

Une autoroute ferroviaire entre Calais et Turin

INAUGURÉE LE MARDI 6 NOVEMBRE PAR LE PDG DE SNCF MOBILITÉS EN PRÉSENCE DE LA MINISTRE CHARGÉE DES TRANSPORTS, CETTE NOUVELLE LIGNE DE FERROUTAGE ENTRE LA FRANCE ET L'ITALIE S'INSCRIT DANS LA VOLONTÉ DU GOUVERNEMENT DE RELANCER CE MODE DE TRANSPORT. UNE BONNE NOUVELLE POUR LE SECTEUR DU FRET, MAIS ÉGALEMENT POUR L'ENVIRONNEMENT.



Deux ans et demi après avoir lancé la nouvelle ligne Calais - Le Boulou, la branche transport et logistique de la SNCF, VIIA, porte désormais à cinq le nombre d'autoroutes qu'elle exploite en créant la liaison Calais-Orbassano (Turin). Longue de 1 150 km, elle permettra de délester la route en transférant vers le rail plus de 30 000 camions par an grâce aux deux terminaux Lohr et au parc de 110 wagons Lohr UIC construits et produits par le constructeur alsacien. « Ce transfert va permettre une économie annuelle de 37 000 t de CO₂ » s'est réjouie Elisabeth Borne sur le port de Calais avant d'ajouter que cette nouvelle liaison de fret constitue un exemple représentatif et très concret de la transition écologique. Mais si la ministre y voit un moment symbolique de la volonté du gouvernement de relancer ce mode de transport, force est de constater que le

chemin est encore long avec seulement 10 % des marchandises transportées aujourd'hui par le rail, dans une France qui transportait 75 % de ses produits par voie ferroviaire dans les années 70 ! Mais ne boudons pas notre plaisir et croyons sur parole Guillaume Pépy lorsqu'il annonce que « c'est une goutte d'eau qui grandit tous les jours car de plus en plus d'entreprises veulent transporter leurs marchandises de façon écologique ». D'autant que la solution technique existe, et elle est française !

LE LOHR RAILWAY SYSTEM

Le Lohr Railway System mis en place sur cette autoroute ferroviaire s'impose progressivement comme la technologie de feroutage de référence pour le report des semi-remorques standard vers le rail. Techniquement, les trains roulants des semi-remorques ne sont pas hissés par une grue sur les wagons, mais chargés

directement sur des wagons surbaissés et équipés de poches pivotantes. Cette technologie a un coût évidemment et VIIA a dû déboursier 40 millions d'euros pour réaliser les deux terminaux et acheter 110 wagons, mais les avantages sont majeurs et nombreux, parmi lesquels on retiendra une rupture de charge minimale et l'absence de modification du matériel routier. « Le mode de chargement horizontal donne l'accès aux rails à tous les semi-remorques. C'est d'autant plus efficace que 5% seulement des semi-remorques en Europe sont compatibles avec les systèmes de transport combiné conventionnels » a argumenté Marie-José Navarre, directrice générale adjointe de Lohr. Le groupe industriel français ayant également réalisé, en coopération avec Mercitalia, chemins de fer Italien, la mise à niveau des 28 systèmes au sud du terminal à Turin livrés en 2003 pour les rendre compatibles avec les wagons Lohr UIC de dernière génération.

UNE OFFRE QUI RENTABILISE LES TERMINAUX EXISTANTS

« Ce projet s'inscrit dans notre stratégie de développement de nouveaux services sur les terminaux de Calais et Orbassano pour améliorer leur rentabilité » a expliqué Thierry Le Guilloux, président de VIIA. A Calais, Viia relie notamment les sites industriels automobiles d'Espagne et du Royaume-Uni, mais assure aussi le transport de fruits et légumes du sud de l'Europe vers le nord. L'offre initiale consistera en trois allers-retours par semaine pour passer à deux allers-retours quotidiens courant 2019. Les compositions de trains seront quant à elles limitées à douze wagons transportant tous types de remorques (frigo, vrac, grande hauteur, matières dangereuses...) et pouvant également transporter des conteneurs seuls à partir de janvier 2019.

C.B.