

Rapport UIRR

1997-98



IMPRESSUM

Editeur Responsable: UIRR, Bruxelles

c/o Susanne Kuschel

Photos: UIRR, Bruxelles

Création Graphique: Tostaky s.a., Bruxelles

Imprimé en Belgique

*Ce Rapport a été
imprimé sur papier recyclé.*





AVANT-PROPOS

Le présent rapport annuel de l'UIRR est placé sous le thème général des "Horizons Nouveaux". Il y a vaste unanimité de vues quant au cadre dans lequel se place le développement du secteur des transports : globalisation de l'économie, ouverture des marchés, libéralisation du transport ferroviaire. Mais la lenteur des entreprises et de la politique pose problème. Aucun changement ne va sans peine, mais moins on met de temps à prendre les mesures indispensables, plus la transition se fera en souplesse; plus on attend, plus la cure à laquelle il faudra se soumettre sera radicale.



WERNER KÜLPER

Président de l'UIRR

Cette considération s'applique à toutes les entreprises de transport, mais sans doute en premier lieu à ces sociétés-mammouths, difficiles à gérer, que sont les entreprises ferroviaires nationales traditionnelles. En septembre 1997, l'UIRR a publié une prise de position sur les "freeways" par laquelle elle demande que la libéralisation annoncée du rail soit prise au sérieux plutôt que de se limiter à présenter les rapports traditionnels sous des vocables nouveaux. Ce propos, à lui seul, a déjà suscité quelque inquiétude. La volonté des opérateurs du TC n'est pas de mettre en question les partenariats traditionnels, pour eux l'enjeu est exclusivement l'augmentation de la productivité du rail. Or celle-ci ne fera des progrès sensibles que grâce à une concurrence accrue; c'est l'idée de base de la libéralisation.

Le fait qu'aucune entreprise ferroviaire européenne ne se risque à passer en concurrente sur un réseau « voisin », est une indication irréfutable que ceux qui sont censés être informés au mieux, ne sont pas persuadés qu'ils ne feraient pas l'objet d'un traitement discriminatoire dans cet autre pays. Il en va de même, au niveau national, pour les nombreuses entreprises ferroviaires, actives régionalement, dans les ports ou faisant partie de grands ensembles industriels, qui ne s'aventurent pas, sauf rares exceptions, sur le réseau en régie propre, alors que d'un point de vue technique et organisationnel elles en seraient capables. Seule la séparation organisationnelle complète entre l'infrastructure et l'exploitation constituera un pas en avant décisif.

La libéralisation est également freinée par l'attribution de sillons aux seules entreprises ferroviaires détentrices d'une licence. L'idée directrice doit être la suivante : celui qui en assume le risque commercial doit également se voir reconnaître un droit de possession ou de disposition du sillon. Lorsque des opérateurs de transport combiné constituent des trains à leurs propres risques économiques, et pour lesquels ils mettent de vastes équipements à disposition, ce sont eux qui doivent être investis du droit de disposer des sillons en question. Ce n'est qu'à cette condition qu'ils seront en mesure de choisir l'entreprise ferroviaire qui effectuera la prestation de traction.

La création des premiers « freeways » n'a pas encore produit les résultats escomptés, étant donné que les entreprises ferroviaires monopolistes en place se partagent les sillons des « freeways » au travers des One-Stop-Shops. Tant que seuls quelques sillons nouvellement découverts seront qualifiés de "freeways" et qu'en même temps un grand nombre de sillons traditionnels sur le même corridor seront maintenus sous l'ancien régime, il s'ensuivra une scission du trafic en deux catégories, avec le danger que les quelques sillons-pilote, qui se trouvent sous les feux de la rampe « politique », ne représenteront qu'une réussite de façade. La notion de « freeway » doit signifier que tout le « way » soit « free », c'est-à-dire que l'ensemble du corridor soit soumis à ce nouveau régime.

L'année 1997 a également démontré que le développement du transport combiné n'est pas en premier lieu le fait de nouveaux opérateurs du TC, car ceux-ci se voient confrontés aux mêmes conditions-cadre que les opérateurs actifs sur le marché depuis plus longtemps. Malgré une qualité ferroviaire notoirement déficiente, les sociétés UIRR sont à nouveau parvenues à transférer des quantités importantes de trafic au rail. Des taux de croissance nettement supérieurs auraient été réalisés, si seulement les entreprises ferroviaires avaient tenu leurs engagements en matière de niveau de leurs prestations.

Ces taux auraient même pu être spectaculaires, si la politique des transports se montrait cohérente. Ainsi, alors que le transport combiné est constamment prôné et soutenu par des programmes et « actions », l'Union Européenne s'em-

ploie, lors des négociations sur le transit, à contraindre la Suisse à s'ouvrir davantage au transport routier, et ce sans réaliser en contrepartie des progrès notables au niveau de l'internalisation des coûts externes, du « road pricing » ou de la libéralisation du rail. De même, des initiatives font régulièrement surface qui visent encore et encore à augmenter la longueur et le poids autorisés des véhicules routiers, qui plus est, sous le faux prétexte de favoriser l'intermodalité. Si de tels projets se concrétisaient, ils provoqueraient un retour de transports combinés vers la route!

Dans le but d'affermir son influence sur la politique des transports et de faire progresser l'harmonisation technique et organisationnelle au niveau européen, l'UIRR s'emploie à élargir sa base d'affiliés, ce qui permettrait d'aborder avec succès de nouveaux marchés et de faciliter davantage le recours des clients au transport combiné.



“HORIZONS NOUVEAUX” - L'AVANCEMENT DE L'UIRR



RUDY COLLE

Directeur Général UIRR, Bruxelles

C'est à l'effet d'unir leurs forces dans le domaine du transport combiné de marchandises que huit opérateurs décidèrent en 1970 à Munich de créer l'association internationale des sociétés de ferroutage UIRR. La recette retenue par ces sociétés pour forger leur succès n'était autre que leur détermination à organiser, de manière efficace et soucieuse de l'écologie, les flux de transport en expansion, entre les Etats et les centres économiques d'Europe, et leur volonté de contribuer de la sorte à leur rapprochement. Le siège de l'UIRR se situait à l'époque à l'adresse de son secrétariat, ce fut d'abord Vienne, puis Francfort, et ensuite, pendant 10 ans, Chiasso.

La compétence et l'engagement des opérateurs de transport combiné ne suffisent pas à assurer leur réussite. Etant donné qu'ils travaillent dans un environnement largement influencé par des décisions politiques, les conditions-cadre jouent également un rôle déterminant. Les sociétés UIRR ont tenu compte de ce facteur en ouvrant dès 1988 un Bureau de Liaison à Bruxelles, là où la législation européenne prend forme, pour l'essentiel. Dix ans de présence dans cette capitale de l'Europe ont permis à l'Association de réaliser de grands pas en avant et au Bureau de devenir un interlocuteur et une source d'informations reconnus des clients, des partenaires et du public en général.

Désireuse de répondre encore mieux à l'avenir aux nouvelles exigences logistiques, l'UIRR s'est, en tant qu'entité faitière des sociétés européennes de transport combiné, ouverte l'année dernière à des opérateurs qui ne seraient pas exclusivement d'émanation routière. Des candidats importants ont donné des signes concrets d'intérêt; ils viendront, espérons-le, s'ajouter prochainement aux dix-huit membres que l'UIRR compte déjà aujourd'hui. Cela étant dit, nous ne situons pas la valeur de notre Union Internationale dans le nombre de ses membres. Ce sont la qualité, l'unicité et la continuité de ses travaux qui donneront le poids voulu à ses prises de position et renforceront son image d'association cohérente, pragmatique et fiable de défense des intérêts de ses membres.

Dans le contexte de la nécessaire libéralisation du marché européen des transports, en particulier au plan des entreprises ferroviaires, les opérateurs de transport combiné réunis au sein de l'UIRR sont autorisés à faire porter leur voix haut et fort. En effet, leur activité se situe principalement à l'interface des modes rail et route, visant, en les combinant, à optimiser leurs avantages systémiques propres. De très nombreux clients en sont par ailleurs actionnaires, et ce rapport, à partir duquel s'est développé une collaboration de confiance, mène à une proximité de marché difficilement égalable. L'absence voulue d'un contact direct avec le monde des chargeurs est en outre garante d'objectivité et dès lors de fiabilité, e.a. pour l'industrie du transport. Grâce à leur contact étroit avec les différents acteurs directement concernés, les membres de l'UIRR sont perçus comme des sociétés à savoir-faire établi, dont les prestations de service et la neutralité sont tenues en haute estime par le marché.

Comme pour toute association professionnelle, la finalité des tâches assumées par l'UIRR est la défense des intérêts de ses membres. Comme déjà dit plus haut, les efforts qu'ils consentent pour améliorer la qualité du service et en augmenter la productivité ne suffisent pas. La mise

en place de conditions de concurrence équitables pour tous les modes de transport et pour tous les acteurs intervenant dans la chaîne du transport combiné et l'élaboration, tant que celles-ci ne sont pas réalisées, de mesures appropriées de promotion et de soutien sont des tâches vitales qui peuvent être prises à coeur le plus efficacement par une organisation forte, unie et indépendante. Etant donné que l'opinion publique est favorable au transport combiné, il importe à la fois d'exiger la mise en vigueur des justes objectifs politiques et d'élaborer les actions concrètes de terrain.

Les activités de l'UIRR peuvent de fait être subdivisées en un certain nombre de catégories entre lesquelles il y a bien entendu interaction :

- la promotion générale du transport combiné (prises de position, lobbying, articles de presse),
- contacts et échanges de vues soutenus avec les instances européennes (Commission et Parlement, CEMT, ONU-CEE),
- travaux de coordination interne, dans les domaines technique, opérationnel, informatique et généralement commercial,
- contacts avec d'autres acteurs intéressés au transport combiné (IRU, CCFE, UIC, entreprises ferroviaires et opérateurs divers),
- "service center" (c.-à-d. travaux de recherche, gestion de projets, de codes, e.a.).

Le Bureau UIRR de Bruxelles s'emploie en permanence à intensifier ses activités et à améliorer sa surface. A titre d'illustration, son site Internet, consultable depuis janvier 1997 à l'adresse <http://www.uirr.com>, offre toutes informations actuelles et est l'objet de très nombreux accès. D'autre part, le Bureau a intégré de nouveaux bureaux à la mi-97, plus spacieux et à localisation très centrale. Et, alors

qu'en 1997 il était parvenu à diffuser une statistique consolidée pour l'ensemble des membres dès le mois de mai, cette année c'est le présent rapport qui est édité au printemps et non plus en automne; il a de ce fait davantage le caractère d'un rapport annuel, même s'il traque l'actualité en livrant déjà des premières tendances pour l'année en cours.

L'UIRR va résolument de l'avant, le secteur du transport de marchandises en Europe ne peut qu'en tirer profit.

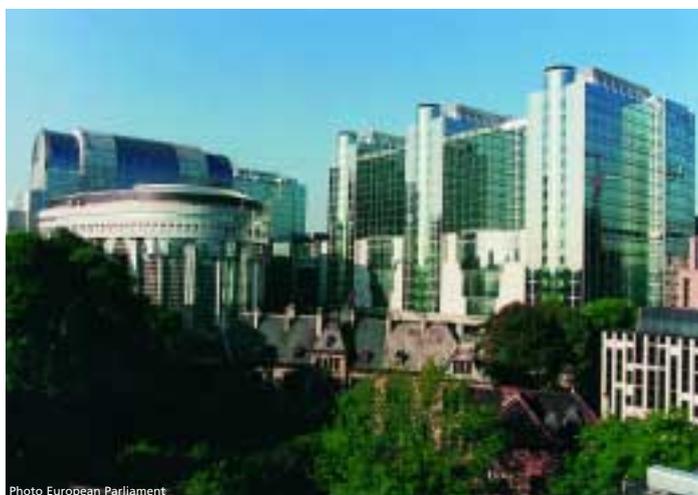


Photo European Parliament



“HORIZONS NOUVEAUX” - OBJECTIF QUALITÉ



DR. WERNER MAYWALD

Porte-parole de la direction de Kombiverkehr, Francfort

Un haut niveau qualitatif et le souci constant de donner au transport combiné de meilleures chances de réussite grâce à un service aux transitaires qui réponde aux attentes du marché, voilà ce qui constitue la force et le succès de l'UIRR. Malgré tous les contretemps procédant d'un marché du transport libéralisé, Kombiverkehr et ses partenaires de l'UIRR enregistrent une augmentation du nombre d'envois traités. Des taux de croissance supérieurs auraient pu être enregistrés si les entreprises ferroviaires européennes avaient fourni des prestations plus conformes aux demandes légitimes des opérateurs du transport combiné et de leurs clients.

Les premiers signes d'une inversion de tendance sont cependant perceptibles. Alors que dans le cours de la transformation de plusieurs Réseaux nationaux en entreprises de type privé les exigences des clients étaient passées momentanément au second plan, une volonté d'adaptation aux exigences de qualité plus élevées du marché se manifeste. Une collaboration plus étroite avec les opérateurs du TC, au titre de principaux clients des entreprises ferroviaires de fret, doit mener à une efficacité et une proximité de marché accrues. A titre d'illustration, Kombiverkehr est en mesure de faire bénéficier directement la programmation des services proposés par la Deutsche Bahn (DB AG), du savoir-faire qui lui vient de ses contacts étroits avec la clientèle. Ceci constitue un risque accru, mais aussi une plus grande flexibilité de l'offre à l'avantage des clients.

Dans le courant de l'année 1998, le réseau combiné allemand est appelé à être fondamentalement restructuré à partir d'un cahier de demandes établi par Kombiverkehr sur base d'une enquête détaillée auprès des transitaires. Kombiverkehr fait valoir quelles relations lui sont nécessaires pour disposer d'un réseau de haut rendement et la DB AG veille à adapter ses capacités de production en conséquence. La possibilité ainsi offerte de répondre de manière plus souple à la demande devrait éviter des fluctuations de la qualité des services, telles qu'elles apparaissent actuellement dans le système de production en particulier lorsque

le volume augmente. Le risque de non-utilisation des capacités achetées est assumé par Kombiverkehr, comme c'est déjà le cas pour l'achat de trains complets en transport international. De plus, la DB AG se retire de l'acquisition directe de transports de terminal à terminal et s'en remet à Kombiverkehr pour ce qui concerne le transport combiné émanant des transitaires.

Un taux de chargement accru des trains en transport combiné et une réduction du risque commercial présupposent une amélioration de la qualité. Sur le plan de la recherche d'une fiabilité et d'une rentabilité supérieures aussi, les entreprises ferroviaires et les opérateurs suivent de nouvelles voies. En collaboration avec les entreprises ferroviaires, Kombiverkehr et ses partenaires UIRR développeront en 1998, en premier lieu sur les grands axes transalpins, une nouvelle forme de garanties de service, se caractérisant par des obligations réciproques.

Kombiverkehr oriente ses activités de sorte à renforcer la position concurrentielle du transport combiné par une offre accrue de services. Il est prévu à cet effet de concentrer les potentiels de fret afin de pouvoir desservir plus rapidement de nouvelles régions-cible, notamment en Europe de l'Est, par des trains complets. Mais l'extension du système de gateway, qui consiste à alimenter les trains complets trans-

européens en envois supplémentaires par le biais de trains d'apport nationaux est également déterminant, car ce système permet de mieux utiliser la capacité disponible sur les deux parties du trajet. La qualité sera également stimulée par une extension du réseau de terminaux grâce à de nouveaux chantiers de transbordement. Rien qu'en Allemagne, les travaux ont commencé en sept sites différents. Une organisation optimisée des activités opérationnelles, avant tout par un recours accru à un traitement électronique des données, vient utilement soutenir ces développements. Ainsi, Kombiverkehr a complété les fonctions on-line du système informatique ALI BABA à la facturation en mode on-line. C'est avant tout le projet informatique "CESAR", lancé en 1997 en collaboration avec d'autres partenaires UIRR et qui vise une transmission en régime continu d'informations concernant le transit alpin, qui donnera de nouvelles impulsions au domaine informatique, particulièrement déterminant pour le marché de la logistique.

Le concept de « freeways » de fret promettait également de nouveaux horizons au transport combiné. Le monopole persistant de plusieurs entreprises ferroviaires nationales et la séparation réalisée seulement en théorie entre l'exploitation et l'infrastructure gênent toutefois sa transposition rapide. Quoique Kombiverkehr et l'ensemble des partenaires UIRR représentent le plus grand apport de trafic en transport combiné, ils ne peuvent encore prétendre dans un contexte de libre concurrence aux sillons les plus performants. Ce n'est que lorsque les entreprises ferroviaires se montreront plus coopératives au lieu de réclamer leurs "grandfather rights", que l'idée de base de réseaux transeuropéens pourra se réaliser pleinement. Le transport combiné doit se voir attribuer la priorité réclamée sur le rail européen dans les plus brefs délais, qui seule permet de répondre aux attentes qualitatives très élevées de la part du marché de la logistique. A défaut, la croissance plus que proportionnelle de ce mode alternatif de transport, voulue par les milieux politiques, ne pourra sans doute pas être réalisée. Au même titre que les transitaires engagés en tant que commanditaires ou clients, Kombiverkehr et les partenaires UIRR sont de toute évidence disposés à trouver de nouvelles voies de coopération avec les entreprises ferroviaires.





“HORIZONS NOUVEAUX” - VERS UN PARTENARIAT RÉEL ?



JACQUES DUMERC

Directeur Général Novatrans, Paris

La croissance rapide du transport combiné au cours des récentes années a donné beaucoup de satisfaction : les autorités publiques ont constaté le succès des politiques de développement qu'elles avaient mises en oeuvre et les entreprises ferroviaires ont noté avec satisfaction cet apport important d'activité sur le fer. Les opérateurs de transport combiné ont vu leur action confortée et apprécié le résultat de leurs efforts.

Faut-il pour autant sombrer dans la béatitude et considérer que ce succès est durable ?

Il est vrai que l'accroissement important attendu de la demande de transports, le souci d'inscrire celui-ci dans une politique de développement durable, la prise de conscience de plus en plus nette des responsables d'entreprises de transport routier de marchandises de l'apport économique et social que le transport combiné leur offre, sont autant d'éléments qui sous-entendent que le transport combiné bénéficie d'un considérable potentiel de développement.

Mais la forte dégradation de la qualité de service des réseaux de chemins de fer est un indice fort qui devrait mobiliser fortement l'attention de tous les acteurs de la chaîne du combiné, surtout si on l'analyse au regard du repositionnement d'un certain nombre d'acteurs avec la mise en place progressive de la directive 91/440 et à la sensible modification de leurs apports.

Au premier degré, le non respect des horaires d'arrivée des trains mécontente les chargeurs et les transporteurs et peut, si la situation n'est pas res-

taurée rapidement, conduire les utilisateurs à abandonner le transport combiné et à revenir au transport routier de bout en bout. C'est donc le potentiel de croissance qui serait directement affecté.

Au second degré, cette dégradation de qualité indique clairement les goulots d'étranglement qu'il faut résorber pour restaurer la possibilité d'un développement sain et équilibré :

- au niveau des autorités publiques et des gestionnaires d'infrastructure, effectuer les investissements en infrastructure ou en lignes et en terminaux, pour assurer la fluidité du trafic et la qualité du service aux clients;
- au niveau des entreprises ferroviaires, affecter les hommes et les machines en quantité suffisante, et trouver à la fois productivité et méthode pour assurer la régularité des trains à prix contenu,
- au niveau des opérateurs, être en mesure d'effectuer les investissements nécessaires en wagons et engins de manutention pour répondre aux besoins.

Ce dernier point nécessite des apports financiers significatifs et ne peut s'effectuer que si la

croissance se révèle permanente et que si des risques financiers lourds ne mettent pas en péril leur équilibre financier : une bicyclette ne garde l'équilibre que si elle avance...

C'est la raison pour laquelle il faut aussi appeler l'attention sur l'évolution des modalités contractuelles de l'achat ferroviaire. En très peu de temps, les réseaux de chemin de fer ont imposé aux opérateurs une très profonde modification des conditions d'achat : en 1992, les opérateurs achetaient leurs transports à l'UTI. Depuis 1996, ils achètent forfaitairement des trains, voire un schéma annuel comme dans le cas de Cortax (système de plaque tournante de certaines sociétés UIRR avec point nodal à Schaarbeek en Belgique).

Le risque financier du remplissage des trains a donc été totalement transféré aux opérateurs. Ce transfert est pleinement accepté par les opérateurs qui estiment qu'il confirme la responsabilité qu'ils assument dans l'organisation du transport combiné.

Mais cette réforme n'a pas été jusqu'ici accompagnée de sa contrepartie indispensable : les entreprises ferroviaires, fournisseurs exclusifs de l'acheminement des trains du combiné doivent, de leur côté, accepter d'indemniser à un niveau financier comparable au risque des opérateurs lorsque la mauvaise qualité de leur prestation, ou l'interruption de l'activité, compromettent le service aux clients et donc leur attrait pour le transport combiné, l'organisation des moyens de production et notamment la rotation des wagons et les horaires de chantiers et affectent ainsi tout à fait directement

le remplissage des trains. Ce n'est que par un rapport contractuel équilibré que peut s'établir une croissance saine.





“HORIZONS NOUVEAUX” - ESPRIT DE PIONNIER DEMANDÉ



STEFAN HOFER

Directeur Général Ökombi, Vienne

En trois ans la situation et les conditions du Transport Combiné ont changé fondamentalement en Autriche par suite de son adhésion à l'Union Européenne et de l'augmentation du transport de marchandises entre le marché intérieur et les pays du sud-est de l'Europe. Tant au sein de l'Union que dans les pays tiers, le contexte politique et économique actuel favorise clairement le transport de marchandises par la route. La conquête des nouveaux marchés en Europe de l'Est appelle un esprit de pionnier et une capacité financière solide.

En 1991, quelque 15 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur de longues distances dans le corridor nord-ouest – sud-est de l'Europe. En l'an 2006, ce volume aura doublé pour atteindre un niveau de 30 millions de tonnes par an. Mais d'autre part, en 2010 la part de marché des entreprises ferroviaires de l'Europe de l'Est sera tombée très nettement en dessous des 50%. En effet, les prévisions ne sont pas favorables au transport combiné : d'un coup, les mesures traditionnelles de soutien au transport combiné en Autriche, telles que l'harmonisation de la charge utile, la limitation du poids total à 38t, le contrôle des licences, la limitation du trafic routier et la vignette pour les poids-lourds, ont perdu une grande partie de leur impact du fait de la politique des transports de l'UE et de l'accord de Schengen. Les conséquences sont manifestes : malgré une progression du trafic total de 1,3% en 1997 par laquelle Ökombi démontre à nouveau son efficacité, elle est néanmoins forcée d'accepter les conséquences négatives qui affectent les secteurs traditionnels de croissance.

La probabilité que les pays de l'Est développent une politique des transports favorisant le transport combiné est faible : les candidats à l'adhésion à l'Union Européenne n'entraveront pas les négociations par des restrictions au plan de la politique

des transports dont l'effet serait annulé après l'adhésion par des mesures de libéralisation en transport routier. De ce fait, le transport combiné manque de mécanismes de compensation qui lui permettraient de se positionner efficacement.

Principalement en vue de l'élargissement de l'UE, Ökombi est actuellement très sollicitée aux plans stratégique, financier et technique, car la politique des transports, les partenaires potentiels et les entreprises ferroviaires en Europe de l'Est sont encore peu conscients de la nécessité d'un transfert accéléré de trafic de la route vers le rail. Les perspectives intéressantes pour le transport combiné ont donc à faire face à des réalités difficilement calculables, telles des techniques vétustes, un manque d'infrastructure, des obstacles bureaucratiques, des risques au niveau de la sécurité et un manque de volonté d'investir. La flexibilité, des délais de transport raccourcis et un meilleur service à la clientèle ne sont que les premières mesures nécessaires à un développement à long terme du transport combiné.

Même si l'avenir justifie un engagement stratégique intensifié en Europe de l'Est, la concentration sur de nouveaux marchés exige-

ra même des fournisseurs de services expérimentés comme Ökombi, un esprit de pionnier pour l'établissement et le développement de cette technique de transport, alors que depuis des années les prix du transport routier ne cessent de diminuer spectaculairement.

Ces considérations ainsi que la neutralisation de mécanismes de taxation favorables au transport combiné ont pour effet partout en Europe de refouler les entreprises ferroviaires en tant que fournisseurs sur le marché des transports au second plan. Dans la mesure où le transport combiné peut constituer une alternative à la route qui mérite d'être prise au sérieux parce qu'elle représente une offre adaptée au marché, la recherche impitoyable de la vérité des coûts dans le transport de fret européen est une démarche vitale qui aurait dû être entreprise depuis longtemps.

En transit alpin, Ökombi et ses partenaires UIRR ont démontré que les transports peuvent être transférés de la route vers le rail d'une manière flexible et conforme aux attentes du client, lorsque les conditions économiques, techniques et politiques appropriées sont en place. En région alpine, une part de près de 20% du volume total de marchandises en transit est acheminée aujourd'hui par la voie combinée.

En Europe de l'Est aussi, la réussite du transfert de marchandises en transit de la route vers le rail dépendra en premier lieu d'une transition efficace et rapide des recommandations faites dans le Livre Blanc « Une stratégie pour la revitalisation des entreprises ferroviaires communautaires ». L'ouverture des infrastructures ferroviaires à de nouveaux groupes de fournisseurs, la mise en place de freeways de fret, la promotion de connexions dans des pays hors Communauté et une politique de prix conséquente et réaliste constituent actuellement les instruments nécessaires auxquels il faudra faire appel pour que le transfert de gros volumes de transit de la route vers le rail se concrétise également sur les nouveaux marchés.





“HORIZONS NOUVEAUX” - HUNGAROKOMBI HIER, AUJOURD’HUI ET DEMAIN



ISTVAN TOMCSANYI

Directeur Général Hungarokombi, Budapest

De longue date déjà, la Hongrie joue un rôle d'avant-garde en Europe centrale et orientale, et s'est trouvée à répétition à la base de l'introduction de réformes courageuses. Quoique la voie des réformes ait été parsemée d'obstacles et de contretemps, ce pays est parvenu, avant d'être accueilli au sein de l'OTAN, à mener également des négociations en vue de son adhésion à l'Union Européenne. Les chances sont plus que réelles de voir que nous serons capables au cours de la prochaine décennie, de développements dynamiques et innovateurs, en qualité de membre à part entière de l'UE.

Malgré les progrès récents, des différences relativement importantes de développement subsistent en matière de transport entre la Hongrie et la Communauté. Elles se manifestent dans le niveau et la structure de la demande de transport ainsi que dans les moyens d'investissement disponibles, qui sont le reflet d'un plus faible niveau de développement économique. Contrairement à la politique prônée par l'UE, la répartition du trafic entre les différents modes, qui privilégiait clairement le transport non routier à l'origine, bascule en faveur du transport routier. Nonobstant les améliorations apportées à la qualité des moyens de transport, celle-ci ne correspond généralement pas aux normes de l'UE, en particulier en ce qui concerne la sécurité et le respect de l'environnement. Les problèmes douaniers qui subsistent, le statut juridique des diverses sociétés de transport, les différences en matière de règles de sécurité, les grandes dissimilitudes de taxation en transport routier ainsi que les statistiques de transport souvent médiocres nous montrent que le processus de transformation n'est pas terminé.

La société Hungarokombi Kft (sprl) a été créée en 1990, par les entreprises ferroviaires (MAV, GYSEV), par les transporteurs routiers de fret et les transitaires. L'année suivante, la nouvelle société hongroise de transport combiné est devenue membre de l'UIRR. Cette adhésion, rendue possible par le soutien actif des partenaires UIRR Ökombi et Kombiverkehr, représentait une

opportunité extraordinaire pour l'avenir du transport combiné en Hongrie. Depuis notre création, nous avons enregistré une progression remarquable de nos activités. En 1997, les caisses mobiles représentaient quelque 13.500 envois et la route roulante 43.000 envois. Grâce à cette augmentation, nous faisons désormais partie des plus gros clients des entreprises ferroviaires hongroises. L'année dernière, un changement important est intervenu chez nous: Hungarokombi a modifié son statut juridique et s'est transformée en une sprl et société commandite à laquelle peuvent adhérer tous nos clients souhaitant assurer leurs transports en combiné. Le capital ainsi acquis sera réinvesti dans la poursuite du développement du transport combiné. Cette forme ouverte de collaboration est encore peu connue dans notre pays, et notre réorganisation compte parmi les premières du genre. A l'appui de notre exemple, je voudrais conseiller à tous les pays dans lesquels une société de transport combiné n'a pas encore été fondée et aux opérateurs qui ne sont pas encore membre de l'UIRR de rejoindre le plus rapidement possible notre Union Internationale.

Sur le plan de la législation, certaines choses ont commencé à bouger dans notre pays. Ainsi, plusieurs dispositions légales ont été prises qui sont clairement en faveur du trans-

port combiné: l'exemption de certaines autorisations d'acheminement de marchandises, l'interdiction pour les camions de circuler les dimanches et jours fériés, un poids maximum plus important en pré- et postacheminement routier, la simplification des formalités de douane et des allègements fiscaux pour les transporteurs de fret.

Il reste par ailleurs que l'extension du réseau hongrois de transport combiné de marchandises et l'acquisition de véhicules et équipements spéciaux doivent être poursuivies dans l'intérêt d'une amélioration des conditions d'adhésion à l'UE. Pour pouvoir utiliser la chaîne complète des transports de façon plus intensive, il importe avant tout de moderniser le réseau des terminaux. Grâce au soutien financier de notre gouvernement, des terminaux existants, tels ceux de Sopron et Budapest-Jozsefvaros, sont améliorés et de nouveaux terminaux construits, comme par exemple à Szeged-Kiskundorozsma et Budapest. Un projet en cours concerne le Centre Intermodal (BILK) à Budapest, qui est financé sous la forme d'un Public Private Partnership (PPP). Il bénéficie de ressources hongroises, mais aussi d'un apport de l'UE au travers du programme Phare, ainsi que de financiers privées.

Nous sommes également présents sur Internet (www.hungarokombi.hu). Vous y trouverez non seulement des informations à propos des services de notre société, de leurs horaires et prix, mais vous pourrez aussi faire des réservations par E-Mail (info@hungarokombi.hu). La dernière page Internet donne un aperçu des nouveautés et de la politique de l'entreprise. En outre, nous publierons prochainement une « Newsletter ».



Une stratégie commune du transport combiné et un développement judicieux du réseau de transport paneuropéen impliquent que les réseaux des différents modes de transport ne se développent pas séparément pour être ensuite reliés entre eux, mais au contraire que l'interconnexion intermodale fasse dès le début partie des réflexions stratégiques. Ce n'est qu'à cette condition qu'un vrai système multimodal peut être mis sur pied, dans lequel les différents moyens se complètent en fonction de leurs forces et faiblesses relatives.

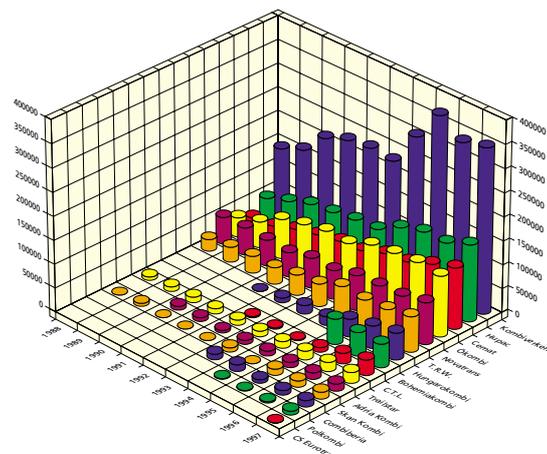


TENDANCES

TRAFIC INTERNATIONAL

La croissance des dernières années a pu être maintenue. Le volume a progressé de 9% pour atteindre un total de 1,1 Mio. d'envois (environ 2,6 Mio. TEU/EVP). Les résultats des transports de et vers la Grande-Bretagne, des pays de l'Europe centrale et du transit alpin, qui représente à lui seul 82% du trafic international, sont particulièrement réjouissants. Rien que sur la relation Allemagne-Italie (y compris les zones frontalières Italie/Autriche et Italie/Suisse) les sociétés UIRR transfèrent tous les jours l'équivalent de 900 camions par sens vers le rail.

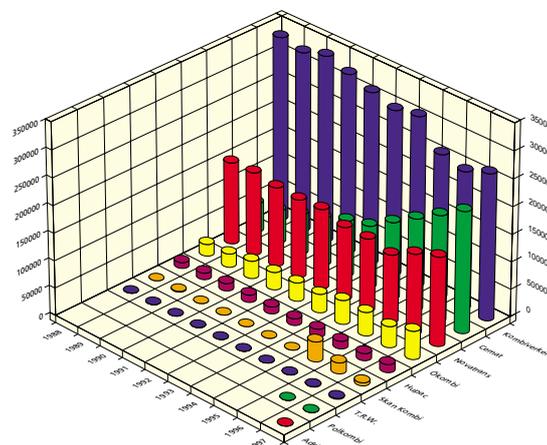
Société *	Envois 1997 **	+/- en %
Kombiverkehr	347.158	3 %
Hupac	161.591	14 %
Cemat	128.901	14 %
Ökombi	127.645	-4 %
Novatrans	87.911	13 %
T.R.W.	74.586	14 %
Hungarokombi	56.355	20 %
Bohemiakombi	49.350	-7 %
C.T.L.	32.428	47 %
Trailstar	22.652	18 %
Adria Kombi	14.875	8 %
Skani Kombi	14.383	10 %
Combiberia	13.466	41 %
Polkombi	7.955	180 %
CS Eurotrans	410	-
Total	1.139.666	9 %



TRAFIC NATIONAL

Ici aussi l'augmentation a été presque générale. Derrière la progression de 33% de Ökombi se cache la nouvelle Route Roulante Villach-Wels qui représente des transports en transit passant par bateau de Turquie à Trieste et empruntant la route en Italie et en Allemagne respectivement en raison du gabarit limité et des prix extrêmement élevés pratiqués par la DB. En Suède, les transports nationaux se sont effondrés du fait que l'entreprise ferroviaire nationale enlève tout substrat aux opérateurs du transport combiné par ses ventes directes au même prix. Actuellement, la filiale ferroviaire Railkombi se charge gratuitement, mais d'une manière douteuse sur le plan de la concurrence, des prestations de vente et d'organisation.

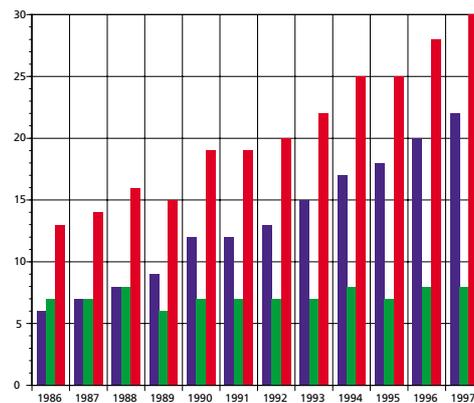
Société *	Envois 1997**	+/- en %
Kombiverkehr	266.640	7 %
Cemat	221.577	14 %
Novatrans	162.077	11 %
Ökombi	51.499	33 %
Hupac	14.803	14 %
Skani Kombi	5.711	-71 %
T.R.W.	1.417	48 %
Polkombi	342	86 %
Adria Kombi	212	-
Total	724.278	9 %



* Cette statistique n'attribue aux sociétés que leurs envois à l'exportation de manière à éviter les doubles comptages.
 ** Un envoi correspond à la moyenne de transport d'un véhicule routier (= +/- 2,3 TEU).

TRAFIC NATIONAL (NAT.) ET INTERNATIONAL (INT.) EN MIA. DE TKM.

Année	Int.	Nat.	Total
1988	8	8	16
1989	9	6	15
1990	12	7	19
1991	12	7	19
1992	13	7	20
1993	15	7	22
1994	17	8	25
1995	18	7	25
1996	20	8	28
1997	22	8	30



TRAFIC TOTAL

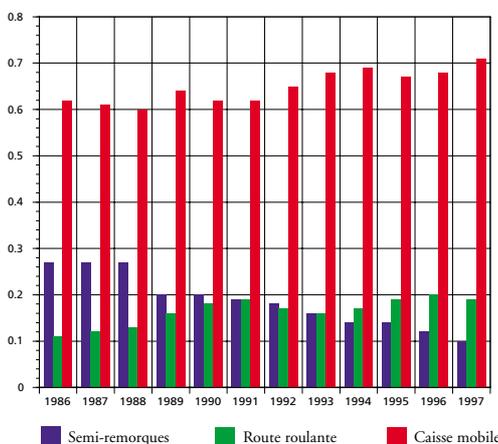
Le trafic international domine en représentant actuellement 61% du transport total de 30 Mia. de tonnes-kilomètres. Les distances moyennes s'élèvent à 640 km en national et à 780 km en international. Au total, les sociétés UIRR transfèrent chaque jour ouvrable non moins de 7500 trajets de longue distance, autrement routiers, vers le rail. A souligner également le maintien depuis des années d'une forte croissance de trafic combiné en Italie.

TECHNIQUES

En 1997, la quote-part des caisses mobiles et des conteneurs a poursuivi sa progression; elle se situe maintenant à 71% de tous les envois acheminés. Alors que la tendance à long terme d'un recours accru aux caisses mobiles se maintient, la part des semi-remorques est tombée de 27% à 10% au cours des dix dernières années. Les Routes Roulantes ont maintenu leur position. Les deux relations qui remportent le plus grand succès, à savoir Dresde-Lovosice et Brenner-Manching, offrent maintenant un départ toutes les deux heures dans chaque sens.

PART DES TECHNIQUES DE TRANSPORT COMBINÉ AU TRANSPORT TOTAL EN %

Année	Semi-remorque	Route Roulante	Caisse mobile
1988	27%	13%	60%
1989	20%	16%	64%
1990	20%	18%	62%
1991	19%	19%	62%
1992	18%	17%	65%
1993	16%	16%	68%
1994	14%	17%	69%
1995	14%	19%	67%
1996	12%	20%	68%
1997	10%	19%	71%





RAPPORT DES SOCIÉTÉS

Adria Kombi, Ljubljana, est parvenue à accroître son trafic, malgré une concurrence qui s'est fortement accentuée. La route roulante Ljubljana-Munich, opérée depuis 22 ans, a été remplacée par celle reliant Ljubljana à Salzbourg. En transport non-accompagné la tendance va vers des relations par train complet ou train-navette au départ du port de Koper. Le terminal de Ljubljana, qui sert de gateway, offre d'excellentes conditions pour la concentration des flux de transport transversaux. Pour 1998 la société slovène prévoit de nouvelles relations internationales vers la Pologne, la Roumanie, la Bosnie-Herzégovine et la nouvelle Yougoslavie.

Bohemiakombi, Prague. Les conséquences d'une situation économique plus difficile ainsi que d'une dévaluation de la Couronne tchèque et des inondations se sont traduites par une stagnation et même une diminution des volumes transportés sur quelques relations. Le transport non-accompagné a progressé de 9%. La route roulante Dresde-Lovosice avec 10 trains aller/retour journaliers constitue le principal axe. Comme dans le passé ce transport est effectué pour ordre du Ministère des Transports de la région de Saxe et en accord avec le Ministère des Transports tchèque.

Cemat, Milan, peut se targuer d'une progression à deux décimales. Les relations génératrices de la plus grande croissance sont celles avec l'Allemagne et les Pays Bas. Les transports vers l'Europe de l'Est sont en augmentation continue. L'opérateur italien du transport combiné s'attend à une nouvelle expansion lorsqu'il aura élargi son offre «Frigosat» vers la Pologne et de là via Brest et la Biélorussie vers Moscou. Le terminal de Verona-Quadrante, où de nouvelles grues à portique seront mises en service, devrait également contribuer à la progression. Cemat participe à l'alliance TARES. En associant son réseau et ses terminaux à ceux de Hupac, ICF et les deux sociétés

américaines Norfolk Southern et Container Port Group, les partenaires se voient en mesure de garantir une offre attrayante et complète pour les deux continents.

Combiberia, Madrid, a remporté en décembre une adjudication pour la gestion du terminal de Vitoria, un de ses plus importants points nodaux pour les transports nationaux et ceux vers le Portugal. Le nombre d'envois des sociétés UIRR de et vers la péninsule ibérique a augmenté de 30%, ce qui a provoqué des goulots d'étranglement aux postes-frontière d'Irun et de Port Bou. Grâce au système Cortax (voir Novatrans), de nombreux envois acheminés auparavant par la route le sont maintenant par le rail.

Combi Slovakia Eurotrans, Zilina, est le membre le plus récent de l'UIRR. La société a été fondée en 1991 et depuis 1993 elle est l'opérateur national de la Slovaquie. Ses travaux concernent principalement la participation à la construction de terminaux de TC p.ex. Čierna n/Tisou et Trenčianska Teplá, la mise au point d'un réseau de TC efficace et la planification de relations qui répondent aux attentes du marché. Avec l'ouverture, en collaboration avec Trailstar, du Tatran-Express I entre Bratislava et Rotterdam la pierre angulaire fut posée d'une liaison est-ouest compétitive. Vu le succès rencontré, la société slovaque a lancé le Tatran-Express Shuttle II. L'ouverture des liaisons Koper-Bratislava en direction de Glowosice-Szczecin et Čierna n/Tisou est prévue pour 1998.

CTL, Londres, a, grâce à une augmentation de 50%, pu confirmer sa position de tête des transports passant par le Tunnel sous la Manche. Après avoir réussi sa période d'adaptation à ce marché, la société britannique est maintenant en mesure d'offrir des services très avantageux. Le programme ambitieux d'investissements dans des wagons multifret et

60 pieds spécialement conçus pour ces transports est également poursuivi afin de garantir une croissance continue. Consciente de l'importance de plus en plus grande des techniques de l'informatique, CTL participe activement avec ses partenaires UIRR Cemat et Novatrans à un projet de surveillance par satellite des UTI.

Hungarokombi, Budapest, a réalisé une progression impressionnante. Le développement du transport non accompagné, surtout celui du train Danube-Elbe et de la relation avec la Slovénie et la Croatie, est très réjouissant. Néanmoins, la route roulante occupe toujours une place dominante. Les routes roulantes Sopron-Wels et Szeged-Wels connaissent depuis de nombreuses années un grand succès, mais la plus forte hausse a été enregistrée sur la relation Szeged-Sežana (Slovénie). Par la création d'une société commandite, l'opérateur du transport combiné hongrois est parvenu à se donner une base financière plus solide grâce à laquelle il pourra réaliser des investissements supplémentaires dans le développement du TC, au bénéfice de ses clients.

Hupac, Chiasso, qui fêtait son trentième anniversaire, a pu réaliser un nouveau bond en avant. Par une concentration et par une meilleure planification des trains-navettes le rendement commercial a pu être amélioré. En plus du TC non-accompagné, qui reste le segment le plus important, l'efficacité sur les routes roulantes a pu être augmentée sensiblement grâce à un relèvement du gabarit de 3,60 à 3,80m sur les trajets Fribourg-Milan et Singen-Milan. Pour 1998 une extension du réseau, un contact clientèle amélioré et renforcé, ainsi que l'acquisition de nouveau matériel roulant figurent au programme.

Kombiverkehr, Francfort, a enregistré une augmentation du nombre d'envois en transport non-accompagné, au niveau national aussi bien





RAPPORT DES SOCIÉTÉS

qu'international. L'extension planifiée du réseau de trains complets a influencé le développement de l'offre. C'est avant tout en direction de l'Europe de l'Est, par exemple vers la Pologne et la Roumanie, que le nombre de départs hebdomadaires a pu être augmenté. Dans le domaine du transit alpin, l'extension de l'offre de trains-navettes au départ des terminaux situés dans le nord de l'Allemagne a eu un effet positif. Deux trains constitués de wagons-poches d'un nouveau type pour semi-remorques à volume optimisé et de wagons porte-conteneurs circulent avec grand succès entre Cologne et Vérone. Dans le domaine de l'informatique, Kombiverkehr offre désormais une parfaite transmission électronique des données, de la réservation jusqu'à la facturation. Depuis son introduction le nombre de clients connectés on-line au système ALI BABA ne cesse de croître.

Novatrans, Paris, a marqué sa trentième année d'existence d'un excellent résultat. Les bénéfices réalisés sont réinvestis dans la société sous forme de wagons, de matériel de transbordement, d'améliorations aux terminaux (Noisy-le-Sec et Avignon) et des services, e.a. sous forme d'augmentation des fréquences des trains, ce qui est garant d'un meilleur service à la clientèle. Une relation directe entre la Grande-Bretagne et l'Espagne a été instaurée en collaboration avec CTL et Combiberia. Le système Cortax, auquel Novatrans participe avec TRW et Cemat, et qui relie entre eux des trains en France, en Belgique et en Italie, a été étendu à l'Espagne grâce à un point nodal supplémentaire à Ambérieu. Dans le domaine informatique, Novatrans est en train d'adapter son système informatique à celui des partenaires Cemat, Hupac et Trailstar.

Ökombi, Vienne, a pu renforcer sa position malgré la libéralisation qui, en rapport avec les effets de l'adhésion de l'Autriche à l'UE, profite avant tout au transport routier. Les routes rou-

lantes en direction de la Hongrie restent une alternative attrayante, alors que celle du Brenner a subi des pressions par suite des conditions-cadre différentes. La société prévoit une amélioration de l'offre de route roulante en particulier en région alpine. Le développement du transport non-accompagné s'est réalisé grâce à de nouvelles formes de collaboration. Lors de la mise en place de la liaison Wels-Rotterdam, tous les opérateurs importants ont pu être associés pour la première fois. Par le biais des gateways de Wels et Vienne, les principaux terminaux en Autriche et dans les pays voisins ont été reliés au réseau de trains complets existant. Le concept « Gateway Europe de l'est » devrait être étendu en 1998.

Polkombi, Varsovie, peut à nouveau se réjouir d'avoir atteint des taux de croissance très encourageants, suite à des mesures actives de marketing et de relations publiques qui ont mieux fait connaître les possibilités et avantages du transport combiné en Pologne. Le Ministère des Transports s'emploie également à créer des conditions-cadre politiques propices à la promotion de ce mode de transport respectueux de l'environnement. Un plus grand nombre de terminaux sont équipés pour le transbordement de caisses mobiles et de semi-remorques, et Polkombi est même en train de mettre son propre terminal en service dans les alentours de Poznan. Des bureaux de vente ont été créés dans plusieurs parties du pays. De nouvelles liaisons vers la République tchèque et la Slovaquie sont mises sur pied en étroite collaboration avec les partenaires UIRR locaux.

Skankombi, Scandinavie, a connu à beaucoup d'égards une année intéressante. Quoique les attentes de la mise en service de la liaison fixe du Grand Belt ne se soient matérialisées que partiellement, la situation qui se dessine en Scandinavie pour le transport international de marchandises est positive. Après l'inauguration du pont sur l'Öresund en l'an 2000, les pays

scandinaves seront reliés entre eux et il sera alors possible d'acheminer de bout en bout des marchandises provenant de Narvik dans le nord de la Norvège via Kiruna en Suède jusque dans le sud de l'Italie. En vue d'un développement positif du Transport Combiné dans les régions périphériques, les modes de transport rail et route doivent être traités de la même façon dans le cadre d'une infrastructure européenne homogène et neutre.

Trailstar, Rotterdam, a pu augmenter le nombre de ses envois de 18%. Grâce à l'ouverture d'un nouveau terminal à Born les transports avec l'Italie ont connu la croissance la plus forte. Du fait d'une collaboration plus étroite avec ICF, les trains-navettes en direction de l'Autriche et de la Hongrie ne passent plus par Donauwörth dans le sud de l'Allemagne, mais par Wels en Autriche, que ICF utilise comme plaque tournante vers l'Europe de l'Est. Trailstar projette d'instaurer d'autres liaisons vers l'Europe méridionale, centrale et orientale. La fourchette entre les prix routiers et les prix ferroviaires ne cesse de s'agrandir : entre Rotterdam et l'Italie par exemple, les prix routiers ont baissé de 20% depuis 1994, alors que les tarifs ferroviaires ont augmenté de 14%. Le système « Goal », le programme informatique de Cemat et Hupac, est désormais complètement en fonction.

T.R.W., Bruxelles, a connu une croissance de ses volumes de près de 14% et de son chiffre d'affaires de 20%, insuffisante pour compenser les effets négatifs de la non-qualité de la prestation ferroviaire sur ses marchés traditionnels. TRW a poursuivi le développement de son système d'exploitation IRIS (Intermodal Rail Information System) et de ses terminaux. Le trafic avec l'Espagne a confirmé son potentiel de développement et l'Italie a fait l'objet de trains quotidiens nouveaux directs en transit par l'Allemagne et la Suisse.





UIRR
Union Internationale
Rail-Route

UIRR
rue Montoyer 31/bte 11
B - 1000 Bruxelles

Tel: (+ 32) 2 / 548.78.90
Fax: (+ 32) 2 / 512.63.93
E-Mail: headoffice.brussels@uirr.com



SLOVENIE

ADRIA KOMBI
Tivolska 50
SLO - 1000 Ljubljana

Tel: (+ 386) 61 / 131.01.57
Fax: (+ 386) 61 / 131.01.54
E-Mail: infor@adriakombi.si



REPUBLIQUE TCHEQUE

BOHEMIAKOMBI
Opletalova 6
CZ - 113 76 Praha 1

Tel: (+ 420) 2 / 24.24.15.76
Fax: (+ 420) 2 / 24.24.15.80



ITALIE

CEMAT
Via Valtellina 5-7
I - 20159 Milano

Tel: (+ 39) 2 / 66.89.51
Fax: (+ 39) 2 / 668.00.755
E-Mail: 106554,1463 (Compuserve)



ESPAGNE

COMBIBERIA
c/ Rafael Herrera, 11; 3°, Pta 308
E - 28036 Madrid

Tel: (+34) 91 / 314.98.99
Fax: (+34) 91 / 314.93.47



SLOVAQUIE

COMBI SLOVAKIA EUROTRANS
Kuzmányho 22, P.O. Box B-2
SK - 010 92 Žilina

Tel: (+ 421) 89 / 622.447
Fax: (+ 421) 89 / 625.628
E-Mail: cseurotrans@za.sknet.sk



GRANDE-BRETAGNE

C.T.L.
179/180 Piccadilly
UK - London W1V 9DB

Tel: (+ 44) 171 / 355.46.56
Fax: (+ 44) 171 / 629.57.14
E-Mail: info@ctlct.com



HONGRIE

HUNGAROKOMBI
Szilagy Dezso tér 1
H - 1011 Budapest

Tel: (+36) 1 / 224.05.50
Fax: (+36) 1 / 224.05.55
E-Mail: info@hungarokombi.hu



SUISSE

HUPAC
Viale R. Manzoni 6
CH - 6830 Chiasso

Tel: (+ 41) 91 / 695.29.00
Fax: (+ 41) 91 / 683.26.61
E-Mail: info@hupac.ch



ALLEMAGNE

KOMBIVERKEHR
Postfach 93 01 05
D - 60456 Frankfurt/Main

Tel: (+ 49) 69 / 79.50.50
Fax: (+ 49) 69 / 79.50.51.19
E-Mail: kombiverkehr@kombiverkehr.f.eunet.de



FRANCE

NOVATRANS
21, Rue du Rocher
F - 75008 Paris

Tel: (+ 33) 1 / 53.42.54.54
Fax: (+ 33) 1 / 43.87.24.98
E-Mail: info@novatrans.fr



AUTRICHE

ÖKOMBI
Taborstraße 95
A - 1200 Wien

Tel: (+ 43) 1 / 331.560
Fax: (+ 43) 1 / 331.56.300



POLOGNE

POLKOMBI
ul. Targowa 74
PL - 03-734 Warszawa

Tel: (+ 48) 22 / 619.79.14
Fax: (+ 48) 22 / 619.00.00
E-Mail: polkombi@it.com.pol



PORTUGAL

PORTIF
Avenue Sidonio Pais, 4-4° - P.3
P - 1000 Lisboa

Tel: (+ 351) 1 / 52.35.77
Fax: (+ 351) 1 / 315.36.13



SCANDINAVIE

SKAN KOMBI
Thorsvej 8
DK - 6330 Padborg

Tel: (+ 45) 74.67.41.81
Fax: (+ 45) 74.67.08.98



PAYS-BAS

TRAILSTAR
Albert Plesmanweg, 151
NL - 3088 GC Rotterdam

Tel: (+ 31) 10 / 495.25.22
Fax: (+ 31) 10 / 428.05.98
E-Mail: trailstar@highway.nl



BELGIQUE

T.R.W.
Avenue du Port, 100 / bte 1
B - 1000 Bruxelles

Tel: (+ 32) 2 / 421.12.11
Fax: (+ 32) 2 / 425.59.59
E-Mail: trw@trw.be