

## EDITORIAL



## Maintenant ou jamais

Alain Leglay

Devant l'augmentation du prix du gazole, on pourrait se dire que si les transporteurs routiers ne se tournent pas maintenant vers le transport combiné rail-route, que ce soit pour les longues distances ou même les courtes, ils ne le feront jamais. Depuis deux, trois mois, les opérateurs du TC enregistrent plus de demandes qu'en une année "normale". La demande est donc là, incontestablement.

Pourront-ils y répondre positivement? Oui, si les terminaux ont suffisamment de capacité. Or, certains terminaux allemands et italiens sont déjà plus que saturés. Oui, si les tractionnaires font leur boulot convenablement et ne se mettent pas en grève sans prévenir. Oui, si l'on investit à temps dans les terminaux, les contournements, les tunnels sous les Alpes, etc. L'étude DIOMIS a établi un catalogue des goulots dans lesquels il faudra investir massivement. La Commission a établi sa liste de projets plus prioritaires les uns que les autres.

Mais voilà: primo le nerf de la guerre fait défaut partout, secundo NIMBY est présent partout. "Pas dans notre vallée", dit-on dans une vallée alpine italienne. "Pas dans mon jardin", au nord-est de Lyon. Alors, on se rabat, à juste titre d'ailleurs, sur les meilleures pratiques: des trains plus longs, plus lourds, des terminaux ouverts plus longtemps, bref l'utilisation optimale et maximale de ce qu'on a... car on se doute qu'il faudra du temps avant d'avoir ce qu'on n'a pas.

Les opérateurs du TC doivent aussi se dire que les grands armements sont de plus en plus enclins à se passer de leurs services et appliquent le principe "ce que je fais moi-même, je le fais mieux". De plus, le TC risque de connaître le même développement que le fret ferroviaire traditionnel: le wagon isolé risque de disparaître au profit des trains complets. Seuls les opérateurs neutres de l'UIRR peuvent apporter des trafics de petits et moyennes entreprises de transport routier au transport combiné.

Et pour terminer, les tractionnaires n'ont qu'à bien se tenir: ils seront les suivants.

A tous, opérateurs du TC et tractionnaires, de montrer, s'ils veulent survivre, qu'ils sont les meilleurs. 365 jours par an.

aleglay@lloyd.be

# Optimiser les infrastructures et le parc roulant existants

L'Europe veut revitaliser et développer le rail. Mais selon Enrico Grillo Pasquarelli (DG TREN), il ne peut être question de construire des centaines de kilomètres de nouvelles voies: il faudra d'abord mieux utiliser ce qu'on a.

Alain Leglay

**L**a revitalisation et le développement du transport ferroviaire en Europe est une réponse non seulement à une exigence en matière de prestations de transport, mais doit aussi permettre d'arriver à une utilisation plus intensive des modes de transport plus propres, plus sûrs et plus durables. Développer le fret ferroviaire est un des moyens pour atteindre ces deux objectifs.

Dans un rapport d'octobre dernier sur la situation du marché ferroviaire, la Commission note une tendance légèrement positive ces dernières années, surtout dans les pays qui se sont ouverts à la concurrence. Mais le rapport note aussi qu'il y a toujours des problèmes au sujet de la qualité de service, de la situation financière des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure, et de l'interopérabilité technique et opérationnelle.

À propos des problèmes de capacité dont souffre et surtout souffrira de plus en plus le transport ferroviaire en Europe, Enrico Grillo Pasquarelli a été très clair: "Cette capacité déficiente est due partiellement à des sous-investissements dans de nouvelles infrastructures. Mais soyons réalistes et francs: on n'a pas besoin de centaines de kilomètres de nouvelles voies, mais plutôt d'un effort commun de tous les Etats membres pour optimiser les infrastructures et le parc roulant existants."

La DG TREN est bien décidée à entreprendre des actions éventuellement ciblées sur certains Etats membres afin de les pousser à appliquer les trois paquets ferroviaires. Elle vient aussi de publier les lignes de conduite sur les aides d'Etat pour les entreprises ferroviaires, qui confirment l'approche positive que la Commission a toujours eue vis-à-vis du transport combiné. Enrico Grillo Pasquarelli a aussi annoncé la publication prochaine d'un rapport sur la qualité et les performances des services de fret.

Mais il estime aussi qu'il faut des actions spécifiques pour améliorer à long terme la qualité de l'infrastructure ferroviaire et qu'il faut de nouvelles

démarches pour intégrer le système de transport européen avec ceux de ses proches voisins, notamment les Balkans. A cette fin, il estime qu'il faut renforcer la gestion des performances du système ferroviaire, créer des incitants à long terme pour une entretien et un renouvellement efficaces des infrastructures ferroviaires, développer un réseau ferré orienté fret en Europe, travailler à l'établissement d'une communauté de transport dans le Sud-Est de l'Europe afin de revitaliser le transport ferroviaire dans la région et préparer ces pays à leur accession à l'Union européenne, et enfin revoir la directive eurovignette (ce qui se fera incessamment, a d'ailleurs déclaré le nouveau commissaire au Transport Tajani).

## COULOIRS STRATÉGIQUES

Le réseau ferroviaire orienté vers le fret concerne bien entendu l'ensemble du transport ferroviaire, donc y compris le transport combiné rail-route. Dans sa communication d'octobre 2007, la Commission reconnaît que développer un réseau ferroviaire donnant la priorité au fret ne peut être qu'un processus graduel et que les mesures doivent d'abord viser un certain nombre de couloirs internationaux stratégiques. Ces couloirs devraient être des exemples de meilleures pratiques et devraient servir de base pour l'évolution vers un réseau fret européen fort.

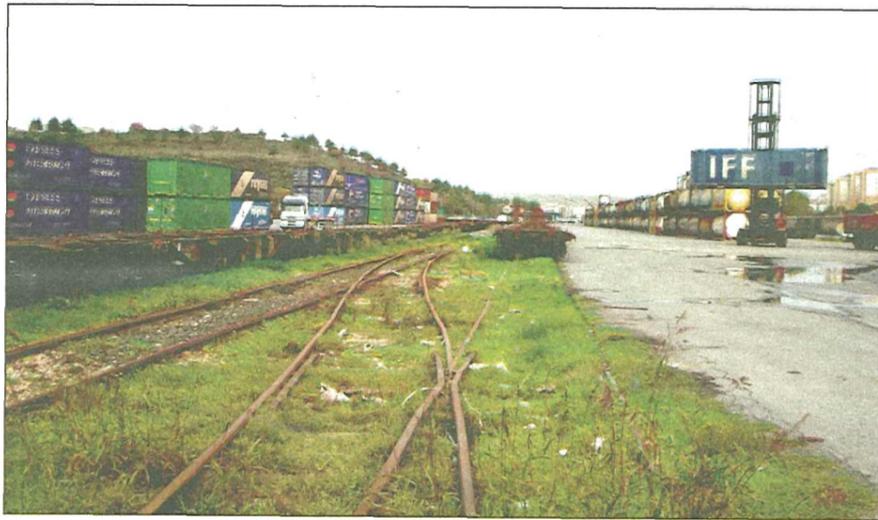
La Commission travaille à des propositions concrètes et elle a consulté pour ce faire un groupe stratégique d'experts des Etats-membres, des responsables d'infrastructures et des utilisateurs. La Commission estime qu'elle sera en mesure de présenter

en octobre prochain une série de mesures spécifiques. Elles pourront renforcer la législation actuelle mais aussi proposer de nouvelles mesures législatives.

Pasquarelli a levé un coin du voile pour les participants au congrès de l'UIRR à Portoroz. "Pour améliorer la qualité et développer la qualité du transport ferroviaire de marchandises, nous devons faire en sorte qu'il y ait une concurrence honnête au niveau européen, et les opérateurs de fret doivent pouvoir avoir accès à des sillons nationaux et internationaux adéquats, bons et fiables. De manière

## SITUATION DIFFICILE DANS LES BALKANS

A propos des Balkans, Enrico Pasquarelli a bien dû reconnaître que la situation est très difficile car les chemins de fer de ces pays ont un énorme problème au niveau de l'entretien de l'infrastructure, mais aussi du matériel. Néanmoins, et après une chute vertigineuse lors de l'effondrement du bloc de l'Est, on note une forte hausse de la demande, au point même qu'on pourrait arriver à une saturation sur le Corridor X (Salzbourg-Thes-



Beaucoup de travaux en perspective dans les terminaux et les réseaux d'Europe de l'Est.

générale, nous voulons qu'il y ait une coopération accrue entre les gestionnaires des réseaux, tant au moment de l'organisation des horaires qu'au moment de la gestion réelle du trafic; nous voulons que tout le monde soit d'accord sur les mêmes règles de priorité qui doivent être données au fret ferroviaire sur ces corridors; et nous voulons introduire un accès non-discriminatoire pour les services auxiliaires comme les gares de triage et les terminaux. Il n'est toutefois pas question pour la Commission de créer un gestionnaire européen de l'infrastructure ou un régulateur européen, mais il doit être clair qu'un réseau orienté fret ne sera pas construit en mettant les unes à côté des autres des initiatives nationales individuelles."

Le représentant de la Commission européenne n'a évidemment pas manqué d'évoquer le travail fourni par Karel Vinck en tant que coordinateur des six couloirs fret ERTMS.

salonique) dans quelques années.

Les investissements dans l'infrastructure et le matériel ne seront pas suffisants et l'on ne parviendra pas non plus à attirer suffisamment d'argent tant que le passage des frontières sera aussi long et aussi peu fiable. Le transport routier y est aussi soumis à une concurrence féroce, avec comme résultats des accidents très nombreux et de mauvaises conditions pour les chauffeurs.

L'objectif de la Commission est d'abord d'intégrer les marchés des transports des Balkans de l'Ouest entre eux, puis avec ceux de l'Union européenne. Un protocole pour une zone ferroviaire commune dans le Sud-Est de l'Europe a d'ailleurs été signé en décembre 2007.

www.ec.europa.eu  
www.ertms.com



FOR YOUR MULTIMODAL SOLUTIONS



www.interferryboats.be

www.hs-containerline.com

• The IFB Group is one of the European leaders for multimodal transport (>950.000 TEU/year), offering rail and barge forwarding services as well as transshipment terminal handlings (>500.000 units/year).

• As freight forwarder we also offer rail logistics services for general cargo. Bulk and Steel are organised by our sister company Xpedys.

• We offer you a complete range of services, from a competitive commercial offering to a proactive follow-up of your goods.

# ICF plaide pour une meilleure utilisation des moyens disponibles

Si les sociétés-membres de l'UIRR dans leur ensemble ont noté une hausse de 10% de leurs envois en 2007, l'opérateur européen Intercontainer-Interfrigo a par contre enregistré l'année dernière un recul de 3,3% de son trafic. Il a réalisé un volume total de 415.800 TEU.

Alain Leglay

**S**elon ICF, le recul est principalement dû aux problèmes informatiques qui se sont produits au cours de l'année dans les ports de Rotterdam et de Hambourg. Il ne fait toutefois pas de doute que le fait qu'ICF ait lancé un appel d'offres pour la traction de ses trains (au lieu de les confier comme de coutume à l'opérateur local) n'a pas fait que des heureux et a entraîné certaines réactions peu commerciales. La page est heureusement tournée.

Tout comme l'UIRR, ICF tourne résolument ses regards vers l'Est et le Sud-Est de l'Europe, là où existent de forts potentiels de croissance. C'est ainsi que l'an dernier, des nouveaux services et/ou des augmentations de fréquences ont

été introduits. Les trains complets entre Sopron et Istanbul sont passés à six par semaine dans le sens ouest-est et à quatre dans l'autre sens. La liaison Mannheim-Sopron est passée de une à deux rotations par semaine,

Wanne-Sopron de deux à trois, Koper-Budapest de cinq à six et Rekingen/Frenkendorf-Bremenhaven de trois à quatre par semaine.

Il est par ailleurs à noter que le service entre Anvers et Wolfurt (Autriche) s'est lui aussi bien développé, puisque d'un train par semaine en janvier 2007, on est arrivé à trois à l'heure actuelle.

Depuis le 7 avril dernier, Intercontainer et TFG Transfracht coopèrent sur les liaisons entre les ports allemands et la Hongrie en faisant un meilleur usage



Sopron est le tremplin d'ICF vers les Balkans et la Turquie.

de la capacité disponible. Ainsi, Intercontainer utilise le système Albatros Express de Transfracht entre les ports allemands de Bremerhaven et Hambourg jusqu'à Nuremberg. Là, les containers sont rechargés sur les trains complets d'ICF (avec ceux de Transfracht) en direction de Sopron et plus loin

vers la Hongrie, les Balkans et la Turquie.

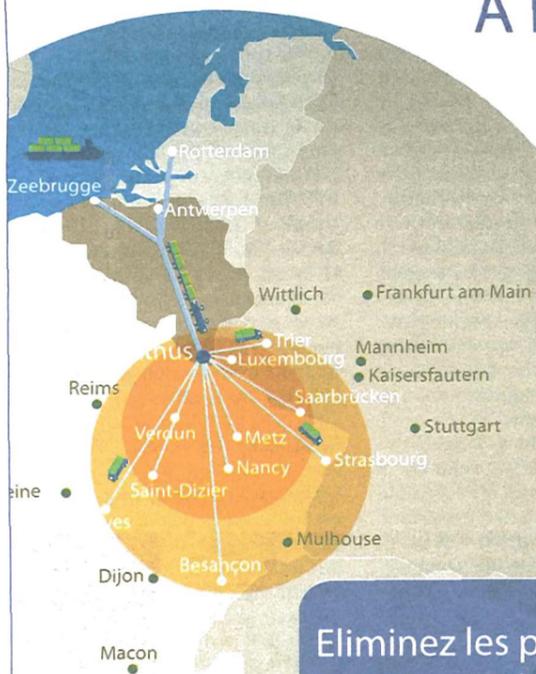
D'autres développements sont encore prévus cette année, étant donné que la demande commence à exploser du fait de la cherté du gazole. Il importera dès lors, comme l'a très justement souligné Franz Böni, le directeur général d'ICF,

d'utiliser au mieux les ressources disponibles, sur les voies, dans les terminaux, dans les ports et les wagons. L'étude DIOMIS menée par Eric Peetermans et Eugenio Muzio de l'UIRR ne disent pas autre chose...

www.icfonline.com

ICF EN 2007		
	2007	2006
CA (en mio. d'EUR)	140	143
Bénéfice net	2,9	2,9
Trafic en mio. de TEU/km	497	512
Trafic en TEU	415.800	429.800
Distance moyenne en km	1.194	1.192
Flotte au 31.12.07	2.306	2.397

## A la recherche de la solution fiable et rentable pour le transport de vos containers ?



Éliminez les problèmes de :

- Temps de conduite
- Embouteillage
- Hausse des coûts

Choisissez la solution intermodale via Athus



Rue du terminal, 13 - 6791 Athus (Belgique)  
Tél. : +32 63 38 00 20 - Fax : +32 63 37 01 92  
E-mail : info@tca.be - www.tca.be

Terminal Container Athus, la porte maritime de la région Saar-Lor-Lux

# 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 antenne, 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.

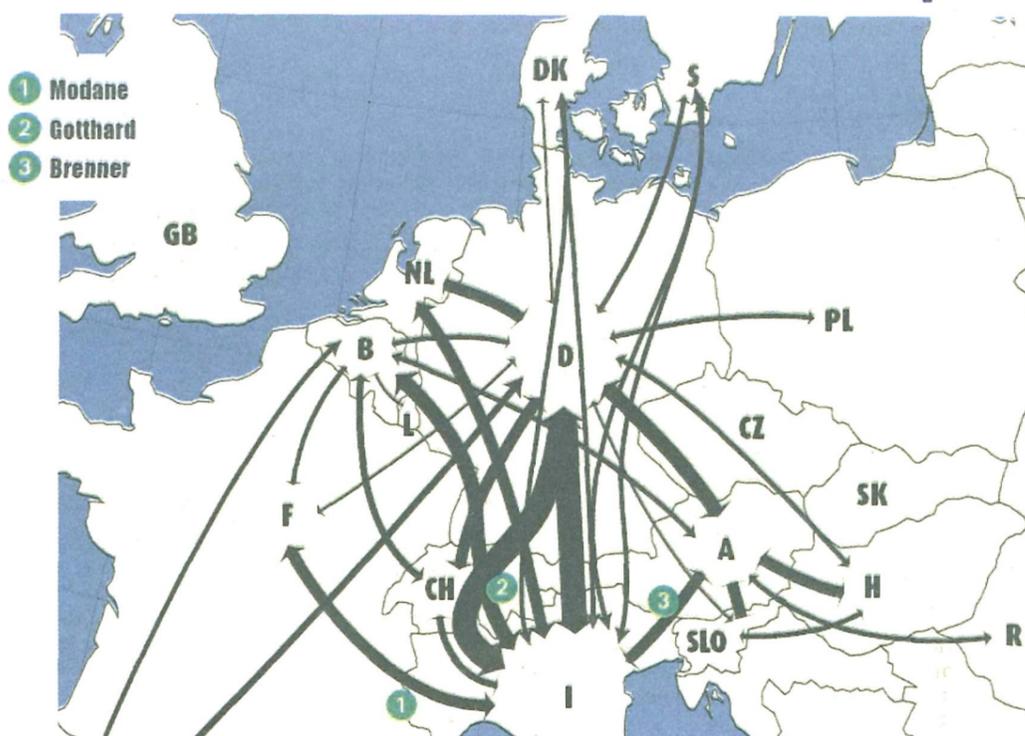
Enfin, "la libéralisation du transport ferroviaire de fret s'intensifie par étapes, et elle devrait permettre in fine de disposer d'une offre adaptée aux exigences du marché. Une dynamique stimulante s'est instaurée, amenant de

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, Vérone, Belgrade, Istanbul et, dans un prochain avenir, Bratislava, Bucarest et la Grèce; elles sont exploitées en commun avec Kombiverkehr, Hungaria Intermodal, Cemate 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 considérables 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 (SEIS), concerne Adria Kombi (coordonnateur opérationnel), Cemate (Italie), Kom-

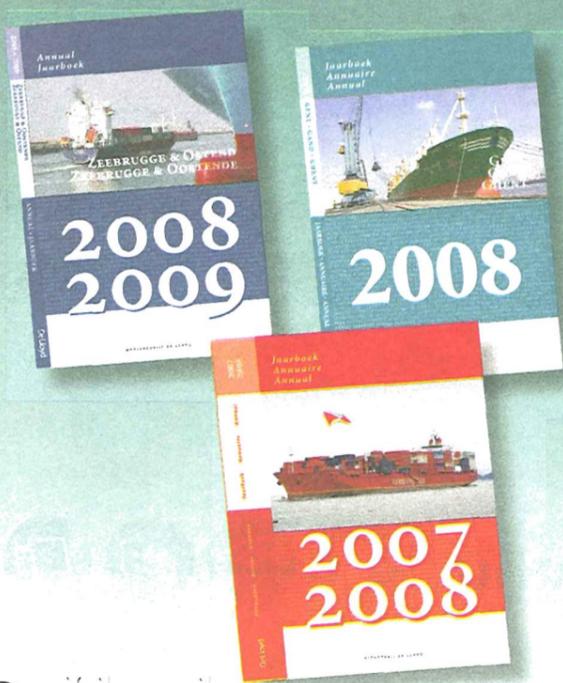


Adria Kombi a fait de Ljubljana la plaque tournante de ses trafics en transport combiné.

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 Vérone. SEIS 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



### 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)

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)

# Les acteurs intermodaux européens développent leur offre

Le paysage intermodal reste complexe et est en constante évolution. Les six acteurs intermodaux actifs en Belgique adaptent eux aussi de façon continue leur offre aux évolutions de la demande et aux possibilités qu'offre le marché.

Pieterjan Van Wyngene

**D**resser une liste exhaustive des développements intermodaux en Europe est une mission quasiment impossible. Nous nous sommes donc limité à une analyse de six acteurs intermodaux actifs en Belgique.

## NAVILAND CARGO

Un acteur intermodal qui a à diverses reprises fait la une de la presse spécialisée ces derniers mois est Naviland Cargo, qui opère tant au Benelux qu'en France. Cette filiale de la SNCF, qui coopère avec IFB, vient de lancer une navette entre Anvers et Bordeaux à raison d'un départ toutes les trois semaines. Il s'agit d'une expansion du service Anvers-Hendaye qui est proposé en coopération avec Hupac.

Fin avril, l'opérateur français a en outre lancé une cinquième navette entre Anvers et Lyon. "Nous voulons de cette manière absorber la croissance des volumes résultant de la réorientation de certains trafics de Fos vers Anvers (suite aux grèves dans les ports français, ndr)", explique Guy Devolder, le business development manager de Naviland Cargo Benelux. En raison des grèves incessantes, l'opérateur veut aligner deux navettes additionnelles sur la liaison Anvers-Strasbourg (quatre navettes par semaine, en coopération avec IFB).

## NOVATRANS

Novatrans est actif en France, en Italie, en Belgique et en Allemagne et au Royaume-Uni. Dans l'Hexagone, l'opérateur de transport combiné français a récemment doublé la fréquence de la liaison Dourges-Avignon-Marseille à cinq trains par semaine dans les deux sens. Le trafic entre Paris et Perpignan a en outre été repris, également à raison de cinq trains par semaine.

Novatrans a en outre étendu son offre par un volet français de la liaison entre le terminal ferroviaire de Muizen et le terminal de Miramas sur la plateforme logistique Clésud. Ce service est assuré en coopération avec TRW (volet belge) à raison de cinq trains par semaine dans les deux sens, ce qui est également le cas sur la liaison Dourges-Valenton-Sète-Perpignan.

A l'international, Novatrans et la SNCF assurent une liaison aller-retour entre Paris et Vercelli dans le nord de l'Italie. Fréquence: cinq départs par semaine. Et Novatrans n'entend pas en rester là. "Nous envisageons une reprise des trafics Moerdijk-Granollers-Tarragone, Bâle-Perpignan et Anvers-Perpignan d'ici la fin de l'année", indique-t-on chez l'opérateur français. "Ces liaisons ont été interrompues en raison de problèmes de qualité." Ce problème devrait bientôt être résolu.

Novatrans va également lancer les services Dourges-Daventry, Paris-Ludwigshafen et Lyon-Ludwigshafen d'ici la fin de l'année. Des négociations ont

en outre été entamées pour l'achat de slots auprès du gestionnaire de l'infrastructure française RFF.

## TRW

Novatrans coopère donc avec TRW sur l'axe Belgique-France et fait également appel à l'opérateur belge de transport combiné sur l'axe Belgique-Espagne. C'est entre autres le cas pour les deux nouvelles liaisons lancées début avril par TRW sur l'Espagne: d'une part entre Anvers et Barcelone et d'autre part entre Anvers et Tarragone (chaque fois quatre trains par semaine dans les deux sens). Le train entre Anvers Zomerweg et Barcelone Morrot est dans ce contexte venu remplacer le service sur Granollers. Deux services ont dans un même temps été lancés à partir de Zeebrugge en coopération avec l'opérateur italien Cemat: cinq fois par semaine sur Milan-Segrate et quatre fois par semaine sur Novara.

### TRAFIC 2007

Naviland Cargo: 266.100 TEU  
Novatrans: 615.162 TEU  
TRW: 193.347 UTI  
IFB: 720.000 TEU  
Hupac: 669.213 UTI  
Ambrogio: 149.500 TEU

"Le T-Rex Shuttle sur l'Europe de l'Est a en outre été étendu à trois round trips par semaine", explique-t-on chez TRW. Depuis ce mois, trois trains sont par ailleurs alignés entre Anvers et Le Boulou (dans les deux sens), TRW transportant des containers-citerne et des caisses mobiles sur ce service.

Le directeur Jean-Luc Mèlard avait déjà indiqué que TRW mise sur un mélange plus équilibré de containers continentaux et maritimes cette année, dans le cadre de la coopération avec Inter Ferry Boats (IFB). Geert Pauwels, directeur du partenaire IFB, confirme cette volonté. Le transport de containers maritimes a été une activité quasi négligeable cette année. A terme, nous misons sur 20 à 25% de containers maritimes.

## IFB

Lorsqu'on parle du transport intermodal en Belgique il est impossible de ne pas mentionner IFB. L'opérateur belge propose ainsi au départ d'Anvers des liaisons vers Rotterdam (10 allers-retours/semaine) et Duisbourg (5 a-r, en collaboration avec Duisport Agency).

A cela ajoute encore une navette ferroviaire entre Anvers et Mâcon (1 a-r) et le service déjà mentionné depuis Anvers et Zeebrugge vers Strasbourg (le « Alsace Flanders Express », en coopération avec Naviland Cargo). Dans l'Hexagone, IFB se focalise surtout sur le Nord. Afin d'atteindre le marché du sud de la France, IFB fait appel à TRW.

Un des services les plus récents depuis Anvers et Zeebrugge est l'« Ottmarsheim Flanders Express », qui a été lancé début avril ensemble avec CTS en direction du port d'Ottmarsheim. Le « North Sea Bridge » aligne de son côté cinq trains par semaine vers les terminaux D3T et D.I.T. (Rheinhausen) à Duisbourg, alors que le « Duisbourg

Shuttle » aligne également cinq trains par semaine entre Anvers Main Hub et les terminaux à Duisbourg.

## HUPAC

L'opérateur suisse Hupac a également récemment développé son réseau. Ainsi, il y a la nouvelle navette entre la Pologne (Slawkow) et la Russie (Moscou) qui relie l'Est (la Russie) à l'Ouest (le Benelux, l'Allemagne et l'Italie). Ce service, pour lequel Hupac coopère avec Russkaya Troyka, propose un train par semaine par sens.

Il y a quelques semaines, l'opérateur de transport combiné a encore lancé la liaison Anvers-Bordeaux. Ce service est - comme annoncé - proposé en coopération avec Naviland Cargo. Les autres partenaires pour l'offre de services intermodale de Hupac sont les opérateurs allemands Kombiverkehr et Cemat.

Les objectifs de Hupac, dont Bertschi est tant actionnaire que client, sont ambitieux. « Cette année, nous misons sur une hausse du volume de 10% qui doit essentiellement découler de la consolidation de notre réseau existant », déclare Peter Howald, le directeur des services intermodaux de Hupac. Un problème qui selon lui freine la croissance est le manque de terminaux. « Ce problème se manifeste par exemple dans la région Anvers-Rotterdam, le bassin de la Ruhr et le nord de l'Italie », précise Howald.

## AMBROGIO

Ambrogio est actif en Italie, en Espagne, en France, en Allemagne, en Grande-Bretagne et dans le Benelux. L'opérateur intermodal italien dispose dans son propre pays de deux terminaux tout près de la frontière avec la France, notamment à Gallarate (70.000 m<sup>2</sup>, trois voies) et Candiolo (100.000 m<sup>2</sup>, sept voies).

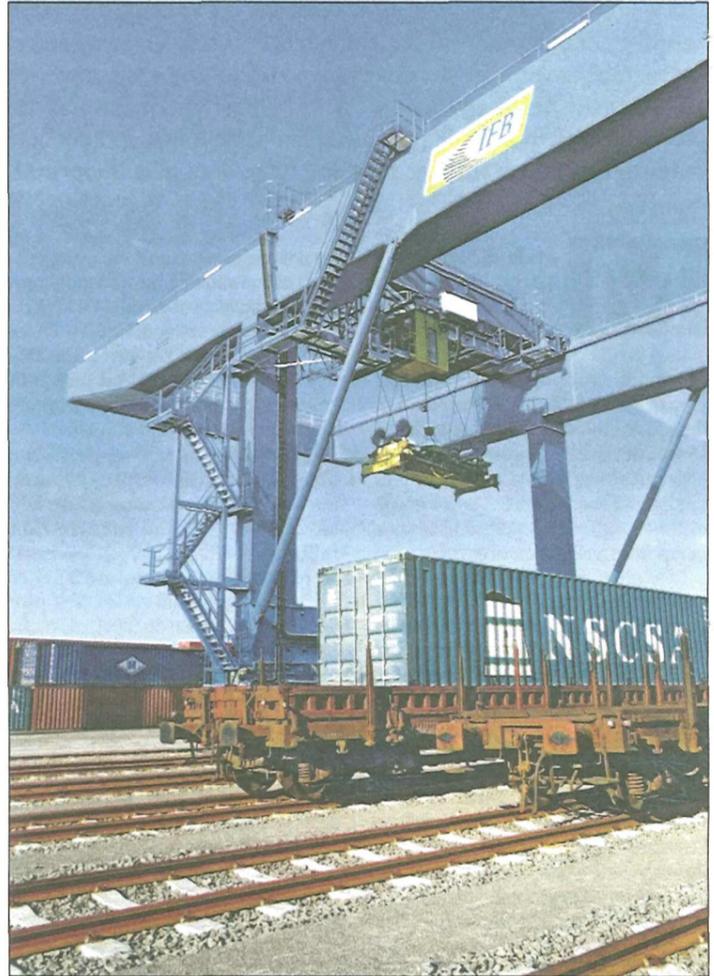
En Allemagne et en France, Ambrogio est également présent avec deux terminaux, c-à-d à Neuss (100.000 m<sup>2</sup>, trois voies) et Karlsruhe (terminal DB), et au Boulou (90.000 m<sup>2</sup>, quatre voies) et Mouguerre (20.000 m<sup>2</sup>, deux voies). En Belgique, Ambrogio est depuis des années déjà implanté à Muizen (35.000 m<sup>2</sup>, deux voies). En Espagne finalement, Ambrogio dispose d'un centre de distribution et d'entreposage à Barcelone.

Le point de gravité des activités se situe toutefois en Italie, explique le commercial manager d'Ambrogio Christoph Rogiers. Le prestataire de services intermodaux, qui entre-temps existe depuis plus de 50 ans déjà, propose au départ de l'Italie des services quotidiens vers le Benelux, la France, la Grande-Bretagne, l'Irlande, l'Allemagne, l'Espagne et le Portugal, et ce dans les deux sens.

Au départ de l'Espagne, Ambrogio opère en direction du Benelux, de l'Allemagne, de la Grande Bretagne, de l'Irlande et de la Pologne, et ce également dans les deux sens. Dans ce contexte, le terminal à Muizen intervient en général en tant que terminal final. Pour ses opérations, Ambrogio, qui détient une part de l'opérateur suisse BLS, peut faire appel à 1.300 caisses mobiles et 380 wagons.

« Depuis le 1er avril, 100% de notre trafic en direction de l'Italie transite via l'Allemagne, ce qui optimise la performance globale », déclare Rogiers. « Cette année, nous espérons pouvoir aligner un train de la Belgique vers le Royaume-Uni. »

www.uir.com



En France, IFB se focalise principalement sur le nord de l'Hexagone.



En coopération avec Cemat, TRW a début avril lancé deux services sur l'Italie à partir de Zeebrugge.



Hupac et Naviland Cargo ont lancé un service Anvers-Bordeaux il y a quelques semaines.



# Les terminaux belges nourrissent de nombreux projets d'extension

C'est toujours l'histoire de la poule et de l'oeuf: pour que le transport combiné décolle, il faut des trains, mais aussi des terminaux offrant suffisamment de capacité. Quasiment tous les terminaux belges ont des projets, déjà bien concrets, d'extension à relativement court terme.

Alain Leglay

**D**epuis septembre 2007, l'autorité portuaire d'Anvers est représentée par Jan Blomme auprès du conseil d'administration de Terminal Athus. C'est le résultat d'une démarche conjointe visant à mieux intégrer la vision stratégique du port scaldien et le développement de Terminal Athus.

Une première manifestation en a été la collaboration visant à déterminer la part de marché du Terminal sur son hinterland et à préciser la stratégie commerciale future de Terminal Athus. Cette étude s'est basée sur les relevés effectués par le Port d'Anvers en novembre 2007 sur les flux routiers en provenance et à destination des principaux terminaux maritimes, sur des relevés identiques réalisés à Athus et sur l'analyse du trafic routier sur l'E411.

Il en ressort une part de marché de 53% d'Athus sur son hinterland proche, à savoir le Sud de la province de Luxembourg, le Grand Duché, la région de Trèves, la Sarre, les Vosges, la Moselle, la Meurthe et Moselle, et la Meuse. En intégrant des destinations plus lointaines comme Kaiserslautern, Besançon et Mâcon, la part de marché d'Athus par rapport à Anvers est de 38%. En comparant le trafic de l'E411 en containers qui reprend des liaisons portuaires (Zeebrugge, Anvers, Rotterdam) et des liaisons continentales, la part de marché est d'un tiers.

La part de trafic du Port d'Anvers représente 72% du total du trafic d'Athus. Ce niveau élevé a été atteint grâce aux performances du système Narcon en terme de large accessibilité à l'ensemble du port, de fiabilité et de compétitivité du produit.

Dans le même temps, le trafic de Rotterdam régressait, car ce port est devenu moins actif sur l'hinterland d'Athus. En effet, de nouvelles lignes ont intégré Anvers dans leur schéma de navigation.

Par contre, Zeebrugge a fortement chuté par l'abandon par Athus du trafic ro/ro shortsea, justifié par l'absence d'une offre adaptée de B-Cargo. Pour reprendre pied sur ce trafic, qui représente un potentiel de cinq trains complets/semaine,

il conviendrait de disposer à Zeebrugge d'une offre comparable à celle de Narcon à Anvers grâce au Main Hub. Malheureusement, il faut constater qu'il n'entre pas dans les intentions d'Infrabel de créer une infrastructure comparable au Main Hub à Zeebrugge, qui permettrait de transférer au rail des trafics shortsea à moyenne distance.

Concernant la clientèle, si tous les grands armements mondiaux utilisent le Terminal d'Athus et y représentent les 2/3 du trafic, la clientèle de transitaires ne représente que 1/3 du trafic, de sorte qu'une action commerciale ciblée sur cette clientèle sera progressivement mise en œuvre.

D'importants investissements sont en tout cas programmés à relativement court terme à Athus afin de faire face à la croissance attendue des trafics. C'est ainsi que la construction d'un troisième faisceau, comprenant quatre voies de 370 m sous grue, devrait être entamée avant la fin de l'année. Il s'agit d'un investissement de 3,5 millions d'euros. Ensuite, la superficie de stockage du terminal



Le Charleroi Trimodal Logistic Center vise une cinquième liaison hebdomadaire avec Anvers.

(aller-retour), une fois par semaine à Zeebrugge (APMT), dix fois par Narcon à Anvers Main Hub, deux fois au quai 730 et deux fois au quai 913. Terminal Athus travaille aussi activement à la création de sillons dédiés vers les terminaux de la Rive gauche de l'Escaut. Il a traité en 2007 près de 80.000 containers, en augmentation de 17% par rapport à 2006.

très intéressants. Tant dans le cadre du système Narcon que du Cortax de TRW, et sans doute bientôt aussi via la voie d'eau. On sent très bien que le Nord de la France (dont Dunkerque et Calais) est par exemple facilement accessible via Charleroi. Pour ce qui est de Narcon, la fréquence actuelle est de quatre trains par semaine, et la perspective d'une cinquième rotation se précise de jour en jour.

Cela n'a rien d'étonnant pour plusieurs raisons: la demande augmente de la part des clients existants; il y a parfois des problèmes de tonnage (il y a tellement de containers pleins que le poids maximum de 1.400 tonnes est vite atteint); le service a une bonne réputation de fiabilité; de plus en plus de transporteurs routiers s'inquiètent de la hausse vertigineuse de la facture carburant et/ou se découvrent une fibre écologique... Dès lors, si le rail est efficace (=fiable) et si les wagons sont bien traités au port d'Anvers (chargés et déchargés rapidement: un wagon est muet, un camionneur peut jouer du klaxon...), le CTLC est confiant qu'une cinquième relation pourra être organisée.

Dans le cadre du système Cortax de TRW, le CTLC est relié via la plate-forme de Ronet à l'ensemble du réseau, mais a aussi réussi à lancer des trains directs: sur Novare et Pomezia (trois aller-retour semaine), sans doute bientôt aussi sur Turin. Il y a aussi des "company trains" directs vers certaines destinations, depuis tous les terminaux d'ailleurs, mais on ne les mentionne généralement pas puisqu'ils sont dédiés à un client.

Le principe appliqué par TRW est très simple: dès qu'une relation entre deux terminaux via sa plaque tournante de Ronet atteint une bonne vitesse de croisière (= si aliment suffisant), elle est transformée en train direct, ce qui ne change rien en soi pour le client, mais apporte une qualité supérieure puisqu'il ne faut plus passer par Ronet.

Concernant le terminal trimodal de Charleroi, il faut encore signaler qu'il y existe des projets très concrets d'extension du terminal (pour éventuellement y accueillir l'une ou l'autre société de transport), de pose de deux voies supplémentaires, et d'une meilleure accessibilité routière au petit ring de Charleroi pour éviter le passage à travers des zones commerciales.



Athus a traité l'année dernière près de 80.000 containers, soit 17% de plus qu'en 2006.

sera augmentée de 20.000 m<sup>2</sup> afin d'atteindre 180.000 m<sup>2</sup>. La capacité de traitement du terminal sera alors de 150.000 containers par an.

Le terminal ardennais est relié quatre fois par semaine à Rotterdam

## CHARLEROI

De son côté, le terminal de transport combiné de Charleroi, le CTLC (Charleroi Trimodal Logistic Center) connaît lui aussi des développements

## ANVERS

La situation des terminaux anversois est telle qu'ils peuvent encore accepter une dizaine de trains (Rive droite), mais la saturation approche, de sorte que d'importants projets de développement sont en route. C'est ainsi que le Main Hub (axé sur le trafic maritime) devrait être agrandi d'ici la fin de l'an prochain de 40.000 m<sup>2</sup>. Neuf straddle carriers ont été commandés pour desservir cette nouvelle zone.

De plus, comme le Zomerweg est lui aussi bien rempli, un nouveau terminal est en cours de conception au sud du Main Hub, davantage axé sur le trafic continental, à mettre en service d'ici 2010 (150.000 UTI). Hupac travaille aussi avec DP World à un terminal pouvant traiter 150.000 UTI, d'ici 2009. Et BASF étudie la construction d'un terminal d'une même capacité sur ses terrains, également pour 2009. Par contre, on se rend compte aussi que le terminal de Schijnpoort devra fermer, ce qui fera perdre une capacité de 60.000 UTI.

## MUIZEN

Le terminal malinois de Muizen est lui aussi appelé à une relance, après quelques mois difficiles du fait de l'arrêt l'an dernier des activités d'Unilog.

Dès le mois prochain, Muizen sera relié trois fois par semaine à Zeebrugge. Naviland Cargo est intéressé à créer des trains vers le Midi de la France. Et il y a de l'intérêt pour organiser à nouveau des trains vers l'Angleterre via le tunnel sous la Manche. Si le terminal est bien desservi côté rail, il y a des difficultés côté route. Mais le plan de mobilité de la ville de Malines prévoit un nouveau raccordement à l'E19 qui viendra justement à point pour faciliter l'accès au terminal rail-route.

Pour être complet, à Liège aussi, cela bouge, puisque le terminal de Bierset va être doublé.

Si la situation évolue du côté des terminaux, il faut aussi s'activer pour le deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers, pour la liaison du Liefkenshoek, et pour Zeebrugge-Gand.

www.trw.be  
www.interferryboats.be

**GetRail**  
ON THE RIGHT TRACK  
FOR ALL YOUR RAIL TRANSPORTS IN EUROPE AND C.I.S.

GetRail offers you :

- ▷ Pan-European network of own offices and reliable partners throughout Europe and C.I.S.
- ▷ A team of specialists with a complete experience in intermodal, conventional and project cargo
- ▷ Transparent, competitive and tailor-made offers
- ▷ Daily tracking & tracing reports
- ▷ Fleet of own equipment for C.I.S.
- ▷ a flexible and personal service

GetRail N.V.

Ankerui 18 - B-2000 Antwerp

Tel 0032 (0)3 203 50 30

Fax 0032 (0)3 232 52 13

Email thierry.wybou@getrail.be

Web www.getrail.be