

# Le transport combiné reprend un peu du poil de la bête

*Le transport combiné a perdu des plumes au cours de l'année catastrophique 2009, mais a néanmoins su limiter les dégâts. Ce sont surtout les grands acteurs du marché qui ont obtenu de meilleurs scores que prévu au second semestre. Cette tendance positive semble pour l'instant se poursuivre, ce qui nourrit l'espoir d'une reprise en 2010. Il n'est toutefois pas question d'euphorie.*

PIETERJAN VAN WYNGENE

La crise économique a porté un coup inouï au transport combiné au premier semestre de 2009, mais au deuxième semestre les volumes sont repartis à la hausse. Cela se reflète dans l'indice modérément positif "UIRR CT Sentiment Index" qui sonde les attentes des principaux acteurs du secteur.

Afin d'éviter une répétition du premier semestre désastreux, l'UIRR s'est rendu à la Commission européenne fin 2009. En raison d'un manque d'excédents de subvention, elle n'a pas pu libérer immédiatement des aides financières. Néanmoins, la CE n'a pas laissé le secteur les mains vides. Elle a ainsi promis d'accélérer le paiement de l'aide aux projets RTE-T. De ce fait, des dizaines de millions d'EUR, initialement budgétisés pour les prochaines années, se libéreront déjà en 2010.

## CHANGEMENT DE MENTALITÉ

Alors que le secteur pourrait selon ses propres dires bien tirer profit d'une plus grande injection de capital, de plus en plus de signes positifs se manifestent sur le terrain. De nouveaux services apparaissent sur le marché et des augmentations de fréquence ne sont plus une exception. Après une année 2009 dramatique, l'intérêt des chargeurs semble repartir à la hausse. Les acteurs du marché indiquent que la croissance se manifeste depuis fin 2009 et qu'elle semble se poursuivre définitivement cette année. D'importants acteurs comme Kombiverkehr, Hupac et Intercontainer-Interfrigo semblent bien armés pour 2010.

Selon le bureau d'information néerlandais Rail Cargo, c'est le résultat d'un changement des mentalités. «Nous remarquons un intérêt croissant des prestataires de services logistiques et chargeurs pour le transport intermodal. Cet intérêt accru n'est pas uniquement inspiré par



De nouveaux services sont lancés sur le marché et les augmentations de fréquence ne sont plus des exceptions.

des considérations de coûts, mais également par le constat que les concepts traditionnels ne fonctionnent plus», indique Rail Cargo. «De nombreux envois ne sont par exemple pas des envois de dernière minute qui ne souffrent aucun retard et pour lesquels seul le transport routier peut apporter une solution. Moyennant un planning adéquat, le transport intermodal peut dans de nombreux cas s'avérer une solution efficace et meilleure marché.»

## LÉGÈRE CROISSANCE

Kombiverkehr a transporté l'année dernière 855.553 envois ou 1,7 mio. de TEU. Cette baisse de 16% est moins dramatique que les 20% escomptés. «Le recul reste néanmoins douloureux», reconnaît le general manager Robert Breuhahn. «Nous avons heureusement réussi à limiter les dégâts grâce à un meilleur second semestre. Depuis l'automne, nous constatons une reprise notable de la demande sur certaines routes, tant nationa-

les qu'internationales. 2010 pourrait dès lors connaître une année de légère croissance, du moins si les entreprises ferroviaires accordent leurs prix et services au marché.

Selon le patron de Kombiverkehr, les opérateurs ferroviaires ont appliqué l'année dernière des tarifs raisonnables tout en améliorant leur ponctualité. «Cela est entre autres dû à une optimisation constante des processus», indique Breuhahn. Sur base de la fiabilité élevée réalisée en 2009, il compte également sur la confiance des chargeurs cette année.

Pour éviter la congestion et les goulets d'étranglement, l'opérateur intermodal de Francfort continuera à étendre son réseau. Ainsi, l'Adriatic Express, qui circulera cinq fois par semaine entre Duisbourg, Cologne, Munich et Ljubljana à partir de ce mois. En outre, Kombiverkehr attend beaucoup du transport sous température contrôlée. «Nous avons fait nos premiers pas dans cette branche il y a deux ans en transportant des produits sensibles à la température. Ces efforts portent aujourd'hui leurs fruits et se traduisent par une forte croissance des volumes», souligne Breuhahn.

## LA SUISSE

L'opérateur suisse Hupac a noté en 2009 une baisse des volumes de 13,5%, mais constate désormais une reprise de la demande. Le groupe a inauguré au début de l'année son terminal modernisé situé au quai 486 du port d'Anvers. Il participe également dans le nouveau terminal anversoïis Combinant qui lancera ses activités début mars.

Les investissements dans les infrastructures ne sont donc pas reportés malgré la crise. Hupac ne baisse pas les bras et entend poursuivre l'expansion de l'offre de services au cours des

prochains mois. En mars prochain, une nouvelle liaison entre Rotterdam et Vérone sera lancée, suivie en avril par des services entre Busto et Barcelone d'une part et entre Anvers et Vérone d'autre part. Un autre service reliant Curtici et Ploiesti en Roumanie est prévu plus tard cette année.

Le groupe suisse Intercontainer-Interfrigo a annoncé également de bonnes nouvelles. L'opérateur constate en effet une progression des volumes depuis le début de l'année et se voit même obligé d'aligner des trains supplémentaires. Le marché domestique suisse présente notamment un potentiel de croissance considérable. C'est la raison pour laquelle Intercontainer vient de mettre sur les rails une navette supplémentaire reliant Rotterdam et Bâle, l'«Erasmus Shuttle». Il

s'agit d'une extension du «Rhein Shuttle» existant. L'«Erasmus Shuttle» dessert Rotterdam RSC et la Maasvlakte et la gare Bad UBF de Bâle.

»2010 pourrait se clôturer sur une légère croissance dans le transport combiné.«

## SOPRON

En collaboration avec IFB, filiale de la SNCB, ICF lancera en outre dès ce mois une nouvelle liaison entre Anvers et Sopron en Hongrie, avec haltes à Cologne et Vienne et connexion sur d'autres antennes en Autriche.

La fréquence sera durant la phase de lancement de trois départs par semaine mais l'objectif est de la porter à un départ par jour le plus rapidement possible. Les haltes à Cologne et Vienne doivent permettre de desservir des clients en Allemagne et en Autriche et de se connecter au réseau d'ICF vers la Scandinavie.

Geert Pauwels, le patron de la division fret de la SNCB, est ravi: «Avec ICF, nous avons trouvé un partenaire fiable pour le transport intermodal. Il nous permettra de développer notre offre de services depuis le Benelux pour parvenir à un réseau européen digne de ce nom. Nous étudions actuellement comment étendre cette coopération commerciale en partenariat plus global.»

www.uirr.com

Short Sea Shipping: Long Term Vision

www.shortsea.be

SSS

09995