

## Une capitainerie au port de Metz

L'an dernier, une première tranche de travaux avait permis d'initier le réaménagement du port de plaisance de Metz avec l'installation de nouveaux bras d'ancre, des bornes d'alimentation en eau et en électricité prêtes à être informatisées et un ponton accessible aux personnes à mobilité réduite.

La deuxième tranche de travaux devrait démarrer cet automne afin de construire une capitainerie dans le bâtiment du cercle de garnison que la ville louait à l'armée. L'installation se situe à côté des bâtiments de la Société des Régates messines.

Dans la capitainerie, des sanitaires et des douches aux normes PMR, une laverie, un salon de détente, un point d'informations touristiques, une salle internet avec point Wifi seront aménagés. Une salle sera également dédiée à l'accueil des plaisanciers. Les travaux de la capitainerie seront réalisés en même temps que l'extension du port qui verra la mise en place d'un ponton supplémentaire, parallèle à la berge, entre les Régates et la société de location de pédalos, pour une douzaine de bateaux de plus gros gabarit (15 à 20 m).

## André Bonal au bureau national de l'UIMM

Le président de l'Union des industries et métiers de la métallurgie de Meurthe-et-Moselle vient d'être nommé au bureau national. André Bonal a été choisi par le nouveau président de

## TRANSPORTS

# L'autoroute ferroviaire trouve la bonne vitesse de croisière

Chaque soir, une rame quitte Bettembourg au Luxembourg et arrive au petit matin à Perpignan. Idem dans l'autre sens. Sur les quarante wagons surbaissés de cette double navette quotidienne : des semi-remorques parcourant 1000 km en quinze heures... Fiable, économique, souple, l'autoroute ferroviaire représente l'avenir.

Pendant des années, il a été chargé "la semi" du côté d'Anvers pour ensuite traverser une partie de la vieille Europe et aller décharger dans la banlieue de Barcelone. Avant de reprendre la route en sens inverse dès que possible. Une vie de routier, quoi, comme il en existe des millions. Une vie presque entièrement passée dans l'habitacle d'un tracteur, à regarder défiler les stations-service et les aires de repos interchangeables, un œil scotché sur les compteurs et les jauges du tableau de bord, la tête calée sur des horaires de cinglé...

### DOSSIER

Fini, tout ça, ou presque. Depuis que l'entreprise qui l'emploie utilise les services de l'autoroute ferroviaire, notre chauffeur belge se contente de jongler avec les semi-remorques : chaque jour, il en livre une au terminal de Bettembourg (Luxembourg), pour remonter ensuite vers le nord avec une autre, fraîchement arrivée de Perpignan et qui l'attendait, sagement garée en bordure de la voie. Et chaque soir, notre homme peut regagner ses pénates et faire dodo à la maison...

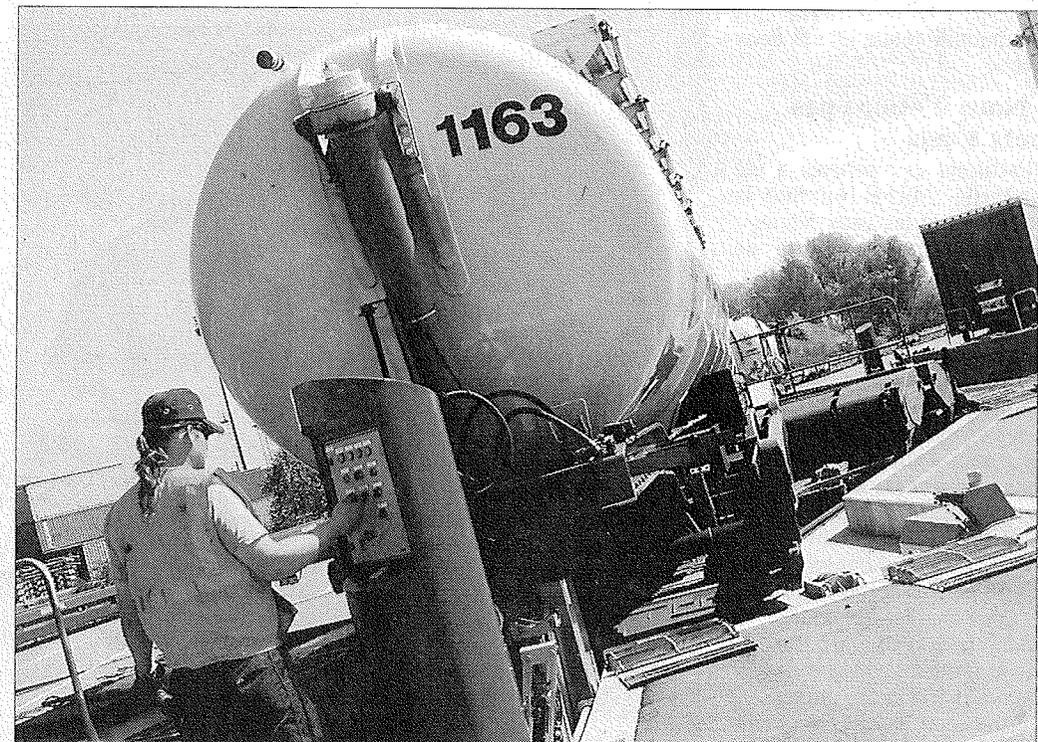
### Tout benef

Pour lui, c'est tout benef. Pour son employeur, ça commence à le devenir sérieusement aussi : « Quand vous savez que le carburant représente désormais 27,5 % du prix

de revient du transport, et que ce gasoil a justement augmenté de 40 % en deux ans, alors que les tarifs des autoroutes ont pris 25 % en un an et demi, ça laisse pensif ! », explique Jean-Louis Salva, des Transports du même nom. Installée en Catalogne, mais des deux côtés de la frontière franco-espagnole, cette PME spécialisée dans le transport de « produits industriels sensibles » entre Barcelone et Anvers a immédiatement compris tout l'avantage qu'elle pourrait tirer de la nouvelle autoroute ferroviaire : « Nous sommes passés des tracas du trafic international aux joies du trafic régional ! », s'exclame le boss, content d'avoir trouvé « le bon compromis » et un partenaire sur lequel il peut compter : « Lorry-Rail propose un service fiable. Quand ils prennent du retard, ceux-ci sont annoncés par avance... »

### Huit à dix navettes par jour

Ce n'est pas Daniel Lebreton, Sales Manager de l'entreprise franco-luxembourgeoise - actionnaires : Caisse de dépôts, Vinci, SNCF, Chemins de Fer Luxembourgeois, Modalohr - qui contredira son client catalan : « Notre atout, c'est de pouvoir garantir une grande ponctualité, de l'ordre de 95 % de nos rames à trente minutes. Sur une distance de mille kilomètres, le trafic ferroviaire classique ne peut s'aligner. La route non plus, d'ailleurs,



Bâchés, frigorifiques, citerne, tous les types de chargements peuvent être installés sur les rails. Quant aux matières dangereuses, elles seront acceptées à partir de septembre.

quand on sait que nos rames parcourent la distance en quinze heures, alors qu'il en faut vingt-deux sur route... à moins d'avoir deux chauffeurs se relayant en permanence ! » Comme autres avantages, il cite l'augmentation des coûts sur route, mais aussi des risques - de vol sur les aires autoroutières, notamment - ainsi que les « 80 % d'économies » d'émissions de gaz à effets de serre, ce qui n'est pas rien dans l'après-Grenelle de

l'Environnement... Savoir faire, c'est bien. Le faire savoir, c'est encore mieux. C'est l'objectif actuel du directeur commercial : « Si nous voulons capter les chargements de l'après-midi dans la Ruhr, il nous faudra rapidement mettre en place une navette de nuit. Et, à terme, arriver à huit à dix navettes par jour. Comme l'Eurotunnel... » Un objectif d'autant plus réaliste que « la plus longue autoroute ferroviaire d'Europe » a déjà fidélisé des

transporteurs de huit nationalités différentes (France, Pays-Bas, Belgique, Allemagne, Suède, Danemark, Espagne, Portugal) et ne compte pas s'arrêter en si bon chemin : « Contrairement à la conteneurisation, l'investissement est nul, pour eux : ils nous amènent leurs "semi", on s'occupe du reste... » Et tout le monde peut dormir sur ses deux oreilles.

Textes : Christian KNOEPFLER.

nouveau président de l'UIMM, Frédéric Saint-Geours. Ce dernier a choisi de s'entourer des représentants patronaux de différentes régions de France. Contacté dans la semaine par Frédéric Saint-Geours, André Bonal s'est accordé deux jours avant d'accepter. Le premier bureau se tient ce matin à Paris.

Par ailleurs, le président de l'UIMM a créé une commission chargée de faire des propositions sur l'emploi des 600 M€ qui dorment dans les comptes de l'Union et dont l'argent aurait servi à fluidifier les relations sociales, selon l'ancien président Denis Gautier-Sauvagnac, mis en examen depuis la découverte de la caisse noire.

# La mobilité fait encore du surplace

La Conférence des Transports de la Grande Région, qui s'est tenue cette semaine à Luxembourg, a le seul mérite... d'exister.

Le trafic frontalier augmente constamment dans la Grande Région. Plus de 130 000 frontaliers se rendent tous les jours au Grand Duché pour y travailler. Plus de 93 % d'entre eux utilisent leur voiture particulière. [...] A court terme, il est nécessaire d'améliorer les services de transports en commun (système électronique transfrontalier d'information sur les horaires et les tarifs, horaires attractifs et ajustés, système tarifaire harmonisé, etc.) »

Les constats et conclusions cités ci-dessus sont tirés d'un rapport émis le 22 mai... 2006. Deux ans, presque jour pour jour, plus tard, ils n'ont guère changé. A ce détail près que le nombre de frontaliers est passé à 140 000. Le pourcentage de ceux qui utilisent leur voiture particulière pour aller travailler au Luxembourg n'a, lui pas changé d'un poil : il reste bloqué à un désespérant 93 % qui menace le Grand-Duché d'engorgement jour après jour.

Entre-temps, élus, experts et acteurs économiques ont simplement franchi le pas de la prise de conscience massive, consensuelle, du problème. C'est un pas en avant bien plus important qu'il y paraît de prime abord : « Avoir réussi à réunir à Luxembourg autant de gens visiblement concernés par le problème est déjà une victoire en soi », explique Gilles Dostert. Et le directeur général de la Communauté des transports luxembourgeoise (Verkeiersverbond) d'enchaîner sur la nécessité

des « petits pas successifs » et des « réunions à intervalles réguliers entre élus et gens de terrain ». Avec une certitude : « Nous, Luxembourgeois, devons assumer notre rôle moteur en la matière. » Ce qui semble plus facile avec les partenaires belges et allemands : « Avec les Français, c'est vrai, c'est toujours un peu plus compliqué. » Ce n'est pas la « volonté de bien faire » qui est en cause, mais la multiplicité des interlocuteurs. Surtout quand ils ne rament pas dans le même sens...



MAGASIN DE DESTOCKAGE DE LA CUISINE ET DE LA MAISON

calor

KRUPS

Logostina 1901

Moulinex

Rowenta

SEB

Tefal

MARQUES AVENUE TALANGE

## Grande braderie



DESTOCKAGE DE GRANDES MARQUES

DU JEUDI 22 AU SAMEDI 24 MAI 2008 DE 10H00 À 19H00

TÉL. 03 87 31 27 56

ZI DE TALANGE HAUCONCOURT - 57525 TALANGE

AC1030619

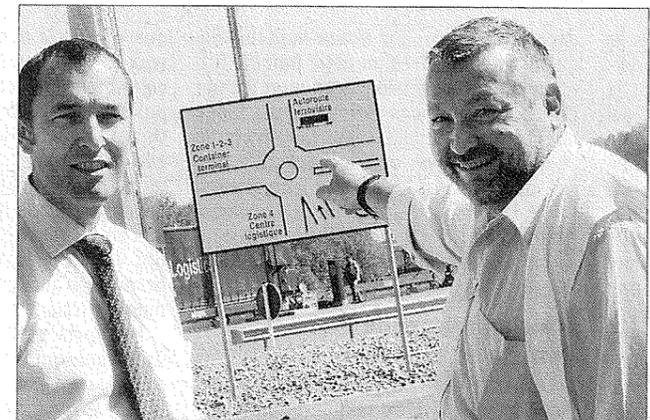
## Pour Thierry Le Guilloux le temps, c'est de l'argent

Le nouveau directeur général de Lorry-Rail, conscient que tout plaide actuellement en faveur de l'autoroute ferroviaire, annonce l'équilibre financier pour 2009.

Il a pris ses fonctions début mai, en remplacement de Nicolas Welsch, chargé du lancement initial du projet mais aiguillé depuis sur le développement de nouveaux services similaires pour les Chemins de fer luxembourgeois (CFL). Le développement, c'est précisément ce que Thierry Le Guilloux est venu faire du côté de Bettembourg : à tout juste 50 ans, l'homme affiche plus de vingt ans d'expérience dans le domaine du transport et de la logistique (Groupe CAT, TL & Associés).

Inaugurée il y a un peu plus d'un an, l'autoroute ferroviaire semble éprouver quelques difficultés à trouver sa place...

Thierry Le Guilloux : « Permettez-moi de vous contredire... et de replacer les choses dans leur contexte ! Certes, l'autoroute ferroviaire a été inaugurée le 29 mars 2007, mais il ne s'agissait là que d'une inauguration "politique" et avant tout symbolique à un moment où, pour des raisons matérielles, nous n'étions pas en mesure d'assurer les navettes quotidiennes qui représentent la condition sine qua non d'une entreprise de ce type. Le véritable démarrage de l'exploitation était prévu pour octobre, mais notre montée en charge a été contrariée par les grèves de novembre. Ajoutez d'importants travaux sur la ligne en avril et mai 2008 - ou



Thierry Le Guilloux (à droite) : « Tout joue en faveur de l'autoroute ferroviaire actuellement. C'est l'avenir. Et un avenir de plus en plus proche ! »

une nouvelle grève des personnels SNCF comme aujourd'hui (hier, NDLR) - et vous comprendrez qu'en réalité, nous ne comptabilisons guère que cinq mois "propres" en tout depuis le lancement de l'opération. Vus sous cet angle, nos résultats sont tout à fait honorables ! »

L'entreprise reste néanmoins fortement déficitaire. Est-elle condamnée à dépendre de subventions publiques, comme l'autoroute sous les Alpes ?

« Les deux structures ne sont pas comparables : l'autoroute ferroviaire alpine franco-italienne (Aiton-Orbassano) n'est longue que de 175km. Rien à voir avec les mille kilomètres qui séparent Bettembourg de

Perpignan, et qui constituent justement l'un des atouts de notre structure ! J'ajoute que nos pertes sont loin d'être aussi catastrophiques que ne l'ont prétendu certains, qui ont basé leurs estimations sur ce que j'appellerais des anomalies ponctuelles. En réalité, nous pourrions bientôt tabler sur un taux de remplissage moyen de 75 %, et envisager l'équilibre pour 2009. »

Qu'est-ce qui vous rend si confiant ?

« L'augmentation du prix des carburants et du coût de la route en général, les considérations environnementales, la sécurité, la fiabilité... Tout joue en faveur de l'autoroute ferroviaire actuellement. C'est l'avenir. Et un avenir de plus en plus

Photo Philippe NEU