

Le Ferroutage

En développant les potentiels de développements ferrés, l'émergence du Ferroutage sur le territoire nîmois paraît inéluctable

Une autoroute ferroviaire ou ferroutage est un service de transport combiné entre la route et le rail, permettant à des chargeurs de faire transporter leurs camions sur des wagons spécifiquement conçus à cet effet, pour des trajets de transit. Afin d'inciter les transporteurs routiers à consentir à cette rupture de charge, l'autoroute ferroviaire



utilise un système d'embarquement et de débarquement par roulage, simple et rapide pour l'utilisateur, et offre un cadencement des départs et des arrivées tout au long de la journée. Elle accueille soit le camion entier (semi-remorque et son tracteur, le chauffeur prenant place dans une navette d'accompagnement), soit la semi-remorque non accompagnée, tractée sur le wagon par roulage

Il s'agit d'une formule à la fois souple et fiable pour un client ayant des volumes à traiter ne relevant pas de la compétence du train complet et désirant une relation de porte à porte.

Adopter cette solution, concurrentielle pour des distances supérieures à 500 km, limite l'accidentologie des autoroutes qu'elle désengorge, réduit la production de carbone tout en optimisant le coût salarial du chauffeur.

Particulièrement bien pratiquée en Suisse, cette pratique y est imposée à tous véhicules souhaitant traverser le pays. L'absorption du trafic poids lourd y est de l'ordre de 40%.

Ce succès est plus difficilement applicable de façon réglementaire en France, du fait de la législation de libre circulation Européenne mais une prise de conscience écologique peut à tout moment remanier les cartes.



Le transport ferroviaire de semi-remorques assurait, en 2015, 15 % du transport combiné français, soit un pourcentage proche du taux européen de 18 %. Néanmoins, ce transport combiné ne représentait que 4,1 % du volume total du fret ferroviaire français, qui lui-même ne constituait que 10,6 % du transport terrestre de marchandises. Le transport routier, quant à lui, continuait à assurer 87,1 % du transport de marchandises.

Nîmes est sur le parcours de la principale voie de ferroutage Française. La liaison le Boulou-Bettembourg (Luxembourg) se superpose avec celle de Calais mais doit aussi s'étendre vers Barcelone ou Turin.

Actuellement l'AFPL génère sur les deux axes Le Boulou 40 000 passages par an de trains de 850 m et de 2 300 tonnes ce qui représente 630 000 unités par an. Le trafic représente donc 6 % de l'ensemble du trafic de poids lourds sur cet axe.

L'AFPL¹ est gérée par la société Lorry Rail, société de droit luxembourgeois dont les 3 associés sont la SNCF, son homologue luxembourgeoise CFL et le constructeur français des wagons spécifiques Modalohr.

Le projet prévoit par ailleurs une extension vers l'Italie dès la fin de la construction du tunnel Mont Cenis (2020), la ligne offrant à hauteur d'Ambérieu-en-Bugey une connexion vers Orbassano, utilisant un tracé commun à celui de l'autoroute ferroviaire alpine.

Le seul relais méridional intermédiaire actuel est au sud d'Avignon dans la zone de Courtine dont l'emplacement de la gare a été choisi en perspective de la mise en œuvre d'un barreau routier « La Leo » entre l'A7 et l'A9 qui ne verra probablement jamais le jour. L'accessibilité des camions y étant difficile, cette gare ne répond plus aux objectifs initiaux.

Un « **appel à manifestation d'intérêt** »² du ministère des transports, lancé en Avril 2018, destiné aux acteurs géographiques et exploitants, pour la création d'une gare supplémentaire, n'a jamais reçu d'écho.

Nîmes dispose pourtant d'un site technique idéal à proximité immédiate de la sortie autoroutière Nîmes Est. Le temps de conduite est, pour le transport routier, un paramètre stratégique. L'emplacement de Nîmes permet aux chauffeurs d'allier pause et étapes conformes à la législation. La liaison entre la gare de chargement et l'autoroute serait, grâce à la traversée du site de l'aérodrome exceptionnellement courte en évitant toute surcharge de la voirie actuelle.

Par ailleurs, il était prévu d'intégrer la ville de Marseille dans le circuit du Ferroutage en liaison avec la station d'Avignon.³ Cela n'a pu se réaliser pour les mêmes raisons qui ont fait qu'Eurocarex a écarté la Cité phocéenne au profit de Nîmes.

Faut-il encore que Nîmes affiche son intérêt pour accueillir cette nouvelle gare !

Pour recevoir le Ferroutage, Nîmes bénéficie de 2 opportunités à saisir : Le soulagement ou remplacement du site d'Avignon dont le fonctionnement n'est pas satisfaisant et/ou la récupération du projet Marseillais qui n'a pu se réaliser.

Ce réseau devait être capable de fournir une alternative performante aux transports routiers de longue distance, notamment pour des trajets de transit. L'objectif initial était de transporter 500 000 camions, soit une économie annuelle de 450 000 tonnes de CO².

Le ferroutage, en France, a souffert d'un déficit de notoriété à cause de ses débuts difficiles. Ces problèmes de jeunesse étant désormais résolus, son activité peut maintenant se développer efficacement.

La nouvelle direction de la SNCF veut remettre l'église au milieu du village. Elle souhaite que le Fret reprenne sa place et ne soit plus l'enfant pauvre du transport ferroviaire.

¹ Autoroute Ferroviaire Poids Lourds

² <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/france-et-lespagne-lancent-appel-manifestation-dinterets-sur-services-dautoroute-ferroviaire-sur>

³ La SNCF, intervenant via sa holding TLP, a signé le 12 janvier 2011 avec le grand port maritime de Marseille, la société Louis Dreyfus Armateurs et le fonds d'investissement OptiCapital, un protocole d'accord visant à mettre en service une autoroute ferroviaire entre le port de Marseille et Avignon, où elle se raccorderait à l'axe utilisé par l'AFPL.