

Port

Modalis accélère dans la gestion de terminaux intermodaux avec Dunkerque-Port

Le groupe Modalis poursuit la construction d'un modèle intégré. Avec la concession du terminal rail-route de Dunkerque et de nouvelles participations dans des ports fluviaux, il consolide sa maîtrise de l'ensemble de la chaîne intermodale.

Laurent Charlier

Le spécialiste de la logistique intermodale Modalis poursuit sa stratégie de développement d'un écosystème visant à intégrer tous les éléments de la chaîne de valeur dans une approche complète « de terminal à terminal », expliquent Bernard Meï, président-fondateur du groupe, et Patrick Bourreau, directeur de la Stratégie et du Développement. En matière de terminal, Modalis vient de franchir une étape grâce à l'exploitation de la future installation rail-route que Dunkerque-Port vient de lui confier. D'autres projets relatifs aux terminaux sont à l'étude.

DEUX ANNÉES POUR LANCER LE TERMINAL RAIL-ROUTE DE DUNKERQUE

« Avec l'appui de partenaires de confiance, nous avons d'abord pris des participations afin de mieux appréhender le sujet de l'investissement, de la gestion et de l'exploitation de plateformes inter-modales » (lire, ci-après, la prise de participations), résume Patrick Bourreau, « puis nous avons répondu à l'Appel à manifestation d'intérêt (AMI) du port de Dunkerque, en juillet 2024 ». Le Grand Port Maritime de Dunkerque a retenu Modalis au cours du

deuxième trimestre 2025, la pose de la première pierre étant prévue le 25 novembre 2025. « Entre l'AMI et la mise en service attendue en avril 2026, il aura fallu moins de deux ans pour mettre en place ce nouvel outil de report modal », souligne Patrick Bourreau. La plateforme occupera 9,6 ha à l'ouest du faisceau ferroviaire existant de Loon, dans le Port Ouest de Dunkerque, parallèlement au Terminal des Flandres – terminal maritime à conteneurs directement desservi par un service ferroviaire Dunkerque – Dourges proposé par Greenmodal/ Novatrans (Groupe Charles André) – et face aux terminaux ferries exploités par la compagnie maritime danoise DFDS vers la Grande-Bretagne et l'Irlande. La future installation sera desservie par quatre voies de 750 m et disposera d'une capacité de stockage au sol de 150 semi-remorques préhensibles et de 600 Équivalent vingt pieds (EVP) pour des caisses mobiles. Les Unités de transport intermodal (UTI) seront, dans un premier temps, manutentionnées au moyen de *reach stackers*. L'investissement s'élève à « environ 25 millions d'euros » avec une répartition de l'ordre de 60 % pour Modalis et de 40 % pour le Grand Port Maritime de Dunkerque. La concession porte sur une durée de 25 ans. Cet équipement a vocation à accueillir les trains de tout opérateur. Modalis prévoit en outre d'adjoindre des services de maintenance et d'entretien tant pour les UTI que pour les wagons. Concernant ces derniers, il s'agit de faciliter les interventions sur site grâce à certains aménagements tels que des véris de levage. Notons que Modalis est Entité en charge de la maintenance (ECM) pour son parc de wagons,



Dunkeraue-Port / Modalis

La plateforme occupera 9,6 ha à l'ouest du faisceau ferroviaire de Loon, dans le Port Ouest de Dunkerque, parallèlement au Terminal des Flandres et face aux terminaux ferrés exploités par DFDS vers la Grande-Bretagne et l'Irlande.

qui comprend aujourd'hui environ 1 500 plateformes, mais aussi pour le compte de tiers.

DELTA RAIL VERS LE NORD DE LA FRANCE ET L'ITALIE

L'objectif est de capter des flux continentaux de et vers les Îles Britanniques, le nord de la France et la Belgique, mais aussi les

volumes générés par le tissu industrialo-portuaire. Le nouveau terminal est en outre érigé au cœur des nouvelles zones Dunkerque Logistique Internationale (DLI) en plein développement. « Nous menons un travail commercial et marketing d'ampleur à la fois sur la zone de Dunkerque – avec un appui important du port –, mais également dans toute l'Italie du Nord, car nous allons proposer une liaison ferroviaire *via* Lyon », annonce Patrick Bourreau. Delta Rail, l'opérateur de transport combiné rail-route du groupe Modalis, va donc étoffer, à partir de septembre 2026, son offre aujourd'hui centrée sur son *hub* de Chalon-sur-Saône. Le plan de transport 2025 propose chaque semaine deux allers-retours Chalon-sur-Saône - Le Havre (LHTE et Terminal de France) et trois allers-retours Chalon-sur-Saône – Fos-sur-Mer (Seayard - Eurofos - ZSP) avec un « prend-laisse » pour le port de Lyon. La traction est assurée par DB Cargo France. « Nos volumes sont en progression de près de 40 % par rapport à 2024, c'est très encourageant », constate Patrick Bourreau. L'offre sera ainsi complétée l'an prochain par une liaison Lyon - Piacenza et Lyon - Dunkerque. À Plaisance (Piacenza), il s'agit du terminal Hupac desservant l'Italie du Nord et l'Italie du Sud par correspondances. Depuis le début de l'année

DES PRISES DE PARTICIPATIONS CIBLÉES DANS DES PORTS FLUVIAUX

Comme évoqué précédemment, Modalis est entré au capital de sociétés de gestion et d'exploitation de ports fluviaux aux côtés de partenaires privés ou institutionnels.

• La CCI Métropole de Bourgogne avait créé Bourgogne-Franche-Comté (BFC) Multi-Modal afin de présenter cette société comme candidat au renouvellement de la concession des ports de Mâcon et de Chalon-sur-Saône à partir de 2027. BFC Multi-Modal a été ouvert aux partenaires privés, les actionnaires comme la CCI ou le Grand Port Maritime de Marseille n'ayant pas vocation à rester majoritaires. La société a déjà remporté la Délégation de service public (DSP) relative au port de Pagny pour une période de 12 ans (annonce faite en octobre 2023). Aujourd'hui, Modalis et Rhenus sont des actionnaires importants aux côtés de la CCI (58%) et des apporteurs d'affaires. BFC Multi-

Modal a répondu, au printemps 2025, à l'appel à candidatures lancé par VNF pour les port de Mâcon et de Chalon. L'Appel à manifestation d'intérêt (AMI) est attendu début 2026.

• Le Syndicat mixte ouvert (SMO) des ports lorrains sur la Moselle avait relancé une procédure pour attribuer un nouveau contrat de concession. Modalis, avec Rhenus en mandataire, a répondu, les négociations se sont déroulées et les acteurs réalisent actuellement l'offre définitive. L'expertise de Modalis porte plus particulièrement sur les installations trimodales de Frouard, de Metz et de Thionville. En termes de développement de services ferroviaires, la desserte de l'Allemagne, que Modalis a connecté un temps à Chalon-sur-Saône, pourrait être réactivée, ainsi que des services vers Dunkerque, afin de répondre notamment aux attentes des ports lorrains.

En tout état de cause, « nous souhaitons nous implanter là où c'est stratégique pour nos flux », conclut Patrick Bourreau, et ce même au-delà de l'Hexagone, « en Europe ». Nous n'en saurons pas plus pour le moment. En France, le projet de plateforme sur le port de Fos est pour l'heure suspendu. Le contexte n'était pas favorable pour une implantation de l'installation projetée sur le site du Tonkin. ■

MODALIS
INNOVATES · DEVELOPS · EVOLVES

DÉCARBONER LA SUPPLY-CHAIN GRÂCE AU REPORT MODAL

CONTACTEZ-NOUS !

SCAN ME

sales@modalis.com
www.modalis.com
+33 6 42 60 26 25

LE LEADER DE LA LOCATION

EQUIPEMENT INTERMODAL POUR LE TRANSPORT ET LE STOCKAGE

DRY BULK OPEN TOP
"BUTTERFLY"

REEFER SWAP BODY

CHASSIS

ISO TUBE

SWAP BODY
CRYOTANK

TAUTLINER SWAP
BODY

TANK SWAP BODY

DRY BOX

SILO TANK

DRY BULK

WAGON

T3000 neo

ISO CRYOTANK