille (terminal à Dourges) à Bayonne (Tarnos dans les Landes) sera mise en service début 2016, celle qui reliera la Côte d'Opale (Calais) à la Côte Vermeille (Le Boulou) début 2015. Elles s'ajouteront aux deux existantes : Luxembourg - Perpignan et l'autoroute ferroviaire alpine. « L'avenir du transport ferroviaire de marchandises passe notamment par les autoroutes ferroviaires et le transport combiné maritime et terrestre », estimait le Premier ministre début juillet. Une volonté traduite par le contrat signé la semaine dernière par le ministre des Transports avec l'opérateur, SCNF Geodis, et l'entreprise alsacienne qui fournira les wagons pour Calais - Le Boulou. Sachant que Frédéric Cuvillier est attentif à ce que ses chevaux de bataille (« Moderniser le réseau ferré existant » et « Développer la stratégie portuaire du gouvernement ») bénéficient à la région, Dunkerque, Calais et Boulogne en tête. Pour la mise au gabarit des axes et terminaux, la Région contribue à l'investissement.

2. Les routes de la région seront-elles vraiment débarrassées des camions ?

Le dispositif permettrait, selon le ministère des Transports, de reporter 85 000 poids lourds par an de la route vers le rail (7 % du trafic). Frédéric Cuvillier insiste sur « la transition écologique » : « Elle passe par le report modal du transport des marchandises, qui devrait réduire les émissions de CO2 d'environ 75 000 tonnes par an. » Prudent, il assure que relancer le fret « ne signifie pas opposer route et rail. Ils sont complémentaires ». Mais pour voir le feroutage monter en puissance, il faudra résoudre le casse-tête de la logistique de trains de 1 000 m (contre 750 aujourd'hui). Entre Lille et Bayonne, jusqu'à 4 allers-retours quotidiens sont prévus. Soit une traversée toutes les six heures pour 480 poids lourds. Sachant qu'au terminal, les camions reprendront la route pour rallier le lieu de leur livraison...

3. Quel intérêt pour le Nord - Pas-de-Calais ?

Patron de SNCF Geodis, Alain Picard, insiste sur « la dimension européenne du transport ferroviaire ». La région, à la croisée des futurs corridors du fret, aura un nouvel atout pour les entreprises de transport d'Europe du Nord, du Royaume-Uni, d'Espagne et les acteurs économiques du grand nord de la France qui pourront diversifier leur logistique. À plus court terme, l'investissement représenté par Lille - Bayonne (400 millions d'euros) pourrait avoir des retombées, étant donné les aménagements nécessaires, autour des infrastructures de Dourges et Calais. « Le dispositif entraînera la création de 500 emplois, dont 75 dédiés à l'exploitation et à la maintenance des wagons », assure le ministère des Transports, en pleine crise économique.

4. Quel impact pour l'usager régional du rail et de la route ?

En conformant les rails aux conteneurs, « c'est l'ensemble des trafics ferroviaires de l'axe Atlantique qui gagneront en performance », assure le ministère. Sur la Côte d'Opale, l'électrification de Calais - Dunkerque est prévue. Côté route, la réduction des poids lourds limitera les pollutions, décongestionnera la circulation, et améliorera la sécurité routière. Pour ne plus avoir un train de retard...

Un atout pour le port de Calais et Eurotunnel

Calais veut devenir une plateforme stratégique de logistique avec son projet Calais premier (1 000 emplois) qui accueillera deux bâtiments logistiques et un terminal de ferroutage de Cargobeamer permettant le transbordement de semi-remorques sur des trains en partance vers toute l'Europe. La nouvelle autoroute ferroviaire complète cette stratégie de développement logistique. Les responsables du port de Calais, qui sera la desserte de l'autoroute Perpignan - Calais, en tirent parti : « Le terminal intermodal verra le jour au cœur des infrastructures portuaires. Il sera dimensionné pour accueillir deux rotations quotidiennes et utilisera une grande partie du réseau ferroviaire portuaire existant », explique Laurent Devulder, directeur de développement et stratégies au port de Calais. Des aménagements seront réalisés pour implanter le terminal.

Le trafic annuel est estimé dans un premier temps, et à raison de deux trains par jour, à 37 000 semi-remorques transportées. « L'objectif étant d'atteindre à terme plus de 55 000 semi-remorques par an en s'appuyant sur les nouvelles capacités d'accueil offertes par le projet Calais Port 2015 », rappelle Laurent Devulder. Une nouvelle activité de manutention et des emplois seront créés.

Eurotunnel s'est aussi exprimé sur la question : « Nous sommes très favorables au projet. D'autant plus qu'enfin une décision a été prise. Dans le cadre de la concession, les États se sont engagés à tout mettre en œuvre pour faciliter l'augmentation du trafic ferroviaire dans le tunnel. Ceci en est une claire application. Eurotunnel est de très loin le leader mondial de l'autoroute ferroviaire. » Eurotunnel rappelle également que « dans le concept d'origine du tunnel, il y a une réserve foncière prévue à cet effet à Fréthun » et qui permettrait de servir de desserte. « Nous avons le terrain. Reste à construire la voie. »

CHLOÉ TISSERAND