

Fret

Port • Développement

Ports de Lille : objectif 200 000 EVP traités en 2026 par Lille Conteneurs Terminal

Plus de 1 300 trains sont annuellement traités au port de Lille. La plateforme trimodale sera modernisée pour gagner en efficacité.

Laurent Charlier

En 2023, Ports de Lille a manutentionné 8,6 millions de tonnes de fret, en recul de 7,5 % par rapport à 2022, sur l'ensemble des 12 sites dont il a la gestion pour le compte de la chambre de Commerce et d'Industrie de la région Hauts-de-France. Ports de Lille est le troisième port intérieur de France après Paris et Strasbourg.

POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Bien que l'année 2023 ait été difficile de par les grèves contre la réforme des retraites ou, plus globalement, par le ralentissement de l'activité économique dans un contexte inflationniste, le transport combiné rail-route et rail-fluve a connu une croissance de 3 %. Lille



Sur le train Be Modal parti de Rennes le 7 février 2024, un wagon-poche VTG de type T3000 a accueilli deux semi-remorques citernes non préhensibles EB Trans grâce à une corbeille « connecteur » r2L (Road-rail-Link). Photo du déchargement d'une semi-remorque par une reach stacker sur la plateforme Lille Conteneurs Terminal, le 8 février. Cette démonstration devrait laisser place à une offre régulière au cours des prochains mois.

Conteneurs Terminal (LCT) a ainsi réceptionné et envoyé un total de plus de 1 300 trains et manutentionné environ 153 000 Équivalents vingt pieds (EVP) l'année

dernière, contre 149 892 en 2022. Cette croissance intervient alors que le nombre de lignes proposées a augmenté. Les dessertes sont passées de deux à trois grâce à l'arrivée, le 4 avril 2023, de l'opérateur breton Be Modal, filiale du groupe Lahaye Global Logistics. Les deux services préexistants sont exploités par T3M, filiale du groupe Open Modal. Le 23 janvier 2024, Ferenc Szilagy, directeur général de Ports de Lille, a esquissé les perspectives 2024, lesquelles intègrent une hausse potentielle du nombre d'EVP chargés ou déchargés des trains de l'ordre de 2 %.

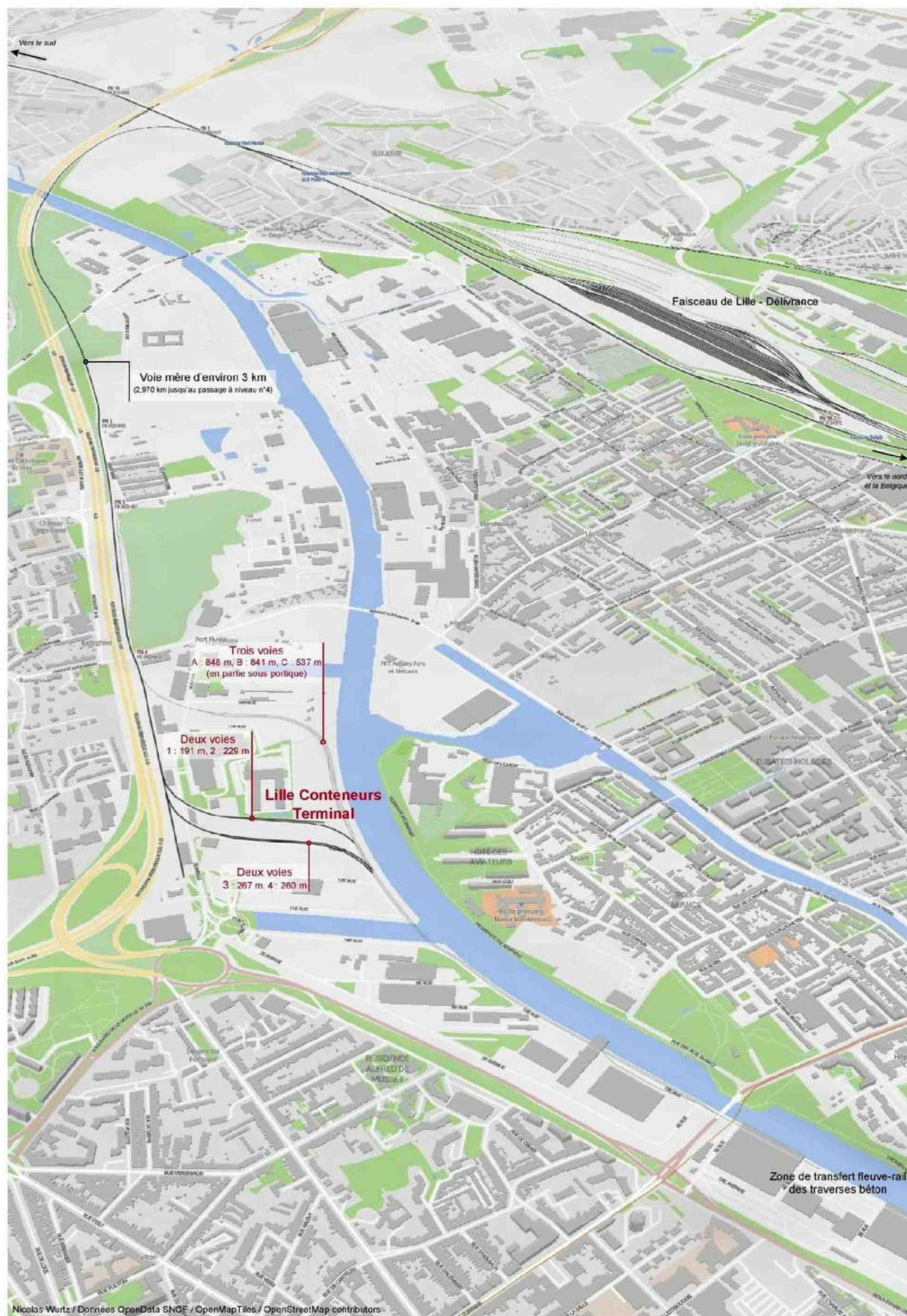
JUSQU'À SIX TRAINS DE TRANSPORT COMBINÉ PAR JOUR

Chaque jour, chaque semaine, un ballet millimétré s'opère sur le

Suite page 12



Les groupes Open Modal (TAB, T3M, BTM) et Lahaye Global Logistics (Transfer, Be Modal, Rennes Terminal) sont respectivement présents sur le port de Lille, depuis février 2015 et avril 2023.



Suite de la page 10

terminal trimodal lillois, qui traite jusqu'à six trains de transport combiné, trois à l'arrivée et trois au départ, les mardis et jeudis. Tous les trains arrivent sur le faisceau de Lille-Délivrance (les voies longues n°19 et 20 sont réservées au port et seront renouvelées), depuis lequel Captrain France assure leur acheminement vers le port au moyen de deux locomotives thermiques de manœuvre de la série BB 400. Lorsque les circulations sont à l'heure, LCT accueille en une journée, dans l'ordre chronologique :

- le train Be Modal en provenance de Rennes,
- le train T3M en provenance de Marseille et Avignon,
- le train T3M en provenance de Toulouse et Bordeaux.

L'après-midi, les départs s'enchaînent selon l'ordre suivant :

- le train T3M vers Bordeaux et Toulouse,
- le train T3M vers Avignon et Marseille,
- le train Be Modal vers Rennes.

Aujourd'hui, les plans de transport prévoient cinq allers-retours du lundi au vendredi pour les deux services T3M, la desserte du sud-ouest étant confiée à DB Cargo



Le 26 septembre 2023 à 16 h 07, la locomotive BB 423 de Captrain France achemine à Lille-Délivrance la rame de l'opérateur de transport combiné T3M à destination d'Avignon et de Marseille-Maritime-Canet.

France (en locomotive électrique de type BR 186) et celle du sud-est à Captrain France (en locomotive de type Prima), et trois allers-retours les mardis, jeudi et samedi pour Be Modal, dont la traction est assurée par Captrain France. Notons que les circulations T3M sont parfois dédoublées (par

exemple, Bordeaux et Toulouse) et, selon les besoins, desservent Valenton au passage. Avec la construction du Terminal Ouest Provence par le groupe Open Modal (lire *La lettre ferroviaire* n°315 du 31 octobre 2023), les flux de et vers le site marseillais du Canet – amené à fermer – y seront basculés courant avril ou mai. La desserte d'Avignon sera toujours assurée.

RENFORCER LA PERFORMANCE DE LILLE CONTENEURS TERMINAL

Ports de Lille accélère la digitalisation des opérations sur LCT en étudiant notamment le déploiement d'un *gate operating system* pour la réception des camions. La modernisation des installations comprendra également un nouveau bâtiment administratif, une couverture wifi-5G ainsi que l'ac-



Le 26 septembre 2023 à 16 h 56, départ du train T3M à destination de Marseille-Maritime-Canet. La traction est assurée par Captrain France avec une locomotive de type Prima, la E 37513 d'Akiem en l'occurrence.

quisition de *reach stackers* hybrides à transmission électriques/diesel. D'un montant de 5,3 millions d'euros, ces investissements doivent permettre, d'ici 2026, de manutentionner près de 200 000 EVP par an, voire 220 000, sur la plateforme lilloise, estime Ferenc Szilagyí. Le terminal est aujourd'hui en activité six jours par semaine. Les rames sont scindées, les coupons de wagons étant déchargés et chargés soit sur les voies A, B ou C au moyen des deux portiques ou de *reach stackers* (au nombre de quatre) ou sur les voies n°3 et n°4 (coupons de huit wagons) par *reach stackers*. Les trains sont ensuite reformés voies A et B afin d'être emmenés à Lille-Délivrance, où les locomotives de ligne prendront le relais. Soulignons que l'exploitation de trains longs de 850 m a été validée tant sur la plateforme que sur la voie-mère, ainsi que le site de Lille-Délivrance. La voie n°1 permet l'entretien des locomotives et de wagons. Les manœuvres ferroviaires, outre les deux locomotives BB 400 précitées que Captrain France exploite en priorité sur les échanges entre le site portuaire et le faisceau de Lille Délivrance, LCT dispose, de son côté, de trois engins rail-route, dont deux B-Track pour Lille et un troisième

destiné au site de Santes. Ports de Lille a récupéré en propriété quelques centaines de mètres d'infrastructure sur la voie-mère, aiguille d'entrée comprise, afin de gagner en efficacité sur la gestion du réseau portuaire. Outre les voies

Un train par semaine de traverses béton

Chaque lundi s'ajoute un transport de traverses en béton assuré par SNCF Réseau. Un train vide est amené et le convoi chargé au cours de la semaine précédente est repris en deux demi-rames, pour des questions de capacité de charge des engins de traction utilisés. Les traverses sont fabriquées par le Belge De Bonte et arrivent par bateau. Ce flux, bien que traité en dehors du terminal multimodal, est contraint de le traverser de part en part pour rejoindre Lille-Délivrance. Le lundi comprend uniquement la prise en charge des deux trains T3M qui ont été rentrés sur le terminal dès leur arrivée à Lille-Délivrance, le samedi.



citées, ainsi que celle longeant le canal de la Deûle vers le nord, les deux fois deux voies situées de part et d'autre de l'ancienne darse n°1 sont utilisées notamment pour le stockage de wagons. L'entretien du réseau (et celui de Santes) est confié à l'entreprise de travaux ETF. Concernant le personnel du terminal, Ports de Lille souligne sa polyvalence, permettant d'assurer la conduite des *reach stackers*, des engins rail-route, des portiques, mais aussi de réaliser l'accueil des chauffeurs routiers. Parmi les services proposés figure la surveillance des unités frigo. Sur le port, un réparateur (TCSI) peut également intervenir sur les unités intermodales. ■



Le 8 février 2024, les locomotives BB 423 et BB 411 tirent le train sur la voie B de Lille Conteneurs Terminal. Le convoi sera coupé et les engins refouleront un coupon de huit wagons vers la voie n°3.

Laurent Charlier