



2021 – n° 7





Le fret ferroviaire à l'aube d'un nouveau départ

Ce mois-ci, le fret ferroviaire est le thème du dossier de ce magazine. L'idée de départ était de voir où en était ce mode massifié dans les ports maritimes et intérieurs, quels avaient été les avancées récentes, les travaux, les difficultés, quels étaient les projets du moment ou ceux à venir de manière plus lointaine.

Malgré les embûches de l'année 2020, il y a une concordance parmi les acteurs qui ont répondu aux sollicitations pour un entretien sur « un alignement des planètes » en France pour une relance du fret ferroviaire. L'Alliance 4F (fret ferroviaire français du futur) et le GNTC (Groupement national des transports combinés) sont souvent cités comme les maîtres d'œuvre de cette situation. Ces organisations partagent des ambitions d'augmentation de la part modale du ferroviaire pour le fret que l'on retrouve aussi du côté du Belgian

Rail Freight Forum même si le pourcentage de départ n'est pas tout à fait le même et donc celui d'arrivée non plus.

Outre-Quévrain (à Liège) comme Outre-Rhin (à Duisbourg), parler du ferroviaire a conduit à rencontrer les trains de la Nouvelle Route de la Soie chinoise dont certains n'ignorent pas le terminal Delta 3 de Dourges dans les Hauts-de-France. Dans les grands ports maritimes, notamment ceux désignés comme « les trois portes d'entrée de la France », le ferroviaire fait partie des priorités et des enjeux pour l'avenir. Et là on est conduit à rencontrer les transitions écologique et énergétique, les volontés et ambitions de report modal... Qui sont aussi à l'œuvre dans la coopération qui se met en place entre Voies navigables de France et SNCF Réseau en vue de combiner les trains et les bateaux et qui se décline dans les territoires.

La sauvegarde économique, en attendant le plan de relance

Doubler la part modale du fret ferroviaire en dix ans, c'est l'objectif de l'Alliance 4F (fret ferroviaire français du futur), qui réunit les principaux acteurs français du rail.



En juin 2020, l'Alliance 4F a présenté ses propositions dans un rapport détaillé, fruit de six mois de travail de toute la profession, avec trente mesures pour améliorer la compétitivité du fret ferroviaire, moderniser le réseau et les terminaux et mieux gérer les circulations et l'attribution des sillons. Objectif : faire passer de 9 à 18 % en dix ans la part de marché du rail dans le transport de marchandises.

Un plan de relance du fret ferroviaire est prévu par la loi LOM. « Nous espérons que le projet du gouvernement sera au plus près du plan de nos propositions, car c'est la première fois que sont réunis tous les acteurs, historiques et privés, ainsi que les associations du secteur pour établir un plan de relance », souligne Franck Tuffereau, délégué général de l'Association française du rail et coordinateur de l'Alliance 4F.

Doubler la part modale du fret a un coût : 15 milliards d'euros supplémentaires sur dix ans selon 4F, qui a chiffré chacune de ses propositions d'action. Le gouvernement ne s'est pas encore positionné sur ces investissements, et travaille au financement de cette relance, avec l'Europe et, surtout, les régions.

Priorité au combiné rail-route

Dans l'immédiat, l'État a débloqué des fonds pour soutenir les entreprises ferroviaires affectées par une baisse d'activité en 2020, du fait des grèves puis du confinement au cours duquel la circulation des trains a été réduite de 60 %. Ce n'est pas encore le plan de relance tant attendu, mais un plan de sauvegarde pour les entreprises du secteur, qui estiment leurs

pertes à 220 M€ en 2020. À la gratuité des péages ferroviaires pour les six derniers mois de 2020 succède un tarif réduit de moitié pour 2021, cette dernière mesure coûtant 63 M€.

D'autres mesures ont été annoncées pour 2020 : aides à l'exploitation pour les entreprises ferroviaires et pour les voies capillaires, et « aide à la pince » renforcée. Ces mesures n'ont pas encore produit d'effet, puisque les entreprises n'ont pas encore touché ces aides. « L'aide à la pince », qui compense le surcoût de la rupture de charge, est en effet une enveloppe annuelle globale, répartie l'année suivante entre les opérateurs en fonction du trafic de chacun. Il serait plus confortable pour les transporteurs de connaître à l'avance le montant de l'aide pour chaque boîte, mais l'attribution unitaire est fluctuante, d'année en année, en fonction du volume total traité en combiné.

Le doublement de la part modale du ferroviaire passe par le triplement de celle du combiné. Le transport rail-route, qui représente la moitié de l'activité ferroviaire totale, en est le segment le plus dynamique et celui qui répond le mieux

au marché puisqu'il peut toucher tous les chargeurs. Le report modal est donc plus facile que vers le fret ferroviaire « classique », qui concerne surtout les chargeurs embranchés.

Le développement du combiné exige la création de nouvelles plateformes et la régénération des terminaux existants. Le plan de 4F prévoit de passer de 35 terminaux existant actuellement en France à 50 terminaux en 2030. Le GNTC travaille à établir un schéma directeur pour l'implantation de ces nouveaux terminaux. La création de nouveaux terminaux ferroviaires, comme la mise au gabarit des ouvrages ou le contournement des agglomérations, sont des travaux qui prennent du temps. C'est pourquoi 4F insiste pour un déblocage rapide de fonds qui permettront de lancer des études. Franck Tuffereau prévient : « Le doublement du trafic ne se fera pas avec l'infrastructure actuelle. Il faut, pour faire du report modal, de nouveaux clients embranchés sur le réseau, et veiller, en particulier, à ce que les grosses plateformes logistiques qui s'installent en France le soient ».

Étienne Berrier ■



Des membres de 4F ont présenté, fin juin 2020, le plan de développement visant à doubler la part du ferroviaire dans les marchandises transportées d'ici 2030.



« L'activité rail-route n'a pas faibli »

Entretien avec Ivan Stempezynski, directeur général de TAB Rail Road et président du Groupement national des transports combinés (GNTC).

NPI : Quel est le bilan de la très particulière année 2020 pour le transport combiné rail-route ?

Ivan Stempezynski : Au cours de l'année 2020, les transporteurs routiers ou ferroviaires ont pris de plein fouet la crise sanitaire et ses conséquences économiques. Mais les opérateurs de transport combiné ont réussi à démontrer une fois de plus, dans une période critique, la pertinence de ce mode de transport. Tout au long du confinement, l'activité rail-route n'a pas faibli, avec une poursuite de l'activité routière comme ferroviaire pour continuer à acheminer les marchandises. Nous avons dû pour cela engranger des heures et des jours d'attente, pour nous adapter à la désorganisation des bases logistiques du fait de l'absence de certains personnels. Le combiné a montré à cette occasion toute sa souplesse : quand le chargement ne peut pas être livré, il suffit de rapporter la caisse sur le terminal ferroviaire pour la mettre en attente, ce que le transporteur routier ne peut pas faire. Le transport combiné a profité d'un plan de transport excellent pendant cette période, avec un trafic voyageur réduit et une absence de travaux sur le réseau ferré : ceux-ci, se faisant habituellement de nuit, pénalisent avant tout le combiné.

Nous avons donc bénéficié d'une qualité de service que l'on n'avait pas connue depuis

de longues années. Nos chauffeurs routiers, ne travaillant qu'en local, autour du terminal ferroviaire, n'ont pas souffert des conditions de travail qui étaient celles des chauffeurs longue distance pour qui toutes les infrastructures de services étaient fermées. Nous déplorons cependant au global un effet négatif : la grande distribution a augmenté ses parts, mais les transports liés à la chimie, et surtout à l'automobile, ont été et restent très pénalisés.

NPI : Le plan présenté par 4F prévoit la création de 15 nouveaux terminaux : comment le GNTC va en déterminer les lieux d'implantation ?

I.S. : Ce sont les transporteurs routiers du combiné qui savent où sont leurs clients. Avec les opérateurs ferroviaires, c'est à eux de déterminer les meilleures implantations en fonction de l'évolution des chaînes de transport, dans lesquelles la logistique prend un rôle majeur. En région parisienne, par exemple, il y a deux terminaux principaux à Valenton et à Bonneuil-sur-Marne. Or, depuis plusieurs années, les centres logistiques se sont déportés en grande couronne, voire au nord de la région parisienne.

Quant au montage financier, il devra faire intervenir l'État et les régions, mais aussi les opérateurs privés, qui ne doivent plus seulement assurer la gestion quotidienne avec un bail sur un terminal, mais investir massivement sur l'aména-

gement et l'équipement des terminaux. SNCF Réseau, qui avait historiquement la charge du choix d'implantation et de la construction des terminaux, se concentre sur son réseau et lance des appels à manifestation d'intérêt pour attribuer les terminaux.

NPI : Quels sont les leviers pour développer le transport combiné et faire collaborer le ferroviaire avec les autres modes ?

I.S. : Les routiers ayant déjà leurs contrats et leurs parts de marché propres peuvent faire le choix, sur des critères sociaux, économiques et environnementaux, d'utiliser le train pour la partie longue distance de leurs transports. Nous comptons sur leur adhésion au report modal pour accompagner la croissance du ferroviaire.

Quant au transport fluvial, il aurait pu être intégré à 4F, mais il fallait d'abord rassembler le secteur ferroviaire pour répondre à l'urgence avant de s'ouvrir à 5F. Des contacts sont pris avec les ports intérieurs, avec lesquels nous devons très rapidement mener une réflexion conjointe pour trouver des synergies et établir des continuités de transport. L'entreprise que je dirige, par exemple, est implantée sur le port de Lille. Nous savons donc que faire travailler les modes ensemble est possible.

Étienne Berrier ■

Des objectifs ambitieux aux Ports de Lille

Aux Ports de Lille, le ferroviaire progresse globalement depuis 2015 et les objectifs de développement sont ambitieux avec un passage de 20 à 35 trains par semaine.

Aux Ports de Lille, avec plus de 400 000 t réalisées en 2020, les transports ferroviaires signent la quatrième meilleure performance annuelle de leur histoire. Le domaine du transport combiné, en particulier, se porte bien : T3M a gardé ses trains en opération constamment, a connu un rebond spectaculaire après le confinement, et termine l'année avec des volumes en progression de 1 %. Et cela en dépit d'un contexte difficile en 2020, aux grèves et aux confinements venant s'ajouter des travaux à la gare de Lille-Délivrance, qui ont perturbé les opérations ferroviaires pendant un mois et demi, réduisant l'activité à un train par semaine.

Outre le combiné, un des principaux trafics ferroviaire des Ports de Lille est l'expédition de traverses de chemin de fer, arrivant par bateaux fluviaux et repartant par train vers des chantiers de ligne à grande vitesse, à raison de 200 000 traverses au cours de l'année 2020.

Les transports massifiés comptent désormais pour 35 % de l'activité des Ports de Lille, ce qui constitue une belle progression puisque bateaux et trains réunis ne totalisaient que 10 à 12 % des trafics au début des années 2000.

Tout est prêt à Santes

Pour le ferroviaire aux Ports de Lille, l'année 2015 est la première du partenariat avec T3M, opérateur ferroviaire de transport rail-route, et la collaboration se poursuit depuis. Cet opérateur propose quatre trains par jour circulant en saut de nuit, en provenance/direction de Toulouse-Bordeaux et Avignon-Marseille. En une année, cela représente plus de 30 000 UTI transportées permettant une



économie de 35 000 tonnes de CO₂ par rapport à un transport par la route (distance et poids équivalents).

Pour les Ports de Lille, le développement du ferroviaire s'inscrit dans une démarche globale de développement de la multimodalité, « *alternative économique et écologique pour le transport de marchandises. Le transport intermodal permet de passer de la route au fluvial et au ferroviaire. Cette alternative évite la saturation des routes de l'agglomération lilloise, assure une véritable sécurité des marchandises, et garantit une performance aux entreprises quant au respect des délais de livraison* ».

Ce sont 20 trains par semaine qui sont gérés aux Ports de Lille. « *L'objectif est de parvenir à 35 trains hebdomadaires. De quatre trains par jour, on cherche à atteindre six par jour. Les infrastructures sont prêtes. C'est particulièrement ambitieux, c'est un défi pour les équipes. Mais c'est en ce moment, dans le contexte de la crise actuelle, qu'il faut avancer et travailler pour être prêt quand tout va repartir. Ce n'est pas possible d'attendre ni de faire autrement, sinon, il y a un risque de rater*

la reprise économique », précise Alain Lefebvre, directeur général. Les ambitions de développement du ferroviaire concernent le site « *historique* » de Lille et celui de Santes, qui sont tous les deux des plates-formes trimodales.

À Santes, un programme de construction et de rénovation conduit en 2018 et 2019 a conduit à la réalisation d'un premier bâtiment de 41 000 m² pour la société Roquette, un autre de 18 000 m², d'une plate-forme à conteneurs. Celle-ci est d'une surface de 35 000 m² comprenant un quai de 380 mètres permettant de recevoir 3 bateaux de 110 mètres, et 1 500 mètres de voies ferrées. Comme trafic, il y a le délestage fluvial pour les flux de Roquette entre les ports de Béthune et de Santes. Alain Lefebvre indique : « *Pour le ferroviaire à Santes, nous avons plusieurs pistes, il y a de l'intérêt. D'un point de vue technique, tout est prêt. Comme à chaque fois, les projets de report modal des entreprises de la route vers le ferroviaire prennent du temps* ».

Clotilde Martin ■



VNF et SNCF Réseau : combiner le ferroviaire et le fluvial

Voies navigables de France (VNF) et SNCF Réseau mettent en place une coopération pour faire travailler ensemble les deux modes massifiés au profit des chargeurs, du report modal, dans le contexte de la transition écologique.

Au niveau national, une dynamique s'est mise en place entre Voies navigables de France (VNF) et SNCF Réseau qui se traduit par la signature d'une convention dont l'ambition est de contribuer à la transition énergétique en promouvant le report modal des marchandises vers les deux modes massifiés, le ferroviaire et le fluvial. Annoncée lors de Riverdating le 2 décembre 2020, la convention nationale a été officialisée le 26 janvier 2021 à Lille.

La convention engage les deux partenaires dans une démarche conjointe visant à la complémentarité opérationnelle entre les deux réseaux qu'ils gèrent pour construire des chaînes logistiques vertueuses dans le contexte de la transition écologique et des objectifs de réduction des diverses émissions polluantes. « Ce rapprochement stratégique entre les

modes ferroviaire et fluvial va permettre de mettre en place une approche et des actions coordonnées pour favoriser une croissance commune des trafics. Dans un contexte de lutte contre le réchauffement climatique, le développement de l'intermodalité et du report modal de la route vers les modes alternatifs est une nécessité pour réduire les émissions carbonées du transport de marchandises », ont indiqué les deux partenaires lors de l'événement organisé à Lille fin janvier 2021 par les voix de Thierry Guimbaud, directeur général de VNF, et Isabelle Delon, directrice générale adjointe clients et services de SNCF Réseau.

Déclinaison dans les territoires

En parallèle de la convention au plan national entre les deux gestionnaires

de réseau, la démarche se décline au niveau des territoires. Pour le bassin de la Seine, une convention a été signée entre la direction territoriale de VNF (DTBS) et la direction territoriale de SNCF Réseau Normandie et le sera prochainement avec la direction territoriale de SNCF Réseau Ile-de-France. Cela avance également dans le Sud du pays pour le bassin-Rhône-Méditerranée (où la Compagnie nationale du Rhône serait aussi partie prenante), dans le Grand-Est (Strasbourg, Nancy), dans les Hauts-de-France pour le bassin du Nord-Pas-de-Calais. « L'ambition est de tirer parti des forces des deux modes pour les combiner et offrir, dans un contexte qui leur est favorable avec leurs atouts environnementaux et sociétaux, des solutions logistiques vertueuses », explique Dominique Ritz, directeur de VNF bassin de la Seine.



Les Carrières du Boulonnais, pionnier du transbordement rail-fluve, à Limay pour la livraison par bateau en région parisienne de granulats acheminés par train depuis sa carrière située dans le Pas-de-Calais.

Un convoi fluvial transporte jusqu'à l'équivalent de deux cents camions en un seul voyage, consomme trois à quatre fois moins d'énergie, et émet trois à cinq fois moins de CO₂ que ce même transport réalisé par la route. Le fret ferroviaire émet près de 10 fois moins de carbone que le transport routier. Les deux modes contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, à la diminution de l'accidentologie routière, à la décongestion des axes routiers. Il ne faut pas oublier non plus que ces deux modes s'appuient sur des réseaux d'infrastructures peu saturés à forte capacité de croissance de trafics, avec la possibilité de relier de grandes distances pour le rail et d'aller au cœur des agglomérations pour le fluvial. « Il s'agit aussi de sortir de l'idée que le ferroviaire et le fluvial sont concurrents et uniquement pertinents pour le transport des vrac et des pondéreux. Ces deux points ne sont plus vrais. La conteneurisation permet à ces deux modes de transporter tous les produits possibles », ajoute Dominique Ritz.

Certes, les zones de chalandise des trains et des bateaux sont différentes. Les deuxièmes ne peuvent pas sortir de la voie d'eau où ils naviguent. Les premiers évoluent dans un périmètre plus large mais sont soumis à des contraintes d'exploitation élevées. Pour faire circuler des trains de fret sur le réseau ferroviaire, il faut des sillons pour lesquels la concurrence est forte avec ceux dédiés aux voyageurs. Les trains de fret circulent de nuit, moment où se font les travaux sur le réseau ferroviaire, réduisant d'autant les disponibilités de sillon pour le fret. Et compte tenu de l'ampleur des travaux de régénération à réaliser sur le réseau ferroviaire au cours de la prochaine décennie, faire circuler des trains de fret la nuit va être encore plus complexe. « Dans ces conditions, combiner le ferroviaire et le fluvial prend tout son sens pour permettre de maintenir et développer ces deux modes massifiés. En construisant des offres attractives, les deux peuvent devenir plus performants. C'est ce travail que nous avons engagé sur l'axe Seine où il y a un constat fort et partagé sur les contraintes existantes pour les deux modes », souligne Dominique Ritz.

Une démarche concrète

Concrètement, l'idée est que les directions territoriales de VNF et de SNCF Réseau démarchent ensemble les chargeurs, devenant ainsi des acteurs de la promotion des deux modes. VNF et SNCF Réseau ne sont pas des opérateurs de transport mais, avec cette démarche de promotion commune, ils vont permettre à plus de bateaux de naviguer et à plus de trains de circuler.

« Les deux modes sont sous-utilisés pour du transport de marchandises et sont méconnus des chargeurs. Ceux-ci sont aussi pris par la force de l'habitude du mode choisi ou dont le choix a été délégué à un autre. Mais il y a une évolution des chargeurs de plus en plus sensibilisés aux effets environnementaux des activités et qui cherchent des solutions logistiques plus pérennes, plus durables, ce qui les conduit à réinterroger leur chaîne de transport », selon Dominique Ritz.

Combiner le ferroviaire et le fluvial pourrait, par exemple, permettre de ramener sur de longues distances par

le train des marchandises jusqu'à la voie d'eau par laquelle les bateaux peuvent aller jusqu'au cœur des agglomérations. Cela existe, par exemple, avec les Carrières du Boulonnais (photo). Pour le dernier kilomètre, des solutions comme des vélos-cargos électriques depuis le quai jusqu'à la destination finale sont à envisager.

« Il faut toutefois comprendre que la coopération entre le ferroviaire et le fluvial ne se fait pas au détriment de la route qui reste indispensable pour les pré- et post-acheminements. Il s'agit de répartir la longue distance au train, la moyenne distance aux bateaux, la courte distance aux entreprises de transport routier locales. La coopération entre le ferroviaire et le fluvial s'inscrit ainsi dans un rééquilibrage global des flux vers les entreprises françaises de transport routier dans les territoires, permet le maintien d'emplois, la création de services ».

La coopération entre VNF et SNCF Réseau permet aussi de partager les arrêts programmés ou impromptus de circulation afin de proposer, dans la mesure du possible, des solutions de substitution d'un mode vis-à-vis de l'autre. Sur l'axe Seine, une première illustration pourrait être la coupure de la voie ferrée pour des travaux sur une trémie à Rouen rive gauche en 2021 et 2022 (voir p.18) et qui va interrompre les trafics desservant notamment les industriels du port. « On regarde s'il est possible de reporter ces trafics ferroviaires sur le fluvial pendant la durée des travaux ».

Dans le cadre de la coopération, une cartographie la plus fine possible va être dressée pour visualiser les complémentarités entre les deux modes, pour les flux existants et ceux potentiels à développer, les caractéristiques des réseaux, les interconnexions, l'identification de terrains SNCF à proximité de voies d'eau permettant la mise en place de synergies fer/fleuve, les caractéristiques des filières industrielles utilisatrices, etc.

La stratégie concertée entre VNF et SNCF Réseau concerne aussi les ports, pouvant contribuer à leur compétitivité, en valorisant et en constituant un réseau de plateformes trimodales, afin d'accroître leur desserte par les modes massifiés.

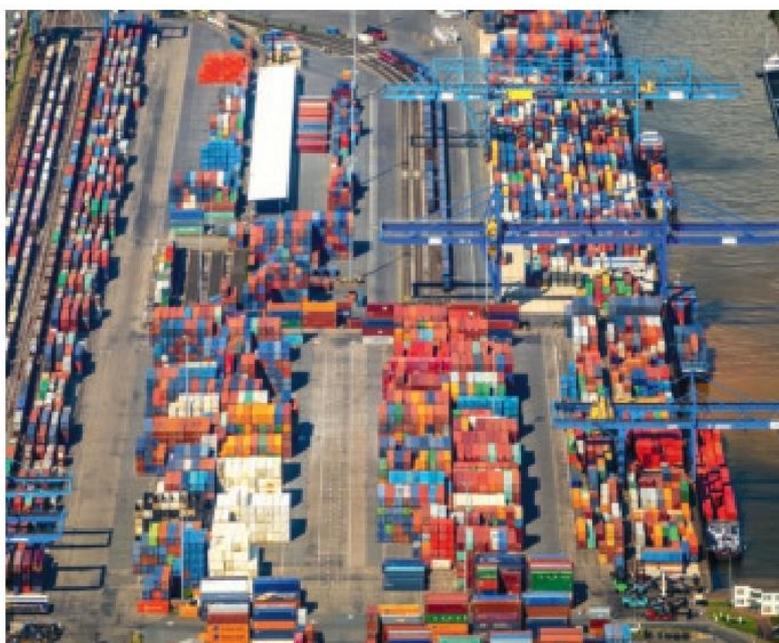
Clotilde Martin ■

Duisport, plaque tournante des trains chinois en Europe

La crise du Covid-19 a permis au port de Duisbourg, en Allemagne, de développer son activité ferroviaire avec la Chine. 60 liaisons hebdomadaires se sont établies depuis le lancement du premier train en 2011.

Au cœur de la crise sanitaire, un train quitte en avril 2020 Wuhan -épïcentre de la pandémie- en direction de Duisbourg, terminus de la Nouvelle Route de la Soie sur les bords du Rhin. À bord du convoi, 35 conteneurs chargés de masques et de matériels de protection pour le corps médical européen, alors cruellement sous-équipé. Les médias chinois vantent les mérites de la Nouvelle Route de la Soie, rebaptisée, pour l'occasion, « *Route de la vie et des possibles* ». Quelques mois plus tard, la crise est toujours là. Mais, à Duisbourg, le nombre de trains avec la Chine est passé de 35 à 60 par semaine. « *Le Covid-19 a joué un rôle de catalyseur pour le rail. L'Europe avait urgemment besoin de masques. Les aéroports étaient en partie fermés. La traversée maritime aurait pris trop de temps. Les ports étaient, eux aussi, en partie immobilisés* », explique Thomas Hüser, le porte-parole de Duisport, la société chargée de la gestion des activités portuaires de cette ville de la Ruhr, à l'extrême ouest de l'Allemagne.

Dès mars 2020, le port de Duisbourg se prépare à affronter le tsunami sanitaire. Une cellule de crise interne est mise sur pied. « *Nous avons observé les nouveaux développements avec le plus grand soin et adopté les réponses appropriées* », se souvient le patron de Duisport, Erich Staake. Un concept sanitaire est mis sur pied. A aucun moment, le port de Duisbourg n'a été en situation de devoir cesser son activité. « *Malgré la crise, nous étions bien préparés pour faire face à une hausse de la demande* », insiste Erich Staake : surfaces d'entrepôt maintenues



disponibles pour réagir aux variations de la demande, mise au point de solutions logistiques individualisées à court terme... A la veille de Noël, l'activité connaît un nouveau rebond de +21,1 % sur un an en novembre 2020 au lieu des +10 à 12 % attendus, après un second trimestre de flottement.

De nouvelles destinations

De plus en plus de marchandises circulent entre la Chine et l'Europe par le rail. Le train (14 jours de trajet pour 10 000 km au lieu de quatre semaines par la voie maritime, 20 % seulement du prix de l'avion) s'est imposé pour plusieurs types

de produits peu encombrants et à forte valeur ajoutée. « *Je voulais être exactement entre le navire et l'avion en termes de positionnement. Cela a marché* », rappelle Erich Staake. Aujourd'hui, 20 000 bateaux sont transbordés à Duisport pour 25 000 trains. A leur bord, en provenance de l'Empire du Milieu, matériel électronique, téléphonie, matériel médical, pièces détachées pour l'industrie automobile comme des batteries, essieux, éléments de freinage...

Arrivés à Duisbourg, les marchandises sont réacheminées, par bateau ou train, vers l'ensemble de l'Europe. Une petite partie des cargaisons est transportée par camion. En sens inverse, les trains

repartent avec à bord des denrées alimentaires, notamment de la viande de porc, de la bière allemande mais aussi de la machine-outil... Le constructeur automobile chinois Geely estime avoir économisé 450 000 euros en transports, rien qu'entre janvier et septembre 2020, grâce au rail vers l'Europe.

Un tiers du trafic ferroviaire de marchandises avec la Chine passe aujourd'hui par Duisbourg. Et sur 1 400 trains quittant Chongqing pour l'Europe, 80 % passent par la plaque tournante de Duisbourg. Quantité de destinations chinoises du nord au sud et d'est en ouest du pays sont desservies. Chongqing reste le principal hub chinois. Mais quantité de nouvelles liaisons ont été ouvertes. Au printemps 2020, une nouvelle ligne directe était établie avec Jinan au nord-est de la Chine et Changsha au centre du pays. Et en septembre, Sinotrans mettait en place une nouvelle liaison entre Shenzhen (face à Hong-Kong) et Duisbourg.

Réduire la durée du trajet

Au début des années 2000, Erich Staake, rêve d'Orient comme débouché d'avenir pour Duisport. Gerhard Schröder est alors

au pouvoir et les projets vont plutôt en direction de la Russie de Vladimir Poutine, grand ami du chancelier. « *À l'époque, on était dans le domaine de l'expérimental. L'idée était de développer une alternative au maritime, trop lent, et trop peu fiable en termes de délais. On se demandait tout simplement s'il serait possible de développer une liaison ferroviaire longue distance* », se souvient Thomas Hüser.

En 2011, une première ligne ferroviaire régulière est inaugurée avec la Chine. En 2014, Xi Jinping donne le coup d'envoi au Yuxinou, premier train permanent et direct avec l'Empire du Milieu. « *C'est à ce moment là que le train est devenu une alternative stratégique à la liaison maritime* », souligne Thomas Hüser. Le train traverse le Kazakhstan, la Russie, la Biélorussie, et, finalement, la Pologne pour rejoindre l'Allemagne. Le trajet n'est pas sans obstacles. « *On peut dire qu'il faut dix jours pour franchir 9 000 des 10 000 km du trajet puis quatre à six jours pour les 1 000 km restants. Trop de temps est perdu. L'objectif est de parvenir à douze jours le plus rapidement possible* », résume Thomas Hüser. Pour Erich Staake : « *Le jour où nous arriverons à réduire la durée du trajet à dix jours,*

alors l'avion ne sera plus du tout rentable pour les liaisons avec la Chine et la croissance sera exponentielle ».

Différence d'écart de voies entre la Chine et la Russie puis entre Russie et la Pologne, lenteurs des transbordements notamment côté polonais... Le défi est pour l'heure de taille. Autre point noir : une fois déchargés en provenance de Chine, trois trains sur quatre repartent à vide vers l'est. La balance commerciale avec Pékin, fortement déséquilibrée, empêche d'optimiser les trajets, malgré les tentatives de Duisport de conclure des accords avec de nouveaux partenaires européens pour l'exportation vers la Chine.

Aujourd'hui pourtant Duisbourg, longtemps sinistrée par la crise du charbon et de l'acier, semble renaître de ses cendres, grâce à son port. Premier port intérieur d'Europe, reliant les principaux ports de la mer du Nord, Rotterdam et Hambourg, avec la Suisse, l'Autriche et l'Italie via le Rhin, situé au cœur de l'Europe, à proximité d'importants sites industriels et des régions les plus peuplées d'Europe, Duisport réalise une part croissante de son activité grâce au trafic ferroviaire avec la Chine, qui représente déjà 8 % du total des marchandises transbordées.

La tendance est à la hausse, selon Thomas Hüser : « *Le potentiel est considérable avec la Chine. Pour nous, l'activité est déjà rentable, et nous sommes convaincus qu'elle va croître, grâce au développement des infrastructures* ».

Duisport a annoncé mi-décembre 2020 la construction prochaine d'un centre logistique supplémentaire de 100 000 mètres carrés, un projet conjoint réalisé avec le géant Maersk. Le projet, sur un terrain de 43 hectares, permettra de créer 350 emplois. Une seconde tranche de travaux permettra dans un second temps d'augmenter la surface d'entrepôt de 50 000 mètres carrés supplémentaires. Le nouveau terminal à conteneurs, sur les bords du Rhin, est directement relié au terminal trimodal. Autre projet, Duisport a annoncé également une nouvelle coopération avec l'entreprise CargoBeamer, de Leipzig en ex-RDA, visant à augmenter le trafic ferroviaire, en automatisant le transbordement des semi-remorques à bord des trains.

Nathalie Versieux ■



Trains chinois de conteneurs : la France vise l'export



Plutôt à l'écart de la Nouvelle Route de la Soie ferroviaire, la France pourrait s'y raccorder en développant les exportations agroalimentaires. Via Dourges, seul terminal recevant de Chine des trains complets de conteneurs.

Alors que le principal port intérieur européen, Duisbourg, est devenu depuis quelques années une plaque tournante des importations ferroviaires de conteneurs en provenance de Chine, la France reste à l'écart du phénomène. Une seule plateforme reçoit régulièrement des trains en provenance de Chine : le terminal trimodal Delta 3 de Dourges, dans le Pas-de-Calais. Le train en provenance de Wuhan, opéré depuis 2017 par DBO, a été mis en place avec pour principal client Decathlon, qui souhaitait une alternative aux importations maritimes de conteneurs pour gagner en rapidité, sans atteindre le prix du fret aérien. D'autres clients, de façon plus marginale, profitent aussi du service pour leurs importations, en particulier Peugeot pour des pièces automobiles. Interrompu au printemps 2020 par l'épidémie, le train DBO Wuhan-Dourges a repris en juillet, avec seulement un à deux trains par mois. L'objectif est de monter graduellement jusqu'à un train par semaine.

Toujours à Dourges, d'autres trains sont aussi arrivés ponctuellement, courant 2020, en provenance de Chine. « Il s'agit de tests, avec des trains monoclients, souvent liés à des opérations commerciales saisonnières, qui permettent aussi aux terminaux et aux tractionnaires des différents pays concernés de lier des relations », explique Emmanuel Favreuil, directeur général de Delta 3. En effet, quel que soit le schéma retenu, les conteneurs ferroviaires ne proviennent pas en direct de Chine mais changent en cours de route de tractionnaire et même de wagons, l'écartement des voies étant différents selon les pays.

La décision est prise en Chine

En septembre, un train est parvenu à Dourges en provenance de Hefei, port sec de la province de l'Anhui. Une région située dans l'Est de l'Empire du Milieu, près des ports maritimes chinois, et non dans l'intérieur comme la plupart des sites

d'origine des trains en provenance de ce pays. Un deuxième test a ensuite été réalisé en novembre depuis Jinhua, province du Zhejiang, toujours dans l'Est de la Chine. « Ces trains ont permis de démontrer que cela marche, mais il s'engage ensuite un travail de longue haleine : il faut trouver des clients et des boîtes, ce qui est difficile en ce moment car les conteneurs vides ne sont pas forcément replacés là où ils seraient nécessaires. Il est aussi indispensable de trouver du fret retour vers la Chine. Nous accompagnons DBO pour cela, en direction de quelques industriels régionaux, appartenant souvent au secteur agroalimentaire comme Bonduelle et Roquette, ou des produits chimiques, des composants automobiles, des produits de luxe », souligne Emmanuel Favreuil. Pourquoi Dourges s'est imposé comme la porte d'entrée des trains chinois en France ? Avant tout parce que c'est une des seules plateformes ferroviaires françaises, avec Lyon, à être connectée à l'Europe du Nord, qui est la cible des trains chinois. Dourges est, par ailleurs,

bien relié par service ferroviaire avec le reste de la France.

« La Route de la Soie ferroviaire est avant tout un programme mis en place par la Chine, au service de son industrie. La cible des Chinois est l'Europe du Nord, car c'est de là qu'ils importent des composants pour leurs industries high-tech et automobile. Madrid et Barcelone en Espagne, Milan et Vérone en Italie ont des liaisons ferroviaires quotidiennes pour le transport de conteneurs avec Duisbourg. En France, ce n'est le cas que de Lyon. La France échange surtout avec l'Est de la Chine, peu avec le centre du pays. Il y a donc moins de pertinence pour la Chine à développer les échanges ferroviaires, qui sont avant tout vus, là bas, comme un moyen de désenclaver les régions centrales », rappelle Xavier Wanderpepen, responsable des transports ferroviaire Chine-Europe de Forwardis

Chaque jour, dix à douze trains par jour partent de Chine en direction de l'Europe, ce qui sature l'infrastructure. Avec la baisse actuelle de l'offre maritime, ces trains sont pris d'assaut. Initialement subventionnés par les provinces chinoises à hauteur de 50%, ces services ferroviaires vont progressivement cesser de l'être dans les trois ans à venir. Cela ne veut pas dire que l'organisation de ces transports ferroviaires va changer, note Xavier Wanderpepen, qui travaille à mettre en place des trains entre Dourges et Jinhua, avec du fret export pour des chargeurs français : « La vraie décision est prise en Chine, les Européens ne sont que sous-traitants sur ces transports. C'est pourquoi nous visons l'export. D'une part, car les trains arrivant à Dourges repartent à vide

vers la Chine, les conteneurs rejoignant des dépôts de vide. D'autre part, car sur l'import, nous pourrions participer et acheter quelques places pour nos clients chinois, mais nous n'aurons pas la main. Même sur l'export, nous serons toujours sous-traitant des Chinois, mais celui qui tient le sujet est celui qui a le fret. Donc, si j'ai l'assurance des Chinois d'avoir à disposition des conteneurs reefers disponibles et que j'ai des clients en France, je pourrai exporter vers la Chine ».

Exporter de l'agroalimentaire

Un des premiers marchés visés par Forwardis, à l'export, c'est l'agroalimentaire, d'où le besoin de conteneurs reefer. Les conteneurs sous température dirigée utilisés ne fonctionnent pas sur branchement électrique, comme en maritime, mais sont autonomes sur groupe diesel, car il n'y a pas de branchement à bord des trains. En octobre 2020, un train a ainsi été mis en place pour acheminer le Beaujolais nouveau de Lyon jusqu'au Japon, via le port de Shanghai. La seule alternative à l'avion pour être sur place à temps. Mais au-delà de ce trafic ponctuel, ce sont des exportations régulières de viande, de produits laitiers et de vin à destination de la Chine qui pourraient être mises en place.

« L'initiative vient de la ville de Jinhua, qui nous a contactés en juillet 2019 pour nous faire part de son intérêt pour le marché français. Le Covid-19 a retardé nos projets, mais trois trains tests ont déjà circulé à l'import depuis novembre 2020. En principe, deux trains par mois

devraient être mis en place à partir de mars 2021, puis un train par semaine ultérieurement. La régularité est primordiale pour les transports agroalimentaires. Cependant, nous attendons encore d'être labellisés pour importer en Chine les denrées alimentaires, et d'avoir des conteneurs disponibles. Si le train n'est pas rempli, nous avons la possibilité d'acheminer les conteneurs jusqu'à Duisbourg, où le client bénéficiera du même service ferroviaire », détaille Xavier Wanderpepen.

Chaque année, la France exporte vers la Chine 200 000 t de viande, 130 000 t de vin et d'alcool et autant de produits laitiers, principalement du lait en poudre. Inna Krivosheeva, de l'Association France Eurasie pour l'Agroalimentaire explique : « Les exportations de volaille sont, pour l'instant, impossible, la France faisant face à une épidémie de grippe aviaire. La traversée de la Russie est problématique, avec l'embargo de ce pays sur les produits agricoles européens. Mais cela peut être résolu par un système de scellé électronique, installé à la frontière biélorusse. Aujourd'hui, les entreprises françaises exportent déjà vers la Chine par le rail, au prix d'un long acheminement routier vers les plateformes ferroviaires d'Allemagne ou du Benelux. La mise en place de ce train export depuis Dourges est donc une opportunité, et les produits laitiers devraient être les premiers à en profiter. Restera ensuite à organiser le transport, routier ou ferroviaire, des viandes de l'Ouest ou des fruits et légumes du Sud de la France jusqu'à Dourges ».

Étienne Berrier ■



Le groupe CargoBeamer est un prestataire de services logistiques du transport combiné rail-route, originaire de Leipzig, en Allemagne. Grâce à sa technologie innovante en matière de wagons, et de terminaux de manutention, toutes les semi-remorques peuvent utiliser le train - sans transformations. Une première liaison entre Kaldenkirchen, à la frontière germano-néerlandaise, et Domodossola, dans le nord de l'Italie, est desservie par des trains quotidiens depuis 2015 et est pleinement utilisée - à ce jour, plus de 70 000 trajets de camions à travers l'Allemagne et les Alpes ont été transférés sur la voie ferrée respectueuse de l'environnement. À moyen terme, CargoBeamer réalisera un réseau européen d'installations de transbordement

performantes et innovantes avec un premier Terminal situé à Calais. Une fois constitué ce réseau permettra d'assurer un transport ferroviaire durable pour des centaines de milliers de semi-remorques par an, ce qui réduira les émissions de CO2 et soulagera l'environnement. Dans le cadre de son entrée en service au mi 2021 CargoBeamer Terminal Calais S.A.S précise que conformément à la directive européenne 2001/14/CE et la Directive 2012/34/UE qui a suivi, le terminal permettra une exploitation non discriminatoire de ses installations. La manutention des trains nécessitant une manutention verticale s'effectuera à l'aide de reachstaker et tous les opérateurs souhaitant envoyer des trains de et vers le terminal de Calais seront traités.

Les enjeux ferroviaires des trois ports de l'axe Seine

Tour d'horizon des enjeux et des priorités ferroviaires pour les trois ports de l'axe Seine, Le Havre, Rouen, Paris.

« **L**es projets ferroviaires se multiplient le long de l'axe Seine, illustrant la bonne tenue des trafics et s'inscrivant dans le plan de relance du gouvernement et les 170 millions d'euros prévus pour le développement du fret », indique Pierric Robert, chargé de mission ingénierie et développement ferroviaire Haropa. La part modale d'Haropa en tonnage pour le ferroviaire atteint 10 %, avec 8 % à Rouen et 11 % au Havre où la part du transport combiné est à 5 %.

« Il y a des enjeux dans les trois ports Haropa », poursuit Pierric Robert. Au Havre, depuis juillet 2020, un pilotage unifié de l'exploitation du terminal multimodal et de sa navette ferroviaire a été mis en place entre le port et LHTE, offrant un service intégré et optimisé. En plus des prestations existantes de traitement thermique des grumes de bois ou des mesures phytosanitaires pour l'export de marchandises conteneurisées, LHTE met à disposition, depuis 2020, un nouveau service de lavage des conteneurs reefers. En 2021, sur le réseau ferré portuaire havrais des travaux à hauteur de 500 000 euros sont prévus pour régénérer des passages à niveau, traiter des zones inondables, moderniser des accès au port ancien (poste 4R) pour une meilleure gestion de la circulation.

À Rouen, en octobre 2019, FluvioFeederArmement (FAA), filiale de Marfret, a lancé une navette ferroviaire avec un aller-retour par semaine à destination de Bonneuil qui a évolué en 2020

pour desservir Gennevilliers « ce qui permet d'optimiser la gestion des conteneurs vides pour le flux retour ». Des travaux sur une tranchée couverte ferroviaire coiffant l'unique accès ferré au port sont prévus à Rouen. L'enquête publique a eu lieu en août et septembre 2020, les premiers travaux sont programmés au premier trimestre 2021 puis en mai et juin 2022, le trafic sera interrompu et les trains ne desserviront plus les industriels du port. « Nous travaillons à les alerter et à trouver des solutions » (voir p.12). En 2021, des travaux de régénération sont prévus à Rouen, « c'est de la maintenance habituelle, pour un montant de 200 000 euros ».

Deux études à Gennevilliers et Limay

À Gennevilliers, en plus de la navette ferroviaire de FAA, un train hebdomadaire arrive pour les chantiers du Grand Paris Express (GPE, ligne 16) et deux trains par semaine arrivent pour ceux d'Eole. À l'aller, ces derniers acheminent des voussoirs depuis la Bretagne et, au retour, des conteneurs vides, « c'est donc un flux optimisé ». La traction est effectuée par Captrain France (ex-VFLI). À Gennevilliers, des travaux de renforcement avec l'aménagement de 10 nouveaux passages à niveau répartis sur les 25 km de voies ferrées portuaires ont été réalisés en 2020 (1 M€ investis).

Pour cette grande plate-forme de la région parisienne, une étude de faisabilité est programmée sur un nouveau raccordement

pour rejoindre les faisceaux (groupe 5 et 6) en arrivée sur Paris (Saint-Lazare) où la concurrence est forte avec le trafic des voyageurs. « Il s'agit de sécuriser l'accès ferroviaire à Gennevilliers en arrivant par l'ouest et non plus par l'est. Une arrivée par l'ouest permet aussi d'éviter les contraintes possibles en lien avec le projet Charles de Gaulle Express même si celui-ci semble reporter ».

À Limay, une étude est prévue sur la création d'un embranchement ferroviaire à l'est pour optimiser l'accès au port et éviter des manœuvres à Mantes-la-Jolie où le trafic va être de plus en plus chargé avec la mise en service d'Eole en 2024. Les deux études vont être lancées mi-2021 et associe Haropa-Ports de Paris et SNCF Réseau. Haropa a entrepris un vaste projet de développement de nouvelles destinations pour le transport combiné (conteneurs et caisses mobiles non accompagnés) au départ du Havre. Parmi les destinations envisagées, il y a Bayonne (sans lien avec le projet d'autoroute ferroviaire pour des remorques poids lourds depuis Cherbourg). Des dessertes sur Orléans avec un équilibrage possible des flux sont étudiées à l'horizon 2023. Vers le Grand Est, il y a les ports de Mulhouse-Rhin (PMR), où Le Havre a pris une participation dans la Semop qui entrera en opération en juillet 2021, et le projet de Swissterminal de terminal à conteneurs sur le site de Huningue. Une autre piste est l'Italie du Nord et notamment Padoue pour des flux continentaux.

Clotilde Martin ■

Haropa lance un AMI pour développer le combiné

Pour Haropa, développer le transport combiné est une priorité en 2021, un appel à manifestation d'intérêt (AMI) est lancé au premier trimestre.

« Pour le développement du transport combiné, il y a un projet très important avec le lancement d'un appel à manifestation d'intérêt, AMI, dans le courant du premier trimestre par Haropa-Port du Havre. Il s'agit de proposer un dispositif original et innovant pour inciter au report modal tant fluvial que ferroviaire. L'ambition est un basculement d'une logistique routière vers les modes massifiés et une augmentation des volumes traités par le transport combiné. Nous voulons récupérer du volume et des trafics », annonce Pierric Robert, chargé de mission ingénierie et développement ferroviaire Haropa. Il s'agit de transport combiné pour des conteneurs et des caisses mobiles. « L'AMI est un signal fort adressé par Haropa-Port du Havre aux opérateurs de transport combiné ferroviaire et fluvial, aux donneurs d'ordre comme les transitaires ou les chargeurs. Il vient en écho au plan de relance du gouvernement », ajoute le responsable. Pour le volet ferroviaire de l'AMI, Haropa-Port du Havre prévoit « un accompagnement de financement très important » pour toute initiative de mise en place de nouveaux services, de nouvelles dessertes mais aussi tout projet pour améliorer la qualité de service par l'augmentation des fréquences.

Un premier mécanisme de financement est un soutien financier par nouvelle circulation de train dès 2021. « Par exemple, pour un nouveau service sur une nouvelle destination, l'aide prévue à la circulation sera plus importante sur les 12 premiers mois puis continuera sur la deuxième année à un niveau moindre. Nous voulons accompagner l'effort du risque pris par l'opérateur », précise Pierric Robert. La nouveauté peut être un service au niveau national ou international, dans ce dernier cas, l'aide est aussi d'une durée de 24 mois

mais avec un montant plus important en année 1 que pour le national. « Ce premier mécanisme de financement prévoit aussi une aide d'Haropa-Port du Havre pour chaque UTI transportée sur les nouveaux services ou les nouvelles dessertes ». Il sera possible de cumuler les deux formes d'aides de ce premier mécanisme. « L'accompagnement est prévu sur deux ans et pour tous les services qui démarrent en 2021 ».

L'AMI prévoit un deuxième mécanisme de financement qui est un accompagnement, à toutes nouvelles fréquences, poursuit le responsable.

La publication des résultats de cet AMI est prévue avant l'été 2021 et fera l'objet de l'établissement d'une convention entre les candidats sélectionnés et Haropa-Port du Havre. « Nous voulons aller vite pour relancer les flux. Cela pourra concerner toutes les plates-formes des ports Haropa de l'axe Seine quand il s'agira de conteneurs maritimes. C'est très ouvert ».

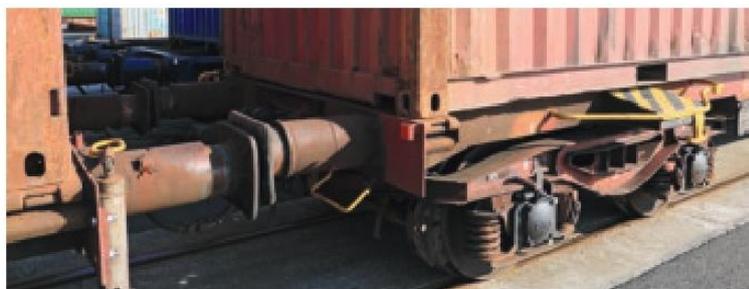
Haropa conduit d'autres projets autour du ferroviaire. La démarche « fret ferroviaire axe Seine » (FFAS) entre la Normandie et l'Île-de-France a été lancée il y a quelques années pour améliorer et sécuriser en amont les besoins de sillons par un dialogue entre les deux régions, SNCF Réseau et Haropa. FFAS

améliore la robustesse et la qualité des sillons pour le fret et les temps de parcours des trains de marchandises. Elle évite les redondances de réservation de sillons.

Un sillon fret le jour en 2022

En 2021, pour aller plus loin, la démarche va progresser vers des objectifs de développement : « En particulier pour installer un sillon fret de jour entre Le Havre et Paris dès 2022 avec une fréquence de plusieurs fois par semaine », indique Pierric Robert. Pour l'axe Seine, côté ferroviaire, l'année 2021 est aussi celle de la mise en service du tronçon électrifié sur les 50 km entre Serqueux et Gisors, sans doute au printemps. Les trains de fret, notamment pour les conteneurs, vont pouvoir évoluer de l'itinéraire « historique » (Le Havre-Rouen-Mantes-Paris) ou de l'alternative de repli (Le Havre-Amiens-Creil-Paris, plus long d'une heure et non rentable pour les opérateurs ferroviaires) à un trajet passant par Le Havre-Rouen-Serqueux-Gisors-Paris. Ils vont entrer dans une nouvelle ère de performance et de temps de parcours (transit time) optimum.

Clotilde Martin ■



À Dunkerque, continuer à développer le ferroviaire



Entretien avec Guy Bourbonnaud, chef du département études et multimodalité, qui explique comment Dunkerque est devenu le premier port ferroviaire français et conduit des projets pour le rester.

« **D**unkerque a toujours été un port ferroviaire avec deux types de trafics, ceux liés au maritime en pré- et post-acheminements et ceux continentaux créés par les entreprises de la zone industrialo-portuaire. La combinaison des deux, ce sont 11 millions de tonnes en 2019, un nombre stable depuis une dizaine d'années et qui fait de Dunkerque le premier port ferroviaire français », rappelle Guy Bourbonnaud, chef du département études et multimodalité. Dunkerque Port est propriétaire de ses voies ferrées à l'intérieur de son enceinte et gestionnaire de son réseau. L'ensemble des quais, des zones indus-

trielles et logistiques est irrigué par des voies ferroviaires.

La part modale du ferroviaire dans les pré- et post-acheminements du port atteint 20 % en 2019, celle du fluvial 11 %, celle des conduites 34 % avec les trafics de gaz naturel liquéfié (GNL) qui se sont développés avec le terminal méthanier. Le total pour ces trois moyens massifiés représente 65 % des pré- et post-acheminements, le restant (35 %), c'est du transport routier de marchandises.

« À Dunkerque, comme dans les autres ports, le ferroviaire constitue une réponse aux enjeux environnementaux et sociétaux. C'est un mode respectueux de l'environnement et qui joue un rôle dans la

décarbonation des transports. Nous favorisons tous les modes massifiés. C'est aussi un enjeu économique et stratégique », ajoute Guy Bourbonnaud.

Des travaux sur le « Dryport »

Pour ce responsable, si le réseau ferré portuaire s'appuie sur un réseau ferré national fiable et compétitif, le mode ferroviaire permet des gains de part de marché, un élargissement de l'hinterland pour aller chercher des marchandises plus loin.

Le responsable souligne que « les consciences se réveillent » autour des

atouts du fret ferroviaire et de nombreux travaux en 2020 ont été menés pour identifier les améliorations à apporter. Il y a un alignement des planètes, comme l'ont dit l'Alliance 4F (voir p. 9) et le GNTC (voir p.10) pour rendre le fret ferroviaire plus compétitif, pour que les opérateurs soient plus performants. Parmi les axes d'amélioration, il y a l'état du réseau ferré national, la disponibilité des sillons, l'entretien des lignes capillaires.

« En tant qu'autorité portuaire, nous avons notre rôle à jouer sur le réseau ferré portuaire. En 2021, le doublement du terminal multimodal de transport combiné, le « Dryport », est l'une de nos priorités et nous investissons 10,7 millions d'euros pour porter les quatre voies ferrées de 350 mètres à 850 mètres », précise Guy Bourbonnaud. Cet allongement va permettre de traiter des trains complets sans faire de coupons, ce qui évite des surcoûts. Les travaux ont commencé en janvier 2021 et vont s'achever en novembre de la même année. « C'est une priorité car nous savons que le développement du transport ferroviaire viendra avant tout de la croissance du transport combiné où il y a des potentiels de trafics plus importants et les plus immédiats. On parle ici de conteneurs et de caisses mobiles plutôt en lien avec les activités maritimes ».

Dunkerque Port est relié au réseau de Novatrans/Greenmodal avec un train hebdomadaire avec Dourges qui s'achemine ensuite vers toutes les destinations possibles (Valenton en région parisienne, Bayonne, Bordeaux, etc. dans le Sud de la France).

En 2019, il y a eu le lancement du service ferroviaire « Flex » (pour Flandres Express) depuis Dunkerque vers le port intérieur de Metz dans la région Grand Est, par l'opérateur NPS (Nord Port Shuttle). Celui-ci, créé en 2013, s'était jusque-là concentré sur le développement du maillage de services fluviaux conteneurisés entre Dunkerque et les principaux ports intérieurs de la région Hauts-de-France. « C'est la mise en place d'un système de coupons entre les deux destinations, lancé en collaboration avec Fret SNCF dans le cadre de la gestion capacitaire résiduelle des trains qui circulent. Cela complète des trains réguliers entre les deux destinations. Depuis quelques mois, le taux de remplissage est intéressant dans les deux

sens, un point très important pour l'équilibre des flux ». L'installation dans le port de Dunkerque d'un prestataire de service pour le traitement thermique des grumes de bois pour la Chine a en effet permis des trafics retour en conteneurs.

En 2021, dans la suite des résultats positifs pour les conteneurs en 2020 (+2 %), des objectifs de développement ambitieux ont été fixés avec des perspectives pour de nouveaux services.

Besoin du ferroutage

Un autre axe de développement est lié aux projets de ferroutage ou autoroute ferroviaire qui concernent plusieurs grands ports maritimes français.

« Dunkerque est un port RoRo, pour du non-accompagné. Pour être positionné durablement sur cette filière, nous avons besoin du ferroutage, c'est un outil de développement important. C'est la raison pour laquelle nous venons tout récemment de lancer une étude de faisabilité pour l'établissement d'un terminal de ferroutage au port ouest. L'objectif est de déterminer comment faire d'un point de vue technique, commercial, financier. On parle de remorques poids lourds, non accompagnées ». Avec cette étude, il ne s'agit pas encore de réfléchir à des destinations, axes, services, c'est trop tôt.

Parmi les autres réflexions en cours, Dunkerque Port envisage les trains « multi-lots/multi-clients ». « Il y a des exemples au niveau européen qui montrent que cela fonctionne et qui ont

réussi. Cela pourrait permettre de mieux coller à la demande des chargeurs industriels de la zone industrialo-portuaire ». Dunkerque Port n'oublie pas les impératifs de transition écologique en participant à des travaux collaboratifs lancés pour mieux cerner les nouveaux modes de propulsion, les nouvelles solutions énergétiques pour les transports massifiés. Les pistes que sont le GNL, l'hydrogène, l'électricité concernent le ferroviaire comme le fluvial et sont étudiées. Sur ces sujets, la collaboration se fait avec Norlink.

Pour Guy Bourbonnaud : « Quand on donne les moyens au ferroviaire de se développer, cela marche. Le meilleur exemple à Dunkerque, c'est le terminal céréalier où le trafic ferroviaire était à zéro par le passé. En 2019, il représente 400 000 tonnes de céréales en approche ferroviaire. Le vrac sec reste un flux important, aux côtés des conteneurs, des caisses mobiles, des remorques. Pour le développement des conteneurs, nous sommes prêts et nous faisons ce qu'il faut, en tant qu'autorité portuaire, pour nous adapter. Pour le transport combiné, il est aussi important que des actions soient menées au niveau national, notamment concernant les terminaux existants qui doivent être opérationnels, bien situés et bien desservis. C'est un sujet porté par le GNTC. D'autres pourraient être réalisés en tenant compte des besoins de Dunkerque, notamment pour mieux desservir la région parisienne ».

Clotilde Martin ■



À Marseille, les projets ferroviaires ne manquent pas



La gare du Canet.

© NRC

À Marseille, les projets ferroviaires sont nombreux et connaissent des avancées sous l'impulsion de la région, de la métropole, du grand port maritime, de SNCF Réseau et des opérateurs.

Des conteneurs, des voitures, des céréales, de la bauxite... Le maillage du fret ferroviaire est appelé à se densifier dans le Sud de la France. Le chantier combiné de Clésud à Miramas fait partie des opérations prioritaires avec une extension visant à absorber les trafics de la gare du Canet à Marseille dont la fermeture est annoncée pour 2023.

Au bord de l'asphyxie, Clésud Miramas figure en haut de la pile des dossiers d'investissements publics. L'extension du chantier combiné a été définie comme prioritaire et figure au contrat d'avenir État-Région signé mi-janvier 2021, porte sur un triplement de sa capacité à 155 000 UTI en 2023.

Sur les 12,5 M€ alloués à cette opération, l'opérateur actuel Novatrans/Greenmodal (groupe Charles André) ne devrait décrocher que 2 M€ pour l'extension du site. Près de 10 M€ serviront à financer la construction du Terminal Ouest Provence (TOP) résultant du transfert des activités du Canet au cœur de Marseille.

L'établissement public d'aménagement Euroméditerranée ayant prévu de transformer la gare du Canet en parc public.

« Les autorisations préfectorales sont à la signature et les études achevées. Il nous faut boucler les financements », explique Jean-Claude Brunier, président d'Open Modal (TAB, T3M et BTM). La holding familiale va investir 6 M€ dans ce projet évalué à 22 M€. « La métropole Aix-Marseille a voté une subvention de 1,4 M€ et nous présenterons un dossier au niveau européen au printemps. L'Union européenne pourrait financer jusqu'à 30 % du projet », précise Jean-Claude Brunier.

Sur 4 ha, le spécialiste de l'aménagement des chantiers combinés Charmade prévoit de créer une plate-forme de 900 m de long et 70 m de large qui sera dotée de deux voies permettant de recevoir simultanément deux trains de 850 m de long. Les deux lignes seront probablement celles qui arrivent aujourd'hui à Marseille : Miramas-Paris-Valenton et Miramas-Ports de Lille, en fort dévelop-

pement. Calibré pour traiter 44 000 UTI au démarrage, le site pourra recevoir 55 000 UTI à terme. Reste désormais à lancer l'appel d'offres pour la construction du terminal qui devrait être livré fin 2022 ou début 2023. Sans surprise, le tractionnaire de ces deux lignes ferroviaires devrait être Open Modal.

Extension du chantier combiné

Sur le site historique de Clésud, Novatrans/Greenmodal s'apprête à doubler sa capacité pour atteindre 100 000 UTI. Deux voies ferroviaires de 850 mètres seront construites et adossées à une nouvelle cour de chargement pour les remorques et caisses mobiles. Pour compenser la fermeture du Canet, le protocole État-Région s'engage à financer la modernisation du terminal ferroviaire d'Intramar dans les bassins est du port. « Le pôle de transport combiné de Mourepiane accueillera des trains qui mixeront maritime et continental en



complémentarité avec les terminaux de Miramas », explique le grand port maritime de Marseille (GPMM). Pour préparer cette nouvelle donne, Med Europe terminal va investir dans un portique ferroviaire de 40 mètres. La livraison de l'engin est prévue fin 2023.

Véritable arlésienne, la création d'un hub roulier pourrait enfin voir le jour sur les quais phocéens. « Le port va s'attacher à déployer une offre terminologique de transport ferroviaire pour les semi-remorques dans la partie sud de ses bassins est. Il s'agit de mettre en place une organisation industrielle à même de satisfaire les besoins des compagnies maritimes RoRo et de permettre une alternative efficace au tout-camion sur le parcours terrestre ».

Cette fois, notamment avec la nouvelle ligne Tanger-Marseille, le dossier semble enfin sur de bons rails comme le confirme Thierry Jacquinot, directeur commercial et services en région Sud de SNCF Réseau : « Nous allons démarrer une étude de faisabilité pour définir les obstacles et adapter les infrastructures au passage des semi-remorques ».

Lors d'une délibération du 17 décembre 2020, Aix-Marseille-Provence a voté la

création d'un service de fret ferroviaire public métropolitain. La collectivité vient tout juste de confier au cabinet Samarcande la réalisation d'une étude sur les chantiers de transport combiné de l'aire métropolitaine. Le cabinet doit rendre son rapport avant l'été. La métropole se place dans une logique de solution décarbonnée à la logistique urbaine et dans une volonté de réduire le nombre de poids lourds entre les plates-formes de Saint-Martin-de-Crau et le port.

Le port de Marseille-Fos, qui table sur un investissement de 60 M€ dans le développement de son réseau ferroviaire dans les deux bassins au cours des cinq ans à venir, nourrit l'ambition d'augmenter la part du fret ferroviaire conteneurisé qui culmine à 14 % à Marseille et à 15 % à Fos.

La coopération entre le port et SNCF Réseau porte sur le projet de la « virgule ferroviaire » du terminal Graveleau avec la création d'une liaison ferroviaire entre les faisceaux en arrière des deux terminaux à conteneurs. Elle sera concomitante au déplacement du faisceau de Port Synergy afin de le positionner dans l'alignement de celui de Seayard et de l'aménagement d'un accès direct à ce dernier. « Ainsi, des trains complets, composés avec des coupons issus

des deux terminaux, pourront entrer et sortir directement depuis le terminal Seayard, en sus de ceux composés sur le faisceau de Graveleau », précise le GPMM. De son côté, SNCF Réseau annonce sa volonté de faire circuler 50% de trains en plus à Fos en 2030 et de relancer le wagon isolé.

Interface rail-route

L'aménagement d'une interface rail-route est aussi prévue sur la future zone de services portuaire (ZSP2) au service des terminaux et logisticiens de la zone industrielle portuaire. Elle permettra le mix de trafic maritime/continental, ainsi que la gestion des conteneurs vides, l'ensemble facilitant le remplissage des trains et le développement de services compétitifs vers davantage de destinations.

« Le trafic de fret ferroviaire, porté par la forte croissance de 30 % en dix ans du transport combiné, nécessite de nouvelles infrastructures ciblées. Cette croissance est liée au fort développement de la logistique en région avec près de 3 millions de m² d'entrepôts et 250 ha d'implantations programmées et projetées sur les zones de Fos-sur-Mer, Miramas, Grans, Salon, Saint-Martin-de-Crau qui regroupent les chargeurs et logisticiens (Ikea, Maisons du Monde, Danone, Katoen Natie, ID Logistics...) », indique la région Provence-Alpes-Côte d'Azur dans son protocole de relance du fret ferroviaire adopté le 19 juin 2020. Seul bémol, les nouvelles plates-formes logistiques comme celle de La Feuillane ne possèdent pas d'installations terminales embranchées (ITE). Quant à celles existantes à Distriport, elles sont mises sous cocon...

Nathalie Bureau du Colombier ■



danser
France

The European Containerline

PAR BARGE :

- 5x p/sem Depuis Bâle, Ottmarsheim, Strasbourg vers Rotterdam, Anvers et vice-versa
- 4x p/sem Depuis Lille, Halluin, Dourges vers Anvers, Rotterdam et vice-versa
- 3x p/sem Depuis Mons vers Anvers, Rotterdam et vice-versa

PAR FER :

- 4x p/sem Depuis Rotterdam / Kehl et vice-versa



www.danserfrance.fr

strasbourg@dansefrance.fr lille@dansefrance.fr
Tel : +33 (0)3 90 40 14 14 Tel : +33 (0)3 20 00 90 30



Aproport : le choix gagnant du ferroviaire

Malgré une année difficile côté fluvial, Aproport, gestionnaire des ports de Chalon-sur-Saône, Mâcon et Pagny, a su tirer son épingle du jeu grâce à ses investissements récents dans le rail.

Une année « à oublier » mais qui comporte « de bonnes nouvelles ». Directeur général de la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Saône-et-Loire, Pascal Leyes est confiant sur l'avenir d'Aproport. Géré par la CCI, ce service, qui assure la gestion des ports de Mâcon, Chalon-sur-Saône et Pagny, a sauvé les meubles grâce à un beau travail sur le ferroviaire.

2020 a pourtant été difficile dès janvier. Les grèves à la SNCF en lien avec la protestation contre la réforme des retraites puis l'accident de l'écluse de Sablons ont freiné les activités des ports sur la Saône

et le Rhône. Les dégâts liés à la crise du Covid-19 et la suspension de la ligne Le Havre-Chalon-sur-Saône n'ont rien arrangé. « Nous sommes sur une baisse du chiffre d'affaires de 25 % sur 2020 », note Pascal Leyes.

Si Aproport connaît un repli de 14 % sur le fluvial (27 % de son activité), le ferroviaire est lui en hausse de 12 % (20 % de l'activité) tout comme le routier (+ 5 %). Le nombre de rentrées de trains a été multiplié par deux entre 2019 et 2020. « Le routier représente 53 % de notre activité car nos véhicules « coiffent » les deux autres activités », complète, à ce propos, Stéphane Trouillet, directeur

d'exploitation des trois ports. Au cours de cette année 2020 difficile, la structure a également perdu un client historique mâconnais dont il gérait les produits finis... Avant de le retrouver. Aproport travaille de nouveau avec lui sur la fourniture de matières premières.

Autoroute ferroviaire à Mâcon

Grâce à des investissements consentis en 2019, le port de Mâcon a pleinement profité de son positionnement sur l'autoroute ferroviaire entre Calais et Le Boulou (Pyrénées-Orientales). « Elle nous

a fait beaucoup travailler durant le premier confinement à partir de mars 2020. Nous avons réussi à ne pas garder nos deux pieds dans le même sabot », relève Pascal Leyes

En 2019, Aproport a mis en place un terminal de ferroutage dédié à cet autoroute de 5 000 m². Une nouvelle locomotive, capable de gérer les véhicules de fret lourds, a été achetée, ainsi que deux nouveaux engins pour effectuer le traitement des remorques sur le terminal. L'investissement total atteint 50 000 euros. Aproport gère 1 100 mètres de voie linéaire à Chalon et 1 650 mètres de voie linéaire à Mâcon. En tout, le service gère 20 km de voies ferrées entre les deux structures.

Cette expérience et ces investissements ont payé en 2020. Entre le port et la gare de Mâcon, 1 000 trains ont circulé pour transporter 11 000 semi-remorques préhensibles de type P400. Le résultat est visible : malgré un transport de conteneurs en berne (-54 %), l'explosion de l'activité liée aux semi-remorques (+64 %) vient aider la structure bourguignonne. Cela permet à Aproport d'annoncer une augmentation de 10 % du nombre d'EVP traités sur 2020. Le transport global en volume est resté stable (+1 %).

Il faut rappeler qu'Aproport a été le premier port fluvial français à disposer de l'autorisation de circuler sur le réseau ferré national avec ses propres moyens humains et matériels. Un plus qui lui a permis de développer cet atout.

Des projets à l'étude

Deux nouvelles liaisons rails sont à l'étude. La première permettrait de lier Mâcon à la Belgique, et donc à l'Europe du Nord, via l'opérateur de transports combinés Viia. La deuxième concernera Chalon-sur-Saône-Le Havre.

En décembre, une ligne rail-route, opérée par Openrail, pour les Transports Becker et Combronde (actionnaire d'Openrail), a vu le jour pour lier Chalon-sur-Saône et Fos-sur-Mer. Une offre qui vient compléter celle proposée par l'opérateur Delta Rail. Implanté à Aix-en-Provence, ce dernier fait circuler deux trains par semaine. Une troisième rotation est envisagée pour 2021 (voir encadré).



Deux autres projets sont à l'étude. À Mâcon, un centre de formation de conducteurs de trains de fret devrait voir le jour et une formation Bac + 5 en logistique et transport multimodal doit ouvrir à Chalon-sur-Saône. Pascal Leyes conclut : *« C'est simple, nous voulons être « 5F » en référence à 4F pour fret ferroviaire français du futur de l'alliance montée pour développer le fret ferroviaire. Nous ajoutons le F de fluvial ».*

Des démarches sont également en cours afin de faire d'Aproport un opérateur ferroviaire de proximité (OFP). L'objectif vise à permettre aux ports bourguignons de « rayonner » autour de leurs terminaux. Une liaison entre Mâcon et Chalon-sur-Saône pourrait être envisagée. Les dirigeants espèrent aller vers cette évolution en 2021 ou 2022.

Pierre Lemerle ■

Une liaison Chalon-Fos

Aproport a vu l'arrivée récente d'une entreprise investissant massivement dans le ferroviaire : Combronde. Le 14 décembre 2020, le groupe de transports, basé à Thiers (Puy-de-Dôme), s'est associé avec les Transports Becker, installés à Chateaufort-le-Royal (Saône-et-Loire) pour ouvrir une ligne multimodale entre Chalon-sur-Saône et Fos-sur-Mer.

« Combronde n'était pas installé en Bourgogne. C'est pourquoi nous nous sommes associés aux Transports Becker. Notre stratégie est de développer notre réseau et notre maillage pour faire face à l'augmentation de la demande de nos clients pour le combiné rail-route », explique François de Beauregard, directeur général de Prestalog, filiale du groupe auvergnat chargée de développer l'infrastructure ferroviaire. Opérée par Openrail (ex-Ferrivia), une société d'exploitation dont Combronde est actionnaire, cette liaison fait, pour l'instant, rouler deux trains par semaine, aller-retour, entre la Bourgogne et la Méditerranée. Longs de 750 mètres et offrant une capacité de 2 000 tonnes, les convois peuvent transporter 120 conteneurs par semaine sur cet axe. À Fos-sur-Mer, la manutention est assurée par les terminaux maritimes. Ailleurs, elle sera prise en charge par Prestalog, filiale forte d'une centaine d'employés.

États-Unis, Moyen-Orient, Asie... Cette ouverture vers la Méditerranée permet de pousser l'offre de l'entreprise de transports à l'international pour ses clients. Au départ de Chalon-sur-Saône, la plupart des marchandises proviennent d'un périmètre de 150 km autour de la ville.

Selon Stéphane Trouillet : *« Depuis le changement de service le 14 décembre 2020, nous sommes sur un bon lancement avec un taux de remplissage des trains à 80 %. Cette offre vient compléter celle mise en place par l'opérateur Delta Rail ».*



À Arles, une nouvelle installation pour Combronde

Après Loire-sur-Rhône et Chalon-sur-Saône, la société de transports auvergnate Combronde s'installe au port d'Arles. Elle a répondu à un appel d'offres lancé il y a un an par la Compagnie nationale du Rhône (CNR).

T le groupe Combronde (Thiers, Puy-de-Dôme) continue ses implantations ferroviaires dans les ports du Rhône avec une installation en cours au port d'Arles (Bouches-du-Rhône). L'entreprise a répondu, et remporté, un appel d'offres lancé par la Compagnie nationale du Rhône (CNR), propriétaire du terrain. Après des premières discussions, début 2020, la finalisation d'accords contractuels, le permis de construire, déposé en septembre, a été accepté en décembre. Les travaux ont débuté en début d'année 2021.

Le projet prévoit la construction, sur une parcelle de 4 ha, d'un entrepôt de 9 700 m² servant de bâtiment de stockage. Un bâtiment modulaire d'environ 4 700 m² est également prévu. Deux voies de 350 mètres linéaires doivent être construites. « Nous assurerons la sécurité du passage à niveau sur le site », précise Aurélie Forcheron, responsable du département aménagement et développement de la CNR. Une barrière au passage à niveau va être installée. Le concessionnaire opère également une politique de maintenance et va mettre en place une prestation de chef de gare.

Le début de l'exploitation est prévu au cours de l'été 2021 et comprendra du transport de conteneurs. La société de transports va opérer la logistique de l'entreprise Nestlé Waters. Jusqu'alors, cette activité était assurée par DHL. Le bâtiment permettra de stocker des palettes d'eau minérale. Inutilisée, cette parcelle a accueilli le centre de tri Delta recyclage. Ce site avait connu un incendie en 2016 et cessé son activité.

D'autres investissements pour la CNR

« Cette implantation va transformer le site industrialo-portuaire de manière positive avec un fort développement du transport ferroviaire. Des synergies seront certainement trouvées à moyen terme avec le port public », précise, pour sa part, la chambre de commerce et d'industrie du Pays d'Arles. Grand de 46 ha, le port offre des avantages notables comme son canal maritime suffisamment profond pour accueillir des navires de 3 000 tonnes. Après Chalon-sur-Saône et Loire-sur-Rhône, il s'agit du troisième projet monté

récemment par Combronde dans des ports industriels. Dans le cas d'Arles, la CNR indique que la nouvelle installation de l'entreprise de transports n'est pas bord à la voie d'eau. L'arrivée du premier train est prévue pour août 2021.

Pour la CNR, il s'agit du plus important projet ferroviaire en cours avec celui mené sur le port industrialo-fluvial du sud de Lyon (Loire-sur-Rhône, Saint-Romain, Givors). Sur ce site, une quatrième voie de train (de plus de 500 mètres) doit être construite pour développer le transport combiné. Un investissement de 350 000 euros est prévu, cofinancé par la région Auvergne-Rhône-Alpes et la DREAL.

Au port de Lyon-Edouard Herriot, l'accent a plutôt été mis sur le développement du fluvial au cours de l'année 2020. Le port dispose tout de même de 23 km de voies ferrées, reliées au réseau ferré national, avec un faisceau ferroviaire comptant 13 voies de triage, dont deux de 750 mètres. En période normale, c'est-à-dire « hors Covid », il accueille chaque année 2 000 trains pour plus de 400 000 tonnes de marchandises transportées.

Pierre Lemerle ■

Une nouvelle plate-forme ferroviaire à Sète en 2021

Une plateforme ferroviaire de 6 hectares sera mise en service en juin 2021 au port de Sète-Frontignan. Il s'agit d'accompagner la croissance de l'activité du port. Un appel d'offres est en cours pour la gestion de cette plateforme.

L'objectif affiché au port de Sète-Frontignan est de développer les autoroutes ferroviaires à destination de Calais et d'autres ports du Nord de l'Europe pour accompagner le développement du trafic de DFDS (remorques et conteneurs) avec, notamment, la mise en place d'un système de manutention horizontale pour fluidifier les opérations. Le port n'entend pas, pour autant, renoncer à la manutention verticale mais souhaite multiplier les offres de services. Depuis le transfert des lignes de DFDS de Toulon à Sète en juillet 2019, deux allers/retours avaient été mis en place vers le Luxembourg. Dans la continuité, 2020 aura été l'année du lancement de la ligne Calais-Sète en lien avec les arrivées trois fois par semaine à bord de navires de DFDS de remorques non accompagnées en provenance de Turquie. La plateforme ferroviaire est vite apparue sous-dimensionnée pour assimiler les nouveaux trafics.

Selon Arnaud Rieutort, directeur commercial du port de Sète-Frontignan : « Pour accompagner le développement de notre service RoRo actuel, car nous avons beaucoup de livraisons dans le Nord de l'Europe, le ferroviaire répond bien à la demande du cabotage. Nous souhaitons développer et consolider la ligne afin de suivre le projet stratégique du port qui est basé sur la multimodalité ».

La nouvelle plateforme multimodale de 6 hectares a bénéficié d'investissements à hauteur de 3,6 millions d'euros de Port Sud de France pour les structures des chaussées, les réseaux, l'éclairage. Il faut y ajouter 5,5 millions d'euros en prove-

nance de la région pour financer tout ce qui concerne les voies.

« Le ferroviaire s'est développé avec le trafic autour du vrac. Ekol s'est implanté sur le port en 2014 et ils ont utilisé le ferroviaire très tôt en contact avec Viia, filiale de SNCF Logistics », ajoute Arnaud Rieutort.

Un atout multimodal

Le trafic d'Ekol représente 30 000 remorques par an. Avec la consolidation de DFDS, le port se projette sur un potentiel de 80 000 remorques. « Le ferroviaire permet de développer la logistique qu'on compte mettre en place. Elle a un effet domino assez vertueux, en rendant possible la création d'emploi, par exemple », précise Arnaud Rieutort.

En réduisant les coûts de manutention et la fluidité du trafic, le port espère rendre la plateforme attractive « pour les armateurs qui auront la possibilité d'éclater leurs marchandises en RoRo ou en conteneurs ».

Actuellement, ce sont des manutentionnaires maritimes qui sont en charge de cette manutention. A terme, ce sera une entreprise privée qui sera missionnée. « Ce sont des métiers à part avec des organisateurs clés. Nous sommes en discussion suite à l'appel d'offres avec deux candidats. Le projet est très sensible et très structurant pour le territoire », révèle le directeur commercial. Le port devra avoir sélectionné un candidat d'ici la livraison de la plateforme en juin ou au plus tard à la rentrée de septembre 2021.

L'objectif est la promotion du report modal et l'optimisation des 42 km de voies intra-portuaires, le fret ferroviaire étant moins émetteur de CO₂ que le transport routier. Le chargement d'un train représentant l'équivalent de 60 à 80 camions. Il est prévu une augmentation de la part modale ferroviaire de 12 % actuellement à 25 % d'ici 2023.

Florence Chevallier ■



« Doubler le trafic ferroviaire d'ici 2030 est plus pertinent que jamais »

Pour les opérateurs belges de fret ferroviaire, la crise sanitaire a entraîné une chute importante des trafics et des pertes financières substantielles. Le Belgian Rail Freight Forum demande des mesures structurelles pour aider le secteur à surmonter la crise et le remettre sur la voie d'un doublement de ses volumes. Son représentant, Paul Hegge, voit des raisons de croire à une évolution positive.

Te Belgian Rail Freight Forum regroupe les opérateurs de fret ferroviaire qui disposent d'une licence pour faire rouler des trains de marchandises sur le réseau ferré belge. Ses membres ont été très affectés par la crise sanitaire, selon Paul Hegge, le représentant de l'organisation. « Au plus fort du confinement, les pertes de trafic ont grimpé jusqu'à 40 % pour certains opérateurs. Sur l'exercice 2020, le recul global se situe autour des 20 %. Les pertes dues à la crise sanitaire se montent à quelque 85 millions d'euros. De plus, le coronavirus va sans doute nous coûter un à deux ans dans la réalisation de notre objectif stratégique de doubler le trafic ferroviaire d'ici 2030. Nous n'attendons pas de redressement complet avant la fin 2021 ».

Du fait de la plus faible congestion du réseau routier, la nécessité d'un report modal pourrait sembler moins pressante. « Mais les raisons stratégiques du report modal n'ont pas disparu. Le défi climatique et environnemental se fait toujours plus pressant. La pertinence de notre ambition stratégique est donc plus grande que jamais. La crise a d'ailleurs montré la vulnérabilité de nos chaînes logistiques, la nécessité de les repenser et le rôle essentiel du rail dans ce contexte », souligne Paul Hegge.

Redevances sur les sillons maintenues

La crise a d'abord eu quelques aspects positifs. « Il y avait moins de trains et donc moins de problèmes de capacité.

Nous avons pu mieux travailler et être plus ponctuels, ce qui prouve que ce ne sont pas les opérateurs de fret qui sont responsables des retards. En intermodal, il y a même eu initialement une légère hausse, bon nombre de camions se trouvant bloqués aux frontières ». Mais le revers de cette médaille est rapidement apparu. « Le matériel manquait pour faire rouler tous les trains intermodaux. Les transporteurs en possèdent relativement peu. C'est un des points de notre plan d'action, avec sa demande d'une aide à l'investissement dans ce type d'équipements et d'un chèque-transbordement pour absorber le coût de la manutention additionnelle en intermodal ». Paul Hegge ajoute : « Ces derniers mois, nous avons enregistré des progrès dans ce dossier. Nous travaillons, au sein

de groupes de travail qui rassemblent toutes les fédérations économiques et logistiques importantes, les administrations et les différents cabinets ministériels concernés, à l'élaboration d'un plan global pour le transport et le report modal en Belgique. Une note d'orientation devrait être prête d'ici l'été pour permettre au gouvernement de fixer sa politique en ce sens ».

Les pouvoirs publics belges ont prolongé pour 2021 le régime existant de soutien au transport durable de marchandises et approuvé des mesures d'accompagnement, comme une plus longue validité des certifications.

Une pierre d'achoppement subsiste toujours. La Belgique n'a pas encore suivi l'exemple des pays voisins d'abaisser (ou d'annuler) les redevances d'utilisation des sillons, comme le préconise pourtant l'Union européenne (UE). Paul Hegge en souligne l'intérêt : « Il s'agit d'une mesure horizontale et transparente, qui a un effet direct valable pour tous, contrairement aux subventions à l'une ou l'autre entreprise, qui peuvent conduire à des distorsions de concurrence ».

Il garde l'espoir que ce dossier aboutira. « Le nouveau gouvernement étudie encore ce qui est budgétairement et techniquement possible. Il serait paradoxal qu'il ne donne pas suite à cette demande, alors qu'il dit nourrir les mêmes ambitions que le secteur à l'horizon de 2030 ». Un petit pas est sur le point d'être franchi : les sillons non utilisés parce qu'un train a été annulé pour cause de Covid-19 ne seraient pas facturés.

L'UE, elle-même, n'est pas à une contradiction près. « En vertu d'une législation européenne qui oblige les gestionnaires de réseau à répercuter au moins leur

coût minimal, le prix des sillons sur les trajets plus longs va diminuer un peu, mais tout ce qui concerne les trajets locaux devient plus cher. Les opérateurs qui ont beaucoup d'activités locales, qui sont très actifs dans le premier ou le dernier kilomètre... seront pénalisés », relève Paul Hegge.

Gérer autrement le réseau

Les relations avec Infrabel, le gestionnaire du réseau ferroviaire belge, se sont apaisées, après le conflit ouvert sur des points comme la planification des travaux et la concertation avec les usagers. Les opérateurs de fret ferroviaire veulent qu'Infrabel se transforme davantage en gestionnaire des flux et soit davantage à l'écoute des utilisateurs du réseau et de leurs impératifs opérationnels et commerciaux. Le changement de mentalité est amorcé, assure Paul Hegge.

« L'organe de concertation demandé a été mis en place fin 2019 et plusieurs groupes de travail étudient quels changements sont requis. Dans la pratique, nous constatons déjà une plus grande écoute vis-à-vis de la clientèle et une plus grande volonté de répondre à nos besoins, même s'il reste du chemin à faire. Le ministre compétent est lui aussi sur la même longueur d'onde et se donne un an pour définir un nouveau contrat de gestion ».

Le Belgian Rail Freight Forum a toujours dit que les opérateurs doivent, de leur côté, améliorer la qualité des produits et des services ferroviaires. Ce mouvement est lui aussi enclenché, affirme Paul Hegge, même si la situa-

tion actuelle ne facilite pas les choses. « La grande difficulté reste à trouver la bonne réponse à des questions comme la massification des flux, la coopération dans le premier/dernier kilomètre et le partage des équipements. En temps de crise, coopérer entre opérateurs dans ces domaines est plus difficile. Là aussi, une évolution des mentalités doit se poursuivre chez les chargeurs comme chez les opérateurs. Ce n'est pas simple, ne fut-ce qu'en raison des règles de concurrence à respecter. Un partenaire neutre, comme Railport à Anvers, pourrait jouer un rôle important dans un tel contexte ».

Jean-Louis Vandevoorde ■



Paul Hegge, représentant du Belgian Rail Freight Forum.



RET
RHINE EUROPE TERMINALS

Le pari du ferroviaire

Rhine Europe Terminals est basé à Strasbourg au milieu du corridor ferroviaire de la mer du Nord à la Méditerranée; les terminaux sont idéalement situés pour consolider les flux européens et au-delà. Le Groupe Port Autonome de Strasbourg réalise des investissements réguliers au niveau des infrastructures ferroviaires portuaires. RET souhaite s'inscrire dans cette mouvance et se rendre disponible auprès des entreprises qui souhaitent faire un premier pas vers le transport ferroviaire. Un mode de transport durable et

incontournable qui devient un véritable enjeu régional, national et européen. La contribution de chaque maillon de la chaîne logistique est primordiale afin de s'inscrire dans le planning de réduction des émissions de CO₂. RET est prêt à vous accompagner dans le report modal afin de massifier les flux et de fait les rendre plus durables. Cette démarche s'inscrit dans la palette de services proposée par RET : plateforme trimodale (fluviale, ferroviaire, routière), service de réparation de conteneurs, manutention de colis lourds, stockage sur site.

Pour plus d'informations n'hésitez pas à nous contacter : info@ret-strasbourg.com



© NOVANDI/MAJAK PHOTOGRAPHY

Au port de Liège, le terminal de Trilogiport va s'agrandir à partir de 2022

Le terminal à conteneurs de Liège Trilogiport est en croissance. Une extension est nécessaire pour absorber la hausse des volumes depuis son intégration dans DP World Liège Container Terminals. Le groupe Novandi, qui gère désormais l'installation, veut aussi tirer profit de sa toute récente connexion au rail.

Le groupe Novandi est un poids lourd de la multimodalité en Wallonie. Avec ses plateformes trimodales à Liège Trilogiport, Liège Renory, Charleroi et bimodale rail-route à Liège Airport, qu'il gère et dont il détient indirectement au moins la moitié du capital, il occupe une position forte sur deux pôles clés dans le réseau économique wallon. Il développe en plus des activités dans le transport fluvial de conteneurs, la manutention et le stockage de cargaisons conventionnelles, l'emportage et le dépotage de boîtes, l'expédition et des services comme la fumigation. Avec ses 140 salariés, il a réalisé un chiffre d'affaires proche des 45 millions d'euros, dont la moitié environ en multimodal.

À Liège, le regroupement, début 2019, des terminaux à conteneurs de Trilogiport (de DP World) et Renory (de Novandi) au sein de DP World Liège Container Terminals a constitué un tournant important. La gestion opérationnelle et com-

merciale des deux installations repose depuis chez Novandi. C'est la logique des choses, estime Vincent Brassinne, directeur du groupe : « *Gérer un terminal maritime et un terminal fluvial sont deux métiers totalement différents. Nous bénéficions en outre d'un ancrage local et d'une connaissance du marché régional qui nous avaient permis de faire de Renory la principale plaque tournante des trafics conteneurisés à Liège.* »

Tout en mettant fin à une concurrence sur les tarifs qui ne profitait à aucun des deux groupes, la création de ce joint-venture 50/50 aura permis de tirer profit de la complémentarité des deux terminaux et de mieux utiliser les capacités disponibles. En aval de Liège, Trilogiport restait sous-utilisé, tandis que Renory, en amont, était menacé d'asphyxie du fait des contraintes physiques face à la croissance rapide de ses volumes.

Ceux-ci ont dans une large mesure basculé vers Trilogiport (LCT North Terminal), qui est devenu le plus important des deux

terminaux, indique Olivier Hia, directeur général de DP World Liège Container Terminals. Au débouché du canal Albert vers Anvers (avec sa navigation conteneurisée sur trois couches, en attendant le rehaussement des derniers ponts), sa situation géographique en fait une tête de pont pour la desserte de régions comme le Sud des Pays-Bas, l'Ouest de l'Allemagne et le Nord du Luxembourg, tandis que Renory (LCT South Terminal) est mieux placé comme tremplin logistique pour le Sud de la Wallonie ou du Grand-Duché, voire le Nord de la France.

Le rail toujours plus présent

Anvers reste de loin la liaison prépondérante. Rotterdam est proposé via transbordement. Entre Anvers et Liège (où le terminal d'Euroports à l'île Monsin est intégré à la rotation), cinq bateaux assurent dix départs par semaine. Deux de ces bateaux sont doublés d'une barge.

En arrivant d'Anvers, ils la laissent à Triligiport pour poursuivre leur propre route jusqu'à Renory. Au retour, ils reprennent la barge et complètent leur chargement à Triligiport.

Novandi fait surtout appel à du tonnage affrété mais le groupe a fait l'acquisition d'un premier bateau en 2019. Tercofin Barging, sa filiale fluviale, s'est doté d'une seconde unité d'une capacité comparable (156 EVP). Celle-ci n'opère pas sur Anvers, mais entre le terminal de Contargo, près de Valenciennes, et le port belge.

Depuis la fin 2020, Triligiport est raccordé au rail et le terminal a accueilli début décembre son tout premier train, en provenance de Chine. Cette première arrivée, d'abord présentée comme un essai à transformer, a été suivie par quatre autres trains en l'espace d'un mois.

Novandi poursuit ainsi sur sa lancée. « La trimodalité a toujours fait partie intégrante de notre philosophie. Nous sommes actifs depuis quarante ans dans le transport ferroviaire conventionnel de bobines d'acier sur notre terminal pour marchandises conventionnelles à Renory. Depuis la mi-2020, nous y accueillons de nouveau des trains à conteneurs en provenance de Chine », souligne Vincent Brassinne.

À l'aéroport de Bierset, qui a été la locomotive des trafics chinois à Liège avant même l'arrivée du groupe Alibaba, Liège Logistics Intermodal (LLI, filiale de Novandi) reçoit chaque semaine quatre trains sur la Chine et dix sur l'Italie (Milan et Piacenza). « De nouveaux trafics chinois sont attendus à Liège Airport et une deuxième ligne sur la Chine vient de s'ouvrir à Renory. Là aussi, nous jouons de la complémentarité entre nos trois sites liégeois pour répondre au mieux aux besoins de nos clients. Ces interactions se font de plus en plus fréquentes. La connexion ferroviaire de Triligiport nous offre l'opportunité de jouer la carte du rail », ajoute Vincent Brassinne.

Pour Olivier Hia, directeur général de DP World Liège Container Terminals : « À Charleroi, nous avons repris en 2018 l'exploitation du terminal fluvial et ferroviaire, qui est idéalement situé pour rayonner sur le marché français. Nous y traitons par le rail des produits sidérurgiques et des flux intermodaux, principalement en provenance de l'Angleterre et des Pays-Bas. Un de nos objectifs est d'y relancer

le conteneur par le rail. Le terminal fluvial peut lui aussi servir pour des cargaisons conventionnelles et conteneurisées ».

Au total, Novandi aura vu passer l'an dernier quelque 27 000 UTI par le rail et a mis sur le train plus d'un million de tonnes d'acier.

L'extension du terminal prévue dès le début

Malgré la crise sanitaire, 2020 n'a nullement freiné l'expansion des trafics fluviaux. « Au contraire, les volumes ont explosé à partir d'avril et sur l'ensemble de l'exercice, nous enregistrons une progression de 29 % à 110 000 EVP. C'est dû notamment au démarrage d'un important trafic de grumes à l'export qui représente près d'un millier de boîtes par mois en comptant les boîtes vides au retour d'Anvers », explique Olivier Hia.

Vincent Brassinne poursuit : « Nous gagnons des clients et nous n'en perdons quasiment pas. Convaincre les chargeurs, souvent réticents devant une logistique par définition plus complexe, reste le plus difficile, mais ceux qui se mettent au report modal, y restent fidèles .»

Cette forte croissance a une conséquence sur les infrastructures : « Avec ses 4 ha et ses 200 mètres de quai actuels, Triligiport commence à être saturé. Mais nous pou-

vons plus que doubler le terminal en prolongeant le quai de 300 mètres et en portant sa superficie à dix hectares. Cela se fera de façon phasée. L'extension a été prévue dès le départ et tous les permis sont là. Dès que la région wallonne aura donné son feu vert, il faudra compter un an avant la mise en service. Dans le meilleur des cas, celle-ci pourra avoir lieu début 2022 .»

Alors que la manutention s'effectue sur la partie existante au moyen d'une grue mobile, l'extension sera équipée de rails pour recevoir un portique électrique. La dalle ferroviaire à l'arrière du terminal peut quant à elle être agrandie pour recevoir deux trains complets en même temps.

Du fait de la redistribution des flux entre terminaux, les projets d'expansion du terminal de Renory ont évolué. L'extension envisagée sur des terrains de la gare de triage de Kinkempois ne concernent plus la manutention de conteneurs, mais est réorientée vers la mobilité douce et la logistique urbaine. Le nouveau hall de 25 000 m² aménagé sur l'arrière-quai du terminal servira notamment à soutenir cette activité. Vincent Brassinne conclut : « Notre objectif reste de continuer à développer ces deux plates-formes. Cela garde tout son sens ».

Jean-Louis Vandevoorde ■



Vincent Brassinne et Olivier Hia sur le quai du terminal à conteneurs de Renory.

La trimodalité, l'atout du terminal de Garocentre



La croissance du terminal trimodal de Garocentre, freinée un temps par la crise sanitaire, a repris dès le deuxième semestre 2020. Duferco Logistique, son exploitant, prévoit des investissements pour favoriser son développement.

Te groupe Duferco est principalement connu pour le trading et la production d'acier mais n'a plus aujourd'hui de sites sidérurgiques en Belgique, où il s'est diversifié dès 2005 en visant les secteurs de l'énergie, de l'environnement, de la reconversion de friches industrielles et de la logistique. Dans ce dernier domaine, Duferco Logistique, le département spécialisé de Duferco Wallonie prend appui sur deux terminaux : Garocentre à La Louvière, qu'il exploite depuis 2012 en concession du Port autonome du Centre et de l'Ouest (PACO), et le Trimodal Terminal Brussels (TTB), où il a fait son entrée en 2013 dans le cadre d'un part-

nariat à parts égales avec le manutentionnaire gantois Stukwerkers et l'opérateur fluvial néerlandais HTS.

À Garocentre, le terminal trimodal s'étend sur 6 ha, dispose d'un quai de 300 mètres desservi par une grue-portique et peut accueillir des trains et wagons sur trois voies de 600 m. Le terminal se trouve sur une branche du canal du Centre, sur la grande dorsale fluviale wallonne, à proximité de sa jonction avec le canal Charleroi-Bruxelles vers Anvers.

Anvers axe principal

Les trafics traités à Garocentre sont dans une très large mesure axés sur

les échanges avec Anvers. Cela vaut pour la voie d'eau et pour le rail, car Duferco Logistique a joué, dès le départ, la carte de la trimodalité, en connectant le terminal fluvial à la gare industrielle de La Louvière. « Cela nous permet notamment de varier le mode de transport en fonction des délais à respecter ou des caractéristiques de la cargaison comme le poids », souligne Luk Denkens, directeur général de Duferco Logistique.

Côté conteneur fluvial, le lien avec TTB est essentiel. « Sur Anvers, il nous faut près de deux jours pour aller ou revenir, du fait des contraintes qui prévalent sur le canal Charleroi-Bruxelles.

C'est trop pour les bateaux de capacité relativement réduite (classe IV, soit 1 350 t, NDLR) que nous pouvons aligner sur cette voie d'eau. Deux bateaux de 54 EVP affrétés par Duferco naviguent à une fréquence quotidienne entre Garocentre et TTB, qui intervient comme hub de consolidation. Depuis Bruxelles, HTS aligne une unité de 224 EVP qui assure trois à quatre rotations par semaine sur les terminaux maritimes du port d'Anvers.

Côté ferroviaire, l'armement MSC et l'opérateur Lineas ont lancé en 2018 un train à conteneurs quotidien vers La Louvière depuis Anvers, en combinant des flux divers sur ce trajet. « Au départ, nous recevions trois wagons par jour en moyenne. Ce chiffre est passé à dix wagons par jour ». Le concept utilisé par Lineas permet à Garocentre de bénéficier d'une desserte quotidienne sans avoir à remplir tout un train. « Il nous est arrivé aussi de traiter des trains-blocs pendant la haute saison d'un client important. Ce trafic redémarrera sans doute dans quelques mois. Dans les aciers, nous traitons par le rail des flux importants à la sortie pour notre client sidérurgique, mais nous recevons aussi des brames et expéditions parfois des coils par la voie d'eau ».

Partant des flux de produits sidérurgiques, Duferco Logistique a rapidement franchi le pas vers les conteneurs. « Nous sommes partis de rien, mais nous sommes parvenus à nous faire une belle place sur ce marché grâce à la qualité de nos services. Nos trafics ont connu une croissance assez soutenue jusqu'en 2019 et notre équipe a même doublé ».

En 2019, tous modes confondus, le terminal avait vu passer environ 18 150 EVP (dont 13 070 par barge et 4 150 par train) et 466 600 t d'acier. En 2020, la pandémie a fait retomber les chiffres à 16 490 EVP (dont 13 510 par barge et 2 720 par train), 405 272 t d'acier.

« Mais le second semestre de 2020 nous a permis de renouer avec la courbe ascendante des années précédentes. Le trafic fluvial a même poursuivi son expansion sur l'ensemble de l'année. Et nous sommes parvenus à compenser, au moins en partie, la perte de certains flux en attirant de nouveaux clients, ce qui a renforcé la diversifica-

tion et la résilience de notre portefeuille commercial ».

« Face à la route, nous sommes compétitifs sur les prix, en partie grâce aux subsides pour le transport de conteneurs par la voie d'eau. Mais les délais de transit sont inévitablement plus longs que par la route et il reste difficile de convaincre les chargeurs et les expéditeurs de modifier leurs schémas logistiques en conséquence, même si un nombre croissant d'entreprises veut verdir leurs transports. La pandémie, en réduisant les files sur les routes et autour de grands centres comme Anvers, a renforcé quelque peu la concurrence de la route. Un des grands atouts de Garocentre est l'absence totale de congestion et son excellente connexion au réseau autoroutier belge », constate Luk Denkens.

Convaincre les chargeurs

Ce responsable poursuit : « De plus, nous avons suffisamment de place pour permettre le stockage intermédiaire de conteneurs ou de coils, par exemple. Nous ajoutons à cela des services comme l'emportage et le dépotage de conteneurs ou la fumigation pour des trafics de grumes qui nous viennent notamment du Nord de la France et sont conteneurisés pour expédition vers la Chine via Anvers. Enfin, nous avons le statut d'extension d'entrepôt en douane (LCD) qui permet de différer le dédouanement des marchandises et d'opérer comme un extended gateway des ports maritimes. Dans un secteur où les marges sont réduites, développer l'offre de services est essentiel. Ce qui nous aiderait, c'est l'exploitation 24h/24 des écluses, qui nous a été annoncée depuis longtemps, avec un premier pas vers un horaire 06h-22h00 qui est toujours en attente. Les heures d'ouverture actuelles font qu'un retard même léger peut bloquer un bateau et perturber toute une rotation. Et bien sûr, la fiabilité et la pleine disponibilité des ouvrages d'art sont essentielles ».

2021 a commencé sur une note positive pour le terminal. Après MSC et CMA CGM, Maersk Line vient de conférer à Garocentre le statut de dépôt pour ses conteneurs et des négociations avec d'autres compagnies maritimes devraient aboutir à un même résultat. « C'est le signe que les armements maritimes ont confiance dans notre capacité



© I.V.

Luk Denkens,
directeur général de Duferco Logistique.

à garantir une bonne utilisation de leurs boîtes ».

Luk Denkens n'exclut pas qu'un troisième bateau soit bientôt nécessaire pour faire face à la croissance des volumes entre Garocentre et Bruxelles. La partie du terminal qui n'a pas encore reçu de revêtement en dur, pourrait être viabilisée, dernière étape avant une possible extension de la concession. Après l'acquisition d'un deuxième Reachstacker et de quatre châssis ADR en 2020, un troisième gerbeur devrait venir renforcer l'équipement du terminal et un nouveau système de caméras de surveillance augmentera encore la sécurisation du site. Un éclairage LED réduira l'impact écologique. Enfin, l'idée de la construction d'un terminal permettant de charger des marchandises sur bateau à l'abri des intempéries fait son chemin, en attendant d'éventuels développements dans le sens de la distribution urbaine.

« À terme, nous avons l'ambition d'agrandir notre zone de captage, notamment en direction de la France. Géographiquement, notre potentiel dépasse notre rayon d'action actuel et même au sein de celui-ci, beaucoup de chargeurs ne nous connaissent pas encore assez. Nous y travaillons ».

Jean-Louis Vandevoorde ■

À Anvers, un sonar pour la navigation sans équipage

Le port et l'université d'Anvers se sont associés pour développer un programme de recherche sur la navigation sans équipage. Au centre du premier essai, dont les résultats ont été annoncés début 2021, des capteurs sonar inspirés des chauves-souris.

Le biomimétisme est une approche souvent prometteuse pour la recherche scientifique et l'innovation technique. Mais les chauves-souris ne sont pas la source d'inspiration la plus évidente lorsqu'il s'agit de moderniser les bateaux fluviaux, qui plus est pour développer un système de navigation sans équipage. Ce sont pourtant les chiroptères qui ont montré la voie aux chercheurs du Cosys Lab, groupe de recherche de la faculté des sciences appliquées en ingénierie de l'université d'Anvers, qui ont adapté des capteurs sonar à la navigation intérieure. « Nous nous sommes inspirés de l'écholocation que les chauves-souris utilisent. Elles émettent des ondes sonores. Lorsque ces ondes se reflètent sur un objet, la

chauve-souris capte l'écho de cette réverbération. L'animal peut ainsi parfaitement éviter les obstacles », explique le professeur Jan Steckel. Cette méthode, adaptée à la navigation fluviale, a fait l'objet d'essais dans le port d'Anvers en décembre 2020 à bord du *Tiumelaar*. L'université et le port d'Anvers en ont présenté les résultats le 6 janvier 2021.

La surveillance constante de l'environnement, hautement nécessaire dans une zone de navigation aussi fréquentée que le port d'Anvers, ne peut se limiter à l'utilisation de caméras, qui trouvent vite leurs limites en cas de poussière, d'eau, de boue, de fumée ou de brouillard. « Les capteurs sonar ne sont pas affectés par ces conditions difficiles. Ils peuvent garantir une observation sérieuse de l'environ-

nement et à bon marché », souligne le port d'Anvers, qui précise que, pour le projet de navigation sans équipage Real Time Imaging Sonar, les chercheurs ont mis au point un capteur sonar équipé de 32 microphones étanches. Le nom du projet lui-même le révèle : à partir des sons émis par le bateau, réfléchis par les obstacles et réceptionnés par les capteurs, c'est une véritable image de l'environnement qui est reconstituée.

Miser sur l'innovation

À Anvers, où la part de la voie d'eau parmi les modes terrestres atteint 42 %, l'autorité portuaire croit fermement à un transport fluvial sans équipage à bord : « La navigation automatisée est l'avenir de la navigation fluviale. Cela peut encore sembler futuriste mais les travaux de recherche innovants menés par l'université et le port d'Anvers nous rapprochent de cette réalité ».

Parmi les avantages mis en avant : la réduction des coûts, mais aussi, paradoxalement, l'attraction des jeunes vers des emplois dans la navigation intérieure. Svetlana Samsonova, qui coordonne une série de projets de recherche conjoints de l'université et du port d'Anvers, relève : « Malheureusement, la navigation fluviale n'est pas un secteur d'emploi très attractif. Il n'est pas facile d'attirer les jeunes talents. C'est pourquoi nous misons pleinement sur l'innovation. La technologie renforcera la compétitivité du secteur. La navigation intelligente permettra d'attirer les jeunes ».

Étienne Berrier ■



© ANVERS



14 Février 2021



AU SÉNAT / "Nous avons un intérêt évident à ce que le projet des voies d'accès soit correctement conduit"

Hubert du MESNIL, Président de TELT, le maître d'ouvrage public franco-italien en charge de la réalisation et de l'exploitation du futur tunnel sous les Alpes de la liaison Lyon-Turin, **était auditionné jeudi dernier par la Commission Aménagement du Territoire et Développement durable du Sénat**. L'occasion pour l'ancien PDG de Réseau Ferré de France (2007-2012) de faire le point sur les grands enjeux de l'infrastructure et sur l'avancement du chantier en cours.

4 Md€ de marchés attribués à partir du printemps

Au terme d'un long processus d'analyse des offres, c'est au printemps prochain que commencera l'attribution des marchés pour la phase principale du creusement des deux tubes du tunnel transfrontalier de 57,5 km. Les deux lots côté français et le lot côté italien, auxquels s'ajoutent deux marchés de valorisation des matériaux d'excavation, représentent un total d'environ 4 milliards d'euros. S'agissant du planning, **l'objectif d'une livraison de l'ouvrage en 2030 est maintenu pour l'instant, même si Hubert du MESNIL reconnaît un "calendrier tendu"**, notamment en raison de la crise sanitaire.

Au chapitre des financements, il a insisté sur le caractère stratégique du projet pour l'UE qui a d'ailleurs proposé d'augmenter sa contribution en la portant de 40% à 55% du coût de l'ouvrage. Le Président de TELT en a profité pour rappeler que l'essentiel de la participation italienne était sécurisé, tout en regrettant la moindre visibilité sur le long terme des contributions européenne et française.

"Il doit y avoir une coordination sur l'ensemble de l'itinéraire entre Lyon et Turin"

Comme on pouvait s'y attendre, la question de plus en plus épineuse des voies d'accès à l'ouvrage transfrontalier s'est invitée dans les échanges. En dépit des avancées enregistrées ces derniers mois, la programmation des indispensables accès côté français est toujours incertaine (lire ci-dessous), contrairement à l'Italie. **"Il doit y avoir une coordination sur l'ensemble de l'itinéraire entre Lyon et Turin"** a souligné le Président de TELT en écho aux inquiétudes formulées par plusieurs sénateurs. Une livraison tardive des accès au tunnel compromettrait en effet sérieusement les objectifs de report sur le rail du trafic de fret transalpin, vocation majeure du Lyon-Turin.

"Si le tunnel est fini et qu'on n'a pas fini les accès, on va avoir quelque chose qui n'a pas beaucoup de sens puisqu'on ne pourra pas utiliser les capacités et les caractéristiques très performantes du tunnel, a indiqué Hubert du MESNIL. Ceci ne relève pas de la compétence de TELT mais nous avons un intérêt évident à ce que le projet des voies d'accès soit correctement conduit." Une exigence régulièrement rappelée par la Commission européenne qui souhaite l'achèvement du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) à l'horizon 2030 pour atteindre les objectifs de neutralité carbone du Green Deal.

VISIONNER L'AUDITION AU SÉNAT

SUR LE WEB / Un nouveau site dédié à la section française du Lyon-Turin

Récemment mis en ligne, ce site Internet est spécifiquement consacré à **la section française de la liaison Lyon-Turin, celle qui cristallise de plus en plus les débats en raison du flou qui plane depuis près de 10 ans sur sa programmation.** Ces 140 km de voies nouvelles doivent en toute logique relier Lyon jusqu'à l'entrée du tunnel transfrontalier à Saint-Jean de Maurienne, permettant ainsi de connecter les grands réseaux fret et voyageurs européens mais aussi d'améliorer les dessertes régionales.

Ce nouveau site Internet présente de manière pédagogique les deux phases du programme déclaré d'utilité publique et urgent (sic !) en 2013. C'est dans les limites du périmètre de la DUP que des études de phasage ont été engagées en 2020 pour définir une première étape prioritaire, quelques hautes administrations parisiennes freinant des quatre fers la réalisation du projet complet pour des raisons de coûts. Et ce alors même que l'UE est disposée à en financer la moitié et que les collectivités locales, à commencer par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, sont prêtes à y contribuer fortement.

Une liaison Lyon-Turin...qui ne passe pas par Lyon ?

Cofinancé par l'UE, l'Etat, la Région et le Département de la Savoie dans le cadre des études de phasage en cours, **ce site réalisé sous le pilotage de SNCF Réseau est un outil utile** pour mieux comprendre le contexte, la nature et surtout l'urgence des choix à opérer.

On formulera tout de même une critique de fond partagée par les acteurs du territoire, l'Italie et la Commission de Bruxelles. En effet, le site indique que la réalisation des accès français est subordonnée à l'hypothétique saturation préalable de la ligne historique Dijon-Modane. Et ce au prix de lourds investissements sur cette ligne qui correspond d'autant moins aux objectifs du Lyon-Turin...qu'elle ne passe pas par Lyon.

[VISITER LE SITE](#)

EN ITALIE / Union sacrée autour de "Super Mario"

Imaginons Christine LAGARDE quittant la BCE et prenant la tête d'un gouvernement rassemblant la quasi-totalité des partis français, de la France Insoumise au Rassemblement National. Impensable ? C'est pourtant le tour de force que **Mario DRAGHI** (photo) est en passe de réussir en Italie où les voies de la politique sont décidément impénétrables. Le peu riant ancien patron de la Banque centrale européenne a été appelé comme un *"dernier recours"* par le Président de la République **Sergio MATTARELLA** suite à l'éclatement, il y a une quinzaine de jours, de la coalition gouvernementale conduite par **Giuseppe CONTE**.

Celui qu'on surnomme « Super Mario » pour son rôle clé pendant la crise de la dette de la zone euro en 2012, présente **le profil rassurant d'un technicien ultra-compétent et apolitique**. Sa difficile mission sera d'engager de profondes réformes du pays et, surtout, de mobiliser efficacement les quelque 220 milliards d'euros attendus de Bruxelles dans le cadre du plan de relance européen. Une manne financière vitale pour la troisième économie de la zone euro dont le PIB a plongé de 8,9% en 2020.

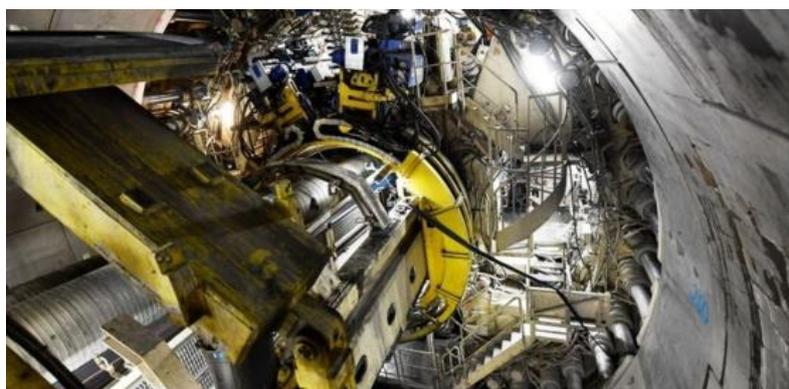
Quelles conséquences pour le Lyon-Turin ?

Au terme d'une semaine de consultations, Mario DRAGHI est parvenu à convaincre toutes les formations politiques de le rejoindre, à l'exception du petit parti de d'extrême droite Fratelli d'Italia. **C'est vendredi soir qu'a été dévoilée la composition de ce gouvernement baroque** au sein duquel les postes clés se partagent entre huit ministres « techniques » et quinze ministres « politiques » de toutes sensibilités. D'ici la fin de la semaine, Mario DRAGHI devrait obtenir la confiance du Parlement à une large majorité.

Quelles conséquences pour le Lyon-Turin, auquel est consacrée cette newsletter ? A priori aucunes, si ce n'est une **très probable consolidation de la dynamique du dossier côté italien**. Chantier européen par excellence, la liaison transalpine est en résonance avec le net tropisme pro-européen du nouvel exécutif. Au sein de ce gouvernement qui mise en partie sur une relance de l'économie par les grands travaux d'infrastructures, le portefeuille des Transports revient à l'économiste et statisticien **Enrico GIOVANNINI**. Sans étiquette politique, l'homme est connu pour ses préoccupations socio-environnementales et son vif intérêt pour les enjeux du Green Deal.

Le tunnel du Lyon-Turin dans la phase de "travaux définitifs"

La construction du tunnel transfrontalier de la liaison Lyon-Turin est maintenant entrée dans une phase active avec le lancement de 4 milliards d'euros d'appels d'offres.



© TELT

Après une longue phase d'études et des atermoiements côté italien sur l'utilité du projet, "on est rentré dans ce qu'on appelle les travaux définitifs, c'est-à-dire dans le creusement du tunnel principal" de 57 km, a Hubert du Mesnil, président de la société publique TELT chargée de construire l'ouvrage central de la future liaison ferroviaire Lyon-Turin.

"On est en train de préparer les appels d'offres pour attribuer les marchés de réalisation du tunnel", lesquels "représentent un engagement de l'ordre de 4 milliards d'euros", a-t-il relevé devant la commission de l'Aménagement du territoire du Sénat.

Projet à dominante fret

"Nous restons sur 2030" pour la mise en service du tunnel, quand bien même "le calendrier est tendu" en raison "des difficultés" créées par la crise sanitaire, a-t-il estimé, alors que la ministre italienne des Transports Paola De Micheli a évoqué une échéance pour 2032.

Le calendrier pourrait être renégocié à la fin de l'année quand sera discuté le nouveau contrat de financement avec la Commission européenne, a ajouté Hubert du Mesnil, notant qu'il y aura alors "un arbitrage à faire" entre la tenue des délais et les coûts. Quant au prix du tunnel, il est toujours, selon le patron de la société Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT), de 8,3 milliards d'euros (valeur 2015). "Il n'est pas juste de dire que le (coût du) projet a flambé, nous en sommes toujours au même niveau d'estimations", a-t-il assuré, démentant l'augmentation de 85 % pointée en juin par la Cour des comptes européenne.

Le coût doit être pris en charge à 40 % par l'UE, 35 % par l'Italie et 25 % par la France, mais Bruxelles pourrait monter à 50 ou 55%. À cet égard, Hubert du Mesnil a regretté que les financements ne soient pas assurés sur le long terme tant du côté français que du côté européen. Il a par ailleurs rappelé que le projet était "à dominante fret", destiné à encourager le report modal des camions sur les trains pour traverser les Alpes, et que l'axe promu par l'Europe allait d'Espagne en Italie, et non de Paris vers l'Italie.

Il faut donc régler les accès au futur tunnel et particulièrement "prendre à bras-le-corps" le contournement ferroviaire de Lyon, a-t-il insisté. "Si ce projet (de Lyon-Turin) est réservé aux voyageurs, il n'a pas d'intérêt, il faut l'arrêter", a relevé Hubert du Mesnil.

Le transport combiné sur les bons rails à Clésud

J.-C. Barla - Le report modal de la route vers le fer devient un enjeu logistique et environnemental dont Clésud entend tirer parti.

Le chantier multi-technique Clésud Terminal de la plateforme logistique Clésud va voir sa capacité accrue. Un autre projet porté par Terminal Ouest Provence (TOP) enrichira l'offre de report modal.

Le rapport de synthèse, avec toutes les observations et propositions formulées, devrait être diffusé prochainement [sur le site web de la commune de Grans](#). Il constituera le point d'orgue de la consultation numérique achevée le 22 janvier dernier sur la demande de permis de construire d'un bâtiment de bureaux et d'exploitation. Cet immeuble de 289 m² comprenant un bloc pour les chauffeurs routiers et un autre pour le personnel, s'inscrit dans le cadre de la réalisation du nouveau terminal de [transport combiné](#) de la société parisienne Terminal Ouest Provence (TOP). La [plateforme logistique Clésud](#) de 280 hectares répartis sur Grans et Miramas, en voie d'expansion avec Grans Développement (160 000 m² d'entrepôts), s'apprête en effet à voir ses capacités rail-route considérablement accrues, à la fois par ce terminal et par l'extension du terminal existant de 60 hectares de Clésud Terminal.

Une ambition qui tombe à pic, [le débat public sur la liaison routière Fos-Salon](#) ayant révélé que le report modal de la route vers le fer, préoccupait de nombreux citoyens, soucieux d'atténuer les flux de camions entre les autoroutes et la zone industrialo-portuaire de Fos. Les deux projets sont soutenus par l'Etat et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur dans leur « contrat d'avenir ». Ils s'intégreront dans la feuille de route du transport combiné pour Marseille, Clésud et Fos de la métropole Aix Marseille Provence, annoncée pour le printemps 2021.

Nouvelles connexions

Si le premier chantier multi-technique de Clésud né en 2006 a eu des débuts poussifs, il a atteint plus que sa pleine capacité originelle, à savoir 45 000 à 50 000 UTI par an contre 35 000 UTI (Unité de transport intermodal, pour le chargement et le transport de marchandises, à savoir des conteneurs, caisses mobiles, citernes, semi-remorques...). L'objectif de son agrandissement est de lui permettre de traiter à l'avenir, sur l'ensemble de l'infrastructure, d'abord 75 000 UTI, puis de grimper jusqu'à 100 000 UTI et d'attirer de nouveaux clients, grâce à de nouvelles connexions régulières à l'ouest vers Bayonne et au nord, vers l'Allemagne, parallèlement aux navettes vers Marseille et Fos-sur-Mer. Le projet, espéré pour janvier 2023, comprend la création d'un terminal avec deux voies supplémentaires, une plateforme d'évolution-stockage de 45 000 m² et de voies de service de 1 700 mètres linéaires. L'investissement est estimé à 10,5 millions d'euros.

Montée en puissance

Le projet de TOP, annoncé pour 2022 dans les dossiers de procédures, prévoit la construction d'un terminal intermodal et de voies de services de 5 450 mètres linéaires. L'aménagement intègre une liaison ferroviaire sous caténaire, une cour de manutention pour les trains longs (850 mètres linéaires) avec des voies ferrées, des zones d'évolution pour grue mobile et un espace de stockage des UTI. Sont également programmés une voie d'accès routier et des parkings, outre le bâtiment d'exploitation, objet de la récente consultation. Le trafic au démarrage de l'exploitation serait de l'ordre de 36 500 UTI par an, mais l'ambition consisterait à atteindre les 53 000 à 55 000 UTI à cinq ans. Selon les éléments fournis par la société, 140 camions et trois trains par jour partiraient à destination de Nancy, Bonneuil-sur-Marne et Lille. L'exploitation sera confiée à BTM, filiale du groupe Open Modal. La réalisation représente un investissement de 23,5 millions d'euros.

2019, année stable pour le fret ferroviaire



Crédit photo Lohr

Dans son rapport annuel consacré à l'exercice 2019, l'Autorité de la régulation des transports (ART) dresse un bilan plutôt stable de l'activité du fret ferroviaire. En termes de volume, seul le transport combiné a accusé une baisse sur l'exercice étudié.

En 2019, "le fret ferroviaire a vu sa part modale baisser de 0,3 point depuis 2018 malgré une croissance globale du transport de marchandises de 2,6 % sur la même période. Le transport routier reste ainsi le mode largement privilégié pour l'activité de transport de marchandises en France, avec une part modale de près de 89 %", résume l'Autorité de régulation des transports (ART) dans son rapport annuel. Quatrième du genre, ce bilan couvre à la fois l'activité voyageurs et le fret et a été **enrichi de nouveaux indicateurs**, notamment sur l'activité des autoroutes ferroviaires pour le transport de fret.

Recensant 27 entreprises de fret ferroviaire totalisant 64 millions de trains.km sur la période concernée, l'étude assure que les **5 premiers opérateurs réalisent 90 % des trains.km** quand les 11 premiers totalisent 99 % des trains.km. Dans ce schéma, **c'est toujours le groupe SNCF qui tient le haut du pavé** puisqu'il capte 75 % des trafics en 2019.

Des volumes stables

Si le volume total a atteint 2,5 milliards de trains.km (- 0,8 %) sur l'exercice concerné, **le trafic par type de parcours** est lui aussi resté stable avec un transport domestique qui a représenté 64 % des tonnes.km, contre 26 % pour l'international et 10 % pour le transit. Seul le **transport combiné a accusé une baisse** de 4,1 % par rapport à l'année précédente et représente 22 % des tonnes.km transportées.

Côté **catégories de trafics**, l'étude pointe un recul de 4 % du transport de matières premières, qui capte 28 % total. À l'inverse, les produits alimentaires, boissons, tabac et les produits de l'agriculture, la chasse, la forêt et la pêche ont respectivement grimpé de 7 % et 6 %.

Les autoroutes ferroviaires tirées par les semi-remorques

En 2019, **2 milliards de tonnes.km ont emprunté les services d'autoroutes ferroviaires** en France (+ 9,4 %). Dans le détail, les liaisons Bettembourg-Barcelone, Calais-Le Boulou et Calais-Orbassano ont respectivement concentré 74,4 %, 17,5 % et 8,1 % des tonnes.km enregistrées en 2019.

"L'augmentation de la demande globale depuis 2017 est due à **une hausse des marchandises transportées sur les autoroutes de Calais-Le Boulou et Calais-Orbassano** alors que la demande chute sur l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Barcelone, tout en restant la plus empruntée", précise l'étude. Sur ce créneau, **c'est le transport de semi-remorques qui domine** par rapport au transport de conteneurs puisqu'il totalise 71,5 % des tonnes.km en 2019.

Une meilleure ponctualité

Après **deux exercices de dégradation**, la ponctualité des trains s'est améliorée en 2019 avec des taux de retard au seuil de 60 minutes qui se sont établis à 7,4 %, contre 8,6 % en 2018 ou 7,1 % en 2016. Une amélioration s'est particulièrement fait ressentir sur les taux de retard au terminus des circulations sur les autoroutes ferroviaires et trafic combiné, qui ont respectivement été de 52,7 % et 46,1 %, contre **33,6 % pour le total du fret**.

D'un point de vue économique, les **recettes directes issues du trafic perçues** par les entreprises ferroviaires se sont montées à 1,1 milliard d'euros (+ 1,1 %) tandis que les redevances liées aux prestations minimales acquittées par les mêmes opérateurs à SNCF Réseau ont chuté de 24,4 % par rapport à 2018. En cause : *"une évolution en 2019 de la facturation : les redevances sont désormais directement payées par les candidats autorisés à l'origine de la commande des sillons. Par conséquent, la baisse des redevances payées par les entreprises ferroviaires est en partie compensée par une hausse des péages facturée aux candidats"*, indique l'étude.

Au total, *"les redevances perçues en 2019 par SNCF Réseau ont diminué de 24 millions d'euros et la hausse de 17 millions d'euros de la "compensation fret" versée par l'Etat à SNCF Réseau ne s'est pas montrée suffisante pour couvrir la baisse des péages perçus"*, détaille l'étude. Conclusion : les revenus du gestionnaire d'infrastructure sur l'activité fret se sont contractés de - 3,2 % en 2019.

Haropa lance un appel à manifestation d'intérêt pour développer le combiné

Haropa vient d'annoncer le lancement d'un appel à manifestation d'intérêt visant à développer l'usage du transport combiné. Dans le cadre de ce dispositif, il promet une aide aux opérateurs souhaitant créer de nouveaux services mais aussi aux donneurs d'ordres qui les utiliseront.

Le 11 février, lors de la deuxième édition de l'évènement business 'Fret Ferroviaire Axe Seine', l'ensemble portuaire Haropa a annoncé qu'il venait de **s'engager financièrement dans le développement du transport multimodal** avec le lancement d'un appel à manifestation d'intérêt.

Créer de nouveaux services ferroviaires

Visant à favoriser la création de nouvelles destinations ou de nouveaux services ferrés **auprès des opérateurs de transport combiné**, celui-ci se matérialisera par des aides financières non négligeables. Tout opérateur qui créera une nouvelle desserte internationale pourra ainsi **bénéficier d'un financement à hauteur de 1 250 € par circulation** les douze premiers mois, puis 750 € les douze mois suivants.

Pour une nouvelle ligne nationale, le soutien financier s'élève à 750 € par circulation la première année, puis à 500 € la seconde. Pour favoriser l'augmentation des fréquences des services existants sur l'axe Seine, Haropa a programmé une aide de **500 € pour chaque nouvelle circulation**.

Un soutien aux donneurs d'ordres

De plus, l'ensemble portuaire soutiendra les donneurs d'ordre, qu'il s'agisse de **chargeurs, de logisticiens ou de commissionnaires de transport**. *"Nous allons aussi abonder la mise en place de ces nouveaux services via le versement de **15 € par unité de transport intermodal impliquée**, souligne Laurent Foloppe, directeur commercial et marketing d'Haropa. Il s'agit de faire en sorte que l'amélioration de compétitivité se retrouve également dans la facture du donneur d'ordre."*

Plusieurs millions d'euros seront au final investis par l'ensemble portuaire dans son dispositif. *"Ne nous leurrions pas, les donneurs d'ordre **ne paieront pas plus chers** pour mettre des 'boîtes' sur un train, relève Laurent Foloppe. Ce mode de transport doit rester compétitif, notre dispositif venant s'ajouter aux récentes mesures gouvernementales prises en faveur du fret ferroviaire tels que le doublement du montant de l'aide à la pince ou encore la **diminution de moitié du coût des péages ferroviaires**."*

Décarbonation des transports : la Commission européenne retient cinq projets



Crédit photo DR

En novembre 2019, la Commission européenne avait lancé un appel à projets pour apporter son soutien financier à des solutions de décarbonation des transports. La liste des lauréats vient d'être dévoilée. Sur les cinq projets retenus, trois peuvent se décliner au fret.

La Commission européenne vient de dévoiler la liste des **cinq lauréats retenus dans le cadre de l'appel à projets CEF Transport Blending Facility, lancé en novembre 2019**, dont l'objet est de mettre en place des **solutions de déploiement des transports décarbonés** ainsi que **l'harmonisation de la signalisation embarquée dans les trains**. À la clé, **un financement de 53 millions d'euros (M€)**, auxquels la Caisse des Dépôts ajoutera 68,5 M€. Parmi ces cinq projets, **trois concernent le fret**.

Une signalisation ferroviaire harmonisée

Projet porté par **SNCF Réseau**, l'harmonisation de la signalisation ferroviaire hérite ainsi de 60 M€, dont 31 M€ de subventions octroyées par la Commission européenne. Un financement qui servira à **l'installation du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)** à bord de 252 véhicules (trains voyageurs et locomotives fret). La plupart de ces trains circuleront, au moins en partie, sur le réseau ferroviaire français. *"Ce projet a été retenu parce qu'il contribue à renforcer la régularité des trains, leur sécurité, leur fréquence et, le cas échéant, leur capacité à franchir les frontières en Europe"*, précise la Caisse des dépôts.

Des stations multi-énergies

Porté par le groupe **Proviridis**, le projet **MALTES (Multi ALternative Energies Stations)** s'est vu attribuer une enveloppe de **3,6 M€** de subventions et un prêt de 5,1 M€ octroyé par la Caisse des dépôts. Concrètement, ce projet prévoit le **déploiement de 12 stations de distribution d'énergies et de carburants alternatifs** (gaz naturel, électricité et hydrogène) sur l'ensemble du territoire français d'ici 2023. *"Ces infrastructures multi-énergies innovantes, qui participent au développement de solutions de mobilité propre, permettront à terme d'éviter l'émission de plus de 600 000 tonnes de CO₂ sur neuf années, et ainsi de favoriser la lutte contre le réchauffement climatique. Ce projet contribuera au maillage territorial permettant aux collectivités et aux transporteurs de décarboner leurs flottes, au bénéfice de territoires plus durables"*, indique la Caisse des dépôts.

Baisse de CO₂

Porté par **Hynamics**, filiale du groupe **EDF spécialisée dans l'hydrogène**, le projet **MULTICIT'HY** a hérité d'un budget de 8,9 M€ et d'une prise de participation de 18,5 M€ par la Caisse des dépôts. Il vise à la **mise en place de stations de production et de distribution d'hydrogène décarboné**, par électrolyse de l'eau pour les transports terrestres, fluviaux et maritimes. L'objectif est ici de parvenir à une puissance cumulée d'électrolyse de 8 MW, représentant un potentiel de production de 3 200 kg/jour. Sont concernées **les agglomérations de Belfort, Nice, Gardanne et Nantes Saint-Nazaire**, lesquelles, grâce à ce projet, devraient voir les émissions baisser de 20 000 tonnes de CO₂ par an au total.



Début du régime de subventions pour le transport par wagon isolé

Nous avons le plaisir de vous informer que le nouveau régime de subvention pour le transport ferroviaire de marchandises est en vigueur depuis le 13 novembre 2020. Ce régime décharge les entreprises de fret ferroviaire d'une partie des coûts liés à l'utilisation des installations de service pour le trafic par wagons isolés.

Le régime d'aide représente un engagement clair du gouvernement allemand en faveur du système de transport par wagons isolés, qui est l'épine dorsale de l'économie allemande et du transport ferroviaire de marchandises. Les subventions soulignent l'importance du transport par wagons isolés en tant que réseau respectueux de l'environnement pour l'économie allemande et européenne. Une tonne de fret transportée par rail émet 80 % de CO2 en moins que le transport équivalent par route. Le régime contribuera également de manière importante à l'égalité des conditions de concurrence entre les modes de transport en termes de coûts d'infrastructure. Vous pouvez trouver plus d'informations sur les subventions accordées à DB Cargo sur notre site web.

Le transport par wagon isolé est un élément indispensable du transport ferroviaire de marchandises en Allemagne et en Europe. Il vous permet de transporter même de petits volumes de marchandises par un rail respectueux du climat et de contribuer de manière significative aux objectifs climatiques. Sans un solide réseau de wagons isolés, il n'y a aucune chance d'atteindre les objectifs nationaux en matière de transport et de politique climatique.

Bien que notre réseau dense de wagons isolés joue un rôle essentiel dans le maintien de l'économie, il n'est actuellement pas en mesure de couvrir tous ses coûts. Le soutien du gouvernement nous permettra de stabiliser les opérations et de moderniser le service grâce à des projets d'investissement dont le besoin est urgent. En investissant dans la structure du réseau et dans des systèmes numériques de planification et de contrôle, nous pourrions offrir des services plus rapides et plus fréquents et améliorer la qualité des expéditions. Notre réseau respectueux de l'environnement deviendra ainsi une option plus attrayante pour vous. Les mesures d'investissement amélioreront également l'efficacité du fret par wagon isolé. Le soutien du gouvernement nous a permis d'éviter des ajustements de prix plus importants pour les services de transport par wagons isolés.

Maintenant que le régime d'aide est en place, nous travaillons d'arrache-pied à sa mise en œuvre. Notre ambition de développer le transport par wagon isolé est déjà claire. Avec vous, nous voulons continuer à développer notre réseau de wagons isolés et transférer davantage de trafic vers le rail respectueux de l'environnement.

La présidente de la région Ile-de-France dit oui à une écotaxe

Mauvaise nouvelle pour les poids lourds qui transitent par l'Ile-de-France. S'exprimant hier devant la commission de l'aménagement du territoire du Sénat, Valérie Pécresse, présidente de la région Ile-de-France, s'est dite favorable à la mise en place d'une écotaxe pour les poids lourds dans le cadre de la loi Climat présentée au conseil des ministres. La présidente souhaite créer un écosystème pour le secteur du transport routier.

« Je suis favorable philosophiquement (à l'écotaxe) à l'idée que le bilan carbone soit compté dans le prix des produits. Si l'on veut retrouver notre compétitivité et avoir de la relocalisation de production et notamment de produits industriels, il faut que le bilan carbone des produits qui arrivent dans nos assiettes, sur notre table ou que nous consommons soit pris en compte (dans le prix). Ça passe par une fiscalité écologique » a déclaré Valérie Pécresse précisant qu'elle était pour une écotaxe pour les poids lourds en transit seulement, « l'Ile-de-France étant situé au centre d'un nœud routier par lequel passent des poids lourds qui vont du nord au sud de l'Europe en permanence. »

Répondant aux sénateurs qui lui rappellent qu'une écotaxe pour les camions en transit est contraire aux normes européennes, la présidente a déclaré qu'elle était prête à prendre des engagements politiques. Elle est prête à redistribuer l'argent récolté de l'écotaxe dans l'entretien des routes dans la région et dans le renouvellement des flottes de camions auprès des transporteurs. « Le changement de motorisation ne suffira pas », a-t-elle estimé, « il faudra penser aussi à installer des bornes de recharges pour les camions électriques. » La présidente souhaite créer un écosystème pour le secteur du transport routier « afin de les aider à faire cette transition écologique. »

La présidente a rappelé aux sénateurs que l'écotaxe était un dossier qu'elle connaissait puisque, lorsqu'elle était ministre du budget, elle avait signé le contrat avec Ecomouv qui devait gérer l'écotaxe lancée lors du mandat de François Hollande.

« J'en vois les difficultés et les effets pervers » a-t-elle précisé. La présidente de région a toutefois précisé qu'elle consulterait le transport routier : « il faut une négociation avec les transporteurs parce qu'ils sont très, très durement impactés par la crise (sanitaire) et l'idée n'est pas de mettre à mal tout un secteur d'activité économique qui fait des faibles marges. »

La présidente a évoqué la logistique urbaine précisant qu'il s'agissait d'un sujet important. Elle a soumis l'idée de tunnels dédiés exclusivement à l'acheminement de colis et de marchandises en Ile-de-France. Elle s'est dite favorable à revoir l'utilisation des fleuves dans la région pour transporter le fret.

Valérie Pécresse, également présidente d'Ile-de-France Mobilités, a suggéré que les autoroutes franciliennes soient transférées à l'autorité régionale des transports publics. « Ile-de-France Mobilités serait extrêmement heureuse, dans le cadre de la loi 4D, de se voir confier la compétence des routes d'intérêt régional », a-t-elle dit aux sénateurs citant le périphérique parisien, les autoroutes de rocade A86 et A104, et les autoroutes pénétrantes dans Paris après les péage » (A1, A3, A4, A6, A10, A13, A15...). Ce qui veut dire que la présidente pourrait installer une écotaxe notamment sur ces axes.

Infrastructures : vers une écotaxe en Île-de-France ?



Crédit photo Adobe Stock

Un rapport sur la mobilité en grande couronne d'Île-de-France appelle à instaurer "une écotaxe" sur les poids lourds pour financer une partie d'un "plan Marshall des mobilités". Les professionnels du secteur ne cachent pas leur agacement.

Sept ans après l'abandon de l'écotaxe poids lourds, le sujet refait surface, cette fois-ci au niveau régional. **Un rapport sur l'avenir de la mobilité en grande couronne d'Île-de-France préconise "un plan d'urgence dédié" avec un "investissement massif" s'appuyant "sur de nouveaux financements",** parmi lesquels une **écotaxe régionale ciblant les poids lourds et les véhicules utilitaires légers.** Dans le texte, les auteurs, **François Durovray, président LR du conseil départemental de l'Essonne,** et sept parlementaires essonniers dont **Cédric Villani,** déplorent que les investissements pour les transports s'effectuent *"essentiellement au bénéfice de l'hyper-centre parisien et de la petite couronne"*.

La région-capitale, une métropole-monde, ne peut fonctionner durablement avec *"un système de transport à deux vitesses"*, soutiennent-ils. Selon eux, il est *"légitime"* que les utilisateurs de véhicules lourds *"contribuent à l'entretien et au développement des infrastructures de transport"*. Face à des besoins structurels criants, **de multiples solutions sont programmées** (46 dans les domaines ferroviaire et routier de transport en commun), sans jamais dépasser le stade du projet car elles sont bloquées par leur financement.

Intégrer les transporteurs dans la discussion

L'écotaxe, qui *"devrait intégrer le principe de pollueur-payeur"*, favoriserait **un rééquilibrage des conditions de concurrence entre le fret routier et ferroviaire,** appuient les auteurs. Principe qui reste difficile à faire passer auprès des transporteurs français. *"L'acceptation passera par une affectation de la taxe,* indique François Durovray dans les colonnes du journal *Le Monde. On doit absolument éviter qu'elle aille se noyer dans le budget général."*

Du côté de l'OTRE, on ne cache pas **un agacement croissant face à une nouvelle idée de taxation,** destinée a priori au financement d'infrastructures de transport, mais qui concernent avant tout le transport de voyageurs. Les auteurs du rapport préconisent, par exemple, de généraliser la mise en place de voies express de transports collectifs le long des axes autoroutiers ou encore de réduire les tarifs et abonnements payés par les habitants de grande couronne. *"Il faudrait consulter les professionnels de la route, les intégrer dans les discussions,* assure **Yann Viguié, secrétaire général de l'OTRE Île-de-France.** *Les transporteurs sont déjà multitaxés ! Ils contribuent au versement mobilité pour rembourser une partie du transport de leurs salariés, paient pour garer les camions et VUL sur les parkings et aires de stationnement... Ces mesures ont déjà pour but de financer le transport et le Grand Paris."*

L'Île-de-France se remet lentement de la crise

Et, rappelle Yann Viguié, **d'autres projets pèsent sur le secteur**, comme **la fermeture de routes aux camions et véhicules**, par exemple le périphérique ou une voie de l'A15 qui serait réservée au covoiturage. Même opposition pour la FNTR : *"Une telle écotaxe impacterait fortement le transport de proximité et régional, souligne **Pauline Martin, secrétaire générale de la FNTR Île-de-France**. Selon l'enquête FNTR portant sur le quatrième trimestre 2020, l'Île-de-France apparaît comme l'une des régions qui se remettent le plus lentement de la crise."* Et le coût supplémentaire qu'impliquerait cette taxe risquerait fortement d'être répercuté sur le consommateur final, ajoute-t-elle.

L'idée d'une taxation spécifique des poids lourds au niveau régional était déjà apparue au début de l'année, avec la **création de la collectivité européenne d'Alsace, qui a récupéré les compétences sur les routes et autoroutes non concédées**. Les responsables ont évoqué leur intention de mettre en place dès que possible une écotaxe pour **empêcher le détournement de flots de camions venus d'Allemagne**, où ils sont soumis à un impôt poids lourds.

Ecotaxe poids lourds : L'idée envisagée dans les régions et départements



A l'approche des élections régionales et départementales de juin prochain, **l'idée d'une taxe poids lourd locale émerge**. « *Est-ce que je prendrais la contribution poids lourds si la loi m'y autorisait ? La réponse est bien sûr oui* », a indiqué **Valérie Pécresse** devant la commission de l'aménagement du territoire du Sénat le 10 février.

La présidente de la région Ile-de-France envisage une taxe poids lourds, comme moyen de financer les routes, de réguler les camions en transit qui « n'apportent aucune valeur ajoutée », mais aussi pour aider à la conversion des flottes « des transporteurs qui travailleraient avec l'Île-de-France ». Valérie Pécresse promet déjà « **une négociation avec les transporteurs parce qu'ils sont très, très durement impactés par la crise (sanitaire) et l'idée n'est pas de mettre à mal tout un secteur d'activité économique qui réalise des faibles marges** ».

« L'écotaxe poids lourds est un moyen intelligent de faire contribuer les véhicules, notamment étrangers, au financement de nos mobilités. J'espère que le gouvernement ouvrira cette option et permettra aux territoires de s'engager dans cette voie » abonde de son côté sur son compte twitter **François Durovray**, le président LR du conseil départemental de l'Essonne. Ce dernier est **l'auteur, avec sept autres parlementaires essonniers, d'un rapport sur les mobilités en Grande Couronne remis à la région et au gouvernement**.

Ecotaxe : deux projets de loi favorables

Ces déclarations sont appuyées par deux projets de loi qui envisagent de donner aux collectivités locales le pouvoir de mettre en place cette sulfureuse taxe PL. A commencer par celui sur le climat issu de **la convention citoyenne**. Présenté le 10 février au conseil des ministres, il doit permettre « *aux régions d'instituer des contributions spécifiques assises sur la circulation des véhicules de transport routier de marchandises* ». Même possibilité pour les départements qui pourraient établir le même système afin de contrer un report de trafic sur leurs routes.

Le projet de loi 4D va plus loin. Il prévoit le transfert des routes nationales aux départements ou aux régions intéressées comme en Alsace où **les élus sont favorables à la mise en place d'une écotaxe PL**.

ÎLE-DE-FRANCE

Vers une écotaxe régionale ?

Un rapport sur la mobilité en grande couronne d'Île-de-France appelle à instaurer « une écotaxe » sur les poids lourds pour financer une partie d'un « plan Marshall des mobilités ». Les professionnels du secteur ne cachent pas leur agacement.

Sept ans après l'abandon de l'écotaxe poids lourds, le sujet refait surface, cette fois-ci au niveau régional. Un rapport sur l'avenir de la mobilité en grande couronne d'Île-de-France préconise « un plan d'urgence dédié » avec un « investissement massif » s'appuyant « sur de nouveaux financements », parmi lesquels une écotaxe régionale ciblant les poids lourds et les véhicules utilitaires légers. Dans le texte, les auteurs (François Durovray, président LR du conseil départemental de l'Essonne, et sept parlementaires essonnais dont Cédric Villani) déplorent que les investissements pour les transports s'effectuent « essentiellement au bénéfice de l'hyper-centre parisien et de la petite couronne. La région-capitale, une métropole-monde, ne peut fonctionner durablement avec « un système de transport à deux vitesses », soutiennent-ils. Selon eux, il est « légitime » que les utilisateurs de véhicules lourds « contribuent à l'entretien et au développement des infrastructures de transport ». Face à des besoins structurels criants,

de multiples solutions sont programmées (46 dans les domaines ferroviaire et routier de transport en commun), sans jamais dépasser le stade du projet car elles sont bloquées par leur financement.

INTÉGRER LES TRANSPORTEURS DANS LA DISCUSSION

L'écotaxe, qui « devrait intégrer le principe de pollueur-payeur », favoriserait un rééquilibrage des conditions de concurrence entre le fret routier et ferroviaire, appuient les auteurs. Un principe qui reste difficile à faire passer auprès des transporteurs français. « L'acceptation passera par une affectation de la taxe, indique François Durovray dans les colonnes du journal *Le Monde*. On doit absolument éviter qu'elle aille se noyer dans le budget général. » Du côté de l'OTRE, on ne cache pas un agacement croissant face à une nouvelle idée de taxation, destinée a priori au financement d'infrastructures de transport mais qui concernent avant tout le transport de voyageurs. Les auteurs du rapport préconisent, par exemple, de généraliser la

mise en place de voies express de transports collectifs le long des axes autoroutiers ou encore de réduire les tarifs et abonnements payés par les habitants de grande couronne. « Il faudrait consulter les professionnels de la route, les intégrer dans les discussions, assure Yann Viguié, secrétaire général de l'OTRE Île-de-France. Les transporteurs sont déjà multi-

L'ÉCOTAXE, QUI « DEVRAIT INTÉGRER LE PRINCIPE DE POLLUEUR-PAYEUR », FAVORISERAIT UN RÉÉQUILIBRAGE DES CONDITIONS DE CONCURRENCE ENTRE LE FRET ROUTIER ET LE FRET FERROVIAIRE...

taxés ! Ils contribuent au versement mobilité pour rembourser une partie du transport de leurs salariés, paient pour garer les camions et VUL sur les parkings et aires de stationnement... Ces mesures ont déjà pour but de financer le transport et le Grand Paris. » Et, rappelle-t-il, d'autres projets pèsent sur le secteur, comme la fermeture de routes aux camions et véhicules,

par exemple le périphérique ou une voie de l'A15 qui serait réservée au covoiturage. Même opposition pour la FNTR : « Une telle écotaxe impacterait fortement le transport de proximité et régional, souligne Pauline Martin, secrétaire générale de la FNTR Île-de-France. Selon l'enquête FNTR portant sur le quatrième trimestre 2020, l'Île-de-France apparaît comme l'une des régions qui se remettent le plus lentement de la crise. » Et le coût supplémentaire qu'impliquerait cette taxe risquerait fortement d'être répercuté sur le consommateur final, complète-t-elle.

L'idée d'une taxation spécifique des poids lourds au niveau régional était déjà apparue au début de l'année avec la création de la collectivité européenne d'Alsace, qui a récupéré les compétences sur les routes et autoroutes non concédées. Les responsables ont évoqué leur intention de mettre en place dès que possible une écotaxe pour empêcher le détournement de flots de camions venus d'Allemagne, où ils sont soumis à un impôt poids lourds. •

GWENAËLLE ILY

POIDS TOTAL AUTORISÉ EN CHARGE

Une revalorisation de 3,5 tonnes à 4,5 tonnes demandée

Les fédérations OTRE, Capeb (artisanat) et les organismes CDKL (Club du dernier kilomètre de livraison), Unep (entreprises du paysage) et l'Association française du GNV s'unissent pour demander auprès des pouvoirs publics la revalorisation du poids total autorisé en charge (PTAC) des véhicules de 3,5 tonnes à 4,5 tonnes. Objectif : préserver la compétitivité de leur activité tout en préparant la transition énergétique. « Transition énergétique, zones à faibles émissions (ZFE), péages urbains, risques de surcharge, massification et livraison du dernier kilomètre, les utilisateurs de VUL doivent répondre à de nombreux enjeux », soutiennent-ils dans un communiqué. Entre les sécurités passive et active embarquées et le poids des technologies liées aux carburants alternatifs, le PTAC a augmenté de manière signi-

ficative au détriment de la charge utile des véhicules. « Ils font perdre aux professionnels une charge utile nécessaire à la bonne santé de leurs entreprises et à la préservation des emplois », indiquent les cinq entités, qui précisent vouloir accompagner progressivement la mutation des véhicules de génération Euro VI vers des énergies décarbonées. Cette mesure s'appliquerait à tous les véhicules propres sous conditions d'une aptitude médicale dont les modalités restent à définir et d'une formation initiale et continue obligatoire des conducteurs. « Ce projet est de nature à promouvoir une meilleure massification permettant de limiter le nombre de véhicules professionnels en circulation dans les centres villes », plaident les cinq organismes. •

GWENAËLLE ILY

Loi climat : les transporteurs routiers dénoncent "un non-sens"

Les professionnels du transport et de la logistique ont fait savoir leur opposition au projet de loi climat et notamment la suppression du mécanisme fiscal sur la taxation du gasoil professionnel.



© Brun Invest

Les organisations professionnelles du transport routier et de la logistique ont estimé que le projet de loi "Climat et Résilience," présenté le 10 février en conseil des ministres, était "un non-sens (...), inefficace sur le plan environnemental et dangereux au plan économique".

Le texte fait courir le risque de "rater le tournant de la transition énergétique tout en fragilisant les entreprises françaises et en remettant en cause, à terme, notre souveraineté en matière de transport et logistique", selon une communication commune.

FNTR, TLF, OTRE, Unostra et Chambre syndicale du déménagement dénoncent "des mesures fiscales inefficaces d'un point de vue environnemental", à savoir la suppression progressive d'ici 2030 du mécanisme fiscal sur la taxation du gasoil pour les professionnels et la possibilité pour les régions de créer une écotaxe routière.

Les pavillons étrangers favorisés ?

"Il n'existe (...) pas de corrélation entre la hausse de la fiscalité du secteur et un éventuel report modal vers des modes de fret alternatifs" et, même si le transport ferroviaire et fluvial de marchandises voit sa part doubler, la route "restera à plus de 75 % le mode très largement majoritaire", pointent-elles. "C'est la raison pour laquelle il faut accompagner et soutenir le transport routier dans sa transition énergétique et non pas le combattre", expliquent les organisations patronales. L'augmentation de la fiscalité va en outre favoriser les camions étrangers, selon elles. "Il est inconcevable et contre-productif qu'au moment où la profession va avoir besoin de plusieurs milliards d'investissement par an pour accélérer la transition énergétique, l'État décide de lui retirer près de 1,5 milliard (d'euros) et d'anéantir ses marges et toute capacité d'investissement", accusent-elles.

"Le transport routier de marchandises et de la logistique est un secteur stratégique, vital à la souveraineté du pays", soulignent les organisations, rappelant son rôle crucial dans la crise sanitaire.

Le TRM vent debout contre le projet de loi Climat et Résilience



Barbara Pompili, après la présentation du projet de loi en Conseil des ministres le 10 février dernier. *Elysée*

Suite à la Convention citoyenne pour le climat où des citoyens ont formulé des propositions, le projet de loi Climat et Résilience entame son cheminement législatif. Les organisations professionnelles du transport routier de marchandises dénoncent un non-sens écologique et économique.

Un texte une nouvelle fois « *inefficace sur le plan environnemental et dangereux au plan économique* », regrettent les organisations professionnelles. Le projet de loi, présenté en conseil des ministres, propose deux mesures de hausse de la fiscalité sur les entreprises de transport. D'abord avec la suppression progressive (d'ici 2023 à 2030) du mécanisme fiscal sur la taxation du gazole pour les professionnels. Ensuite avec la possibilité pour les régions de créer une écotaxe routière.

« *Des hausses qui sont supposées à la fois favoriser le report modal, contribuer au financement des infrastructures et accélérer la conversion écologique des véhicules. Dans les faits, il n'en n'est rien, il n'y a pas de corrélation* », argumente le communiqué commun Union TLF/FNTR/OTRE. La fiscalité du TRM n'a, en effet, jamais cessé d'augmenter ces trente dernières années. La part modale n'a jamais été aussi élevée (67% en 1985 à 89% aujourd'hui) – pour seulement 6% des émissions de CO₂, toujours d'après les fédérations professionnelles.

Contreproductif

« *Le remboursement partiel de la TICPE n'est pas un cadeau fiscal aux entreprises de transport routier, il est un mécanisme européen essentiel pour préserver notre compétitivité face à une concurrence étrangère très rude* », poursuit le texte. « *Il est inconcevable et contreproductif qu'au moment où la profession va avoir besoin de plusieurs milliards d'investissement par an pour accélérer la transition énergétique, l'Etat décide de lui retirer près d'1,5 milliards et d'anéantir ses marges et toute capacité d'investissement* »

« *Même si les objectifs ambitieux de la loi doublant la part modale du fret ferroviaire et fluvial est atteint, le fret routier restera à plus de 75% le mode très largement majoritaire. C'est la raison pour laquelle il faut accompagner et soutenir le transport routier dans sa transition énergétique et non pas le combattre* », conclut le communiqué, qui regrette que ces mesures ne concernent que les entreprises françaises, grévant leur compétitivité à la concurrence étrangère.

Transport de marchandises

Une diminution de 2,2% entre 2018 et 2019

Le transport de marchandises a diminué en Suisse de 2,2% entre 2018 et 2019. Le recul s'est chiffré à 2,7% sur la route et à 1,4% sur le rail, a indiqué mardi l'Office fédéral de la statistique (OFS).



Le transport de marchandises a diminué en Suisse de 2,2% entre 2018 et 2019.

Un tiers environ des marchandises transportées sur rail ont été acheminées en transport combiné.

Comme en 2018, le rail a représenté, en 2019, 37% de la prestation de transport totale, la route 63%. Par rapport aux autres pays, la part du rail est élevée en Suisse, sa moyenne avoisinant 19% dans les pays de l'UE.

Les transports à l'intérieur des frontières suisses représentent de loin la plus grande partie de l'acheminement de marchandises sur route au moyen de véhicules lourds. Ils ont ainsi représenté 65% des prestations de transport en 2019. Le trafic d'importation en a représenté 16%, le trafic d'exportation 10% et le trafic de transit 9%.

Ces données révèlent que les prestations de transport ont augmenté par rapport à 2000 dans tous les genres de trafic, sauf dans le trafic de transit.

Trafic de transit en baisse

Après avoir enregistré une hausse, parfois forte, pendant la première décennie de ce siècle, le trafic de transit à travers la Suisse est en baisse depuis 2011 : il affichait ainsi 8% de moins en 2019 qu'en 2000.

Cette évolution s'explique d'une part par la politique de transports appliquée en Suisse qui vise à encourager le rail. D'autre part, le fléchissement conjoncturel en Italie après la crise économique de 2009 s'est fait sentir sur le trafic de transit.

Hausse des véhicules est-européens

Dans le trafic lourd, près d'un tiers des transports ont été effectués par des véhicules immatriculés à l'étranger. Sur l'ensemble des prestations assurées par ces derniers, les véhicules allemands (22%), italiens (13%) et polonais (13%) ont représenté les parts principales.

En 2008, la part des véhicules allemands atteignait encore 29%, celle des véhicules italiens 26% et celle des véhicules polonais seulement 5%. Les transports de marchandises effectués par des véhicules immatriculés dans d'autres pays est-européens ont elles aussi nettement augmenté entre 2008 et 2019. Ceux des véhicules roumains ont même été multipliés par six durant cette période.

Entrée dans l'UE en 2007, la Roumanie a bénéficié de l'ouverture du marché. Les véhicules immatriculés en Lituanie ont surtout gagné du terrain ces cinq dernières années et occupent désormais la quatrième place. La compétitivité des entreprises de transport est-européennes sur l'Europe occidentale s'explique avant tout par le niveau des coûts de production, bas dans les pays de l'Est.

Transport combiné

Le transport dit «combiné» a gagné en importance ces dernières années. Ce système consiste à faire emprunter au moins deux modes de transport aux marchandises (route, rail, voie navigable) en transbordant non pas les marchandises elles-mêmes, mais par exemple des conteneurs.

En 2019, le rail a assuré le transport d'environ 20,7 millions de tonnes dans le transport combiné, soit 34% des marchandises acheminées sur rail. Le transport combiné représente même les trois quarts du transport transalpin de marchandises sur rail. Avec 19,3 millions de tonnes nettes, le transport combiné non accompagné (TCNA) – à savoir le transport de conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques – représentait la majeure partie du transport ferroviaire combiné. Le transport de véhicules routiers lourds complets n'a acheminé que 1,4 million de tonnes.

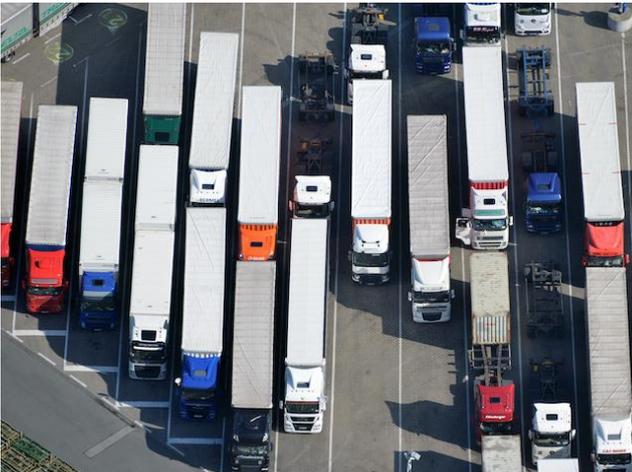
Ports rhénans : plus de transbordement

La navigation sur le Rhin a de son côté acheminé, en 2019, 732'000 tonnes nettes de marchandises vers les ports rhénans suisses à Bâle ou au départ de ceux-ci. Ce chiffre représente 12% du total de marchandises qui y sont transbordées.

En 2019, 73'656 conteneurs y ont été transbordés sur des bateaux, soit 10% de plus qu'en 2010 (66'959 conteneurs). Durant la même période, la part des conteneurs de 40 pieds s'est accrue, passant de 48% en 2010 à 59% en 2019. La part des conteneurs plus petits (de 20 pieds) a reculé en conséquence de 52% à 41%.

Sur route, la part du transport combiné avec des véhicules lourds indigènes s'est élevée à 5,2 millions de tonnes, soit 1,7% du volume total. Avec près de 300 millions de tonnes-kilomètre, le transport combiné équivalait à 2,7% de l'ensemble du transport de marchandises sur route par des véhicules indigènes.

L'IRU inquiète des nouvelles mesures de l'Allemagne et de l'Autriche



De nouvelles mesures imposées par l'Allemagne, suivie du Tyrol (Autriche) et de la République tchèque, inquiètent l'IRU. « Ces nouvelles mesures commencent à semer le chaos dans le transport routier de marchandises à travers l'Europe, en particulier sur l'importante route commerciale de l'Italie vers le nord à travers le col du Brenner, ainsi que vers l'Est » souligne l'IRU dans un communiqué.

L'Allemagne n'exempte pas les conducteurs de camion des nouvelles exigences en matière de test COVID. Le Tyrol et la République tchèque, à leur tour, ont imposé des restrictions similaires aux conducteurs qui transitent par leur territoire vers l'Allemagne. Les tests antigéniques rapides sont acceptés, cependant, ils doivent être effectués par un laboratoire agréé, « une exigence difficile pour les conducteurs de camions mobiles travaillant en dehors de leur pays d'origine » fait remarquer l'organisation mondiale.

[L'IRU a mis en garde contre une réaction en chaîne aussi dommageable dans les nouveaux contrôles aux frontières](#) dans une lettre adressée le mois dernier à la présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen, appelant à une action immédiate pour empêcher les obstacles à la libre circulation des marchandises, en particulier les exigences de test COVID pour les chauffeurs routiers professionnels .

« Les chauffeurs de camion, ainsi que les citoyens et entreprises européens qui dépendent des marchandises qu'ils transportent, sont à nouveau prêts à payer un lourd tribut pour des restrictions COVID malavisées qui n'exempte pas les travailleurs des transports», a déclaré le secrétaire général de l'IRU, Umberto de Pretto.

Plus de 7 000 poids lourds transportent chaque jour des marchandises sur le corridor Nord-Sud passant par le Tyrol, soit à peu près le même volume de camions qui empruntent le corridor Douvres-Calais, site du chaos de décembre lorsque la France a imposé des restrictions qui n'exonéraient pas les routiers. Des dizaines de milliers de camions supplémentaires empruntent le corridor Est-Ouest vers l'Allemagne via la République tchèque, un axe de transport majeur pour la logistique d'Europe centrale.

A lire aussi : [Les mégacamions rebaptisés Eco-trucks par l'IRU](#)

« Isolés dans leur cabine, les chauffeurs routiers ne sont pas exposés au virus, et ils se conforment aux mesures strictes contre une éventuelle infection mises en place par leurs employeurs et leurs clients, y compris l'absence de contact physique aux lieux de ramassage et de livraison », a déclaré Umberto de Pretto. « Laisser les chauffeurs faire leur travail et poursuivre leur voyage à travers une frontière est la solution la plus sûre. »

« J'appelle la présidente de la Commission européenne von der Leyen et son équipe à défendre la libre circulation des marchandises », a déclaré Umberto de Pretto. « L'Allemagne, le Tyrol et la République tchèque doivent réintroduire immédiatement les exemptions de test pour les chauffeurs routiers professionnels; sinon, leurs actions porteront atteinte aux chaînes d'approvisionnement vitales, au marché unique et à la vie de millions de citoyens européens à un coût énorme et sans aucun avantage matériel pour lutter contre le virus. » a conclu Umberto de Pretto.

Cartel des camions : un nouveau recours collectif aux Pays-Bas



Crédit photo DR

Ce n'est pas le premier et ne sera pas le dernier. Un nouveau recours collectif contre le cartel des camions vient d'être déposé par Unilegion Truck Claims, une fondation européenne située à Amsterdam. Aux Pays-Bas, d'autres d'actions sont en cours sur un volume de 100 000 camions.

L'affaire du cartel des camions, au sein de laquelle plusieurs constructeurs comme Daimler, MAN, Volvo/Renault, DAF, Iveco ou Scania avaient été condamnés à une amende record de 3,8 milliards d'euros pour **entente sur les prix entre 1997 et 2011**, continue de faire l'objet de plaintes. Avec le concours du cabinet d'avocats Brandeis, c'est au tour de la **fondation européenne Unilegion Truck Claims** de déposer un recours collectif aux Pays-Bas contre le cartel des camions.

Plusieurs vagues

Confiante, cette fondation estime que *"le tribunal d'Amsterdam est considéré comme l'un des plus expérimentés et des **plus favorables aux demandeurs** dans les litiges en matière d'infraction aux règles de concurrence dans l'Union européenne. En outre, les recours collectifs sont reconnus depuis longtemps aux Pays-Bas. Il n'y a donc aucun risque de rejet d'une demande pour des raisons formelles, comme cela s'est déjà produit à plusieurs reprises en Allemagne, ou dans d'autres pays membres de l'Union européenne"*.

Aux Pays-Bas, d'autres poursuites sont en cours à l'encontre du cartel des camions concernant un total de 100 000 camions. *"Ces recours seront **regroupés de manière centralisée par le tribunal d'Amsterdam** en plusieurs "vagues", de sorte que les plaignants auront ensemble un poids bien plus important vis-à-vis des constructeurs de camions européens. Cela augmente encore les chances de succès"*, indique la fondation. La procédure lancée par la fondation est **ouverte aux entreprises qui s'estiment lésées** dans le cadre de cette affaire, qui ont **jusqu'au printemps 2021 pour déposer leurs réclamations.**

La douane dresse un bilan post-Brexit globalement positif

Selon les douanes, le trafic fret transmanche a quasiment retrouvé son niveau d'avant le Brexit. Un tiers des camions sont encore redirigés pour compléter les formalités avant de traverser la Manche.



© SEPD

La dernière édition du Symposium douane organisé le 4 février par "Classe Export" a été l'occasion de dresser un premier bilan des échanges transmanche post-Brexit.

Jean-Michel Thillier, directeur interrégional de la DGDDI des Hauts-de-France en charge du Brexit, a fait le constat que l'accord du 24 décembre 2020 entre le Royaume-Uni et l'Union européenne "a induit en erreur beaucoup d'entreprises qui l'ont interprété comme un accord de libre-échange". Or, depuis le 1er janvier 2021, la circulation de marchandises entre les deux parties impose au moins une déclaration douanière et de sûreté-sécurité (ICS ou ECS).

"Le système Frontière intelligente fonctionne correctement"

"Sans ces formalités en règle, les poids lourds sont bloqués voire refoulés". Entre le 1er janvier et le 3 février, les douanes françaises ont recensé 130.000 camions à l'export (vers le Royaume-Uni) et 120.000 camions à l'import sur les points de passage entre Roscoff et Dunkerque. "Nous sommes à près de 90 % du trafic d'avant Brexit. Environ 95 % transite par les Hauts-de-France via les ports de Calais, Dunkerque et le tunnel sous la Manche et 5 % par les ports de Manche Ouest. Aucune congestion n'a été constatée et notre système d'information Frontière intelligente a fonctionné correctement", se réjouit le directeur.

Points à améliorer

Toutefois, plus de 30 % des camions ne passent pas directement la frontière et sont redirigés vers la "file orange", dont 4 % pour motifs sanitaires. Ces stationnements "absorbés par les parkings mis en œuvre", assure Jean-Michel Thillier, sont dus "à des formalités non réalisées, mal rédigées ou incomplètes, voire non validées par les douanes".

Parmi les autres causes de retards, le directeur interrégional de la DGDDI alerte sur l'absence d'apurement des documents de transit et de consignes communiquées au conducteur. Pour les envois sanitaires, les données des déclarations douanières sont souvent incompatibles avec le système Trace. Le directeur met aussi en garde les entreprises françaises sur leur méconnaissance et leur manque de maîtrise des incoterms qui, dans leurs contrats commerciaux, précisent la charge du dédouanement entre les parties.

À l'attention des chargeurs, Jean-Michel Thillier rappelle, enfin, que de nombreuses marchandises sont exemptées de droits de douane et peuvent être échangées sans demander un régime d'origine préférentielle.

Fos-Marseille : le port se projette en 2024

Le Covid-19 n'a pas épargné le Grand Port maritime de Marseille-Fos (GPMM), qui a enregistré en 2020 un trafic de 69 Mt, en retrait de 12,7 % par rapport à l'année précédente. Mais cette baisse, considérée comme modérée par ses administrateurs, ne compromet pas le programme d'investissements de 342 millions d'euros inscrit dans le projet stratégique 2020-2024. En ligne de mire, un port plus vert, avec la poursuite de la connexion électrique des navires à quai et l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture des hangars, d'ici à 2024-2025, pour une puissance installée de 50 MWc. Le but étant de « réduire le coût du raccordement et de l'électricité » en en produisant localement.

Le seul changement concerne la suspension du projet d'immeuble tertiaire de 7 000 m² SP (R + 6), qui devait voir le jour à proximité des tours La Marseillaise et CMA-CGM, quai d'Arenc. Avant l'effondrement du trafic passagers (- 76 %), le port comptait investir près de 21 M€ HT dans la construction de ce bâtiment destiné notamment à accueillir le nouveau siège de la compagnie maritime La Méridionale (groupe Stef) en 2023.

Stratégie foncière. La crise sanitaire a même conforté la stratégie foncière du GPMM. « Le foncier est un actif à valoriser et un outil pour développer l'activité économique. Nous souhaitons réduire l'écart entre les recettes domaniales et celles liées à l'activité portuaire, en l'occurrence les droits de port, qui représentaient les deux tiers de nos ressources en 2019 », indique Hervé Martel, président du directoire. De fait, cet écart se réduit : les revenus domaniaux ont crû, représentant 36 % du chiffre d'affaires en 2020, contre 32 % en 2019.

Dans cette logique, le GPMM a démarré l'élaboration d'un document d'orientation d'aménagement des bassins ouest à Fos-sur-Mer, dont 600 ha sur 10 000 sont disponibles. « Avant de céder des droits à construire, nous voulons mieux connaître les contraintes économiques et environnementales, ainsi que les attentes de nos partenaires sur les vingt ans à venir », justifie Hervé Martel. La réflexion n'empêche pas l'action.

En 2020, le GPMM a vendu à Virtuo la dernière parcelle - soit 14 ha - de la zone logistique de Distriport et signé avec l'industriel Knauf le bail d'un terrain de 6 ha au Caban. Opérationnelle fin 2022, l'usine de fabrication de plaques de plâtre mobilise un investissement de 60 millions d'euros et générera 70 000 t de flux de gypse. Autre opération d'ampleur, la livraison à l'automne par le groupe Idec d'un entrepôt exploité par Adeo sur la zone logistique de La Feuillane. Elle conclura un programme de 176 000 m² pour un investissement de 150 millions d'euros qui occupe le promoteur depuis 2014. « Cette dynamique immobilière est l'assurance de trafic dans les prochaines années », assure Hervé Martel.

Mixité des usages. Dans les bassins est à Marseille, sur une bande de 400 ha entre le Vieux-Port et l'Estaque, l'enjeu est de concilier l'activité portuaire et l'accès au littoral par les habitants. Le GPMM a ainsi mandaté l'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise pour élaborer le schéma directeur d'aménagement de l'Estaque. Sur ce site comprenant l'anse de Saumaty, les plages de Corbières et le quai de La Lave, il s'agit de créer de la cohérence, tout en favorisant la mixité des usages : de la plaisance à la plage.

Un autre sujet implique l'avenir du secteur de La Joliette à proximité du centre-ville. Avec le transfert à l'horizon 2023 du trafic international des ferries au cap Janet, plus au nord, cette partie du domaine public maritime, située entre le Mucem et le centre commercial des Terrasses du port, doit évoluer pour aller vers une porosité encore plus grande, conformément aux engagements pris dans la charte ville-port.

Toujours dans le secteur de la Joliette, le conseil de surveillance a acté la démolition de son siège actuel, toujours dans le secteur de la Joliette, pour y construire en lieu et place un nouvel édifice de 20 000 m² SP, dont la moitié sera occupée par les services du port.

Développer le transport combiné

Début 2024, au-dessus de Marseille, dans cette partie de l'arrière-pays portuaire en renouvellement urbain sous la conduite d'Euroméditerranée, l'actuelle gare de fret du Canet doit laisser place au parc des Ayygalades, aménagé dans l'extension au nord de l'opération d'intérêt national.

Pour la remplacer, le port milite pour la création d'un pôle de transports combinés, plus au nord. Cela implique, entre autres, le réaménagement du faisceau de la gare d'Arenc, afin qu'elle puisse accueillir des trains longs, et le raccordement au fer du site de Mourepiane, qui deviendra un pôle de chargement des marchandises depuis les navires. Ce projet, lié à celui de la nouvelle ligne Provence Côte d'Azur, nécessite une concertation qui démarre cette année. Une partie des 30,5 millions d'euros du plan de relance attribués à GPMM pourrait être utilisée pour financer ces infrastructures allant dans le sens du report modal. Aujourd'hui, 20% des marchandises arrivées en conteneurs sont réexpédiés sur le continent par le fer et par voie fluviale.

Rhône-Saône : une mission pour dynamiser le report modal

Le ministre délégué chargé des transports a demandé à la directrice territoriale de VNF de travailler sur des propositions pour encourager le report modal sur l'axe Rhône-Saône.



© VNF

Comment développer le fret fluvial sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône ? C'est la question à laquelle va devoir répondre Cécile Avezard, directrice territoriale Rhône-Saône de Voies navigables de France (VNF). Le ministre délégué aux Transports, Jean-Baptiste Djebbari, lui a commandé un rapport sur le sujet.

"Il s'agira d'accroître l'offre de solutions de transport massifiées performantes et développer ainsi le report modal sur cet axe", précise VNF. Selon l'établissement public, le trafic fluvial sur ce secteur pourrait accueillir quatre fois le trafic actuel sans modification d'infrastructures existantes. Or, malgré une saturation du réseau routier, ce dernier a tendance à décliner, notamment sur le transport de conteneurs. "Pourtant, le fluvial dispose d'atouts écologiques, insiste VNF. Un convoi poussé avec deux barges, ce sont 220 camions en moins sur les routes."

Un point stratégique : le Grand Port maritime de Marseille

Plusieurs axes de travail sont identifiés. En premier lieu : une optimisation de la desserte fluviale du Grand port maritime de Marseille (GPMM) sera étudiée. "Le trafic de marchandises sur l'axe dépend en grande partie des importations et exportations depuis ce port", rappelle VNF. Les ports d'Arles, du Pontet, de Salaise, de Lyon, de Villefranche, de Mâcon, de Chalon et de Pagny seront également associés à l'étude. Au cœur des réflexions, il y a aussi le développement de l'hydrogène décarboné pour la flotte fluviale, le développement de nouveaux trafics pour les clients actuels et potentiels de l'axe. Un travail auprès des transporteurs est également annoncé.

Ce travail associera les opérateurs de réseaux (compagnie nationale du Rhône, VNF) et l'association Medlink ports dont Cécile Avezard est présidente depuis octobre 2020. "L'association sera à la manœuvre pour favoriser tout ce qui est trafic massifié", commente-t-elle. L'arrivée récente de SNCF Réseau dans l'association va d'ailleurs dans ce sens. Un accord national a aussi été passé entre l'entreprise ferroviaire et VNF. Celui-ci devrait se "décliner" prochainement sur cette zone. "Nous sommes en train de travailler avec la SNCF pour que les deux réseaux massifiés soient unis dans ces projets de développement", commente encore Cécile Avezard.

Sa mission sera réalisée en coordination avec les services de l'État. La DGITM, sur le plan national, et le préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, coordinateur du bassin Rhône-Saône-Méditerranée, seront mobilisés avec le soutien des Dreal. Les propositions du groupe de travail seront remises au ministre avant l'été sous forme d'un rapport public.