

# La SNCB flanche sur le port d'Anvers

**SNCB Logistics annonce la fermeture de son "hub" intermodal anversois.**

Le ton monte entre SNCB Logistics et le gouvernement fédéral. La branche fret de la société de chemins de fer vient en effet de décider officiellement de fermer son "hub" intermodal d'Anvers-Nord. Un site pour le moins important pour le tissu économique flamand puisque c'est à partir de ce "hub" que transitent de grandes quantités de marchandises au départ des ports d'Anvers et de Zeebrugge.

Confrontée à une situation financière délicate, SNCB Logistics estime ne pas pouvoir maintenir cette activité - qui consiste à rassembler les marchandises de plusieurs entreprises dans un même convoi - si elle ne peut plus compter sur la subvention alloué par le gouvernement fédéral en soutien au transport intermodal.

En début d'année, un montant de 6 millions d'euros avait été consacré cette activité pour les six premiers mois de l'année. Début juillet, les acteurs économiques concernés par cette aide gouvernementale avaient manifesté leur inquiétude alors que l'équipe Di Rupo n'a pas visiblement pas tranché la question à l'occasion de son dernier contrôle budgétaire. En date du 18 juillet, la SNCB Logistics écrivait ceci au ministre des Entreprises publiques Jean-Pascal Labille (PS) et au secrétaire d'Etat à la Mobilité Melchior Wathelet (CDH) : "Le conseil d'administration a en effet pris la décision de mettre fin définitivement à l'exploitation du terminal intermodal "Main hub" à Anvers-Nord et d'adapter l'offre intermodale ferroviaire. La cessation de l'exploitation prendra effet le 1 er novembre 2013 au plus tard ou à une date antérieure, s'il devait être confirmé que d'une part, le Gouvernement renonce définitivement à allouer des subsides pour le transport ferroviaire intermodal et d'autre part, les acteurs économiques concernés, principalement les ports, ne proposent pas de soutien financier temporaire. La date du 1 er novembre permet de laisser le temps à nos clients et aux acteurs portuaires de s'adapter..." La porte-parole de la SNCB Logistics a confirmé à la presse cette décision en précisant que le dossier était entre les mains du secrétaire d'Etat Melchior Wathelet. "Nous sommes dans l'attente", ajoute-t-elle. En cette veille de congé politique, le cabinet du secrétaire d'Etat n'a pas souhaité s'étendre sur le sujet. Mais il est intéressant de lire la suite du courrier précité. "Si le gouvernement devait décider de prolonger les subsides pour le transport ferroviaire intermodal, le conseil d'administration a d'ores et déjà accepté d'annuler sa décision de mettre fin à l'exploitation du Main hub", précise Geert Pauwels, CEO de la SNCB Logistics. Le même jour, le Conseil d'Administration décide de fermer avec clause suspensive si seulement le Gouvernement Fédéral accepte de continuer à subventionner l'activité. Il faut préciser que la SNCB a le soutien du monde économique. « Ce sont surtout les industriels qui sont dépendantes du transport intermodal », indiquaient conjointement les ports d'Anvers, de Zeebrugge et plusieurs poids lourds de l'industrie le 5 juillet. " En 2011, 8 millions de tonnes de marchandises ont été transportées vers plus de 300 sites industriels." Pour eux, il y va de la position concurrentielle des ports belges vis-à-vis de leurs homologues européens.



Cette situation fait l'effet d'une tempête dans le monde du transport ferroviaire car « SNCB Logistic » dispose de partenariats puissants avec ses partenaires ferroviaires Européens. L'alternative inévitable à mettre en place pour poursuivre les acheminements ferroviaires depuis Anvers sur son hinterland risque de redessiner les contours des majors du transport en fret ferroviaire. Une fois de plus l'allemand DB Schenker pourrait être obligé malgré lui de consolider sa domination Européenne sur le fret ferroviaire. Les dessertes du Port d'Anvers initiées par la SNCF sont anecdotiques, alors que les tonnages traités par le Port d'Anvers à destination de la France confèrent à ce dernier la place de premier port français. Au regard des écarts de productivité, il serait bien surprenant que cette difficulté ferroviaire induise aux compagnies maritimes des changements d'escale vers Le Havre – Port 2000 pour compenser la défaillance de la SNCB.

