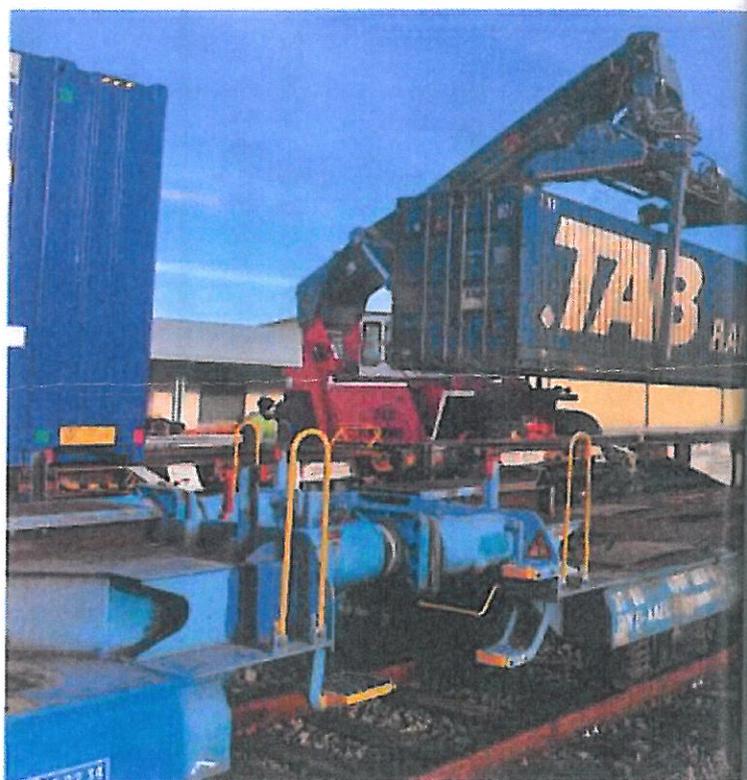


(transports)
RAIL-ROUTE

Les chargeurs plébiscitent la réouverture d'un terminal en Moselle

La remise en service du terminal rail-route de Nancy témoigne de l'intérêt grandissant des chargeurs et de leurs prestataires pour le combiné. Pour autant, la nouvelle ligne Nancy/Fos-sur-Mer va devoir démontrer sa viabilité dans un contexte de réduction annoncée des aides publiques aux opérateurs.

Des distributeurs comme Ikea, Castorama ou encore Alinéa, mais aussi des industriels comme Saint-Gobain Pam, leader mondial de systèmes de canalisation en fonte ductile, ont déjà adopté la nouvelle ligne de transport combiné Nancy/Fos-sur-Mer. Un service rail-route lancé au premier semestre 2014 grâce à la remise en service du terminal de Nancy Champigneulle, inactif depuis dix ans. Ces dernières années, chargeurs et transporteurs régionaux faisaient des pieds et des mains pour obtenir sa remise en exploitation. « C'est une alternative intéressante pour descendre dans le Sud, une région assez mal desservie par les transporteurs routiers qui y trouvent peu de marchandises à remonter, analyse Stella Vasseur directrice des transports terrestres de Saint-Gobain Pam. Nous n'avions pas d'expérience dans ce domaine, mais dans la mesure où cette solution n'entraîne pas de surcoûts, nous privilégierons le combiné. » En effet, la ligne facilite le transit des tuyaux en fonte du site de production du groupe, à Pont-à-Mousson (Meurthe-et-Moselle), vers sa plateforme de Beaucaire (Gard). Preuve que l'offre correspond à un réel besoin, la cadence devait passer cet été de trois à cinq départs hebdomadaires à Nancy Champigneulle et Fos Graveleau. À terme, le trafic pourrait avoisiner 30 000 UTI⁽¹⁾ par an. Ainsi, l'enseigne Ikea utilise



«...»
Pour la remise en service du chantier combiné de Nancy/Champigneulle, le propriétaire du site, Réseau ferré de France (RFF), a utilisé une procédure inédite.

cette nouvelle ligne pour développer le report modal au départ et à destination de sa plateforme logistique de Metz : « Nous sommes aujourd'hui en mesure de livrer les magasins d'Avignon, Montpellier, Vitrolles, La Valentine et Toulon, en utilisant le mode de transport combiné rail-route au départ de notre site de Metz. Nous avons aussi développé le multimodal avec cette même ligne pour livrer les magasins de Dijon, Metz et Strasbourg au départ de notre site de Fos-sur-Mer. Pour Ikea les intérêts sont multiples : tout d'abord d'un point de vue logistique, la ligne permet d'augmenter et de fiabiliser les capacités de transport. Elle induit également une réduction de l'empreinte carbone, ce qui permet d'appuyer notre stratégie de développement durable », se félicite-t-on chez Ikea France.

Pour la remise en service du chantier combiné de Nancy Champigneulle, le propriétaire du site, Réseau ferré de France (RFF), a utilisé une procédure inédite. La convention d'occupation temporaire (COT) a été attribuée suite à un appel d'offres européen. Pour



L'entreprise publique la procédure est nouvelle mais n'a pas vocation à être multipliée. Son intérêt essentiel est de faciliter l'arbitrage face à un nombre élevé de candidats : neuf manifestations d'intérêt pour le terminal lorrain aboutissant au final à deux dossiers complets.

Le vainqueur de cette procédure est lui aussi inédit. C'est la CCI de Meurthe-et-Moselle.

« La chambre consulaire portait un projet global qui s'inscrivait dans un environnement logistique incluant des possibilités d'extension du service. Elle permettait également la mutua-

lisation de certaines fonctions et engins de manutention. Enfin, c'était un assembleur intéressant qui était jusqu'ici absent du panorama des opérateurs de chantiers combinés », détaille Philippe Pottier, chef de l'unité Clients fret à la Direction commerciale de RFF. La proximité du port fluvial de Nancy-Frouard concédé à la CCI de Meurthe-et-Moselle devrait permettre de poursuivre le développement du service rail-route, une fois le terminal (6 hectares et deux voies de 400 m) arrivé à saturation. En effet, le port, qui dispose de 600 m de voie ferrée, devrait bénéficier, à l'horizon 2015, d'une plateforme conteneurs de 11 000 m² financée dans le cadre du Contrat de plan État-Région. Pour Olivier Simon, directeur Services aux entreprises et aux infrastructures à la CCI, « la Chambre du commerce et d'industrie de Meurthe-et-Moselle conduit une réflexion économique qui s'inscrit en dehors du champ concurrentiel. Nous sommes un facilitateur qui cherche à offrir un service au territoire tout en équilibrant les comptes. »

La chambre consulaire a investi 750 000 € pour réhabiliter le portique et confié l'exploitation du service à son principal concurrent sur l'appel d'offres, l'opérateur



- INNOVATION LOGISTIQUE
- PRODUCTIVITÉ +35%
- ZERO POSTE DE CONTRÔLE
- R.O.I < 18 MOIS

8, Avenue du Grand Chêne
F34270 St Mathieu de Trévières
+33(0)4 67 55 20 20 | contact@balea.com
www.balea.com



**PRÉPARATION
MULTI COMMANDES
100% FIABLE**

**FABRICATION
FRANÇAISE
SUR MESURE**



(transports) RAIL-ROUTE

de transport combiné T3M. Après le démarrage réussi de la ligne, le Pdg de T3M, Jean-Claude Brunier, identifie deux enjeux principaux pour sa pérennisation. Tout d'abord, faire connaître l'offre rail-route Nancy/Fos-sur-Mer auprès du monde maritime. Cela permettrait notamment de développer les trafics à la remonte, le Sud demeurant pauvre en fret. Second enjeu : maintenir la compétitivité du service par rapport au mode routier. Car comme l'explique la directrice des transports terrestres de Saint-Gobain Pam, « sur des écarts tarifaires faibles nous nous interrogerons, mais sur des écarts importants nous arbitrerons en faveur de la solution la moins coûteuse, même si en termes d'image ce service est intéressant pour nous. Nous ne sommes qu'au démarrage de la ligne, il faudra voir si les comptes des exploitants sont à l'équilibre ». Or le Pdg de T3M entrevoit un sérieux risque de suppression des aides publiques à l'exploitation des services réguliers de transport combiné. Celles-ci représenteraient 7 à 8 % du prix d'un transport. « Pour que le combiné retrouve un avantage concurrentiel, nous souhaiterions qu'il soit exonéré de l'écotaxe pour sa partie routière », avance-t-il.

Oui, l'ouverture de la ligne Nancy/Fos-sur-Mer témoigne d'une dynamique, à l'œuvre notamment dans la grande distribution : Castorama encourage le combiné dans ses appels d'offres transport tandis qu'Ilkea France envisage de porter la part de ses volumes acheminés

« La chambre du commerce et de l'industrie de Meurthe-et-Moselle conduit une réflexion économique qui s'inscrit en dehors du champ concurrentiel. Nous sommes un facilitateur qui cherche à offrir un service au territoire tout en équilibrant les comptes, »

Olivier Simon,
directeur Services aux entreprises et aux infrastructures à la CCI de Meurthe-et-Moselle.

par le rail-route de 13 à 15 % d'ici 2015. Les prestataires transports y croient également. Pour Jean-Michel Bauer, directeur général des Transports Portmann, un des plus importants pourvoyeurs de la ligne, le terminal contribue à optimiser les moyens en véhicules dans un contexte économique contraint : « Un transporteur routier sans activité multimodale est condamné à terme.

Le ferroviaire permet une économie de moyens, puisque les flux longs se transforment en flux courts, des pré et post-acheminements qui s'apparentent à des transports régionaux. En outre, le multimodal devrait en théorie bénéficier de la mise en place de l'écotaxe ». Cette entreprise familiale de 725 salariés a investi deux millions d'euros dans l'achat d'une quarantaine de caisses spécifiques.

Pour autant, le mode rail-route ne montre pas de signes de développement fort dans l'Hexagone. Entre 2008 et 2012, les volumes annuels ont fluctué entre 7,2 et 9,2 milliards de tonnes-kilomètres (8,3 milliards de tonnes-kilomètre en 2012). Et la remise en état du terminal de Nancy Champigneulle est un cas assez particulier parmi la trentaine de chantiers combinés, propriété de RFF. « Le terminal faisait l'objet de demandes de remise en exploitation, il était libre au moment des pourparlers et les coûts de réhabilitation demeuraient faibles », tempère le chef de l'unité Clients fret chez RFF.

Philippe Behlinger

(1) Unités de transport intermodal : conteneurs 20 et 40 pieds, caisses mobiles (fourgons, bâchées, hi-cube).

