



EUROMODAL '97

**Transport
combiné:
du principe
à l'efficacité
économique**

Le mercredi 19 mars 1997, les responsables des sociétés ferroviaires européennes, les transporteurs routiers et les opérateurs de terminaux se sont donné rendez-vous à Paris pour la quatrième édition d'Euromodal. La conférence d'ouverture et les quatre ateliers ont passé en revue les défis et les opportunités du transport combiné rail-route. Au titre de représentant de l'UIC, Eric Peetermans, chef de division Transport Combiné de B-Cargo, a notamment exposé la vision des chemins de fer dans ce domaine. Extraits.



EUROMODAL '97

Interferry: “Investir dans le transport combiné est de première importance”

Pour élargir ses activités en matière de transport combiné rail-route, Interferry a récemment inauguré les terminaux du Cirkeldyck (Anvers) et du Farman (Gand). “Le transport combiné a besoin d’être stimulé par des investissements en terminaux et en nouveaux produits ferroviaires”, souligne Wilfried Moons, directeur-adjoint.

Avec comme actionnaires actuels la SNCB, Ferry-Boats et Intercontainer/ Interfrigo, Interferry a été fondée en 1966 pour transporter par chemin de fer les conteneurs maritimes à destination et en provenance des ports d’Anvers et de Zeebrugge. Depuis, cet opérateur ferroviaire et agent belge d’ICF assure aussi le transport continental de conteneurs, de caisses mobiles et de semi-remorques. “Récemment encore, la part du transport combiné dans le port d’Anvers restait très basse. Ces dernières années, elle tournait autour de 5 à 6%. En 1996, elle représentait environ 7 à 8% du transport total de conteneurs, alors que 15% devraient être un niveau accessible. La hausse est due notamment à l’ouverture en août 1996 du terminal du Cirkeldyck,

situé sur le dock Delwaide. Ce terminal offre de meilleurs trains et est raccordé directement à la Suisse, l’Italie et l’Espagne, via l’Express Quality Net d’ICF; à Munich via le Bavaria Express; à la CEI, via le Strela; à Duisburg, Athus et Lille, via le North European Network et à Rotterdam via le Delta Express et le Port Express”, continue Wilfried Moons. “Ces investissements répondent clairement à un besoin. Depuis, le transport combiné dans la zone du dock Delwaide a d’ailleurs doublé. Le portique se rapproche d’ailleurs régulièrement de la limite des 650 conteneurs par jour. Le printemps prochain, avec la mise en service d’une deuxième grue, la capacité totale passera de 80.000 à 120.000 unités. Puisque le moment n’est pas si éloigné

Après Bruxelles en 1990, Copenhague en 1992 et Amsterdam en 1994, Euromodal s'est tenu le mercredi 19 mars 1997 à Paris, dans le cadre de la SITL (Semaine Internationale du Transport et de la Logistique). Cette conférence internationale est organisée par le Groupe Transport Combiné de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC). L'intérêt croissant des pouvoirs publics pour le transport combiné - motivé par les techniques de transport et l'environnement - était illustré par le parrainage du secrétaire d'Etat français au Transport, Anne-Marie Idrac, et du commissaire européen au Transport, Neil Kinnock.

Une croissance réaliste

Pendant la première conférence Euromodal en 1990, on prévoyait le triplement du transport combiné (TC) pour la fin du siècle. Un objectif qui, comme chacun le

sait, ne sera pas atteint. Les pronostics euphoriques de la première heure - inspirés par la situation enviable des Américains (distances très longues, peu ou pas d'interférences avec les lignes de passagers, etc) - ont dû être revus à la baisse. Aujourd'hui, les prévisions de croissance sont plus réalistes.

"En 1984, le TC prenait en charge 70 millions de tonnes et en 1994, 145 millions", explique Eric Peetermans. "Ce qui représente une croissance annuelle de 7,5%. Ce rythme plutôt lent est dû en partie aux nombreuses réorganisations que les entreprises ferroviaires effectuent actuellement. Néanmoins, le TC représente de 15 à 25% du trafic total de marchandises des entreprises ferroviaires. Pour B-Cargo, il s'agit de 22% ou 1,6 milliard de tonnes-km. B-Cargo prévoit que la croissance continuera grâce à une collaboration intensive avec les autres partenaires de la chaîne de transport, comme les opérateurs de terminaux."



où le terminal du Zomerweg atteindra sa capacité maximale (140.000 unités), on songe déjà à un nouveau terminal."

Une politique de transport globale

En matière de transport combiné, il n'est pas si évident, selon Wilfried Moons, de répondre aux demandes du marché en proposant des solutions adaptées. "D'un côté, plusieurs réseaux européens sont actuellement en pleine réorganisation et de l'autre, on assiste à l'arrivée de nouveaux opérateurs ferroviaires. Ce qui fait que différentes parties cherchent encore leur voie et que l'on manque de politique à plus long terme. Ce que réclame pourtant le client. En outre, pour garantir la percée du transport combiné, il est nécessaire de mettre en place une politique de transport globale, aux niveaux européen et national, qui rende le marché du transport plus harmonieux. Tous les modes de transport doivent être mis sur un pied d'égalité si l'on veut optimiser l'indispensable collaboration entre les chemins de fer et les autres partenaires de la chaîne de transport."

Transport combiné: du principe à l'efficacité économique

Quoi qu'il en soit, chacun est d'accord pour affirmer que le TC a bien un avenir, en raison de l'encombrement des routes européennes et de la préoccupation croissante pour l'énergie et l'environnement. Mais actuellement, la plus grande difficulté réside dans la couverture des coûts. "Le trafic ferroviaire exige d'énormes investissements en infrastructure", souligne Stig Larsson, président de l'UIC. "D'une manière ou d'une autre, le prix de la route devrait tenir compte des coûts marginaux plus élevés de ce mode de transport (plus grande nuisance pour l'environnement et coûts énergétiques plus élevés)."



EUROMODAL '97

TRW: investir dans l'avenir

TRW a été fondée en 1965 par plusieurs transporteurs routiers qui voulaient développer, avec les chemins de fer, un nouveau concept: l'utilisation complémentaire du rail et de la route. En 1996, au départ de ses huit terminaux belges, TRW a assuré, avec ses 73 collaborateurs, le transport de l'équivalent de 300.000 TEU, pour un chiffre d'affaires de 2,3 milliards de francs. Pour Luc Mikolajczak, Chief Executive, le transport combiné a un bel avenir devant lui, pourvu que certaines conditions soient respectées.

Selon Luc Mikolajczak, les avantages intrinsèques du transport combiné rail-route sont innombrables. "Le chemin de fer convient particulièrement bien au transport de grandes quantités sur de longues distances. Quant aux transports initiaux et finaux, ils profitent de la flexibilité de la route. Les réglementations autorisent aussi une plus grande capacité par unité de charge, jusqu'à 44 tonnes. Les transporteurs peuvent donc acheminer plus de marchandises avec moins de personnel et en investissant moins." En outre, le transport combiné soulage un réseau routier européen au bord de l'asphyxie et préserve mieux l'environnement. "Pour une même prestation, le chemin de fer nécessite un quart seulement de l'énergie que le transport routier consomme. Chaque jour, TRW charge 25 trains, ce qui retire de la route 150.000 camions par an", continue Luc Mikolajczak.



Un marché fragmenté

Selon Helmut Draxler, directeur-général des chemins de fer autrichiens (ÖBB), le marché doit être rationalisé. "Il y a, en effet, trop d'opérateurs. Parmi les 1.200 terminaux européens, une centaine d'entre eux gèrent pratiquement toutes les affaires, et cent des 500 routes existantes prennent en charge 80% du volume transporté. Le client s'oriente aussi vers le "one stop shopping", avec un seul interlocuteur pour tout le processus de transport."

John Padalino, de la société américaine NDX qui vient de prendre pied en Europe, estime que "le marché est très fragmenté. Chacun se lance à tort et à travers dans le TC". Aux Etats-Unis, on considère que le point minimal de break-even pour un opérateur est de 2 millions de TEU. Ce qui en dit long...

En outre, la concurrence sur le marché du transport s'est encore renforcée depuis l'ouverture des frontiè-

res en Europe. Les prix sont donc sous pression. Armand Toubol, directeur de Fret SNCF: "Le TC représente 25% de notre volume transporté mais 12% seulement de notre chiffre d'affaires."

Un service fiable

Jacques Reinquin, directeur de la logistique chez Hoechst, se définit comme un "client très intéressé mais critique". Il compte sur "une structure de coûts transparente, un traitement administratif simple, une bonne circulation des informations et surtout, un service rapide et fiable". A cet égard, selon Werner Külper de l'IURR (International Union of Rail/Road Combined Transport, l'organisation qui réunit les opérateurs de TC et de terminaux), on place beaucoup d'espoir dans les "European Freight Freeways", des couloirs rapides comme la ligne Rotterdam-Anvers- ▶

Trois avantages

Le transport combiné a un bel avenir devant lui. Pour autant que trois conditions soient respectées, comme le souligne Luc Mikolajczak. "D'abord, les clients doivent pouvoir compter en toute certitude sur une ponctualité sans faille. La fiabilité des chemins de fer devrait donc être optimisée. Ensuite, les tarifs de

transport sont globalement trop bas. Ces dernières années, les prix de la route ont baissé de 15 à 20%. Cette guerre des tarifs doit être normalisée. Des prix plus élevés permettent de financer les investissements nécessaires à la revitalisation du rail et à la recherche pour la route. Enfin, la vitesse commerciale du rail devrait augmenter. Actuellement, elle est compara-

ble à celle de la route (66 km/h). Si on pouvait la faire grimper à 80 km/h, le chemin de fer prendrait une avance décisive."

De récents investissements établissent la confiance de TRW dans l'avenir. Depuis le mois de janvier 1997, le système informatique interactif IRIS (Intermodal Rail Information System) est opérationnel et une nouvelle liaison ferroviaire vers le Portugal et l'Espagne a été inaugurée. En outre, TRW envisage l'acquisition de cent wagons multifret, un investissement de 216 millions de francs. Par ailleurs, le déménagement vers l'avant-port de Bruxelles est fixé au troisième trimestre 1998. Un projet auquel collaborent le premier arrimeur bruxellois Smet S.A., le Port de Bruxelles et la Région de Bruxelles-Capitale.



Transport combiné: du principe à l'efficacité économique

Milan. Ici, le défi est de trouver des "slots", pour que les trains de marchandises puissent s'insérer sans encombre dans le trafic passager. Dans cette optique, les pouvoirs publics devraient faire un choix clair pour donner la priorité au transport de marchandises par rapport au transport de personnes."

Extraits du rapport annuel de B-Cargo pour 1996

En matière de transport combiné, B-Cargo se concentre sur deux secteurs du marché en particulier:

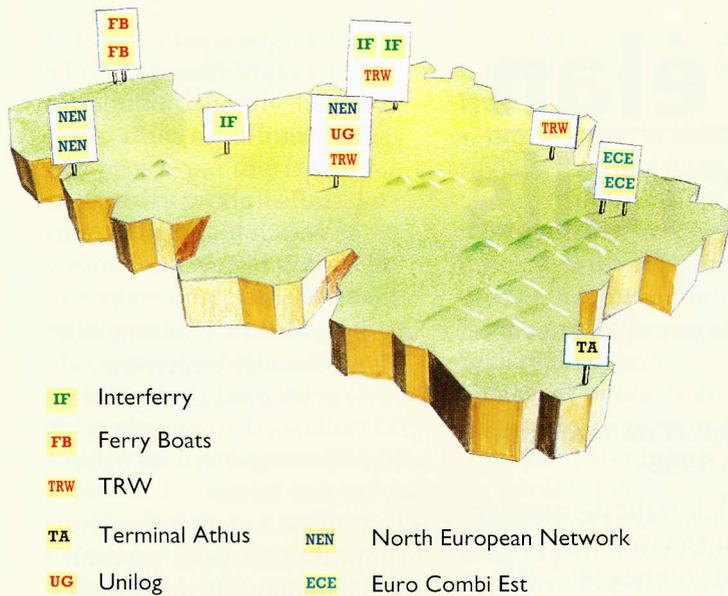
- Le transport rapide de très grandes quantités de conteneurs maritimes entre les ports eux-mêmes et entre les ports et leur hinterland. L'évolution est claire : les bateaux toujours plus grands restent à quai de moins en moins longtemps, dans un nombre limité de ports. Cette forme de transport devient donc une arme stratégique dans la compétition économique. Actuellement, trois "Railbarge" par semaine font l'aller et retour entre Anvers et Zeebrugge. Le Delta-Express et le Port-Express assurent quotidiennement trois liaisons ferroviaires entre les terminaux portuaires d'Anvers et de Rotterdam.
- Le transport sur moyennes et longues distances de conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques entre terminaux continentaux. Le dispositif actuel en "hub and spoke" de TRW (Cortax) et d'Intercontainer (ICF Quality Net) s'adapte en permanence à l'évolution du trafic. Les clients disposent d'un réseau d'exploitation

14^{ÈME} EDITION DE LA SITL A PARIS

EdiCargo en vedette au stand de B-Cargo

Du 18 au 21 mars 1997, la 14^{ème} Semaine Internationale du Transport et de la Logistique a eu lieu dans le nouveau parc des expositions de Paris-Nord Villepinte. L'équipe de la représentation parisienne de B-Cargo a accueilli sur son stand plus de 200 clients qui ont marqué un vif intérêt pour le programme Edicargo.





performant et fiable, surtout pour les liaisons avec la France, l'Espagne et l'Italie. Les installations de Muizen aussi ont été développées et ce terminal fonctionne de plus en plus comme une plaque tournante intérieure qui donne accès à tous les systèmes du transport intermodal. En 1996, Muizen a été raccordé à la shuttle Ardennes (Rotterdam-Muizen-Athus), au North European Network et au réseau CNC Rotterdam-Muizen-Lille. Récemment, le nouveau terminal Interferry du Cirkeldyck est entré en service, au sud du dock Delwaide à Anvers, ainsi que le terminal Farman à Gand. Et le terminal à conteneurs de l'Escaut, exploité par Scheldecontainer Terminal Noord, est opérationnel depuis le début de 1997.

Avec 600 exposants sur un espace total de 32.000 m² et 25.000 visiteurs professionnels, la SITL est le plus grand salon de transport et de logistique d'Europe. Cette année, la SITL a également accueilli Euromodal '97, la 4ème Conférence internationale sur le transport intermodal, qui s'est déroulée le 19 mars 1997 (voir pages précédentes).

Partenaire des ports belges

Bien sûr, B-Cargo ne pouvait pas manquer cet événement. C'est l'équipe parisienne permanente de B-Cargo qui a pris en charge le stand du palais 6 du parc des expositions de Paris-Nord Villepinte. Une équipe qui réunit, aux côtés du chef de la représentation Richard Servais, Michel Marteau (représentant de B-Cargo), Jean-Pierre Raty (collaborateur commercial), et Gilbert Gayout (coordinateur logistique). "En France, B-Cargo fournit le soutien maximal aux chargeurs français qui utilisent le réseau belge. Ce qui concerne donc surtout l'expédition pour toute l'Europe et naturellement, le trafic en liaison avec les ports belges", explique Michel Marteau. "Beaucoup d'entreprises françaises préfèrent les ports belges à cause du nombre élevé de lignes régulières et de l'efficacité du handling.

Notre représentation parisienne est donc, dans un certain sens, une "antenne maritime" belge." Les produits sidérurgiques et métallurgiques, les produits agricoles et alimentaires, les produits chimiques et les engrais constituent une partie importante des volumes transportés. Il faut encore ajouter les transports exceptionnels qui réclament une collaboration étroite et un suivi spécial.

Service compétitif

Environ 200 clients ont visité le stand de B-Cargo à la SITL. "Avec des produits comme Eurailcargo et Edicargo, B-Cargo démontre la modernité et la compétitivité de son service. B-Cargo joue un rôle de précurseur en matière d'intégration informatique en Europe. Ce qui a impressionné plus d'un visiteur", affirme Michel Marteau. "La participation de B-Cargo qui compte plusieurs agences à l'étranger, à des événements comme la SITL est essentielle pour le développement de nos activités internationales. Le contact quotidien avec nos clients étrangers nous aide aussi à suivre de près les besoins réels du marché. Pour donner le meilleur conseil et fournir plus rapidement le prix et le service demandés."

Le profil des visiteurs de la SITL

Les visiteurs de la SITL viennent de secteurs divers. Les plus importants:

• Distribution	22%
• Agro-alimentaire	20%
• Informatique	14%
• Chimie	13%
• Biens manufacturés	12%