

InnoTrans 2006 du 19 au 22 septembre 2006

Foire-exposition mondiale en pleine croissance

Un an avant l'ouverture de l'InnoTrans 2006, la superficie d'exposition se fait déjà rare. A présent, bien plus de 70 % de la superficie occupée en 2004 sous halle ou à l'air libre sont d'ores et déjà réservés. Le nombre élevé et la qualité des visiteurs professionnels de l'InnoTrans ne sont pas les moindres raisons de la nette tendance à l'agrandissement de la superficie des stands. C'est ainsi que la foire-exposition internationale de la technique ferroviaire à Berlin se développe avec succès depuis 1996.

«En égard à la situation économique toujours difficile de la branche, ce développement continuellement positif constitue clairement un choix en faveur de l'InnoTrans comme plate-forme de marketing globale et internationale» affirme Matthias Steckmann, chef de projet de l'InnoTrans.

La Deutsche Bahn va attribuer des distinctions aux meilleurs fournisseurs lors de l'InnoTrans 2006
Plus de détails page 3

L'InnoTrans se veut une foire-exposition interdisciplinaire axée surtout sur la technique et l'infrastructure ferroviaires et relie celles-ci, par une structure conceptuelle claire aux interfaces du trafic public de voyageurs. La répartition en segments d'exposition spécifiques a déjà fait ses preuves au cours du développement réussi de l'InnoTrans depuis 2002. Elle sert avant tout à obtenir un aperçu clair de l'offre, à préparer la foire-exposition de façon optimale ainsi qu'à l'orientation sur



Spécial: Infrastructure
pages 4 + 5

Le segment d'exposition «Infrastructure» dispose de 15.000 m² sous halle, sur voie et à l'air libre. Il constitue l'un des thèmes principaux de cette édition

place. C'est ainsi que le segment «Interiors», qui sera créé pour la première fois en 2006, est déjà particulièrement recherché. Au cours de la dernière InnoTrans, de nombreux fabricants de cette palette de produits étaient présents et avaient souhaité une présentation à part de l'offre de produits destinés à l'aménagement

intérieur des voitures. A côté de la «Railway Technology», thème principal le plus important de l'exposition, les segments «Railway Infrastructure» ainsi que produits interdisciplinaires et prestations de service sont devenus des colonnes conceptuelles de l'InnoTrans.
suite page 2

Il a bien quelque chose en tête!

Au Japon, l'on travaille actuellement fébrilement à une nouvelle version du légendaire train à grande vitesse Shinkansen qui doit gagner encore en vitesse. Le train doit rouler à 360 km/h et être mis en service au plus tard en 2011. Au cours des premières marches d'essai de la version expérimentale du «Bullet-Train» Fastech 360S entre les deux villes Sendai et Kitakami, dans le nord du Japon, le train a même atteint la vitesse de 405 km/h. Mais pour que le train puisse s'arrêter plus rapidement en cas de tremblement de terre ou d'autres cas d'urgence, les constructeurs de la East Japan Railway Company ont imaginé une assistance au freinage inhabituelle. Le nouveau Shinkansen est muni, sur le toit, d'ailerons du type «oreilles de Mickey-Mouse» qui peuvent être déployés comme freins aérodynamiques.



Photos: East Japan Railway Company

> Table des matières

InnoTrans AKTUELL	2
InnoTrans Virtual Market Place	
RAILWAY TECHNOLOGY	3
Attribution de distinctions aux fournisseurs de la DB Vienne: Trafic marchandises par tramway	
SPÉCIAL: INFRASTRUCTURE	4 + 5
Entretien avec le président du directoire de Vossloh Etude SCI: L'infrastructure ferroviaire en Europe	
INTERIORS	6
Tricon Design: Nouveau design pour le Glacier Express Deutsche Bahn: Nouveau look pour l'ICE 1	
PUBLIC TRANSPORT / TRANSPORT IT	7
Suivi des transports de matières dangereuses par satellites Visite de la nouvelle gare centrale de Berlin	
SERVICES	8
Prochain thème principal Formulaire Plan des sites Pour terminer Contacts Edition	



Suite de la page de garde

L'exposition consacrée à «Railway Infrastructure» est présentée dans les halls 25 et 26 reliés directement aux 15.000 m² de sites à l'air libre et de voies ferrées. Les segments «Public Transport», «Transport IT» et «Services» occupaient déjà 6.000 m² d'exposition à l'InnoTrans 2004. La voie ferrée de la foire-exposition, longue de quelque 2000 m est presque entièrement réservée.

Compte tenu de la demande qui reste importante pour obtenir des surfaces d'exposition ainsi que de la tendance à l'agrandissement des présentations dans les halls et à l'air libre, les premières planifications détaillées pour le salon professionnel ont déjà commencé un an avant l'ouverture de l'InnoTrans.

Des informations actualisées et l'inscription directe peuvent être obtenues via www.innotrans.de.

Créée à l'occasion de l'InnoTrans 2004

La Mafex soutient l'industrie ferroviaire nationale en Espagne

Créée depuis un an à peine, à l'InnoTrans 2004 à Berlin, la nouvelle association industrielle espagnole spécialisée dans le trafic ferroviaire compte à présent 21 membres, nombre qui tend à augmenter. La Mafex est une organisation sans but lucratif qui a été fondée pour soutenir les exportations de ses membres. Les activités de ces derniers concernent les domaines de la voie, de la superstructure, du matériel roulant, de l'ingénierie, des conseils, de l'infrastructure et de l'entretien. Les activités de la Mafex englobent notamment l'envoi de délégations de spécialistes, la participation aux grandes foires-expositions internationales, l'organisation de voyages de visiteurs étrangers pour le marché ferroviaire espagnol, l'établissement d'études et d'analyses de marché, la transmission des commandes ainsi

que des campagnes de publicité dans les magazines spécialisés et les catalogues de produits.

Autres informations sous www.mafex.org



InnoTrans Virtual Market Place

Plate-forme de marché interactive de la branche sur Internet

Le nombre de personnes ayant consulté le marché virtuel de l'InnoTrans à l'adresse internet www.virtualmarket.innotrans.de démontre l'énorme intérêt pour cette foire-exposition internationale de premier plan consacrée à la technique ferroviaire. Le marché virtuel de l'InnoTrans est aussi bien un instrument de marketing en ligne de cette branche que la plate-forme d'information officielle des associations Deutsches Verkehrsforum, UNIFE, VDB

(association de l'industrie ferroviaire allemande) et ZVEI. Avec plus de 375.000 visiteurs et plus de 1,17 millions de pages présentées par an, les entreprises des techniques de transport disposent d'un portail de marketing qui donne accès aux offres, 24 heures par jour, aux visiteurs professionnels et autres personnes intéressées. Dans le cadre du portail de cette branche sont présentés plus de 1.300 exposants de 34 pays avec le profil de leur firme et leurs produits. Ainsi, les profes-

sionnels et autres personnes intéressées peuvent s'informer, à longueur d'année, sur les offres et prestations de service de tous les exposants et prendre directement contact avec eux. En outre, un calendrier permet aux visiteurs de la foire-exposition de prendre directement des rendez-vous avec les exposants dès avant l'ouverture de la foire. Un plan d'itinéraires virtuel permet aussi de se constituer une visite personnelle de la foire-exposition.

The screenshot shows the InnoTrans Virtual Market Place website. At the top, there is a navigation bar with 'History' and 'Help' links. Below this is a welcome message: 'Welcome, Mr. Hans Mustermann, on the InnoTrans Berlin Virtual Market Place'. The main content area is titled 'The official information-platform of associations Deutsches Verkehrsforum e.V. / UNIFE / VDB / ZVEI'. It features several sections: 'Platform news' with articles about members of Deutsches Verkehrsforum e.V., UNIFE, VDB, and ZVEI attending the event; 'Exhibitor Selection' with profiles for Diagramm-Halbach GmbH, Balfour Beatty Rail Limited, and Carglass GmbH; and a 'Search' section with 'Exhibitors & offers' and 'Advanced search' options. A 'My InnoTrans' section includes 'My offer selection' and 'My online services'. The footer contains links for 'Home', 'Language', 'Conditions', 'Imprint', 'Feedback', 'My profil', and 'Logout'.



+++www.innotrans.com+++www.innotrans.com+++www.innotrans.com+++www.innotrans.com+++www.innotrans.com+++

Attribution des distinctions au cours de l'InnoTrans 2006

Distinctions pour les fournisseurs de la DB

Selon un communiqué de la Deutsche Bahn AG (DB) de Berlin, les distinctions des fournisseurs de cette entreprise seront remises dorénavant tous les deux ans dans le cadre de l'InnoTrans. Le prochain hommage aura donc lieu en septembre 2006. Les distinctions attribuées aux meilleurs parmi plus de 40.000 fournisseurs de la DB ont été remises pour la première fois en 2003.

En attribuant le prix «fournisseur de l'année», la DB AG étaye ses objectifs de qualité et rend publiquement hommage aux performances éminentes des partenaires créatifs. Dans une déclaration de la DB AG, il est précisé: «Nous avons choisi l'InnoTrans parce que le monde professionnel est sur place. A l'avenir, nos fournisseurs pourront combiner cette distinction avec la marque InnoTrans».

La distinction des fournisseurs peut être attribuée dans six catégories. En 2003, les lauréats étaient: Hering Bau GmbH & Co KG (à Burbach-Holzhausen), VA Tech T & D (Vienne), AEG Gesellschaft für moderne Informationssysteme mbH (à Ulm), Koelblin-Fortuna-Druck GmbH & Co KG (à Baden-Baden), Ferdinand



En 2003, Hartmut Mehdorn, patron de la DB, a décerné pour la première fois les distinctions à des fournisseurs. Dorénavant, l'attribution aura lieu dans le cadre de l'InnoTrans Photo: DB AG/Reiche

Gross GmbH & Co KG (à Leinfelden-Echterdingen). Le prix spécial récompensant l'attention excellente vis-à-vis de la clientèle a été décerné à la firme Neuhäuser Schweiß- und Löttechnik (à Weiterstadt).

Bombardier Transportation

Coopération à long terme avec le ministère des chemins de fer chinois

Bombardier et le ministère des chemins de fer chinois (MOR) ont signé un contrat-cadre concernant une coopération stratégique à long terme. L'objet de ce contrat est l'achat de nouvelles automotrices électriques à grande vitesse de Bombardier et de sa co-entreprise Bombardier Sifang Power (Qingdao) Transportation Ltd (BSP). Le contrat englobe aussi la construction d'un centre de maintenance pour les automotrices circulant à 200 km/h. Cette installation, capable de traiter 250 trains, doit être établie en 2007 à Guangzhou. Ce contrat, d'une durée supérieure à 20 ans, prévoit aussi que Bombardier conçoive et équipe le centre de maintenance, tandis que le ministère MOR met à disposition les terrains et les bâtiments. De plus, Bombardier sera compétent pour la fourniture des pièces de rechange, le management de la maintenance, l'aide technique et la formation du personnel.

Jubilé

Les Deuta-Werke fêtent leur 100e anniversaire



Photo: Deuta-Werke

Il y a tout juste 100 ans que les Deutsche Tachometer Werke (ateliers tachymètres allemands) furent créés à Berlin en vue de fabriquer des tachymètres de précision pour automobiles. Entre temps, l'entreprise a pris le nom de Deuta-Werke, a fixé son siège social à Bergisch Gladbach près de Cologne et s'est développée en une entreprise opérant sur le plan international dans le domaine du trafic ferroviaire et de l'industrie. L'an dernier, les quelque 270 employés ont réalisé un chiffre d'affaires de 35 millions d'euros. L'offre de produits englobe, entre autres, les techniques de mesure de la vitesse et de la distance, des systèmes assistés par ordinateurs pour l'enregistrement, la surveillance et le contrôle, la technologie de l'information pour la technique intelligente des véhicules ainsi que la conception et la construction de postes de conduite complets.

Siemens Transportation Systems

Trains à grande vitesse pour les chemins de fer russes

Siemens Transportation Systems (TS) et les chemins de fer russes (RZD) ont signé un contrat en vue du développement de trains à grande vitesse pour la Russie. Le contrat règle, entre autres, le développement et la planification des trains à grande vitesse, le concept de la localisation et la structure du contrat de fourniture pour un volume de projet pouvant atteindre 1,5 milliards d'euros. Les chemins de fer russes envisagent de commander à Siemens 60 de ces trains capables de rouler à 300 km/h. Les trains seraient mis en service en priorité sur les lignes Moscou - St Petersburg et St Petersburg - Helsinki. A moyen terme, d'autres lignes seraient prises en considération. Les trains devraient être construits, pour l'essentiel, en Russie, en faisant appel à des fournisseurs et des partenaires de coopération russes. La livraison du premier train est prévue pour fin 2007.

Vienne expérimente le trafic marchandises par tramway

Le tram fret, autre moyen de transport à la place du camion



Photo: GüterBim/OTS

Une photo inhabituelle: le tram qui transporte non pas des personnes mais du fret dans les rues de Vienne

A Vienne, capitale de l'Autriche, l'on teste actuellement le transport de fret par tramway. Le jour, ce dernier transporte des milliers de voyageurs; la nuit, il pourrait acheminer du fret. C'est le concept du tram fret. Cette idée est étudiée par la direction des lignes viennoises en liaison avec les partenaires du projet qui ont déjà testé le transport du fret sur le réseau des trains de banlieue et l'ont considéré comme techniquement faisable.

Les premières marches d'essai avec un engin de traction et une remorque aménagée ont été effectuées avec succès. Il s'agit, en l'occurrence, d'un véhicule ferroviaire des lignes viennoises spécialement adapté et muni d'une superstructure de protection contre les intempéries et d'une bâche spéciale. Le chargement est arrimé par l'intermédiaire d'un rail dit d'amarrage qui permet de fixer le

chargement de manière sûre dans les sens longitudinal et transversal. Par ce projet, les initiateurs cherchent à obtenir une meilleure utilisation de l'infrastructure ainsi que de nouvelles possibilités pour transférer du trafic fret de la route au réseau des trains de banlieue. Les essais servent aussi à étudier les conditions à remplir, non seulement pour les circulations sur le réseau de trams viennois, mais aussi les connexions éventuelles avec le trafic ferroviaire régional et international.

A Vienne même, ce système doit permettre avant tout à desservir des chaînes commerciales, mais aussi des entreprises de produits alimentaires telles que des boulangeries qui auraient déjà manifesté leur intérêt. Pour le moment, les lignes viennoises utilisent le tram fret exclusivement pour des transports internes, pour acheminer des matériaux entre l'atelier principal et les dépôts. Mais, un trafic commercial régulier pourrait débiter bientôt.

Interview de Burkhard Schuchmann, président de Vossloh AG

Une entreprise moyenne avec une stratégie mondiale

L'entreprise moyenne Vossloh AG, spécialisée en technologie ferroviaire appliquée et moderne, s'est fait connaître, sur le plan international, en matière d'infrastructure ferroviaire. La palette de prestations et de produits dans le secteur Rail Infrastructure de l'entreprise englobe des systèmes de fixation des rails, la construction d'aiguilles ainsi que la construction de voies ferrées et leur entretien. Son président Burkhard Schuchmann a parlé avec InnoTrans-Report des perspectives d'avenir de l'entreprise.

InnoTrans: Pour le groupe Vossloh, 2004 était une bonne année malgré un environnement difficile du marché. Le chiffre d'affaires record de l'année précédente a encore pu être accru de un pour cent et s'est élevé à 922,2 millions d'euros. De même, l'excédent du groupe qui a atteint 57,2 millions d'euros a dépassé le niveau élevé de l'année d'avant. Quelle était la part du domaine d'activité Rail Infrastructure dans cette évolution positive?

Schuchmann: Comme en 2003, l'activité Rail Infrastructure a contribué au chiffre d'affaires à hauteur de quelque 56 %. Cependant, sa part dans le résultat du groupe était surproportionnelle comme par le passé et s'est élevée en 2004 à 77 %.

InnoTrans: En adoptant pour le groupe la stratégie «Go East», Vossloh a fixé clairement la direction pour le développement futur de son entreprise. Ses activités sont ciblées, en matière d'infrastructure justement, plus fortement sur les marchés d'Europe de l'Est et d'Asie. Où voyez-vous le potentiel le plus important?

Schuchmann: Tout d'abord à propos de l'Europe de l'Est. Après la forte récession du trafic ferroviaire de marchandises du début, l'on constate, à présent, une tendance nettement positive. Le trafic ferroviaire de voyageurs en surface et dans les conurbations n'était pas concerné, de toute façon, et demeure la structure de base pour la mobilité de la population. Il en résulte que les Etats vont investir dans l'infrastructure ferroviaire. Dans le cas des projets de

«corridors» importants pour l'ensemble de l'Europe, l'UE apportera son aide financière. Quant aux trafics régional et urbain, le financement devra être assuré par les régions ou les villes. Malheureusement, il faudra du temps avant que les investissements arriveront vraiment. Mais, nous nous attendons à un net accroissement des projets à partir de 2007. Avec nos entreprises en Pologne, Croatie et Serbie nous sommes bien placés industriellement pour répondre aux besoins, même à partir de la production locale.

InnoTrans: Et comment estimez-vous le développement en Asie?

Schuchmann: Pour nous, l'Asie signifie tout d'abord l'Inde. Avec le développement dynamique de l'économie, mais aussi avec le désir du gouvernement de mettre en valeur les campagnes, la modernisation du réseau ferroviaire et surtout l'augmentation de la sécurité et de la vitesse admissible sur les lignes assureront des investissements de grande ampleur. A cet égard, les «special purpose funds» déjà disponibles par milliards vont jouer un grand rôle. Ces moyens doivent être «utilisés» sans interruption afin d'obtenir un effet rapide pour l'augmentation de la capacité du réseau ferroviaire. Vossloh en a pris conscience très tôt et a conclu avec le groupe indien Patil une série de co-entreprises. Dans le domaine des fixations des rails, nous avons bien réussi dans les projets de métros, mais nous attendons aussi la percée chez les chemins de fer indiens. L'an dernier, nous avons acheté avec le groupe Patil un atelier d'aiguilles qui se développe de façon très favorable. Au cours de cette année, nous avons acquis en plus une fonderie pour fabriquer des cœurs au manganèse. Nous examinerons d'autres acquisitions.

Bien sûr, nous visons aussi la Chine. Toutefois, les conditions générales y sont beaucoup plus dures qu'en Inde. Par ailleurs, Vossloh possède une usine d'aiguilles en Thaïlande. Dans le secteur de l'infrastructure, une équipe franco-germanique à Bangkok pose actuellement des jalons bien visibles dans cette région.



Burkhard Schuchmann, président de Vossloh AG
Photo: Vossloh AG

InnoTrans: La Russie et la Chine, en particulier, ont d'énormes besoins dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire pour des travaux neufs, d'aménagement et de modernisation. Or, ces pays se distinguent souvent aussi par des structures autoritaires opaques et des usages culturels étranges. Comment Vossloh s'arrange-t-elle avec ces facteurs incertains?

Schuchmann: En n'entretenant rien de manière précipitée. Nous observons le marché russe depuis des années et nos systèmes y sont admis. Mais il faut du temps pour trouver le partenaire qui convient. Effectivement, pour une entreprise moyenne comme Vossloh il n'est pas facile de s'y retrouver dans les structures complexes. Mais comme nous pensons à long terme, nous trouverons certainement le moment propice pour investir là-bas. Outre la Russie, il y a d'autres pays tels que l'Ukraine qui offrent des occasions et peut-être même une meilleure base de départ que la Russie. La Chine est une étape encore plus complexe, et la protection de notre savoir-faire est plus importante que l'une ou l'autre affaire conclue rapidement. Nous sommes tout à fait prêts à créer des co-entreprises avec des entreprises chinoises du ministère des chemins de fer, mais uniquement s'il s'agit de participations à 50:50 au moins et si les partenaires chinois sont disposés à nous traiter comme de vrais partenaires et pas seulement comme des fournisseurs de savoir-faire.

InnoTrans: Malgré les besoins importants dans le domaine de l'infrastructure, le financement s'avère souvent difficile par suite du manque de moyens financiers, en particulier en Europe de l'Est. Pouvez-vous agir en faveur du financement? Est-ce que des modèles de partenariat public-privé sont aussi concevables pour vous?

Schuchmann: Dès 2003, lors de sa conférence sur le «marché mondial ferroviaire» à Berlin, Vossloh avait attiré l'attention sur les problèmes de financement, afin d'aider notamment la classe moyenne à comprendre les chances mais aussi les risques dans le temps. Une entreprise de notre taille peut agir uniquement comme catalyseur, faire des suggestions et participer elle-même dans une mesure très limitée à des projets de partenariat public-privé.

InnoTrans: Dans le cadre de la segmentation de la foire-exposition, l'InnoTrans propose le segment Infrastructure dans lequel Vossloh était fortement représenté en 2004. Est-ce que nous aurons l'occasion de vous y saluer aussi en 2006?

Schuchmann: Pour Vossloh, l'InnoTrans est la foire-exposition de référence. En 2004, nous avons pu accueillir à notre stand des délégations de plus 80 pays et nouer des contacts qui autrement auraient pris beaucoup de temps et nécessité des voyages à l'étranger. De même, la qualité et le nombre de contacts avec les pays européens voisins étaient nettement plus importants qu'en 2002. Nous pensons que l'InnoTrans 2006 attirera encore plus de visiteurs d'Asie, d'Europe de l'Est et d'Amérique à Berlin, et nous nous réjouissons déjà de pouvoir vous saluer chez nous.



Furrer+Frey AG
Overhead contact line engineering
Design, manufacturing, installation
Thunstrasse 35, P.O. Box 182
CH-3000 Berne 6, Switzerland
Telephone +41 31 357 61 11
Fax +41 31 357 61 00

Furrer+Frey
Overhead contact lines

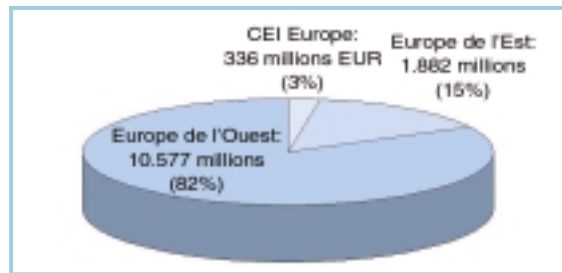
www.furrerfrey.ch

Analyse et évaluation de l'infrastructure ferroviaire en Europe

L'Europe de l'Est offre le plus fort potentiel de croissance

Dans les domaines de la voie et de l'électrification, le marché européen des produits et prestations ferroviaires a atteint en 2004 un potentiel de 12,8 milliards d'euros et devrait croître d'ici à 2008 de 10 %. Voilà le résultat essentiel de l'étude «Infrastructure ferroviaire européenne 2004/2005» qui concernait de nombreux clients et a été réalisée par la SCI Verkehr GmbH de Cologne.

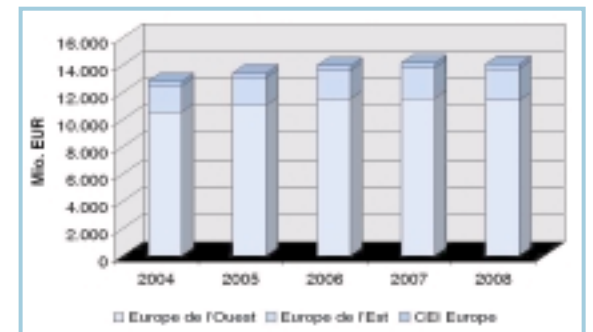
En commentant le résultat de l'étude, Karl Strang de SCI Verkehr a déclaré que «les trafics voyageurs et marchandises en Europe augmentaient continuellement depuis des années; les chemins de fer y ont participé de façon considérable et même de manière surproportionnelle en Europe de l'ouest». D'après les études, cette tendance devrait se poursuivre. Et selon le conseiller de SCI Verkehr, spécialisé pour l'infrastructure et l'exploitation des systèmes ferroviaires, «les gestionnaires des réseaux et les bailleurs de fonds doivent obligatoirement couvrir les besoins au moins en partie pour éviter les goulets d'étranglement trop importants». C'est pourquoi, la croissance du marché pour les fournisseurs de produits et prestations en matière de voie et d'électrification est sûr à moyen terme, mais régionalement variable. La part de l'Allemagne dans l'ensemble du marché est d'environ 20 % de l'infrastructure ferroviaire. Elle se trouve à la première place en Europe. D'autres pays, la France, l'Italie, la Grande-Bretagne et l'Espagne représentent des marchés nationaux importants. La dynamique de marché la plus forte en Europe de l'ouest est celle de l'Espagne et du Portugal qui ont entrepris d'aménager en même temps des réseaux à grande vitesse et de trafics urbains. En Europe de l'Est, la croissance est généralement plus marquée. En tant que marché individuel le plus



Parts des régions du marché dans le potentiel du marché en 2004 (Source: SCI Verkehr)

important, la Pologne en assure quelque 4 % du volume total. Les niveaux de prix croissants et l'ouverture progressive du marché offrent des occasions considérables pour les fournisseurs. La Turquie et la Slovénie sont des marchés dynamiques. Cependant, le développement y comporte relativement peu de grands projets. Dans les Etats européens de la CEI, le développement dépend fortement des moyens financiers disponibles et de l'environnement politico-administratif. Les perspectives doivent y être estimées de façon plutôt réservée. D'après l'étude, les prévisions de croissance du marché estimées à 10 % d'ici à 2008 pour ce qui concerne les produits et prestations en matière d'infrastructure ferroviaire sont très variables pour l'Europe: en Europe de l'ouest, le taux de croissance serait de 8 % et dans les Etats de la CEI de 3,6 %. Le plus grand potentiel se profilerait en Europe de l'Est où la croissance serait de quelque 24 %. Environ 90 % du volume du marché reviendraient au chemin de fer, quelque 10 % aux transports urbains. Pour les produits du domaine de la voie, les taux de croissance se situeraient entre 4 et 7 %, tandis que l'électrification dont les perspectives de croissance

atteignent en Europe 30 % à l'ouest et 56 % à l'Est bénéficierait d'une forte évolution positive. A ce sujet, l'effet le plus net proviendrait des cas d'assainissement intégral et des modernisations des grands corridors européens ainsi que des aménagements des réseaux à grande vitesse. Les produits innovants pour des performances de grande qualité, tels que la voie sans ballast / voie sur dalle, la caténaire pour tunnel, les installations modularisées pour l'alimentation en courant de traction, constituent pour les fabricants de plus en plus d'occasions sur les nouveaux marchés. Par ailleurs, dans les nouveaux pays de l'Europe de l'Est ayant adhéré à l'UE, les chances sur le marché sont considérables pour les solutions dont les perspectives, en matière d'exploitation et d'économie, sont réelles pour l'aménagement de l'infrastructure. De ce fait, l'Europe restera à terme un lieu d'innovation et de croissance central pour l'industrie ferroviaire.



Croissance du potentiel des marchés entre 2004 et 2009 (Source: SCI Verkehr)

L'étude de marché «Infrastructure ferroviaire européenne 2004/2005» peut être achetée chez la SCI Verkehr GmbH à Cologne. Au cours de l'été 2005, celle-ci publiera aussi l'étude de marché sur «la technique européenne de contrôle/commande 2005/2006». Des informations plus détaillées sur ces études sont disponibles sur le site www.sci.de.

Balfour Beatty Rail

Commande de plus de 40 millions d'euros pour la construction d'une ligne en Suède



Photo: Balfour Beatty Rail

L'entreprise britannique Balfour Beatty Rail, spécialisée dans l'infrastructure ferroviaire, a reçu commande pour construire une ligne longue de 110 km/h entre Nyland et Husum dans le nord de la Suède. Le projet englobe la construction totale de la voie y compris huit points d'évitement, une gare marchandises et des voies de garage. Le donneur d'ordres est, par l'intermédiaire de la Botniabanan AB, l'Etat suédois qui a décidé la construction de la ligne de Botnie, l'un des projets ferroviaires les plus importants du pays. Pour ce projet, Balfour Beatty Rail coopère avec VR-Track, la plus importante entreprise finnoise en matière d'infrastructure ferroviaire. Le projet est prévu pour la période de juin 2005

à septembre 2007. Cependant, compte tenu des conditions climatiques difficiles dans cette région, les travaux ne seront réalisés probablement qu'en été (six mois).

Agence ferroviaire européenne Entièrement opérationnelle à la mi-2006

L'Agence ferroviaire européenne a commencé officiellement à travailler en juin à Valenciennes (France). La tâche principale de l'Agence consiste à élaborer des prescriptions techniques et d'exploitation pour tous les chemins de fer européens. Des normes communes et des prescriptions unifiées doivent, d'une part, rendre l'industrie ferroviaire européenne plus compétitive sur le marché mondial et, d'autre part, promouvoir la sécurité et l'efficacité du trafic ferroviaire européen. L'Agence doit être complètement opérationnelle avec une centaine d'experts à la mi-2006.

Deutsche Bahn AG

La DB se prépare pour le mondial de football

La DB travaille d'arrache-pied aux projets de modernisation et d'élargissement de ses installations près des douze villes où seront disputés les rencontres du championnat du monde FIFA 2006 en Allemagne. Une bonne année avant le début du grand événement sportif, les travaux concernant les lignes, les gares et les stations partout en Allemagne entrent dans une phase décisive. Dès le

début juin 2006, une infrastructure ferroviaire modernisée et en partie neuve devra garantir, aux grands nœuds ferroviaires de même qu'aux points d'arrêt situés près des stades sur les lignes urbaines et régionales, qu'une grande majorité des spectateurs des rencontres, estimés à plus de 3 millions, pourra atteindre son but par le train de façon rapide, sûre et par des itinéraires courts. La DB est parmi les six promoteurs nationaux l'un des partenaires officiels de la FIFA. C'est ce que le président du directoire de la DB, Hartmut Mehdorn, et Franz Beckenbauer, président du comité d'organisation allemand du championnat du monde, ont indiqué à la fin de l'année dernière. Beckenbauer a déclaré: «Nous sommes contents et heureux que la DB aussi fasse partie de notre équipe, car un tel événement mondial est à peine imaginable sans la DB comme prestataire de mobilité et de logistique».



Photo: DB AG/Camera 4



+++www.innotrans.com+++www.innotrans.com+++www.innotrans.com+++www.innotrans.com+++www.innotrans.com+++

Tricon Design façonne le nouveau Glacier Express

Développement d'un tout nouveau concept d'entreprise

La Tricon Design AG de Tübingen a développé un concept d'entreprise complet pour la nouvelle présentation du Glacier Express. Dans le cadre des festivités du 75e anniversaire du «train express le plus lent du monde» et célèbre dans le monde entier, le nouveau train a été présenté pour la première fois en public.

Le Glacier Express est le train de parade suisse. Il est le seul train à traverser les Alpes d'Est en ouest et relie St. Moritz à Zermatt et au Matterhorn. Le voyage de 291 km franchit 291 ponts et 91 tunnels. Sur ce trajet extraordinaire, le train franchit 5000 m de dénivellation sur quelque 32 km à l'aide de sections à crémaillère. Les deux exploitants, le Matterhorn Gotthard Bahn et le chemin de fer Rhétique ont commandé, pour ce jubilé, de nouvelles voitures d'une valeur de 38 millions d'euros.

Les concepteurs de Tübingen ont entièrement refaçonné l'intérieur et l'extérieur des voitures panoramiques dont la livraison est prévue pour mai 2006. Les nouvelles rames, en première et seconde classes, ainsi que la voiture-restaurant au milieu ont été repeintes à l'extérieur et entièrement réaménagées à l'intérieur. La Tricon Design AG fait partie des



Selon Tricon, les nouvelles voitures emportent l'adhésion non seulement du fait de leur concept moderne, mais aussi à cause des nouvelles références ainsi fixées en matière de construction allégée Photo: Tricon Design

bureaux de design les plus renommés en Allemagne en matière de véhicules ferroviaires. Actuellement, les équipes de concepteurs et d'architectes d'intérieur travaillent

sur des projets aussi divers que le nouveau RER de Zurich, les voitures pour les navettes de l'aéroport de Bangkok, le nouveau tramway de Berlin et des projets de métro en Chine.

La première génération d'ICE est modernisée pour 180 millions d'euros

Le nouveau look de l'ICE 1

En 1991, la mise en service de l'ICE 1 a constitué pour la Deutsche Bahn l'entrée dans une nouvelle ère ferroviaire. Depuis lors, les trains de ce parc ont parcouru environ 400 millions de km. 15 ans après, la DB modernise entièrement les 59 trains de la première génération ICE. 42.000 sièges, 40.000 m² de moquette, les tables, les revêtements des parois et les installations sanitaires sont complètement rénovés.

Pour cette cure de rajeunissement la plus importante du parc, la DB investit quelque 180 millions d'euros. Le «redesign» concerne 708 voitures intermédiaires et 118 motrices; il nécessite environ 25 journées de travail par train. Les espaces voyageurs sont entièrement désossés et refaçonnés selon le nouveau concept. Au total, les techniciens démontent quelque 12.000 composants par véhicule. Ces derniers sont, en fonction des besoins, net-

toyés, rénovés ou remplacés. Les nouveaux sièges des 1e et 2e classes – tous équipés de prises – sont sensiblement plus légers et plus «sveltes» que leurs devanciers, de sorte qu'il est possible de créer cinq nouvelles places par voiture. Ainsi, la capacité d'un train augmente de 60 places pour en atteindre 703.

Les clients y trouveront un meilleur confort grâce à l'installation de 5000 tables repliables qui remplacent leurs devancières rigides et peuvent être rapetissées ou agrandies selon les besoins individuels.

Des écrans modernes pour l'information des voyageurs et un système de réservation électronique complètent les innovations techniques dans l'espace voyageurs. De même, le restaurant et le bistro paraissent tout neufs après la modernisation. Le premier ICE 1 rénové circule déjà depuis août. D'ici à 2008, tous les 59 trains auront reçu le nouveau look.

Rail reforms in Europe: Review, assessment, location analysis



New book
Reforming Europe's Railways - An assessment of progress

First-time summary on rail reforms

This book, written by renowned experts, collects chapters on rail reforms within Europe. It considers why reforms have been necessary, how reforms have been implemented and give an answer whether European rail reforms have been successful or not.

More information on: www.eurailpress.com/rer




Le nouveau restaurant du train est équipé de bancs en cuir rouge et de parois en verre. Des écrans modernes optimisent l'information des voyageurs

Photos: DB AG/Hierl



+++www.innotrans.com+++www.innotrans.com+++www.innotrans.com+++www.innotrans.com+++www.innotrans.com+++

Plus de sécurité pour les transports de matières dangereuses

Des satellites suivent chaque mouvement

Les trains chargés de marchandises dangereuses qui circulent entre l'Asie et l'Europe peuvent être surveillés à l'avenir à l'aide de satellites. Un système a été développé à cet effet dans le cadre d'un projet du programme de recherche européen Eureka.

Dans le cadre du projet Logchain Translog Safety des entreprises et des instituts de recherche d'Allemagne et de Pologne ont créé les conditions préalables pour une surveillance ininterrompue des trains sur de longues distances. Des capteurs et des antennes fixés sur les trains et qui peuvent communiquer aussi bien avec des satellites géostationnaires qu'avec des stations orbitales, permettent de transmettre à un centre de contrôle des informations concernant le déroulement du transport et l'état des marchandises. Ce centre peut alors, en cas de besoin, informer la protection civile de la région et lui fournir les premières données. Selon le professeur Peter Meinke, gérant de la société d'ingénieurs pour la technologie appliquée, partenaire allemand du projet, «le système télématique offre, dans des situations critiques, des possibilités de réaction rapides et réduit en même temps la perte du chargement pendant le transport».

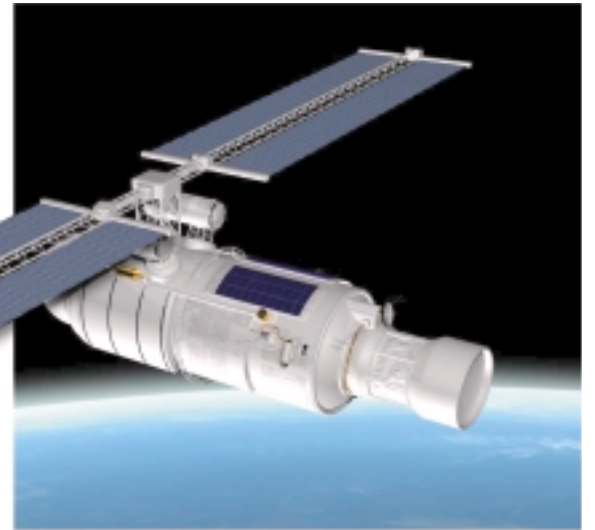
Le commerce de marchandises entre l'Asie et l'Europe croît de manière impétueuse. En conséquence, la demande de transport ferroviaire augmente rapidement. Le chemin de fer



L'échange croissant de marchandises entre l'Asie et l'Europe provoque une demande accrue de transport ferroviaire efficace et sûr

est un moyen de transport efficace et non polluant, en particulier sur les longues distances. La génération d'informations de grande qualité concernant les marchandises, les itinéraires et les états des transports ainsi que les dérogations, les endommagements ou les pertes rendent le trafic ferroviaire encore plus attrayant pour les chargeurs.

M. Meinke ajoute: «Notre système de communication à l'aide de satellites est utilisable dans le monde entier. Il est indépendant du



La communication à l'aide de satellites permet une surveillance continue sur de grandes distances

Photos: Eureka

réseau de radio mobile qui n'est pas disponible sur tous les corridors Est-ouest, notamment dans les pays de l'Est tels que l'Ukraine ou la Russie».

Le projet de recherche dont le budget de 900.000 euros est plutôt faible, a déjà été présenté à des sociétés de chemins de fer et des autorités qui ont fait état de leur intérêt. Selon des informations d'Eureka, l'autorité ferroviaire polonaise prévoit d'adopter ce système.

A Berlin, le plus grand nœud ferroviaire d'Europe est en voie d'achèvement

La gare comme un événement de voyage

Au centre de Berlin, non loin de la chancellerie fédérale, du Reichstag et de la porte de Brandebourg, naît une gare des superlatifs. La gare principale de Berlin sera le nœud ferroviaire le plus grand et le plus moderne en Europe. Elle doit être bien plus qu'une simple plaque tournante.

Pour 2010, les prévisions de trafic à Berlin seraient de 50 millions de voyageurs sur les grandes lignes et 85 millions en trafic régional. En vue de répondre à cet énorme flux de voyageurs, un concept ferroviaire tout nouveau a été développé en prenant comme centre la nouvelle gare principale de Berlin. Au cours des prochaines années, la DB s'attend à un flot de 300.000 voyageurs et visiteurs par jour dans la gare principale de Berlin. Chaque jour, 1600 trains vont se diriger vers ce nœud ferroviaire. Son importance extraordinaire comme interface dans une Europe qui se soude de plus en plus doit se refléter dans une architecture singulière: filigrane, généreuse et traversée de lumière. Le hall en verre du réseau urbain, long de 321 m et orienté Est-ouest est croisé par le hall de la gare, long de 160 m et large de 40 m, qui est orienté nord-sud. Les voies de la liaison nord-sud se trouvent à 15 m sous le niveau du sol, tandis que celles de la liaison Est-ouest sont situées à 10 m au-dessus du sol. Un système raffiné de grandes ouvertures dans les plafonds de tous les niveaux permet la pénétration de la lumière du jour jusqu'aux voies les plus basses. La mise en service limitée est prévue pour le début du championnat du monde de football. Des itinéraires courts doivent permettre aux visiteurs d'arriver rapidement à destination.



Photo: DB AG/Animation

Inondés de lumière et transparents: la salle des pas perdus et le hall des voies

54 escaliers roulants, 32 ascenseurs dont 6 panoramiques en verre ainsi que de nombreux escaliers fixes desservent une superficie de 430 m sur 430. La structure transparente de la gare ainsi qu'un système d'itinéraires bien réfléchi doivent faciliter l'orientation dans la gare. En outre, sur le total de 70.000 m² de superficie, 15.000 m² sont prévus pour les commerces et la gastronomie. La DB veut proposer plus que le seul voyage ferroviaire. Les voyageurs, navetteurs, au départ, à l'arrivée ou en correspondance ainsi que les riverains et les



Photo: DB AG/Taubert

Une construction «hightech» assistée par ordinateurs: la verrière de la halle Est-ouest

touristes trouveront, sur cinq niveaux, un microcosme multifonctionnel constitué d'une infrastructure efficace, pour un shopping riche en événements, servant de rendez-vous attrayant et offrant de nombreuses prestations de service. Autre symbole de la nouvelle gare: deux immeubles de bureaux d'une hauteur de 46 m qui forment une arche au-dessus des voies du réseau urbain et doivent constituer le cadre bien visible de ce projet de transport extraordinaire. La DB emménagera dans l'un des deux immeubles.

Projet de recherche VDV

Réalisation de normes de billets électroniques

L'association des entreprises de transport allemandes (VDV) a achevé avec succès, à la mi-2005, le projet de recherche engagé en 2002 «Application fondamentale pour le trafic public de proximité». Cette application fondamentale est la norme technique pour toutes les formes de billet électronique qui sont actuellement envisagées pour le trafic de proximité. Selon le professeur Adolf Muller-Hellmann, gérant principal de la VDV, «nous avons tiré partie à temps d'une chance historique, afin d'éviter des solutions ilotiques et de créer une norme technique d'avenir. Une norme unifiée pour un billet électronique permet d'utiliser des cartes à puces dans une région autre que celle de l'émission. L'objectif recherché est de permettre aussi aux nouveaux clients d'utiliser plus facilement les bus et les trains avec une carte munie de la même interface utilisateur». Mais M. Muller-Hellmann a tempéré les espoirs trop euphoriques: un billet valable sans limite ne pourra être réalisé qu'à moyen terme.



SERVICES

+++www.innotrans.com+++www.innotrans.com+++www.innotrans.com+++www.innotrans.com+++www.innotrans.com+++

Prochain thème principal

Public Transport + Transport IT + Services

Le thème principal du prochain InnoTrans-Report, qui paraîtra en février 2006, sera constitué par les segments Public Transport, Transport IT et Services. En font partie des installations fixes, la gestion des prix des voyages, les systèmes d'information des voyageurs, les technologies d'information et de communication, le traitement des données, la gestion du trafic, la logistique dans le trafic marchandises ainsi que les prestations de services et l'activité conseil concernant le chemin de fer. Prière d'envoyer vos idées et propositions de thèmes pour ce Spécial à: innotransreport@bonum.net

InnoTrans 2006

Berlin du 19 au 22-09-2006

Foire-exposition internationale pour la technique de transport · composants innovants · véhicules · systèmes

Remplir le formulaire et le faxer au: +49 30 / 3038 - 2190

Nous voudrions exposer. Prière de nous envoyer les documents d'inscription.

Société _____

Division _____

Nom _____

Adresse _____

Tél. _____

E-mail _____

Prière de cocher: Railway Technology Interiors Transport IT
 Infrastructure Public Transport Services

Pour terminer Vite, dans la salle de travail!



Une entreprise de l'Europe de l'Est, spécialisée dans la fabrication de chaises et de sièges pour les transports et les installations médicales et qui avait gagné un prix national de design, a fait récemment de la publicité sur son site internet pour un siège destiné aux trains à grande vitesse. Un lien devait permettre d'obtenir d'autres informations sur le projet. Mais le double clic aboutissait à un lit d'accouchement. Selon le fabricant, le siège spécial allie les exigences individuelles de confort et de commodité des femmes qui enfantent avec les besoins professionnels de l'équipe d'accouchement au point de vue fonctionnalité par un design esthétique et pratique exceptionnel. Cependant, le siège ne paraît pas vraiment adapté au trafic de voyageurs. Avec sa largeur supérieure à un mètre, il dépasse largement la douloureuse limite de la plupart des entreprises de transport ferroviaires.

VOS CONTACTS / RÉFÉRENCES D'ÉDITION

Tél.: +49 30 / 3038-2376
Fax: +49 30 / 3038-2190

E-mail: innotrans@messe-berlin.de
Internet: www.innotrans.com

Editeur: Messe Berlin GmbH
Messedamm 22 · D-14055 Berlin

Direction du projet: Matthias Steckmann

Organisation du projet:

Wilhelm Schomakers Tél.: +49 30 / 3038-2036
Ulrike Legde Tél.: +49 30 / 3038-2212
Kerstin Schulz Tél.: +49 30 / 3038-2032
Petra Zörner Tél.: +49 30 / 3038-2376
Nils Krüger Tél.: +49 30 / 3038-2033

Groupe Presse:

Wolfgang Wagner Tél.: +49 30 / 3038-2277
Yasmine Abbou Tél.: +49 30 / 3038-2269
E-mail: innotrans-presse@messe-berlin.de

Publicité:

Christiane Just Tél.: +49 30 / 3038-1858

Conception, rédaction et annonces:

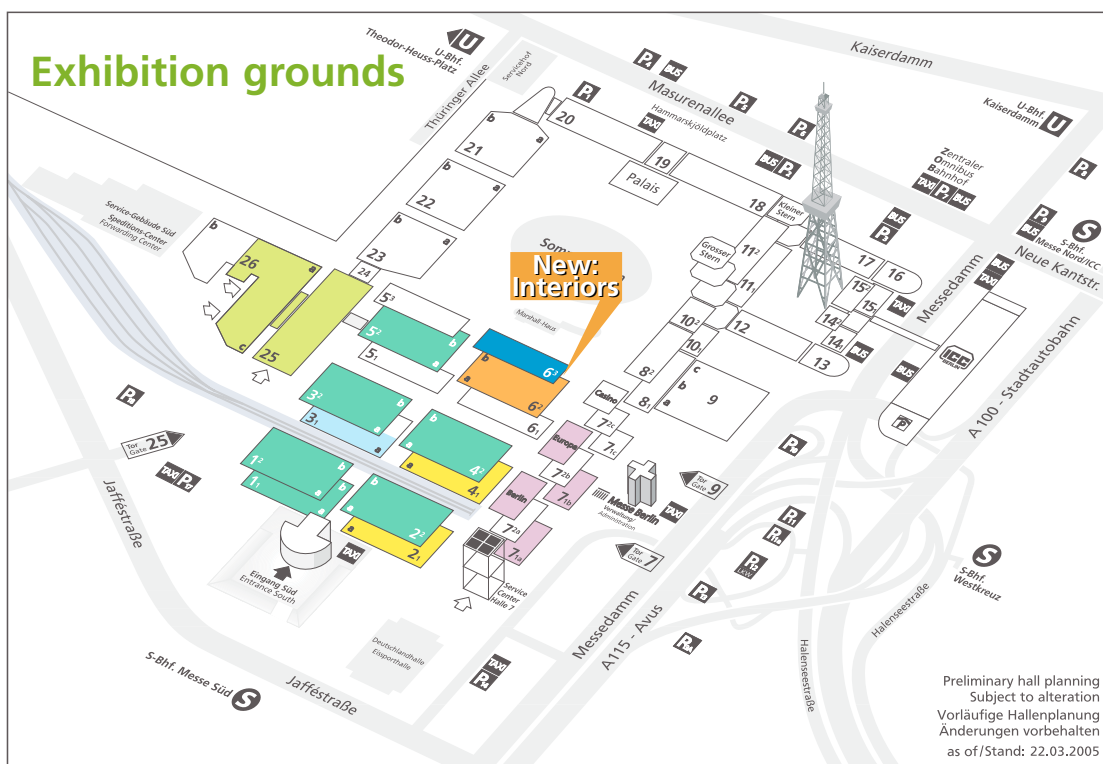
Eurailpress Tetzlaff-Hestra GmbH & Co. KG
E-mail: distefano@eurailpress.com

en coopération avec

BONUM news + marketing, Hamburg
E-mail: innotransreport@bonum.net

Illustrations: Messe Berlin GmbH
et photos des fabricants cités

Impression: Frank-Druck GmbH & Co.KG, Preetz



Railway Technology Halls 1.1, 1.2, 2.2, 3.2, 4.1, 4.2, 5.2

- Railbound vehicles for public and freight transport
Spurgebundene Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr
- Subassemblies and components
Baugruppen und Komponenten
- Service for vehicles · Service für Fahrzeuge

Interiors Hall 6.2

Railway Interiors · Fahrzeug-Ausstattung

Infrastructure Halls 25, 26a, 26c

Railway Infrastructure / Rail Technology
Infrastruktur / Fahrwegtechnik

Public Transport Halls 2.1, 4.1

Fixed structures / Passenger fare management /
Passenger information systems
Stationäre Einrichtungen / Fahrgeldmanagement /
Fahrgastinformationssysteme

Transport IT Halls 2.1, 4.1

- Information Technologies / Transport management
Communication / Data processing
Informationstechnologien / Verkehrsmanagement /
Kommunikation / Datenverarbeitung
- Freight traffic logistics · Logistik im Güterverkehr

Services Halls 2.1, 4.1

Services / Consulting · Dienstleistungen / Consulting

Berlin, Europa, Halls 7.1a, 7.1b

InnoTrans Convention

Outdoor displays · Gleis- und Freigelände

Press Center · Pressezentrum Hall 6.3

Business Lounge Hall 3.1a

Organisation:
Messe Berlin GmbH · Messedam 22 · D-14055 Berlin
Tél.: +49 30 / 3038-0 · Fax: +49 30 / 3038-2325 <http://www.messe-berlin.com> ·
innotrans@messe-berlin.de

Médias partenaires de l'InnoTrans:

