

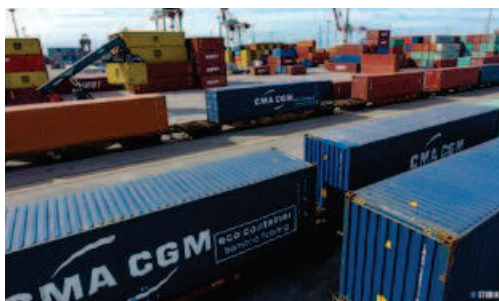
À LA UNE

Nouvelle offre ferroviaire Greenmodal pour Dunkerque

Le port de Dunkerque et l'opérateur ferroviaire Greenmodal lancent une société commune, Dunkerque Green Solutions, pour développer les relations ferroviaires avec le Sud de la France.

Jusqu'à présent, la desserte ferroviaire du port de Dunkerque était assurée par Greenmodal (filiale de Novatrans, groupe Charles André), qui connectait le grand port maritime du Nord et la plateforme multimodale de Dourges aux destinations du Sud de la France via Bonneuil-sur-Marne. À partir de 2019, c'est par la gare de triage de Valenton que passeront ces conteneurs, ce qui permettra à Dunkerque d'être mis en relation en jour A-jour C avec un plus grand nombre de villes françaises (Avignon, Bayonne, Bordeaux, Lyon, Marseille, Miramas, Perpignan, Toulouse) et même le Nord de l'Italie (Milan, Novara, Turin).

La nouvelle organisation des transports ferroviaires de conteneurs maritimes au départ de Dunkerque va se faire via une société commune au Grand port maritime et à Greenmodal : Dunkerque Green Solutions (DGS). Dès février 2019, la fréquence passera de deux à trois navettes hebdomadaires dans chaque sens entre Dunkerque et Valenton. Les caisses mobiles faisant des transports continentaux sont aussi concernées, en particulier pour l'escale de Dourges. « *La massification avec le terminal de Dourges permettra d'associer le transport maritime avec le continental. Nous espérons ainsi atteindre les taux de remplissage suffisants pour être à l'équilibre. Le transport intermodal, qui a de très gros coûts fixes, n'est adapté et rentable qu'à condition que les volumes soient là de façon pérenne et stable* », explique Delphine André, présidente du groupe Charles-André. Le renforcement de la stratégie ferroviaire du port de Dunkerque pour



■ Le renforcement de la stratégie ferroviaire du port de Dunkerque coïncide avec la fin des travaux d'extension du Terminal des Flandres.

l'élargissement de son hinterland coïncide avec la fin des travaux d'extension du Terminal des Flandres. Des dragages sont encore en cours, et la mise en service du nouveau poste à quai est annoncée pour le premier trimestre 2019, ce qui va porter à 1 800 m le linéaire de quai disponible pour la manutention de conteneurs à Dunkerque. L'élargissement de l'hinterland de Dunkerque pourrait aussi se faire à destination de Strasbourg. Ce port, essentiellement tourné via le Rhin vers Anvers et Rotterdam, cherche à diversifier ses accès maritimes et a déjà mis en place en 2018 des rotations ferroviaires à destination de Marseille-Fos et Le Havre. Les deux ports publics de Strasbourg et Dunkerque étudient, avec un opérateur privé, l'éventuelle mise en place d'une relation ferroviaire.

□ Étienne Berrier

Plus d'infos sur www.journalmarinemarchande.eu

11 000 à 50 000 \$

Ce sont les oscillations enregistrés par les taux d'affrètement journaliers des pétroliers au cours de l'année 2018. Une année « extrême » selon Gibsons qui n'exclue pas les montagnes russes en 2019, la mise au rebut de pétroliers ayant atteint son plus haut niveau en 15 ans et les investissements dans de nouveaux tonnages l'étiage le plus bas depuis une décennie.

L'Île au trésor

Elle restera l'information inattendue, délivrée entre deux gourmandises racées de fêtes fin d'année. Pour anticiper sur les retards probables de livraison de marchandises dites « essentielles » et dans la perspective où les négociations entre l'UE et le Royaume-Uni se solderaient par une fin de non-recevoir, le gouvernement britannique a contracté pour 107 M€, soit 120 M€, auprès de la danoise DFDS (52,5 M€), de la française Brittany Ferries (51,7 M€) et de la britannique Seaborne (15,3 M€). Ces liaisons additionnelles représenteraient environ 10 % du trafic actuel transitant par Douvres qui dessert ensuite les principaux ports anglais, Poole, Porstmouth, Plymouth, Immingham ou Felixstowe. Leader sur le marché du shortsea en Europe du Nord, DFDS aligne sur la Manche 6 ferries mixtes au départ de Dunkerque et Calais. Brittany Ferries exploite 12 navires sur 11 lignes au départ de la plupart des ports français transmanche, exceptés Calais et Dunkerque. Suite à ce contrat, la compagnie bretonne a prévu d'ajouter 19 aller-retour hebdomadaires à ses lignes Roscoff-Plymouth, Cherbourg-Poole et Le Havre-Portsmouth. Soit une augmentation de 50 % ses capacités fret dès le 29 mars 2019. Quant à la britannique Seaborne, créée en 2017 par d'anciens cadres des défuntes SeaFrance/ TransEuropa Ferries/ MyFerryLink, elle doit amorcer son activité avec une ligne entre Ramsgate (Kent) et la côte belge d'Ostende. Exclusivement réservée au fret, elle sera assurée au moyen de trois navires affrétés, dont l'ex-ferry de la SNCF Nord Pas-de-Calais, exploité ces dernières années en tant que ro-pax sous le nom *Al Andalus Express* entre le sud de l'Espagne (Motril) et le Maroc (Tanger Med). L'exécutif britannique, qui n'a pas, par mesure d'urgence, suivi la procédure d'appel d'offres, n'a pas précisé si de nouvelles routes pourraient être ajoutées, ni ce qui adviendrait en cas de « deal ». □ A.D.

Retrouvez dans le JMM 5093 en date de janvier l'intégralité de notre dossier Transmanche envers et contre le Brexit.