

Le transport multimodal a du mal à se déployer pleinement

Isabelle Lemaire

Publié le lundi 2 janvier 2017 sur le [site de la Libre Belgique](#)



Dès 2012, Duferco Logistique s’est lancé dans la création de plateformes eau-rail-route. Ses dirigeants évoquent les freins au développement du transport multimodal de marchandises en Belgique. Ecolo déplore un manque de moyens publics pour soutenir ce type de projets.

Il y a cinq ans, Duferco Logistique mettait en service son terminal multimodal de Garocentre. Il est situé à Houdeng Goegnies (La Louvière), au bord du canal du Centre. La plateforme, accessible par voies fluviale et ferrée ainsi que par camion via la E42 et la E411, sert à l’acheminement de marchandises vers différentes régions de Belgique ou le nord de la France.

En 2013, Duferco Logistique s’associait à deux partenaires (un flamand et un néerlandais) pour constituer la société Trimodal Terminal Brussels (TTB) et développer une deuxième plateforme multimodale, au port de Bruxelles cette fois. Les camions y déchargent des conteneurs de marchandises qui sont ensuite posés sur d’immenses barges. Elles prendront le chemin des ports maritimes comme celui d’Anvers.

Un bénéfice certain pour l’environnement

Colruyt, le céréalier Ceres, le sidérurgiste NLMK, Médecins sans frontières ou les entreprises de recyclage Cita et Derichebourg sont autant de clients qui ont choisi la voie du multimodal pour le transport de leurs produits. Une voie plus écologique (le bateau représenterait un gain de 40 à 50 % en matière d’émissions de CO2 et de particules fines par rapport au camion) et qui améliore la mobilité sur les routes terrestres.

Mais voilà, si les affaires de Duferco Logistique ne sont pas mauvaises (8000 conteneurs ont

transité par le Garocentre cette année et 30 000 par TTB), elles pourraient être meilleures. Selon ses dirigeants, il reste de nombreux freins au développement du transport multimodal en Belgique.

"Notre challenge, pour les années à venir, c'est de convaincre de nouveaux opérateurs de passer au multimodal. Il faut passer par une phase de test et, une fois qu'ils ont sauté le pas, une grande majorité de clients est convaincue. Nos activités sont en partie subventionnées par les pouvoirs publics (300 000 euros maximum par an pour TTB, NdlR), ce qui nous permet d'être rentables. Mais on sait qu'un jour, cela s'arrêtera et nous aimerions pouvoir vivre sans subsides", explique Frédéric Zoller, directeur général de TTB et de Duferco Logistique.

Les écluses ferment tôt

Autre problème : l'acheminement par voie d'eau reste compliqué. *"Nous, industriels, devons apporter notre part d'investissements mais le monde politique doit améliorer les infrastructures",* estime le directeur. *"S'il y a un projet de rehaussement des ponts sur le canal entre La Louvière et Bruxelles, qui nous permettrait de poser trois couches de conteneurs au lieu de deux sur les barges, un entretien préventif des écluses doit être réalisé. Nous rencontrons deux ou trois problèmes techniques par an qui nous mettent à l'arrêt pendant une semaine à chaque fois",* signale Frédéric Zoller. *"Les horaires d'ouverture des écluses pourraient aussi être étendus. Elles sont ouvertes de 6 à 22h en semaine, sauf celle d'Ittre, à mi-chemin entre nos deux plateformes, qui ferme à 19h30. Les écluses sont toutes fermées dès 18h le samedi et totalement le dimanche."*

La concurrence du transport par camions reste forte. *"Nous devons alors nous montrer très compétitifs financièrement, être fiables et ponctuels. En Région wallonne, le budget dédié aux routes est très important et le secteur du transport routier représente beaucoup plus d'emplois que le fluvial. Le sujet est donc politiquement sensible",* indique Olivier Waleffe, le CEO de Duferco.

De la parole aux actes

Le député fédéral Gilles Vanden Burre (Ecolo) multiplie les visites d'entreprises en transition vers plus de durabilité, en Belgique et à l'étranger. *"On parle souvent d'économie durable liée à des start-up, des circuits courts mais aujourd'hui, l'essentiel de l'économie se base sur l'industrie. Il faut donc y encourager les bonnes pratiques sinon, on restera dans l'incantation",* dit-il. *"Chez nous, il n'y a pas assez de moyens publics mis en œuvre et ils sont de plus trop éparpillés pour soutenir ce genre de projets logistiques multimodaux",* déplore le député.

Le lent démarrage du Trilogiport liégeois

Emplois. En région liégeoise, le long du canal Albert, une autre plateforme multimodale eau-rail-route se développe sur un site de 120 hectares. Le Trilogiport, initié en 2003 et inauguré en novembre 2015 après trois années de travaux, a l'ambition de devenir *"un véritable pôle logistique au cœur de l'Europe"*. Mais, même avec sa situation géographique idéale (à un jet de pierre de l'Allemagne et des Pays-Bas) et ses atouts (un nœud autoroutier, l'écluse de Lanaye et des accès ferroviaires tout proches), il est encore loin du compte. Il aura fallu attendre septembre 2016 avant de voir la première entreprise s'y installer. Il s'agit de Tempo Log Belgium, qui se charge de la logistique du groupe brésilien Alpargas, un fabricant de tongs.

Et l'on a appris le 22 décembre que le groupe liégeois Jost achetait la moitié des terrains dédiés à la logistique disponibles au Trilogiport. Il y prendra ses quartiers dans un an. La nouvelle peut paraître

heureuse mais elle ne l'est qu'à moitié. En effet, Jost annonce la création de 50 emplois en 2017 et, à terme, de 250 emplois indirects. Un peu mince quand on se souvient que les gestionnaires du Trilogiport et le ministre wallon de l'Economie Jean-Claude Marcourt (PS) avaient affirmé (et continuent de le faire) que le Trilogiport créera au moins 2000 emplois directs et indirects, notamment pour les ex-métallos d'ArcelorMittal ayant perdu leur job après les fermetures dans le bassin sidérurgique.