

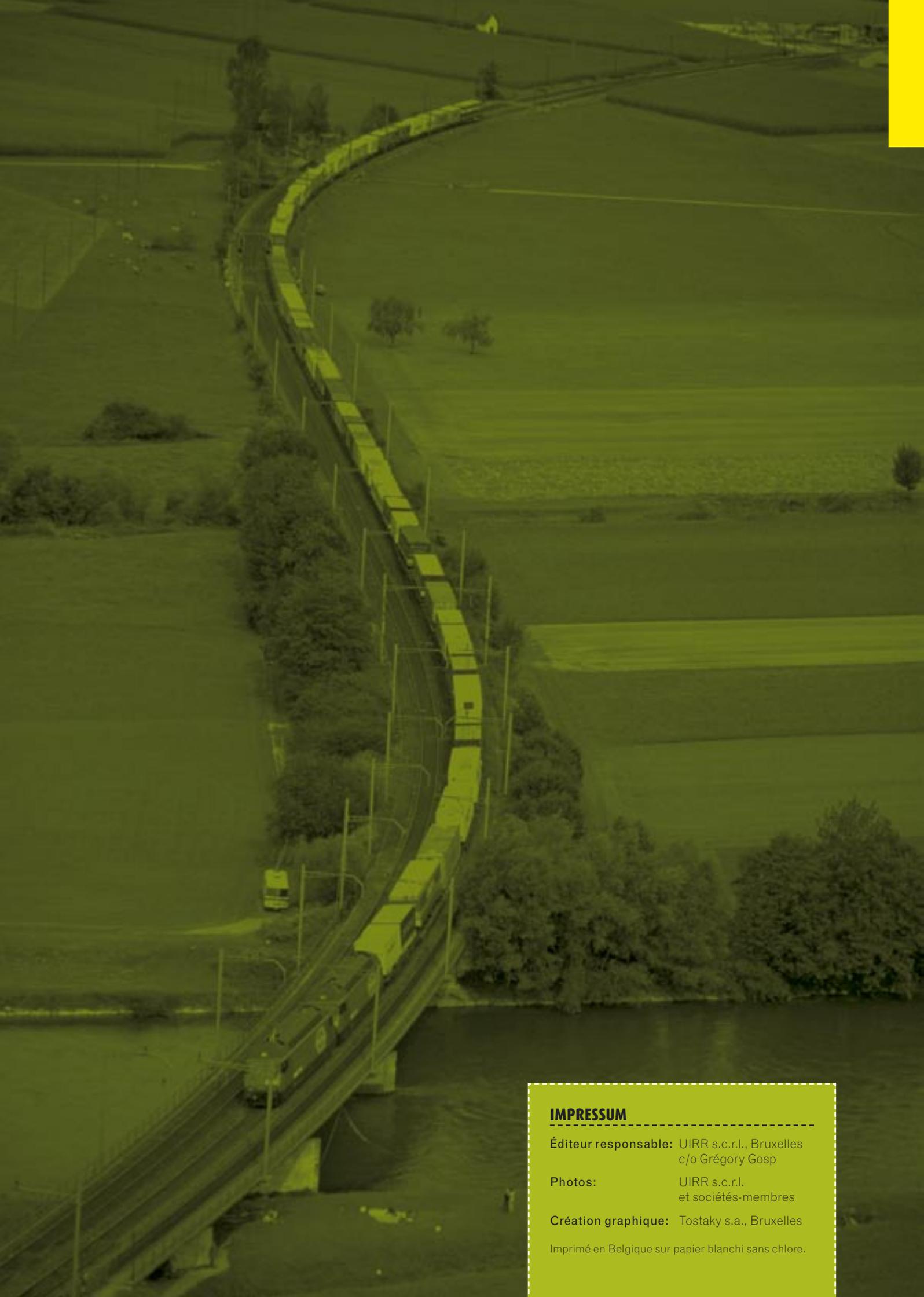


# UIRR

## UIRR Rapport 2006

Union Internationale des sociétés  
de transport combiné Rail-Route





## IMPRESSUM

Éditeur responsable: UIRR s.c.r.l., Bruxelles  
c/o Grégory Gosp

Photos: UIRR s.c.r.l.  
et sociétés-membres

Création graphique: Tostaky s.a., Bruxelles

Imprimé en Belgique sur papier blanchi sans chlore.



## PRÉFACE

Eugenio Muzio  
Président du Conseil

Avec un produit intérieur brut en hausse de 2,7% en 2006 et un "boom" des échanges qui fait suite à l'élargissement à 25 et récemment à 27 Etats-membres, l'Union Européenne semble bien engagée sur la voie d'une croissance durable, que vient soutenir son rôle politique de plus en plus affirmé au plan mondial.

Grâce à un tel contexte engageant, le Transport Combiné a pu enregistrer des taux d'accroissement exceptionnels l'an dernier sur l'ensemble des parcours desservis par l'UIRR mais en particulier sur les axes, réputés les plus pertinents, du transit alpin.

Cette nouvelle démonstration du fait que le TC est la seule vraie alternative à la route pour l'acheminement intracontinental de marchandises nous confronte cependant dans le même temps et de façon accentuée à des limites infrastructurelles qui iront en s'aggravant encore sans mesures fortes sur ce plan.

En effet, de grands couloirs de trafic et les terminaux qui les alimentent sont proches de la saturation, empêchant des transits rapides tels que demandés par le marché.

Or, c'est à partir des réalisations jusqu'à 2004/2005, restées en deça des attentes entre autres pour des raisons de déficiences de qualité de service imputables au secteur du rail, que la Commission Européenne a procédé à l'évaluation à mi-parcours du Livre Blanc de 2001 et l'a amenée à donner naissance au concept de la co-modalité par lequel elle entend permettre un recours efficace aux différents modes de transport pris isolément ou en combinaison selon les apports pour lesquels ils conviendraient le mieux.

Tout en comprenant le raisonnement intervenu, j'estime qu'il serait particulièrement hasardeux d'affaiblir l'appui au Transport Combiné. La route ne sera pas en mesure d'absorber les taux de croissance actuels et prévisibles des besoins de transport de fret; la combinaison route-mer ne peut quant à elle contribuer que de façon limitée à la résolution des problèmes, c'est à dire seulement là où les conditions pour utiliser la

voie maritime de façon fonctionnelle, rentable et plus écologique sont remplies.

Forte de ces constats, l'UIRR invite vivement la Commission Européenne à mener une action programmatique de grande ampleur qui se traduirait le plus tôt possible par :

- la mise en place des infrastructures requises, aussi bien en termes de nouvelles lignes ferroviaires que de nouveaux terminaux;
- la réalisation d'une interopérabilité permettant d'offrir un transport ferroviaire international compétitif;
- une politique de soutien au transfert modal encourageant concrètement les transporteurs routiers et les transitaires à recourir davantage au combiné;
- des incitants susceptibles d'amener le ferroviaire à assurer des services de traction répondant aux besoins de marché et qui seraient assortis d'engagements de performance.

Lors de son intervention à la conférence Eurailfreight du 30 janvier dernier, le Vice-Président de la Commission, M. Jacques Barrot a, à notre satisfaction, souligné que la Commission souhaite un transport ferroviaire davantage présent dans le marché, entre autres par une infrastructure/rail dédiée par priorité au fret.

L'UIRR ne peut que se rallier à de telles initiatives, convaincue que l'intermodalité optimisée par le Transport Combiné se révélera une des options les plus clairvoyantes de la politique européenne.

Eugenio Muzio



## LES CONDITIONS-CLÉ DE LA RELANCE

Rudy Colle

Directeur Général

Le nombre d'envois, c'est-à-dire d'équivalents/camions à pleine capacité, acheminés par les sociétés UIRR en 2006 est passé à 5,4Mln EVP/TEU (+15%).

Ce résultat est d'autant plus marquant qu'il a été obtenu dans un contexte de déficiences croissantes des capacités sur des couloirs et dans des terminaux importants ainsi que de la qualité du ferroviaire.

Les Autorités ont un rôle urgent de financement et de surveillance à jouer dans ces domaines, qui traduirait dans les faits leurs déclarations de foi, établie ou rétablie, dans les possibilités du rail.

Le trafic ira au secteur disposant de capacités de transport. Sur ce plan, le rail et le TC offrent les meilleures perspectives si l'amélioration envisagée de l'infrastructure ferroviaire s'accompagne d'un cadre de chances équitables d'accès au marché.

L'UE a mis récemment en place divers instruments de soutien à la co-modalité – notion par laquelle elle attend une coopération plus nivelée entre tous les modes –, mais les textes relatifs à la libéralisation et donc à une meilleure compétitivité du rail n'ont pas encore tous été traduits dans les faits alors que d'autres ayant pourtant fait leurs preuves subissent la pression d'une remise en cause.

C'est le cas particulier des poids et dimensions des véhicules routiers que certains milieux veulent voir augmentés de 50% c'est-à-dire jusqu'à 60t et 25m.

L'UIRR a été la première à mettre en garde contre une décision modifiant les rapports entre modes qui serait prise à partir d'un dossier incomplet. Elle a déjà établi que le gain de productivité de telles unités routières augmenterait fortement le nombre de circulations routières par retour de trafic de TC à la route au lieu de le diminuer. Il est en outre irréaliste de penser que des méga-camions puissent présenter un même niveau de sécurité que les véhicules conventionnels et



puissent circuler sans compléments ou adaptations coûteuses à l'infrastructure routière. Il faut donc se réjouir de la décision du Vice-président Barrot de faire examiner sur des bases neutres toutes les implications d'une telle option.



La mission des Autorités est de concevoir les conditions-cadre appropriées – la libéralisation du rail, l'interopérabilité, un accès juste au marché pour tous modes et leurs combinaisons.

Aux acteurs de transport tels les opérateurs membres de notre Union de concevoir des produits compétitifs pour lesquels leurs investissements en équipements divers et ceux de leurs clients, demandent à bénéficier d'une garantie de pertinence dans le temps. Dans cet ordre d'idées, leurs efforts en vue d'installer un TC rentable partout en Europe sont à souligner.

Quant à notre bureau de Bruxelles, il se manifeste de longue date dans tout dossier pouvant affecter le TC; par ses messages parfois critiques, il entend s'assurer que l'expérience de terrain plus que trentenaire de l'UIRR soit prise en compte dans les décisions la concernant. Cela lui paraît être non seulement un droit mais un devoir.



## LES CAPACITÉS : EXTENSION ET UTILISATION OPTIMALE

**Martin Burkhardt**  
Directeur Général

L'ensemble des mesures envisagées en Europe pour le développement de l'infrastructure ferroviaire et des terminaux ne suffira pas à absorber la croissance prévue du TC.

Ce constat ressort d'une étude sur les capacités menée par l'UIC et l'UIRR en 2004. Celle-ci a été suivie de l'étude DIOMIS (Developing Infrastructure use and Operating Models for Intermodal Shift) qui examine les méthodes pouvant améliorer les modes opératoires pour une utilisation plus efficace des capacités existantes.

A l'aide d'une gestion informatique optimisée, les opérateurs de TC entendent exploiter pleinement leurs capacités en terminaux et en trains. Dans un réseau de trains complets, des envois individuels peuvent, par exemple, atteindre leur destination via des combinaisons de gateway lorsque le train direct est plein. Divers types de transports pourraient être couplés : p. ex. transport maritime hinterland et transport continental, envois urgents et retours de conteneurs vides. Des différenciations de prix permettraient de mieux lisser l'utilisation journalière des capacités.



A l'issue du projet DIOMIS fin 2007, l'UIC et l'UIRR présenteront un schéma directeur pour le développement du TC en Europe. Ils lanceront un appel urgent aux Etats-membres de l'UE car dans les 10 ans à venir, nous serons confrontés à une hausse considérable du trafic et ce n'est que si tous décident d'investir dans un réseau ferroviaire orienté-fret que cette croissance pourra être réalisée de façon durable dans le respect de l'environnement.

Ce surcroît apparaîtra avant tout sur des corridors qui présentent déjà une forte densité de trafic. Même si des relations n'ont pas encore été déclarées surchar-



gées par les gestionnaires de l'infrastructure/rail, la limite de capacités est souvent atteinte : une qualité détériorée ou le fait que des opérateurs de TC n'obtiennent plus que des sillons dans les tranches horaires inintéressantes ou à vitesses lentes, l'attestent. De plus, les trains de fret internationaux doivent constamment céder le passage aux trains de voyageurs.

L'investissement dans des mesures d'accroissement des capacités est indispensable. Il peut s'agir de nouvelles lignes pour le transport de marchandises, d'une troisième voie mais aussi de l'introduction rapide du système européen de signalisation ferroviaire ERTMS qui permet une succession plus serrée des trains.

L'objectif le plus urgent doit être d'arriver, au niveau européen, à des trains d'une longueur de 750 mètres et de 1500 tonnes, voire le double sur des corridors spécifiques. Les intervalles des signalisations et les voies de dépassement pourraient quant à eux être allongés : la capacité de l'infrastructure peut être accrue par une multitude de mesures.

Pour plus de trafic sur le rail demain, il faut investir dès aujourd'hui!



## PROJETS D'EXPANSION VERS L'EUROPE DE L'EST

**Robert Breuhahn**

Directeur Général de Kombiverkehr

Europe de l'est et du sud-est: l'opportunité d'écrire une nouvelle histoire à succès du Transport Combiné.



Depuis plusieurs années, le développement du TC avec les pays de l'Europe de l'est et du sud-est fait l'objet de l'intérêt particulier de Kombiverkehr. En 2006, les transports ont évolué de façon très encourageante et, selon toute probabilité, cette croissance va se poursuivre. Par

ailleurs, le développement des transports vers l'Europe du sud-est est un exemple éclatant de la façon dont le développement économique peut précéder le développement politique et peut ensuite être stabilisé par des conditions-cadre politiques.

Dès 1983, Kombiverkehr a ouvert la porte vers l'Europe du sud-est et a commencé des transports vers l'Autriche. Ce n'est que douze ans plus tard que l'Autriche est devenue membre de l'Union Européenne! Depuis, les chiffres de transport ne suivent qu'une seule tendance à long terme, à savoir une courbe de croissance en hausse. Selon le même schéma, Kombiverkehr a proposé des alternatives écologiques de transport, depuis 1990 également pour l'ex-Yougoslavie, depuis 1991 pour la Hongrie, depuis 1992 pour la République Tchèque et la Slovaquie, depuis 1995 pour la Pologne, depuis 1996 pour la Roumanie, depuis 2005 pour les Etats de la CEI et la Turquie ainsi que pour la Macédoine depuis 2006.

Le développement en hausse continu sur le corridor de transit vers l'Europe du sud-est a entre-temps été freiné uniquement par des baisses de qualité de la part des entreprises ferroviaires. Après les années difficiles de 2004 et 2005, il a toutefois été possible de progresser à nouveau. Les volumes transportés ont augmenté en conséquence. Par exemple entre l'Allemagne d'une part et la Slovénie et la Croatie de l'autre, Kombiverkehr a augmenté le nombre d'envois de camions par jour de transport de 9,1%, et dans le trafic avec la Hongrie de 12,9%. De/vers la République Tchèque et la Slovaquie, le nombre d'envois a presque

triplé. Ces chiffres signifient que le rail non seulement participe au développement économique accru avec les nouveaux Etats-membres de l'UE mais il en profite aussi plus que la moyenne. Il peut gagner des parts de marché sur de nombreux parcours.

En ce qui concerne les transports de/vers l'Europe de l'est, ils profitent du fait que les réseaux ferroviaires dans ces pays sont considérablement plus denses que les réseaux autoroutiers. Par ailleurs, des améliorations de la qualité sont amenées en de nombreux endroits pour que ces avantages concurrentiels puissent, à l'avenir aussi, être transformés en parts de marché. Parmi celles-ci, on compte par exemple des locomotives multi-courant mais aussi des gestionnaires d'infra-



structure qui exercent la fonction de personnes de contact pour des corridors internationaux complets ou le contrôle constant de la qualité des entreprises ferroviaires et des entreprises de transport ferroviaire de marchandises qui est en cours d'élaboration. De même, de nouvelles procédures de production sont mises en place, telles que celles utilisées par Kombiverkehr depuis 2006, par exemple sur le gateway Wels CCT, afin de faire circuler efficacement des trains directs entre l'Allemagne, l'Autriche et la Hongrie sans devoir faire de manœuvres.

En raison des améliorations actuelles et futures, des opérateurs de TC sont en mesure de créer de nouveaux potentiels de marché. L'Europe élargie offre la chance d'écrire une nouvelle histoire à succès du transport ferroviaire.



## UNE MEILLEURE ORGANISATION OPÉRATIONNELLE

Jean-Luc Mélard  
Directeur Général TRW

Bien que les volumes traités soient en augmentation sensible, à savoir un taux de + 10,5% par rapport à 2005, nous ne pouvons pas considérer cette année 2006 comme aussi parfaitement réussie que nous l'ayons souhaité.

En effet, la qualité de service en traction ferroviaire n'a pas été à la hauteur des attentes de la clientèle. Les raisons sont multiples mais nous avons pu identifier essentiellement : le manque de moyens de traction; le manque de personnel de traction et de manœuvre; la disparité entre les produits achetés aux Entreprises Ferroviaires et entre les produits conçus entre celles-ci et les gestionnaires d'infrastructure; enfin, des temps de traction trop lents pour pouvoir être satisfaisants, c'est-à-dire pour répondre aux demandes du marché.

La libéralisation devrait induire des nouvelles données et permettre de par la mise en concurrence des Entreprises Ferroviaires une amélioration sensible des performances et un accroissement de la compétitivité.

L'expérience de 2006 a cependant montré que ces entreprises ont mis la période de transition à profit pour consolider leurs positions respectives sans ouvrir réellement le marché à de nouvelles formes de collaboration.



Le manque d'accompagnement des mesures de libéralisation prises par la Commission Européenne et plus particulièrement l'absence d'obligation d'un véritable contrat de qualité de prestations européen ne donne aucune possibilité de recours aux opérateurs qui doivent assumer des risques de plus en plus importants :

- achats de capacités à très long terme (souvent 18 mois avant la mise en œuvre);
- développement des parcs wagons adaptés aux développements du trafic;
- négociations avec les gestionnaires de terminaux afin de dégager des capacités futures suffisantes;
- responsabilité du contrat unique avec les clients.



Photo: D.Wuyts ©

Tous ces éléments ont contraint TRW, en coopération avec ses partenaires, à rechercher plus d'efficacité et à revoir l'engineering de ses schémas d'exploitation.

Les courants de trafics transitant par le hub de Ronet (Namur) ont été réduits de plus de 30%, le nombre de trains directs de point à point a été doublé.

Une centralisation des destinations desservies sur certains axes a été élaborée en étroite collaboration avec la fédération des transporteurs.

De nouveaux axes sont en développement principalement vers l'Europe centrale et de l'Est.

De nouvelles techniques de transbordement utilisant les infrastructures existantes sont en phase de test et devraient permettre de s'attaquer au marché des semi-remorques non équipées de zones de préhension.

Toutes ces mesures sont appelées à conduire à une structure de travail fiable, à contribuer à l'indispensable redressement de la qualité de service et à une continuation structurée de la croissance des volumes de TC, au bénéfice d'une mobilité plus soutenable.



## LE TC EN PLEINE ASCENSION

**Hermann Ungersbäck**

Directeur Général de Intercontainer Austria

Depuis plusieurs décennies, l'histoire du Transport Combiné (TC) est celle d'une réussite inégalée actionnée par nos clients qui sont souvent restés fidèles au TC malgré des circonstances difficiles, et par les sociétés-membres de l'UIRR.

Grâce à la libéralisation et à l'élargissement de l'UE, de nouvelles perspectives s'offrent à nous depuis 2005. Celles-ci impliquent toutefois aussi de nouveaux défis à relever afin d'assurer durablement le développement du TC non-accompagné. Cela demande des efforts de tous les prestataires impliqués dans la chaîne de TC et la création des conditions-cadre favorables.

Pendant plusieurs années, Intercontainer Austria (ICA) et ses partenaires spécialisés dans la technique du non-accompagné ont effectué un travail préparatoire qui permet d'offrir aujourd'hui un réseau de TC performant constitué chaque semaine de 90 trains en transport maritime de conteneurs et 60 en transport continental. Ce réseau de trains complets relie aussi bien les ports du nord et de l'ouest que le bassin de la Ruhr via la plaque-tournante de Wels (AT) avec l'Autriche et la Hongrie, et sert également de base au raccordement des nouveaux Etats membres de l'UE.

En termes d'opportunités, nous sommes aujourd'hui dans une situation similaire à celle connue lors de la précédente vague d'élargissement à l'Est, comme l'illustre par exemple l'augmentation constante de la demande en capacités de transport lié au marché roumain. L'infrastructure routière ne répondant pas aux normes de l'Ouest, nous avons la possibilité d'opérer un transfert modal en faveur du TC non-accompagné grâce à des liaisons de trains complets.



Les conditions requises pour y parvenir doivent cependant être créées, ce qui nécessite des investissements, d'où ceux réalisés sur le terminal d'Oradea (RO), devenu une installation performante pour le transbordement avec une aire de manutention de près de 10.000m<sup>2</sup> et deux grues mobiles.

Au cours de ces dernières années, ICA aussi a veillé à développer son réseau en direction de l'Europe du sud-est et a établi avec ses filiales en République Tchèque (CSKD), Slovaquie (SKD) et surtout en Roumanie (ICA-Romania) une structure opérationnelle dans chacun de ces pays, débouchant sur de nouvelles relations intégrées dans le réseau existant autour de l'Autriche.

De nouvelles lignes sont successivement étendues en direction de l'Europe du sud-est et intégrées dans le réseau existant. Enfin, il est nécessaire de proposer des prix ferroviaires attrayants pour tirer tout le bénéfice potentiel d'une telle structuration de lignes.

L'avenir nous dira si, comme nous l'anticipons, la réussite connue ces dernières années est également possible avec l'Europe du sud-est et les nouveaux Etats-membres de l'UE.

Dans tous les cas, les dispositions ont été prises pour assurer le développement du TC non-accompagné dans les années à venir.



## LE TC: POUSSÉE ET OBSTACLES

Walter Schulze-Freyberg

Directeur Général Polzug Intermodal

Les premiers navires de 13.000 TEU naviguent entre les ports hub à conteneurs du sud-est asiatique et du nord de l'Europe. Les carnets de commandes des chantiers navals sont pleins comme si la demande était illimitée.

Les principaux ports européens élaborent tous des programmes d'investissement afin d'agrandir leur capacité de manutention et de s'adapter aux volumes prévus : le port de Hambourg prévoyant un doublement du nombre de conteneurs d'ici à 2020, soit près de 18 mln. de TEU, développe les capacités des terminaux HHLA et Eurogate; à Wilhelmshaven, un nouveau terminal à conteneurs d'une capacité de 3mln TEU sera fonctionnel en 2010; à Bremerhaven la phase 1 du CT 4 est achevée; à Rotterdam, l'expansion de Maasvlakte II prend forme et Anvers développe la rive gauche de l'Escaut.



Tous ces programmes d'extension ont en commun le fait que le rail revêt un rôle important dans le concept de hinterland, les terminalistes ayant compris que pour sécuriser efficacement le flux de conteneurs, il faut une alternative aux feeders, péniches et camions. La route ne pourra absorber les volumes prévus, d'autant moins que la distance moyenne en transport terrestre augmentera dès lors que des producteurs d'outre-mer investissent davantage en Europe de l'Est. Quant aux feeders et péniches, ils sont en concurrence avec des navires maritimes toujours prioritaires, même hors horaire, pour limiter leur temps d'amarrage.

Le rail est donc en mesure de modifier le modal split en transport hinterland en sa faveur; ainsi il a augmenté plus en 2006 que le feeder et la route. Les clients craignent de plus en plus une pénurie de capacités et, ne souhaitant pas mettre tous leurs œufs dans le même panier, entendent disposer de plusieurs routes et modes pour éviter des ruptures d'approvisionnement.

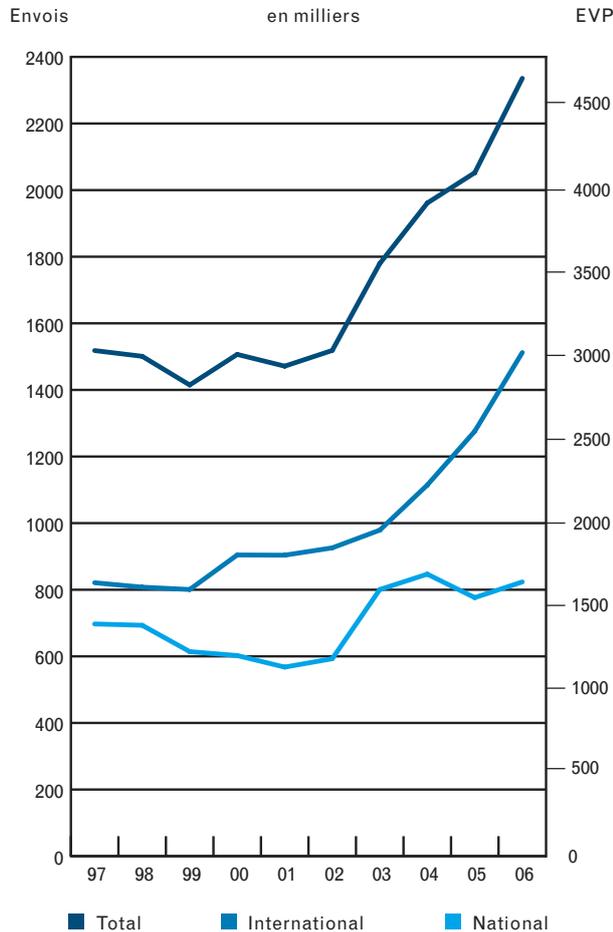
Le transport intermodal ferroviaire offre la possibilité d'entreposage temporaire des conteneurs dans un terminal proche de l'usine, qui réduit le besoin de stocks à cette dernière et assure en même temps des temps de réaction rapides. De plus, les terminaux intérieurs sont souvent des zones sous douane permettant un dédouanement peu de temps avant l'utilisation des produits, ce qui impacte positivement le cash flow du producteur ou du revendeur.

Mais sans autre développement, les opérateurs de TC risquent bien de perdre la bataille pour le client.

Jusqu'ici, les capacités de manutention ferroviaire limitées dans les terminaux portuaires ont été un obstacle majeur à une offre de services de transport intermodal efficace. Si les transporteurs d'outre-mer et les opérateurs de terminaux à conteneurs, anticipant la croissance, ont investi des sommes considérables pour l'extension des capacités, y compris l'infrastructure ferroviaire des ports, le secteur ferroviaire a plutôt désinvesti, ce qui se traduit par une détérioration du réseau fret et une forte pénurie de matériel roulant – des problèmes qui appellent une action urgente de sa part. A défaut, les opérateurs de TC auront du mal à répondre dans les 3-4 ans à venir à la demande croissante en hinterland portuaire et à offrir un service adapté à leurs clients.

# L'ANNÉE 2006 EN BREF - TENDANCES

**Transport Non Accompagné 1997-2006**  
(Caisse, Conteneur, Semi-remorque)



**Transport Non Accompagné (Envois)**

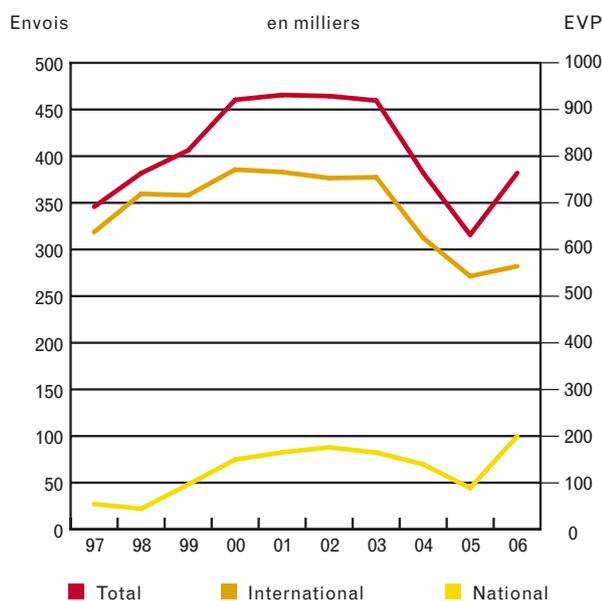
Année	International	National	Total
1997	821.009	697.191	1.518.200
1998	807.739	693.233	1.500.972
1999	800.624	614.183	1.414.807
2000	904.339	602.314	1.506.653
2001	903.708	567.642	1.471.350
2002	925.742	592.731	1.518.473
2003	978.915	800.612	1.779.527
2004	1.114.364	846.775	1.961.139
2005	1.275.927	776.318	2.052.245
2006	1.512.370	823.406	2.335.776

La croissance économique a eu un impact conséquent sur tous les courants de trafic du TC Rail-Route en Europe. Ainsi, le TC non accompagné international des sociétés UIRR a augmenté au taux impressionnant de 19%, soit 237 000 envois supplémentaires entre 2005 et 2006. Certes, l'adhésion à l'UIRR de POLZUG a contribué à la croissance générale par un apport de 70 000 envois conteneurisés des ports néerlandais et allemands vers la Pologne. Mais les parcours déjà très importants en trafic tels les transalpins (Brenner et Gothard) ont à nouveau très bien progressé. Pour preuve, le trafic Allemagne-Italie – représentant à lui seul 33% des envois – a enregistré une forte croissance de +11%, soit 55 000 envois de plus qu'en 2005 ! Quant au trafic Benelux-Italie, il a connu un taux de progression de 13% (soit 30 000 envois en plus). Les relations entre les pays scandinaves et l'Italie passant par l'Allemagne ont connu une croissance de 15% (+4 000 envois p/r à 2005). Par la mise en place de trains directs de plus en plus performants, le trafic de/ vers la péninsule ibérique a aussi connu une expansion importante avec une augmentation de 25% des envois (+14 000 p/r à 2005). Grâce principalement au projet SINGER du programme Marco Polo, les volumes de trafic passant par la Slovénie à destination notamment de l'Allemagne, de l'Autriche et de la Hongrie ont pu augmenter de plus 30%.

Le TC non accompagné national a quant à lui augmenté de 6% soit de 47 000 envois. Les excellents résultats enregistrés sur le territoire allemand (+30%) et autrichien (+109%) ne doivent pas occulter l'effet réducteur des restructurations importantes engagées notamment en France.

Au total, le TC non accompagné a progressé de 14%.

**Transport Accompagné 1997-2006**  
(Route Roulante)



**Transport Accompagné (Envois)**

Année	International	National	Total
1997	318.657	27.087	345.744
1998	359.606	22.122	381.728
1999	358.111	48.099	406.210
2000	385.643	74.777	460.420
2001	382.964	82.589	465.553
2002	376.512	87.922	464.434
2003	377.348	82.308	459.656
2004	312.329	69.786	382.115
2005	271.311	44.369	315.680
2006	282.064	99.911	381.975

Le TC accompagné a dû se restructurer complètement suite à l'ouverture de l'UE en mai 2004. Cependant, le TC accompagné international a entamé en 2006 un certain redressement avec une progression de 4% des envois, grâce notamment à l'accroissement des acheminements sur toutes les relations autrichiennes vers l'Italie, la Slovénie, la Hongrie et la Roumanie. A noter qu'une toute nouvelle route roulante a été ouverte entre Ljubljana (Slovénie) et Spačva (Croatie).

Le TC accompagné national a connu des fortunes très diverses: progression exceptionnelle en Autriche qui a quasiment triplé son trafic par rapport à 2005 pour atteindre plus de 80 000 envois mais diminution de 4% sur la relation Bâle-Lugano.

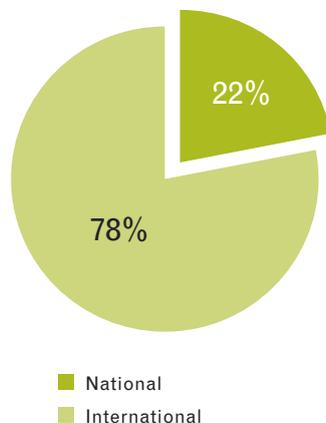
Au total, la Route Roulante a connu un résultat très positif en 2006, à savoir de +22% p/r 2005.



## L'ANNÉE 2006 EN BREF - TENDANCES

### Trafic Total

(Accompagné et Non Accompagné)



### Transport International et National en Mio de TKM

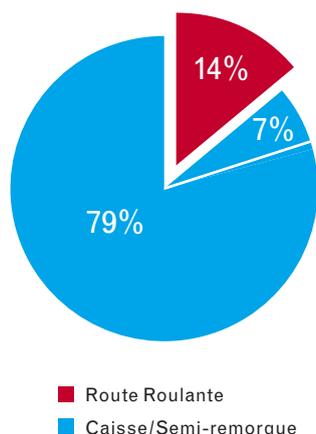
Année	International	National	Total
1997	21.527	8.334	29.862
1998	21.926	8.308	30.234
1999	20.742	7.846	28.588
2000	24.330	8.156	32.486
2001	24.663	7.217	31.880
2002	25.027	8.047	33.074
2003	25.248	7.671	32.919
2004	26.173	8.338	34.511
2005	28.871	8.086	36.957
2006	35.558	9.836	45.394

Avec l'augmentation conjuguée du nombre d'envois et de la distance moyenne parcourue, l'évolution du trafic, exprimé en tkm, a été très significative en international (+23%). Le trafic transalpin a fortement contribué à cette hausse: +24% de/vers la Belgique, +15% de/vers l'Allemagne et +9% de/vers les Pays-Bas. L'adhésion du nouveau membre POLZUG a apporté plus de 1,6 millions de tkm tandis que la disparition du membre CONLINER a diminué le total d'un demi million de tkm.

Le trafic national a quant à lui enregistré une augmentation appréciable de 12%, essentiellement en raison du net accroissement du nombre d'envois en Allemagne.

Les distances moyennes ont atteint 850 km en international, grâce notamment à l'extension de services de flux traditionnels (Benelux-Espagne/Allemagne-France-Italie); en national elles se situent à 510 km (augmentation des envois sur les distances courtes de l'accompagné). Le tonnage brut moyen d'un envoi est de 24 tonnes en international et de 21 tonnes en national.

### Techniques



### Part des techniques de TC dans le transport total en milliers d'envois

Année	Caisse	Semi-remorque	Route Roulante	Total
1997	1.333	185	346	1.864
1998	1.335	166	382	1.883
1999	1.260	154	406	1.821
2000	1.333	172	460	1.964
2001	1.300	171	466	1.937
2002	1.367	152	464	1.983
2003	1.405	145	460	2.010
2004	1.806	155	382	2.343
2005	1.978	164	316	2.458
2006	2.136	200	382	2.718

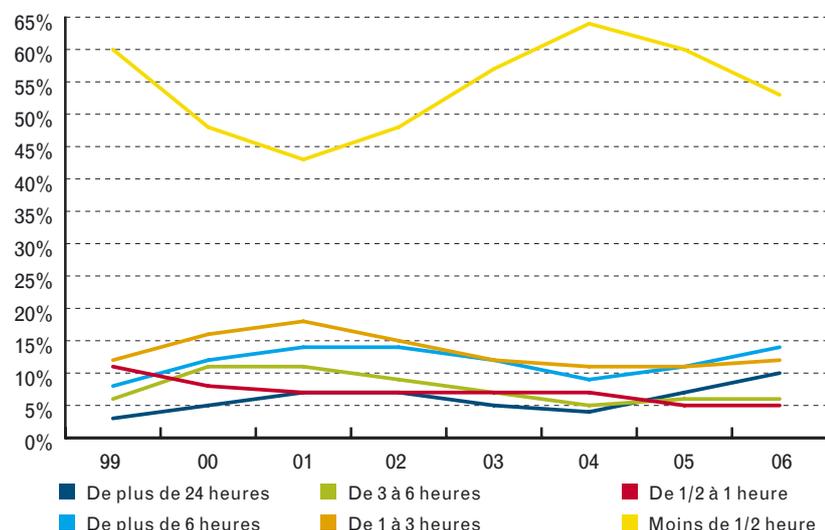
La part du TC non accompagné représente 86% du total des envois effectués en 2006. La part des caisses et conteneurs a légèrement baissé principalement à cause d'une augmentation importante du nombre d'envois en TC accompagné.

Environ 64% des caisses mobiles et conteneurs sont acheminés en international, le reste en national. En international, il y a quasiment autant d'acheminements de caisses mobiles inférieures à 8,30m (ou conteneurs de 20') que de caisses supérieures à 8,30m (ou conteneurs 30', 40' et plus). Avec 7% des envois, la part de la semi-remorque s'est à nouveau maintenue sur les 5 relations principales représentant la quasi totalité des acheminements par semi-remorque (Allemagne/Belgique/Danemark/Pays-Bas de/vers l'Italie et Allemagne-Suisse). Le transport accompagné est en très légère augmentation et ce grâce à l'apport conséquent de parcours nationaux en Autriche.

Un envoi UIRR correspond à la capacité d'un camion sur la route, ce qui équivaut à 2 EVP/TEU (auparavant 2,3). Cette équivalence à la baisse établit à nouveau qu'en TC l'utilisation de petites caisses bien pleines s'est accrue.

### Ponctualité

(Retards)



L'année 2006, marquée par un accroissement du volume transporté, fut à nouveau une année difficile.

Sur 23 000 trains internationaux contrôlés en 2006, 53% seulement ont été ponctuels (tolérance de 30 minutes), 30% ont enregistré un retard de plus de 3h et 10% de plus de 24h, ce qui, à bases égales, constitue un recul p/r à 2005 sur pratiquement tous les axes contrôlés. Les trains nationaux ont été également surveillés; leurs scores sont meilleurs. Ainsi, en Allemagne, le taux de ponctualité est de 73% tandis que pour la France, il se situe à 85%.

Bien que le sujet soit au centre de toutes les préoccupations, il faut remarquer – et déplorer – que la récolte des données elles-mêmes devient de plus en plus ardue. Pour y remédier, soulignons ici l'initiative du Groupe Transport Combiné de l'UIC qui a pris des mesures afin de redéfinir les buts et le fonctionnement des groupes Qualité et a prévu une évaluation périodique à partir de juin 2007.

Finalement, il serait souhaitable que les Etats Membres mettent concrètement en place le système d'amélioration des performances du réseau ferroviaire entre gestionnaires de l'infrastructure et entreprises ferroviaires prévu dans la Directive 2001/14 de la CE.



## L'ANNÉE 2006 EN BREF

### UIRR et politique européenne

A l'occasion de l'Assemblée Générale ordinaire (AGO) à Vienne le 21 juin 2006, Ing. Eugenio Muzio et Dr Janos Berenyi ont été reconduits dans leur fonction respective de Président et Vice-Président du Conseil d'Administration de l'UIRR pour la période 2006-2009.

Le lendemain, INTERUNIT a également tenu son AGO. Il y fut décidé entre autres d'élargir son membrariat à toutes les EF, même celles n'étant pas membres de l'UIC et à tous les opérateurs de TC Rail-Route, aussi ceux n'étant pas affiliés à l'UIRR.

Lors du Congrès du 22 juin organisé à Vienne par l'UIRR sur le thème "TC : nouvelles conditions et opportunités dans l'Europe élargie", M. Kazatsay, Directeur Général Adjoint à la DG TREN, a présenté en primeur la teneur de la révision à mi-parcours du Livre Blanc des Transports de 2001.

Tout au long de l'année, l'UIRR a veillé à faire entendre la voix du TC rail-route auprès des instances communautaires. Cela s'est traduit notamment par la participation à divers groupes de travail de la Commission européenne (évolution du marché du rail, logistique du fret...) et de l'Agence ferroviaire européenne (ERA), de même que par l'organisation, en octobre, d'une visite du terminal LDCT Delta 3 de Dourges (F) pour le Directeur du département des transports terrestres de la Commission européenne, M. Grillo-Pasquarelli, et son équipe, afin de continuer à sensibiliser les autorités politiques sur la spécificité et les nombreux avantages du TC rail-route.

Parallèlement aux actions de lobbying, l'UIRR a poursuivi sa participation active dans divers projets européens concernant entre autres la sûreté dans les transports (COUNTERACT) et dans les terminaux (INSECTT), de même que le développement de services de TC sur des axes déterminés (SINGER de/vers la Slovénie, BRAVO). La conférence de clôture du projet BRAVO à Munich les 17-18 avril 2007 fut l'occasion de souligner les excellents résultats obtenus. En effet, depuis le lancement du projet il y a 3 ans, les opérateurs de TC (**KOMBIVERKEHR, CEMAT, ICA**) et les EF qui y participent ont enregistré une croissance du transport non accompagné de 57% sur l'axe du Brenner, notamment grâce à la mise en œuvre de méthodes innovantes telles que l'utilisation de locomotives multi-systèmes, de wagon-poche pour megatrailer, de systèmes de radioguidage des locomotives et de suivi on-line des trains, de même que l'élaboration d'un manuel qualité visant l'optimisation des modes opératoires.

L'UIRR veillera par ailleurs à participer aux appels à proposition annuels lancés à partir de 2007 dans le cadre du programme Marco Polo II pour des actions visant un meilleur équilibre de la répartition modale.

Enfin, la première enquête de satisfaction relative à CESAR indique une perception très positive des clients vis-à-vis de ce service paneuropéen de tracking & tracing qui continue de s'affiner, et qui compte déjà plus de 400 utilisateurs réguliers.



## L'ANNÉE 2006 EN BREF

### Organisation opérationnelle des sociétés-membres

Avec une croissance des envois s'élevant à 14,6%, **KOMBIVERKEHR** a renforcé son leadership européen en 2006, notamment grâce à une coopération étroite avec ses clients, qui se traduit par des services sur mesure. L'opérateur allemand ambitionne de franchir le cap du million d'envois en 2007.

Pour faire face à la croissance de la demande dans un contexte d'augmentation des échanges commerciaux, **CEMAT** a acheté 200 wagons articulés de type Multifret (ex-ICF).

**HUPAC** a misé sur le concept de traction continue selon lequel une seule entreprise ferroviaire est responsable de chaque train pour connaître une croissance record en 2006. Cette nouvelle forme de production est rendue possible par la libéralisation des chemins de fer et peut permettre de gérer des volumes plus importants, sans perte de qualité. L'opérateur suisse, qui célébrera tout comme **NOVATRANS** son 40<sup>ème</sup> anniversaire en 2007, a aussi ouvert un bureau de représentation à Varsovie (P) afin de développer ses activités en Europe Centrale et Orientale. Parallèlement à la poursuite de son développement stratégique en Europe orientale, **INTERCONTAINER AUSTRIA (ICA)** a quant à elle ouvert une agence à Hambourg pour être encore plus proche de ses clients allemands, et mis en place un Customer Service Trucking permettant de coordonner et de développer le transport routier (pré- et post-acheminement) dans toute l'Autriche.

L'approbation début 2007 du Plan de Sauvegarde sera de nature à donner au nouvel **EUROTUNNEL** les bases solides nécessaires en vue de mettre la société sur la voie de la rentabilité. L'acquisition de 5 locomotives

Class 92 par sa filiale fret Europorte 2 lui permettra de démarrer son activité ferroviaire continentale en 2007. Dans le cadre de son développement à l'Est, **POLZUG INTERMODAL** détient désormais une participation majoritaire dans le capital de la société Silk Road Express Georgia LLC. **TRW** a pour sa part décidé de spécialiser ses terminaux par destinations et a débuté les essais avec un wagon-corbeille permettant le transport de semi-remorques non préhensibles par pinces, ce qui lui ouvre de belles perspectives.

**NOVATRANS** a préparé le redéploiement de son plan de transport prévu à partir de 2007, tandis que **CEMAT** a fait l'acquisition de 7 nouvelles grues à pneus afin de moderniser son parc et de soutenir les activités des chantiers intermodaux.

Les résultats d'une étude commandée par **HUNGAROKOMBI** ont confirmé les inquiétantes conséquences de l'adhésion de la Roumanie et la Bulgarie à l'UE sur le TC, c-à-d un transfert très fort vers la route du trafic jusqu'alors acheminé par Route-Roulante, mettant en péril cette dernière. En effet, pour un certain nombre de raisons, alors que la libéralisation du transport routier international y est devenue effective à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007, la libéralisation du secteur ferroviaire sera plus longue à se matérialiser, créant un contexte de concurrence inégale. **HUNGAROKOMBI** a mené un lobbying efficace auprès des Autorités hongroises et a obtenu une subvention temporaire pour franchir la période de transition vers des conditions-cadre plus loyales en faveur d'un mode de transport, le rail, respectant davantage l'environnement.



## L'ANNÉE 2006 EN BREF

### Développement des services de TC

#### *Nouvelles lignes*

En octobre dernier, **CROKOMBI** a lancé une ligne de Route Roulante entre Spačva (HR) et Ljubljana (SI) qui tire notamment bénéfice des partenariats établis avec **ÖKOMBI** et **ADRIA KOMBI**.

**NOVATRANS** a enregistré une nette croissance de son trafic bilatéral international notamment grâce aux partenariats avec **TRW**, **CEMAT** et **KOMBIVERKEHR**, et lancé un service de train rapide (140km/h) entre Rungis et Perpignan, ainsi qu'un train direct Dourges (F)-Turin (I)-Novara (I).

La réalisation du projet SINGER (programme Marco Polo) ouvre de belles perspectives pour **ADRIA KOMBI** et ses partenaires (**CEMAT** et **KOMBIVERKEHR**), désormais plus à-mêmes de concurrencer le secteur routier.

**KOMBIVERKEHR** a lancé une nouvelle ligne de/vers Lovosice (CZ), en complément au service "Bohemia-Express" établi en partenariat avec **BOHEMIAKOMBI**. L'opérateur allemand a instauré des trains complets vers Anvers (B, avec TRW), a élargi son offre de/vers Vérone (I) et mis en œuvre des mesures afin de développer son trafic vers l'Europe du Nord. Une liaison entre Novara (I) et Lübeck (D) a été ouverte avec **HUPAC** et **CEMAT**, de même qu'entre Taulov et Hamburg-Billwerder en liaison avec Netz 2000+, en partenariat avec **KOMBI DAN**.

**ROCOMBI** mène les derniers préparatifs en vue de la mise en service de liaisons entre Constanta et Pitesti (R) vers la Hongrie, la République Tchèque et la Slovaquie.

**HUPAC** a instauré diverses nouvelles lignes en 2006 (notamment Rotterdam-Hambourg) impliquant une vingtaine de nouveaux trains. De nombreuses autres ouvertures de liaisons sont prévues pour 2007.

**RALPIN** continuera d'élargir son offre de Route Roulante en 2007, notamment sur l'axe Lötschberg-Simplon qui sera renforcé par la mise en service attendue en juin 2007 du tunnel de base du Lötschberg. **HUPAC** et **RALPIN** seront particulièrement concernées par l'ouverture des discussions visant à redéfinir les conditions-cadre du transfert de marchandises de la route vers le rail en Suisse à partir de 2011.

**INTERCONTAINER AUSTRIA (ICA)** a élargi son offre de liaison portuaire avec entre autres le lancement de la ligne Rotterdam-Wels et la mise en service d'un train complet entre Genk (B) et Oradea (RO).

#### *Terminaux*

Les investissements réalisés dans les aires de transbordement et de gerbage du terminal d'Oradea (RO) ont permis à **ICA** de lancer un premier service de trains complets entre la Roumanie et la Belgique.

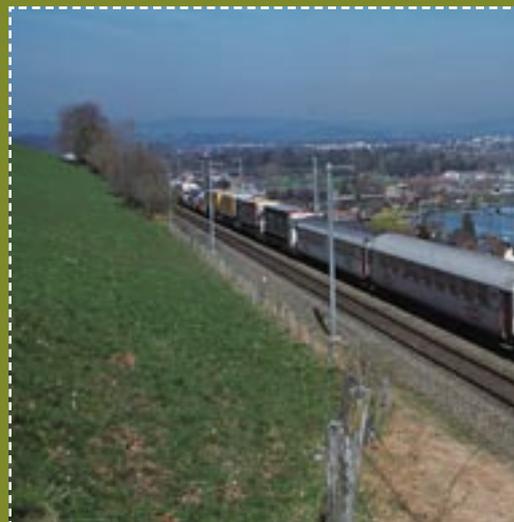
**NOVATRANS** a inauguré les terminaux de Sète (F) et de Valenton II (F) et aura en charge l'exploitation du nouveau terminal de Grans Miramas (F) dont l'ouverture est prévue fin 2007.

**KOMBIVERKEHR** profitera du renforcement des capacités de transport du terminal de Rostock (DE) pour développer le trafic avec l'Europe du nord. **KOMBI DAN** a concentré ses activités sur les terminaux de Taulov (DK) et Hoje Taastrup (DK), pour lesquels des investissements capacitaires sont attendus. L'augmentation du trafic en provenance des ports de Hambourg et de Rotterdam a pu être prise en charge par **POLZUG INTERMODAL** notamment grâce à l'augmentation progressive des capacités des terminaux polonais.



## MEMBRES DE L'UIRR (SITUATION JUIN 2007)

<b>ALLEMAGNE</b>	<b>KOMBIVERKEHR</b> Ludwig-Landmann-Str. 405 D - 60486 Frankfurt/Main	Tél: (+49) 69 79 50 50 Fax: (+49) 69 79 50 51 19 E-Mail: info@kombiverkehr.de
<b>AUTRICHE</b>	<b>INTERCONTAINER AUSTRIA</b> Wiedner Hauptstr. 120-124 A - 1050 Wien	Tél: (+43) 1 504 95 60 0 Fax: (+43) 1 504 95 60 150 E-Mail: global@intercontainer.at
	<b>ÖKOMBI</b> Taborstraße 95 A - 1200 Wien	Tél: (+43) 1 331 56 0 Fax: (+43) 1 331 56 300 E-Mail: info@oekombi.at
<b>BELGIQUE</b>	<b>T.R.W.</b> Avenue du Port, 100/bte 1 B - 1000 Bruxelles	Tél: (+32) 2 421 12 11 Fax: (+32) 2 425 59 59 E-Mail: dcm@trw.be
<b>CROATIE</b>	<b>CROKOMBI</b> Miramarska 13 a HR - 10000 Zagreb	Tél: (+385) 1 615 18 67 Fax: (+385) 1 615 18 69 E-Mail: crokombi@crokombi.hr
<b>DANEMARK</b>	<b>KOMBI DAN</b> Omfartsvejen 1 DK - 6330 Padborg	Tél: (+45) 74 67 41 81 Fax: (+45) 74 67 08 98 E-Mail: kombidan@kombidan.dk
<b>ESPAGNE</b>	<b>COMBIBERIA</b> c/Rafael Herrera, 11; 2°, Pta 203 E - 28036 Madrid	Tél: (+34) 91 314 98 99 Fax: (+34) 91 314 93 47 E-Mail: combiberia.madrid@combiberia.com
<b>FRANCE</b>	<b>NAVILAND CARGO</b> 8, Avenue des Minimes BP 57 F - 94302 Vincennes	Tél: (+33) 1 43 98 40 00 Fax: (+33) 1 43 74 18 40 E-Mail: cplichon@naviland-cargo.com
	<b>NOVATRANS</b> 21, Rue du Rocher F - 75008 Paris	Tél: (+33) 1 53 42 54 54 Fax: (+33) 1 45 22 45 25 E-Mail: info@novatrans.fr
<b>HONGRIE</b>	<b>HUNGAROKOMBI</b> Népfürdő u. 22 (Duna Tower Office Building) H - 1138 Budapest	Tél: (+36) 1 224 05 50 Fax: (+36) 1 224 05 55 E-Mail: office@hungarokombi.hu
<b>ITALIE</b>	<b>ALPE ADRIA</b> Via Santa Caterina n. 1 I - 34122 Trieste	Tél: (+39) 040 63 92 33 Fax: (+39) 040 66 00 08 E-Mail: alpeadria@alpeadria.com
	<b>CEMAT</b> Via Valtellina 5-7 I - 20159 Milano	Tél: (+39) 02 668 951 Fax: (+39) 02 668 00 755 E-Mail: info@cemat.it
<b>PAYS-BAS</b>	<b>HUPAC INTERMODAL</b> Albert Plesmanweg, 151 NL - 3088 GC Rotterdam	Tél: (+31) 10 495 25 22 Fax: (+31) 10 428 05 98 E-Mail: info@hupac.nl
<b>POLOGNE/ALLEMAGNE</b>	<b>POLZUG INTERMODAL</b> Burchardkai Bürogebäude 1 D - 21129 Hamburg	Tél: (+49) 40 74 11 45 0 Fax: (+49) 40 74 11 45 45 E-Mail: hamburg@polzug.de
<b>REPUBLIQUE TCHEQUE</b>	<b>BOHEMIAKOMBI</b> Opletalova 6 CZ - 113 76 Praha 1	Tél: (+420) 2 42 444 560 Fax: (+420) 2 42 444 924 E-Mail: info@bohemiakombi.cz
<b>ROUMANIE</b>	<b>ROCOMBI</b> B-dul Dinicu Golescu 38 RO - 010873 București, sector 1	Tél: (+40) 21 312 23 14 Fax: (+40) 21 312 17 74 E-Mail: rocombi_sa@yahoo.com
<b>SLOVENIE</b>	<b>ADRIA KOMBI</b> Tivolska 50 SI - 1000 Ljubljana	Tél: (+386) 1 23 45 280 Fax: (+386) 1 23 45 290 E-Mail: infor@adriakombi.si
<b>SUISSE</b>	<b>HUPAC</b> Viale R. Manzoni 6 CH - 6830 Chiasso	Tél: (+41) 91 695 28 00 Fax: (+41) 91 695 28 01 E-Mail: info@hupac.ch
	<b>RALPIN</b> Martin-Disteli-Strasse 4 CH - 4601 Olten	Tél: (+41) 62 286 88 11 Fax: (+41) 62 286 88 10 E-Mail: info@ralpin.com
<b>MEMBRE ASSOCIE</b>		
<b>FRANCE</b>	<b>EUROTUNNEL</b> 19, Boulevard Malesherbes F - 75008 Paris	Tél: (+33) 3 21 00 60 80 Fax: (+33) 1 55 27 37 75 E-Mail: francois.coart@eurotunnel.com



## Your Partners in Combined Transport

UIRR s.c.r.l

Union Internationale des sociétés  
de transport combiné Rail-Route

Rue Montoyer 31/bte 11  
B-1000 Bruxelles

Tél.: +32 2 548 78 90

Fax: +32 2 512 63 93

headoffice.brussels@uirr.com

www.uirr.com