COMBINED TRANSPORT





EDITORIAL



Le danger des solistes

Pieterjan Van Wyngene

Ils n'ont jamais été nombreux, les opérateurs de transport intermodal. La Belgique en compte un seul, à savoir IFB, filiale de la SNCB. Dans les grands pays aussi, le marché se limite souvent à une poignée d'acteurs. La raison est évidente. Le transport combiné est relativement intensif en termes de coûts. Un nouveau-venu doit être ferme en selle pour tenir le coup face à la concurrence. Surtout par temps de crise économique, où même les grands doivent mettre toutes voiles dehors.

Il n'y a cependant pas de raisons de paniquer. Contrairement aux opérateurs de traction, la plupart des transporteurs intermodaux ont réussi à limiter la casse l'année dernière. En outre, la prise de conscience écologique des chargeurs joue en faveur du rail, et par extension du transport combiné. Et la demande de services intermodaux s'inscrit elle aussi en hausse, il est vrai très prudente.

Mais ces lueurs d'espoir sont aussi des avertissements. Les opérateurs du combiné ne peuvent pas se permettre de mettre en veilleuse leurs investissements dans l'infrastructure, des terminaux sous peine d'hypothéquer leur croissance future. Les opérateurs qui disposent d'importants moyens financiers - comme Kombiverkehr et Hupac - donnent quoi qu'il en soit le bon exemple. Ainsi, Hupac a beaucoup investi dans ses terminaux. Le nouveau terminal Combinant, une coopération entre Hupac, IFB et le géant chimique BASF, a lancé ses activités en pleine crise. Il s'agit d'un projet à long terme qui vaut son pesant de risque d'investissement.

Vision à long terme et coopération sont plus que jamais la marche à suivre dans le transport combiné européen. Tandis qu'un opérateur combiné se targuait généralement de faire cavalier seul par le passé, il tend aujourd'hui la main aux fournisseurs de traction et concullègues. Une stratégie indispensable qui se traduit par une forte augmentation de la productivité. Aux régulateurs de veiller à ce que la concurrence ne soit pas mise en péril. Le marché n'a que faire de messes basses entre les 'happy few'.

Un marché libre, qui ouvre la porte aux nouveaux-venus, est le seul et unique garant d'un transport combiné sain.

pvwyngene@lloyd.be

La confiance reprend dans le transport combiné

Le transport combiné rail-route n'a pas échappé aux affres de la crise économique et financière de 2009. Elle a entraîné un arrêt brutal de la croissance, qui avait pourtant été robuste tout au long de la dernière décennie. Mais le secteur reste confiant, comme en témoigne le lancement d'une vingtaine de nouveaux produits l'année passée.

Alain Leglay

ans tenir compte du nouveau membre belge IFB (qui a repris TRW), les opérateurs du transport combiné rail-route membres de l'UIRR ont vu leurs envois totaux baisser de 17%, une première en dix ans. Entre 1998 et 2008, la progression annuelle moyenne du TC avait avoisiné les 6%. En cause bien sûr, la crise mondiale qui a ralenti l'activité économique et donc aussi le commerce et les flux de marchandises. "En plus, le TC a été encore davantage touché par les efforts du secteur routier de garder une part de marché maximale en pratiquant des prix inférieurs à ses coûts, aidé en cela par des mesures d'aide des autorités", dit-on dans le secteur. Par ailleurs, les Etats membres ont été amenés à définir d'autres priorités en matière de finances publiques, au détriment des investissements dans les infrastructures ferroviaires. Enfin, la compétitivité du rail a encore été érodée par l'augmentation des redevances d'accès aux sillons et des prix de traction.

Face à cette situation de déclin, les opérateurs de TC ont soumis les services existants à une analyse serrée, ce qui a entraîné une réduction des fréquences sur plusieurs liaisons (un exercice très difficile, car les chargeurs étaient habitués à une certaine souplesse de l'offre).

Tout cela n'a pas empêché les opérateurs du transport combiné de lancer de nouveaux produits malgré la conjoncture difficile, au total pas moins de 21 en 2009. Par exemple le long de l'axe Portugal-Espagne-France-Allemagne-Pologne-Russie, sur l'axe nord-sud reliant les grands ports de Belgique, des Pays-Bas et de l'Allemagne à l'Europe méridionale et du Sud-Est, et aussi le long de l'axe reliant le Nord à l'Est, aux Bal-

Le bureau néerlandais de promotion du transport ferroviaire

de marchandises Rail Cargo Information Netherlands publie

mander via le site www.railcargo.nl.

une très intéressante carte reprenant les corridors de transport combiné et plus de 500 terminaux multimodaux. On peut la com-

kans et à la Turquie. De nouveaux services domestiques ont également été mis sur pied, en majorité en Europe occidentale.

On sait que le transport combiné rail-route se compose de deux produits, le transport non accompagné (86%) et le transport accompagné (14%). Les effets de la récession économique se sont manifestés dès le dernier trimestre 2008 et ont par-

représente 500.000 envois de moins qu'en 2008.

TRANSPORT NON ACCOMPAGNÉ

Le trafic non accompagné international, qui avait connu des taux de croissance annuels de 10 à 15% au cours des dix dernières années, a été confronté à une baisse globale de 15%.

Le trafic transalpin (via le Brenner et l'Autriche, Modane et la France et le Gotthard/Lötschberg et la Suisse), qui représente plus des deux tiers du total, n'a pas été épargné par les effets du ralentissement du commerce européen, surtout pour les relations majeures: entre l'Italie d'une part et l'Allemagne (-11% ou 70.000 envois

compte une baisse de 3% par rapport à 2008. Son taux annuel de croissance était de 18% avant la crise. Au total, le transport accompagné a concerné 15 millions de tonnes et 3,8 mia. de t-km, soit 400.000 camions transportés sur une distance moyenne de 272 km avec une charge moyenne de 35 tonnes. Le taux de chargement moyen par train atteignait 85%, voire même 90% sur certaines liaisons comme par exemple entre Trieste et Salzbourg.

Le transport accompagné transfrontalier a proportionnellement davantage souffert de la crise puisqu'il a noté une diminution de 14%, soit 36.500 camions de moins qu'en 2008. La diminution la plus significative - 30% - a été enregistrée sur les destinations de et vers l'Est, dans le couloir reliant l'Autriche à la Hongrie, à la Slové-



Le transport accompagné a mieux résisté à la crise, ne perdant que 3% en 2009.

ticulièrement affecté la demande générale pour des services de transports tout au long de l'année 2009. Si la route a enregistré une baisse globale de trafic de 10% "seulement", les transports non accompagnés des sociétés-membres de l'UIRR ont chuté de près de 19%, ce qui

de moins qu'en 2008), la Belgique (-12% ou 22.000 envois de moins), les pays-Bas (-13% ou 15.000 envois de moins) et la France (-15% ou 10.000 envois de moins) de l'autre. Le trafic de et vers la péninsule ibérique a également enregistré une baisse considérable, de quelque 10.000 envois par rapport à 2008 (-16%).

Mais il y a eu aussi des développements positifs, comme des développements vers l'Est (Pologne, Russie, Roumanie et Turquie) et la consolidation de certaines liaisons fortes, entre la France et la Belgique par exemple (+12% ou 7.000 envois supplémentaires).

Les performances du trafic non accompagné domestique sont encore moins bonne avec une baisse de 24% par rapport à 2008. Trois pays représentent plus de 80% du trafic dit domestique, à savoir la France, l'Allemagne et l'Italie. En Allemagne, les opérateurs ont subi une réduction de 20% du trafic. En France, le trafic a baissé de 16%, et en Italie de 48%. On notera que si le résultat global du trafic domestique est en hausse de 9%, c'est grâce au trafic Narcon du nouveau membre belge IFB, qui a porté sur 303.000 containers.

TRANSPORT ACCOMPAGNÉ

Le transport accompagné a mieux résisté à la crise, notant en fin de nie et à l'Italie. Cette diminution est en fait le reflet de la contraction du volume des échanges entre la Turquie et l'Union européenne.

Une augmentation substantielle a heureusement été enregistrée sur certaines relations transfrontalières, en particulier dans le couloir du Gothard reliant l'Italie au Nord de l'Europe, qui affiche une amélioration de 8% par rapport à 2008.

Le transport combiné accompagné domestique a enregistré de son côté une croissance globale appréciable de 14% (soit 23.000 camions supplémentaires), mais qui masque certaines tendances très divergentes. En dépit d'une situation économique difficile, l'Autriche a rapporté une croissance exceptionnelle de 16% (soit 25.000 envois supplémentaires). Ce résultat, jamais atteint auparavant, peut être attribué au soutien fort des autorités au système des autoroutes roulantes, qui s'est traduit par exemple par des aides financières ou encore, ce qui est plus drastique, par l'interdiction d'acheminer certaines marchandises par la route, comme au Tyrol. En Suisse, par contre, les services de transport accompagné ont chuté de 9% en raison de la fermeture pour travaux du tunnel Monte Olimpino et des limitations de gabarit (3,80m) dans le vieux tunnel du Gothard.

SPORT ACCOUNTAGILE

www.uirr.com