

Fret • Stratégie

Fret Ferroviaire : un pacte de développement engageant



Laurent Charlier

La Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire a été officiellement présentée par le ministre des Transports, Jean-Baptiste Djebbari, le 13 septembre 2021 au salon SITL. Le document ainsi finalisé liste 72 mesures largement inspirées des préconisations formulées par l'alliance sectorielle 4F dans un rapport remis au ministre en juin 2020. En photo, la locomotive Fret SNCF BB 27084 arborant le slogan « plus de fret ferroviaire pour notre planète » et soulignant l'apport de France relance au financement de projets.

L'État, l'alliance 4F, l'AUTF et SNCF Réseau ont signé un pacte soulignant l'engagement de chacune des parties à réaliser les objectifs de la stratégie nationale.

Le ministre des Transports, Jean-Baptiste Djebbari, a officiellement présenté la Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire – demandée par l'article 178 de la loi d'orientation des mobilités (LOM) –, le 13 septembre 2021 lors de l'inauguration du salon professionnel SITL. À cette occasion, un pacte a été signé par les parties prenantes.

UN PACTE POUR VEILLER À LA RÉALISATION DES ENGAGEMENTS

Le document stratégique publié diffère très peu de la version finalisée après l'avis rendu par le Conseil d'orientation des Infrastructures (COI) en mai 2021 et celui délivré par le Haut comité du système de transport ferroviaire en juin. 72 mesures sont listées

Suite page 6

Politique • Stratégie

Système ferroviaire : Emmanuel Macron tourne la page des réformes

Après assainissement du système, le chef de l'État annonce un développement maîtrisé.

Célébrant les 40 ans du TGV, le Président de la République Emmanuel Macron annonce un changement de cap politique pour le transport ferroviaire. Il entend renouer avec un développement



Elysee.fr

maîtrisé. Il s'agit de mener à bien des projets financés sans perdre de vue le réseau existant, le transport du quotidien et le fret. ■ LC

Page 12

Voyageurs • Concurrence

TER : la région Sud attribue les lots Inter-métropoles et Azur à Transdev et à la SNCF respectivement

L'ouverture à la concurrence des services conventionnés franchit une étape avec l'attribution de deux premiers lots que la région Sud mettra au vote le 29 octobre 2021.

Page 3

Italie : T3M renforce sa coopération avec Hupac

Page 8

Un point sur l'activité de l'opérateur Open Rail

Page 9

Voyageurs • Grande vitesse p. 4

Le train à grande vitesse Zefiro de Trenitalia rejoint l'Espagne

Fret • Logistique p. 4

Captrain réalise l'acheminement du Zefiro de Pistoia à Perpignan

Matériel roulant • Fret p. 3

Fret SNCF : davantage de locomotives BB 27000E « ERTMS »

Matériel roulant • Maintenance p. 3

Un atelier de maintenance Akiem à Ostricourt

Politique • Stratégie

Système ferroviaire : Emmanuel Macron tourne la page des réformes

Célébrant les 40 ans du TGV, le Président de la République Emmanuel Macron annonce un changement de cap politique pour le transport ferroviaire. Il entend renouer avec un développement maîtrisé.

Laurent Charlier

« Nous devons marquer une pause et réorienter nos priorités », déclarait le Président de la République, Emmanuel Macron, en début de quinquennat, le 1^{er} juillet 2017, lors de l'inauguration à Rennes des nouvelles lignes à grande vitesse (LGV) Bretagne - Pays de la Loire (BPL) et Sud Europe Atlantique (SEA). Quatre années ont ainsi transformé en profondeur le paysage ferroviaire français. « La priorité à l'entretien et la modernisation du réseau, la refonte et la création du groupe SNCF, et l'ouverture du transport ferroviaire domestique à la concurrence, sont trois réformes essentielles qui ont permis de bâtir un projet d'avenir », juge Emmanuel Macron dans son discours prononcé le 17 septembre 2021 à l'occasion du 40^{ème} anniversaire de la mise en service commerciale du TGV. Et de citer notamment la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire assortie de la reprise de la dette du réseau à hauteur de 35 milliards d'euros. Mentionnons également la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités. Cela s'inscrit à la suite d'autres évolutions contextuelles, dont celles définies par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, qui a, entre autres, instauré une règle d'or en matière d'investissements portés par SNCF Réseau. Il



Le 17 septembre 2021, Emmanuel Macron estime que « l'aventure ferroviaire, au-delà du TGV, est au cœur du défi du 21^{ème} siècle ».

s'agit donc d'une période pendant laquelle « on remet tout à plat », justifie Emmanuel Macron pour qui, désormais, l'état du système ferroviaire, assaini et réorganisé, permet de « commencer à ré-envisager l'avenir ». Autrement dit, le coup de frein aux grands projets d'infrastructure est levé. « le Conseil d'orientation des infrastructures [COI] nous a permis de décider d'engager de nouveaux investissements structurants, pas dans le désordre, pas en annonçant des projets tous azimuts qui ne seraient pas financés, mais en

« Le Conseil d'orientation des infrastructures [COI] nous a permis de décider d'engager de nouveaux investissements structurants »

Emmanuel Macron Président de la République

sérialisant les priorités, en ayant intégré que nous devons financer la régénération de certaines lignes et des investissements d'entretien, mais permettre aussi de dégager de nouvelles grandes priorités », explique Emmanuel Macron. La ligne de conduite politique est

donc de réaffirmer ne plus favoriser les investissements de développement des infrastructures au détriment du réseau existant. « Nous voulons vraiment être sur des projets qui puissent être amenés à terme et dans des calendriers réalistes et voir lesquels peuvent être accélérés par France Relance ou l'Union européenne », a déclaré en mars 2021 David Valence, président du COI, à *La Tribune*. Le chef de l'État rappelle « la séquence », qui place en priorité trois projets de lignes nouvelles (6,5 milliards d'euros) – Marseille - Nice, Montpellier - Perpignan et Bordeaux - Toulouse –, suivis par trois autres – Paris - Normandie, le barreau Roissy - Picardie et le Lyon - Turin, « qui sont en cours d'étude ». Par ailleurs, le train ne se résume pas qu'au TGV. Cette idée fait son chemin depuis que l'État a introduit la notion de priorité au « transport du quotidien » dans les stratégies ferroviaires (de mémoire, sous les présidents Nicolas Sarkozy et François Hollande). Le 1^{er} juillet 2017, le gouvernement réaffirmait la priorité donnée aux transports du quotidien. Le 17 septembre 2021, Emmanuel Macron estime que « l'aventure ferroviaire, au-delà du TGV, est au cœur du défi du 21^{ème} siècle ». Les mutations écologiques et économiques de la société devraient pousser les citoyens à « à nouveau aller vers ces modes [ferroviaires] de déplacement », croit-il, « du TGV jusqu'au petites lignes ». Relance des trains de nuit et liaisons « entre métropoles et villes du territoire » sont notamment évoquées. Enfin, Emmanuel Macron met en évidence l'importance de « re-parier, y compris sur nos échecs historiques comme le fret ferroviaire », tout en insistant sur « une stratégie qui ré-articule le maritime avec le fluvial et le ferroviaire ». ■

Voyageurs • Concurrence

TER : la région Sud attribue les lots Inter-métropoles et Azur à Transdev et à la SNCF respectivement

L'ouverture à la concurrence des services conventionnés franchit une étape avec l'attribution de deux premiers lots que la région Sud mettra au vote le 29 octobre 2021.

Laurent Charlier

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services conventionnés, à l'issue de la procédure de mise en appel d'offres, la région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur mettra au vote, lors de la plénière du 29 octobre 2021, l'offre SNCF Voyageurs pour le lot « Azur » (1,5 milliard d'euros) et celle de Transdev pour le lot « métropoles » (870 millions d'euros). Les contrats – dix ans d'exploitation plus deux années optionnelles – seront probablement signés en novembre. Une nouvelle histoire de l'exploitation ferroviaire en France s'ouvre. Au cours des derniers mois, ces deux lots ont fait les gros titres de la presse.

LA SNCF SEULE EN LICE POUR LE LOT AZUR

En juin 2021 tout d'abord, l'appel d'offres relatif aux services azuréens avait fait l'objet d'une annonce tonitruante du vainqueur par Renaud Muselier alors en pleine campagne électorale, candidat à sa succession à la tête de la région (lire *La lettre ferroviaire* n°265 du 15 juin 2021). Cité par *Nice Matin*, « concernant le lot des lignes de la Côte d'Azur (le lot 2), il ne reste plus qu'un seul candidat en lice. Il s'agit de la SNCF », avait-il annoncé. Un communiqué de la région en date du 7 septembre 2021 confirme la notification à la SNCF de cette attribution, qui doit être proposée au vote des conseillers régionaux. Ce lot comprend la liaison azurienne sur la ligne principale Les Arc-Dranguignan - Nice - Vintimille et les dessertes de l'arrière-pays Cannes - Grasse et Nice - Tende. Selon les données communiquées lors de la publication de l'avis de pré-information, en février 2019, l'offre de cet ensemble de services s'établissait à environ 2,7 millions de trains-km, avec l'enjeu d'atteindre jusqu'à 3,5 millions dans le cadre du futur contrat. « Dès 2025, l'offre de train sera augmentée de 75 % sur ce lot avec une

cadence au quart d'heure des trains sur le littoral. Nous passerons de 69 allers-retours quotidiens ventilés sur les différentes lignes à 120 allers-retours quotidiens », précise la région. Ce contrat comprend l'exploitation des installations de maintenance de Cannes-la-Bocca et la construction d'un atelier à Nice-Saint-Roch. Le matériel roulant dévolu comprend des automoteurs des séries TER 2N NG, Regio 2N et XGC.

TRANSDEV REMPORTE LA DESSERTE INTERURBAINE MARSEILLE - NICE

Transdev a remporté le lot Inter-métropoles face à la SNCF et à Thello (filiale de Trenitalia). Cette nouvelle a fait la Une de la presse car c'est la première fois qu'une desserte régionale tombe dans l'escarcelle d'un opérateur alternatif. Transdev confie que « l'appel d'offres représente un important investissement pour lequel nous sommes partis d'une page blanche et avons réalisé un vrai travail technique en allant chercher les données nécessaires ». Rappelons que la quantification du personnel à transférer avait fait l'objet d'un différend entre la région et SNCF Voyageurs (lire *La lettre ferroviaire* n°239 et n°265). La surestimation suspectée par la région a été confirmée et tranchée par le régulateur ART (30 %) puis par la Cour d'appel de Paris (25 %). « La possibilité dans ce contrat de développer l'offre et d'entretenir notre matériel dans un nouvel atelier à construire puis à exploiter va nous permettre de démontrer notre savoir-faire », se félicite Transdev. Avant que le service ne démarre en juin 2025, la période de pré-exploitation va être intense pour les équipes de l'opérateur installées tant à Marseille qu'à Nice. Citons notamment la réalisation du transfert de personnel (166 emplois), la construction et la réception du nouveau matériel roulant – 16 automotrices de type Omneo Premium (Alstom ex-Bombardier) –, la construction, l'équipement et la préparation à l'exploitation d'un atelier à Nice Ville. Ce nouvel équipement sera érigé par NGE et exploité par Transdev avec Alstom. Toutes ces opérations seront réalisées en collaboration étroite avec la région et le groupe SNCF, dont SNCF Réseau. ■

► En bref

Matériel roulant

Fret SNCF : davantage de locomotives BB 27000E « ERTMS »



Trains-en-voyage.com

→ En complément de notre article paru dans *La lettre ferroviaire* n°268 du 24 août 2021, précisons que le programme d'adaptation de locomotives Fret SNCF BB 27000 au standard ERTMS (European Rail Traffic Management System) évolue avec davantage d'unités à traiter. Il est en l'état prévu de transformer 18 engins (27028, 110, 109, 108, 107, 106, 105, 104, 103, 102, 101, 100, 99, 98, 93, 96, 95, 94) selon ce standard. Les 28, 110, 109, 108, 107, 106 et 105 sont considérées comme engins de pré-série. Les essais de cette nouvelle sous-série BB 27000E sont en cours (photo ci-dessus prise à Hagondange, le 8 septembre 2021). ■ SM

Matériel roulant

Feu vert pour un atelier de maintenance Akiem à Ostricourt

→ Fabien Rochefort, président du gestionnaire d'actif Akiem, a annoncé le 14 septembre 2021 lors du colloque annuel de l'Afra, déposer le permis de construire d'un premier atelier propre en France. Cette installation, établie à Ostricourt et raccordée au faisceau multimodale de Dourges Delta 3, sera d'abord consacrée aux besoins propres d'Akiem. Le loueur prévoit d'y réaliser une importante part de la maintenance patrimoniale de son parc pour près de 400 millions d'euros sur dix ans. Akiem souhaite travailler avec la région Hauts-de-France à faire émerger un réseau de sous-traitants en la matière. ■ LC

Matériel roulant • Grande vitesse

Le train à grande vitesse Zefiro de Trenitalia rejoint l'Espagne

Le train V300ZEFIRO débute ses essais sur la ligne nouvelle Perpignan - Figueras et sur le réseau à grande vitesse espagnol. Le nouvel entrant ILSA exploitera le lot de services remporté avec ces trains.

Laurent Charlier
avec **David Haydock**

A lors que le train à grande vitesse V300ZEFIRO de l'entreprise historique italienne Trenitalia est autorisé en France, où il est attendu en service commercial entre Milan, Turin, Lyon et Paris avant la fin de l'année 2021, une version destinée au réseau espagnol vient de sortir des usines Hitachi Rail. Trenitalia est en effet actionnaire à 45 % du nouvel entrant espagnol ILSA, 55 % étant détenus par les actionnaires de la compagnie aérienne régionale Air Nostrum. ILSA a remporté le lot B de services à grande vitesse mis en appels d'offres par l'Adif en novembre 2019.



ILSA / Línea Figueras Perpignan

Le train Zefiro du nouvel entrant espagnol ILSA est ici photographié sur le site de maintenance de Llers du gestionnaire d'infrastructure franco-espagnol Línea Figueras Perpignan. Des essais sont réalisés sur la ligne nouvelle. Une campagne suivra sur le réseau à grande vitesse de l'Adif.

Ce lot représente 30 % de l'activité grande vitesse du pays, portant sur les corridors Madrid - Barcelone - frontière française (n°1), Madrid - Valence/Alicante (n°2) et Madrid - Séville/Málaga (n°3). En tant que partenaire industriel, l'opérateur italien avait passé commande de

rames V300ZEFIRO supplémentaires, auprès du consortium rassemblant Hitachi Rail (ex-AnsaldoBreda) et Bombardier (racheté par Alstom). Le premier V300ZEFIRO désigné 109-01 en Espagne, sur un sous-parc de 20 trains, est arrivé sur le site de

Le réseau Captrain réalise l'acheminement du Zefiro de Pistoia à Perpignan

Les trains à grande vitesse V300ZEFIRO de Trenitalia destinés à l'Espagne sont acheminés depuis l'usine du constructeur Hitachi Rail de Pistoia par le réseau Captrain du groupe SNCF. Captrain Italia, Captrain France et Captrain España ont ainsi assuré la traction du premier convoi, les 3, 4 et 5 septembre 2021 entre Pistoia et le domaine de Línea Figueras Perpignan, via Vintimille et Perpignan. La locomotive E494 510 Captrain Italia a laissé la place à la E37513 (type BB 37000) de Captrain France jusqu'à Miramas (photo ci-contre prise à La Pauline-Hyères). De ce triage, une Euro 4000 a pris le relais afin de faciliter les derniers kilomètres en évitant un long refoulement. La logistique de ces acheminements est confiée à RailAdventure.



Jean-Louis Brever

la ligne nouvelle franco-espagnole Perpignan - Figueras, gérée par Línea Figueras Perpignan (LFP), le 5 septembre 2021. Le train restera « quelques semaines » sur la ligne transfrontalière afin de mener à bien les essais nécessaires à son autorisation en service commercial sur cette infrastructure. Rappelons que des services – très attendus par le public d'Occitanie – en France, vers Perpignan ou Montpellier, pourraient être proposés à terme par ILSA. Pour ce faire, « En plus de la mise à disposition de la ligne, LFP assurera entre autres la direction des essais, la gestion de la sécurité et la mise à disposition de personnel qualifié », explique le gestionnaire d'infrastructure. LFP endossera ainsi les rôles de « directeur d'essais, superviseur sécurité, pilotes, astreintes de maintenance, opérateurs etc. », détaille-t-il. Le train rejoindra ensuite le réseau à grande vitesse espagnol géré par Adif Alta velocidad afin de procéder aux essais en vue de décrocher l'autorisation idoine. À cette fin, la rame n°1 sera rejointe, courant octobre, par deux trains supplémentaires (n°109-02 et 03) afin de

50 trains V300ZEFIRO ont été construits par Hitachi Rail (ex-AnsaldoBreda) pour la grande vitesse italienne de Trenitalia. Des unités supplémentaires ont été commandées : huit trains identiques aux 50 premiers, plus six trains (2023), conformes aux dernières STI. Enfin, 20 trains sont prévus pour l'Espagne, dont il est question dans cet article.



réaliser le programme dans un délai compatible avec le démarrage du service commercial désormais envisagé au cours du deuxième semestre 2022. ILSA précise que la crise sanitaire de la COVID-19 a impacté la fabrication des trains, dont l'assemblage final est réalisé dans l'usine Hitachi Rail de Pistoia en Italie. Des pourparlers ont eu lieu avec l'Adif. Les essais se dérouleront sur les lignes Barcelone - Madrid, Madrid - Valence et Madrid - Séville. ■

À noter

Les deux allers-retours quotidiens franco-italiens Trenitalia/Thello entre Milan, Turin, Lyon et Paris, seront exploités au moyen de cinq trains V300ZEFIRO ETR400 n°15, 25, 48, 49 et 50.

Le train Zefiro du nouvel entrant espagnol ILSA est ici photographié sur le site de maintenance de Llers du gestionnaire d'infrastructure franco-espagnol Línea Figueras Perpignan. Des essais sont réalisés sur la ligne nouvelle. Une campagne suivra sur le réseau à grande vitesse de l'Adif.



Une aide à l'exploitation du fret sanctuarisée

Parmi les annonces faites par le ministre des Transports au SITL figure la pérennisation de l'aide à l'exploitation jusqu'en 2024.

Laurent Charlier

Suite de la page 1

et s'inspirent pour la plupart des propositions que l'alliance 4F (Fret ferroviaire français du futur) a remises au ministre des Transports, le 24 juin 2020 (voir les éditions de *La lettre ferroviaire* n°244 du 30 juin 2020 et n°265 du 15 juin 2021). Afin de rendre la stratégie nationale plus engageante, le comité directeur de 4F a proposé un pacte entre les parties prenantes – à savoir l'État, 4F, l'AUTF et SNCF Réseau – afin de sceller les engagements de chacun et de suivre leur déploiement effectif. « Ce n'est pas un énième plan », martèle Raphaël Dautreberte, PDG d'Europorte et porte-parole de 4F, « mais un engagement de tous les acteurs ». « Tous

« Tous les signataires [...] s'engagent sur des objectifs concrets et une méthode, permettant une véritable mise en œuvre de la stratégie nationale », résume 4F

les signataires [...] s'engagent sur des objectifs concrets et une méthode, permettant une véritable mise en œuvre de la stratégie nationale », résume 4F. Une feuille de route sans jalons, bilans d'étape



Laurent Charlier

ou indicateurs de suivi, pourrait en effet ne rester qu'au stade de l'intention, et ce d'autant plus qu'elle s'inscrit dans un temps long supérieur à la durée des mandats électoraux. L'objectif de doubler la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030 a été pris par les acteurs européens du secteur coalisés au sein de *Rail Freight Forward* et avalisé en France par 4F, précisant que l'enjeu national était de passer de 9 à 18 %. L'article n°131 de la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 « portant lutte contre le dérèglement clima-

tique et renforcement de la résilience face à ses effets » inscrit cet objectif de doublement dans le marbre. La part modale figure dans les indicateurs de suivi de la mise en œuvre de la stratégie na-

tionale. Dès 2021, « il est proposé de transformer la plateforme nationale fret, créée en 2019 par SNCF Réseau à la demande de l'État, en un comité chargé du suivi de la stratégie nationale fret ferroviaire, placée sous le pilotage du ministère des Transports », est-il précisé. Notons qu'outre la part modale, les principaux indicateurs comprennent les taux de satisfaction « des chargeurs sur les services de fret ferroviaire » et « des opérateurs sur les services du gestionnaire d'infrastructure ». Sont également examinés les « indicateurs de qualité concernant le fret ferroviaire du contrat de performance État-SNCF Réseau » et le « taux d'engagement des investissements d'infrastructures ».

DONNER DE LA VISIBILITÉ

Une demande des acteurs français du fret ferroviaire était de renforcer l'aide à l'exploitation des trains et de l'inscrire dans une pluriannualité afin de gagner en visibilité.

Le 13 septembre 2021, sur le pavillon fret ferroviaire du salon SITL, Jean-Baptiste Djebbari, ministre des Transports, Raphaël Dautreberte, représentant l'alliance 4F, Luc Lallemand, PDG de SNCF Réseau, et Denis Choumert, président de l'AUTF, ont signé un pacte « pour le développement du fret ferroviaire ».

Les annonces de l'été 2020 et les termes de la Stratégie nationale pour le fret ferroviaire inscrivent cette attente dans la durée, au moins jusqu'en 2024. Cette enve-

« Les engagements de SNCF Réseau dépendent du contrat de performance, de la garantie de l'État », insiste un membre de 4F.

loppe annuelle de 170 millions d'euros porte sur l'aide à la pince pour le transport combiné à maintenance horizontale et verticale, le soutien au wagon isolé, le développement des autoroutes ferroviaires ainsi que la compensation des péages (redevance de circulation). Ce montant s'ajustera en fonction des trafics réalisés et sera toujours inscrit dans la loi de finances annuelle. Les bénéfices de cette aide en tant que levier de croissance de l'activité fret seront examinés par l'État. En ce qui concerne les infrastructures concernées par le transport de marchandises, Jean-Baptiste Djebbari rappelle, lors de son discours d'inauguration du SITL, qu'« en additionnant les financements de l'État et les cofinancements attendus de l'Europe et des collectivités territoriales, c'est au total près de 1 milliard d'euros qu'il est prévu de leur consacrer » [voir la ventilation de cette enveloppe dans *La lettre ferroviaire* n°265 du 15 juin 2021]. « Et c'est grâce au plan de relance », met-il en évidence. Sur ce point, le pacte précise l'engagement de l'État à réaliser « la mise en œuvre progressive du volet fret ferroviaire du plan de relance afin d'aboutir d'ici fin 2022 à la programmation d'un montant d'investissements concertés et priorités d'un milliard d'euros pour la période 2021-2024 ». En tout état de cause, « nous aurons l'occasion de préciser le détail de ces investissements dans quelques semaines »,

annonce Jean-Baptiste Djebbari. En coulisse, les choses se précisent toutefois avec la communication d'un premier état des projets sélectionnés avec le concours des Dreal, aux acteurs, lors d'une réunion avec la DGITM, le 14 juin 2021. La profession a besoin d'une vision à long terme des financements et est en attente de la mise à jour du contrat de performance État-SNCF Réseau, qui joue l'arlésienne. Jean-Baptiste Djebbari a toutefois précisé, le 14 septembre 2021 dans une vidéo d'introduction du colloque annuel de l'AFRA, que ledit contrat sortirait « début 2022 ». « Les engagements de SNCF Réseau dépendent du contrat de performance, de la garantie de

l'État », insiste un membre de 4F. Le secteur souhaite notamment la réintroduction d'une trajectoire pour les lignes capillaires à vocation fret. Rapportons également quelques chiffres. Sur l'enveloppe de 4,7 milliards d'euros du plan de relance consacrée au secteur ferroviaire, dans laquelle est inclus le milliard dédié au fret, Luc Lallemand, PDG du gestionnaire d'infrastructure, a avancé que « 1,6 milliard d'euros sont déjà versés sur les comptes de SNCF Réseau ». Quant aux projets retenus en matière d'infrastructures territoriales, il est précisé qu'une première somme totalisant 41 millions d'euros a été débloquée et transmises aux Dreal concernées. ■



Laurent Chénier

Italie : T3M renforce sa coopération avec Hupac

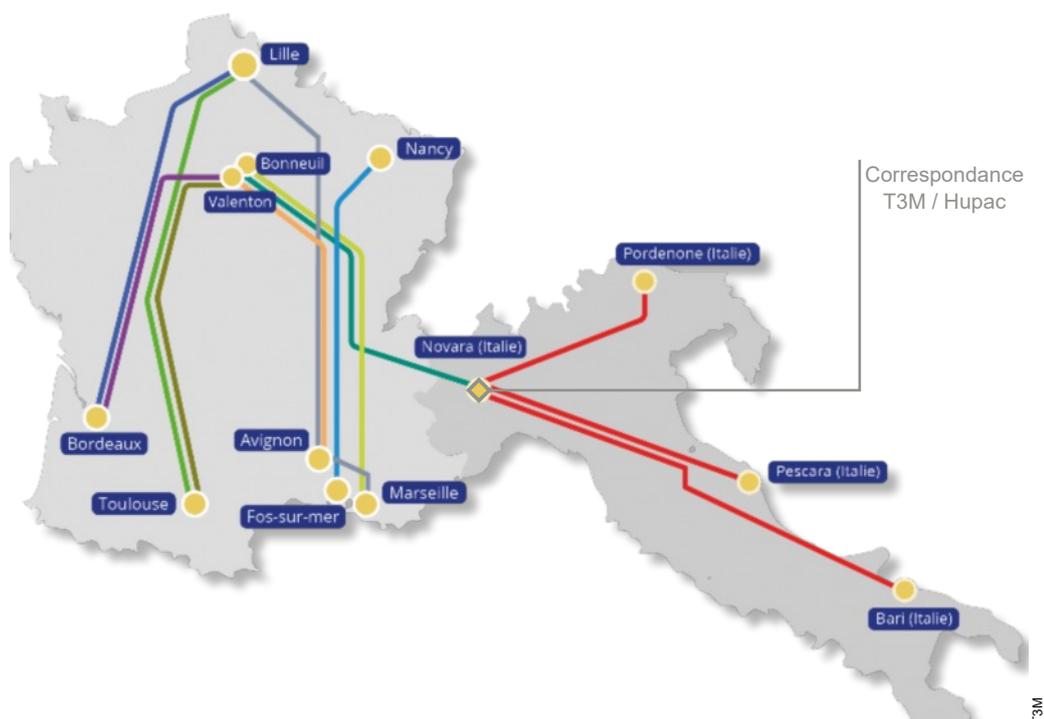
Entre France et Italie, le partenariat des opérateurs T3M et Hupac se renforce avec l'ajout d'une nouvelle desserte.

Sylvain Meillasson

L'opérateur de transport combiné T3M (groupe Open Modal) étend son partenariat avec l'entreprise suisse Hupac en Italie, à une nouvelle origine-destination : Pordenone (région du Frioul-Vénétie Julienne). Le montage est le même que pour les dessertes avec Pescara et Bari, mises en place en janvier 2021 (lire *La lettre ferroviaire* n°255 du 12 janvier 2021). Des éléments de et vers Sucey-Bonneuil (relation T3M) sont manutentionnés à Novara afin d'être traités *via* les dessertes de Hupac. Ces services sont ouverts aux caisses mobiles et aux conteneurs, leur fréquence étant de cinq allers-retours sur Sucey-Bonneuil - Novara et Novara - Pescara, contre trois sur Novara - Bari et Novara - Pordenone. Notons que cette agglomération est desservie par la ligne RFI (Rete ferroviaria italiana, gestionnaire italien de l'infrastructure) Venise - Udine - Tarvisio/ Villach, non loin de l'Autriche, de la Slovénie ou encore des ports de Monfalcone, Trieste et Koper. Par ailleurs, Pordenone héberge une activité industrielle soutenue, dans le domaine de l'électroménager (Zanussi, groupe Electrolux) notamment. Cette partie du territoire italien est enfin concernée par la production de l'un des produits phares des exportations viticoles italiennes, le Prosecco (dans ses différentes déclinaisons). La liaison entre les régions parisienne et Frioul-Vénétie Julienne est effective depuis le 1er juillet 2021. ■



Laurent Charlier



T3M

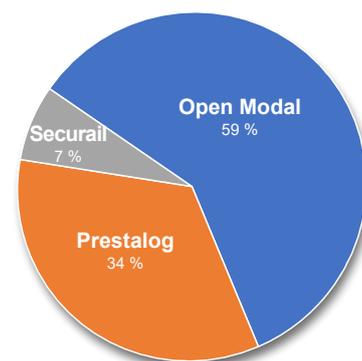
Un point sur l'activité de l'opérateur Open Rail

Depuis le service annuel 2020, le tractionnaire du groupe, Open Rail, assure la production des cinq allers-retours hebdomadaires Sucy-Bonneuil - Avignon, dont le format maximal est de 850 m. Cette montée en puissance a été accompagnée de l'ouverture d'une deuxième agence à Dijon. Forte d'un parc de six engins loués – quatre locomotives Prima électriques et deux Class 66 diesel-électriques –, l'entreprise est en charge des dessertes Loire-sur-Rhône - Fos-sur-Mer comptant

À noter

En octobre 2021, Open Rail deviendra Combi Rail afin de marquer son expertise dans la traction de convois de intermodaux.

cinq allers-retours hebdomadaires, Chalon-sur-Saône – Fos-sur-Mer de deux allers-retours, dont il est prévu que le nombre passe à trois au service annuel 2022 (décembre 2021) et Gerzat - Fos-sur-Mer 3 allers-retours). Cette relation spécifique est produite pour le compte du groupe Combronde, qui est lui-même actionnaire d'Open Rail à 34 % par le biais de Prestalog. ■ SM



Actionnariat d'Open Rail (août 2021)

La photo ci-dessous, prise à Sibelin, montre le train combiné T3M reliant Avignon et Sucy-Bonneuil. Open Rail assure la traction au moyen d'une locomotive électrique BB 37042 louée auprès d'Akiem.



La lettre ferroviaire est éditée par Editions Laurent Charlier, 196 rue de Lille, 59223 Roncq (France), tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr, www.laletterferroviaire.fr, S.A.R.L au capital de 2 000 euros, RCS Lille Métropole B 537 538 878, Siret 537 538 878 00027, APE : 5814Z.

Directeur de la publication et rédacteur en chef : Laurent Charlier, tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr. **Publicité et abonnements :** Laurent Charlier, tél. : +33(0)6 75 86 37 36, e-mail : lcharlier@orange.fr. Le contenu rédactionnel est élaboré en partenariat avec le magazine britannique Today's Railways Europe (Rédacteur en chef : David Haydock, david.haydock@platform5.com), et avec la

participation de Nicolas Deldycke, Christophe Masse, Sylvain Meillasson et Ernest Noyon. ISSN 2260-4774. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse (CPPAP) : 0326 W 92216.

Toute représentation ou reproduction, intégrale ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur d'article publié, ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite (loi du 11 mars 1957, alinéa 1^{er} de l'article 40). Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal. La loi du 11 mars 1957 n'autorise, aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article 41, que les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective d'une part et d'autre part que les analyses et les courtes citations dans le but d'exemple et d'illustration.