

# La Slovénie joue un rôle-clé dans l'essor du transport combiné dans les Balkans

L'UIRR a une fois de plus dû le reconnaître, au cours de son congrès annuel, organisé cette année à Portoroz en Slovénie: si les sociétés-membres ont bel et bien connu une croissance, de 11% dans le trafic national et de 8% dans l'international (le produit intérieur brut de l'UE a augmenté de 2,6% en 2007), le potentiel réel du transport combiné reste bien plus important.

Alain Leglay

**M**ais la qualité insuffisante fournie par les entreprises ferroviaires tractionnaires - une vieille antienne, hélas - et la saturation croissante des terminaux constituent des freins à l'acquisition de nouveaux trafics. C'est ainsi que le secteur des fruits et légumes par exemple - qui génère pourtant une part non négligeable des transports à longue distance sud-nord - n'est toujours pas client du transport combiné.

Les mois écoulés ont toutefois apporté des éléments de satisfaction: ainsi, le projet de réseau ferroviaire européen à priorité fret avancé par Jacques Barrot pourrait répondre partiellement au manque d'infrastructures, "pour autant que son financement soit assuré", fit finement remarquer Eugenio Muzio, président du conseil d'administration de l'UIRR. L'organisation attend aussi beaucoup de l'internalisation des coûts externes du transport, car elle estime que les mesures envisagées créeront des conditions-cadres plus justes envers les modes nettement moins polluants, comme le rail.

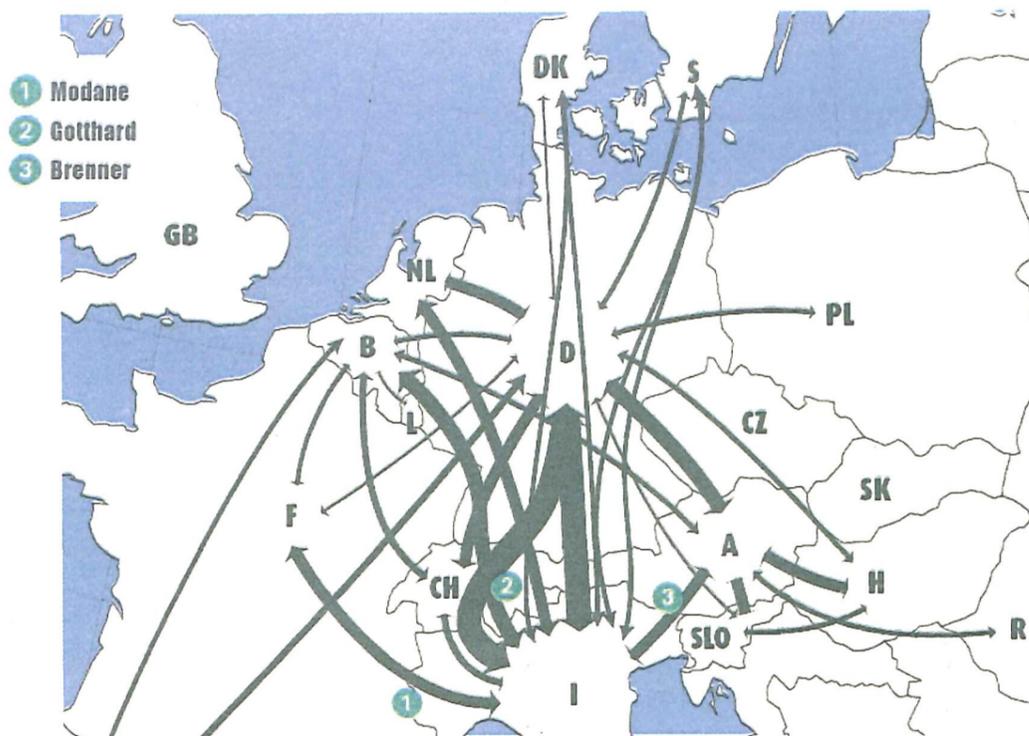
Enfin, "la libéralisation du transport ferroviaire de fret s'intensifie par étapes, et elle devrait permettre in fine de disposer d'une offre adaptée aux exigences du marché. Une dynamique stimulante s'est instaurée, amenant de

nouveaux opérateurs à encourager la conversion modale du transport routier au transport combiné. Cet intérêt pour le transport combiné va croissant, aussi dans l'Est européen, tant pour le trafic continental que pour celui de containers", écrit Eugenio Muzio dans le rapport annuel.

Les sociétés membres de l'UIRR ont globalement assuré le transport de près de six millions de TEU en 2007 (+9%), soit près de trois millions d'envois (+9%). Ce trafic se répartit en 3,8 mio. de TEU en trafic international et un peu plus de deux millions de TEU en trafic national. Le transport accompagné a perdu 7% en international (du fait de l'agrandissement de l'Union européenne), mais gagné 28% en national (grâce aux efforts de la société autrichienne Ökombi), ce qui laisse une augmentation globale de 21% pour ce type de transport cependant fort décrié (notamment par Hupac), ne serait-ce que parce qu'il permet moins d'économies d'énergie et de réduction des émissions de CO2 que le transport non-accompagné.

Quant aux principaux flux de trafic de transport combiné, la carte des flux est plus parlante qu'un long discours. On notera toutefois que l'axe nord/sud ne connaît plus de forte croissance étant donné le taux de saturation déjà atteint, mais que par contre, les flux

## 2/3 du trafic de TC est transalpin



vers l'Est de l'Europe vont certainement encore grandir.

### ADRIA KOMBI

Le thème du congrès de l'UIRR à Portoroz était précisément les développements vers l'est. La société slovène Adria Kombi (Yukombi avant 1989) joue un rôle-clé dans ce contexte. La route roulante entre Maribor et Wels reste son produit-phare, mais elle s'emploie aussi à développer le trans-

port combiné non-accompagné. Ainsi, en collaboration avec les chemins de fer slovènes, Adria Kombi a lancé le réseau national "Komar", basé sur la distribution locale de containers de et vers le port de Koper.

Depuis 1998, Adria Kombi assure la promotion du projet "Gateway Slovenia" et le nombre de liaisons augmente continuellement: des navettes relient déjà Ljubljana à Munich, Budapest, Vêrone, Belgrade, Istanbul et, dans un prochain avenir, Bratislava, Bucarest et la Grèce; elles sont exploitées en commun avec Kombiverkehr, Hungaria Intermodal, Cemmat et Europe Intermodal, une nouvelle société créée en octobre 2007 à Istanbul par Adria Kombi et Kombiverkehr (chacun ayant 50% des parts) afin d'arriver à une desserte correcte du vaste marché turc. Le résultat en est le lancement du Bosphorus-Europe-Express en coopération entre Adria Kombi, Kombiverkehr et Europe Intermodal, via les hubs de Ljubljana et Munich-Riem. Depuis Munich, de nombreuses connexions sont possibles de et vers l'Italie, l'Allemagne (non seulement la Ruhr, mais aussi les ports de la Baltique, et donc au-delà la Scandinavie) et le Benelux.

Depuis Ljubljana, on peut facilement desservir non seulement la Slovénie mais aussi la Hongrie, l'Autriche et le Nord de l'Italie. On arrive ainsi à un temps de transit de cinq à sept jours. Europe Intermodal a aussi pour objectif d'organiser des services vers le Moyen-Orient et les pays de l'ancienne CEI.

### MARCO POLO II

L'UIRR est impliquée dans deux nouveaux projets qui s'inscrivent dans le cadre du programme Marco Polo 2.

Le premier, Rolling Motorways Network Through Eastern Europe, concerne l'extension du service exist-

tant entre Szeged (Hongrie) et Wels (Autriche). Les sociétés Hungarokombi et Ökombi créeront en l'espace de trois ans une chaîne de route roulante entre Bucarest (Roumanie) et Regensburg (Allemagne). En plus des avantages environnementaux, ce réseau permettra un gain de temps considérable pour les camions assurant des transports de longue distance. En effet, après avoir roulé plusieurs heures, le chauffeur routier pourra se reposer dans le wagon-couchettes intégré au train de route roulante, et dans le même temps, la marchandise se rapprochera de sa destination finale. Les partenaires ont l'intention de développer un système de "tracking and tracing" permettant de localiser en temps réel les camions transportés par les routes roulantes, et de développer un système de réservations en ligne. Le projet prévoit de transférer plus d'un milliard de tonnes-kilomètres de la route vers le rail.

Le deuxième projet, South East European Intermodal Services (SEEIS), concerne Adria Kombi (coordonnateur opérationnel), Cemmat (Italie), Kom-



Adria Kombi a fait de Ljubljana la plaque tournante de ses trafics en transport combiné.

biverkehr (Allemagne) et Rocombi (Roumanie). Il s'agit d'introduire cinq nouveaux trains de combiné de la Slovénie vers des pays du Sud-Est européen: Bulgarie, Grèce, Roumanie, Serbie et Turquie. Les nouvelles offres seront intégrées au réseau de transport combiné existant issu du projet antérieur SINGER entre la Slovénie et Munich, Budapest et Vêrone. SEEIS veut transférer plus de 504 mio. de t.km de la route au rail.

[www.uirr.com](http://www.uirr.com)

## PORT ANNUALS 2007-2008



DeLloyd

Vleminckstraat 18 - 2000 Antwerpen

Tel. +32 (0)3 234 05 50 - Fax +32 (0)3 234 08 50

e-mail: [abo@lloyd.be](mailto:abo@lloyd.be) - url: [www.delloyd.be](http://www.delloyd.be)

### Includes:

- official services, institutions and associations
- alphabetical register of the companies
- index of persons
- index of the companies according to line of business

### PORT OF ANTWERP

- Pages: 736
- Price: € 119

(VAT included, post & packaging excluded)

### PORT OF ZEEBRUGGE AND OSTEND

- Pages: 240
- Price: € 74

(VAT included, post & packaging excluded)

### PORT OF GHENT

- Pages: 264
- Price: € 69

(VAT included, post & packaging excluded)