

### Enjeu

« Il faut une mobilisation du secteur de la formation », appelle Philippe François, président d'Objectif OFP

Mieux structurer la formation apparaît indispensable pour garantir la trajectoire de développement du ferroviaire.

Laurent Charlier

**L**e développement du transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs engendre un besoin croissant de compétences, dont certaines, telles les fonctions relatives à la sécurité, sont propres à la filière. Or les acteurs du secteur partent « en ordre dispersé » sur la question, observe Philippe François, président d'Objectif OFP. Philippe François a assuré la direction générale de l'organisme de formation sécurité et ferroviaire (agrée par



Campus Mecateam

Vue des voies-école du plateau pédagogique du Campus Mecateam à Montceau-les-Mines. Cette structure est née des besoins des entreprises de travaux ferroviaires et des constructeurs d'engins spécialisés de développer des parcours de formation continue et en apprentissage.

ALPHA  $\alpha$  TRAINS

Pionnier de la  
location de matériel  
roulant ferroviaire

- Une nouvelle offre pour accélérer notre développement en France
- Un service complet et sur mesure
- Une flotte de 505 locomotives et 501 rames automotrices
- Des locomotives électriques utilisables dans 21 pays européens

l'Établissement public de sécurité ferroviaire – EPSF), GTIF, pendant 25 ans. « Il faut une mobilisation du secteur de la formation ferroviaire pour former les opérateurs de demain », recommande-t-il, tout en expliquant que « les outils pédagogiques des organis-

## *Il apparaît en outre un risque de manque de formateurs spécialisés dans les questions de sécurité.*

mes de formation sont encore trop calqués sur les méthodes d'apprentissage du XX<sup>e</sup> siècle et doivent s'adapter pour tenir compte des évolutions technologiques, ainsi que des nouvelles attentes des stagiaires. » La filière ferroviaire est partagée entre les activités industrielles, de travaux et d'exploitation. Si les deux premières branches sont structurées depuis longtemps, le transport l'est seulement depuis la constitution, le 1er avril 2019, de l'Opérateur de compétences (OPCO) Mobilités. La formation professionnelle existe, mais, il apparaît opportun de « créer des passerelles » et des « briques communes de forma-

tion ». « Je suis un ardent défenseur de la création de formations initiales dans le ferroviaire », martèle ainsi Philippe François. Pour développer ces formations, il est indispensable que l'ensemble de la filière « parle d'une seule voix » et porte ce message auprès des ministres Gabriel Attal, Olivier Dusopt, Carole Grandjean et Clément Beaune, respectivement en charge de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, du Travail, de

l'Enseignement et de la Formation professionnels, et des Transports. Les actions doivent être d'autant plus coordonnées et fortes que les nombreux ministères concernés complexifient l'audibilité des messages. « Il est indispensable d'avoir une vision globale », recommande Philippe François. Concernant la sécurité ferroviaire, des évolutions sont attendues par l'application des nouvelles Spécifications techniques d'interopérabilité (STI) ou la modification des arrêtés relatifs aux tâches essentielles. La profession doit donc organiser, harmoniser et créer les passerelles des filières éducatives pour la formation des personnels (initiale et

continue) et leur montée en compétence. On constate en outre un risque de manque de formateurs spécialisés dans les questions de sécurité. Depuis l'ouverture effective à la concurrence sur les rails en France, en 2005, ces formateurs sont issus pour la plupart des rangs de l'opérateur historique et partent désormais en retraite. Le domaine du management de la sécurité au sein des entreprises ferroviaire est aussi fragile. Il est constaté que les responsables sécurité passent d'entreprise en entreprises en fonction de l'offre et de la demande. Il apparaît indispensable de mettre tout en œuvre pour assurer une continuité et éviter tout creux et perte de compétences, qui pourraient s'avérer préjudiciables aux activités ferroviaires. Dans ces fonctions, il n'existe actuellement aucun cursus de formation, il s'avère dès lors « urgent de s'en préoccuper », souligne-t-on. Notons que des actions sont menées par branches avec, par exemple, un Engagement de développement de l'emploi et des compétences (EDEC) pour l'activité industrielles, ou un travail de diagnostic et de propositions réalisé par l'UTP dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt Compétences et métiers d'avenir de France 2030. ■



## Votre porte d'entrée en Espagne

## Une licence professionnelle « gestion et management des services ferroviaires »

Une formation Bac +3 en alternance est proposée par l'Université Lumière Lyon 2. Une première.

Laurent Charlier

**L**e thème de la formation – notamment initiale – est récurrent dans la filière ferroviaire, mais les développements en la matière sont encore timides. Depuis la rentrée 2023, l'Université Lumière Lyon 2 propose une licence professionnelle de gestion et management des services ferroviaires (GMSF) au sein de l'Unité de formation et de recherche (UFR) de sciences économiques et de gestion. Ouverte aux détenteurs d'un niveau Bac +2 (BTS, deuxième année de BUT, DUT, Licence 2) ou d'une expérience validée par VAE (validation des acquis de l'expérience), cette troisième année est effectuée en alternance au sein de SNCF Voyageurs. « Nous avons accueilli la première promotion, le lundi 4 septembre dernier », fait valoir

Florent Laroche, maître de conférence à l'UFR de sciences économiques et de gestion, et responsable de la licence GMSF. « Au nombre de 15, les étudiants sont tous en contrat d'apprentissage chez SNCF Voyageurs, branche TER », témoigne-t-il, « le choix a été de débiter avec un seul opérateur de manière à simplifier les échanges. Dès l'année prochaine, nous devrions ouvrir aux autres opérateurs de SNCF Voyageurs pour un partenariat exclusif avec le groupe de cinq ans ». La formation de dix mois s'effectue en alternant deux semaines universitaires et trois semaines en entreprise. Le contenu comprend des thématiques générales, ainsi que des connaissances spécifiques relatives, par exemple, à l'exploitation ferroviaire, la planification et la conception d'une offre ferroviaire ou au management des risques et

de la sécurité ferroviaire. « Cette licence a vocation à former des gestionnaires de moyens, éléments clefs dans le fonctionnement de l'exploitation ferroviaire au même titre que les exploitants de flotte dans le routier », résume Florent Laroche. « L'objectif serait de palier le constat régulièrement dressé de ne pas avoir suffisamment d'ouverture sur les métiers

*La formation de dix mois s'effectue en alternant deux semaines universitaires et trois semaines en entreprise.*

du ferroviaire dans les formations techniques et universitaires, la tradition étant pour ces métiers, jusqu'à présent, la formation en interne », complète-t-il. Notons que la filière pourrait être intéressée par une ouverture aux acteurs tiers, hors groupe SNCF. ■

**RAILPOOL**  
Flexibility for rent

UNE OFFRE COMPLETE DE SERVICES :

- FINANCEMENT
- MAINTENANCE PRÉVENTIVE
- ASSURANCE
- GESTION DES VÉHICULES
- STOCK DE PIÈCES DE RECHANGE
- ATELIERS INTERNES ET RÉSEAU DENSE D'ATELIERS
- MAINTENANCE CORRECTIVE
- ASSISTANCE TÉLÉPHONIQUE D'URGENCE 24H/24 ET 7J/7
- DOCUMENTATION

**Location flexible de locomotives électriques et de locomotives « Last Mile » ultramodernes**

Pour toutes demandes d'information: contacter Frédérique Erlichman  
mail: frederique.erlichman@railpool.eu

Copyright : Alstom Locomotive Traxx Universal™

Report modal

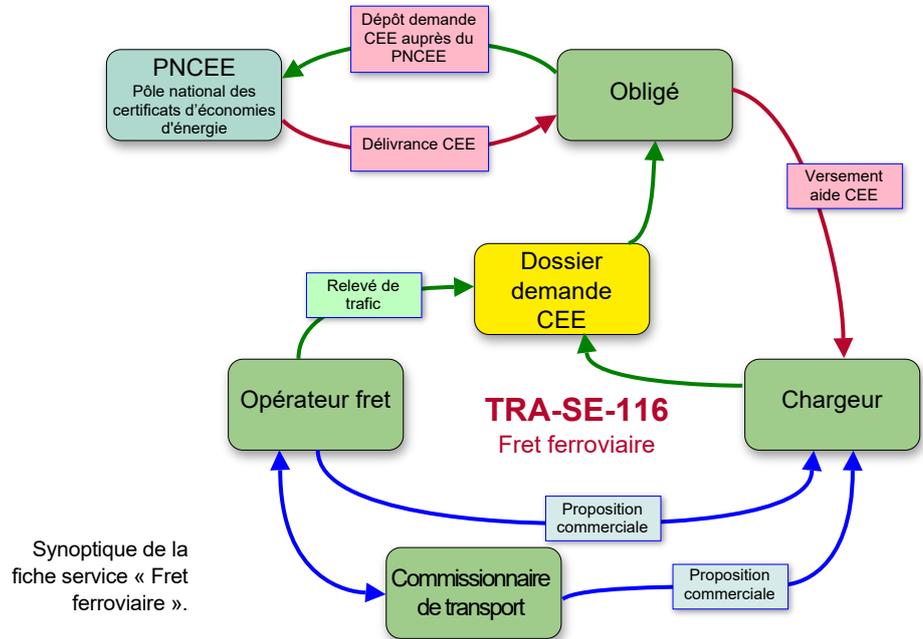
## Certificats d'économie d'énergie en soutien au fret : « [Il est] compliqué de faire accepter des évidences »

État des lieux de l'appropriation par le transport ferroviaire du dispositif des certificats d'économie d'énergie.

Laurent Charlier

Les acteurs du transport ferroviaire de marchandises travaillent à l'obtention de Certificats d'économie d'énergie (CEE) par le secteur, au bénéfice du report modal. Plusieurs applications sont en œuvre ou en cours de discussion. C'est dans ce cadre que des fiches d'« opérations standardisées » ont été établies, dont la TRA-SE-116 relative au « fret ferroviaire », créée par un arrêté du 21 octobre 2022. En 2020, Objectif OFP a été mandaté par l'alliance Fret ferroviaire français du futur (4F) et l'Association française du rail (AFRA) afin d'examiner la façon dont les CEE pourraient participer au financement de l'acquisition de nouvelles locomotives. Faute d'accord de la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) sur ce projet de fiche Équipement (EQ), la création de la fiche Service TRA-SE-116 a été lancée. À noter qu'il existe des fiches EQ dans d'autres secteurs, comme le transport fluvial, mais aussi pour le transport combiné rail-route :

- la fiche TRA-EQ-101 pour l'« acquisition (achat ou location) d'une unité de transport intermodal (UTI) neuve (caisse mobile ou semi-remorque à prise par pin-



Synoptique de la fiche service « Fret ferroviaire ».

ces) » (hors conteneurs maritimes) ;

- la fiche TRA-EQ-108 pour l'« achat ou [la] location d'un wagon d'autoroute ferroviaire neuf ».

### DES CEE POUR ACQUÉRIR DES LOCOMOTIVES : UN DOSSIER TOUJOURS OUVERT

À propos du parc de locomotives électriques, « il va y avoir un besoin de renouvellement d'ici dix à 15 ans », a souligné Alexandre Gallo, PDG de DB Cargo France et président de l'AFRA, lors du colloque de l'association des opérateurs alternatifs, le 4 octobre 2023. « Nous essayons de convaincre les pouvoirs publics qu'il serait intelligent d'utiliser les certificats d'économie d'énergie pour acheter

des locomotives neuves », détaille-t-il, tout en déplorant « les difficultés à mettre en avant » ce qui apparaît pour le secteur comme « des évidences ». « Vous avez un pollueur souhaitant acheter un droit à polluer à une entreprise ferroviaire, qui va mettre en ligne de la capacité de locomotives modernes construites pour durer 40 ans », résume Alexandre Gallo, qui regrette que « rien que cela, c'est un casse-tête ». Et de renchérir qu'« [il est] compliqué de faire accepter des évidences ». On l'aura compris, bien que cette démarche de rendre éligible aux CEE l'acquisition de locomotives apparaisse légitime, elle s'avère difficile et longue à aboutir. Selon les estimations initiales des porteurs du projet, « le niveau de CEE calculé varie de 15 % de la valeur neuve pour une locomotive diesel à 30 % pour une locomotive électrique bimode diesel ». Toutefois, ni la DGEC ni l'Ademe ne semblent convaincus, selon les protagonistes. Il est alors rapporté qu'une des réponses réside notamment dans « une aide aux chargeurs réalisant

**Bien que cette démarche de rendre éligible aux CEE l'acquisition de locomotives apparaisse légitime, elle s'avère difficile et longue à aboutir.**

un report modal ». On constate dès lors un éloignement de l'objectif initial. Cette approche donne naissance à la fiche TRA-SE-116 en vigueur. Pourtant, le financement de matériel de transport par le biais des CEE existe dans d'autres domaines. Toutefois, prendre en considération un calcul basé sur les économies d'énergie réalisées par une locomotive dernier cri, par rapport à un engin plus ancien, n'a que peu de sens dans le ferroviaire, car « les réductions de consommation d'énergie entre générations de locomotives sont très faibles ».

## UNE NOUVELLE FICHE « FRET FERROVIAIRE »

Publiée en octobre 2022, la première version de la fiche TRA-SE-116 contenait quelques biais excluant de son champ certains trafics ou complexifiant le processus. Un ensemble d'évolutions ont été intégrées dans une nouvelle version publiée par un arrêté du 15 septembre 2023 et dont l'entrée en vigueur interviendra le 1er janvier 2024. La nouvelle TRA-SE-116 prend en considération le rôle croissant sur le marché d'intermédiaires que représentent les commissionnaires de transport spécialisés dans le ferroviaire. Elle n'intègre cependant toujours pas la possibilité d'avoir plusieurs entreprises ferroviaires impliquées



Laurent Charlier

L'absence du transport combiné continental s'explique par le fait qu'il est d'ores et déjà favorisé par les fiches TRA-EQ-101 et 108, précédemment évoquées. Les experts du secteur soulignent que la TRA-EQ-101 s'adresse au transporteur routier alors que la TRA-SE-116 concerne le chargeur. En outre, pour le segment des autoroutes ferroviaires, qui bénéficient de la fiche TRA-EQ-108 pour l'achat de wagons, aucune interdiction de recourir à la TRA-SE-116 n'est mentionnée. Une incohérence de traitement apparaît alors pour le transport combiné rail-route continental.

Let's (re)invent  
the railway  
together!



ermewa  
www.ermewa.com

dans la traction du flux considéré. La version de 2022 imposait de distinguer les tonnes-km réalisées en traction « 100 % électrique » des tonnes-km assurées en thermique. Cette distinction a été supprimée. Rappelons que même en traction diesel, un convoi ferroviaire rejette moins de polluants que son équivalent routier. Alors que la première version de la fiche pre-

*Alors que la première version de la fiche prenait uniquement en compte les « marchandises qui étaient précédemment transportées par voie routière », la nouvelle édition intègre les « nouveaux flux de marchandises ».*

nait uniquement en compte les « marchandises qui étaient précédemment transportées par voie routière », la nouvelle édition intègre les « nouveaux flux de marchandises ». Ces derniers sont

toutefois soumis à coefficient en kWh Cumac minoré par rapport aux « flux de marchandises existants (et précédemment transportés par route) ». Et de surcroît, une distinction est faite selon « les catégories de marchandises du système de la NST2007 ». « Pourquoi pénaliser la pâte à papier, le bois ou les déchets plus que le plâtre ou le verre ? », déplorent incrédules les acteurs du fret. La profession souhaiterait de nouveau faire évoluer cette fiche notamment en ce qui concerne le transport combiné, qui représente une activité essentielle dans l'atteinte de l'objectif de doublement de la part modale du rail d'ici à 2030. Dans la première comme dans la nouvelle version de ladite fiche, seules les

« tonnes-km transportées par le biais d'un conteneur maritime » sont éligibles. L'absence du transport combiné continental s'explique par le fait qu'il est d'ores et déjà favorisé par les fiches TRA-

## Repères

En quelques mots, le principe du dispositif de Certificat d'économie d'énergie (CEE) a été créé par la loi de programmation fixant les orientations de la politique énergétique (POPE) du 13 juillet 2005. Les CEE, valorisés selon le cours du « mégawatt heure Cumac », peuvent être obtenus auprès d'un « obligé », comme un fournisseur d'énergie (EDF, Total Énergies, par exemple). Cela peut également s'effectuer *via* un intermédiaire, délégataire. Un contrat est ensuite établi.

EQ-101 et 108, précédemment évoquées. Les experts du secteurs soulignent que la TRA-EQ-101 s'adresse au transporteur routier alors que la TRA-SE-116 concerne le chargeur. En outre, pour le segment des autoroutes ferroviaires, qui bénéficient de la fiche TRA-EQ-108 pour l'achat de wagons, aucune interdiction de recourir à la TRA-SE-116 n'est mentionnée. Une incohérence de traitement apparaît alors pour le transport combiné rail-route continental. Notons qu'en termes de durée, les contrats sont « d'au moins trois mois et d'au plus douze mois ». Il est toutefois précisé qu'un contrat pluriannuel peut être conclu entre le chargeur et une entreprise ferroviaire ou un commissionnaire de transport, complété par un contrat annuel spécifique pour l'application de ladite fiche. ■



Depuis le 12 janvier 2023, Fret SNCF transporte des palettes d'eau Volvic chargées dans des wagons couverts à parois coulissantes à destination de l'entrepôt Danone Waters de Dourges Delta 3, exploité par ECS-2XL. Des groupes de dix wagons partent deux fois par semaine avec à leur bord les palettes d'eau minérale et de boissons acheminées auparavant par la route, témoignent les acteurs. Le principe de gestion capacitaire de l'opérateur permet d'assurer ce trafic. Ce transport a été l'un des premiers à bénéficier des CEE *via* l'application de la fiche TRA-SE-116. Cela donne au rail un avantage concurrentiel par rapport à la route. Mais l'équilibre est fragile, le coût et la rapidité du camion risquant à tout moment de refaire basculer les flux sur la route.

## Réseau

## Capillaires fret : donner de la visibilité aux chargeurs

L'avenir des lignes capillaires est toujours incertain.

Laurent Charlier

« Quarante pour cent du fret ferroviaire provient ou est à destination d'une ligne capillaire », a rappelé Philippe François, président d'Objectif OFP, lors d'une audition à l'Assemblée nationale sur la libéralisa-

## Exemple d'une ligne capillaire dans les Ardennes

La propriété de la voie unique en antenne Amagne-Lucquy - Voncq a été transférée, en 2020, au profit des communautés de communes des Crêtes préardennaises (CCCPA) et du Pays rethélois (CCPR). L'État, la région Grand Est, le département des Ardennes et les deux communautés de communes ont financé la remise à niveau d'une douzaine de km pour 1,2 million d'euros. Un accord a confié la gestion en direct de l'infrastructure à la CCCPA. Cela « offre l'avantage d'une gestion budgétaire souple, économique, adaptée au trafic [aujourd'hui 50 000 t pour Vivescia], sans commune mesure avec les coûts du réseau ferré national, que ce soit en investissement de remise à niveau ou en gestion », fait valoir Loïc Perdu, gérant de Conseil & Gestion Ferroviaires, désigné AMO. L'objectif est désormais de développer les trafics, « gage de pérennisation durable et équilibrée économiquement de l'infrastructure ».

tion du fret ferroviaire, le 17 octobre 2023. Or ce segment du réseau ferré national – hors axes structurants et dépourvu de services voyageurs – fait figure de parent pauvre. Les suspensions de trafics en raison du mauvais état des voies se poursuivent. Citons la fermeture, à l'automne 2023, de la dernière capillaire fret d'Île-de-France, entre Provins et Beauchery. Les capillaires fret sont absentes du contrat de performance État-SNCF Réseau. Ce dernier ne participe aux tours de table qu'au niveau forfaitaire de 8,5 %, le restant étant à apporter par les régions et collectivités locales, ainsi que par les industriels embranchés. Si le financement de l'infrastructure n'est pas une prérogative des régions, elles s'y attellent afin de répondre à l'urgence de remise à niveau des lignes de desserte fine du territoire (LDFT), dont le mauvais état résulte de décennies de sous-investissement. Les volets

mobilités des contrats de plan État-région 2021-2027 sont en cours de négociation. Ainsi, par exemple, la région Occitanie s'en-

*Les acteurs dénoncent l'absence de vision stratégique et de coordination nationales.*

gage sur l'infrastructure, tout en insistant sur le rôle de l'État et de SNCF Réseau en la matière, qui n'est pas à la hauteur, estime-t-elle. Même Auvergne-Rhône-Alpes, qui a longtemps refusé de financer les voies, va semble-t-il infléchir sa position. Dans les colonnes du *Progrès* du 14 octobre 2023, le vice-président aux Transports, Frédéric Aguilera annonce un « plan pour le rail », qui sera « du jamais vu », promet-il. Il semble inévitable que les régions privilégient les lignes circulées par des trains de voyageurs. En outre, les acteurs dénoncent l'absence de vision stratégique et de coordina-

**Votre partenaire logistique ferroviaire en France et en Europe.**

**Nous transportons vos marchandises par le rail.**

Nous simplifions votre accès au ferroviaire.

1<sup>er</sup> Loueur de wagons privés en Europe, notre capacité d'innovation technique, technologique et digitale vous donne accès aux wagons, superstructures, containers, adaptés à votre produit.

Contactez-nous, nous bâtirons **une solution sur mesure**, qu'il s'agisse de trains réguliers, de demandes saisonnières, de la gestion de votre parc.

**REAL. GREEN.**  
TRANSPORT FOR LIFE.

**VTG**



vtg.com

tion nationales en la matière et constatent d'ailleurs que le groupe de travail avec SNCF Réseau, sous l'égide de la DGITM, ne s'est pas réuni depuis 2020. Quelle place sera donnée au fret dans ces budgets ? « Dans les mandats envoyés aux préfets de région, il y avait déjà 930 millions d'euros [...] alors que dans la plupart des Contrats de plan État-région en France précédents, il n'y avait rien sur le fret ferroviaire », a détaillé David Valence, en tant que président de la commission d'enquête sur la libéralisation du fret ferroviaire. Philippe François attire l'attention sur les travaux qui, lorsqu'ils sont engagés, donnent une pérennité généralement de cinq ans. C'est un cycle sans fin, qui ne donne aucune garantie ni visibilité aux chargeurs. « Il faudra peut-être à un moment donné aborder le sujet des capillaires fret sous un autre angle, de façon à éviter que cela ne soit des "puits sans fond" », esquissait Laurence Berrut, directrice territoriale SNCF Réseau Grand Est dans une interview accordée à *La lettre ferroviaire* (n°310 du 11 juillet 2023). Concernant la gestion de ces lignes, d'autres modèles peuvent être explorés. D'une manière plus générale, « on a actuellement beaucoup de mal avec le discours sur la transition écologique, à comprendre réellement la place du fret ferroviaire », regrette Philippe François. ■

### Logistique

## Seules 1 % des plateformes logistiques sont embranchées

Les entrepôts sont au cœur des chaînes logistiques. Pour massifier les flux de transport, les rapprocher du rail est indispensable.

Laurent Charlier

**E**n France, sur 4 286 entrepôts et plateformes logistiques (EPL) de plus de 5 000 m<sup>2</sup>, 41 sont embranchés. Ce sont les chiffres cités par l'alliance Fret ferroviaire français du futur (4F), le 17 octobre 2023, par la voix de Philippe François, président d'Objectif OFP, lors d'une audition à l'Assemblée nationale sur la libéralisation du fret ferroviaire. Autrement dit, « il y a 1 % des plateformes logistiques [...] raccordées au ferroviaire », souligne-t-il. Il est primordial de faire évoluer la culture pour que l'« on ne crée pas une plateforme logistique en France sans au moins se poser la question de savoir si on peut faire du transport combiné ou du train complet », défend Philippe François. Dans notre numéro spécial *Journée fret ferroviaire français*

*du futur et OFP* du 17 novembre 2021, nous évoquions cette nécessité de raccorder les zones logistiques au réseau ferré. Rappelons notamment que l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF), soulignait, lors de la signature du pacte pour le développement du fret ferroviaire, le 13 septembre 2021, la nécessité d'inverser la logique de « création d'entrepôts très loin des voies ferrées ». La démarche est empirique, mais à chaque réception de communiqués de presse relatifs à la construction de nouveaux entrepôts, *La lettre ferroviaire* interroge les acteurs impliqués sur le caractère embranché ou non des installations. Il semble que la prise en compte du transport ferroviaire dans les projets soit plus prégnante. Cela reste toutefois à confirmer au cours des prochaines années et nécessiterait inévitablement une étude ou un recensement précis. En tout état de cause, Philippe François souhaite « des décisions fortes sur les zones de chargement/déchargement et notamment l'obligation de créer des embranchements ferroviaires aux nouvelles plateformes logisti-

**Vous avez apprécié ce numéro spécial,  
prolongez votre lecture en vous abonnant**

- Offre découverte 6 numéros : **80 euros HT**
  - Abonnement pro individuel - 1 an, 21 parutions par e-mail : **432 euros HT**
- Contactez-nous : [abonnement-lalettreferroviaire@orange.fr](mailto:abonnement-lalettreferroviaire@orange.fr)

ques », tout en soulignant que « le rapport du COI [Conseil d'orientation des infrastructures] demande aux entreprises de se délocaliser autour des lignes ferroviaires alors qu'aucune restriction n'est faite pour les plateformes routières ».

## EMBRANCHER LES ENTREPÔTS : UN CHOIX D'AVENIR POUR LE REPORT MODAL ?

Les raisons sont multiples pour ne pas prévoir le raccordement d'un entrepôt au réseau ferré. Un expert nous rapporte le coût plus élevé pour de telles installations, à la construction, mais aussi à l'exploitation (entretien, convention de raccordement d'une installation terminale embranchée – ITE –, fiscalité associée etc.) La conception d'un quai permettant de rece-

voir des wagons, de les charger et décharger, requiert une surface et une structure de bâtiment adaptées. « Or si l'occupant des cellules logistiques n'a pas l'utilité des installations dédiées au train, le propriétaire est généralement contraint de proposer un loyer réduit en conséquence, bien qu'il doive par ailleurs s'acquitter des frais fixes inhérents », pointe-t-on. En outre, si le site est situé près d'une voie ferrée, mais dépourvu de toute ITE, la pose d'un appareil de voie d'accès et la construction des voies nécessaires peuvent rapidement se chiffrer à plusieurs centaines de milliers d'euros, voire millions d'euros. L'enjeu est donc de croire au développement du transport ferroviaire de marchandises, d'avoir une vision stratégique de long terme et donc d'investir pour

l'avenir en retenant des implantations qui facilitent le raccordement ferré. « Nous avons probablement atteint la fin d'une trajectoire de réduction du ferroviaire », analyse Salvi Cals, directeur de Panattoni France, « le contexte change, des entreprises s'interrogent et estiment que d'un point de vue empreinte carbone, cela serait opportun d'explorer cette idée du multimodal, et nous, nous accompagnons cette réflexion ». « Je n'ai pas connaissance de projets avec comme dimension première le ferroviaire », détaille-t-il, « c'est plutôt une recherche de logique multimodale ferroviaire ou fluvial, où la route va représenter l'essentiel des flux ». Pour Panattoni, la solution ne passe pas forcément par l'embranchement des entrepôts. Salvi Cals explique qu'« une

## IMAGINER DES SOLUTIONS EFFICIENTES ET AGILES POUR ACCOMPAGNER LES ACTEURS DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN EUROPE, C'EST NOTRE VOCATION.

Depuis 2008, nous accompagnons les opérateurs ferroviaires qui participent au développement du Fret Ferroviaire, en France et partout en Europe. Présents dans 22 pays européens, nous mettons à disposition et assurons la maintenance de près de 800 locomotives auprès d'une centaine de clients.

Aujourd'hui, nous travaillons et investissons plus de 400M€ en France pour rendre le fret Ferroviaire hexagonal plus compétitif. Nous modernisons et révisons à mi-vie toutes nos locomotives Prima entre 2023 et 2028, nous développons notre réseau de maintenance et catalysons le marché de la sous-traitance avec l'ouverture en 2024 de notre **nouveau Technicentre Industriel dans les Hauts-de-France**.

Enfin, nous innovons en ouvrant de nouveaux corridors depuis la France vers l'Europe avec nos 75 nouvelles Traxx commandées en tranche ferme et livrées dès 2026.

Convaincus que le rail est le mode de transport qui répond le mieux aux enjeux d'un développement durable et responsable, nous, Akiem, sommes déterminés à innover pour continuer d'inventer les solutions et les services qui contribuent à mettre nos clients en mouvement.

**Akiem. Rail beyond bounds.\***

\* Le rail au-delà des limites



**akiem**  
Rail beyond bounds



Laurent Charrier

bonne façon de faire serait de positionner le chantier multimodal en plein milieu de la zone d'entrepôts ». Et de citer les exemples de Dourges, en France, ou de Davenport, en Grande-Bretagne. Un schéma directeur national est attendu. En tout état de cause, il faut permettre « aux industriels de choisir la logistique qui leur correspond le mieux » et, pour ce faire, « il faut que ces plateformes soient multimodales », martèle Philippe François. Lors des débats à l'Assemblée nationale préalables à l'adoption de la loi du 23 octobre 2023 relative à l'industrie verte, un amendement visant à soumettre « l'implantation d'un entrepôt de logistique à la présence effective ou potentielle d'infrastructures ferroviaires et fluviales garantissant le recours prioritaire aux modes de transports les plus vertueux écologiquement », n'a pas été soutenu. Les acteurs le déplorent et attendent également les conclusions de la mission d'information « relative à l'impact du déploiement des entrepôts », lancée en mai 2023 par la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale. Nous avons

À Denain, Les promoteurs ont d'emblée intégré la multimodalité en dotant le bâtiment logistique d'un quai ferroviaire de 620 m.

réalisé un focus sur deux cas de figure.

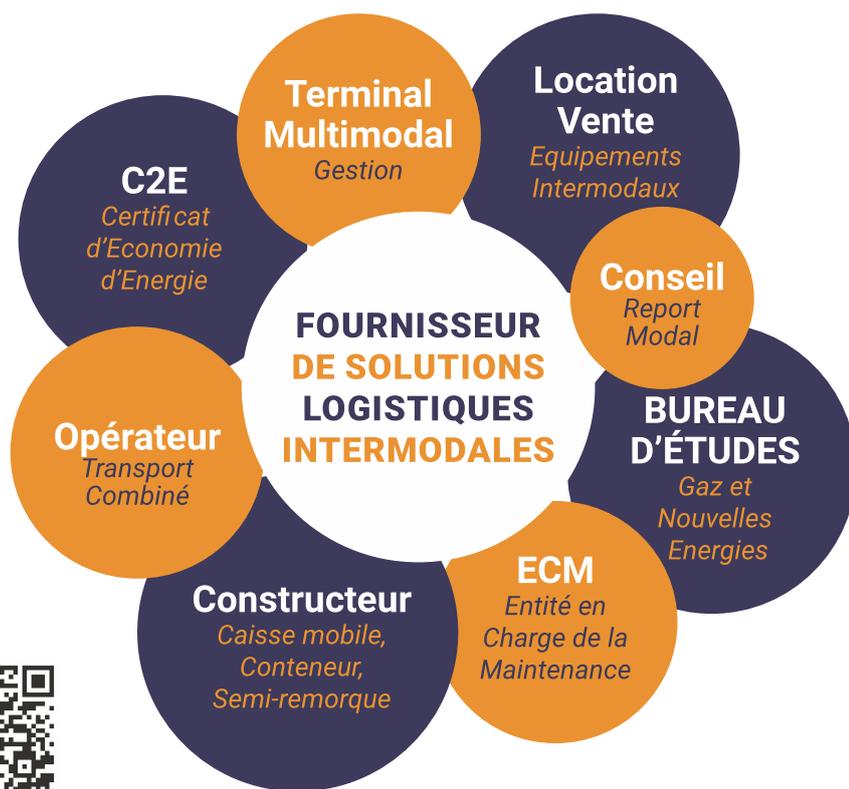
## EXEMPLE D'UN ENTREPÔT EMBRANCHABLE

Conduit par Panattoni, un projet de construction de deux entrepôts sur « un site doté d'une embranchabilité ferroviaire » est en cours dans le Parc logistique de l'Aube. Un premier bâtiment de 62 200 m<sup>2</sup> devait être livré en novembre 2023. Un deuxième bâtiment contigu de 49 900 m<sup>2</sup> sera érigé en fonction de la demande. Entre ces deux ensembles, un espace est prévu pour doter chacun des deux entrepôts d'un quai et d'une voie ferrée. Le département de l'Aube a aménagé le parc logistique en le raccordant à la voie unique en antenne reliant Troyes à Bouilly-Roncenay. Les deux voies desservant les deux futurs bâtiments s'arrêtent au droit des emprises foncières. Panattoni précise avoir d'emblée intégré au projet l'orientation idoine des entrepôts, la bonne altimétrie, la préfiguration intérieure et extérieure des quais etc. « Si un exploitant demandait le ferroviaire, nous n'aurions qu'à équiper les zones de

quai, à construire le quai extérieur et à tirer la voie ferrée sur la longueur du bâtiment », fait-on valoir. Mais là où le bât blesse, c'est sur la partie capillaire du réseau ferré national. Si le Parc logistique de l'Aube ne connaît pas de trafic, la ligne de 10 km supportait encore récemment environ 55 000 t par an de céréales expédiées par Vivescia à Roncenay. Pour le maintien en service de la ligne, des travaux devaient être effectués. La desserte a finalement été supprimée et la ligne interrompue en septembre 2019. Les délais et la nature des travaux à engager pour activer la desserte ferroviaire des nouveaux entrepôts apparaissent désormais rédhibitoires d'un point de vue économique. Les voies neuves du parc n'ont connu et ne connaîtront ainsi probablement jamais de passage de trains.

## FOCUS SUR UN ENTREPÔT EMBRANCHÉ

L'ancienne friche d'Usinor (ex-site de la société des hauts fourneaux et des forges de Denain et d'Anzin) à Denain, près de Valenciennes, a vu sortir de terre un entrepôt logis-



sales@modalis.com - [www.modalis.com](http://www.modalis.com) - Tel +33 4 42 65 92 36

**NOTRE MISSION**  
**DÉCARBONER LE TRANSPORT**  
**NOTRE DIFFÉRENCE**  
**L'INNOVATION**

Reconnu pour son expertise technique, MODALIS bâtit un écosystème innovant conçu pour offrir des solutions intégrées aux industriels-logisticiens.

Nous vous accompagnons dans le développement de vos projets intermodaux avec une flotte de plus de 3500 UTI :

- Wagons porte-conteneurs dont le SSgmrss 92', le plus rapide d'Europe visible ci-dessous.
- Caisses Mobiles et Conteneurs
- Châssis



tique de 16 cellules totalisant 95 295 m<sup>2</sup>, à proximité du réseau autoroutier A2/A21, du canal de l'Escaut et de la voie ferrée Somain - Busigny, incluse dans le Réseau ferré national. Au lancement, Log's et sa filiale d'aménagement SIG, présidés par Franck Grimonprez, étaient à la manœuvre. En août 2022, un partenariat est conclu avec GLP pour ce site denaisien. GLP Park Denain a réceptionné l'ensemble logistique en septembre 2023, la commercialisation est en cours. Les promoteurs ont d'emblée intégré la multimodalité en dotant le bâtiment

logistique d'un quai ferroviaire de 620 m. Si les futurs utilisateurs de la plateforme éprouvent le besoin d'activer le rail, alors la Communauté d'agglomération de La Porte du Hainaut, propriétaire des deux kilomètres de voie unique reliant le site à la gare de Louches, réalisera les derniers travaux de réhabilitation. Ouvrons une parenthèse historique pour mieux comprendre la configuration des lieux. Un ensemble de lignes alimentaient les industries locales, dont une voie a subsisté pour la desserte d'Usinor et se prolongeait auparavant vers le réseau privé des

houillères. Bien que gérée par la SNCF à sa création, elle a été reversée au patrimoine aujourd'hui détenu par la Communauté d'agglomération de La Porte du Hainaut. Il y a quelques années, cette voie servait encore à la desserte de l'usine ArcelorMittal. Arcelor avait repris une partie de l'activité Usinor. Des travaux d'aménagement de voirie à proximité de l'entrepôt en construction ont d'ores et déjà imposé la pose de nouveaux passages à niveaux, dont les barrières sont fournies par La barrière automatique (modèles LBA 6 et LBA 10. ■

**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.laetterferroviaire.fr](http://www.laetterferroviaire.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, [davidhaydock@platform5.com](mailto:davidhaydock@platform5.com)),

et avec la participation de Nicolas Deldycke, Christophe Masse, Sylvain Meillasson, Ernest Noyon et Jérémie Anne. ISSN 2260-4774. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse (CPPAP) : 0316 W 92216 Imprimé à 400 exemplaires par db Print (53, rue de la Lys, 59250-Halluin). Dépôt légal le 28/11/2023.

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<sup>er</sup> 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.



**Vossloh  
Rolling Stock**



# Faible empreinte, gros impact. DE 18

Le puissant bloc-batterie, doté de la technologie lithium-ion la plus récente et de 600 kW en pic, garantit une conduite ou des manœuvres sans émission dans les zones sensibles, une efficacité maximale et une consommation de carburant minimale, en particulier lorsque les besoins en puissance sont faibles.



Traction  
**100% électrique**



Jusqu'à **20 %**  
d'économies d'énergie



Puissance maximale  
de **1 800 kW**  
sans restriction