

© Harcopa Port

En couverture

p. 4 - Pourquoi le transport ferroviaire patine dans les ports français

Dossier

p. 10 - Centre-Val de Loire. Un week-end à Chartres

Le journal du cheminot

p. 14 - Trains touristiques : le congrès 2024 en mode landais

p. 18 - Patrimoine. Comment aider à restaurer un fourgon PLM de 1917

p. 19 - Disparition. Jacques Roche, ancien directeur de la communication régionale SNCF Bourgogne-Franche-Comté

p. 20 - Patrimoine. Le Petit Anjou sur la bonne voie

Culture Rail

Voyage

p. 22 - Royaume-Uni. Belmond dévoile un nouveau train de luxe so british !

Cinéma

p. 27 - Netflix. Adaptation réussie du roman Le train des enfants

p. 28 - La sélection de livres de la BCPC

p. 30 - Agenda - p. 32 - Petites annonces - p. 34 - Jeux

Pour joindre La Vie du Rail

ABONNEMENT 01 49 70 12 20

(de 9 h à 12 h et de 14 h à 17 h du lundi au vendredi)
29, rue de Clichy, 75009 Paris
E-mail : abonnement@laviedurail.com
Site : www.laviedurail.com/sabonner-viedurail/

STANDARD : 01 49 70 12 00

PUBLICITÉ : 01 49 70 12 71

BOUTIQUE : 01 49 70 12 16

NOUVEAUX HORAIRES

Ouvert du mardi au vendredi de 14h à 18h.
29, rue de Clichy, 75009 Paris
E-mail : laboutique@laviedurail.com
Site : www.boutiquedelaviedurail.com

Munissez-vous de votre numéro d'abonné
indiqué sur le film plastique
emballant votre magazine.

Pourquoi le transport ferroviaire patine dans les ports français



Sur le site de Rouen d'Haropa Port, le ferroviaire joue un rôle important dans les approvisionnements de céréales.

©Haropa Port

Le paysage du fret ferroviaire est en train de changer avec l'arrivée d'Hexafret et de Technis qui remplacent Fret SNCF. Malheureusement dans les ports français, la situation évolue peu. La part du ferroviaire dans les pré et post acheminements des trafics portuaires n'arrive pas à décoller malgré le souhait des opérateurs logistiques. En cause un réseau pas assez maillé ou manquant de fiabilité. Des améliorations sont toutefois à noter.

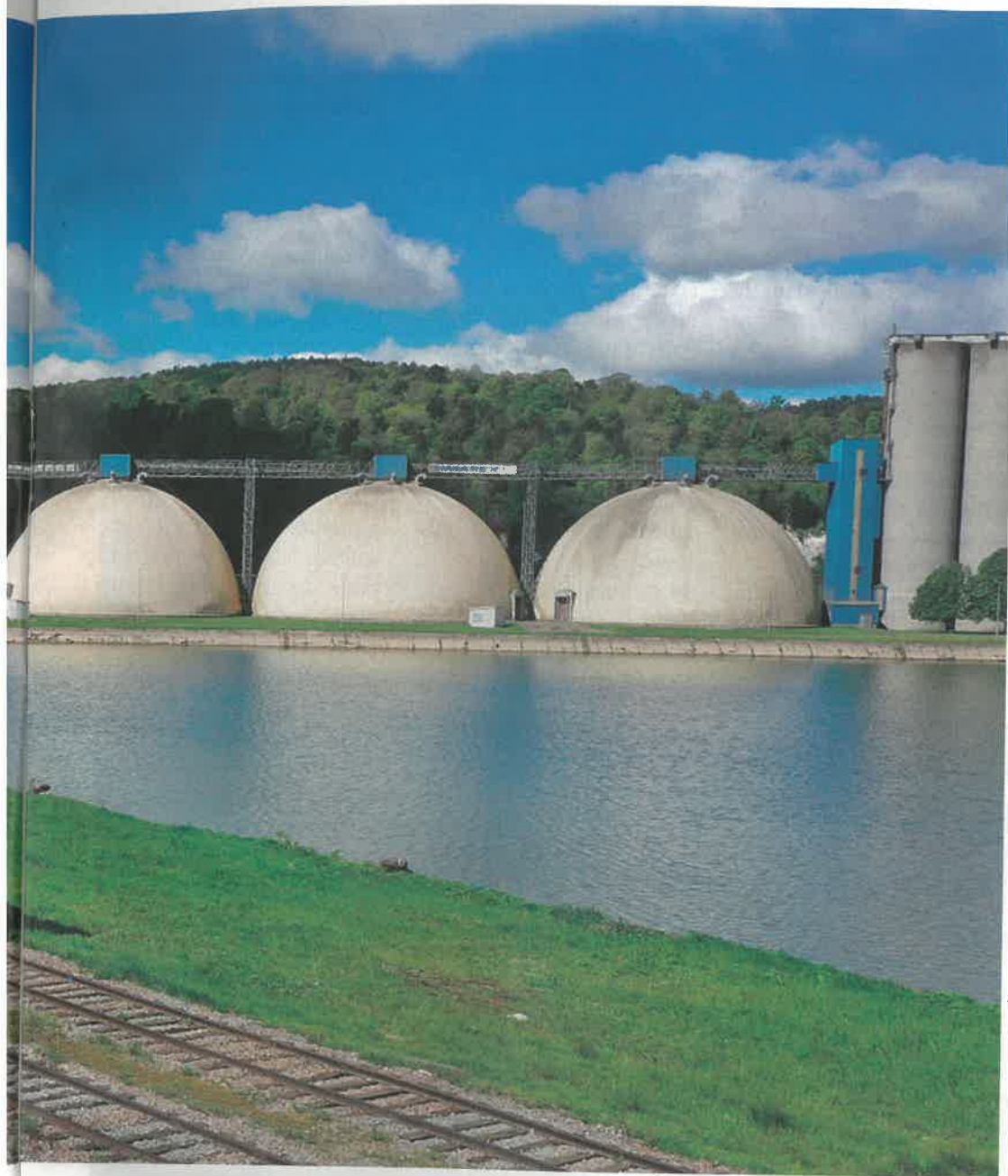
Dossier réalisé par Hervé Deiss

Malgré les grandes déclarations d'intention, la part du ferroviaire dans les pré et post-acheminements

portuaires stagne: elle fluctue depuis dix ans entre 11,5 % et 13 % dans les grands ports maritimes

français selon les données de la DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités).

Cette part, qui a atteint son pic en 2019 avec 13 %, est retombée à 11,5 % en 2023. L'année 2023 a été compli-



Aurélien Barbé, délégué général du GNTC.

quée à plus d'un titre. En effet, outre les mouvements sociaux, un éboulement dans la vallée de la Maurienne a interrompu les liaisons avec l'Italie. Les travaux sont en cours et la réouverture n'est pas prévue avant l'été 2025. Cet incident a entraîné une perte de volume pour le ferroviaire. Sur le premier semestre 2024 toutefois, « le transport com-

biné progresse de 16 % en tonnes/kilomètres», indique Aurélien Barbé, délégué général du GNTC. « Mais nous n'avons pas retrouvé les volumes de 2022 », ajoute le représentant du GNTC.

Tensions sur les sillons

Pour Aurélien Barbé, l'augmentation de la part modale du ferroviaire passe par davantage d'offres et

donc par la nécessité de disposer de sillons. Or, de ce point de vue, la situation est tendue. Les trains de voyageurs sont généralement prioritaires sur les convois de fret, qui pâtissent de surcroît des travaux sur le réseau réalisés principalement la nuit au moment où ils circulent le plus.

Le délégué général du

GNTC voit toutefois quelques raisons d'espérer notamment avec le projet Ulysse lancé par la profession et l'Etat, qui prévoit un investissement de 4 milliards d'euros en faveur de la préservation des lignes capillaires et du développement du transport combiné. « La question est de savoir où seront plus précisément investies ces sommes. Les choses avancent mais pas suffisamment rapidement à notre goût », ajoute-t-il.

La place relativement faible du ferroviaire dans les ports est aussi liée à la position des opérateurs logistiques. Pendant des années, les opérateurs expliquaient leur peu d'attrait pour le ferroviaire par un manque d'offre et par une mauvaise qualité de service.

Pour inverser la tendance et travailler davantage en coordination avec les acteurs du secteur, TLF, regroupant les commissionnaires de transport, a mis sur pied une commission intermodalité entre le ferroviaire, le fluvial, les douanes et la route. « Nous avons de plus en plus de demandes pour des

offres alternatives. Cette commission doit guider et former les professionnels tout en dressant un panorama des offres existantes pour les orienter vers le mode ferroviaire», explique Louise Drouin, déléguée aux affaires maritimes de TLF Overseas. Entrer dans un cercle vertueux est possible parce que « les ports français sont de mieux en mieux desservis », estime-t-elle. De nouvelles lignes s'ouvrent depuis les ports vers les centres industriels et de consommation à l'image de la desserte d'Orléans et de Tours depuis Le Havre, la région de l'Est pour Dunkerque. Une façon

pour les ports d'accroître leur présence sur leur hinterland « naturel ».

Zones blanches

Reste cependant encore des points à améliorer. L'organisation des commissionnaires regrette notamment des « zones blanches » dans la desserte de certaines régions françaises.

Les chargeurs demandent aussi un meilleur maillage du réseau. D'autant que c'est par des volumes plus importants que le transfert modal s'opérera. « Nous devons disposer d'une vision claire sur la prochaine décennie pour investir dans ce mode », précise Valérie Cornet, déléguée aux transports

terrestres de l'AUTF. De plus, la Bretagne et les Pays de Loire par exemple ne peuvent recourir au ferroviaire pour les flux sous température dirigée du fait de l'absence de moyens techniques adaptés.

Enfin, le ferroviaire peut être freiné par la réglementation. Un exemple: le wagon d'un train national charge trois tonnes de moins que sur un trajet international. Un handicap que les commissionnaires souhaitent voir supprimer. Par ailleurs, en France, les poids-lourds sont limités à 44 tonnes de PTAC, soit 28,5 t de charge utile. Les véhicules réalisant la part routière d'opérations de

transport combiné sont également habilités à 44 t, mais sont quant à eux limités à une charge utile de 26,5 t du fait d'un matériel plus lourd de 2 t, bien qu'ils présentent les mêmes dimensions qu'un camion routier de 44 tonnes. « Nous souhaiterions que la réglementation soit harmonisée entre le « tout-route » et le transport combiné rail route », souligne Louise Drouin.

Pour Valérie Cornet, « basculer du fret vers le ferroviaire est aussi affaire d'investissements en ressources et en compétences pour les chargeurs. Nous avons besoin d'une stratégie claire à long terme pour nous impliquer. »



La plateforme du LHTe (Le Havre Terminal Exploitation), au Havre, a traité 90 000 UTI (Unités de transport intermodales). Ce site permet de massifier les convois ferroviaires pour former des trains complets.