

# 04 – Véolia et la CMA CGM lancent une ligne fret ferrée

Posté le : 14/12/2006

Par: R & G. Claraco

Catégorie :

## Véolia Cargo exploite déjà une dizaine de lignes en France, Allemagne et aux Pays Bas.

La compagnie maritime CMA CGM et Véolia ont lancé cette nuit le premier train opéré par leurs sociétés communes créées pour l'occasion : le commissionnaire de transport Rail Link Europe (51% CMA CGM, 49% Véolia Transport) et l'entreprise de transport ferroviaire Véolia Cargo Link (51% Véolia Transport, 49% CMA CGM).

Ce convoi de 50 wagons reliera les bassins est du Port Autonome de Marseille à l'Allemagne trois fois par semaine. Les actionnaires de Rail Link Europe se fixent un objectif de 30 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2007, 100 millions en 2010. Une seconde ligne entre le Havre et l'Allemagne suivra en mars 2007, à raison de deux rotations par semaine. Toujours dans le premier semestre 2007, Rail Link Europe proposera une navette ferroviaire entre Marseille et Lyon. 60 à 65% des chargements seront constitués de conteneur CMA CGM.

Véolia Cargo exploite déjà une dizaine de lignes en France, Allemagne et aux Pays Bas.

Le groupe a commandé une cinquantaine de locomotives dont la dernière arrivera fin 2007. Ce matériel pouvant circuler avec différents types d'électricité est adapté à des trafics longues distances. Il sera conduit par des cheminots dont la première promotion vient de sortir la semaine dernière du « campus Véolia Environnement ». Fin 2007, Véolia disposera d'une centaine de conducteurs.

CMA CGM possède également une expérience depuis 2001 dans le fret ferroviaire. Mais jusqu'à présent sa filiale Rail Link utilisait la SNCF pour tracter ses wagons.

Le projet partagé avec Véolia va permettre à Rail Link de passer en 2007 de 60 000 à 130 000 conteneurs transportés. 60 % de ce trafic sera opéré par Véolia Cargo Ling, 30 % par la SNCF et 10 % par d'autres entreprises de transport ferroviaire. **Gérard Tur**



## Commentaire

CMA–CGM et Connex sont associés dans un dispositif de transport combiné pour desservir les hinterlands des ports touchés par CMA–CGM. Les potentiels liés à la mondialisation sont des enjeux énormes et sont une opportunité de massification de flux par axe qui est incontestable. C'est surtout un enjeu considérable qui émerge. En effet on voit ici une compagnie maritime disposant de fret captif s'associer à un tractionnaire ferroviaire. Ce choix que la SNCF n'a pas voulu faire, lie Connex à CMA–CGM de manière exclusive. Au niveau des échéanciers de la libéralisation, il est incontestable que cette voie permet de mettre en marche immédiatement les premiers trains avec une organisation spartiate sur un réseau opportunément dépouillé. Attendons la réaction des autres armateurs. Le revers de cette mise en œuvre, c'est que le trafic continental, qu'il soit domestique ou bien paneuropéen, est écarté de ce dispositif. La deuxième contrariété provient du fait que le concept n'apporte pas plus de souplesse que les organisations ferroviaires déjà connues et doit sa réactivité au fait que l'armateur se positionne en dominant devant un tractionnaire qui pourtant est majoritaire au capital. Donc l'armateur dimensionne un service complet à ses exigences. D'autres voies existent en fédérant des organisations locales et en recherchant le module ferroviaire chez un tractionnaire qui en fera son cœur de métier exclusif. Les mois qui viennent vont voir le paysage du transport fortement évoluer autour des deux axes évoqués