

ENSEMBLE POUR UN TRANSPORT FERROVIAIRE plus durable et plus vert

Dans cet article, **Raphaël Doutrebente (E2018), président d'Europorte**, nous présente cet acteur majeur du transport ferroviaire en France. Il nous en dit aussi davantage sur leur ambition de développer un transport ferroviaire plus durable.



Raphaël Doutrebente (E2018)

Bio express

Diplômé de l'Université Paris-II et de l'ESSEC, Raphaël Doutrebente (E2018) a débuté sa carrière comme juriste en droit de la concurrence. Il a été responsable RH du BHV en 1999 puis directeur RH de MPO France en 2002, de Sabena Technics en 2004 et de Brittany Ferries en 2006. Directeur des opérations et directeur organisation de Monier France en 2011, il a été nommé directeur général de MyFerryLink en 2012. Trois ans plus tard, il a rejoint Europorte en tant que directeur général adjoint, directeur général délégué en 2018 puis président d'Europorte et ses filiales le 1^{er} janvier 2021. Raphaël Doutrebente est également directeur général de Régionéo et membre du comité exécutif du groupe Getlink depuis le 1^{er} septembre 2020.

“Acteur de la mobilité et du transport éco-responsable en Europe, Europorte intègre au cœur de sa stratégie les enjeux sociaux, environnementaux et sociétaux.”

Quel est le positionnement d'Europorte dans le monde ferroviaire ?

Europorte est une entreprise ferroviaire française filiale du groupe Getlink, précédemment nommé Groupe Eurotunnel. Nous sommes aujourd'hui un acteur majeur de la traction ferroviaire en France, en Allemagne, et en Belgique. Et nous avons des trafics qui arrivent jusqu'en République Tchèque. Avec la collaboration active de près de 900 personnes, nous réalisons un chiffre d'affaires de l'ordre de 123 millions d'euros (en 2020), et avons un Ebitda de 28 millions d'euros, soit une hausse de 17 % par rapport à 2019, malgré la crise de la Covid.

Au premier semestre 2021, nous avons réalisé un chiffre d'affaires de 66 millions d'euros, soit une hausse de 14 % par rapport au premier semestre 2020 et un Ebitda de 14 millions d'euros, une hausse de 42 %. Nos clients apprécient la qualité de notre service, le respect des règles de sécurité et la disponibilité de nos équipes 24 heures/24 et 7 jours/7. Notre différence est précisément l'engagement des équipes auprès des clients. Grâce à une flotte de 80 locomotives, Europorte assure 100 % des flux du Groupe

Lafarge et Exxon, 68 % des flux chimie du Groupe TotalEnergies, 100 % des flux du Groupe Lhoist à destination de la sidérurgie allemande, ainsi que les flux de céréales pour le Groupe Soufflet et tant d'autres. Notre activité s'articule autour de deux métiers complémentaires :

- les installations terminales embranchées (ITE) qui sont les activités de traction et de logistique ferroviaire à destination des industriels ;
- la gestion des infrastructures ferroviaires que nous effectuons pour SNCF Réseau sur certaines lignes dans l'Est et en Hauts-de-France.

Il s'agit donc d'un ensemble d'activités cohérentes et d'une stratégie réussie qui nous ont permis de croître de manière soutenue et rentable depuis cinq ans. Aujourd'hui, Europorte est la seule entreprise profitable sur le marché. Pourtant, il s'agit d'un secteur historiquement déficitaire, notamment en raison des différents acteurs qui pendant longtemps ont réalisé des ventes à des niveaux très bas, au détriment de la valeur. Europorte a su rester sur un schéma qualitatif : sécurité, fiabilité et croissance régulière et rentabilité.

Europorte est aujourd'hui au service de l'industrie dans le cadre d'un plan de croissance verte. Pouvez-vous nous en dire davantage à ce sujet ?

Acteur de la mobilité et du transport éco-responsable en Europe, Europorte intègre au cœur de sa stratégie les enjeux sociaux, environnementaux et sociétaux. Le fret ferroviaire s'inscrit parfaitement dans les réformes climat et transport au niveau européen. Nous circulons en autonomie en France, en Belgique et en Allemagne et nous avons la forte ambition de devenir pionniers des trafics électriques et des carburants verts. Aujourd'hui, 80 % de nos plans de transport (trains) circulent sous caténaire. Il y a un principe de réalité dans notre métier : si nous optons pour l'électricité comme source d'énergie, celle-ci doit être issue d'une source propre et durable.

Par ailleurs, puisque plusieurs de nos collaborateurs ont des missions qui nécessitent des déplacements fréquents, nous avons mis en place un parc automobile constitué de véhicules 100 % électriques et hybrides. Au niveau du groupe, nous appliquons une limite, assez stricte, de rejet de CO₂ par véhicule. Cela nous permet donc de nous inscrire de manière durable dans cette démarche éco responsable comme l'énergie nucléaire. Chez Europorte, nous considérons que le défi environnemental ne peut être résumé à la simple intention « greenwashing ». Il doit être une réalité au service d'un transport durable.

Vous avez aussi en 2021 réalisé une expérimentation pour l'utilisation d'Oleo100. De quoi s'agit-il ?

Nous avons, en effet, été la première entreprise ferroviaire à remplacer des trafics diesel par de l'Oleo100, carburant de type B100 entièrement issu de colza français, fabriquée par le groupe Avril. Le colza est cultivé, récolté et transformé en France. Il n'a pas besoin d'être irrigué.

“Il y a un principe de réalité dans notre métier : si nous optons pour l'électricité comme source d'énergie, celle-ci doit être issue d'une source propre et durable.”

Et, en matière d'écologie, il nous permet d'avoir un trafic décarboné à 100 %.

Nous avons lancé cette expérimentation en juillet 2021 pour une durée de six mois, sur les lignes reliant Nogent-sur-Seine à Dunkerque et à Sotteville-lès-Rouen, en prenant nous-même nos risques vis-à-vis des constructeurs de locomotives en cas d'incident sur les machines. Il s'est avéré que cette expérience a été une véritable réussite avec une baisse de consommation remarquable par rapport au diesel. Nous espérons prochainement pouvoir remplacer davantage de trafics diesel par de l'Oleo100.

Parmi les autres enjeux concernant votre secteur, il y a aussi la digitalisation. Qu'en est-il ?

Tout le monde en convient, la digitalisation et la durabilité sont aujourd'hui étroitement liées.

que diplômé de l'Executive Master de l'École polytechnique, j'ai été à l'initiative d'une chaire de recherche sur la maintenance prédictive avec le Professeur Éric Moulines.

L'idée consiste à analyser les pannes immobilisantes de nos locomotives en recherchant les signes avant-coureurs dans des masses de données qui « tombent » toutes les 43 secondes. L'enjeu est de développer une méthode fine qui représentera une véritable innovation de rupture en termes de maintenance prédictive. L'idée étant de pouvoir rendre les machines plus fiables, en ce qui concerne les batteries, les moteurs et les organes de sécurité.

Vous êtes également porte-parole de la coalition 4F. De quoi s'agit-il ?

Le transport ferroviaire souffre d'un manque d'investissement depuis près de 30 ans. Pourtant, l'industrialisation de notre pays en dépend ! Si le réseau ferré n'est pas au rendez-vous, nous ne pourrions pas tenir nos objectifs d'industrialisation. J'ai été signataire, au nom de 4F, avec notamment SNCF Réseau, Denis Choumert, président de l'AUTF et le ministre des Transports le 17 septembre 2020, d'un pacte ferroviaire qui engage l'ensemble des acteurs de la filière à développer le fret ferroviaire et notamment un fret ferroviaire décarboné.

En cette veille d'élection, il est important de considérer que les engagements en matière de fret ferroviaire doivent être respectés. Bien sûr, cela passe par le respect de la loi Climat et Résilience avant tout !

La coalition 4F « Fret Ferroviaire Français du Futur » est une alliance inédite qui réunit tous les acteurs de la filière en France afin de structurer un ensemble de mesures nécessaires à la sauvegarde et au développement du fret ferroviaire.

Cette coalition a pour ambition de doubler la part de marchandises transportées par le rail d'ici 2030. ×