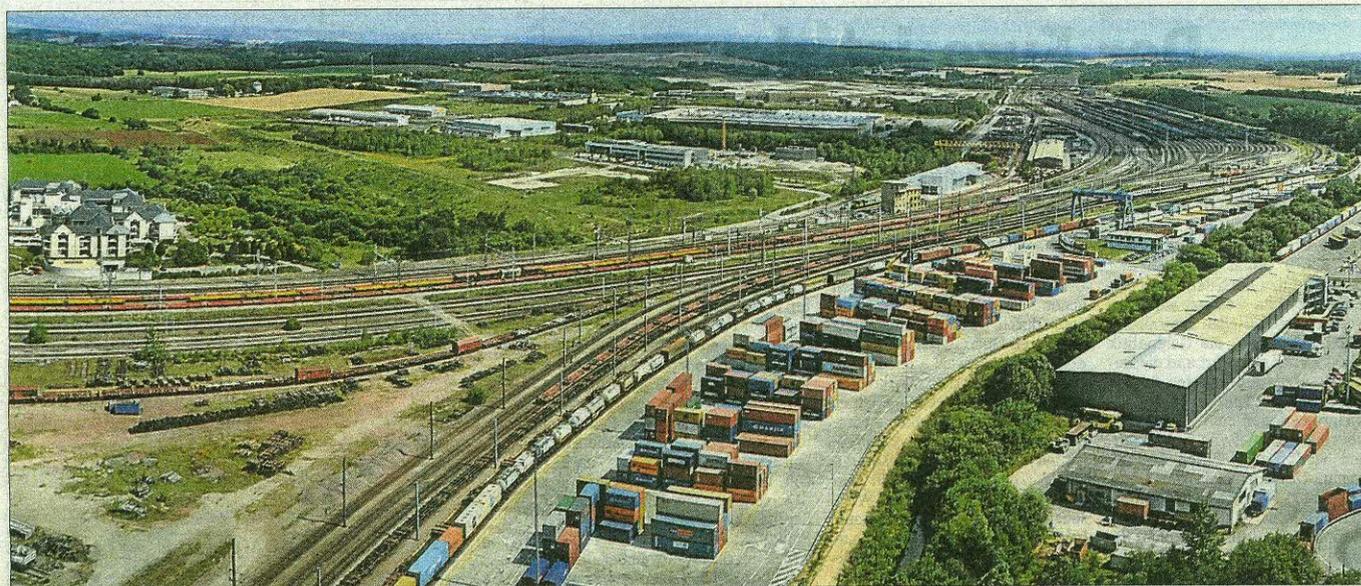


La chronique d'Alain Krecké*: les infrastructures logistiques du Luxembourg (III)

Le terminal Eurohub Sud

L'infrastructure s'inscrit parfaitement dans les plans de développement durable du pays



L'Eurohub Sud élargi permettra à partir de 2015 la manutention de 300.000 containers et autant de semi-remorques.

(PHOTOS: CLUSTER FOR LOGISTICS)

Les infrastructures logistiques sont des atouts de premier choix pour le Luxembourg. Après le Port de Mertert et le CargoCenter, le «Cluster for Logistics» présente le troisième grand hub luxembourgeois: le terminal Eurohub Sud de Bettembourg-Dudelange.

Le taux d'utilisation du terminal est aujourd'hui tel que l'extension imminente des capacités s'impose. Fin 2013, il aura géré le transbordement de plus de 100.000 containers et 40.000 semi-remorques. En pleine mutation, le site sera agrandi, transformé et connecté à l'ancienne zone WSA. L'Eurohub Sud élargi permettra à partir de 2015 la manutention de 300.000 containers et autant de semi-remorques. Il se renforcera également grâce aux entrepôts prévus sur l'ancien site WSA, ce qui permettra d'élargir l'offre de services.

Le terminal, créé en 1979 est une plateforme rail/route connaissant un succès grandissant avec plus de 100.000 manutentions en 2013. Le site multimodal est connecté aux principaux corridors de transports européens via la route et le rail, permettant aux transporteurs de viser l'Europe entière. De Bettembourg partent ainsi des trains combinés vers Anvers, Lübeck (qui continuent par ferry vers la Scandinavie, les Etats baltes et la Russie), Helsingborg, Le Boulou, Milan et vers la Turquie via Trieste. La route Bettembourg-Trieste-Istanbul, opérée en coopération avec CFL cargo et le transporteur turc Mars Logistics depuis 2012, est de surcroît l'exemple le plus récent d'une combinaison de rail et bateau réussie.

La zone logistique de Bettembourg offre au niveau du transport ferroviaire deux infrastructures spécifiques, souvent confondues.

La gare de triage

D'un côté, la zone offre un centre cargo conventionnel, incluant le

triaiement et permettant le transport de biens via wagons cargo classiques. Le centre de triage seul s'étend sur 50 ha et comprend dix voies de réception et 28 voies de formation. Environ 1.300 wagons passent chaque jour par le triage avant d'être expédiés vers 20 pays différents, douze gares de destination au Luxembourg et plusieurs embranchements privés. Ce site est opéré par CFL cargo. Les produits principaux transportés par CFL cargo sont l'acier (sous toutes ses formes), la ferraille, le pétrole, des matériaux de construction (sable, clinker) et le papier.

Le terminal multimodal

De l'autre côté, Bettembourg dispose d'un terminal combiné ainsi que d'une plateforme autoroute ferroviaire opérés par CFL Multimodal, permettant de traiter des containers de gabarits divers, ainsi que des semi-remorques. Via l'autoroute ferroviaire, les wagons sous-baissés de l'entreprise Modulohr permettent de transporter des semi-remorques. Actuellement quatre trains par jour relient Bettembourg avec Le Boulou près de Perpignan. Plusieurs projets, qui pourraient étendre le réseau de façon notable au Nord et au Sud,

ont été étudiés et Bettembourg est au centre du réseau. Ce système nécessite toutefois des infrastructures spéciales permettant le chargement et déchargement des wagons par un côté et non par des grues. Les trains d'autoroute ferroviaire opérés par Lorry-Rail (société dont les CFL sont actionnaires à 34 %) peuvent également intégrer des rames de wagons combinés. Ils allient les avantages de la route et du rail, permettant aux entreprises de gagner du temps et de l'argent et de délester les routes. Les camions utilisant ces trains ont le droit de rouler le dimanche dans le département de la Moselle pour accéder Bettembourg et ils peuvent partir du Boulou vers l'Espagne.

Aujourd'hui, CFL cargo, CFL Multimodal et Lorry Rail emploient plus que 400 personnes dans la zone logistique de Bettembourg. Parfaitement multimodale, elle est également dédiée à l'activité logistique et dispose de places de stationnement et infrastructures adaptées. En effet, une des missions du site est la réduction du transport routier au bénéfice du transport ferroviaire. En 2011, CFL Multimodal a repris les activités logistiques du groupe Lentz

(devenant ainsi Lentz Multimodal). Ce pas était nécessaire pour offrir des services logistiques adaptés aux besoins des clients.

Le nouveau terminal

Afin de faire face aux besoins multimodaux du Luxembourg, le terminal actuel sera complètement transformé à l'horizon 2015 et le début des travaux est imminent. Plus grand, plus moderne et plus facilement accessible, le nouveau terminal offrira également des infrastructures nouvelles permettant des nouveaux services à valeur ajoutée. Les chiffres sont édifiants: de 12,45 ha en surface brute totale, le site va presque tripler.

Le futur terminal intermodal disposera de quatre voies à 700 m pour le transport combiné d'une capacité de 300.000 conteneurs par an. Deux grues portiques, au lieu d'une, vont faciliter le chargement des trains. Les quais de l'autoroute ferroviaire seront déplacés et les deux nouvelles voies disposeront d'une longueur de 700 m au lieu de 350 m. En tout et pour tout, ces deux nouvelles voies permettront la manutention de 300.000 semi-remorques par an, multipliant la capacité actuelle par six.

Les projections prévoient pour 2025 la manutention de sept trains combinés par jour au lieu de trois et de douze trains avec des semi-remorques au lieu de trois. Au niveau des poids lourds accueillis par le site, le chiffre devrait passer de 600 unités à 1.270 par jour. Le stockage de containers sur le terminal passera de 1.200 unités à 2.100. A horizon 2025, le site devrait donner des emplois à 640 personnes.

De nouveaux entrepôts sur l'ancien site de la WSA

Le centre logistique exploité par CFL Multimodal est déjà aujourd'hui bien plus qu'un simple centre de transport. Les entrepôts

existants exploités par CFL Multimodal permettent d'offrir des services à valeur ajoutée, comme par exemple le chauffage de caoutchouc à destination de l'industrie automobile. Dans le cadre du projet de réaménagement de l'ancien site de la WSA, qui prévoit également sa connexion à l'Eurohub Sud élargi, CFL Multimodal prévoit la construction d'un entrepôt spécialisé de 30.000 m² permettant de centraliser ses surfaces de stockage et d'élargir sa panoplie de services intégrés de façon considérable.

Eurohub Sud s'inscrit parfaitement dans les plans de développement durable du pays et aidera les transporteurs à réduire davantage leur taux d'émissions de CO₂. Déjà aujourd'hui, le terminal multimodal rail et route permet d'économiser 120.000 tonnes de CO₂ par an. Pour 2025 la réduction devrait dépasser les 500.000 tonnes. Au niveau des nuisances sonores, le déplacement de la future surface d'exploitation des terminaux va diminuer l'impact lié à cette activité, au niveau de Bettembourg, estime pour sa part Luxcontrol dans un rapport de 2012.

Les trois hubs nationaux Eurohub Sud, CargoCenter et le Port de Mertert offrent à eux seuls des services répondant aux attentes des acteurs logistiques. L'étude «Future for Logistics» du «Cluster for Logistics» démontre toutefois que leur vrai potentiel ne peut être libéré qu'en combinant les services de toutes les plateformes. Il est donc primordial de soutenir et de promouvoir les trois plateformes ensemble afin de générer plus d'activité pour les entreprises présentes et d'attirer des nouveaux acteurs bénéfiques pour l'essor du Luxembourg.

* Alain Krecké est «senior cluster manager» du «Cluster for Logistics».



Bettembourg dispose d'un terminal combiné ainsi que d'une plateforme autoroute ferroviaire opérés par CFL Multimodal.