

**Warehouse & Logistics (fr)**

01.12.2013

Circulation: 10000

79fccc

Page: 12

488



## ETAT DE LA SITUATION

# Le train a la vie dure



La situation du terminal trimodal de Meerhout est limpide: le rail n'est plus utilisé; les transports par voies navigables intérieures continuent, par contre, à croître.

Des chercheurs de la VUB ont constaté une rapide augmentation du nombre de terminaux sur les voies navigables intérieures belges. D'un autre côté, la réduction du nombre de liaisons de transport intérieures a sensiblement ralenti l'activité sur les terminaux ferroviaires.

La diminution des subsides en faveur du transport ferroviaire intermodal a, par exemple, conduit à la suppression des navettes de conteneurs entre Anvers, Courtrai et Charleroi. Résultat: le Main Hub à Anvers, un des plus importants terminaux ferroviaires dans le port, se croise les bras. Et depuis lors, un autre terminal important comme LAR à Courtrai n'accueille plus de liaisons par trains réguliers. Le terminal de navigation intérieure de Wielsbeke poursuit, lui aussi, un parcours chaotique: alors que l'exploitant, Katoen Natie, ne prévoyait plus d'activité, un bateau devrait à nouveau s'arrêter entre Wevelgem et Anvers. Dries

Meers, chercheur à la VUB: "Nous observons donc un mouvement contradictoire: un développement rapide du réseau de terminaux et de quais, et, parallèlement, une diminution du nombre de liaisons ferroviaires régulières. Cette situation impacte évidemment les activités de ces terminaux. Depuis le début de la crise amorcée en 2009, nous constatons une chute importante de l'activité sur les terminaux ferroviaires, tandis que les terminaux de navigation intérieure semblent renaître."

Une situation paradoxale donc, où certains pouvoirs publics offrent un soutien significatif à la construction de terminaux et de quais, et d'autres entités officielles suppriment les subsides en faveur des liaisons ferroviaires vers ces terminaux, les condamnant ainsi à l'inactivité. Cette tendance est renforcée par les grands ports d'Anvers et de Rotterdam qui ne ménagent pas leurs efforts pour installer leur hinterland dans un réseau de hubs intermodaux. Ces ports se sont fixé des objectifs très ambitieux quant à la manière dont ils entendent laisser les conteneurs entrer et quitter le port.

### Initiatives sur internet

Dans l'équipe du professeur Cathy Macharis, Dries Meers continue à plancher sur le modèle LAMBIT censé mettre en lumière le potentiel et les coûts du transport intermodal. Ce modèle web based est capable d'établir des comparaisons entre le transport routier, la navigation intérieure ou le train. L'initiative émane du Brabant Flamand (voir [www.vaartijnevracht.be](http://www.vaartijnevracht.be)) et devrait inspirer d'autres régions. Avec ce modèle, tout un chacun peut déterminer quelle est la différence de coût et d'émissions de CO<sub>2</sub> entre les différents modes de transport. L'entreprise portuaire d'Anvers met aussi à disposition sur son site internet ([www.portofantwerp.com](http://www.portofantwerp.com)) un logiciel avec les liaisons intermodales. A un niveau européen, il existe encore d'autres initiatives, comme Geoweastflows ou Inlandlinks.

Peter Ooms