



Groupement National des Transports Combinés

1945
2015

70 ANS

Revue de presse

Semaine 17/52

A vos agendas

Mercredi 3 juin 2015

le GNTC fêtera ses 70 ans

Fret ferroviaire : les opérateurs privés renforcent leurs positions

En dépit d'un environnement économique toujours difficile, les opérateurs privés de fret ont encore augmenté leurs parts de marché en 2014. Des inquiétudes demeurent toutefois quant au prix des sillons.

Sans que cela constitue une surprise, les **opérateurs privés de fret ferroviaire** ont continué de progresser en France en 2014. Leur chiffre d'affaires a crû de 5,7% à 370,5 millions d'euros selon des chiffres communiqués par l'**Association française du rail (AFRA)**. Cette hausse a, cependant, été quasiment divisée par cinq par rapport à l'exercice précédent.

Au-delà de la conjoncture peu porteuse, les grèves de juin 2014 ainsi que les difficultés de circulation sur le réseau ont donc quelque peu impacté cette dynamique de croissance.

Un chiffre d'affaires en hausse avec moins de locomotives

Pour autant, le chiffre d'affaires des opérateurs privés a plus que doublé entre 2010 (176 millions d'euros) et 2014. Le trafic a, quant à lui, marqué une nouvelle progression de 2,33 % à 8,8 milliards de tonnes/km transportées en 2014. Si le nombre de salariés s'est, dans le même temps, inscrit en hausse de 9,7% à 2 444 personnes, le nombre de locomotives a, en revanche, diminué de 16,6% à 271 unités. L'AFRA voit dans cette rationalisation du parc de locomotives "un indicateur significatif de leurs efforts de productivité". Elle relève également que la part de marché des opérateurs privés membres de l'AFRA a encore augmenté pour atteindre 27,4% entre octobre 2013 et septembre 2014.

Incertitude autour de la compétitivité

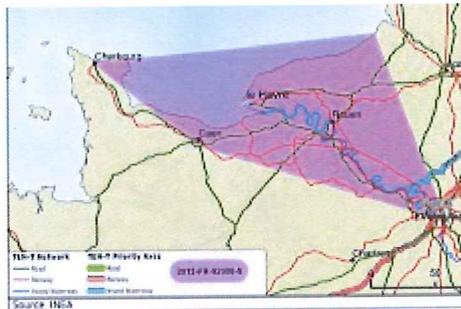
Alors même que les opérateurs privés font état d'appels d'offres en hausse pour des contrats devant débiter en 2016, tous les ingrédients d'une nouvelle augmentation franche des trafics ne sont pas encore réunis. Il existe, en effet, plusieurs enjeux autour de la compétitivité, à commencer par celui de l'amélioration de la maîtrise des coûts de production. En la matière, la hausse prévisible des péages à court terme et la disparition de la compensation financière de l'Etat cristallisent toutes les inquiétudes. D'autant que pour l'AFRA, et au regard de la moyenne européenne, "le prix du sillon français est trop élevé. Déjà, en 2012, le niveau des coûts directs estimés par SNCF Réseau à 4,60 € par train/km (hors subvention) était supérieur à la moyenne européenne de 2,70 €. Rappelons qu'en Allemagne (où le trafic fret a progressé de 43% entre 2003 et 2013 - NDLR), le prix moyen des sillons est resté stable et non subventionné d'une année sur l'autre". Il s'établit aujourd'hui à 2,80 € par train/km. L'AFRA demande donc au gouvernement de reconduire la compensation pour le fret et engage le gestionnaire d'infrastructure (SNCF Réseau) à publier des tarifs pluri-annuels couvrant la durée des contrats avec les chargeurs.

La question du patrimoine immobilier ferroviaire

Au-delà de la signature d'une nouvelle convention collective nationale permettant le développement des opérateurs ferroviaires, l'Association est particulièrement attentive également à la protection et à l'exploitation du patrimoine immobilier ferroviaire. Et de pointer dans la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, l'absence de concertation entre SNCF, l'Etat, les régions, le régulateur et les entreprises ferroviaires privées au sujet de la vente ou le déclassement du patrimoine ferroviaire. Point positif toutefois, cette même loi offre la possibilité de déléguer aux régions et aux entreprises la gestion des lignes capillaires menacées de fermeture. Pour faire progresser la part modale du non routier et du non aérien de 14% à 25% à l'échéance 2022, l'AFRA estime, en conclusion, que "cet objectif ne pourra être atteint que si toutes les parties prenantes s'accordent sur la nécessité et les moyens de préserver l'avenir du fret ferroviaire". Pour mémoire, la part modale du rail dans le transport terrestre de marchandises est passée sous la barre des 10% en France en 2013.

GNL : financement européen pour les ports normands

L'Union européenne apporte près de 500 000 euros de financement à des études lancées par les ports de la Seine et de la Manche sur le GNL et les carburants alternatifs.



Les ports de Paris, Rouen, Le Havre, Dieppe, Caen et Cherbourg ont lancé en mars 2014 un programme d'étude sur les carburants alternatifs. L'Union européenne a annoncé le 9 avril 2015 qu'elle financerait, dans le cadre du Réseau trans-européen de transport / RTET, la moitié de ce projet, dont le coût total atteint 986 000 euros. L'objectif de ce projet est de créer les conditions d'une utilisation accrue de carburants propres pour la navigation maritime et fluviale. Le recours au GNL, dont l'approvisionnement n'est pas assuré dans les ports normands, figure parmi les solutions les plus pertinentes pour répondre à l'obligation imposée aux navires naviguant en Manche de réduire leurs émissions polluantes. L'étude lancée par les ports s'intéresse aux questions de réglementation, de sécurité et de mise en place d'installations de soutage pour des carburants alternatifs. Elle doit s'achever en décembre 2015.

Mercredi 22 avril 2015

Les Echos & Entreprises
Collectivités



LE RÉAMÉNAGEMENT de l'ancienne gare de triage en port sec coûtera 7 millions d'euros. Photo CCI Deux-Sèvres

Niort renforce ses connexions logistiques dans l'Ouest et vers Paris



DEUX-SÈVRES

Avec la création d'un port sec, Niort va devenir un nœud pour le transport des marchandises.

La Communauté d'agglomération de Niort réaménage une ancienne gare de triage afin de renforcer son rôle de base arrière du port de La Rochelle. « Nous optimisons nos connexions ferrées et autoroutières vers Nantes, Bordeaux, et Paris », résume Philippe Dutruc, président de la chambre de commerce et d'industrie, pilote de ce projet dont l'exploitation est confiée à un syndicat d'économie mixte, Niort Terminal Promotion. Le financement s'établit à 7 mil-

lions d'euros, hors foncier, et bénéficie d'une subvention européenne. Deux intercommunalités et la CCI complètent le tour de table. « Le sujet est crucial pour nos transporteurs », justifie Philippe Dutruc, qui assure qu'une vingtaine de candidats sont intéressés, dont des céréaliers. Concrètement, l'exploitant recevra des trains de fret. Les transporteurs achemineront les marchandises depuis ou vers les ports de la façade atlantique, ou des bases logistiques. Le terminal niortais, qui se rémunérera via des redevances, mise sur un train par jour. « Un train de métaux est déjà prévu depuis Dunkerque », illustre Philippe Dutruc. Le chantier, confié à Colas, est en cours et ce nouveau nœud logistique sera opérationnel dans l'été. — Stéphane Frachet

TransProjets



International Transport Company
Freight Forwarder
- Project & Oil field cargo
- Deepwater and off shore project
- Supply chain specialist
- 4 FL dedicated
Agences in Nigeria (Lagos and Port Harcourt)

48 rue de l'Aubépine
92160 ANTONY
TÉL : + 33 1 55 59 07 70
Fax : + 33 1 49 84 06 54
mailto: info@transprojets.com
http://www.transprojets.com

l'antenne

les transports au quotidien

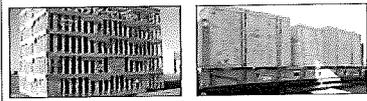
70^e année - N°19.436

Vendredi 17 avril 2015

ISSN 0195-8582 - CPP-SP 011872453

Art Emballages

SOLUTIONS EMBALLAGE ET SERVICES
POUR L'EXPORTATION



04 91 11 62 00
gerald-sebright@art-emballages.com

**le chiffre
du jour**

600

Encore une mauvaise nouvelle sociale : la filiale logistique d'Intermarché (groupement des Mousquetaires) va supprimer au moins 600 postes et fermer six bases d'ici 2018, selon les syndicats, dans le cadre d'un vaste plan de réorganisation lancé en 2012. La direction du groupement des Mousquetaires, qui réunit les supermarchés, a lancé en 2012 un plan de transformation de sa logistique. Le troisième volet de ce plan est présenté jeudi 16 et vendredi 17 avril lors d'un Comité central d'entreprise (CCE). Le nouveau plan "porte sur 600 salariés impactés avec la fermeture de six bases", a indiqué Pascal Petit, délégué syndical central CGT. "Les bases impactées sont Rostrenen (Côtes d'Armor), Saint-Gérand (Morbihan), Levet (Cher), Avermes (Allier), Magny-le-Désert (Orne) et Mellac (Finistère)", a-t-il précisé. Selon Franck Barbato (CFDT), "on est plus sur 848 postes impactés et 241 créations de postes", soit un solde d'environ 600 postes nets. Le responsable CFDT souligne que les postes créés risquent en outre "de ne pas servir aux salariés qui vont être licenciés".

**Infrastructures/
Institutions**

**Milan :
Les Rhônalpins
devraient
profiter
de l'Exposition
universelle**

page 2

UNION TLF

**Les commissionnaires investissent
le ferroviaire**

D'Eurogroup à ECR France, plusieurs études récentes soulignent le rôle des commissionnaires pour relancer le fret ferroviaire. En qualité d'organisateur de transport et d'interlocuteur unique, GCA Trans et Logways confirment cette analyse à travers deux exemples opérationnels depuis le début de l'année pour le compte d'AGC et d'Umicore.

En logistique, les contrats de dix ans entre un chargeur et un prestataire sont rares. C'est pourtant la durée qui lie GCA Trans, filiale du groupe Charles André, et le fabricant de verre AGC. Jusqu'en 2014, l'usine de ce dernier à Bousois près de Maubeuge recevait ses matières premières par train suivi d'un brouettage routier d'une trentaine de kilomètres, soit l'équivalent de plus de 9.000 camions par an parcourant de l'ordre de 276.000 km ! Conçue par GCA avec le concours de Colas Rail, la nouvelle organisation permet aujourd'hui un acheminement ferroviaire de bout en bout : "Ce report modal est synonyme d'une meilleure sécurité dans l'usine et d'amélioration de son empreinte carbone", souligne Jérôme Minfray, directeur général du pôle logistique vrac au sein du Groupe Charles André.

Pour arriver à ce résultat, GCA a procédé et piloté plusieurs investissements comme la modernisation d'un pont ferroviaire sur la Sambre et des voies ferrées desservant l'usine. De nouvelles installations de déchargement automatique à l'aide de fosses de vidage ont également été déployées, adaptées aux wagons mis à disposition par Colas Rail. Lancés dès 2013, ces travaux assurent aujourd'hui à raison d'un train par jour l'approvisionnement ferroviaire de sables et de carbone de soudé en provenance d'Île-de-France et de l'Aisne. Soit un trafic quotidien de près d'un millier de tonnes ! "Par rapport au schéma précédent, la nouvelle organisation est plus

compétitive et est rentable pour les deux parties. Elle a été rendue possible grâce à la durée de la relation contractuelle autorisant les investissements financés par GCA. À l'issue du contrat, les installations seront confiées au chargeur".

**TRAINS ENTIERS
ALLER-RETOUR**

Moyen de sauvegarder un trafic ferroviaire risquant de basculer sur la route, la nouvelle chaîne logistique développée par Logways, filiale du groupe Delcroix, pour le compte d'Umicore, fabricant de produits finis et semi-finis à base de zinc, est également opérationnelle depuis le début de l'année. Entre ses usines situées à Auby dans le Nord et à Vivier dans l'Aveyron, Logways a bâti un schéma original sur la base

de trains complets chargés à l'aller comme au retour, pré et post-acheminements routiers et manutentions inclus. Auparavant, "la chaîne d'approvisionnement d'Umicore souffrait de la mauvaise qualité de service de l'offre ferroviaire l'obligeant à augmenter ses stocks sur ses sites de production, et à recourir au mode routier fréquemment pour éviter l'interruption de nos productions", rappelle Thomas Latapie, son directeur supply chain. "Outre les risques associés et le manque de visibilité en termes de délais, nous supportons de multiples surcoûts". Avec l'aide de l'entreprise ferroviaire ETF Services, la nouvelle organisation garantit au chargeur une rotation

*"Mieux intégrer
le rail dans
les chaînes
d'approvisionnement"*



Ghislain Billaudel, président de Logways et de la commission Ferroviaire de l'Union TLF

hebdomadaire réalisée le week-end. "Sa mise en œuvre intègre l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement : le transport, le stockage, les capacités de production et la saisonnalité de l'activité. Une solution de backup par la route est toujours possible si perturbations sur le réseau ferré ou urgence", explique Ghislain Billaudel, président de Logways et de la commission Ferroviaire de l'Union TLF.

PRIX À LA TONNE

Sur la base d'un contrat de cinq ans, l'autre originalité de la prestation du commissionnaire est son mode de facturation : "L'ensemble des opérations est consolidé et facturé à la tonne. Umicore a donc un interlocuteur et une facture uniques", valorise Ghislain Billaudel. De son côté, Logways intervient en qualité de chef d'orchestre en pilotant de façon intégrée l'ensemble des maillons jusqu'à la gestion des sillons avec la participation d'ETF Services.

Érick DEMANGEON

**Infrastructures/
Institutions**

**ADP :
Le trafic
pénalisé
par
l'international**

Le trafic des aéroports parisiens a progressé moins vite en mars (1,3 % après 2,8 % en février) sous l'effet d'une activité internationale hors Europe en léger retrait avec une baisse marquée des vols vers l'Amérique latine, l'Afrique et les Dom-Com.

**Sainte-Hélène :
Un aéroport
pour
désenclaver**

Pour construire le nouvel aéroport de Sainte-Hélène, il a fallu raboter une vallée entière, un chantier qui a bouleversé l'île volcanique avant même l'arrivée des premiers avions.

page 2

Entreprises

**Mory Ducros :
Le Parlement
européen vote
une aide
de 6 millions
d'euros**

**Eurostar :
Chute du chiffre
d'affaires
et trafic stable**

**Delta Air Lines :
Réduction des
capacités
internationales**

page 3



Logiciels Experts

au service de votre gestion depuis 25 ans

www.akanea.com (+33 (0)9 72 72 23 62

**"Choisissez la performance au quotidien
pour vous et vos clients"**

Douane

Transport
International

Logistique



Guillaume Pepy bouscule les tabous à la SNCF

TRANSPORT

Concurrence, compétitivité... Le patron de l'entreprise publique veut préparer les esprits aux échéances à venir.

Lionel Steinmann
lsteinmann@lesechos.fr

Guillaume Pepy a-t-il perdu la prudence qui sied à tout patron de la SNCF en matière de dialogue social ? Le président du directoire du groupe public a fait ces dernières semaines plusieurs déclarations dans la presse susceptibles de hérisser ses interlocuteurs syndi-

caux. Vendredi dernier, dans une interview à « La Tribune », il s'est par exemple déclaré favorable à l'expérimentation de la concurrence sur les lignes intérieures. Même si un cadre du groupe n'y voit « rien de nouveau sous le soleil », c'est tout de même un cran supplémentaire dans le discours : jusqu'à présent, le dirigeant se limitait à dire sur le sujet qu'il n'avait

pas peur de la concurrence, mais que ses modalités (et son calendrier) étaient du ressort de Bruxelles et des parlementaires français.

Guillaume Pepy ne prend pas non plus de gants pour évoquer la nécessité de faire des gains de productivité à la faveur de la négociation qui doit s'ouvrir dans la foulée de la réforme ferroviaire. « Nous allons mettre à plat, avec les salariés et les syndicats, l'organisation du travail, la définition des métiers et le temps de travail, dans le respect des 35 heures », indiquait-il ainsi dans un entretien aux « Echos » fin février, ajoutant même : « Notre objectif est de faire en sorte que chaque heure payée soit une heure productive ». Sous-entendu : ce n'est pas le cas aujourd'hui...

Le propos a été modérément apprécié par les syndicats. « Arrêtez le chantage ! » a réagi dans un communiqué la CGT, première organisation de l'entreprise, en dénonçant le lien entre productivité et baisse du prix des billets de train.

La CFDT, de son côté, déplore que les cheminots « découvrent dans la presse les velléités de changement de Guillaume Pepy » et

estime que l'allusion aux heures « productives » vise également « un mode de production obsolète, qui a sa part de responsabilité dans les rigidités de l'organisation du travail ». L'Unsa-Ferroviaire, enfin, relève que le patron de la SNCF « est un excellent communicant : lorsqu'il envoie des messages, ce n'est jamais le fait du hasard, mais souvent pour mesurer les réactions qu'il suscite ».

Opération de communication

Guillaume Pepy, lui, persiste et signe. « Il faut regarder la réalité en face, explique le dirigeant aux « Echos ». Il existe des écarts de compétitivité importants entre l'opérateur historique et ses concurrents privés, mais aussi avec les nouveaux modes de transport, comme le bus et le covoiturage. Je viens de terminer une tournée dans nos 21 régions, et j'en prépare une autre avec Jacques Rapoport, le patron de SNCF Réseau. Ce que j' retire de ce dialogue avec le terrain, c'est que les cheminots veulent savoir la vérité. On a longtemps dit qu'on ne pouvait pas parler des vrais sujets à la SNCF. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. »

Cette « pédagogie non agressive », pour reprendre l'expression d'un

dirigeant, fait partie d'une opération de communication interne plus large, qui vise à préparer les esprits à cette négociation ultrasensible, qui doit se conclure d'ici à la mi-2016 et où, de l'aveu même de Guillaume Pepy, la SNCF joue une partie de son avenir.

Faire partager le constat d'un déficit de compétitivité par rapport à la concurrence ne signifie pas que les concessions espérées seront obtenues, mais c'est un passage obligé. Et cette opération de dialogue vrai doit être menée maintenant : lorsque se profileront à la fin de l'année les élections professionnelles, qui servent à mesurer la représentativité des syndicats, et qui amènent souvent ceux-ci à faire assaut de combativité, Guillaume Pepy sera sans doute plus précautionneux dans ses prises de parole.



À NOTER

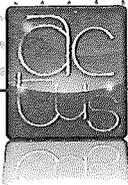
Selon la lettre spécialisée « Mobilités », Maud Bailly, la directrice des trains, va quitter la SNCF pour devenir conseiller économique à Matignon.



« Je viens de terminer une tournée dans nos 21 régions [...]. Ce que je retire de ce dialogue avec le terrain, c'est que les cheminots veulent savoir la vérité. On a longtemps dit qu'on ne pouvait pas parler des vrais sujets à la SNCF. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. »

GUILLAUME PEPY Président du directoire de la SNCF

Photo Gilles Rolle/REA



PRESTATAIRES

Le « nouveau » Geodis cible les multinationales

Avec sa nouvelle identité visuelle, le tricolore Geodis veut séduire les grands comptes internationaux. L'objectif est de doubler le chiffre d'affaires avec ces clients d'ici à 2018.

Depuis le 2 mars 2015, Geodis, filiale de SNCF Logistics, communique autour d'une marque, d'un logo et d'une signature uniques (We logistic your growth). Pas moins de 100 marques déposées, 40 marques commerciales actives de l'entreprise (dont l'emblématique marque centenaire Calberson), 31 000 collaborateurs, 10 000 camions et quelque 260 sites logistiques sont concernés par ce changement de nom et d'identité visuelle qui doit s'opérer progressivement sur les sept prochaines années en France et dans les 67 pays du monde où Geodis est implanté. « Nous avons prévu des roadshows sur le terrain pour que toutes les équipes soient sur la même ligne d'adhésion à la

marque », indique Marie-Christine Lombard, présidente du directoire de Geodis. À l'extérieur, le « nouveau Geodis » sera présenté au travers d'une campagne publicitaire en France, en Allemagne, en Pologne, en Chine et aux USA. Une façon pour le prestataire tricolore d'afficher clairement ses ambitions à l'international. Car s'il réalise encore 44 % de son chiffre d'affaires en France, c'est bien hors des frontières hexagonales qu'il ira chercher de nouveaux relais de croissance.



GEODIS

Pas moins de 100 marques déposées, 40 marques commerciales actives de l'entreprise (dont l'emblématique marque centenaire Calberson), passeront sous l'étendard Geodis.

Marie-Noëlle Frison, Newsletter Hebdo,

27/03/2015

De l'Italie à l'Allemagne, en passant par la Hongrie avec Colgate-Palmolive

L'évolution du contrat avec l'Américain Colgate-Palmolive est un bon exemple de la manière dont Geodis cherche à accompagner ses clients grands comptes partout dans le monde. Client de Geodis depuis une dizaine d'années en Italie, Colgate a confié cet été, dans le cadre d'un contrat de 5 ans, le pilotage de 80 % de ses flux de transport amont européens (usines/centres d'approvisionnement) à une des cinq « control towers » de Geodis en Europe. « Depuis Budapest, en Hongrie, 18 personnes de plusieurs nationalités travaillent à plein-temps sur ce dossier. Elles gèrent une cinquantaine de points de livraisons, 1 000 transporteurs, ce qui représente

40 000 à 60 000 livraisons par an, soit un volume de 200 camions par jour », précise Laurent Parat, directeur général logistique contractuelle de Geodis. Toujours dans cette logique de s'appuyer sur un fournisseur de services unique, la direction de Colgate en Allemagne a à son tour choisi d'externaliser l'ensemble de sa logistique au prestataire français, à partir d'un entrepôt de 35 000 m² qui entrera en service à l'été prochain et emploiera une centaine de personnes. Prochaine étape pour Laurent Parat : « développer la relation avec Colgate sur plusieurs continents ! ».

M.-N. F.

MULTIMODAL

Contargo gèrera les conteneurs de Daimler en Allemagne

Contargo, qui gère un volume de transport annuel de 2 millions d'EVP et exploite plus de 25 terminaux à conteneurs en Europe, a remporté l'appel d'offres lancé par Daimler pour la gestion d'un parc à conteneurs de 61 000 m², au sein même du nouveau centre de consolidation logistique

du constructeur automobile basé à Spire, en Allemagne. À partir d'avril 2015, c'est en effet sur ce site que seront stockées les pièces destinées aux usines de montage de Mercedes-Benz (marque de Daimler) en Chine, en Afrique du Sud et aux États-Unis. Contargo aura pour mission de gérer toutes



La nouvelle plateforme de consolidation logistique de Daimler entrera en service au 1^{er} avril 2015.

Mont-Blanc : tarif utilitaires.

Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB) propose une réduction tarifaire allant jusqu'à -30 % sur les trajets locaux pour les véhicules de classe 2 (utilitaires > à 2 mètres). Un dispositif qui, selon la communication de l'ouvrage, vise plutôt les artisans que les transporteurs de petits colis, mais qui *de facto* s'applique à tous.

Suisse : la route plus chère ?

Le trafic de marchandises par voie routière est trois fois plus onéreux que par voie ferroviaire. L'Office fédéral de la statistique (OFS) a expliqué la semaine dernière que le transport de marchandises par route coûtait trois fois plus cher que le transport ferroviaire de marchandises, chiffres à l'appui. Par t/km, le rail coûte en moyenne 18,5 centimes, la route 55 centimes.

Une information qui vient alimenter la polémique sur le percement du second tube routier sous le Gothard, qui doit donner lieu à une votation en 2016. Elle devrait intéresser les parlementaires helvètes au moment du prochain débat sur le financement des infrastructures.

Livraisons en ville : propres !

Depuis plus de quatre ans, Fraikin et Chronopost travaillent avec Muses, PME spécialisée dans la conception et la fabrication de véhicules de livraison urbaine à motorisation électrique, pour le développement de deux modèles électriques répondant aux standards de l'expressiste.

Après plusieurs prototypes testés à l'épreuve de la route et des utilisateurs depuis 2013, Fraikin fournit et assure le suivi technique de deux véhicules Muses pour Chronopost à Paris et à Toulouse (respectivement de 5,1 m³ et 8,5 m³). L'agence Chronopost du Port de Lille, inaugurée il y a

quelques jours, s'est dotée de deux « Moolville », pour assurer les livraisons du dernier kilomètre en centre-ville. À ce jour, Fraikin prévoit de livrer cinq nouveaux véhicules à Chronopost.

Trois véhicules 8,5 m³ sont planifiés pour juin, et deux autres sont déjà en commande, pour atteindre une flotte d'une dizaine de véhicules en tout. Avec une autonomie d'environ 90 kilomètres, le MOOVILLE peut atteindre 90 km/h en vitesse de pointe en transportant une charge utile de 750 kilos.

Fluvial : draguer le Rhin.

Le fleuve, qui permet de transporter tous les ans des centaines de millions de tonnes de fret, doit lutter contre l'ensablement causé par les courants.

Selon l'École polytechnique de Lausanne, des rideaux de bulles d'air pourraient constituer une alternative aux coûteux travaux de dragage qui sont habituellement entrepris.

Pour activer un rideau de bulles d'air, il faut un apport constant d'air comprimé, qui doit être injecté en plusieurs endroits le long de la conduite, de manière à maintenir une pression suffisante dans toute sa longueur. Dans le cas du Rhin, un compresseur pourrait fonctionner en utilisant une énergie renouvelable, comme le vent, ce qui rendrait cette technologie plus durable que les opérations de dragage actuelles.

Fret ferroviaire : plus de concurrence.

La CGPME, la FNSEA, la FIF (fédération des industries ferroviaires), l'association des utilisateurs de fret (AUTF), l'association française des ports intérieurs (AFPI), CCI France, qui fédère les Chambres de commerce et la Fédération nationale des associations d'utilisateurs des transports (FNAUT), ont appelé à une

« nouvelle ambition ferroviaire française ». « La France, pays du TGV et des trains à l'heure, est en voie de perdre son statut de grande nation ferroviaire et de devenir un maillon faible de l'Europe ferroviaire », explique un communiqué commun.

S'agissant du fret, le texte s'étonne de l'état du marché par rapport à l'exigence de report modal portée par le Grenelle de l'environnement. « Ce recul spectaculaire est une exception européenne qui devient un handicap logistique pour notre économie », ont ajouté ces associations, en faisant valoir que la part de marché du ferroviaire dans le transport de marchandises atteignait 17% en Allemagne. Le recul de l'offre pour le wagon isolé en France est lourd de conséquences à court et long terme.

À l'heure où des chaînes logistiques virtuelles structurent le transport de fret à l'échelle planétaire, le retard numérique du transport ferroviaire est incompréhensible. La médiocre traçabilité qui en résulte, la complexité de l'accès aux sillons, affaiblissent son potentiel logistique et écologique. Et d'affirmer que « la France, si elle l'ose et si elle le décide, peut figurer parmi les grands gagnants de l'Europe ferroviaire. La réforme le permet. Encore faut-il que sa mise œuvre ne soit pas détournée de son objectif originel, renforcer l'efficacité de notre système ferroviaire ».

Gazole : consommation en hausse.

Reprise ou simple effet de la baisse des prix ? Selon l'UFIP, les livraisons en carburant routier sont en hausse sur le marché français par rapport à mars 2015.

Les livraisons de gazole augmentent de 3,3% contre +2,9% pour le super sans plomb. La part du gazole dans la consommation de carburants entre avril 2014 et avril 2015 est restée stable à 81,3%. ●

CARBURANT : DONNÉES CNR (source : www.cnr.fr)

Indice (Base 100 en décembre 2000) - Moyenne mensuelle sur mars, hors TVA, avec remboursement TIPP	148,63
Indice (Base 100 en décembre 2000) - Moyenne mensuelle sur mars, hors TVA, sans remboursement TIPP	144,36
Prix à la cuve, fin mars 2015 hors TVA, enquête CNR :	0,9918 €

CARBURANT : RELEVÉ DIREM

(source : DGEC) 3 avril 2015

Gazole hors taxe	0,5048	TTC	1,1826
------------------	--------	-----	--------

COURS DU DTS (cours du DTS sur www.imf.org)

Lundi 30 mars 2015	Mardi 31 mars 2015	Mercredi 1 ^{er} avril 2015	Jeudi 2 avril 2015	Vendredi 3 avril 2015
1.275710	1.282170	1.282900	1.276920	---

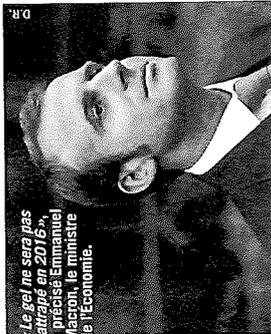
Un accord en 5 questions

Le gouvernement et les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) ont enterré la hache de guerre. Le protocole d'accord signé en extremis le 9 avril confirme le gel des tarifs de péage pour 2015 et valide le plan de relance autoroutier financé par les concessionnaires (3,2 Md€, 15 000 emplois) en contrepartie d'un allongement moyen de deux ans de la durée des contrats de concession. Fait marquant, les SCA verseront 1 milliard d'euros à l'Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF) avec notamment 300 M€ sur les trois prochaines années. Quelle est la portée réelle de ce protocole pour l'ensemble des parties prenantes ? Est ce un deal « gagnant-gagnant » pour les transporteurs ? » RÉALISÉ PAR LOUIS GUARINDO

1 QUID POUR LES SCA ?

Le gel des tarifs de péage décidé le 27 janvier par le gouvernement a déclenché l'ire des SCA. Or, la formule de calcul de la hausse annuelle des tarifs, indexée sur l'inflation, est la signature de l'État. En conséquence, chaque concessionnaire a respectivement saisi le Conseil d'État dès le mois de février 2015 au motif que la puissance publique ne respectait pas sa signature : les contrats prévoient une augmentation des prix de 0,57 % en 2015. A la manœuvre, la ministre de l'Écologie, Ségolène Royal, n'a pas voulu perdre la face. Au cours de la négociation, l'ex-présidente de la région Poitou-Charentes a réussi à obtenir in extremis un arbitrage présidentiel en faveur d'un gel total des tarifs.

Au point clé de l'accord : Les SCA vont financer le plan de relance autoroutier à hauteur de 3,27 Md€ et obtiennent en contrepartie un allongement moyen de la durée des concessions de 2 ans. L'allongement, modulé en fonction de la rentabilité des tronçons et du montant des travaux, ira de 2 ans pour Sanef, à 3 ans et 9 mois pour AREA. Enfin, les SCA vont verser, d'ici à la fin de leurs concessions, 1 Md€ (en valeur 2015) à l'Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF) dont 300 M€ sur les trois prochaines années. Cette contribution n'est autre que le manque à gagner lié à l'abandon de l'écotaxe. En outre, elles vont également investir en capital 200 M€ dans les infrastructures, qui sera géré par la Caisse des Dépôts (CDC).



Le gel ne sera pas éternel. Emmanuel Macron, le ministre de l'Économie.

2 QUID POUR L'ÉTAT ?

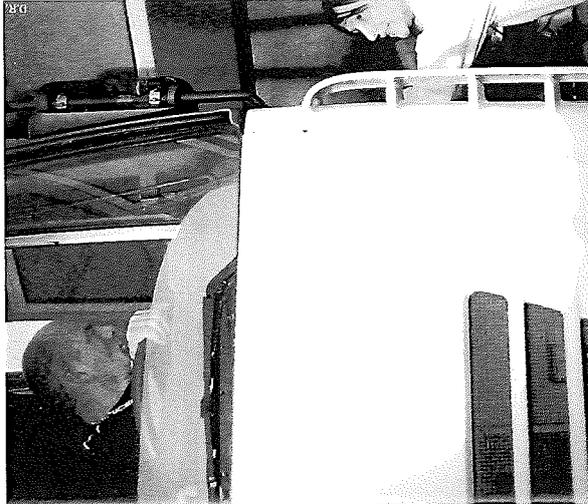
Le gouvernement atteint, en théorie, les trois objectifs qu'il s'était fixés :

- » rééquilibrer les contrats de concessions dans l'intérêt des usagers et de l'État et remédier ainsi aux difficultés issues de la privatisation en 2006 des SCA. La rentabilité élevée de ces contrats avait été épinglée par la Cour des comptes et l'Autorité de la concurrence.
- » Dégager des ressources nouvelles pour financer les infrastructures de transport.
- » contribuer à la relance de l'activité économique et favoriser la création d'emplois dans le secteur des travaux publics.

Fait marquant, le gel des tarifs pour 2015 ne signifie pas que les SCA renoncent à leurs hausses tarifaires contractuelles (+0,57 % en moyenne selon les contrats). « Le gel ne sera pas rattrapé en 2016, a précisé Emmanuel



Ségolène Royal a obtenu in extremis un arbitrage présidentiel en faveur d'un gel total des tarifs de péage pour 2015.



4 QUID DU PLAN DE RELANCE AUTOROUTIER ?

Le bras de fer initié en décembre entre l'État et les SCA a bloqué les modalités d'exécution du plan de relance autoroutier, lequel était pourtant validé depuis octobre 2014 par la Commission européenne. Le protocole d'accord du 9 avril remet ce plan de relance sur le devant de la scène. En quoi consiste-t-il ? Il vise à faire financer 3,2 milliards d'euros de travaux sur le réseau concédé par les SCA et à générer et/ou stabiliser 15 000 emplois directs et indirects. « Les travaux publics s'enfoncent dans la crise et 60 000 emplois sont menacés d'ici à 2017 : aucune décision n'est prise par l'État », fustigeait en décembre, Bruno Cavagné, le président de la Fédération nationale des travaux publics (FNTP). 12 000 emplois ont déjà disparu en 2014 tandis que l'activité a baissé de 5 %. « Les premiers travaux seront réalisés en 2015, a confirmé le ministre de l'Économie, Emmanuel Macron lors de l'Assemblée générale de la FNTP. 80 % des travaux de ce plan seront lancés dans les trois ans. » Seul bémol, le temps de lancer les études et les appels d'offres, il faudra patienter 9 mois. Reste que 55 % des travaux devront être réalisés par des PME. Parmi les travaux du plan de relance autoroutier, on trouve notamment sur l'A13, l'élargissement à 2 x 3 voies section Pont l'Évêque-Dozulé (SAPN) ou sur l'A406 Ouest, l'échangeur nœud de Mâcon (APRR). Voir la carte du plan de relance autoroutier sur le lien : www.wk-transport-logistique.fr

GRAND PARIS : 810 M€ POUR LES AUTOROUTES FRANÇAISES

L'État va engager un programme doté de 810 M€ afin de « moderniser » les autoroutes et les voies routières rapides d'Île-de-France non concédées au privé, dont la qualité est « souvent » insuffisante, a annoncé Manuel Valls, le 14 avril dans un discours consacré au Grand Paris. Matignon explique qu'il ne s'agit pas de nouveaux crédits budgétaires mais d'un financement provenant du contrat de plan État-région francilien qui comprend un volet routier. « Il s'agit de faciliter la mobilité, avec l'amélioration de la gestion dynamique du trafic ou encore la création de voies réservées aux autobus et aux taxis. Les premières seront mises en service dès la fin du mois », a précisé le locataire de Matignon. Ce plan concernera les autoroutes et voies rapides qui ne sont pas concédées au privé et restent directement gérées par les pouvoirs publics.

3 QUID DU GEL DES TARIFS POUR LES TRANSPORTEURS ?

Les tarifs 2014 appliqués sur les réseaux Cofroute, Escota, APRR, AREA, Sanef, ASF, SAPN sont maintenus en vigueur depuis le 1^{er} février 2015. Seuls sont modifiés depuis le 1^{er} février, les tarifs de péages autoroutiers pour les sociétés ADELAC, ALICORNE, ARCOUR, ALIENOR, ALIS, ATLANDES, ATMB, CEVM, CCI du Havre, SFTRF. « Les trajets en provenance de ces sociétés et se terminant dans l'une des sociétés APRR, AREA, ASF, COFROUTE, SANEF augmenteront à concurrence », précise l'ASFA, l'association qui fédère l'ensemble des SCA. Enfin, les tarifs spécifiques liés à l'horaire des passages, à la classe de véhicule (3 et 4) et à la norme Euro concernent les infrastructures suivantes : A 63, A 14, A 150, Pont de Normandie, Pont de Tancarville, Viaduc de Millau, Tunnel du plex A86, Tunnel Prado Carénage/Tunnel Prado Sud, Tunnel du Fréjus, Tunnel du Mont-Blanc, Tunnel du Puymorens, Tunnel Maurice-Lemaître.

BRUNO ANGLÈS L'HOMME DE L'OMBRE



Dirigeant pour la France de l'investissement institutionnel australien, Mécénarès, copropriétaire avec Paris-Rhône-Rhône (APRR) Bruno Angles, 50 ans, est le vice-président d'un comité d'administration qui a négocié le devenir des concessions autoroutières avec les pouvoirs publics. Discret, cet ancien consultant chez McKinsey a pris en main les dossiers à 400 Md€ en décembre dernier pour se consacrer à l'accord du 9 avril au terme de négociations marathon tendues.

5 QUID DU BUDGET DE L'AFITF ?

Conséquence directe de l'abandon de l'écotaxe, les SCA vont verser au total, d'ici à la fin de leurs concessions, 1 milliard d'euros (en valeur 2015) à l'AFITF avec un règlement de 300 M€ sur les trois prochaines années. Son président, Philippe Duron, n'a, pour l'instant, reçu aucune notification officielle de la part du gouvernement. Le financement des infrastructures de transport est-il vraiment pérennisé ? « On sort de la fin du contentieux sur les péages et du blocage du plan de relance autoroutier », observe Bertrand Pancher, député UDI de la Meuse. Encore faut-il que le gouvernement précise comment il compte financer sa politique de transport à court terme. Est-ce la fiscalité gazole pour les automobiles ? Il faudrait que la majorité de la TICPE décidée en 2014 soit doublée en 2016. Il faudrait que cela soit pérenne dans le temps afin de financer l'AFITF. Outre la majoration de la TICPE, la vignette PI et la régionalisation de l'écotaxe sont toujours sur la table. Lors de la session de contrôle parlementaire du gouvernement, le groupe UDI abordera le sujet le 6 mai prochain et interrogera le gouvernement afin de savoir comment il entend abonder le budget de l'AFITF durablement. »

TransProjets



International Transport Company
Freight Forwarder
Project & Oil Field cargo
Deepwater and off shore project
Supply chain specialist
4 PL dedicated
Agencies in Nigeria (Lagos and Port Harcourt)

48 rue de l'Aubépine
92160 ANTONY
Tel : + 33 1 55 59 07 70
Fax : + 33 1 49 84 06 54
mobi:
infos@transprojets.com
http://www.transprojets.com

l'antenne

les transports au quotidien

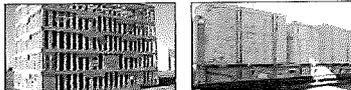
70^e année - N°19.438

Mardi 21 avril 2015

ISSN 0193-8552 - CFP# 01137949

Art Emballages

SOLUTIONS EMBALLAGE ET SERVICES
POUR L'EXPORTATION



04 91 11 62 00

gerald-sebright@art-emballages.com

Aujourd'hui

FLUVIAL

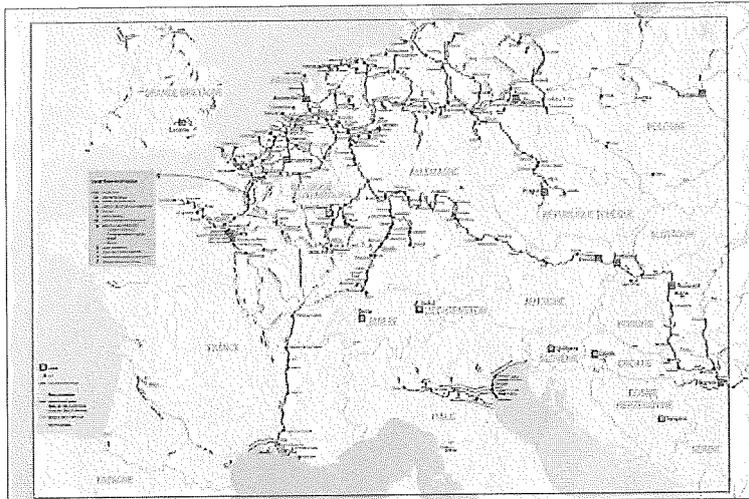
Agenda

Haropa sera présent au salon "Seafood" qui se déroulera à Bruxelles à partir d'aujourd'hui et jusqu'au. Cet événement des professionnels des produits de la mer, qui devrait regrouper plus de 1.700 exposants et plus de 145 pays représentés, est l'occasion pour les trois ports de l'axe Seine (Le Havre, Rouen et Paris) de "valoriser leur offre en matière d'import-export reefer". Haropa revendique la position de "premier port français pour l'import-export de produits sous température dirigée".

La CGT Transports reconduit son n° 1

Le secrétaire général de la fédération CGT des Transports, Jérôme Vérité, a été reconduit vendredi 17 avril pour un second mandat de trois ans, alors que la CFDT Transports a élu un nouveau numéro un. Les membres de la commission exécutive fédérale de la CGT, renouvelée jeudi 16 avril, ont choisi de reconduire l'actuel numéro 1 dans ses fonctions, à l'issue du congrès de la CGT Transports qui se tenait depuis lundi 13 avril à Saint-Malo (Ille-et-Vilaine). Face à lui, se présentait un candidat issu de la CGT d'Air France, Mehdi Kemoun, lequel avait dénoncé "l'absence de travail" et "une totale absence de vision politique" de Jérôme Vérité. "On va poursuivre le travail engagé", en lançant notamment "une grande initiative sur les atteintes au droit de grève" dans les transports, a annoncé Jérôme Vérité, après sa réélection. Hasard du calendrier, la CFDT Transports a de son côté annoncé vendredi l'élection de Patrick Blaise au poste de secrétaire général, en remplacement de Thierry Cordier.

Canal Seine-Nord : la polémique enfle au Havre



Alors que la France a déposé, le 26 février, avec la Flandre et la Wallonie une demande de subvention auprès de la commission européenne pour la liaison Seine-Escaut, les critiques du projet se succèdent sur la place portuaire du Havre, venues des professionnels comme des politiques.

Difficile de trouver sur la place portuaire havraise une voix favorable à la liaison Seine-Escaut. Citer ce projet de 106 km de canal creusés entre Compiègne et Douai suscite de façon unanime inquiétude et colère. Pour le Syndicat des transitaires du Havre (STH), il est "une aberration". Son président, Jean-Louis Le Yondre, estime que cette connexion favorise les ports du Nord comme portes d'entrée de l'Europe "au détriment de l'axe Seine qui est la voie royale pour desservir Paris et l'Île-de-France". Même écho du côté des manutentionnaires : la connexion de la région parisienne aux ports flamands et néerlandais est "une réelle menace pour Le Havre, tant que Port 2000 n'est pas relié à la Seine ni donc à Paris", commente Christian de Tinguy, président du Groupement des employeurs de main-d'œuvre (Gemo) du port du Havre, aux commandes également de l'Union

naionale des industries de la manutention (Unim).

L'ACCÈS DIRECT À PORT 2000, UNE PRIORITÉ

Une crainte se fait jour au port du Havre : celle de voir le coût du canal, à hauteur d'environ 5 milliards d'euros, "geler toute possibilité de financer d'autres projets d'infrastructures". Or, c'est justement cet accès fluvial direct, de la Seine au port à conteneurs (Port 2000), "une priorité" selon Christian de Tinguy, qui serait "la meilleure solution pour répondre à la massification qui exige d'éviter au maximum les ruptures de charge". La réalisation d'une écluse fluviale a été évaluée à quelque 200 millions d'euros. Une autre solution a aussi été envisagée : la création d'une charrière dans la digue Sud du port, donnerait à tout type de navire

fluvio-maritime l'accès permanent aux terminaux, par tout temps. Coût estimé : 100 millions d'euros. Pour financer les études sur cet accès fluvial, Haropa (ports du Havre-Rouen-Paris) a candidaté à l'appel à proposition, au titre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Or, pendant que sont difficilement échafaudés ces projets, la plus grande écluse fluvio-maritime au monde devrait être inaugurée en 2016 dans le port belge d'Anvers, grâce à un investissement de 340 millions d'euros, rappelle Christian de Tinguy.

D'autres encore s'indignent au Havre de ce que le projet avantage si outrageusement les places du Nord : "Outre 1,8 milliard d'euros financé par l'Europe, l'État français et les régions limitrophes vont déboursier chacun 1 milliard d'euros pour le canal. Les régions belges et flamandes, elles, ne seraient redevables que de quelques dizaines de millions : pour nos concurrents directs, c'est sans doute l'investissement le plus rentable qui soit !"

Un chiffre pour remettre la question en perspective : sur ce corridor de la vallée de la Seine, plus de 85 % du transport terrestre est assuré par la route. Il est donc clair que le report modal devrait trouver des réponses urgentes

quand "la croissance du transport d'ici 2050 sera de + 80 % pour les marchandises et + 50 % pour les voyageurs", rappelle Dominique Dherville, directeur de l'Agence d'urbanisme de la région du Havre et l'estuaire de la Seine (AURH).

Les acteurs économiques ne sont pas les seuls à fustiger la création du canal. Les politiques ont pris le relais. Ainsi Édouard Philippe, député UMP de Seine-Maritime et maire du Havre, dénonce le gigantisme et le coût d'un projet qui "ne garantit ni l'allègement du trafic sur l'autoroute A1 ni la création d'activités et d'emplois pérennes. Il concentre l'essentiel des financements européens au détriment des autres projets français, notamment ceux qui doivent revitaliser le transport ferroviaire". Et de citer le projet existant de la rocade Nord-Est : cette autoroute ferroviaire d'acheminement du fret entre Le Havre et l'Europe centrale par Amiens et Châlons-en-Champagne, ferait éviter le goulet d'étranglement de Paris et de sa banlieue. Elle s'inscrirait dans le cadre de la politique européenne des grands corridors multimodaux. Le député le rappelle : "Loin de la démesure du canal Seine-Nord, la création de cette rocade ne nécessiterait dans un premier temps que la modernisation des infrastructures existantes et l'électrification, pour 160 millions d'euros, de la ligne Amiens-Châlons-en-Champagne". Et d'insister : "Tout miser sur la liaison Seine-Escaut, c'est marginaliser nos territoires et accroître les déséquilibres continentaux".

AXE NORD-SUD DÉJÀ SATURÉ

Enfin, tous s'étonnent que la France et l'Europe s'apprentent à financer un projet qui renforce un axe Nord-Sud déjà saturé, en contradiction avec le constat d'un programme financé par l'Europe, Westflows : face à la saturation progressive et aux risques de congestion des corridors Nord-Sud depuis les ports du range Nord, une nouvelle dynamique doit être créée, réorientée sur un axe Ouest-Est de l'Europe.

Natalie CASTETZ

AKANEVA
DEVELOPPEMENT

Logiciels Experts
au service de votre gestion depuis 25 ans

www.akaneva.com (+33 (0)9 72 72 23 62)

"Choisissez la performance au quotidien pour vous et vos clients"

Douane | Transport International | Logistique



Le Nord-Pas-de-Calais à la conquête de son hinterland fluvial

Extension du port de Valenciennes, développement des offres combinées fluvial-rail aux ports de Lille et de Douarges, facilité de douane avec Anvers, service maritime vers l'Asie plus rapide et autofinancement de la TVA import à Dunkerque... Grâce à ces nouveaux services, les chargeurs du Nord-Pas-de-Calais sont plus nombreux à choisir le transport fluvial.



Le 20 février dernier à Delta 3, la présentation des nouvelles offres de services fluviaux conteneurs en Nord-Pas-de-Calais a attiré plus de deux cents personnes. « Nous n'en attendions pas autant. Il y avait des opérateurs, des commissionnaires, des compagnies maritimes, des logisticiens, des industriels et des acteurs de la grande distribution. Très peu d'institutionnels », se félicite Guy Arzuul, chef du service développement de la voie d'eau de VNF Nord-Pas-de-Calais. Cette rencontre était organisée par le pôle d'excellence régional Euralogistic et la direction régionale de Voies Naviga-

rie Paul et Château Blanc. **Transport fluvial en progression de 7,2 %.** En 2014, dans cette région, le transport fluvial des conteneurs a enregistré un trafic de 71 000 EVP, soit 7,2 % de plus qu'en 2013. « La progression va se poursuivre en 2015 », avance Guy Arzuul. De nouvelles offres vont y concourir. Mise en service en janvier 2015, après 9,5 millions d'euros d'investissement, la plateforme multimodale publique Escaut Valenciennes Terminal, implantée sur le port fluvial de Bruay/Saint-Saulve a la capacité de traiter par an 85 000 EVP en transport combiné fluvial-route, dans un rayon de 50 km autour de Valenciennes. « En ajoutant les 35 000 EVP déjà transportés chaque année par les plateformes privées, nous disposons d'une capacité totale de 120 000 EVP en transport combiné. De quoi gagner des parts de marché sur la route », ajoute Gautier Hotte, directeur des ports publics de Valenciennes. D'autant plus que ce port fluvial est considéré depuis le 17 février 2015 comme terminal maritime grâce à un agrément unique en France obtenu par son exploitation Contargo North France. Les conteneurs de la compagnie maritime MSC déchargés au port d'Anvers, quel que soit le terminal, peuvent ainsi être réexpédiés directement par barge vers Valenciennes sans formalité de douanes à effectuer par le client. Les importateurs bénéficient ainsi d'une réduction des délais et de coûts sur le transit portuaire. Les conteneurs sont détachés à leur arrivée à Valenciennes. Si le réceptionnaire est

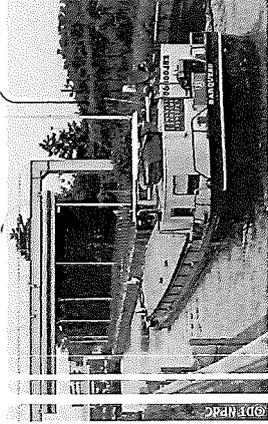
agréé entrepôt sous douane, il peut même être livré directement. « C'est la première fois qu'en France un opérateur de plateforme multimodale fluviale obtient l'autorisation des douanes de rejoindre le réseau des terminaux intérieurs "Extended Gateway". Sur la ligne Anvers/Valenciennes, cet agrément permet de réduire les délais d'acheminement de 48 heures », précise Gilbert Bredel, président de Contargo North France. Utilisée depuis de nombreuses années par Toyota, Soufflet, Magre-sita Réfractories et Conforama, la plateforme combinée de Valenciennes a vu récemment arriver quatre nouveaux chargeurs dont Railtec Delachaux et Royal Canin.

De nouvelles lignes fluviales sur Dunkerque. Le transport fluvial du Nord-Pas-de-Calais est avant tout tiré par les activités des ports d'Anvers, de Rotterdam et de Zeebrugge où le trafic conteneurs se compte par plusieurs millions d'EVP. Au Grand Port Maritime de Dunkerque, ce trafic n'a atteint que 312 000 EVP en 2014, mais il est en progression, de 50 % en trois ans. « Il nous faut reconquérir notre hinterland direct sur le nord de la France et nous lançons de nouveaux services dans cet objectif. L'alliance "Ocean 3" de plusieurs armements nous relie à Shanghai en 28 jours. C'est 7 jours de mieux que le précédent service. Les premiers conteneurs de cette ligne ont déchargé au terminal des Flandres le 14 février 2015 », indique Guy Bourdonnaud, en

charge du département études et transports intérieurs au Port de Dunkerque. De son côté, Nord Ports Shuttle (NPS) a mis en place un départ express en accord avec les conteneurs arrivant le samedi matin en parallèle au déchargement du navire de mer. Comme le souligne son responsable de marchés, Ferenc Szilagyi, « plus besoin d'attendre le week-end comme devant le faire les camions. Les barges arrivent à Douarges, puis à Lille, très tôt le lundi. Ces nouveaux services ont

convaincu plusieurs grandes enseignes de la région de basculer leurs flux sur le port français. Suffisamment pour ouvrir une deuxième ligne fluviale en partance chaque mercredi ». Avec ses deux rotations hebdomadaires, NPS a les capacités de transporter 16 000 EVP par an sur le canal à grand gabarit entre Dunkerque, Douarges et Lille. Il propose également une procédure fluvio-maritime qui accélère le processus douanier des flux des chargeurs de la région. « Des destinations sur Béthune, Halluin et Valenciennes sont à l'étude », confie Ferenc Szilagyi.

Une redistribution des cartes. « La progression que connaissent les ports de Lille est due en grande partie à la redistribution des cartes qui s'est opérée sur Dunkerque avec l'implication de l'opérateur privé NPS et la nouvelle offre Ocean 3. A joué également l'arrivée de nouveaux armements. Celle de UASC (United Arab Shipping Company), il y a quelques semaines, monte à quatre le nombre de compagnies qui opèrent sur nos ports. Entre 2013 et 2014, nos flux de conteneurs ont progressé de + 24 % », détaille Dominique Drapeier, responsable communication des Ports de Lille. La capitale des Flandres a également bénéficié, début 2015, de l'ouverture par TSM d'un nouveau terminal sur son port. L'opérateur de transport combiné rail-route y a ouvert des services sur Bordeaux et Toulouse, à raison de cinq trains par semaine pouvant transporter jusqu'à 404 conteneurs. « Ils n'ont transporté pour l'instant qu'une vingtaine. Mais les boîtes attirant les boîtes. Le transport combiné est appelé à progresser sur Lille. Son centre de distribution urbaine, avec 2 500 m² d'en-



trepis, va y participer. Son démarrage est programmé en juin 2015 », ajoute Dominique Drapeier.

Vers une mutualisation des THC. En application depuis janvier 2015, l'autofinancement de la TVA au port de Dunkerque aide également à la reconquête de l'hinterland portuaire du Nord-Pas-de-Calais. Les importateurs n'ont plus besoin d'avancer la TVA. Un moyen d'éviter que les chargeurs s'adressent directement aux ports belges ou cette autofinancement se faisait depuis longtemps.

« Reste quand même à payer les frais de manutention portuaire sur les barges, les fameux THC (terminal handling charges), qui nous empêchent d'être compétitifs par rapport à la route », tient à ajouter Gilbert Bredel. Cette « taxe », comme la nomme le président de Contargo North France, serait en cause dans les problèmes que rencontre l'exploitant sur sa ligne Dunkerque/Valenciennes pour remplir ces barges. La cadence devait être d'une par semaine. Elle a été déréglée. Une expérimentation d'une mutualisation des THC devrait être lancée courant 2015 par le Grand Port Maritime de Dunkerque avec les autres modes de transport. Pendant ce temps, les ports belges investissent à tour de bras. « Nous venons de construire un tunnel ferroviaire qui relie la rive droite et la rive gauche de notre port. Le démantèlement de la compagnie MSC sur la rive gauche donne un accès direct aux clients français qui n'ont plus à s'acquitter des frais pour passer sur la rive droite. En janvier 2016, nous aurons une grande au monde », liste Danny Deckers, consultant pour le port d'Anvers. D'après lui, le Nord-Pas-de-Calais n'exploite pas suffisamment ses lignes ferroviaires en vue d'élargir l'acheminement des conteneurs sur rail. On peut y voir une occasion pour le fluvial de renforcer ses parts de marché.

Ebenevêve Hermann