

Là où la voie d'eau n'existe pas, l'alternative écologique à la route n'est pas la péniche, mais le train

RÉSEAU FERRÉ ORIENTÉ FRET + DEUX EXEMPLES DE DÉVELOPPEMENT REMARQUABLES



Le réseau orienté fret (SNIT 2012). Et parmi de nombreux autres, deux grands développements de lignes de fret sur voies ferrées existantes représentant de remarquables alternatives au projet fluvial SMSR :

- A** La ligne transversale VFCEA (Voie ferrée Centre Europe Atlantique) devrait assurer un lien direct entre Nantes-Saint-Nazaire, escale d'autoroutes de la mer (camions sur bateaux) et les régions Bourgogne, Franche-Comté, Alsace... desservant au passage les ports fluviaux à grand gabarit de Pagny-sur-Saône et Mulhouse.
- B** L'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan, elle, n'est plus un projet, puisqu'elle fonctionne déjà. Chaque jour, plusieurs trains complets font traverser la France, entre Luxembourg et Espagne, à des centaines de semi-remorques. On répond ainsi concrètement dès aujourd'hui aux vagues promesses d'un hypothétique délestage routier par une voie d'eau à réaliser dans un futur incertain.

Avant de rêver à de chimériques infrastructures nouvelles, la France doit trouver le moyen de faire fonctionner correctement son infrastructure ferroviaire. Là est le vrai défi, mais il intéresse moins certains élus que l'inauguration d'un grand canal.

Autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan. Chargement d'une remorque de camion sur un wagon Modalohr exploité par la société Lorry Rail. La coque pivotante du wagon permet un chargement sans grue de la remorque.

(*) GLOSSAIRE
Le gabarit B1 : à la différence du gabarit B, le gabarit B1 des tunnels ferroviaires permet le passage de tous les conteneurs et des remorques de camions sur wagons.



Le projet fluvial SMSR est présenté comme une alternative écologique à la route. Mais le train est tout aussi capable de participer à la lutte contre le dérèglement climatique.

Surtout, on peut voir (page 33) que les voies ferrées accessibles au fret ne manquent pas dans les zones concernées. Des projets de grands axes (en couleurs : autoroutes ferroviaires, corridors européens, mises au gabarit B1*...) sont à l'étude. L'aménagement des voies existantes est incomparablement moins coûteux que la construction de voies nouvelles ou de grands canaux. On notera que les trois ports fluviaux terminaux existants (Neuves-Maisons, Mulhouse, Pagny-sur-Saône) sont connectés non seulement à la route (qui peut assurer les courts transports terminaux – voir page 34), mais aussi à la voie ferrée.

En conséquence, un grand projet « transports durables » devrait consister en :

1. Changer les règles de la concurrence, afin que la route paie ses « coûts externes (CO₂) », ceux qu'elle ne prend pas actuellement en charge, et cesse sa folle croissance.
2. Faire en sorte que les trois voies d'eau à grand gabarit et les trois ports fluviaux du secteur soient pleinement utilisés.
3. Entreprendre les travaux de mise au gabarit B1* des voies ferrées concernées (pour le transport des camions) et donner au train les moyens de remplir sa mission fret, qu'il n'aurait jamais dû délaisser.

RÉSEAU FERRÉ EXISTANT (HORS TGV) ET GRANDS PROJETS FRET SUR VOIES EXISTANTES



Le Grand Est ne manque pas de voies ferrées ouvertes au fret, notamment sur le trajet de Saône-Moselle/Saône-Rhin. Ces voies sont le support de plusieurs grands projets européens, en relation avec les ports maritimes, ce qui n'est jamais signalé par les promoteurs de canaux.

Pour lutter contre la prééminence du routier, le fer a autant d'atouts écologiques que la voie d'eau. Mais économiquement, il est incomparablement supérieur :

- d'une part, parce que le réseau ferré est beaucoup plus ramifié que le réseau fluvial ;
- d'autre part, parce que les grands projets ferroviaires ne passent pas par de titanesques constructions d'infrastructures nouvelles, mais par l'aménagement de voies existantes (agrandissement de tunnels au grand gabarit B1*, harmonisation de la signalisation...).