



COMMUNIQUE DE PRESSE N°32 / 2010

Projet européen CREAM : Succès des innovations opérationnelles et techniques apportées sur le corridor de fret ferroviaire desservant l'Europe du sud-est

Dernière étape du projet CREAM¹ avec la Conférence organisée aujourd'hui à l'Académie Royale à Bruxelles

(Paris/Brussels, 04.11.2010). L'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) a réuni, au nom du consortium CREAM, 120 participants (représentants de la Commission Européenne, des ministères nationaux des Transports et des nombreux acteurs importants du secteur logistique et ferroviaire européen) à une conférence à l'Académie Royale de Bruxelles, le 4 novembre). Celle-ci a offert une occasion unique d'explorer de l'intérieur ce projet de recherche sur le fret ferroviaire européen, avec un résumé des résultats obtenus en matière de logistique du fret ferroviaire sur le corridor reliant l'Europe de l'ouest à la Grèce et à la Turquie à travers l'Europe du sud-est.

Conduits par les sociétés de conseil allemandes HaCon et KombiConsult, les travaux qui se sont déroulés pendant quatre ans ont permis de développer et de mettre en œuvre des concepts allant de solutions télématiques innovantes à de nouveaux services ferroviaires. Les partenaires ont présenté à un vaste auditoire venu de toute l'Europe un catalogue complet de recommandations techniques et opérationnelles.

Avec le concours de gestionnaires d'infrastructure, d'entreprises ferroviaires, de transporteurs et de chargeurs d'Europe centrale et du sud-est, le projet CREAM a produit de remarquables améliorations du service et de la qualité. Malgré les contraintes imposées par la situation économique, le secteur du fret ferroviaire a réussi à accroître ses volumes de transport, ce qui a permis de réaliser un report modal de 950 millions de tonnes-kilomètres en 2010. Ce sont au total 2,2 milliards de tonnes-kilomètres - soit le chargement de 115 000 camions - qui ont été transférés sur le rail au cours des quatre dernières années. Partant des critères élaborés dans le cadre du programme Marco Polo, ceci se traduit par une économie de 145 000 tonnes de CO₂ et des bénéfices externes d'environ 44 millions d'euros.

Les partenaires du projet ont signé aujourd'hui un engagement de gestion par lequel ils promettent d'assurer le suivi et le maintien d'un système commun de gestion de la qualité afin de fixer et de faciliter les processus internes et externes et de définir clairement les interfaces.

L'un des résultats remarquables du projet consiste à ramener le trajet total, par exemple sur la ligne du Bosphore Europe Express reliant Ljubljana à Istanbul, à une durée comprise entre 40 et 50 heures, ce qui rend le train plus rapide que le camion. Le projet CREAM prépare la voie à de nouveaux développements du réseau ferré dans l'Europe du sud-est. De nouvelles

¹ Customer-driven Rail-freight services on a European mega-corridor based on Advanced business and operating Models (= Services de fret ferroviaire orientés pilotés par la clientèle sur un méga-corridor européen à partir de modèles commerciaux et opérationnels avancés)

connections sont déjà en service, par exemple entre Anvers et Sopron en Hongrie ainsi que de prolongements du corridor existant vers la Grèce et une liaison multimodale sans transbordement entre les ports turcs et l'Allemagne par ferry et navette ferroviaire.

De nouveaux concepts de trains ont été lancés qui permettent au fret ferroviaire de concurrencer la route. Un nouveau matériel roulant a été mis en œuvre avec de nouveaux schémas de chargement pour transporter des anodes en cuivre entre la Bulgarie et le plus grand fabricant européen de cuivre établi en Belgique. Des changements simples mais innovants ont transformé cette opération en véritable réussite.

Les partenaires CREAM ont adopté une démarche globale pour traiter le transport de fret sur l'important corridor du sud-est européen. Tous les aspects de l'activité ferroviaire ont été pris en compte. Les procédures de franchissement de frontières ont été analysées, les points faibles identifiés et les goulets d'étranglement supprimés. Des plans de traction avec des locomotives multi-systèmes ont été introduits. Il est aussi prévu de mettre en avant d'autres innovations en matière de matériel roulant, par exemple une semi-remorque (FLOATRAILER) spécialement développée pour transporter des plaques de verre sur le rail et la route ainsi qu'un système simple (ISU) permettant de transborder des semi-remorques non grutables sur des wagons-poches conventionnels. Diverses mesures prises au niveau de l'exploitation ainsi que le concept "STRING-OF-PEARLS" ("*collier de perles*"), dans lequel les terminaux sont gérés comme des perles enfilées, ont permis de porter le taux de ponctualité des trains de fret à 90%. Ces résultats ont été puissamment aidés par de nouvelles solutions informatiques (système de suivi des trains, dispositifs GPS NavMaster) qui permettent de repérer et de suivre la progression des trains en temps réel.

Le caractère systématique de cette démarche avec la collaboration qu'elle comportait a permis aux partenaires CREAM de maintenir durablement la compétitivité du fret ferroviaire sur ce corridor.

Note à l'intention des rédacteurs

Les partenaires du projet sont : HaCon (coordinateur), KombiConsult, Lokomotion, Union Internationale des Chemins de fer (UIC), Kombiverkehr, DB Schenker, CFR Marfa, Ökombi, Rail Cargo Austria, MZ, Rail Cargo Hungaria, IFB, Eureka, Offergeld Logistics, Rail Traction Company, Balnak, BDZ, Key Rail, TCDD, TRAIN OSE, TU Delft, SZ, VOITH, ICA, NTUA

CONTACTS :

Liesbeth de Jong
Relations Médias
Tél. : + 33 1 44 49 20 53
Courriel : dejong@uic.org

Enno Wiebe
Responsable de programmes et de projets de Recherche
Tél. + 33 1 44 49 20 97
Courriel : wieb@uic.org