

LE POINT SUR...



LE POINT SUR LES PROGRAMMES DES CANDIDATS

Par Marc Fressoz et Jean-Claude Pennec

Emmanuel Macron a été réélu le 24 avril, mais il est difficile de se faire une idée précise de sa future politique pour les transports et la logistique. On peut imaginer qu'il prolongera son action là où existe une feuille de route pluriannuelle, telle que France Logistique en a défini une. Le député de La République en marche Jean-Marc Zulesi l'a fait comprendre à la SITL lors d'un débat avec des représentants d'autres candidats en rappelant les axes de travail – «décarbonation, attractivité, gouvernance» – en faveur de la filière logistique. Au gré d'interventions, le candidat ou ses porte-parole ont distillé quelques propositions: allongement des aides pour le fret ferroviaire, classement du carburant B100 dans la catégorie Crit'Air, système de location longue durée de véhicules électriques pour les ménages. Il n'empêche que durant sa rapide campagne, le président-candidat et son équipe se sont dispensés de présenter aux électeurs et aux professionnels un semblant de programme et de vision globale. En guise de signe de cette impasse, ils ont snobé le questionnaire de TDIE, contrairement à Nathalie Arthaud, Fabien Roussel, Jean-Luc Mélenchon, Yannick Jadot, Anne Hidalgo, Valérie Pécresse et Marine Le Pen dont les réponses ont été présentées par l'association le 24 mars.

UN REFUS DE RÉPONDRE AU QUESTIONNAIRE ET DES IDÉES ENCORE FLOUES POUR LA LREM

De la part du favori des sondages, c'est une première depuis que le think tank élabore avant chaque grand scrutin (municipales, régionales, présidentielle, européennes) un questionnaire assez fourni qu'il envoie aux équipes en lice. Ce qui a suscité un certain agacement dans le secteur. L'oral de TDIE, le 17 mars, n'a pas dissipé le flou programmatique. À côté des représentants des camps Pécresse, Hidalgo, Mélenchon, Roussel, l'eurodéputé La République en marche Fabienne Keller a dû faire de la figuration, contrainte de brasser des idées vagues parce que «les arbitrages ne sont pas faits», a-t-elle avoué. On a tout de même appris que sur sa méthode, le Président réélu entend associer les citoyens, à l'instar, peut-on imaginer, de la Convention citoyenne sur le climat. Mais les élus seront également impliqués, tout comme les corps intermédiaires, selon un modèle qui pourrait ressembler à la concertation marathon installée pour la LOM, et qui a occupé – parfois épousé – les parties prenantes. Il faut espérer que le parti présidentiel aura élaboré un vrai programme pour les législatives.

DES PARTIS EN OPPOSITION, MAIS UNE VOLONTÉ COMMUNE DE DÉCARBONER LES TRANSPORTS

Quoiqu'il en soit, la campagne du premier tour a permis de faire émerger des thèmes communs aux différents partis qui occuperont le quinquennat. Tandis que les médias soulignent surtout les divergences, TDIE s'attache à identifier les sujets partagés par les divers bords. «Il y a un consensus chez les candidats sur l'urgence de la décarbonation du transport, qui selon eux restera dominé par la voiture», résume Philippe Duron, le coprésident de TDIE. D'autres préoccupations communes ont émergé. On peut citer la nécessité de trouver des financements pour les infrastructures et de réviser le contrat de performance État-SNCF Réseau pour le crédibiliser; la question d'éviter un nouveau mouvement des Gilets jaunes à cause des ZFE; le besoin de réfléchir à la fin des concessions autoroutières. La rationalisation des circuits logistiques dans un souci de sobriété énergétique a également fait surface.

UNE MÉFIANCE GLOBALE VIS-À-VIS DE L'AÉRIEN?

Concernant le transport aérien, les intervenants de chaque formation politique ont confirmé, de façon plus ou moins lapidaire, la méfiance grandissante vis-à-vis de ce mode. Tous plaident pour une efficacité plus importante de l'avion, qu'il s'agisse des progrès en cours en matière de motorisation, de meilleurs taux de remplissage, voire de la réorientation du trafic aérien vers d'autres moyens, surtout le TGV, lorsque c'est possible. David Belliard (EELV) souhaite que l'avion soit réservé aux longs trajets et qu'on applique strictement une logique de pollueur-paye. «Nous ne pouvons plus utiliser l'avion comme avant», estime-t-il. En conséquence, beaucoup dénoncent (à l'instar d'Olivier Jacquin, représentant d'Anne Hidalgo) le fait que le kérósène bénéficie depuis 1945 d'une absence totale de taxe sur les liaisons internationales. Il en est de même de certains tarifs d'avion, tels ceux pratiqués par les vols low cost: ainsi, Philippe Tabarot (Les Républicains) note comme d'autres qu'il n'est pas admissible qu'un billet d'avion aérien soit moins cher qu'un billet de train. Jacques Baudrier (PCF) demande pour sa part l'application d'une taxe sur l'aviation d'affaires alors que d'autres plaident pour une utilisation plus parcimonieuse de celle-ci, allant jusqu'à vanter les mérites des visioconférences. Quant aux représentants des deux candidats au second tour de

la présidentielle, Fabienne Keller évoquait de son côté les aides apportées à une aviation moins polluante (le plan pour l'avion vert était présenté le même jour par Bruno Lemaire), rappelait l'objectif de 2050 pour la neutralité carbone du transport aérien et diverses mesures déjà prises (abandon du projet Notre-Dame-des-Landes et du terminal 4 à Roissy), soulignant ainsi la nouvelle modération en matière aéroportuaire.

Pour le Rassemblement national, Franck Briffaut souhaite que l'on ne réfléchisse pas « mode par mode », mais d'une façon

globale. Et d'en appeler surtout au pragmatisme, qu'il s'agisse de l'interdiction de lignes entrant en concurrence avec le train, de celle d'agrandir les aéroports ou encore de la dénonciation des compagnies low cost qui ont su développer des liaisons aériennes nouvelles en Europe. Concernant les investissements dans l'aérien en matière de décarbonation, il invite à respecter un « rythme acceptable », au risque de « casser le système », et désire surtout que l'État clarifie le jeu vis-à-vis des opérateurs, des industriels, des usagers comme des contribuables.



ELLES OU ILS BOUGENT

CARRIÈRES

- ▶ **Damien Pallant** a pris le 3 mars la fonction de directeur général adjoint sécurité de SNCF Réseau. Entré dans le groupe public en 2016, il avait travaillé vingt-deux ans chez Air France. Il succède à **Jean-Claude Larrieu**, promu directeur des risques, de l'audit, de la sécurité et de la sûreté du groupe SNCF. Passé par l'activité TER et la direction du matériel, **Patrick Auvrèle** remplace **Damien Pallant** comme directeur de la sécurité de SNCF Voyageurs. Il en intègre le comex tout comme **Christelle Mary**, nouvelle directrice de cabinet de **Christophe Fanichet**, le PDG de la SA.
- ▶ **Carole Dupessey**, qui dirige le transporteur Dupessey & Co, est devenue à la mi-mars l'une des trois vice-présidentes de TLF, avec **Jean-Pierre Sancier** (président du Comité national routier) et **Joël Glusman**, président de TLF Overseas et de Crystal Group. **Éric Hémar** rempile pour un mandat de trois ans à la présidence de l'organisation.
- ▶ **Antoine Grange** a rejoint Transdev en avril comme directeur des activités européennes du groupe (hors Allemagne) et membre du comex. Il travaillait chez Suez depuis 2008.
- ▶ **Marc Papinutti** a été nommé au début de mars à la tête de la nouvelle DGTIM, rebaptisée « Direction générale des infrastructures des transports et des mobilités ». Il dirigeait jusqu'ici l'ex-Direction générale des infrastructures des transports et de la mer.
- ▶ **Brune Poirson**, ancienne secrétaire d'État auprès du ministre de l'Environnement et ex-député LREM, a intégré le conseil d'administration de Getlink.
- ▶ **Olivier Poncelet** a pris le 19 avril ses fonctions de délégué général de l'Union TLF. Il succède à **Alexis Degouy**, devenu directeur général délégué de l'Association interprofessionnelle des fruits et légumes frais (Interfel).
- ▶ **Alice Lefort**, jusqu'ici conseillère transports auprès de Matignon et de l'Élysée, est devenue responsable stratégie de la direction France chez Transdev. Le groupe présidé par **Thierry Mallet** a également embauché **Alix Lecadre**, qui était conseillère transport au ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales, pour en faire sa directrice offre et métiers ferroviaires au sein de la direction ferroviaire.

REMISE DES PRIX AFITL



REMISE DES PRIX DE L'AFITL 2022

Les prix de l'AFITL (Association française des instituts de transport et de logistique) récompensent des mémoires concernant le transport ou la logistique réalisés par des étudiants d'écoles ou d'universités lors d'un stage en entreprise. Les résultats de la 21^e édition ont été présentés à l'occasion d'une cérémonie organisée par l'AFT le 31 mars 2022². *TI&M* publie un résumé des travaux primés.

Ces prix visent à reconnaître la qualité des travaux effectués par les étudiants, avec les conseils de leurs enseignants et de leurs tuteurs de stage, afin de souligner l'importance du lien nécessaire entre les universités et les entreprises dans la formation des techniciens et cadres du transport et de la logistique.

Un jury d'universitaires procède au classement des candidats à partir de critères de forme et de fond. Trois prix sont décernés, le premier à destination des étudiants de deuxième année d'IUT, le deuxième pour les étudiants suivant une formation de niveau bac +3 (notamment licence professionnelle) et le troisième pour ceux qui suivent une formation de niveau bac +5 (notamment master 2).

Afin de bien marquer ce lien entre les formations et les entreprises, ces prix sont sponsorisés par l'association Afilog pour le prix Bac +2, par Transdev pour le prix Bac+3 et par Haropa Port pour le prix Bac +5. Dans le cadre de sa mission de promotion de la formation en transport et logistique, l'AFT accueille la cérémonie de remise des prix.

LES LAURÉATS BAC +2, PRÉSIDENTE DU JURY: MARIE-PASCAL SENKEL, IUT DE SAINT-NAZAIRE, UNIVERSITÉ DE NANTES. SPONSOR: AFilog.

► **1^{er} prix: Tom LE BRUN**, «Améliorer la performance logistique du site de production de PIA», dans le cadre d'un stage réalisé chez Riou Glass VIR, IUT de Perpignan.

Pour une entreprise, l'objectif est de créer un couple production/logistique afin d'atteindre les capacités maximales de l'usine. La société étudiée était Riou Glass, un groupe français de transformation de verres plats ne traitant qu'avec des professionnels de la menuiserie PVC/bois et aluminium.

Le premier axe d'évolution étudié était la réduction du coût de transport à travers l'intégration d'un chauffeur supplémentaire et la négociation de nouveaux contrats cadres. L'étude s'est ensuite orientée vers l'augmentation du taux de service. En vue d'éviter les retours clients pour casse du verre après livraison, l'emballage a été redéfini et une protection systématisée. Une pastille choc a été déployée pour déterminer la responsabilité. Afin de prévenir les erreurs d'adressage, une vérification des

BL par rapport à la commande a été également instaurée. Le dernier axe étudié était l'accompagnement de la production à travers l'intégration d'un logiciel de suivi des agrès et la mise en place des 5 S² dans le but de faciliter la manipulation des verres. Le recours à un système de suivi en temps réel des agrès a été étudié via des capteurs de type Low Power Wide Area s'appuyant sur le réseau LoRa.

Parmi les solutions abordées, certaines ont déjà été mises en œuvre et ont donné des résultats concrets. D'autres restent à développer et à instruire car elles apporteront des gains supplémentaires pour la performance de l'entreprise. La stratégie du groupe Riou Glass étant de se développer à l'international et d'être acteur sur de nouveaux marchés, il serait également intéressant de développer le verdissement du transport des verres, gage d'engagement pour la planète.

► **2^d prix: Manon JACQ**, «Mise en place d'un processus mutualisé de gestion des équipements scientifiques sur les stations de recherche polaires et subpolaires françaises», dans le cadre d'un stage réalisé à l'Institut polaire français, IUT de Quimper. L'Institut polaire français Paul-Émile-Victor (IPEV) basé près de Brest est un organisme public mettant à disposition des moyens financiers et logistiques afin de soutenir la recherche scientifique dans les régions polaires et subpolaires françaises. Ce stage avait pour but de mettre en place un processus mutualisé de gestion des équipements scientifiques sur les stations de recherche polaires et subpolaires françaises. Pour atteindre cet objectif, un état des lieux du mode de fonctionnement de la gestion actuelle des équipements scientifiques des deux stations, présenté sous forme de logigramme, a été réalisé. En parallèle, la création d'une base de données de ces équipements a permis de relever les informations dont avaient besoin les services administratifs et opérationnels. Enfin, la mise au point de fiches de vie doit permettre aux opérationnels d'obtenir un maximum d'informations au sujet de ces équipements. Dans le même temps, la préparation des envois de matériel sur les bases subantarctiques a été réalisée en équipe.

Ce travail a permis de contribuer à l'élaboration d'un cahier des charges pour l'acquisition d'un logiciel ERP, axé sur la gestion des équipements scientifiques. L'achat et la mise en place de ce type de logiciel exigent un processus très long, d'autant plus complexe que la science polaire nécessite une logistique exceptionnelle.

NOTES

1. Aucun prix n'a été décerné en 2021 en raison de la pandémie, l'année universitaire 2019-2020 ayant été trop perturbée.
2. Méthode japonaise dite des 5 S: *Seiri*, Éliminer; *Seiton*, Ranger; *Seiso*, Nettoyer; *Seiketsu*, Standardiser; *Shitsuke*, Respecter.

LES LAURÉATS BAC +3, PRÉSIDENT DU JURY: VIRGINIE AUGEREAU, IUT DE CERGY-PONTOISE, UNIVERSITÉ DE CERGY-PONTOISE. SPONSOR: TRANSDEV.

- **1^{er} prix:** **Nina EL OUALID**, «Comment la mise en place d'une stratégie commerciale unifiée et performante contribue-t-elle à décloisonner les différents silos et créer ainsi une synergie inter-filiales ambitieuse et durable?», dans le cadre d'une alternance à SELI (Société européenne de logistique internationale), licence professionnelle management des transports et de la distribution, IUT de Bordeaux.

Le groupe SELI est un commissionnaire de transport qui propose des solutions adaptées à ses clients afin d'optimiser leurs coûts logistiques. Sa stratégie de développement est basée sur une politique de diversification, au sein d'un marché très concurrentiel. Cette stratégie est confrontée aujourd'hui à un frein: la sectorisation en silos a conduit à un manque de communication et de partage efficace des ressources commerciales et opérationnelles entre agences et filiales. En effet, la politique de croissance externe de la société repose sur une forte autonomie des agences, avec des cultures et des histoires différentes. Cette autonomie est une source réelle de performance et de rentabilité, dans la mesure où chaque agence s'approprie pleinement les enjeux de business et se mobilise pour les réaliser.

L'objectif de l'étude était d'identifier les axes d'amélioration et les leviers afin de favoriser la synergie entre les agences du groupe. Une enquête par questionnaire a été menée auprès des cadres de l'entreprise. Elle a débouché sur la création d'une charte commerciale interne dont le but est de définir des règles que tous les collaborateurs appliquent dans leurs rapports commerciaux. Elle a permis de mettre en évidence l'enjeu de la performance commerciale et de la synergie comme vecteur du développement socio-économique futur de SELI.

- **2^d prix:** **Mélanie PSZONAK**, «Préparation à la migration de l'ERP LN: modélisation des processus du service expédition. Identification des axes d'améliorations», dans le cadre d'un stage chez Dagard, licence professionnelle logistique et systèmes d'information - informatique et aide à la décision (LOGIN), IUT Clermont-Auvergne.

Dagard est une entreprise industrielle située à Boussac dans la Creuse. Elle est spécialisée dans l'isolation et la protection des biens et des personnes. Elle conçoit, fabrique et installe des chambres froides, des enceintes isothermes et des salles propres dans le monde entier. Elle a célébré ses soixante-dix ans d'existence en 2021.

L'Enterprise Resource Planning (ERP) BAAN est utilisé depuis plus de vingt ans au sein de cette entreprise. Toutefois, comme il ne répond pas à la totalité des besoins d'aujourd'hui, celle-ci a décidé de lancer un projet de digitalisation avec un nouveau système d'information (INFOR LN). L'objet de l'étude consistait à participer à la préparation de cette migration en modélisant les processus métier du service expédition par l'emploi du langage de modélisation BPMN (Business Process Model and Notation).

Lors de la mise œuvre d'un nouvel ERP, il est important de commencer par la définition des processus métier existants dans l'entreprise. L'utilisation de BPMN permet de les décrire avec un niveau de détail suffisamment fin. Il fournit une vision globale du déroulement des processus et de leurs interactions. Cette modélisation a permis de clarifier et de capitaliser les activités du service expédition: colisage prévisionnel et réel, affrètement, coordination transport et livraison, coordination

import/export, assistance administrative transport, assistance administrative douanes, etc. Avec ce travail, l'entreprise dispose d'un référentiel sur lequel elle peut s'appuyer pour définir ses besoins d'une manière exhaustive et faciliter les échanges avec l'équipe fonctionnelle du projet. Il permet aussi de mettre en adéquation le futur ERP avec les attentes des utilisateurs.

LES LAURÉATS BAC +5, PRÉSIDENT DU JURY: PASCAL POCHET, ENTPE. SPONSOR: HAROPA PORT.

- **1^{er} prix:** **Victor DELMAS**, «Trottinettes électriques en libre-service sans station: usages d'un service de mobilité émergent et impacts sur l'espace public dans un contexte de régulation progressive. Le cas de la Ville de Lyon», dans le cadre d'un stage réalisé à la Ville de Lyon, master urbanisme et aménagement, parcours politiques et stratégies urbaines et territoriales, Institut d'urbanisme de Lyon, université Lyon 2 (lire l'article page 61).
- **2^d prix:** **Thomas LAEMMEL**, «Le transport maritime de cacao: risques, responsabilité et couverture», dans le cadre de l'alternance au sein du courtier en assurances maritimes Eyssautier-Verlingue, master 2 droit et management des activités maritimes, Aix-Marseille université.

Ce travail présente les enjeux liés au transport maritime de cacao qui, sous le prisme des risques auxquels il est soumis, nécessitent un examen approfondi des règles en matière de droit des assurances et de responsabilité du transporteur.

Produit exotique en provenance du Nouveau Monde jusqu'au xx^e siècle, le cacao est une marchandise à la base d'une demande qui n'a cessé de croître depuis le xv^e siècle. L'existence de marchés consacrés à son négoce, au travers des Bourses de New York et de Londres, le démontre. Les particularités géographiques et économiques de sa production, mais avant tout son transport par voie maritime, induisent de nombreuses implications juridiques. L'axe sud-nord sur lequel se concentrent les voyages fait peser sur la fève un très fort risque de condensation et de buée de cale; les modalités d'empotage par conteneur accentuant de surcroît ces phénomènes. À l'origine physiologique, la survenance de telles menaces inhérentes à la nature même de la fève entraînera de façon quasi systématique l'apparition de dommages à l'arrivée.

Mais bien que ces dommages se présentent en cours de transport et soient en partie liés au mode de celui-ci, la propension de la fève de cacao à se détériorer d'elle-même supprime tous les autres éléments causaux pouvant fonder la responsabilité du transporteur. Le droit maritime lui permet ainsi, dans la majorité des cas, de bénéficier de l'exonération de responsabilité que lui confère l'article 4.2 des règles de La Haye-Visby par l'invocation de l'exception du vice propre de la marchandise. Face à un tel contexte défavorable au chargeur, les exportateurs et négociants ont massivement recours aux assurances sur facultés, qui deviennent un prérequis pour un tel transport. Là ne s'arrête pas le particularisme du transport de cacao qui, au regard du droit des assurances maritimes, nécessite une attention spécifique. Car quand bien même l'assurance permet de transférer le risque sur une tierce personne, la notion de vice propre de la marchandise, centrale en droit des transports, réapparaît par l'exclusion de principe dont elle fait l'objet dans les polices des principaux marchés assurantiels. Il incombe alors à l'assuré de considérer avec attention ses garanties et ses exclusions, qui dans ce cadre, ne peuvent se limiter aux polices de marché.

LONGUE DISTANCE

OUIGO, bientôt présent en Italie ?



© Flickr

Q1

GRANDES MANŒUVRES EN VUE SUR LES LIGNES À GRANDE VITESSE

FERROVIAIRE

Le marché européen de l'offre grande vitesse se structure peu à peu en France, dans les pays voisins et sur les liaisons transfrontalières. Les entreprises ferroviaires sont bien sûr à la manœuvre, mais les gestionnaires d'infrastructure jouent aussi un rôle de facilitateur qu'on ne leur connaît pas. Trenitalia est le premier opérateur à animer le marché français. Arrivé en décembre 2021 sur la liaison Paris-Milan – avec la desserte au passage de Lyon et Chambéry –, l'homologue italien de la SNCF monte vite en puissance avec ses trains rouges Frecciarossa. Il revendique un taux d'occupation de 87 %. À ses deux allers et retours transfrontaliers d'origine vont s'ajouter trois trains quotidiens sur la ligne Paris-Lyon. L'un circule depuis le 5 avril, les deux autres suivront en juin pour les grandes vacances d'été. Le gestionnaire du réseau facilite cette montée en puissance. *Le Parisien* a signalé que SNCF Réseau a accordé des ristournes sur les péages qui seront dégressives sur trois ans selon un mécanisme autorisé.

De son côté, la SNCF prépare sa réponse à Trenitalia sous la forme d'une offre Ouigo Italia sur le réseau transalpin, où l'on trouve déjà deux acteurs : l'opérateur historique bien sûr, mais aussi la compagnie privée NGV, présente depuis 2012. Le français, dont le projet est encore confidentiel, chercherait à se lancer assez vite. Il compte rééditer le succès de Ouigo España, démarré en mai 2021 sur le réseau ibérique entre Barcelone et Madrid, avec une desserte Madrid-Vallence prévue pour le mois de juin. Une troisième suivra, avec Madrid-Séville. L'entreprise, qui a pratiqué des prix très bas, se félicite d'un taux de remplissage de 95 % l'an passé.

Pleine d'allant dans son développement au sud axé sur une clientèle de loisir low cost, la SNCF est occupée au nord de l'Europe à refondre et unifier son offre grande vitesse avec Eurostar et Thalys, tributaires des voyages d'affaires. Lourdement éprouvées par la Covid-19 – et par le Brexit pour la première –, les deux compagnies ont frôlé la faillite. Engagée en 2019, avant la crise sanitaire, la création d'un nouvel Eurostar absorbant

Thalys pour faire des économies d'échelle se justifie d'autant plus aujourd'hui. L'opération progresse petit à petit. Fin mars, Bruxelles a donné son accord à la constitution de la holding, basée à Bruxelles, coiffant les deux sociétés, dans laquelle la SNCF possède 55,7 %. La mise en œuvre opérationnelle et commerciale prendra deux à trois ans.

Le recentrage continental d'Eurostar crée de l'espace sur le transmanche, où malgré le Brexit le potentiel de trafic reste important. C'est du moins l'analyse de Getlink, qui exploite le tunnel où, après le pic de 11 millions de voyageurs, le trafic d'Eurostar s'est effondré à 1,6 million en 2021 (contre 2,7 pour Thalys). D'ailleurs, à la fois opérateur et gestionnaire d'infrastructure, le groupe privé veut stimuler le marché en facilitant l'arrivée d'un nouvel entrant. Ce sera la Renfe si l'initiative des deux partenaires aboutit. « Nous réfléchissons à un projet avec cette entreprise ferroviaire, explique le président de Getlink, Jacques Gounon, après les fuites parues dans la presse espagnole fin 2021. Nous envisageons de créer une Rosco (*rolling stock company*) avec des investisseurs pour acheter une dizaine de rames Siemens qui sont adaptées au transmanche afin de les louer à la Renfe. Cela pourrait se faire d'ici à quatre ou cinq ans. » Le positionnement de la compagnie publique espagnole sur l'axe transmanche Paris-Londres constituerait une surprise. On la croyait focalisée depuis plusieurs années sur Paris-Lyon et le Sud de la France. Mais son arrivée est sans cesse repoussée. Jacques Gounon livre son explication : « Pour elle, le projet ne sera pas rentable, Trenitalia a déjà pris sa place sur la ligne Paris-Lyon et disposait de rames pour commencer, pas la Renfe. » « Elle doit aller chercher un débouché à Paris et Londres. Nous estimons le potentiel entre 2 et 3 millions de voyageurs par an », ajoute-t-il. Difficile de ne pas faire un parallèle entre Getlink et Lisea, le concessionnaire exploitant la LGV Tours-Bordeaux, qui cherche à construire un atelier de maintenance de trains destiné à fournir aux nouveaux entrants des services neutres afin de réduire les obstacles à la libre concurrence.



Les conditions d'entrée de Trenitalia, qui bénéficie durant trois ans d'un allégement des péages, constituent une surprise. Elles montrent que le gestionnaire du réseau et donc l'État n'ont pas été sourds aux nombreuses critiques (l'autorité de régulation des transports (ART), le Parlement, l'ex-PDG de SNCF Réseau Patrick Jeantet, etc.) formulées à l'encontre des barrières financières (coût d'adaptation des rames, péages élevés) et d'une forme de malthusianisme. Ce régime met en émoi une partie de la SNCF, et même des journaux libéraux comme *L'Opinion*, qui parle de « cadeau » à un concurrent. Mais le mécanisme, encadré par l'ART, permet d'augmenter la productivité d'un réseau ferroviaire sous-circulé.

Marc Fressoz

Q2

LE CONFLIT RUSSO-UKRAINIEN IMPACTE FORTEMENT LE TRANSPORT AÉRIEN ET L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE

GÉOPOLITIQUE

Le conflit russe-ukrainien a de lourdes conséquences, directes ou indirectes, sur le transport aérien convalescent. Et en premier lieu sur le trafic. Dès le 27 février, l'Europe a proposé d'interdire sur son territoire l'ensemble des aéronefs appartenant aux Russes, publics comme privés (interdiction d'atterrir, de décoller ou de survoler). Dans la foulée, Jean-Baptiste Djebbari, le ministre délégué aux Transports, a annoncé la fermeture de l'espace aérien aux avions des compagnies russes. Parallèlement, Air France a suspendu sa desserte de la Russie (Moscou et Saint-Pétersbourg). Par la suite, le transport de fret s'est trouvé désorganisé: DHL Express, UPS et FedEx ont interrompu toute relation avec la Russie et la Biélorussie, alors que les tarifs moyens du fret ont augmenté de 40 % au début de mars.

La Russie ayant à son tour fermé son espace aérien, les conséquences indirectes sur ce transport sont multiples: hausse du prix du kérosène, allongement des temps de vol et manque à gagner des opérateurs juste au moment où le trafic repart à la hausse.



Par ailleurs, le conflit a de lourdes conséquences sur la construction et la maintenance aéronautique. Airbus a suspendu les livraisons et les services d'assistance à la clientèle russe, dont la livraison de pièces de rechange (on compte 340 Airbus en leasing en Russie alors que la flotte civile russe compte 700 avions étrangers). Boeing a fait de même.

Conséquence encore, tous les programmes d'avions commerciaux russes sont à l'arrêt car très dépendants des technologies occidentales (tels Safran ou Thales). Enfin, les sociétés de leasing ont entrepris de rapatrier leurs appareils, représentant près de 5 Md\$. Normalement, tous les avions devaient être retirés à la fin mars.

J.-C. P.

Aéroport moscovite Domodedovo.



© Flickr

Q3

LE LANCEMENT DE COMPAGNIES AÉRIENNES DANS LE MONDE S'EST POURSUIVI PENDANT LA PANDEMIE

COMPAGNIE AÉRIENNE

La crise de la Covid-19 n'a pas empêché la création continue de nouvelles compagnies aériennes dans le monde. Selon IATA, alors que 42 compagnies avaient vu le jour avant la crise, ce nombre était de 29 au cœur de la crise en 2021, puis était remonté à 57 en 2021 (dont 12 d'entre elles consacrées au fret). La grande majorité de ces créations relève de l'activité low cost. L'ensemble concerne autant l'Europe (EGO Airways en Italie, Flypop au Royaume-Uni, Norse Atlantic Airways en Norvège) que l'Australie (Bonza), l'Inde (FlyBig, Akasa Air) ou l'Afrique du Sud (Lift). D'après IBA Group, on recensait 132 projets de lancement en 2021. À l'inverse, plus de 80 compagnies ont jeté l'éponge durant la pandémie: 53 en 2020 et 33 en 2021.

J.-C. P.



© Norse Atlantic Airways

LONGUE DISTANCE

Q4

LES TARIFS D'AVION PROMIS À DE FORTES HAUSSES

HAUSSÉE DES PRIX

Depuis le début de l'année 2022, les tarifs de billets d'avion ont renoué avec des augmentations significatives. Déjà, à la fin 2021, la direction générale de l'aviation civile avait constaté une hausse moyenne de 5 %, voire de 7 % à la fin février 2022 (par rapport à février 2021). Ces augmentations varient selon les modèles économiques des opérateurs et la nature des vols – domestiques ou internationaux, court et moyen-courriers ou long-courriers – de la classe concernée (économique, business ou première) et d'autres paramètres.

Ainsi, sur le réseau domestique (court-courrier), les tarifs sont en baisse de 1,3 % par rapport à février 2021 et restent inchangés sur le réseau moyen-courrier. Les augmentations concernent essentiellement le réseau long-courrier, toutes compagnies confondues, où le prix moyen du billet d'avion pourrait grimper de 15 à 20 %.

Ainsi, le groupe Air France-KLM a procédé à partir du 17 mars dernier à des augmentations : les vols vers les Caraïbes, vendus l'an passé 619 euros l'aller-retour, viennent de subir une revalorisation de 40 euros. Plus globalement, les hausses seraient de 40 euros en classe économique, de 50 euros en classe premium éco et de 100 euros en business. À cela s'ajoute une redevance comprise entre 1 et 4 euros en classe économique pour compenser le coût de l'incorporation obligatoire de 1 %



A contrario, des promotions en tout genre sont observées pour renforcer la reprise de certaines lignes ou pour ramener une clientèle qui avait cessé de voyager. Ainsi Ryanair a-t-il récemment lancé des ventes de billets sur son réseau européen affichés à 20 euros (depuis Paris-Beauvais).

J.-C. P.

Q5

AIR FRANCE: SORTIE DE CRISE CET ÉTÉ

AÉRIEN

Avec 196 destinations proposées, la compagnie Air France estime qu'elle sera revenue à l'été à 90 % des capacités de 2019, dernière année de référence. Son activité s'annonce même supérieure au niveau d'avant pandémie vers l'Amérique du Nord, l'Afrique, les Caraïbes et l'océan Indien. En direction des États-Unis, première destination d'Air France, près de 200 vols hebdomadaires sont prévus vers 14 destinations différentes, soit 20 % de plus qu'à l'été 2019. Alors que la liaison Paris-Orly-New York-JFK a rouvert le 27 mars dernier, la compagnie compte proposer, de concert avec Delta Air Lines, pour la première fois un horaire de type « navette » entre Paris-CDG et JFK avec 8 vols par jour (6 Air France et 2 Delta). Concernant le réseau court et moyen-courrier, les capacités mises en place seront semblables à celles d'avant la crise en juillet et août 2022. Seul point noir, les liaisons avec l'Asie, notamment en raison de l'obligation de contourner la Russie, occasionnant des vols rallongés de quatre heures en moyenne et une dépense accrue de kérosène.

J.-C. P.

de biocarburants sur chaque vol effectué. Les vols desservant La Réunion connaissent pour leur part une majoration de 60 euros. Et les autres destinations d'outre-mer sont encore plus impactées avec des hausses de plus de 8 %, selon la DGAC. Plusieurs facteurs expliquent ces hausses de tarifs : outre le désir de voyager de la clientèle loisir, privée pendant plusieurs mois de déplacements, on constate une reprise de la demande sur l'ensemble des marchés et la nécessité d'accroître fortement les capacités. En outre, les opérateurs souhaitent combler les pertes accumulées depuis 2019. Concernant l'Asie, l'obligation de contourner le ciel russe allonge les vols en moyenne de quatre heures, générant une sur-dépense de kérosène proportionnelle.

Par ailleurs, de nouvelles contraintes environnementales vont s'imposer au transport aérien. Ainsi, la Commission européenne a arrêté un calendrier d'introduction progressive de SAF dans le kérosène des appareils : si la proportion ne sera que de 2,5 % en 2025, elle augmentera régulièrement les années suivantes (3 % en 2030, 20 % en 2035, 32 % en 2040 et 63 % en 2050). Or, le traitement de tels carburants engendre de nouveaux frais d'autant plus importants pour les compagnies que le kérosène peut représenter jusqu'à 30 ou 35 % de leurs coûts globaux. De même, l'introduction de nouvelles taxes ou la hausse de taxes existantes devraient affecter le transport aérien.





© IATA

06

IATA : LE REDRESSEMENT TOTAL DU TRANSPORT AÉRIEN ATTENDU EN 2024

PERSPECTIVE

Le transport aérien semble avoir enfin surmonté la crise due à la Covid-19. IATA confirme ce redressement : le nombre de passagers, qui était en 2021 égal à 47 % du niveau de 2019, s'élèvera à 83 % en 2022, à 94 % en 2023, à 103 % en 2024 et à 111 % en 2025 (par rapport à 2019).

Ainsi, en 2024, l'association prévoit un trafic total de 4 milliards de passagers, dépassant donc celui enregistré en 2019, année de référence. Seul paramètre pour l'instant non maîtrisé, les conséquences sur le long terme du conflit russe-ukrainien.

Plus touché par la pandémie que le trafic domestique, le trafic

international est lui aussi reparti à la hausse. Il atteindra en moyenne 69 % en 2022 (par rapport à 2019), 82 % en 2023, 92 % en 2024 et 101 % en 2025. Certaines destinations, telles que l'Amérique du Nord, connaîtront dès 2022 des hausses encore plus marquées.

Selon l'OACI, le redressement du chiffre d'affaires des compagnies se poursuit, sachant que l'offre de sièges doit remonter entre 70 % et 80 % en 2022 par rapport à 2019. La perte cumulée qui était encore de 324 Md\$ en 2021 devrait se réduire de nouveau et être comprise entre 186 et 217 Md\$ en 2022.

J.-C. P.

07

TRANSAVIA : UN RÉSEAU GLOBAL PORTÉ À 200 LIGNES

NOUVELLES DESTINATIONS

Transavia, la compagnie low cost du groupe Air France-KLM, poursuit son développement, notamment à partir de l'aéroport d'Orly où elle proposera cet été 100 destinations vers 32 pays, domestiques et internationales. Sur son réseau national, elle vient remplacer Air France sur Orly-Pau (12 vols par semaine) et Orly-Perpignan (14 vols par semaine), et renforce son réseau régional (Marseille-Rennes, Toulouse-Rennes ou Marseille-Lille).

Seul contretemps, la desserte de Moscou depuis Orly, annoncée en janvier et qui devait démarrer le 28 mars, est ajournée pour une durée indéterminée.

En revanche, la compagnie ne cesse de se consolider sur les destinations loisirs et estivales, notamment en Espagne et sur le bassin méditerranéen (Grèce, Portugal, Maroc). Au total, Transavia, qui révèle que sa flotte est portée à 61 appareils, augmente cet été son offre de sièges de 72 % (par rapport à l'été dernier). En tout, la compagnie low cost assure désormais 200 liaisons nationales et internationales.



Longtemps bridée par un accord avec les partenaires sociaux à un total de 40 appareils (des Boeing 737), Transavia a dorénavant les coudées franches pour agrandir sa flotte et donc son réseau. Elle ne s'en prive pas, allant même jusqu'à remplacer sa maison mère, Air France, sur de plus en plus de destinations, telles que Pau et Perpignan récemment.

J.-C. P.





Q1

AFRIQUE, NOUVELLE PLACE FORTE DU RÉSEAU MONDIAL DE MSC

MARITIME

Premier armement conteneurisé mondial par la capacité de sa flotte, Mediterranean Shipping Company (MSC) s'apprête à devenir aussi leader dans le secteur portuaire en Afrique. Le groupe italo-suisse, dirigé par la famille Aponte, et le groupe français Bolloré, également familial, ont conclu un accord pour la vente de 100 % de Bolloré Africa Logistics (BAL) le 31 mars. «Au terme des négociations exclusives annoncées le 20 décembre 2021 et à la suite des avis favorables émis par chacune des instances représentatives du personnel consultées», précise le groupe Bolloré, le contrat de cession signé entre les deux parties valorise BAL à 5,7 Md€, «net des intérêts minoritaires». Soit 2,5 fois son chiffre d'affaires 2021 (2,3 Md€ environ). La transaction couvre un réseau composé de 250 filiales employant près de 21 000 collaborateurs dans 50 pays, dont 47 en Afrique. BAL intervient dans 42 ports et opère, dans le cadre de concessions, 16 terminaux à conteneurs, 7 terminaux rouliers, 2 terminaux à bois et un terminal fluvial. S'ajoutent des

activités en manutention conventionnelle, dans la gestion des formalités douanières et de transit maritime, avec 74 agences, assorties d'entrepôts logistiques et de hubs de transport terrestre. L'ex-filiale africaine du groupe Bolloré détient aussi 3 concessions ferroviaires : Sitarail en Côte d'Ivoire, Camrail au Cameroun et Benirail au Bénin. Le périmètre de l'opération comprend enfin 3 terminaux sous concession gérés par BAL en Inde (Tuticorin), en Haïti (Port-au-Prince) et au Timor oriental (Dili). MSC est déjà présent en Afrique. Sa filiale de manutention portuaire, Terminal Investment Limited (TIL), opère 2 terminaux à conteneurs dans les ports de Lomé, au Togo, et de San Pedro en Côte d'Ivoire. À la tête d'une flotte de 560 navires, le groupe basé à Genève emploie 100 000 personnes. Il intervient principalement dans le transport maritime et la manutention portuaire ainsi que, plus modestement, dans la logistique et les transports routiers, ferroviaires et fluviaux. Dans le maritime toujours, son activité de croisière se classe au 4^e rang mondial.



La cession de BAL à MSC est encore conditionnée à l'obtention d'autorisations réglementaires et des autorités de la concurrence compétentes, ainsi qu'à l'accord de «certaines contreparties de BAL», précise le groupe Bolloré. Parmi ces «contreparties» figurent ses partenaires dans plusieurs concessions portuaires, dont APM Terminals, filiale de manutention portuaire du groupe danois A.P. Moller-Maersk. Elles visent aussi les concessions ferroviaires dans les États concernés. Selon le groupe Bolloré, la cession sera achevée d'ici la fin du premier trimestre 2023. Au-delà, la vente de ses activités portuaires et logistiques africaines – développées dans les années 1980 avec la reprise de la SCAC puis de l'armement Delmas-Vieljeux en 1991 – marque un nouveau désengagement du groupe français dans le transport et la logistique. Après avoir vendu Delmas en 2005 à CMA CGM, il a cédé ses activités de manutention portuaire en France au groupe maritime Kuhn en 2019. Il reste présent dans ce secteur via Bolloré Logistics, commissionnaire et logisticien international réalisant un chiffre d'affaires de l'ordre de 5 Md€, et un pôle logistique-négoce de produits pétroliers (2,5 Md€). En Afrique, le groupe Bolloré conserve une présence importante et y annonce le développement de ses activités dans la communication, le divertissement, les télécoms et l'édition.

Discret jusqu'à présent, MSC confirme de son côté la stratégie d'acquisition, de diversification et d'intégration des groupes armoriaux dans le secteur des transports et de la logistique. Ce mouvement intervient après plusieurs années de profits exceptionnels engrangés par ces derniers grâce à l'envolée des taux de fret dans le transport maritime, conteneurisé en particulier.

Erick Demangeon



Q2

FLUVIAL, COURTE DISTANCE

TRANSPORT Sur une cinquantaine de kilomètres, les transports de fret entre Fos-sur-Mer et Arles empruntent la route. Entre le 30 mars et le 13 avril, 416 conteneurs, chargés de canalisations en fonte ductile en provenance d'Inde, ont dérogé à ce schéma. Réceptionnés au port de Fos, ils ont été transbordés sur un automoteur fluvial qui a remonté le Rhône jusqu'au port d'Arles à quatre reprises. Cette logistique, réalisée pour la société indienne Electrosteel, a associé Mediterranean Shipping Company, armement qui a géré le transport maritime entre l'Inde et la France, et le transporteur fluvial Greenmodal. Elle a permis de retirer 400 camions des routes et d'économiser 5 200 l de carburant. Electrosteel, qui prévoit la construction d'une usine de canalisations fabriquées à partir de ferrailles usagées à Arles, envisage de reproduire cette logistique ; le port d'Arles pouvant s'inscrire comme escale régulière ou ponctuelle sur les services fluviaux conteneurisés existants sur le Rhône.

E. D.



Port d'Arles.

Q3

CMA CGM RAFLE GEFCO À PRIX CASSÉ POUR L'ADOSSE À CEVA

A près dix ans passés sous pavillon russe, Gefco, l'ex-logisticien de PSA, redevient français à la faveur de son rachat à 100 % par le groupe CMA CGM. Le 8 avril, l'armateur et le transporteur ont annoncé être tombés d'accord. Le premier a acquis 75 % des parts que les Chemins de fer russes (RZD) avaient achetées à PSA pour 800 M€. Parallèlement, CMA CGM rachète les 25 % des parts résiduelles dont le constructeur automobile devenu Stellantis cherchait se défaire depuis un long moment. Le prix de ces transactions n'a pas été communiqué officiellement, mais le montant de 450 à 500 M€, avancé par *Les Echos*, n'a pas été démenti. Autant dire que Gefco, qui affichait en 2021 un chiffre d'affaires de 4,2 Md€ et un EBIT record de 210 M€ en 2021 (contre respectivement 3,8 Md€ et 140 M€ en 2020), a été vendu à prix cassé alors que sa valeur était encore estimée l'an passé entre 1 et 2 Md€. Après l'échec d'une mise en Bourse en 2019, les actionnaires avaient relancé la recherche d'un acquéreur par le biais de banques d'affaires.

En définitive, un événement tragique a débloqué brusquement la situation. La guerre en Ukraine et les sanctions internationales prises contre la Russie et ses oligarques – dont fait partie le PDG des Chemins de fer russes, Oleg Belozerov – ont permis le désarrimage entre RZD et Gefco, mis en grande difficulté d'ordre opérationnel et commercial. L'assèchement financier a failli être fatal à la filiale de RZD. Signe de l'urgence de l'opération de sauvetage pilotée par Bercy, Gefco a lui-même racheté 75 % de son propre capital à RZD grâce à un prêt probablement consenti par CMA CGM, tandis que la Commission européenne a exceptionnellement autorisé dans la foulée CMA CGM à acquérir le capital de Gefco immédiatement. La décote peut s'expliquer également par la baisse des flux automobiles, reflet de la crise du secteur, et par des risques de perte de certains contrats.



Avec sa puissance financière considérable, mais aussi grâce à son envergure dans le domaine logistique, CMA CGM a coiffé sur le poteau les autres candidats qui étaient sur les rangs pour se procurer Gefco, comme la CAT, l'ex-filiale de Renault, ou encore des fonds d'investissement. Il faut y ajouter le candidat le plus opiniâtre dans la durée, le transporteur routier GCA – il possède une branche de logistique automobile – qui a tenté à plusieurs reprises ces dernières années de racheter Gefco. Cette nouvelle diversification permet à la famille Saadé de continuer d'intégrer ses activités terrestres autour de CEVA. «Avec Gefco, notre filiale CEVA devient le leader planétaire de la logistique automobile, après s'être renforcée dans celle de l'e-commerce, avec le rachat d'Ingram Micro CLS, indique CMA CGM. Nous créons ainsi un chef de file français au service de nos clients dans le monde entier», commente le patron du groupe. CMA CGM cultive aussi son rôle assumé de sauveur d'entreprises françaises en difficulté, comme il l'a fait avec Brittany Ferries. Même si le logisticien automobile ne compte que 2 500 collaborateurs en France sur 11 500, sa direction est toujours restée implantée dans le pays.

M. F.



LES NOUVEAUX CONTOURS DE LA LOGISTIQUE AVEC LE ROYAUME-UNI ET L'IRLANDE

Plus de 4 millions de camions et remorques ont été comptabilisés en 2019 entre la France et le Royaume-Uni. Trois ans plus tard, les douanes françaises en ont recensé 3,6 millions. Leader avec une part de marché – stable – de 39 à 40 % sur la période, Getlink confirme cette baisse de volume. Entre 2019 et 2021, le trafic de ses navettes fret est passé de 1,59 à 1,36 million d'unités. Pour expliquer ce repli, il est difficile d'isoler l'impact du Brexit de celui de la crise sanitaire de la Covid-19 ou de la hausse des prix de l'énergie. Entré en vigueur le 1^{er} janvier 2021, le Brexit semble l'avoir amplifié toutefois. Selon le ministère français de l'Économie, les exportations de l'Union européenne vers le Royaume-Uni ont baissé de 15 % en valeur l'an passé, et les importations depuis ce pays de 30 %. Le Brexit a réorganisé aussi la logistique entre les États membres continentaux et l'Irlande avec des conséquences sur le nombre de camions et remorques traités par les ports français et le lien fixe entre la France et le Royaume-Uni.

DESSERTE MARITIME DIRECTE DE L'IRLANDE

Avant le 1^{er} janvier 2021, la majorité des flux de marchandises entre l'Union européenne et l'Irlande transitait librement via le territoire britannique. Ce schéma « landbridge » a changé. Depuis la sortie du Royaume-Uni du marché unique, le fret qui y entre ou sort, en provenance ou à destination de l'UE doit s'acquitter de formalités plus ou moins importantes selon sa nature et les modalités de son transport: douanières, phytosanitaires ou de sûreté-sécurité... Le respect de ces formalités, dont la mise en œuvre n'est pas encore totalement stabilisée outre-Manche, allonge les délais et augmente les coûts logistiques avec des risques avérés d'immobilisation.

Pour éviter ces dangers, les entreprises et leurs organisateurs de transport reportent leurs flux sur les routes maritimes reliant directement les États membres continentaux à l'Irlande. En témoigne le développement de ces services depuis une douzaine de mois et les chiffres records présentés par plusieurs ports. De 150 000 camions et remorques environ avant le Brexit, le trafic maritime entre la France et l'Irlande a plus que doublé. Il a même triplé dans certains ports à l'image de Cherbourg, dont les unités de fret traitées avec l'Irlande sont passées de 34 000 en 2020 à 110 000 l'an passé. En France, Dunkerque, Le Havre, Cherbourg, Roscoff et Calais proposent des lignes roulières ou conteneurisées sur cet axe à l'initiative des compagnies DFDS (Danemark), Brittany Ferries (France), Stena Line (Suède), Irish Ferries (Irlande) et Containership, filiale du groupe CMA CGM. En Irlande, les principaux ports touchés par leurs services sont

Cork, Rosslare et Dublin. Cette évolution est aussi à l'origine d'aménagements portuaires. Dunkerque, par exemple, a ouvert en octobre dernier un terminal dédié aux liaisons avec l'Irlande.

POTENTIEL DU « RAIL-MER » ET DES SERVICES « NON ACCOMPAGNÉS »

Le Brexit semble accélérer une autre évolution logistique sur les ports transmanche français. Engagée à Calais, elle concerne le développement de services rail-mer d'unités de transport intermodal (UTI : remorques routières, caisses mobiles et conteneurs) sans conducteur, appelés aussi « services non accompagnés ». Spécialité historique de Zeebrugge, le port de la Côte d'Opale, fort de ses nouvelles installations opérationnelles depuis la fin de l'année dernière (863 M€ d'investissement), mise sur ce trafic qui y passerait de quelques milliers d'unités par an aujourd'hui, à 100 000 en 2025 et 250 000 avant 2030.

Pour soutenir cette ambition, Calais compte deux terminaux d'autoroutes ferroviaires opérés par VIIA, filiale du groupe SNCF, et par l'allemand CargoBeamer. Le premier, ouvert en octobre 2015, propose actuellement deux services aller-retour avec Le Boulou, à proximité de la frontière espagnole, et Mâcon. En 2023, VIIA prévoit de renforcer cette offre par une liaison avec Sète, hub méditerranéen français de DFDS pour ses lignes avec la Turquie, et de relancer son service avec Orbassano en Italie. De son côté, CargoBeamer a inauguré son terminal d'autoroutes ferroviaires le 10 juillet 2021. Depuis, il propose trois services : à Perpignan, à Domodossola en Italie, et à Ashford au Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche avec le concours de Getlink. Depuis l'arrêt fin janvier 2022 de la ligne dédiée au trafic non accompagné de DFDS avec Sheerness, les UTI sans conducteur qui transiting par Calais empruntent des services maritimes transmanche « classiques ». L'armement danois prévoit de relancer son offre sur Sheerness dans le courant de l'année. Cherbourg ambitionne aussi de lancer des services rail-mer. Selon Brittany Ferries, porteur de ce projet, les premiers trains circuleraient à la fin du premier semestre 2024. En correspondance avec les lignes maritimes sur l'Irlande notamment, les trains combinés d'UTI non accompagnées relieraient Cherbourg à Mouguerre, près de Bayonne.

À Cherbourg comme à Calais, les terminaux déployés ou envisagés permettent des manutentions horizontales automatisées qui optimisent les temps de manutention et de constitution des trains. Cette rupture de charge ouvre aussi des opportunités logistiques à valeur ajoutée telles que le stockage et la préparation des marchandises à destination du marché britannique ou, dans le sens inverse, vers l'Union européenne.

Le développement des services maritimes et rail-mer non accompagnés avec le Royaume-Uni est un moyen d'alléger les formalités de transit des marchandises de et vers l'Union européenne. L'intérêt de cette simplification va se renforcer à compter de septembre 2022 avec l'entrée en vigueur du système communautaire d'entrée/sortie (EES, règlement européen 2017/2226). Ce dernier est censé modifier sensiblement les procédures d'entrée et de sortie des ressortissants des pays tiers, qui souhaitent entrer dans l'Union européenne, et les ressortissants de l'Union européenne, comme les conducteurs-routiers, qui vont dans des pays tiers... comme le Royaume depuis le 1^{er} janvier 2021.

La décision de P&O Ferries, filiale du groupe DP World, annoncée le 17 mars de licencier 800 marins pour les remplacer par des personnels originaires d'autres pays pour abaisser sa masse salariale, soulève un autre problème né avec le Brexit. Il concerne le risque de dumping social vis-à-vis des autres opérateurs transmanche. Les autorités britanniques ont demandé à l'actionnaire de P&O de revenir sur sa décision de licenciement, en vain à l'heure où est rédigé cet article. Depuis le 17 mars, les navires de la compagnie ne naviguent plus provoquant de fortes perturbations sur le transmanche (35 % de la capacité maritime fret suspendue). Pour faire évoluer la position de DP World, les autorités britanniques disposent de moyens de pression. Le groupe original de Dubaï est en effet son partenaire dans deux projets de ports francs sur la Tamise et à Southampton. Il est également le gestionnaire de plusieurs terminaux dans les ports de London Gateway, de Southampton et de Tilbury. Un temps évoqué, la cession de P&O Ferries à DFDS semble aussi difficile à réaliser en raison de la position concurrentielle qu'aurait alors le groupe danois sur le transmanche.

E. D.



Q1

COI: PASSER DE 15 À 22 MILLIARDS D'EUROS D'INVESTISSEMENT PAR AN

FERROVIAIRE

La nouvelle équipe gouvernementale dispose d'ores et déjà d'un état des lieux sur les investissements réalisés récemment et d'une perspective sur ceux à mener pour améliorer les transports et les mobilités. « Le bilan de ces dernières années montre une montée en puissance des investissements dans les transports, cohérente avec la loi d'orientation des mobilités (LOM) grâce, en particulier, aux crédits temporaires du plan de relance », relève le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) remis le 16 mars. Les engagements de dépenses se seraient ainsi élevés à 15,3 Md€ par an en moyenne entre 2018 et 2022 contre 8,5 Md€ par an au cours des années précédentes. Cette augmentation « a permis de ralentir le vieillissement des routes nationales non concédées et des voies fluviales sans inverser la tendance », selon le rapport. Pour le réseau ferré, « les crédits de renouvellement sont restés très en deçà du niveau requis pour enrayer sa dégradation. La France a accumulé un grand retard dans la modernisation du réseau structurant ».

Face à ce constat, le COI fixe plusieurs priorités. Leur mise en œuvre représenterait « plus de 200 Md€ d'investissements en dix ans ». Elles supposeraient un engagement de dépenses

de 22,3 Md€ par an sur la période 2023-2027 et autant jusqu'en 2032. Dans le secteur ferroviaire, le Conseil place en priorité « l'accélération de la régénération, la commande centralisée du réseau, le développement de l'ERTMS et de la 5G ». S'agissant des routes, des ports et des voies navigables, la poursuite de leur modernisation est encouragée en y adjoignant « des efforts significatifs favorables à la décarbonation. Il convient d'intégrer aux réflexions les transferts rendus possibles par la loi 3DS (différenciation, décentralisation, déconcentration et simplification de l'action publique du 21 février 2022) et la perspective dans dix ans de la fin des concessions autoroutières en cours ». Pour les transports en commun, urbains et régionaux, le COI préconise « de conforter leur modèle économique » et prévient que « les nouveaux services supposent d'assumer des dépenses de fonctionnement futures conséquentes ». Son rapport recommande enfin d'améliorer « la gouvernance de la programmation et des projets » ainsi que « les relations entre les cofinanceurs et les maîtres d'ouvrage. Une vision élargie à l'ensemble des dépenses des collectivités en matière de mobilités, même quand elles ne sont pas subventionnées par l'État, est souhaitable ».

Le rapport du COI liste différents projets d'infrastructures sans les hiérarchiser ni les chiffrer avec précision. « Dès que le prochain gouvernement aura explicité ses objectifs (priorités et cadrage financier), le Conseil lui proposera trois trajectoires d'investissement public, crédibles et priorisées, sur les vingt prochaines années, avec un accent particulier sur les deux premiers quinquennats », indique son président David Valence. Ce deuxième rapport serait remis d'ici à l'automne 2022. Parmi les trois trajectoires, une reprendra les thématiques présentées comme « consensuelles ». Elle devrait intégrer, notamment, la poursuite des efforts d'amélioration et de modernisation du patrimoine routier, fluvial, portuaire et ferroviaire, les infrastructures consacrées aux énergies « vertes » (recharges pour véhicules électriques, production d'hydrogène vert...) et le renforcement des offres de fret massifiées, ferroviaires et fluviales, en cohérence avec les ports et les besoins des entreprises. Les deux autres scénarios appelés « sélectif » et « maximal » seront plus ambitieux selon le COI.

E. D.



INFRASTRUCTURES

Q2

LIVRE BLANC POUR LA RECHERCHE PORTUAIRE

PORTS

Comment la recherche portuaire peut-elle contribuer aux objectifs de la stratégie nationale portuaire lancée en janvier 2021 ? Dans un livre blanc, publié le 8 février, un groupe de travail mené par le CNRS tente d'y répondre. Dans un premier temps, il dresse un état des lieux de la recherche portuaire en France et recense 160 scientifiques dispersés dans des laboratoires. Leurs travaux concernent les sciences humaines et sociales, la recherche opérationnelle autour de l'optimisation des chaînes logistiques, et des thèmes transversaux appliqués au monde portuaire (informatique, mathématiques, écologie...). Les recommandations du livre blanc se rapportent à la structuration de cette communauté, à son animation par le biais de colloques et de conférences par exemple, et à la mise en œuvre de lieux de dialogue entre ces chercheurs et les milieux socio-économiques.

E. D.



© iStock

Q3

DÉCENTRALISATION ET ENTRETIEN DES ROUTES FERONT-ILS BON MÉNAGE ?

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Une nouvelle vague de transferts de routes nationales n'est pas une bonne nouvelle si l'on veut enrayer le vieillissement d'un réseau routier qui se compose de 1,1 million de kilomètres de bitume. C'est du moins l'avis de la Cour des comptes. Dans un rapport intitulé « l'entretien des routes nationales et départementales » qu'elle a publié le 10 mars, l'institution alerte sur ce problème. Au gré des vagues de décentralisation dont la dernière remonte à 2006, la gestion à la française apparaît déjà comme un « modèle complexe » caractérisé par une « insuffisance des outils de pilotage » ou encore une fonte des compétences scientifiques et techniques publiques. D'après les magistrats, cela explique la « lente dégradation » du réseau national, la proportion de surfaces de chaussée exigeant des travaux passant de 43 % à 53 % en une dizaine d'années.

Alors que l'État censé orchestrer la stratégie globale s'occupe aujourd'hui d'un réseau peau de chagrin, de 12 000 km à ce jour, que les départements en gèrent 380 000 km et les communes 700 000 km, cet « écheveau » risque selon les rapporteurs d'empirer au sein du millefeuille français. Adoptée en février, la loi relative à la différenciation, à la décentralisation, à la déconcentration et à la simplification de l'action publique locale (dite « 3DS ») « va accroître la fragmentation de la compétence routière ». Une nouvelle collectivité, la Région, va en effet entrer dans le jeu, tandis que les métropoles et les EPCI pourront plus facilement obtenir leur bout de route. L'État n'est pas

mécontent de se décharger une fois encore d'une bonne partie de ce qui lui restait. Un décret du 31 mars liste les milliers de kilomètres non concédés transférables aux départements, aux métropoles (Métropole du Grand Paris, de Nantes, de Lille, de Lyon, d'Aix-Marseille-Provence, du Grand Nancy, de Dijon, de Saint-Étienne) ou pouvant être confiés dans le cadre d'une expérimentation de huit ans aux Régions volontaires. L'État garantit des moyens constants, mais on sait d'expérience qu'il serre la vis au fil du temps. Ce désengagement pourrait conduire à une extension du réseau concédé. La Savoie, par exemple, prévoit déjà de récupérer une soixantaine de kilomètres de nationales pour les déléguer à un concessionnaire autoroutier. Bref, la France évolue vers un modèle « assez rare en Europe » selon les magistrats qui, sévères, regrettent l'absence d'une réflexion « sur le nouveau rôle de l'État en matière de politique routière ».



Si la Cour des comptes décrit une tendance longue, une série de travaux (rapport Duron sous l'égide du ministère des Transports, rapport du Sénat, etc.) publiés ces dernières années ont engendré une prise de conscience de l'État. Le budget annuel consacré aux routes est reparti à la hausse et si tout va bien il doit atteindre 1 Md€ par an jusqu'en 2027. Toutefois, cela reste en deçà du niveau préconisé pour enrayer le vieillissement.

M. F.

Aménagement du GPE.



© Laure Parry

Q1

L'EXPLOITATION DU GRAND PARIS EXPRESS SUSCITE L'INTÉRÊT DU GESTIONNAIRE DU MÉTRO DE MILAN

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

C'est une petite surprise. L'appel d'offres pour la gestion des deux premières lignes du métro automatique du Grand Paris, la 16 et la 17, donne lieu à une candidature inédite. Celle de l'exploitant du métro de Milan, Azienda Trasporti Milano (ATM), allié au groupe d'ingénierie Egis, dont une part de l'activité consiste à exploiter des infrastructures ou des services. Le 5 avril, ils ont annoncé avoir déposé une offre initiale au nom de leur groupement Atemis qui ambitionne de «devenir un opérateur de référence des métros en France». C'est la première fois que la société transalpine tente sa chance dans le pays. En revanche, elle est sortie de ses frontières depuis longtemps en réussissant à s'implanter au Danemark il y a quatorze ans. Depuis 2008, ATM gère les lignes de métro automatique de Copenhague (lignes 1, 2, 3, 4) et cette expérience lui sert de vitrine.

Atemis vient titiller deux autres candidats à 100 % ou très majoritairement français qui n'ont jamais fait mystère de leur fort intérêt pour le Grand Paris Express. Il s'agit de Keolis d'un côté, et du groupe RATP allié à Alstom et à l'opérateur singapourien ComfortDelGro de l'autre. Les deux compétiteurs ont des atouts à faire valoir. Keolis qui poursuit son implantation en Île-de-France via les marchés qui s'ouvrent (CDG Express, Optile, lignes de tram-train) se pose comme le leader des métros automatiques

dans le monde. Le groupe RATP a besoin de conquête pour contrebalancer la perte inévitable de marchés sur son réseau de bus. Il peut mettre en avant la capacité de son groupement à maîtriser l'intégration d'un système: la RATP est le gestionnaire d'infrastructure du Grand Paris Express, Alstom le fournisseur des futures rames. Quant à ComfortDelGro, partenaire minoritaire, il apporte son expérience d'exploitant de métros automatiques dans plusieurs pays.



Pour Île-de-France Mobilités, la présence d'un outsider qui va également candidater sur la ligne 15 sud est une bonne nouvelle. L'autorité organisatrice redoutait un match restreint à deux acteurs traditionnels, Transdev ayant fait l'impasse sur l'exploitation des lignes du Grand Paris Express. Île-de-France Mobilités devrait désigner le vainqueur vers la fin 2022 ou le début 2023, la prise en charge des premières sections des lignes 16 et 17 (55 km) étant prévue en 2024, la gestion du site de maintenance et de remisage ainsi que du poste de commande centralisé du centre d'exploitation d'Aulnay.

M. F.

Q2

LYON INAUGURE L'ALLOTISSEMENT SUR UN GRAND RÉSEAU URBAIN

TRANSPORTS EN COMMUN

Le Sytral a choisi, le 10 mars, de découper en deux marchés les transports en commun lyonnais pour stimuler les candidats à la DSP. Le réseau est si important, les frais de réponses si lourds qu'en 2016, ceux-ci avaient dissuadé Transdev et d'autres de se présenter contre le sortant Keolis. Par conséquent, ce dernier avait été reconduit sans coup férir. Prolongé plusieurs fois, son contrat dure jusqu'en 2025. Deux lots vont être mis en jeu: un premier concerne la gestion des modes lourds. Il comprend le métro, le funiculaire, le tramway, dont la liaison aéroportuaire Rhônexpress, mais aussi la gestion des infrastructures, l'informatique, la sécurité et le contrôle des titres, pour une durée de dix ans

(2025-2034). Un second lot concerne les modes sur pneu: les bus, les trolleybus ainsi que le contrôle des titres pour une durée de six ans (2025-2030) dont l'échéance est calée sur la fin des contrats du réseau Cars du Rhône. Ce n'est pas tout. Les élus ont fait le choix d'unifier et d'internaliser les relations avec les usagers (communication et marketing, commercialisation et distribution, information voyageurs, service après-vente et réclamations) et la gestion des parcs relais et des parcs à vélos. Pour cela, et alors que son aire géographique s'est étendue, l'autorité organisatrice, rebaptisée Sytral Mobilités, est devenue un établissement public local au lieu d'un syndicat mixte.



Officiellement, cette stratégie n'est pas destinée à réaliser des économies pour Sytral Mobilités. En tout cas, l'abandon probable du projet de ligne E du métro au profit d'un tram, estimé deux fois moins coûteux, répond à cette préoccupation (et aussi à celle de limiter l'espace consacré aux voitures). Les élus lyonnais redoutent un endettement accru qui pourrait avoisiner les 800 M€ à la fin 2022.

M. F.

RAILCOOP CONFRONTÉE À SES FAIBLESSES ET À UN MARCHÉ DIFFICILE

FERROVIAIRE

La société coopérative Railcoop a annoncé le 30 mars un report supplémentaire de la mise en service de son train de voyageurs Bordeaux-Lyon. Il devait transporter ses premiers clients en décembre 2022. Cette fois, « nous n'avons pas de nouvelle date prévue, indique Nicolas Debaisieux, le directeur général, et nous avons levé le crayon sur les autres projets de ligne ». L'explication ? L'entreprise peine à boucler son tour de table pour réunir un total de 30 M€, dont une moitié attendue en fonds propres. Railcoop avec son statut original de coopérative est tout de même parvenue à constituer une cagnotte de départ de 7 M€ apportés pas ses 12 000 sociétaires individuels, mais aussi institutionnels (la Région Grand Est qui espère être desservie par une ligne Railcoop a par exemple versé 300 000 €). Ces fonds ont permis à la société basée à Figeac de faire ses classes d'entreprise ferroviaire en commençant par le fret. Depuis novembre 2021, elle exploite un train entre Toulouse et Cahors. Ils permettent également de payer l'équipe composée de 34 salariés. Les financeurs sont circonspects car Railcoop se heurte à présent à une réalité du secteur ferroviaire qu'elle maîtrise mal. Après avoir signé avec Auvergne-Rhône-Alpes et la SNCF un compromis d'achat pour une dizaine de rames TER X 72 500, elle pensait pouvoir les faire reconfigurer rapidement par un industriel. Mais l'intervention s'avère plus lourde que prévu, une opération mi-vie étant envisagée. Pour être fixée sur un devis, la société attendait le diagnostic du prestataire retenu à partir de l'inspection d'une rame. « Nous avons besoin de connaître leur état réel pour "dérisionner" les rames », explique le directeur général. À ce stade, Railcoop et ses sociétaires avancent dans le flou sur la suite de l'aventure.



L'entreprise ferroviaire qui bénéficie depuis son lancement de l'aura romantique, entretenue par les médias, de société coopérative laisse percevoir son impréparation et une forme d'amateurisme. À sa décharge, elle se heurte aussi aux nombreux obstacles à l'ouverture du système ferroviaire français. Bien qu'elle ait su techniquement lancer un train de fret, cette mésaventure risque d'entamer sa trésorerie plus vite que prévu. « Nous avons parfois des trains qui circulent à vide, mais il est important pour nous de les faire rouler pour acquérir de l'expérience technique », avoue l'entreprise qui annonce toutefois l'arrivée de nouveaux clients. Faute d'avoir su s'accorder avec des transporteurs, elle entend réaliser elle-même la traction routière du dernier kilomètre. Sans parler des prévisions de trafic optimistes sur lesquelles s'appuie Railcoop pour justifier ses 3 trains quotidiens Bordeaux-Lyon (sur cet axe, le rapport de la DGITM sur les TET ne voit aucun potentiel), son choix de rames TER peu adaptées à la longue distance, sujettes aux pannes et dotées d'un moteur bruyant, interroge. « Mais il n'existe pas de marché de l'occasion, et pour avoir un train neuf, l'attente est de trois à quatre ans », souligne l'entreprise qui, par ailleurs, réclame « la mise en place de mécanismes de garanties publiques de nature à faciliter l'accès aux emprunts [sur le marché ferroviaire] ».

M. F.

INFLATION

La crise sanitaire a mis les opérateurs de transport public à rude épreuve et cela ressort dans leurs comptes 2021. Keolis s'en tire mieux cette année avec un bénéfice de 20 M€ qui fait oublier les 101 M€ de pertes de 2020 (- 298 M€ si l'on intègre les éléments exceptionnels). Son chiffre d'affaires de 6,3 Md€ repart à la hausse. De son côté, le n° 1 français (7 Md€ de CA) Transdev encaisse une perte de 162 M€ contre - 109 millions en 2020. Mais sans dépréciations, son résultat aurait été de + 33 M€ en 2021. Malgré tout, les deux groupes ont réduit leur dette. Quant à RATP Dev, sa maison mère RATP ne communique que le chiffre d'affaires de 1,37 Md€ (+ 13,6 %). Selon des sources internes, la filiale serait déficitaire de quelques dizaines de millions, en forte baisse toutefois par rapport à 2020. Le profil de RATP Dev ne sera plus le même à présent. Recentrée sur la province et l'international, elle a transféré ses contrats franciliens à RATP Cap Île-de-France, la filiale avec laquelle le groupe va répondre aux appels d'offres franciliens.



RATP Dev

© RATP



Ayant à peine digéré le fait qu'ils ne retrouveront pas la fréquentation précédant la Covid-19 avant un temps indéterminé, les opérateurs font face cette année au tsunami de la hausse des prix du gazole, mais aussi de l'électricité. Ils anticipent un impact élevé sur leurs comptes 2022.

M. F.

Q1

VERS UNE ÉCONOMIE BLEUE DURABLE

MARITIME Une grande partie des mesures prises lors du Comité interministériel de la mer (CIMer), le 17 mars, fait écho aux engagements environnementaux du One Ocean Summit tenu à Brest du 9 au 11 février. À commencer par l'élaboration d'une nouvelle stratégie nationale 2023-2029 pour la mer et le littoral. D'ici à la fin de l'année, elle succédera à un premier document de référence consacré à la protection du milieu marin, à la valorisation des ressources marines et à la gestion intégrée des activités liées à la mer conçu en 2017. Assortie d'un futur observatoire, son actualisation sera l'occasion d'une mise en cohérence avec la feuille de route pour «une économie bleue durable» publiée par la Commission européenne en mai 2021. Cette mission est confiée à la nouvelle Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) créée le 1^{er} mars. Sous l'autorité du ministère de la Mer et du ministère de l'Agriculture, celle-ci, dirigée par Éric Banel, fusionne les deux principales directions traitant du maritime au sein de l'État: celle des affaires maritimes et celle des pêches maritimes et de l'aquaculture. Une autre mesure du CIMer relève des énergies marines renouvelables (EMR) et, plus particulièrement, de l'éolien offshore. Elle fixe pour objectif d'atteindre 40 GW de puissance éolienne installée en mer d'ici à 2050. Ce développement, financé par le volet «Technologies avancées pour les systèmes énergétiques» du plan France 2030, s'accompagne d'appels à projets lancés le 10 février 2022. Ils concernent le financement de démonstrateurs et la création d'une filière industrielle dans les ports autour de ses différents maillons (turbines, flotteurs, génératrices, nacelles, pales...). Avec des puissances de 750 MW à 3 GW, sept projets d'éolien flottant ou posé sont actuellement engagés sur le littoral français avec des mises en service prévues entre 2023 et 2031.

À hauteur de 300 M€, des crédits du plan France 2030 seront également consacrés à renforcer les investissements et les recherches sur les fonds marins. Un appel à manifestation d'intérêt sera lancé dans ce cadre dans les prochains mois. Parmi les autres décisions du CIMer, à noter, l'annonce d'une étude sur la cybersécurité des systèmes informatiques portuaires (Cargo Community Systems) et la révision des réglementations sur la réparation et les navires propulsés au gaz naturel liquéfié (GNL), ainsi que sur les installations portuaires stockant des matières dangereuses.

CAPS FIXÉS LORS DU ONE OCEAN SUMMIT

Au moins deux engagements du One Ocean Summit ont été repris par le CIMer. Le premier concerne les ports d'Haropa (Le Havre, Rouen et Paris), de Marseille et de Dunkerque. Avec 35 autres autorités portuaires, opérateurs de terminaux et établissements financiers, ils se sont engagés à déployer d'ici à 2025 le branchement électrique à quai pour les navires de croisière et les porte-conteneurs. Ils prévoient aussi de récompenser les navires les plus vertueux au moyen de mécanismes incitatifs qui réduisent leurs frais d'escale. Le second vise à lutter contre la pollution «plastique» des océans. Dans le cadre de sa stratégie «zéro plastique rejeté en mer d'ici à 2025» lancée depuis 2019, la France assure traiter sous dix ans

les décharges abandonnées sur ses littoraux avec un premier financement de 30 M€.

Dans le transport maritime, le One Ocean Summit a valorisé ou confirmé deux initiatives soutenues par la France. La première concerne le développement du label Green Marine Europe porté par la fondation Surfrider. Comptant 22 armateurs européens à ce jour, cette démarche a pour but de protéger la biodiversité marine par des aménagements à bord des navires allant au-delà des réglementations en vigueur. La seconde confirme la demande des États méditerranéens de créer une zone à faible émission de soufre (Seca) en Méditerranée auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI). Cette Seca entrerait en application le 1^{er} janvier 2025.



Lors de la COP 26 à Glasgow, la «Clydebank Declaration for green shipping corridors» a été signée par 22 pays, dont la France. Cette déclaration prévoit que les États signataires s'engagent à mettre en place des corridors maritimes verts avec des navires «zéro émission». À l'occasion du One Ocean Summit à Brest, la France et le Cluster maritime français, qui rassemble les acteurs de la filière maritime nationale, ont annoncé la création de l'Institut pour la transition écologique et énergétique maritime. Avec le concours de l'Ademe, cet institut a pour objectif d'accompagner les choix de transition par le déploiement de navires concepts, propulsés par des énergies décarbonées et équipés de technologies visant à réduire leurs émissions polluantes. Deux sites l'hébergeront: l'un à Marseille consacré aux opérations maritimes, logistiques et portuaires, l'autre dans les Pays de la Loire (Nantes ou Saint-Nazaire), chargé de l'ingénierie maritime et des innovations technologiques. Porteur d'un programme baptisé «navires et ports zéro émission», cet institut ambitionne de développer, d'ici à 2030-2035, neuf navires concepts dans le cadre d'un plan d'investissement public-privé de 1,5 Md€.

E. D.



L'One Ocean Summit a réuni des représentants et des délégations officielles d'une centaine de pays du 9 au 11 février à Brest.

© Ludovic Marin - AFP

LA NOUVELLE DGITM RÉUNIFIE LA GESTION DES INFRASTRUCTURES ET DES SERVICES PAR MODE

RESTRUCTURATION

Ré baptisée « Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités » (terme substitué au mot « mer »), la nouvelle DGITM, qui a perdu la main sur les affaires maritimes au profit du ministère de la Mer, est entrée officiellement en vigueur le 1^{er} mars. Marc Papinutti continue d'en assurer la direction. Sa restructuration lancée en 2019 a pour optique d'établir une « gestion systémique » par mode de transport, explique le ministère des Transports. Deux grandes directions ont vu le jour. Jusqu'ici scindées en deux, la compétence du ministère sur l'infrastructure routière et celle sur les services routiers sont à présent coordonnées par une direction des mobilités routières assurée par Sandrine Chinzi. Même principe pour la direction des transports ferroviaires et fluviaux et des ports conduite par Alexis Vuillemin. Deux sous-directions – budget et synthèse stratégique d'un côté, RH de l'autre – ont vu le jour. La réforme permet également de gérer le copilotage avec la DGAC de la récente Agence de l'innovation pour les transports, chargée d'orchestrer les projets de transports terrestres du 4^e programme d'investissements d'avenir (PIA4).



Intégrer les nouvelles pratiques (vélo), les nouvelles technologies et la dimension de développement durable, mieux soigner les effectifs, mais aussi tenir compte de la réduction du champ d'intervention du ministère (en matière de gestion des routes, dans le pilotage de la SNCF, etc.) sont autant d'arguments justifiant cette reconfiguration. Certains l'auraient voulue plus audacieuse, à l'instar de Jacques Gounon, le président de Getlink, pour qui « sans un M. Fret nommé à la DGITM, il sera difficile de développer ce mode ». M. F.



© Seine-et-Marne

Q3

LE TRANSPORT AÉRIEN VA DEVOIR EMBAUCHER À TOUR DE BRAS

EMPLOI

Face à une vive reprise de l'activité, le transport aérien est confronté à des manques d'effectifs dans pratiquement toutes ses branches. Dans le seul secteur industriel, estime Guillaume Faury, PDG d'Airbus et président du GIFAS, les entreprises hexagonales devraient embaucher entre 10 000 et 15 000 personnes en 2022. Il en est de même au niveau mondial. Ainsi, Airbus prévoit de recruter 6 000 employés en Europe, dont 1 500 en France et en Allemagne, 750 en Espagne et au Royaume-Uni et 1 500 dans le reste du monde. De plus, le constructeur compte embaucher en France 1 500 intérimaires et 1 500 stagiaires et alternants pour toutes les activités du groupe. Il en est de même chez de nombreux sous-traitants ou sociétés spécialisées : dès lors, Tarmac Aerosave prévoit de recruter 150 personnes pour faire face à la hausse de son activité.

Le même constat concerne le transport aérien où la pénurie de pilotes et de PNC (stewards et hôtesses) menace. Selon plusieurs prévisionnistes, l'Europe aura besoin dans les prochaines années de 5 000 à 6 000 pilotes alors que les écoles européennes spécialisées ne peuvent en former que quelque 1 000 par an. Ryanair a d'ores et déjà annoncé vouloir embaucher à elle seule jusqu'à 1 000 pilotes par an au cours des quatre années à venir. EasyJet, de son côté, compte employer 1 000 pilotes sur cinq ans. Dans ses perspectives à vingt ans, le constructeur Boeing estime que le transport aérien mondial aura besoin de 612 000 pilotes dont 115 000 en Europe.

Ces embauches concernent également les PNC ou les personnels au sol. Ainsi, Corsair, Air Caraïbes, Volotea ou Brussels Airlines ont annoncé leur volonté de recruter. Pour sa part, Transavia informe que son effectif passera de 1 700 à 2 000 individus entre la fin 2021 et 2022.

J.-C. P.

Q4

FUSION PORTUAIRE

DÉVELOPPEMENT

À près l'Autorité belge de la concurrence, le 10 janvier 2022, et le Parlement flamand, le 9 mars, les conseils municipaux d'Anvers et de Bruges ont validé le rapprochement des autorités portuaires d'Anvers et de Zeebrugge le 29 mars. Cette fusion, annoncée en février 2021, donne naissance à la nouvelle entité Port d'Anvers-Bruges (Haven van Antwerpen-Brugge). Sur la base de l'année 2021, son trafic consolidé s'élève à 289 Mt : 240 Mt pour Anvers plus 49 Mt pour Zeebrugge. En tonnage, Port d'Anvers-Bruges demeure donc à la deuxième place européenne derrière Rotterdam (469 Mt). Avec 14,2 millions d'EVP, son activité en nombre de conteneurs manutentionnés se positionne également après celle du port néerlandais (15,3 millions d'EVP).

E. D.



Port d'Anvers.

© Port d'Anvers

TRANSPORT DU QUOTIDIEN

Le Draisyl.



© SNCF

Q1

QUATRE MODÈLES DE PETITS TRAINS SÉLECTIONNÉS POUR REVIVIFER DE PETITES LIGNES

FERROVIAIRE Le signal de départ pour le développement de trains légers destiné aux lignes rurales a été donné début mars. À l'issue de l'appel à projets « digitalisation et décarbonation du transport ferroviaire » lancé par l'Ademe en juillet 2021, le Gouvernement sortant a officialisé les cinq projets retenus dont quatre concernent la fabrication de trains prévus pour circuler à l'horizon 2030. Les différentes équipes se répartiront une aide de 75 M€ attribuée dans le cadre de France 2030. Tous ces véhicules qui ne sont pas attendus sur les rails avant 2028-2030 auront comme caractéristique de fonctionner sur batteries électriques, mais chacun répond à des besoins distincts.

Parmi les lauréats, deux d'entre eux – le train léger innovant et Draisyl – ont bénéficié d'un coup de projecteur grâce à la SNCF qui les a déjà médiatisés. Le « train léger innovant » (90 M€ de budget de développement) promu par l'opérateur public ainsi qu'Alstom, CAF, Thales, Faiveley, etc., est celui qui s'apparente le plus à un TER classique, mais avec un objectif de réduction de 30 % des coûts globaux. Il est conçu pour transporter 80 personnes sur le réseau régional. Draisyl, moins capacitaire, est destiné à circuler jusqu'à 100 km/h en conduite autonome sur de petites lignes ou tronçons de lignes à faible trafic et a une capacité d'emport de 30 places. La SNCF et le constructeur Lohr ont l'ambition de diviser par deux le coût au siège. Le Gouvernement, via l'Ademe, a désigné deux autres projets au budget plus modeste portés par des acteurs indépendants. Écotrain (8 M€), développé par Stratiforme et ses partenaires dont Socofar avec l'appui de la Région Occitanie, est un système de navettes autonomes ferroviaires sans conducteur, à faible charge à l'essieu, prévu en version « micro-fret » et en version passager pour 30 personnes. Enfin, le programme Flexmove (30 M€) repose sur l'adaptation d'automobiles électriques de série et marque une rupture en s'inscrivant dans une optique rail-route. Ses promoteurs (Sicef, Stellantis, Akka, Alstom, université Gustave-Eiffel...) vont développer « un service de mobilité à la demande, pouvant emprunter la route comme le rail au sein d'un même trajet », le véhicule étant autonome

sur les rails et conduit manuellement sur la route. Ce projet concurrence Flexy, le véhicule rail-route non autonome sur lequel la SNCF travaille avec Michelin, mais qui n'est pas labellisé par le Gouvernement.



La création d'une gamme de trains plus économiques constitue l'un des volets de la stratégie de relance des petites lignes ferroviaires qui a été mise en marche avec la loi d'orientation des mobilités. Des règles allégées pour la maintenance et l'exploitation des lignes, une décentralisation de la gestion de certaines lignes en faveur des régions en représentent les autres volets, sans parler de l'ouverture à la concurrence de l'exploitation des services. « L'objectif final est d'attirer des passagers et de faire revenir ceux qui avaient abandonné le train en allant les chercher plus près de chez eux », résume Carole Desnord, directrice technologies, innovation et projets du groupe SNCF.

M. F.



© TER

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Projet de porte-conteneurs équipé d'une propulsion vélique.



Q1

LE VENT, UNE ÉNERGIE D'AVENIR POUR LE TRANSPORT MARITIME

MARITIME

Transporter des conteneurs sur des lignes régulières au moyen de navires équipés d'une propulsion vélue. Présenté en septembre 2021 à Saint-Nazaire lors du salon Wind for Goods, ce projet de l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF) et de France Supply Chain semble se concrétiser. Dans un premier temps, les deux organisations, rassemblant des industriels et des distributeurs, ont créé l'Association des chargeurs pour un transport maritime décarboné. Son but : fédérer leurs membres autour de solutions de transport bas carbone innovantes déployées à une échelle industrielle. Avec la participation de douze de leurs adhérents *, la jeune association a lancé son premier appel d'offres en février. Ce dernier vise à financer deux lignes hebdomadaires transatlantiques entre l'Europe et l'Amérique du Nord dès 2024. Ces liaisons seraient opérées par des porte-conteneurs majoritairement propulsés à la force du vent.

À l'attention d'armements qui développent une offre de transport maritime à la voile, l'appel d'offres prévoit une flotte de six navires par service, d'une capacité de 500 EVP chacun. Les chargeurs qui participent à cette initiative s'engagent sur des contrats et des volumes à transporter sur une durée de cinq ans. Cet engagement est censé apporter aux armements les garanties et la visibilité suffisantes pour financer la construction de navires équipés d'une propulsion vélue ou d'en équiper sur des navires existants. Neuf, le coût d'un porte-conteneurs aux caractéristiques souhaitées s'élève à 40 M€. Avec une fréquence hebdomadaire, les lignes transatlantiques envisagées auraient un transit time équivalent aux services actuels, mais avec une consommation de carburant et des émissions polluantes divisées par deux au moins.

*Avril, Bontaz, Coty, Gerflor, L'Occitane, Rocher, La Fournée Dorée, Massilly, Michelin, Moët Hennessy, Nestlé Waters et Rémy Cointreau.



France Supply Chain est à l'initiative d'une approche similaire dans le transport routier de marchandises. Elle vise à acquérir 150 poids lourds à hydrogène avec le soutien de subventions publiques de l'ordre de 150 000 € par véhicule. L'appel d'offres lancé par ses membres s'appuie sur des engagements contractuels et de volumes à transporter sur plusieurs années. Elle s'adresse à leurs transporteurs et à leurs logisticiens. Au dernier recensement, neuf entreprises (Michelin, Vuitton, PepsiCo, Stef, FM Logistic, Combronde, Transalliance, Viapost et Miratrans) se seraient déjà engagées à se procurer 80 camions fonctionnant à l'hydrogène.

E. D.



© DR

Q2

SAFRAN DE PLUS EN PLUS IMPLIQUÉ DANS LE DÉVELOPPEMENT DE MOTEURS ÉLECTRIQUES

Tafran Electrical & Power s'investit toujours plus dans la propulsion électrique des aéronefs. En projet, en partenariat avec Aura Aero, une société toulousaine, le développement de deux appareils : l'avion de formation Integral E et l'avion régional ERA. Le premier est attendu pour 2022 et devrait recevoir sa double certification EASA et FAA en 2023. L'Integral E, qui totalise déjà une soixantaine d'intentions de commandes, doit effectuer son premier vol en 2022 et les livraisons doivent démarrer en 2023. L'aéronef ERA, quant à lui, est donc un avion régional de 19 places propulsé électriquement. Son premier vol est prévu pour 2024 et sa mise en service pour 2027. Son rayon d'action devrait être de 500 NM et sa vitesse de croisière de 280 noeuds. Il totalise à ce jour des lettres d'intention pour plusieurs centaines d'exemplaires, précise le groupe. Safran, motoriste aguerri : il produit (via sa filiale à parité CFM International) la majorité des moteurs équipant les Airbus A320 et les Boeing 737 et participe depuis l'an dernier au programme eFlyer 800, avion 100 % électrique de type biturbopropulseur à 8 places.

J.-C. P.



TECHNOLOGIE

Q3

CLEAN SKY 2: LE DÉMONSTRATEUR SFD A EFFECTUÉ SON PREMIER VOL

BANC D'ESSAI **L**e Scaled Flight Demonstrator (SFD), modèle réduit d'un avion monocouloir basé sur l'échelle 1:8,5 d'un A320, a effectué son premier vol (neuf minutes) à la fin mars dernier aux Pays-Bas, atteignant une altitude de 400 m. D'une envergure de 4 m, d'un poids de 140 kg et affichant une vitesse de croisière de 157,4 km/h, il est le démonstrateur-clef du programme de recherche européen Clean Sky 2, et ce premier vol correspond au début des essais en vol de qualification. Ce démonstrateur a été développé pour permettre aux partenaires de tester et de mûrir les technologies de rupture. Il sera utilisé par les quatre organismes impliqués dans le projet : l'Onera (France), le Royal NLR (centre de recherche

aérospatiale néerlandais), le Cira (centre de recherche aérospatiale italien) et Airbus, pour expérimenter les technologies capables de diminuer la consommation d'énergie des aéronefs.

Le Royal NLR est responsable de la conception, de la fabrication, de l'intégration, des essais au sol et des opérations de vol du SFD. Le CIRA est chargé pour sa part de concevoir, de fabriquer et de tester le système de guidage et est le gérant des essais en vol. L'Onera, quant à lui, étudiera l'impact de la mise à l'échelle réelle de l'aéronef. Airbus apporte son expertise d'ensemble et soutiendra les différentes phases du développement du démonstrateur.

J.-C. P.

Le Scaled Flight Demonstrator lors de son premier vol le 30 mars 2022.

