



# Rapport Annuel

2010

Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route



# Table des matières

Préface du Président.....	3
Chiffres-clé de l'année.....	4
Message du Directeur Général .....	5
Le Transport Combiné Non Accompagné.....	6
Le Transport Combiné Accompagné .....	8
Environnement des entreprises .....	10
Défis et perspectives .....	11
Nouvelles des membres .....	12
Interviews de sociétés-membres	
Crokombi.....	14
Intercontainer Austria .....	15
Interferryboats .....	16
Novatrans.....	17
L'année UIRR en bref.....	18
Membres de l'UIRR .....	19

## IMPRESSUM

**Éditeur responsable:** UIRR s.c.r.l., Bruxelles,  
c/o Àkos Érsek

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

**Création graphique:** Tostaky s.a., Bruxelles

Imprimé en Belgique sur papier blanchi sans chlore.

Les statistiques 2010 des sociétés-membres de l'UIRR  
peuvent être téléchargées sur le site [www.uirr.com](http://www.uirr.com).



## Préface du Président

**Au matin d'un vendredi d'automne, le 23 octobre 1970, les représentants de sept opérateurs de Transport Combiné européens – industrie alors balbutiante – se réunirent à Munich pour envisager les démarches pouvant faciliter plus résolument l'essor de leur solution novatrice de transport du fret.** La constitution de l'UIRR fut l'aboutissement de cette rencontre. Quarante ans plus tard, un train de fret sur quatre en Europe est un train de Transport Combiné et cette activité représente à peu près 11% des mouvements européens de marchandises. L'UIRR, association industrielle respectée établie à Bruxelles, défend actuellement les intérêts de 18 compagnies de Transport Combiné rail-route exploitant un réseau qui s'étend sur la totalité du continent.

Les conséquences néfastes de la crise économique, laquelle s'est traduite par une baisse de 17% du trafic du Transport Combiné en 2009, ont été maîtrisées en 2010, ce système de transport de fret, caractéristique d'une véritable comodalité, enregistrant une croissance de 8% et recouvrant ainsi la moitié des volumes perdus.

Hélas, plusieurs facteurs ont encore gêné ce redémarrage :

- Les fournisseurs de traction ferroviaire avaient réduit les capacités offertes pendant la crise, ce qui s'est soldé par un manque de locomotives à la reprise ;
- La maintenance des infrastructures ferroviaires et des grèves perturbant gravement un flux régulier du trafic ;
- Certains acteurs du secteur routier ont poursuivi leurs pratiques de prix inférieurs aux coûts, dans l'espoir de regagner des parts de marché.

Les opérateurs de Transport Combiné ont néanmoins gardé confiance et ont continué à améliorer l'efficacité de leurs activités tout en introduisant des services innovateurs afin de mieux répondre aux attentes de leurs clients. L'optimisme du secteur est traduit dans l'Indice de confiance du TC de l'UIRR, lequel a présenté des valeurs positives tout au long de l'année 2010.

L'UIRR attend avec intérêt la promulgation de dispositions législatives importantes susceptibles de résoudre plusieurs des problèmes susmentionnés : l'amendement de la Directive Eurovignette et la révision du premier paquet ferroviaire.

Les intentions de la Commission européenne face au défi que le changement climatique et les problèmes de sécurité des transports posent à l'humanité sont abordées dans le Livre Blanc sur les transports. La volonté de réduire significativement l'empreinte carbone du transport de fret impose un rôle bien plus important au Transport Combiné rail-route – surtout sur les distances plus longues – car sans lui le secteur européen des transports ne pourra être une voie soutenable sur le plan écologique. L'UIRR continuera de soutenir les décideurs politiques et les législateurs européens désireux de concrétiser ces objectifs en leur fournissant toute information utile sur les capacités et le potentiel sous-utilisés du Transport Combiné.



**RUDY COLLE**  
PRÉSIDENT EXÉCUTIF

*« Les conséquences néfastes de la crise économique ont été maîtrisées en 2010, ce système de transport de fret, caractéristique d'une véritable comodalité, enregistrant une croissance de 8% et recouvrant ainsi la moitié des volumes perdus »*



## Chiffres-clé de l'année

### 2010: ANNÉE DU TRANSPORT COMBINÉ

Le ralentissement économique provoqué par la crise a entraîné une baisse de 17% du TC rail-route en 2009. Cette première baisse globale du Transport Combiné en dix ans, a atteint un niveau sans précédent au cours des 40 années d'histoire de l'UIRR. La croissance de 8% enregistrée en 2010 a permis de rattraper environ la moitié de cette baisse. L'UIRR reste convaincue que **le TC rail-route offre les meilleures solutions pour optimiser la comodalité en intégrant efficacement le chemin de fer électrifié dans les chaînes du transport longue distance en Europe**. Les manquements propres au transport routier longue distance au plan social (le non-respect du temps de travail), la sécurité (haute fréquence d'accidents), la sûreté (chargements attaqués pendant le repos ou le ravitaillement), les externalités (émissions très supérieures de GES et de bruit, vibrations, etc.) – peuvent être résolus le plus simplement du monde si les palettes portant les marchandises à expédier sont chargées dans des « unités de chargement intermodales » (caisses mobiles ou semi-remorques), lesquelles sont livrées par camion de la manière la plus efficace qui soit à un terminal ou un port de transbordement, d'où des modes plus durables comme le rail ou la navigation (intérieure) peuvent être utilisés pour couvrir la plus longue section du transport. C'est le fait des opérateurs de Transport Combiné d'organiser des chaînes de transport faisant intervenir le fret ferroviaire sur les segments critiques (longue distance).

# 85%

*des trains de TC accompagné  
sont arrivés dans les 30 minutes.*

# 1 sur 4

*quote-part des trains de TC  
sur l'ensemble du fret ferroviaire*

# 632 km

*distance rail moyenne couverte  
par les envois UIRR en 2010*

L'UIRR a commencé à réunir des données sur la qualité des services en 1999 et en a fait un exercice annuel depuis lors. Les trains de TC non accompagné domestique – ne circulant que sur le réseau ferroviaire d'un seul pays – ont invariablement affiché une ponctualité supérieure à 80%. Cette ponctualité dépasse 85% pour les trains de RoMo. **Le taux de ponctualité des trains de TC non accompagné transfrontalier reste quant à lui inférieur à 70% en moyenne.**

L'UIRR n'a eu cesse d'exprimer ses attentes et de formuler des propositions en matière de performances, à l'endroit tant du rail, en qualité de sous-traitant-clé du TC, que des décideurs politiques qui influencent la structure et les motivations du secteur ferroviaire. Il ne fait pas de doute pour l'UIRR que la ponctualité, **condition indispensable à la compétitivité du TC**, peut être améliorée.

Selon la Communauté Européenne du Rail (CER), les réalisations du fret ferroviaire européen (31 pays) s'élèvent en 2010 à 280 milliards tkm au total. Comparées à ce résultat, les performances du Transport Combiné européen ont été estimées à 80 milliards tkm environ, à savoir 28,5%. En d'autres mots, **un train de fret sur quatre ayant circulé en 2010 était un train de TC.**

De plus, la croissance enregistrée en 2010 de 5% pour la totalité du secteur du fret ferroviaire européen (selon le rapport de la CER), comparée à la hausse de 8% du TC, signifie que **le Transport Combiné est un segment du marché du fret ferroviaire plus dynamique que les autres**. Ce dynamisme et les exigences de qualité du Transport Combiné font de ce segment de marché l'un des plus importants auxquels les entreprises de fret ferroviaire doivent prêter attention.

La distance moyenne parcourue par les envois de TC non accompagné était de 743 km (85% du trafic total), tandis qu'elle était de 275 km (15% du trafic total) pour les trains de Route Roulante (TC accompagné). Leur moyenne pondérée atteint 632 km, ce qui équivaut à **la distance moyenne parcourue par un camion longue distance conduit par un seul chauffeur en une journée.**

Le Livre Blanc 2011 sur les transports de la Commission européenne prévoit le transfert d'une tonne-kilomètre sur deux du transport routier longue distance vers des « modes de transport plus durables », dont un acteur dominant est le rail électrifié. **Le Transport Combiné rail-route a démontré sa capacité à prendre en charge un tel trafic de longue distance** et est prêt à contribuer à la concrétisation des objectifs de la Commission européenne.



## Message du Directeur Général

**Une nette reprise économique générale est apparue dans le secteur du transport. Les opérateurs de TC ont compensé avec diligence les pertes dues à la crise financière et économique par le biais d'une réorganisation durable de leurs services jetant ainsi les bases solides d'une croissance ultérieure.** La prudence cependant reste de mise, la crise ayant accéléré des changements structurels de l'économie mondiale. Ainsi, la croissance des pays développés et de ceux en voie de développement est très différente. Le système financier s'est stabilisé, mais l'endettement national a atteint des niveaux inquiétants dans plusieurs pays.

Les tendances à long terme, telles que la pénurie de ressources ou la hausse des prix des carburants, ainsi que la nécessité de trouver des moyens pour contrer les effets du changement climatique, favorisent le TC. Une croissance instable avec plusieurs fluctuations est néanmoins à prévoir. Par conséquent, la flexibilité au niveau des opérations et la capacité à se conformer aux attentes des clients sont plus importantes que jamais.

Les hausses de la productivité restent un facteur essentiel pour l'essor du TC ; celles-ci peuvent être soutenues efficacement par l'harmonisation européenne du marché ferroviaire marquée par une concurrence accrue, une normalisation des unités de chargement, des wagons et des processus opérationnels, ainsi que par une augmentation du poids et de la longueur maximum des trains. Il est rare de voir des progrès dans ces domaines intervenir d'un coup. Un travail persistant et détaillé est donc de rigueur.

L'UIRR participe à divers groupes de travail de l'Agence Ferroviaire Européenne (ERA). Ses objectifs consistent par priorité à uniformiser les prescriptions européennes en matière d'entretien et d'autorisation des wagons en vue d'améliorer la sécu-

rité, tout en évitant à l'avenir des réactions contreproductives de la part des Autorités de sécurité nationale, comme celles qui ont fait suite à l'accident de Viareggio.

Sur le plan de la normalisation, la norme EN13044 a été adoptée après des années de préparation ; elle standardise l'identification de toutes les unités de chargement et permet un enregistrement et une gestion plus efficaces des données au profit de toutes les parties prenantes des chaînes de transport basées sur les UCI (unité de chargement intermodale, ou ILU Intermodal Loading Unit). L'UIRR, l'un des principaux acteurs dans ce domaine, s'est vu confier la gestion du nouveau Code ILU par le secteur des transports.

L'ouverture du tunnel de base du Gothard en Suisse, prévu dans quelques années, entraînera une augmentation très attendue de la capacité sur l'une des plus importantes routes de transport d'Europe. Il ne produira toutefois ses pleins effets qu'à condition d'éliminer les nombreuses limitations de capacité et du gabarit ferroviaire caractérisant les lignes de chemin de fer en amont et en aval.

La Commission européenne vise des objectifs ambitieux de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du transport et d'amélioration de la sécurité. Pour les atteindre, des mises en œuvre efficaces seront nécessaires. Que penser d'un nouveau projet suivant l'exemple fructueux de l'initiative de marché intérieur de Jacques Delors, qui aurait pour titre : « Elimination de 279 goulets d'étranglement d'infrastructure afin de doubler les capacités de transport de fret ferroviaire d'ici à 2030 » ? En effet, le transfert du trafic vers le rail est la mesure la plus efficace pour atteindre ces objectifs.



MARTIN BURKHARDT  
DIRECTEUR GÉNÉRAL

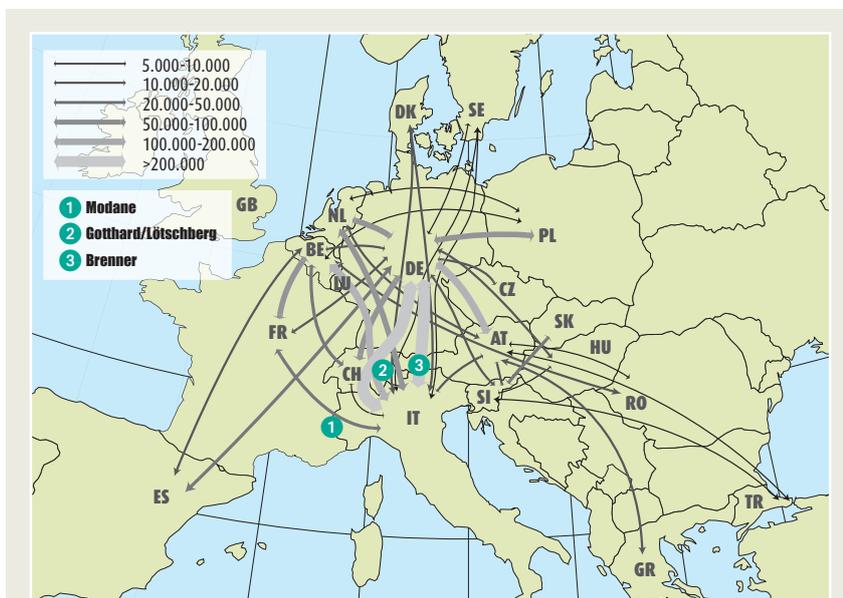
*« Les hausses de la productivité demeurent un facteur essentiel pour le développement du Transport Combiné ; elles peuvent être efficacement soutenues par la libéralisation du marché ferroviaire européen qui se traduirait par une concurrence accrue »*



## Le Produit Non Accompagné

**Le mode de TC le plus répandu en Europe est l'acheminement de caisses mobiles, conteneurs et semi-remorques, appelé transport non accompagné. Au fil des dernières 40 années, les compagnies membres de l'UIRR ont mis en place un réseau**

**de TC non accompagné étendu, basé sur des trains-blocs directs. Ce réseau permet d'acheminer tout type de biens conteneurisés (des matières premières aux produits sur palettes) en quasiment n'importe quel lieu en Europe.**



Le volume total du trafic de TC non accompagné en Europe a atteint 16 millions TEU environ selon l'étude DIOMIS. Les compagnies membres de l'UIRR ont acheminé 30% du trafic domestique total et plus de 50% du trafic transfrontalier en 2010.

Les corridors transalpins ont maintenu leur rôle dominant avec plus de 820 000 envois représentant 55% environ du TC non accompagné de l'UIRR : quelque 30% via le Gothard, plus de 20% par le Brenner et moins de 5% via Modane. La liaison-clé entre l'Allemagne et l'Italie a enregistré plus de 470 000 envois, suivie par la liaison Belgique-Italie avec quelque

177 000 unités et Hollande-Italie avec 65 000 envois.

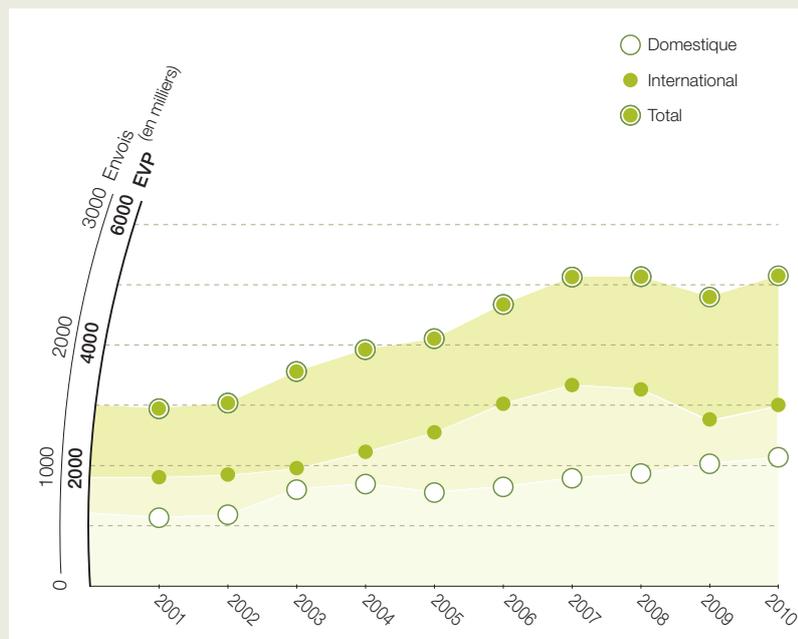
Le réseau UIRR des services non accompagnés repose sur des trains directs réguliers (1 100 services différents de/vers plus de 300 terminaux) qui relient 29 pays d'Europe. Le poids net (utile) des marchandises s'élève à 20 tonnes environ par envoi, la distance couverte est de 900 km en moyenne. En 2010, plus de 50% du trafic transfrontalier total de l'UIRR a été acheminé sur une distance qui dépasse cette moyenne, près de 50% sur une distance comprise entre 300 et 900 km et 1% seulement sur une distance inférieure à 300 km.

Le TC non accompagné en Europe comporte quatre segments de marché. Deux segments se distinguent sur base de l'origine et de la destination des biens acheminés : le transport de conteneurs ISO maritimes en hinterland (entre les ports de mer et les régions intérieures) et le trafic continental (transport de fret au départ et à destination des terminaux européens). Le marché se segmente en outre en : transport intermodal domestique (ou national), exécuté totalement sur le réseau ferroviaire d'un seul pays d'Europe (même si les biens sont transportés d'un pays à un autre) et transport transfrontalier, traversant au moins une frontière nationale. Enfin, il est possible de segmenter le marché en fonction de la distance couverte : courte (moins de 300 km), moyenne (300 à 900 km) et longue (plus de 900 km).

En principe, le TC non accompagné peut acheminer tous types de biens pouvant l'être par la route. Au lieu de superstructures fixes, les véhicules routiers utilisés à cet effet sur les parcours de positionnement doivent pouvoir transporter des unités de chargement intermodales (ILU). Les ILU utilisées généralement dans le TC rail-route sont : des caisses mobiles standard de classe A (13,5 m principalement) et de classe C (7,15 m, 7,45 m ou 7,82 m), des conteneurs ISO de 20' (6,1 m), 30' (9,15 m) et 40' (12,2 m) ainsi que des semi-remorques préhensibles par pinces (13,6 m). À l'heure actuelle, la caisse mobile est l'unité de chargement utilisée le plus souvent en intra-européen, elle représente deux tiers du trafic intermodal en Europe.



# Les Performances en 2010



Comparé à 2009 qui vit la plus grande récession économique depuis des décennies, l'ensemble des activités non accompagnées des opérateurs de l'UIRR a enregistré une croissance de 8%. Cette hausse est toutefois répartie irrégulièrement sur les différentes compagnies membres.

Malgré une demande plus lente que prévue au premier semestre 2010, les opérateurs de l'UIRR ont réussi – de manière plus rapide qu'escompté – à dépasser légèrement le chiffre d'affaires de 2008 (y compris les effets exceptionnels procédant d'une compagnie membre cette année-là).

Par conséquent, avec un chiffre proche des 2,6 millions d'envois UIRR ou l'équivalent de 5,2 millions TEU, les opérateurs ont rattrapé la moitié du volume perdu suite à la crise économique.

Les performances de trafic exprimées en tonnes-kilomètres ont augmenté de manière similaire et atteint 38,2 milliards de tkm, dont 78% ont été réalisés en services transfrontaliers (couvrant une distance moyenne de 900 km) avec un tonnage brut moyen de 22 tonnes par envoi. Sur les liaisons domestiques, ces chiffres sont ramenés à 443 km et 18 tonnes.

Le **trafic transfrontalier de TC non accompagné** – qui a augmenté de 10 à 15% au cours des dix dernières années – emprunte à nouveau la voie de la croissance avec une hausse de 9% ou +125 000 envois par rapport à 2009. Ce résultat positif pour 2010 ne per-

met toutefois pas encore d'atteindre les niveaux réalisés dans ce segment de marché spécifique en 2008 car les évolutions sont très différentes. Le marché de TC le plus dynamique, à savoir l'offre de services transalpins des opérateurs de l'UIRR via le Gothard et le Brenner, a

enregistré des résultats impressionnants, tels les liaisons-clé entre l'Allemagne et l'Italie (+12% ou 52 000 unités supplémentaires), entre la Belgique et l'Italie (+13% ou +20 000 envois) et entre la Scandinavie et l'Italie (+21%). Le trafic de conteneurs maritimes de hinterland des ports ARA vers l'Allemagne a poursuivi sa progression pendant l'année 2010 avec une hausse de 30% (+25 000 envois). Des résultats encourageants ont été enregistrés en 2010 dans le cadre de l'extension continue vers l'est de l'offre de TC de l'UIRR, en particulier sur les liaisons qui relient la Slovaquie à la Slovaquie (+122%), la Hongrie (+92%) et la Turquie (+122%). D'un autre côté, le trafic vers (ou en transit par) la France a été considérablement perturbé par des grèves ferroviaires majeures, en particulier sur la liaison entre la France et l'Italie (-14%) et le trafic de transit vers la péninsule ibérique (-12%). Enfin, le trafic au départ des Pays-Bas vers le sud-est (Autriche) et le sud (Italie) a chuté sensiblement – baisses de 19% et 8% respectivement – ce qui représente au total 10 000 envois de moins qu'en 2009.

Quant au **trafic non accompagné domestique**, ses performances totales ont augmenté de 6% par rapport à 2009 et dépassé 2,1 millions TEU. Des résultats contradictoires se cachent derrière cette croissance encourageante : s'il convient de saluer la hausse du trafic national en Allemagne (+6%, +17 000 envois), en Italie (+12%, +13 000 envois) et en Belgique (+2%, 7 000 conteneurs supplémentaires), les opérateurs polonais et roumains ont subi une contraction du trafic national de 28 et 47% respectivement – ce qui représente une baisse totale de 5 000 unités.



## Le Produit Accompagné

La technique appelée couramment « Route Roulante » (RoMo – Rolling Motorway) est considérée comme la manière la plus efficace de transporter des véhicules routiers entiers en roll-on/roll-off sur des trains de TC composés uniquement de wagons surbaissés spéciaux. Lorsque ces trains de Route Roulante comprennent également une voiture-couche permettant au conducteur de se reposer pendant le trajet, ce type de transport correspond alors à la définition du

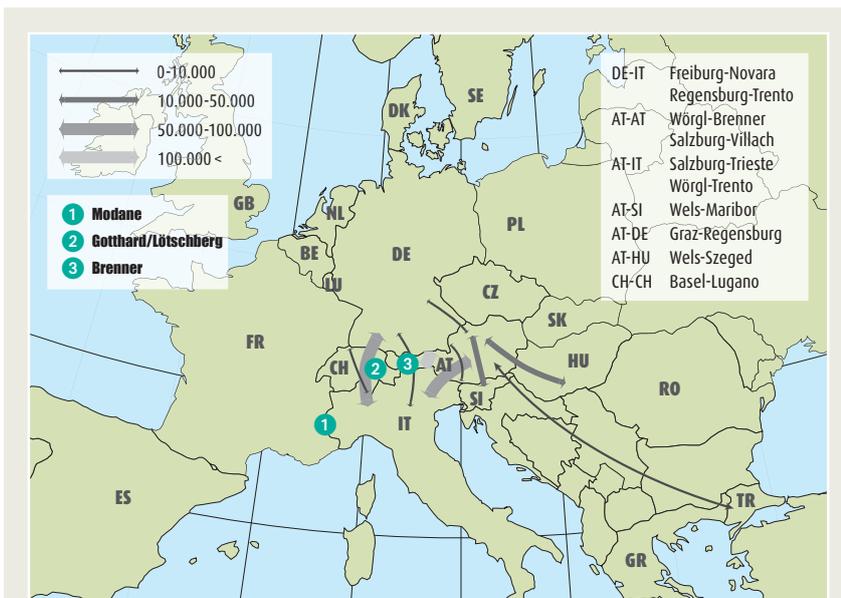
« Transport Combiné Accompagné » et ne doit pas être confondu avec la notion française « d'autoroute ferroviaire », laquelle transporte sur le rail surtout des semi-remorques (non) préhensibles par pinces.

Pour des compagnies de transport routier souhaitant utiliser les Routes Roullantes, l'organisation des envois est simple : tous trains routiers et véhicules articulés homologués pour le trafic routier peuvent en principe utiliser les services de Route Roulante sans modification technique.

Les services de Route Roulante sont principalement conçus pour attirer les compagnies de profil suivant :

- Possédant moins de 10 camions ;
- Ne possédant pas leur propre réseau (logistique) ;
- Dont les liaisons sont déséquilibrées ou irrégulières ;
- Établies dans des pays ne possédant pas (encore) les infrastructures indispensables au trafic non accompagné (Grèce, Roumanie, Turquie p.ex.).

Il n'est pas aisé de mettre un service de RoMo viable sur pied : en principe, les transporteurs routiers sont disposés à ne payer que le montant économisé par le transport en RoMo pour l'utilisation de celle-ci. Il s'agit du coût du carburant, de l'usure des pneus et des péages autoroutiers. Ce montant ne couvre cependant pas en général les coûts d'exploitation de la Route Roulante. Le modèle ne prouve sa valeur que là où les péages sont plus élevés ou lorsque d'autres règles et restrictions spécifiques s'appliquent au transit par poids lourds, telles par exemple les dispositions suivantes : limitations des autorisations de circuler, interdictions de conduite les week-ends, jours fériés et de nuit, poids maximum plafonné et prescriptions légales applicables au transport de substances dangereuses.

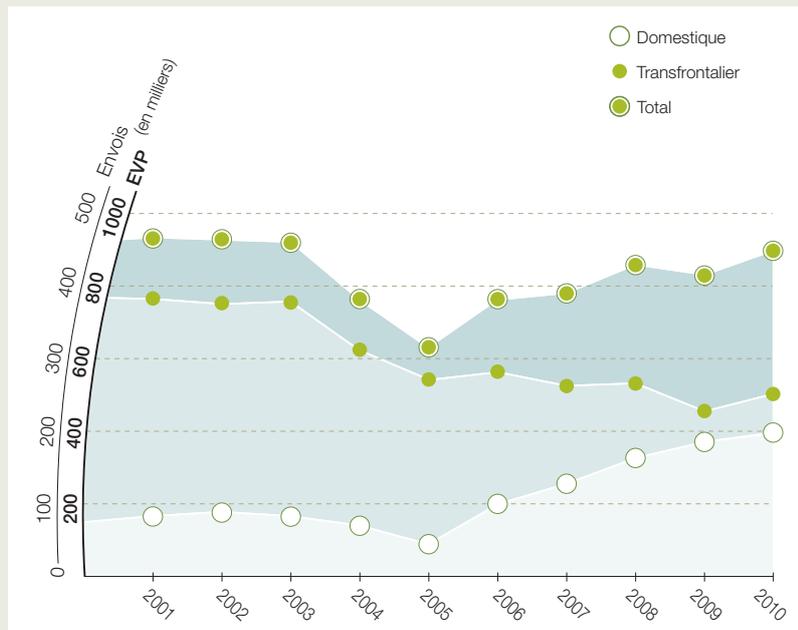


Grâce à la création d'un nouveau wagon de fret révolutionnaire – le concept du wagon RoMo – par un fabricant européen de wagons au début des années septante, les premiers services de Route Roulante ont été proposés entre la Suisse et l'Allemagne. Entre les années quatre-vingt et nonante, le réseau RoMo a été sans cesse étendu et son centre s'est déplacé nettement de l'Allemagne vers l'Autriche. Pendant cette période, l'évolution de cette technique de transport fut remarquable : de 158 000 camions en 1989 à 400 000 unités en 1999. À l'heure

actuelle, 450 000 camions sont transportés par les trains RoMo, commercialisés par six opérateurs européens, tous membres de l'UIRR. Un train de Route Roulante normal peut transporter 20 à 27 trains routiers et véhicules articulés et peut être chargé en moins de 30 minutes. Les performances des wagons RoMo, équipés de freins à disque (et donc très silencieux), ont doublé au cours de ces 20 dernières années pour atteindre 1 000 km par jour environ.



# Les Performances en 2010



Grâce au contexte économique européen plus favorable que l'année précédente, 2010 peut être considérée par les opérateurs UIRR comme une année de redressement des activités RoMo : au total, ils ont en effet réussi à transporter quelque 450 000 camions complets, soit une hausse de 8% ou 32 000 unités de plus qu'en 2009. En 2010, les performances de trafic RoMo ont atteint 16 millions de tonnes (+9% par rapport à 2009) et 4,1 milliards tkm (+10% par rapport à 2009).

Comparés aux périodes précédentes, le trafic en RoMo revient au niveau des « années d'or », entre 2000 et 2003.

Durant l'année 2010, les opérateurs de RoMo ont réussi à améliorer les caractéristiques principales des trains, telles l'utilisation de la capacité du train (près de 90%, voire plus sur certaines liaisons), le taux de chargement du wagon (jusque 2 000 chargements par wagon par an) et la vitesse de chargement/déchargement (20 minutes pour 20 camions).

En RoMo, la partie ferroviaire ne représente souvent qu'une petite partie de la distance totale. En effet, 50% du trafic RoMo actuel de l'UIRR est proposé sur moins de 300 km, alors que la distance totale (route et rail), peut varier de 1 500 à 2 000 km.

Avec 251 000 camions transférés de la route au rail, **le trafic européen RoMo transfrontalier** (commercialisé à 100% par les opérateurs de l'UIRR) a enregistré en 2010 une nette hausse de 9% par rapport à 2009, sans toutefois revenir au niveau de 2008. Le transport ac-

compagné en Europe est exclusivement concentré sur des routes commerciales passant par l'Autriche et la Suisse. Cette concentration met en évidence les politiques nationales spécifiques en matière de transports qui encouragent ce système, en plus de celles qui favorisent le

transport non accompagné. En Autriche, toutes les liaisons RoMo (7 services pour un total de 74 trains par jour) ont enregistré des résultats très encourageants. Les services RoMo en transit par le col du Brenner, qui représentent un quart de la totalité du trafic transfrontalier, ont augmenté de 19%, c.-à-d. 10 000 camions complets de plus qu'en 2009. Les liaisons RoMo Danube-Pyhrn-Tauern ont quant à elles enregistré une hausse de 15% (+11 000 camions). Par contre, le trafic RoMo reliant l'Allemagne à l'Italie suivant l'axe du Gothard a presque atteint les niveaux très positifs de 2009 malgré les effets néfastes des travaux de construction sur la rampe d'accès sud du tunnel du Lötschberg et le manque de ressources ferroviaires (locomotives et conducteurs).

Dans le même temps, le trafic **RoMo domestique** a enregistré une croissance globale de 6% pour atteindre 198 000 camions complets environ en 2010 (+11 000 comparé à 2009). Du côté autrichien (avec 2 services et 28 trains par jour), les volumes RoMo continuent leur ascension très régulière : +5% en 2010 comparé à 2009. Sur ce corridor, le trafic a plus que doublé en moins de 3 ans : de 88 000 camions en 2006 à 186 000 en 2010 (95 camions sur cent utilisent le service RoMo qui relie le Brenner à Wörgl). La Suisse fournit une liaison journalière entre Bâle et Lugano et a réalisé une hausse du trafic de 12% en 2010 mais cette hausse n'a pas compensé la baisse de l'année précédente.



# Environnement des entreprises

**L'année 2010 fut importante au plan de la préparation des changements des conditions-cadre du TC rail-route. Quatre initiatives ont surtout capté l'attention :**

- L'amendement de la Directive Eurovignette, qui régleme la manière dont l'accès à l'infrastructure routière est facturé (principe de « l'utilisateur-payeur ») et qui définit les règles d'internalisation des coûts externes du transport routier (principe du « pollueur-payeur »). L'UIRR a publié une prise de position détaillée résumant la façon dont les opérateurs de TC visent la correction des inégalités de concurrence prévalant actuellement dans ce domaine entre le routier et le ferroviaire, et qui entravent la mise en œuvre optimale de la comodalité.



- La refonte du premier paquet ferroviaire, annoncée en octobre, qui régleme les relations concurrentielles au sein du secteur ferroviaire, y compris certains sujets importants tels que les redevances d'accès aux voies, l'internalisation, la séparation structurelle et le découplage. L'UIRR a contribué au travail préparatoire de la Commission en publiant une prise de position sur les sujets liés à l'infrastructure ferroviaire.
- Le débat appelé à examiner une révision éventuelle de la législation fixant les dimensions et les poids maximum

admissibles des véhicules de transport. L'UIRR n'a cessé de faire valoir sa position en attirant l'attention du public sur les grands dangers que la circulation à l'échelle européenne de véhicules routiers plus longs et plus lourds constituerait pour un transport de fret plus sûr et plus respectueux de l'environnement.

- Le Livre Blanc sur les transports de la Commission européenne, qui énonce ses principaux objectifs et ses priorités de transport pour la décennie à venir. L'UIRR a contribué à établir faits et données pour cette importante déclaration politique en participant à plusieurs études préliminaires, et en publiant des prises de position détaillées.

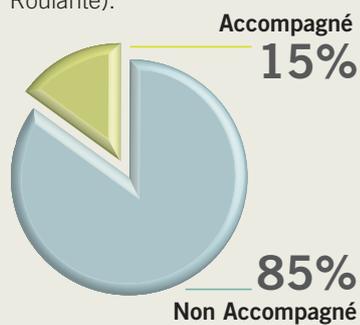
Les facteurs fondamentaux qui influencent les décisions dans le domaine du transport n'ont pas changé de cap, ils se sont plutôt raffermis au cours de l'année 2010. Le prix du pétrole a retrouvé sa trajectoire de croissance, augmentant les coûts de notre dépendance à cette source énergétique du transport. La consommation de carburant a accentué la pression sur les comptes partout en Europe car elle dépend massivement d'importations de cette source d'énergie en provenance de régions du monde de plus en plus instables. Les effets du changement climatique sur nos vies quotidiennes ont continué à se manifester par l'occurrence plus fréquente de phénomènes climatiques extrêmes.

Il convient de souligner que l'évolution organique du transport en Europe a maintenu son cap insoutenable en 2010. Un changement de paradigme en devient d'autant plus nécessaire, ce que certains visionnaires du transport, comme la défunte Commissaire, Madame Loyola De Palacio, ont exigé depuis le début du siècle. Il rend un rôle fortement accru des modes de transport durables, comme le rail électrifié, incontournable.



## Défis et perspectives

En 2010, TC non accompagné était le service dominant parmi ceux proposés par les opérateurs UIRR. Des restrictions techniques telles que des limitations du gabarit ferroviaire (hauteur de passage des tunnels et des ponts) ou une réduction de la capacité de chargement net par essieu/wagon ne favorisent pas le développement partout en Europe de services de TC accompagné (Route Roulante).



Outre des conditions-cadre largement déterminées par le législateur (européen), le secteur influence considérablement lui aussi la compétitivité des services de TC fournis aux chargeurs. Les opérateurs de Transport Combiné membres de l'UIRR, ainsi que leurs partenaires des chaînes de transport basées sur les UCI (Unité de chargement intermodale, Intermodal Loading Unit), s'emploient constamment à améliorer la qualité de leurs services. CESAR, leur système de tracking et de tracing, établi depuis près de dix ans, en est un exemple frappant. Une autre initiative du secteur a consisté à normaliser le marquage des unités de chargement intermodales, qui s'est matérialisé par l'adoption de la norme EN13044 par le CEN en octobre 2010.

Les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire sont des sous-traitants stratégiques du TC rail-route. Dès lors, leur influence est consi-



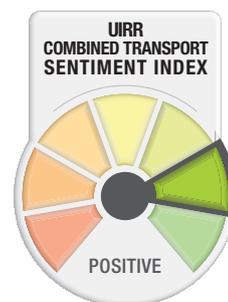
dérable pour le succès et l'essor de ce mode de transport unique. Les déficiences de performance de l'infrastructure, les erreurs de gestion du trafic, ainsi que des relations concurrentielles imparfaites au sein du secteur ferroviaire peuvent toutes entraîner un manque de sillons pour les trains de marchandises dont a besoin le TC de haute qualité qui est en concurrence directe avec les camions. Deux problèmes graves peuvent émerger à court terme au niveau de l'infrastructure ferroviaire européenne dans un futur et ainsi mettre à l'épreuve les capacités du rail et les politiques de transport :

- Le col du Brenner dans les Alpes où d'importants travaux de reconstruction prévus en 2012 peuvent, s'ils ne sont pas réalisés, entraîner de sérieuses perturbations et un déclin tempo-

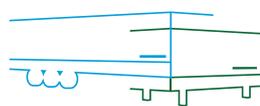
raire de la compétitivité du Transport Combiné sur ce parcours important.

- Tandis que l'ouverture du tunnel de base du Gothard en Suisse peut constituer une amélioration longuement attendue de la traversée transalpine entre l'Allemagne et l'Italie à partir de 2017, le gabarit ferroviaire des lignes de chemin de fer de connection doit être augmenté d'ici-là, pour que tous les trains de TC puissent l'emprunter.

Malgré toutes ces difficultés, la perspective du TC rail-route est perçue positivement par les opérateurs membres de l'UIRR, comme le montre l'indice de confiance du TC de l'UIRR.



Le code ILU, introduit par la norme EN13044, similaire au code BIC utilisé pour les conteneurs maritimes, permet un marquage efficace et fiable des unités de chargement exclusivement utilisées en TC européen. En outre, cette norme a établi des règles de placement avant la livraison initiale par les fabricants de plaques de codification normalisées sur les dites unités. L'attribution des codes ILU commencera en juillet 2011 sous administration UIRR. Pour de plus amples informations : [www.ilu-code.eu](http://www.ilu-code.eu)



### ILU-Code

the identification of Intermodal Loading Units in Europe



## Nouvelles des membres

**Seeis**  
south east  
european  
intermodal  
service

### ALPE ADRIA

La croissance du trafic de 8% réalisée en 2010 repose principalement sur la desserte de l'hinterland du port de Trieste (non accompagné) et l'exploitation réussie d'un service de Route Roulante jusque Salzbourg (Autriche).

### ADRIA KOMBI

L'année 2010 est un succès total pour l'opérateur slovène, qui enregistre une croissance de 39% résultant surtout du trafic de hinterland du port de Koper, lequel dessert – entre autres – de grandes entreprises automobiles en Slovaquie. Le financement obtenu via le projet SEEIS du programme Marco Polo a contribué à ce développement.

### BOHEMIAKOMBI

Le péage électronique introduit récemment en République tchèque et en Slovaquie, combiné au rebond de l'industrie de transformation a permis à la compagnie de connaître une croissance globale annuelle

### CEMAT

Cemat, basée en Italie, a mené à bien sa réorganisation et réalisé une croissance de 9% en 2010.

### HUNGAROKOMBI

L'opérateur exclusif de Route Roulante a augmenté son trafic de 17% grâce en partie au financement obtenu dans le



cadre du projet Ro-Mo-Net du programme Marco Polo.

### HUPAC

La société suisse a enregistré une très forte croissance de son trafic – plus de 14%. S'employant surtout à développer des liaisons transalpines, elle a également réalisé une forte croissance sur d'autres liaisons européennes. Hupac a fondé une nouvelle compagnie ferroviaire de fret avec les Chemins de fer suisses afin d'améliorer la qualité des services ferroviaires assurant la liaison entre l'Allemagne et l'Italie par le principal axe nord-sud à travers la Suisse.

### ICA

L'opérateur autrichien a étoffé sa palette de liaisons sur les axes nord-ouest et sud/sud-est tout en améliorant son service à la clientèle en y intégrant le réseau CESAR.



de 20%. Au lieu d'acheminer des camions complets, Bohemiakombi a lancé de nouveaux services tels le transport de semi-remorques en wagons-poche spéciaux de et vers la République Tchèque.



### RALPIN

RAlpin n'a pu maintenir son rythme de développement des dernières années en raison d'importantes perturbations liées aux travaux de construction sur les infrastructures (rail) empruntées par la compagnie dans le nord de l'Italie. RAlpin se prépare à reprendre les activités de Route Roulante de Hupac, laquelle abandonne cette activité à partir de janvier 2011.

### KOMBIVERKEHR

La croissance de 11% du principal opérateur allemand de TC témoigne de la reprise du plus grand marché économique d'Europe depuis la crise.

### NAVILAND CARGO

En utilisant ses propres locomotives pour assurer la traction, Naviland Cargo a pu éviter les effets néfastes des grèves prolongées du rail français. La compagnie enregistre ainsi une croissance de 23% de son trafic par rapport à 2009.

### IFB

La compagnie basée à Anvers a continué en 2010 à étendre son réseau organique, renforcé par le rachat de liaisons vers l'Est exploitées par Intercontainer-Interfrigo, laquelle a été liquidée à la fin de l'année. IFB a également lancé des solutions multimodales uni-

ques combinant les services rail-route et la navigation intérieure.

### NOVATRANS

L'opérateur français a étendu ses services ibériques par un nouveau train rapide, Barcelyon, entre Lyon et Barcelone. Il utilise pour ce faire une ligne



récemment inaugurée, aux normes européennes, qui intègre le tunnel du Perthus (8,3 km) pour la traversée des Pyrénées.

### ÖKOMBI

Le plus grand opérateur européen de Route Roulante a enregistré une croissance du trafic de 10% – résultant principalement de ses services transalpins vers le sud et le sud-est.





**NENAD KOJIĆ**  
DIRECTEUR GÉNÉRAL

*« L'adhésion de la Croatie à l'Union européenne facilitera l'utilisation de son port-clé de Rijeka »*

**Q: Quelle fut la baisse du trafic enregistrée par Crokombi à la suite de la crise économique et dans quelle mesure la compagnie a-t-elle pu redresser la barre pendant l'année 2010 ?**

R: Crokombi a vu son volume de trafic se réduire de moitié en 2009 par rapport à l'année précédente. La crise a entraîné l'interruption du tout nouveau service de Route Roulante introduit en 2008 sur la liaison Spačva – Wels. Aujourd'hui, Crokombi propose donc exclusivement du Transport Combiné non accompagné. Les activités ont repris modestement en 2010, le manque à gagner par rapport à 2008 ayant pu être ramené à 37%. Au regard des premiers mois de l'année 2011, un optimisme prudent reste permis, la reprise continue du trafic laissant envisager de meilleures performances que l'année précédente.

**Q: Qu'espérez-vous en tant qu'opérateur de Transport Combiné de l'adhésion imminente de la Croatie à l'UE – en termes d'opportunités commerciales ?**

R: Crokombi vise principalement le Transport Combiné transfrontalier qui relie les ports de Rijeka et de Koper, dans le nord de l'Adriatique, à plusieurs États membres de l'Union européenne : Autriche, Hongrie, Slovaquie et République tchèque. Crokombi place de grands espoirs dans les services de trains-bloc lancés récemment vers Budapest et Bratislava, lesquels ne donnent pas encore les résultats escomptés. L'adhésion de la Croatie à l'Union européenne facilitera l'utilisation du port croate-clé de Rijeka et contribuera à éliminer les obstacles opérationnels liés principalement à la nécessité de passer les frontières « extérieures » de l'UE.

**Q: Comment la hausse du trafic au port de Rijeka – alternative aux ports de Koper et Trieste – et la situation de transit favorable en Croatie s'intègrent-elles dans vos plans de développement ?**

R: Crokombi croit honnêtement dans la compétitivité du port de Rijeka comparé aux ports de Koper (Slovénie) et Trieste (Italie), surtout en raison de sa meilleure situation. Il sera plus facile d'atteindre le nouveau terminal à conteneurs – bientôt terminé – par la nouvelle liaison ferroviaire entre Rijeka et Zagreb, plus courte et plus rapide. En même temps, le Cargo Center Zagreb va transformer cette liaison majeure en une plateforme efficace dans toutes les directions et en particulier vers les destinations à l'Est.

**Q: La politique nationale des transports prévoit-elle un rôle accru pour les services logistiques et de transport au sein de l'économie croate ? Si oui, comment Crokombi pourra-t-elle tirer parti de cette vision ?**

R: La politique croate en matière de transport met surtout l'accent sur le développement des infrastructures de mobilité, ce qui se traduit non seulement par un réseau étendu d'autoroutes mais aussi par les projets susmentionnés pour le fret à Rijeka et Zagreb. Sur cette base et sur l'adhésion imminente de la Croatie à l'Union européenne, Crokombi porte, en qualité d'opérateur de Transport Combiné, un regard très optimiste sur l'avenir : ce système de transport unique répondra à toutes les attentes.



**Q: Quelle fut la baisse du trafic enregistrée par ICA à la suite de la crise économique et dans quelle mesure la compagnie a-t-elle pu redresser la barre pendant l'année 2010 ?**

R: Le déclin provoqué par la crise économique en 2009 a atteint 16% par rapport à 2008 et s'est traduit par une baisse de 439 955 à 368 052 TEU. ICA a pu revenir pendant l'année 2010 à 409 808 TEU, ce qui représente une hausse de 11% par comparaison à 2009. Ce chiffre se situe toutefois toujours en retrait par rapport au volume atteint en 2008. ICA a connu une modification importante de la structure du trafic : en effet, le trafic maritime/hinterland a le plus souffert en 2009 (-24%) alors que les activités continentales ont baissé de -7% seulement par rapport à 2008. Par conséquent, le trafic continental représente aujourd'hui deux tiers du volume d'ICA comparé à moins de 50% en 2008.

**Q: De votre point de vue d'opérateur de Transport Combiné, quelles liaisons vont dans les prochaines années présenter le plus grand potentiel – en termes d'opportunités commerciales ?**

R: Au niveau des activités continentales, ICA prévoit que l'Europe centrale et orientale va devenir un marché en expansion majeure mais qui présente aussi un grand risque potentiel compte tenu des marges réduites et des mauvaises infrastructures. Par ailleurs, nous estimons que la liaison Italie-Pologne va redoubler de dynamisme mais sans améliorer sa faible compétitivité actuelle par rapport aux transports routiers, compte tenu des prix du camionnage très bas et des coûts relativement élevés du transport ferroviaire.

**Q: Quel rôle devrait selon vous jouer l'Autriche dans le transport de fret longue distance basé sur des UCI ? Comment ICA compte-elle exploiter ce potentiel ?**

R: Le Rail Cargo Austria Group opère une réorganisation en vue de rationaliser ses opérations et d'améliorer encore les services à la clientèle. Une étape de ce processus verra l'intégration d'ICA dans la société RCA en 2011. J'ai bon espoir que cette nouvelle structure organisationnelle nous permettra de maintenir la position éminente des opérateurs autrichiens dans le Transport Combiné transfrontalier.

**Q: Quels sont les principaux facteurs à changer en Europe pour améliorer la compétitivité et les parts de marché du Transport Combiné ?**

R: Les externalités doivent être intégrées par des mesures économiques et réglementaires. Les chemins de fer paient leur coût véritable (coûts d'infrastructure inclus), ce qui n'est pas le cas des transports routiers (surtout au niveau des dommages pour l'environnement). La situation aux États-Unis nous montre que, dans des conditions de marché totalement déréglementées, les compagnies et opérateurs ferroviaires peuvent être compétitifs s'ils peuvent charger des trains plus longs et plus lourds. Il convient donc de mettre sur pied en Europe les conditions permettant la circulation de trains plus longs et plus lourds : à cet effet, des investissements sont indispensables dans les infrastructures, soit en améliorant les voies existantes, soit – idéalement – en construisant de nouvelles voies dédiées au seul fret.



**WILHELM PATZNER**  
DIRECTEUR GÉNÉRAL

*« La situation aux États-Unis montre que, dans des conditions de marché totalement déréglementées, les compagnies et opérateurs ferroviaires peuvent être compétitifs s'ils peuvent charger des trains plus longs et plus lourds »*



**GEERT PAUWELS**  
CEO

*« Nous constatons une hausse alarmante des cas de remonopolisation, ce qui n'encourage pas le marché ferroviaire »*

**Q: Quelle fut la baisse de trafic subie par IFB suite à la crise économique et dans quelle mesure la compagnie a-t-elle pu redresser la barre en 2010 ?**

R: Durant la crise, IFB a perdu plus de 20% de ses activités intermodales. Suite à la résolution de problèmes de qualité avec nos partenaires de traction du sud de l'Europe et grâce au développement de notre réseau, nous avons pu rattraper la majeure partie de ce déclin en 2010. Les volumes enregistrés aux terminaux en 2010 sont supérieurs à ceux antérieurs à la crise. Grâce aux investissements des années précédentes, la région d'Anvers possède aujourd'hui une capacité suffisante pour gérer cette croissance. En 2011, IFB débloquera les fonds nécessaires au doublement effectif de la capacité du terminal de Genk.

**Q: IFB a engagé un programme de développement ambitieux en 2010. Pour les prochaines années, quelle est votre vision stratégique pour IFB en tant qu'opérateur de TC ?**

R: IFB est aujourd'hui un opérateur intermodal et de terminaux neutre de premier plan, qui fournit des transports de qualité et des solutions logistiques sur un réseau international fiable, allant du nord au sud et de l'ouest à l'est de l'Europe. Nous voulons devenir l'un des trois premiers acteurs intermodaux en Europe et continuons donc à investir dans un réseau véritablement paneuropéen de liaisons fiables et fréquentes. IFB entend étendre ses activités en développant une offre de services multimodaux, complétant idéalement sa gamme existante de modes durables de transport – rail et barge par exemple. De plus, IFB a développé une assistance commerciale et opérationnelle tant centrale que locale, donnant un niveau élevé de service à la clientèle. Enfin, IFB possède les terminaux et les wagons indispensables à la concrétisation de ses ambitions.

**Q: Selon vous, quel rôle devrait jouer la Belgique dans le transport de fret longue distance à base UCI ? Comment IFB compte-elle exploiter ce potentiel ?**

R: Outre tous les actifs susmentionnés, IFB a évidemment l'avantage d'être situé au cœur de l'Europe, à proximité des plus grands ports de la mer du Nord. Ambitionnant d'offrir plus de transports longue distance de ce type dans un proche avenir, IFB vient de mettre une business unit en place au sein de laquelle quatre directeurs hautement expérimentés sont responsables du développement de leur trafic respectif, tout en joignant leurs efforts pour créer un réseau vraiment paneuropéen.

**Q: Qu'est-ce qui doit surtout changer en Europe pour améliorer la compétitivité et les parts de marché du TC ?**

R: IFB voit plusieurs aspects susceptibles d'influencer favorablement le développement du TC. Avant tout, il faudrait disposer d'un niveau supérieur d'interopérabilité et poursuivre les investissements dans les infrastructures, les systèmes de signalisation, l'amélioration de la sécurité pour créer des rapports compétitifs équitables entre le rail et la route, entre le train et le camion. Des méga-poids lourds déséquilibreraient davantage le marché. Le niveau politique doit soutenir plus de concurrence dans le secteur ferroviaire. Nous constatons une hausse alarmante des cas de remonopolisation, ce qui n'encourage pas ce marché. La hausse continue des prix du pétrole, l'installation de péages basés sur la distance dans un nombre croissant de pays, la difficulté de recruter des chauffeurs pour les transports routiers sur longues distances, l'importance accrue de la baisse des émissions de GES du transport jouent à notre avantage. Si nous travaillons ensemble à la promotion du TC et continuons à développer des services de qualité au niveau européen, je suis persuadé que notre système unique de transport a de fortes chances d'augmenter encore ses parts de marché.



**Q: Quel est le recul de trafic enregistré par Novatrans suite à la crise financière, et quelle part a-t-elle pu récupérer au cours de 2010 ?**

R: Novatrans a connu en 2009 un recul d'activité de 18% du fait de la crise. Une reprise d'activité, encore fragile, a été ressentie en 2010, permettant notamment à Novatrans d'enrayer la baisse et de stabiliser son niveau d'activité sur son trafic national. Malheureusement, l'année a été marquée par deux forts mouvements de grève au sein de la SNCF, nous privant de quasiment 2 mois d'activité. Sans cela, les résultats 2010 auraient été en hausse par rapport à 2009. Le constat est le même sur nos trafics internationaux. Il faut noter que Naviland Cargo, qui assure la traction de ses trains, n'a pas subi ces mouvements sociaux, lui permettant d'enregistrer en 2010 une progression de son activité de 23%.

**Q : La part du fret ferroviaire en France est inférieure à celle de la moyenne européenne. En tant qu'opérateur de Transport Combiné, comment pensez vous que ce fait évoluera dans les années à venir ?**

R: Le Transport Combiné est amené à se développer fortement à l'avenir, du fait d'une demande croissante des chargeurs qui recherchent des modes de transport écologiquement et économiquement attractifs, dans un contexte de hausse prévisible des coûts routiers (augmentation du prix des carburants, ecotaxes ...). Le rail répond à ces préoccupations économiques et écologiques des chargeurs, en trouvant toute sa pertinence sur un marché très international générant de plus en plus de flux longue distance. Et les politiques menées par les pouvoirs publics, tant à l'échelle française qu'à l'échelle européenne, orientées de plus en plus en faveur des modes de transport alternatifs à la route, doivent contribuer à créer une dynamique en faveur du rail et du Transport Combiné.

**Q: Dans quelle mesure la politique nationale de transport en France contribue-t-elle au développement du Transport Combiné ?**

R: La politique nationale de transport en France promeut les modes de transport alternatifs à la route, tel que le rail ou le fluvial, afin de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. C'est tout le sens du « Grenelle de l'Environnement » qui a été promulgué en 2007. A ce titre, des investissements de 7 milliards d'€ ont été lancés afin d'améliorer les infrastructures ferroviaires françaises, favorisant notamment le développement du fret ferroviaire en France.

**Q: Quels sont les facteurs les plus importants qui devraient changer en Europe en vue d'accroître la compétitivité et la part de marché du Transport Combiné ?**

R: Le développement du Transport Combiné rail-route en Europe passe par l'augmentation des offres couvrant l'ensemble du continent, de l'Espagne à la Russie. La réussite d'un tel projet doit s'appuyer sur des prestataires capables de gérer de telles offres de bout en bout. Ainsi, Novatrans, ainsi que Naviland Cargo, développent de tels services, en s'appuyant sur des partenariats avec des sociétés telles que Cemat ou Kombiverkehr, mais aussi en lançant en propre de nouveaux trains internationaux (tel que la navette Dourges Anvers). Du point de vue de la technique ferroviaire, la croissance du Transport Combiné se fera également grâce à des investissements dans des matériels de plus en plus polyvalents pouvant circuler dans différents pays, permettant ainsi de renforcer la compétitivité du mode ferroviaire sur la longue distance.



**TAREK HOSNI**  
CHIEF EXECUTIVE OFFICER

*« Développer et investir dans des technologies ferroviaires interopérables permettra de renforcer encore la compétitivité du mode ferroviaire sur les longues distances »*



## L'année UIRR en bref



**Le Bureau de Liaison de l'UIRR – situé à Bruxelles – a été actif dans tous les domaines de ses responsabilités tout au long de l'année 2010 :**

Le Transport Combiné a fait l'objet d'une promotion active à l'occasion de deux événements officiels : un **déjeuner** au Parlement européen et une **Conférence** majeure de commémoration de la fondation de l'UIRR il y a quarante ans, en 1970. Des informations ont été distribuées dans le cadre d'une série de **rencontres individuelles** avec des hauts responsables de la Commission, des membres du Parlement européen et des représentants des Etats-membres émanant du Conseil.

Les **lettres d'information trimestrielles** et les **communiqués de presse** de l'UIRR, ainsi qu'un court montage vidéo produit récemment ont contribué encore à la promotion des systèmes intermodaux de transport rail-route. Les **statistiques du Transport Combiné**, compilées et publiées par l'UIRR, constituent une description unique de grande valeur.



Deux **prises de position détaillées** ont été publiées – sur les enjeux des infrastructures ferroviaires et sur la facturation des infrastructures et l'internalisation – afin d'anticiper les grandes initiatives législatives et politiques de l'UE dans plusieurs

domaines : amendement de la directive Eurovignette, révision du premier paquet ferroviaire et publication du nouveau Livre Blanc de la Commission européenne sur les transports.

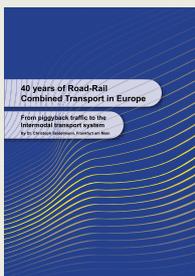
Le Bureau de Liaison a soutenu les affaires courantes des opérateurs de TC en fournissant de manière fiable et continue les **codes des terminaux et clients**, offrant ainsi le soutien nécessaire au **système CESAR** et aidant les compagnies membres dans leurs tâches administratives en rapport avec les projets **Marco Polo** (SEIS, Ro-Mo-Net).

Un souhait formulé par l'industrie du Transport Combiné depuis une dizaine d'années s'est concrétisé lorsque le CEN a adopté en octobre 2010 la norme EN13044 établissant une **solution standardisée pour le marquage des unités de chargement intermodal (ILU)**, y compris un code-propiétaire uniforme dont l'administration est confiée à l'UIRR. La distribution des nouveaux codes commencera le 1er juillet 2011.

**Les problèmes opérationnels et techniques** du TC ont été discutés dans les commissions de l'UIRR (Technique et Exploitation) et défendus de manière intensive devant l'Agence ferroviaire européenne et la Commission européenne (système de suivi du marché ferroviaire) ainsi que lors de diverses conférences et réunions.

La participation active de l'équipe UIRR aux projets financés par l'UE (7e PC) a permis de défendre de manière pertinente les intérêts du Transport Combiné dans les projets **Be-Logic** (dont l'objectif est de développer un outil de sélection des transports en ligne pour les PME) et **IMCOSEC** (conception d'une feuille de route complète qui permettra d'améliorer simultanément la sécurité et l'efficacité des chaînes de transport basées sur les unités de chargement intermodales ILU).

L'UIRR a publié un livre à l'occasion de ses 40 ans, rédigé par un expert réputé du TC, ancien président de SGKV et vice-président de BIC, Dr Christoph Seidelmann. Cette publication, qui résume quatre décennies de Transport Combiné en Europe, est éditée dans trois langues – anglais, français et allemand – et peut être téléchargée depuis le site web de l'UIRR ([www.uirr.com](http://www.uirr.com)). Vous pouvez également obtenir un exemplaire-papier auprès du Bureau de Liaison de l'UIRR.



# Membres de l'UIRR

<b>ALLEMAGNE</b>	<b>KOMBIVERKEHR</b> Zum Laurenburger Hof 76 D - 60594 Frankfurt am 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> Erdberger Lände 40-48 A - 1030 Wien	Tél: (+43) 1 504 95 60 Fax: (+43) 1 504 95 60 150 E-Mail: global@intercontainer.at
	<b>Ökombi Gmbh</b> Erdberger Lände 40-48 A - 1030 Wien	Tél: (+43) 1 331 56 0 Fax: (+43) 1 331 56 300 E-Mail: info@oekombi.at
<b>BELGIQUE</b>	<b>INTERFERRYBOATS (IFB)</b> Houtdok 25A B - 2030 Antwerp	Tél: (+32) 3 270 27 00 Fax: (+32) 3 236 54 28 E-Mail: info@interferryboats.be
<b>CROATIE</b>	<b>CROKOMBI</b> Heinzlova ulica 51 HR - 10000 Zagreb	Tél: (+385) 1 61 51 867 Fax: (+385) 1 61 51 869 E-Mail: crokombi@crokombi.hr
<b>ESPAGNE</b>	<b>COMBIBERIA</b> c/Rafael Herrera, 11; 2º, 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: contact@naviland-cargo.com
	<b>NOVATRANS</b> CAP WEST, 15-17, Allées de l'Europe - Bâtiment A FR - 92110 Clichy Cedex 92588	Tél: (+33) 1 40 87 97 00 Fax: (+33) 1 40 87 97 65 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 S. Caterina da Siena, 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 NV</b> Albert Plesmanweg 107C NL - 3088 GC Rotterdam	Tél: (+31) 10 495 25 22 Fax: (+31) 10 495 09 15 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 Bucureşti, sector 1	Tél: (+40) 21 312 23 14 Fax: (+40) 21 312 17 74 E-Mail: info@rocombi.ro
<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



Vos partenaires en Transport Combiné

**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](mailto:headoffice.brussels@uirr.com)

[www.uirr.com](http://www.uirr.com)