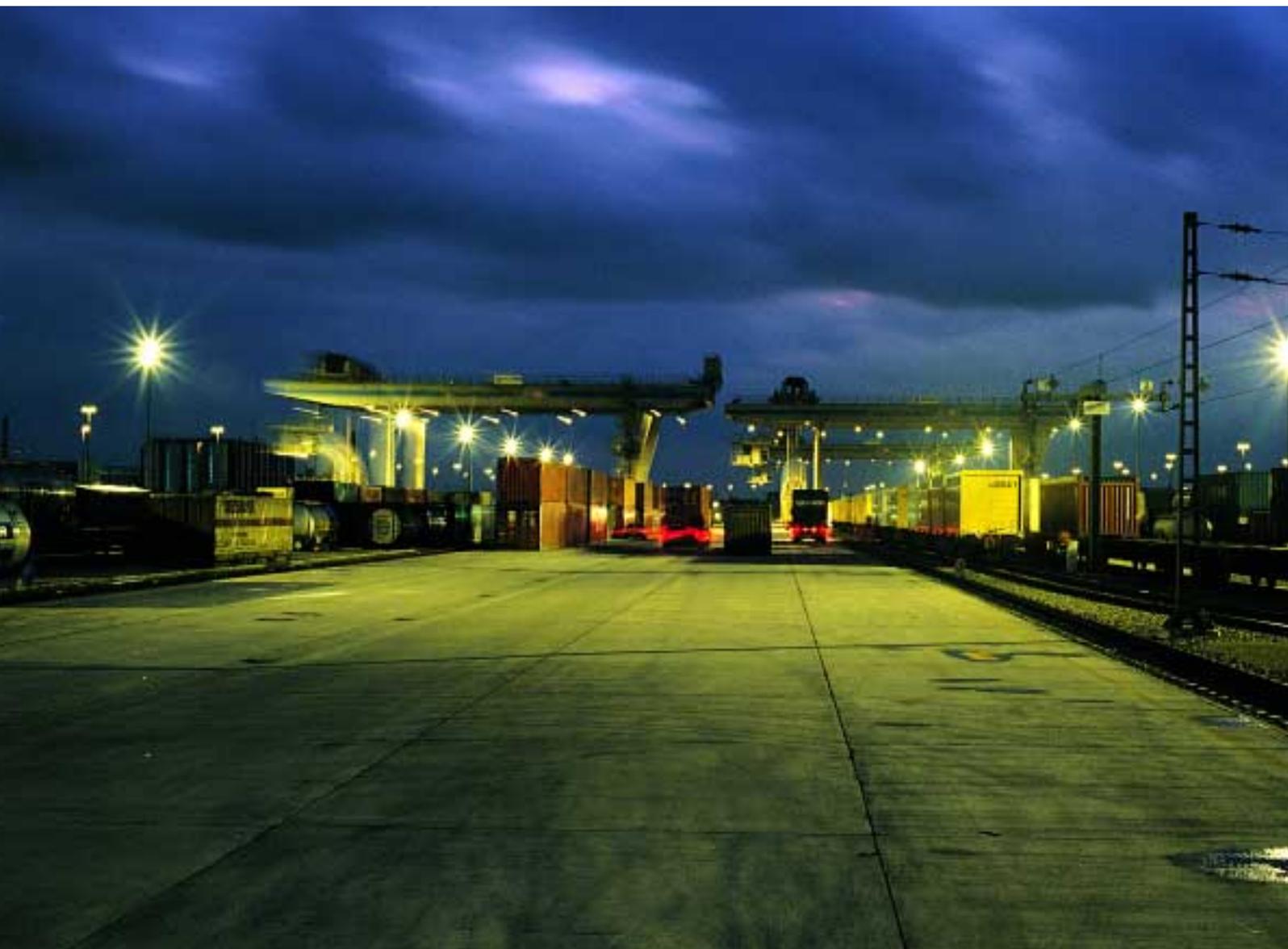


*Rapport UITRR*

---

1996



## **IMPRESSUM**

Editeur Responsable: UIRR, Bruxelles

Photos: UIRR, Bruxelles

Création Graphique: Monkey, Bruxelles

Imprimé en Belgique

*Ce Rapport a été  
imprimé sur papier recyclé.*





## AVANT-PROPOS

Nous vivons une époque mouvementée en matière de politique des transports. Seules les entreprises parvenant à bien s'adapter aux souhaits de la clientèle connaîtront le succès. La grande force des membres de l'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR) réside dans leur proximité du marché. Des milliers de transporteurs et d'expéditeurs ont fondé ces sociétés et sont engagés à leur assurer un développement soutenu. Les modifications structurelles exigent une grande flexibilité de la part des opérateurs. L'UIRR en a apporté la preuve en 1995, en réussissant à augmenter ses volumes de transport et à trouver de nouveaux débouchés en dépit des nombreuses actions de grève dans plusieurs entreprises ferroviaires, et ce alors que les marchés traditionnels affichaient une tendance à la stagnation.



Werner Külper (gauche), Président de l'UIRR, chez Neil Kinnock, Commissaire aux Transports

En octobre 1995, l'UIRR a fêté son 25<sup>ème</sup> anniversaire. Sa réussite ne s'illustre pas seulement par l'extension géographique du nombre de ses affiliés, de huit membres fondateurs à 17 sociétés dans autant de pays européens, mais également par les résultats: chaque jour 6.500 transports de longue distance sont transférés de la route au rail et au cours des dix dernières années, le trafic international a plus que triplé.

Les chances de maintenir le cap d'un développement positif sont très bonnes, dans la mesure où une règle fondamentale sera respectée, à savoir celle d'une coopération coordonnée entre les divers intervenants du transport combiné, les entreprises ferroviaires et la politique des transports.

Cette dernière s'emploie actuellement à déterminer les conditions de base qui influenceront plus que par le passé l'avenir du transport combiné et qui portent sur trois domaines:

- la concurrence entre les différents modes de transport, c'est le Livre Vert;
- la concurrence sur le rail à l'intervention de la Directive ferroviaire;
- les charges d'infrastructure.

Le Livre Vert intitulé "Vers une tarification équitable et efficace des transports" constitue un premier pas de la Commission de l'UE en vue d'imputer les coûts externes, c'est-à-dire les coûts actuellement reportés sur les tiers, la société ou les générations futures, à ceux qui les occasionnent. Une meilleure efficacité sera atteinte lorsque les utilisateurs feront le choix d'un mode de transport donné en tenant compte des coûts réels de

celui-ci. Chaque démarche dans le sens d'une imputation équitable des coûts à celui qui les génère encourage la concurrence loyale entre les différents moyens de transport, ce qui ne peut que jouer en faveur du transport combiné qui tire son essence de la coopération entre la route et le rail.

L'objectif affirmé de la Directive ferroviaire est de promouvoir la concurrence sur le rail. L'UIRR en attend une amélioration de la productivité du transport ferroviaire, qui permettrait au transport combiné de bénéficier d'un nouvel essor. Il importe à présent de surmonter les structures nationales des entreprises ferroviaires. Ce n'est que lorsqu'une gestion de l'infrastructure entièrement indépendante de l'exploitation ferroviaire sera assurée que les entreprises ferroviaires existantes passeront en concurrentes les unes des autres sur les "réseaux voisins". Alors seulement s'offrira la possibilité aux nombreuses entreprises ferroviaires privées, régionales pour la plupart, de choisir librement entre coopération et concurrence avec les grands chemins de fer. La Directive sur les chemins de fer a d'abord compliqué la coopération existante. Certaines entreprises ferroviaires se comportent déjà à l'égard des opérateurs comme si la concurrence interne aux chemins de fer était déjà une réalité. Il ne faudrait pas que ces entreprises hésitent à produire des services en collaboration, de peur que cela puisse profiter un jour à un concurrent. De nombreux chemins de fer ont cependant reconnu que précisément en cette époque de grands changements la confiance entre les différents partenaires est primordiale. La compétence des sociétés de transport combiné est plus que jamais exigée.

Les investissements d'infrastructure représentent le troisième instrument par lequel la politique des transports peut orienter l'avenir du transport combiné. A cet égard, il n'y a pas que les deux projets TEN (Trans European Networks) Munich-Vérone avec le tunnel sous le Brenner et la ligne Betuwe, spécialement destinés au transport combiné de marchandises, qui créeraient de meilleures conditions, mais également la construction de nouvelles lignes pour le transport à grande vitesse des passagers, qui pourraient délester les voies ferrées existantes au profit du transport de marchandises. La construction de gares de transbordement constitue également une condition majeure pour transférer davantage de trafic routier au rail. Le niveau politique ne doit pas se contenter de réclamer du transport combiné, il doit également le promouvoir.

A cet égard, les charges d'infrastructure deviennent de plus en plus un facteur-clé. L'on observe que dans le processus de séparation de l'infrastructure et de l'exploitation des entreprises ferroviaires, des secteurs improductifs, du personnel excédentaire, etc. sont refoulés vers la partie restant sous contrôle de l'Etat. Aujourd'hui déjà, les départements d'exploitation de nombreuses entreprises ferroviaires ne sont pas à même de proposer aux opérateurs des prix adaptés au marché, car leurs départements Infrastructure exigent des frais de sillon trop importants. La seule solution consiste à répartir les frais fixes sur un trafic en expansion et à rationaliser notablement la construction et l'entretien de l'infrastructure.

Le marché du transport et ses acteurs sont en phase de grandes mutations et c'est une bonne chose. La tâche des Etats consiste à mettre en place les conditions-cadre pour une concurrence accrue et loyale. Quant aux entreprises du transport impliquées dans le transport combiné, il leur faut réagir à la situation changeante et mieux encore, agir et poser de nouveaux jalons.



# INTÉGRATION DES SYSTÈMES LE NOUVEAU RÔLE DES ENTREPRISES FERROVIAIRES



**RUDY COLLE**

*Directeur Général de l'UIRR, Bruxelles*

Lorsque, mandaté à cet effet par l'organisation internationale des transports routiers IRU, un Institut suisse de sondages d'opinion<sup>1</sup> interroge le grand public, — près de 10.300 personnes représentatives de 13 pays européens —, entre autres sur sa perception des caractéristiques comparées du transport de marchandises par rail et par route, ce public reconnaît très largement une plus grande flexibilité au mode routier de même qu'un certain avantage en termes de vitesse, mais il donne, par contre, le rail gagnant, et de loin, lorsqu'il s'agit de désigner le moyen de transport le moins polluant, le plus sûr et aussi le plus économique.

Ce jugement, bien que posé à partir de questions formulées en termes nécessairement généraux, se révèle tout à fait pertinent, même si pour lui donner plus de valeur encore, il aurait fallu assortir ce passage de l'enquête d'un autre paramètre important en matière de transport, à savoir la distance à parcourir.

Depuis plus de vingt-cinq ans, l'UIRR et ses sociétés-membres appuient leur démarche sur les vertus différentes reconnues respectivement à la route et au rail. Elles s'appliquent à démontrer, avec succès croissant, qu'il est un moyen de faire bénéficier le marché du transport des avantages de l'un et de l'autre de ces modes, en les associant au travers des diverses formules de transport combiné disponibles. En 1995, plus de 1,6 millions de transports représentant environ 3,7 millions TEU en ont déjà tiré profit, mais ce score, traduit en part de marché, ne permet pas de parler déjà d'une percée conséquente et durable du transport combiné.

Un autre volet de l'enquête suisse, qui s'adressait aux transporteurs routiers, indiquait que 23% de ceux-ci seulement avaient à un moment ou un autre entrepris des actions en faveur du transport combiné. Un gros travail de sensibilisation reste donc à

accomplir auprès de ceux qui détiennent très majoritairement le transport de marchandises en Europe; nous poursuivons ce travail sans relâche, mais il se révélerait d'autant plus rentable que les Associations nationales et internationales de transporteurs routiers mais aussi d'expéditeurs, plus conscientes de l'intérêt à long terme de leurs membres, s'y rallieraient avec davantage de conviction.

L'hésitation des routiers et commissionnaires à confier une partie de leurs transports, pour une partie du parcours total, au mode ferroviaire procède moins du sentiment de perdre du trafic, — rappelons qu'ils en gardent la maîtrise —, que du doute quant au bon déroulement de l'opération de transport sur la totalité de la chaîne. C'est, en clair, l'efficacité et la fiabilité des entreprises ferroviaires qui doivent devenir plus constantes; elles le deviendront lorsque ces entreprises évolueront, comme le font les opérateurs, dans un contexte de concurrence effective qui les amènerait à mettre tous leurs efforts au service de prestations de traction plus ponctuelles, débarrassées d'interruptions pour telle ou telle incompatibilité technique ou réglementation sociale, et globalement plus économiques.

La concurrence s'est révélée salutaire au plan de la qualité du produit et de son prix partout où elle est venue bousculer le confort somnolant d'entreprises jusqu'alors en situa-

tion de monopole. S'installant dans le secteur ferroviaire elle n'impliquerait pas pour autant que nous changions de partenaire. Les sociétés de l'UIRR ont construit leur transport combiné, représentant plus de 55% du trafic total transporté selon cette technique en Europe, avec les sociétés ferroviaires nationales. De telles associations ne s'effacent pas avec le premier concurrent qui se présente, mais leur maintien sous-entend que ces sociétés soient ou restent les meilleurs opérateurs ferroviaires. La Directive 91/440 a créé les conditions permettant aux entreprises ferroviaires nationales de gagner en efficacité. Les premières applications qu'elles en ont faites ne répondent pas aux attentes. Au contraire, certaines d'entre elles se sont surtout montrées soucieuses de concurrencer l'UIRR au plan de la commercialisation du transport combiné, en soutenant ou en constituant des filiales et sous-filiales dont plusieurs, il faut bien le dire, se sont mises en évidence plus par leurs résultats lourdement déficitaires que par leur apport au développement d'un trafic nouveau. De même, certaines associations d'entreprises ferroviaires sont annoncées derrière lesquelles se profilent des intérêts extra-européens et dont l'apport à une dynamisation du secteur ferroviaire reste à démontrer.

Par un resserrement intelligent de leurs liens de partenariat, — à l'image de ceux qu'ont tissés les sociétés UIRR entre elles —, les entreprises ferroviaires européennes et nos sociétés-membres peuvent, s'appuyant sur leur know-how respectif, construire ensemble le développement d'un transport combiné en progrès, efficace, et dans lequel le secteur des transports tout entier, et en premier lieu la route, trouverait son intérêt.

En toute occasion l'UIRR a démontré cette volonté de collaboration avec les entreprises ferroviaires en place dans le cadre de rencontres formelles et informelles. Dès lors que ces entreprises ferroviaires se ressaisiraient bien devant les écueils qui les guettent, la voie d'un bel avenir commun nous paraît tracée.



(1) MIS Trend s.a., CH - 1005 Lausanne



## INTÉGRATION DES SYSTÈMES LE SYSTÈME SHUTTLE



**THEO ALLEMANN**

*Directeur Général de Hupac, Suisse.*

**A**u début des années 90, la période d'une croissance illimitée du transport combiné rail/route semblait s'achever. D'une part l'on voyait apparaître des goulots d'étranglement au niveau des terminaux et des sites de transbordement et d'autre part le cadre concurrentiel global était en pleine évolution. Ces conditions de marché nouvelles plaçaient le transport combiné dans un contexte tout à fait différent qui a amené Hupac à repenser la façon d'aborder dorénavant cette technique de transport, à revoir ses structures et à développer des formules logistiques alternatives. Le concept des trains-navettes ("Shuttles") était né.

Dans le transport combiné européen, la notion de "shuttle" est de plus en plus souvent dissociée de son sens et de sa finalité. Les conditions suivantes doivent être remplies pour qu'un train de transport combiné de Hupac mérite ce qualificatif :

- La composition des wagons est toujours la même et leur nombre reste identique. Leurs spécifications et les possibilités de chargement qu'ils offrent doivent être compatibles avec les types d'unités de chargement utilisées sur le trajet shuttle concerné des clients de Hupac
- L'horaire du train prévoit un minimum de 5 trajets aller-retour par semaine
- Le train fait continuellement la navette entre les deux mêmes terminaux
- Le train n'est pas garé, ni au point de départ, ni au point d'arrivée
- Hupac achète les prestations de traction auprès des entreprises ferroviaires et reprend donc tous les risques de chargement
- Une seule et unique lettre de voiture est établie pour le train entier (au lieu d'une lettre de voiture par unité de chargement ou par wagon)
- L'étiquetage de chaque wagon n'est plus requis

La particularité de cette solution réside dans le fait que le transport est offert là où la demande est suffisante, c.-à-d. entre les centres

industriels importants. Hupac, dont le siège social se trouve en Suisse, connaît évidemment particulièrement bien la situation caractérisant la région des Alpes, c'est pourquoi son offre se concentre sur le transport transalpin.

Avec la mise en service des trains-navettes en 1989, Hupac a développé un système basé sur une approche toute nouvelle de l'exploitation du trafic et des problèmes commerciaux apparus dans le transport combiné rail-route. De la sorte, la société a amorcé le recours à des solutions nouvelles et a donc innové en matière de transport combiné européen. Depuis la commercialisation des trains-navettes, leur part de marché n'a cessé d'augmenter. Aujourd'hui, plus de 80% des envois de Hupac se font par train-navette.

Grâce à des prix stables à longue échéance, la haute fiabilité des horaires, les meilleures conditions de transport (pas de chocs dus à des manoeuvres) et la connaissance de la capacité offerte, tant Hupac que le client profitent des progrès apportés par ce système. Le Shuttle permet aux entreprises ferroviaires de réduire leurs coûts d'une manière draconienne, et les expéditeurs trouvent pour la première fois le "just-in-time" sur le rail. Les sociétés-membres de l'UIRR apprécient le produit pour la facilité du traitement technique et opérationnel,

mais aussi pour la planification transparente, à longue échéance, des volumes de transport. La collectivité profite également de l'introduction de ce concept, étant donné que d'une part il présente moins de risques d'accidents et de toutes les conséquences dérivées sur le sol, l'air et l'eau lors du transport de marchandises dangereuses et que d'autre part il utilise les ressources disponibles, telles énergie et espace, d'une manière rationnelle.

Entretemps la formule de transports par train-navette a été reprise par d'autres sociétés actives dans le transport combiné. Hupac est pourtant la première société en Europe qui l'a conçue, développée et appliquée. En prenant par ailleurs en considération des innovations techniques et des systèmes de gestion et de communication appropriés, la société a réalisé un concept applicable au plan international qui tient compte des exigences futures du transport et qui engendre des économies non négligeables pour l'ensemble de la chaîne logistique. Quotidiennement toutes les informations concernant les envois et les trains de tous les terminaux sont enregistrées par un IBM Hostcomputer, et là où un traitement en temps réel n'intervient pas, elles sont transmises au système informatique de Hupac via une liaison on line. Ces données sont échangées avec les partenaires de l'UIRR et communiquées aux entreprises ferroviaires concernées, afin d'assurer là aussi l'échange des données sans faille, requis pour leurs opérations. Grâce à l'enregistrement et le transfert immédiat de toutes les données importantes du transport, Hupac peut garantir un contrôle permanent, immédiat et fiable des envois.

Hupac avait proposé le concept "shuttle" pour l'obtention du Prix Européen du Transport 1996, c'est celui-ci que le jury a retenu en mars dernier à Dusseldorf.

La société-membre suisse est parvenue à faire la synthèse des techniques modernes et traditionnelles du transport combiné et à atteindre un niveau quantitatif plus élevé. Ce concept va non seulement dans le sens de la politique des transports officielle des gouvernements nationaux, mais préfigure celui qui se retrouvera à l'avenir dans toute l'Europe.





# INTÉGRATION DES SYSTÈMES CONTENEURS MARITIMES DANS LA CHAÎNE DE TRANSPORT COMBINÉ



**JAN H. VAN EXEL**

*Directeur Général Trailstar, Rotterdam.*

On peut affirmer sans risquer de se tromper que, pour Trailstar, les conteneurs maritimes afficheront la croissance la plus importante dans les prochaines années au niveau du transport intermodal par rail, en dépit des avantages considérables liés au trafic continental. Comme Rotterdam estime de son côté qu'il devra traiter 6 millions de conteneurs ou plus en l'an 2005, soit le double d'aujourd'hui, de belles opportunités de développement s'offrent au transport combiné. Un maximum de conteneurs devrait être transporté par des trains-navettes internationaux.

La part du transport maritime dans le chiffre total de Trailstar est passée en 1995 de 3% à 6%. Ceci est vital pour le rôle des Pays-Bas comme centre de distribution très important vers l'Europe, pour renforcer sa part de marché, tout particulièrement dans les régions plus éloignées, au-delà du rayon desservi par les camions, ou dans le bassin du Rhin. Comptant 10.000 entreprises, non moins de 400.000 emplois directs et représentant huit pour cent du PNB des Pays-Bas, le secteur du transport et de la distribution hollandais dépend fortement de canaux "ouverts" dans toutes les directions.

## Activités intermodales

La répartition modale internationale des conteneurs maritimes à Rotterdam se présente comme suit: 60% par la route, 25% en navigation intérieure et 15% par le rail. On peut facilement imaginer les conséquences de cette forte croissance des volumes, même si la répartition modale reste inchangée. Dans le scénario hollandais idéal, tout accroissement du transport par conteneur devrait être absorbé par le transport fluvial et le rail. Un tel objectif illustre à suffisance l'énorme défi qui consiste pour le secteur ferroviaire intermodal à étendre le réseau européen de trains-navettes.

## Encombres

Chaque semaine, un minimum de 150 trains-navettes internationaux quittent les terminaux ferroviaires de conteneurs de Rotterdam. La plupart

des opérateurs souhaitent que leurs navettes soient traitées aux meilleures heures, ce qui provoque des encombrements au terminal ferroviaire, bien qu'il soit accessible jour et nuit. Le plus grand terminal de conteneurs de Rotterdam, le terminal ECT, a imaginé une solution pour éliminer les encombrements affectant les navettes de conteneurs et qui trouvent leur source dans leur déséquilibre directionnel, même si celui-ci est moins marqué qu'en transport routier. Le projet, qui a démarré en mai, se caractérise par un départ journalier en navire-conteneur vers Duisburg, où le terminal DeCeTe propose une liaison avec la route, mais également avec le large réseau ferroviaire comptant quelque 70 correspondances vers toutes les destinations européennes.

## Plan 2000-Short

Le Plan 2000-Short, un projet encore plus ambitieux, concentre le trafic côtier de conteneurs dans le port de Rotterdam en un seul site. Plan 2000-Short propose un complexe unique dédié à ce transport en lui assurant une synergie et des économies d'échelle. Les partenaires de ce projet sont des armements assurant du trafic côtier, leurs arrimeurs ainsi que la Rotterdam Port Authority. La construction a été lancée par le Commissaire européen aux transports, Neil Kinnock. Dans sa phase finale, le projet couvrira 60 hectares de terrain

pour une capacité de manutention annuelle de 700.000 conteneurs et des investissements à concurrence de 200 millions de NLG. Le projet offre la possibilité aux lignes maritimes d'utiliser les navires les uns des autres sans avoir à déplacer les conteneurs à l'intérieur de la zone portuaire. Grâce à cette concentration physique, le Plan 2000-Short entend faire de Rotterdam la plaque tournante en matière de trafic de conteneurs entre le continent et les îles britanniques ainsi que le point de départ et d'arrivée de et vers l'Europe du nord et du sud. Les effets de "hub" plus les correspondances offertes devraient permettre d'attirer graduellement plus de fret et donc de produire un effet boule de neige, s'exprimant par des fréquences et des vitesses supérieures. L'accent est mis sur le fret routier adapté à l'unité de chargement perçue comme étant la meilleure alternative "maritime" à la semi-remorque, à savoir le 45 pieds. Les opérateurs de cabotage maritime se lancent dans la concurrence avec les routiers en introduisant le conteneur 45 pieds à largeur adaptée aux palettes. Les opérateurs de cabotage tirent, tout comme le rail, profit de vent politique favorable comme l'illustre le projet de table ronde européen. Le Plan 2000-Short, positionnant Rotterdam au carrefour des marchés du nord et du sud ainsi que de l'est et de l'ouest, offre manifestement un potentiel supplémentaire aux trains-navettes de conteneurs.

## Impact de la ligne Betuwe

Un second terminal de chemin de fer sera construit au point le plus à l'ouest du parcours, c.-à-d. au Maasvlakte, où le terminal actuel rencontre déjà des problèmes d'encombrement en raison des 150.000 conteneurs traités chaque année. Au taux de croissance actuel, ce volume aura doublé dans trois ans, ce qui souligne d'autant plus la nécessité d'établir une coopération aussi bien entre les intérêts du rail intermodal qu'entre les groupes continentaux et maritimes. Ensemble, nous devons éliminer l'inéptie de deux trains partant dans la même direction endéans l'heure, tous deux chargés à 50% de leur capacité. Ceci dans l'intérêt d'un rendement optimal, mais avant tout dans le but de mieux utiliser l'infrastructure ferroviaire européenne.





## INTÉGRATION DES SYSTÈMES LA RECONSTRUCTION DE SYSTÈMES DÉTRUITS



**ROK SVETEK**

*Directeur Général Adria Kombi, Ljubljana*

La paix rétablie dans les Balkans constitue un nouveau défi pour les transporteurs. Avec l'aide de la communauté internationale et avant tout de l'Union Européenne, la reconstruction a démarré dans les territoires de la Bosnie-Herzégovine et de la Croatie gravement touchés par la guerre. L'infrastructure routière et ferroviaire de la Bosnie-Herzégovine a été fortement atteinte. Des tensions politiques subsistent entre la République Fédérale Yougoslave et la Croatie, qui empêchent un trafic normal entre ces deux pays. Ceci vaut également pour le transport de transit vers la Bulgarie, la Grèce et la Turquie.

Les infrastructures ferroviaire et routière devraient être renouvelées dans les plus brefs délais et les obstacles politiques surmontés, afin que le transport puisse se dérouler sans entrave. L'implantation de terminaux locaux dûment équipés est également indispensable pour que le transport combiné (TC) puisse se développer avec succès.

La société nationale de TC slovène Adria Kombi, successeur de l'ancienne société yougoslave Yukombi, a gardé les contacts avec les nouveaux pays qui se sont créés dans les Balkans. Adria Kombi offre actuellement des services de transport combiné en Slovénie et en Croatie. Mais elle couvre également le territoire de la Bosnie-Herzégovine, étant donné qu'elle transporte des caisses-mobiles et des conteneurs par camion des terminaux croates de Slavonski Brod et Split vers Tuzla, Sarajevo et Mostar. Il existe un grand intérêt pour le redémarrage de transports sur la ligne ferroviaire Ljubljana-Zagreb-Belgrade-Niš-Skopje-Thessaloniki / Niš-Sofia-Istanbul. Dès que les conditions-cadre politiques défavorables seront éliminées, ce transport ferroviaire sera mis en service. L'infrastructure a été rétablie en vue d'une reprise immédiate de l'activité. Les terminaux de Belgrade et Skopje sont équipés pour tous les types de TC et Adria Kombi se prépare à l'ouverture de cette importante ligne ferroviaire. Le terminal de Ljubljana devient de plus en plus une plaque tournante entre la République Fédérale Yougoslave, la

Macédoine (FYROM), la Croatie, la Bosnie-Herzégovine et la Slovénie d'une part et l'Union Européenne de l'autre.

Depuis la création de nouvelles frontières, le transport par rail et celui de type intermodal ont un avantage par rapport au transport routier pur, étant donné que les deux premiers modes de transport sont plus rapides et plus concurrentiels que les camions qui doivent souvent attendre 8 à 10 heures aux postes frontière.

Les entreprises ferroviaires slovènes et croates disposent d'horaires intéressants de Ljubljana en direction de Villach, vers les ports de Koper et Rijeka et vers d'autres terminaux en Slovénie et en Croatie. Les Administrations ferroviaires en Yougoslavie et en Macédoine améliorent et coordonnent également leurs horaires. En Croatie les préparatifs pour la fondation d'une société nationale de TC, prévue pour la fin de cette année, sont en cours. La République Fédérale Yougoslave a un projet similaire. Adria Kombi soutient ces initiatives dans le but d'avoir des partenaires nouveaux et efficaces, qui sont en mesure de développer avec succès le TC dans les différents pays.

Les préparatifs à l'adhésion à l'UE sont en cours. Après soumission de la demande d'ad-

hésion, le secteur du transport se trouve également dans une profonde transformation. Les moyens d'investissements disponibles ne suffisent pas pour couvrir tous les projets, mais ils sont heureusement concentrés sur les secteurs du rail et de la route. Du point de vue technologique et commercial, ceci crée un grand avantage pour le TC. Il faut souligner en particulier le fait que, sur tous les axes principaux, le gabarit nécessaire est disponible.

Pour la promotion du TC, d'importantes prescriptions politiques du gouvernement slovène ont déjà été adaptées à celles de l'UE, celle concernant l'autorisation d'un poids total autorisé plus élevé et celle instituant la levée de l'interdiction de rouler les dimanches et les jours fériés en pré- et post-acheminement. En outre, l'entreprise ferroviaire slovène reçoit des subventions pour des prestations de transport effectuées en TC.

A l'opposé, l'on peut observer une forte croissance du transport routier, et le fait aggravant qu'une majorité des camions des pays de l'Est ne répondent pas aux normes occidentales en matière d'environnement. Pour contrer cette pollution ajoutée et pour absorber la croissance du trafic de la façon la plus écologique possible, Adria Kombi a organisé avec Hungarokombi la Route Roulante Szeged-Ljubljana, qui sera prolongée jusqu'à Sezana avant la fin de l'année.

Des problèmes écologiques pèsent également sur la Croatie, raison pour laquelle Adria Kombi étudie, en collaboration avec Ökombi et l'entreprise ferroviaire croate, la possibilité de mise en service d'une Route Roulante de Slavonski Brod vers Wels et Sezana.

Toute ambition mise à part, les opérateurs savent bien qu'ils ne peuvent pas affronter seuls la tâche gigantesque de l'organisation des transports dans ces régions détruites par la guerre. Ils ont besoin du soutien et du partenariat des différentes entreprises ferroviaires, d'une aide engagée du niveau politique des transports, des institutions financières internationales et de l'UE. Les moyens financiers déjà mis à disposition dans le cadre des programmes Phare et PACT de la Commission Européenne, montrent la voie à suivre.





# RAPPORT DES SOCIÉTÉS



**ADRIA KOMBI**, Ljubljana. Depuis la signature du traité de paix, cette société-membre axe la majorité de ses activités dans le domaine du transport non accompagné sur les Balkans, et plus particulièrement la Croatie, la Bosnie et la Serbie. Le transport de conteneurs du port maritime de Koper vers l'Autriche, la République Tchèque, la République Slovaque et la Hongrie se développe également d'une manière réjouissante. Si l'augmentation du volume de transport le permet, Adria Kombi envisagera l'instauration de trains directs. La Route Roulante Ljubljana-Szeged a elle aussi enregistré une nette progression et cette dernière sera encore plus accentuée après l'ouverture d'un nouveau terminal à Sežana, à la frontière italienne.

## BOHEMIAKOMBI

**BOHEMIAKOMBI**, Prague, est membre de l'UIRR depuis le début de 1996. L'année 1995 a servi au renforcement de l'offre en route roulante entre Lovosice et Dresden, mise en service en automne. Cette relation, qui remplace le transport par autoroute, devra être maintenue au moins jusqu'à l'ouverture de l'autoroute entre Prague et Dresden et représente pour la société un énorme potentiel de croissance. Sur cet axe circulent actuellement jusqu'à 12 trains et sur l'axe Budweis-Villach 2 trains route roulante par jour. Bohemiakombi a également atteint des taux de croissance importants dans le transport non accompagné de conteneurs entre les ports du nord de l'Allemagne et la République Tchèque.



**CEMAT**, Milan, a connu à nouveau une remarquable progression en 1995. Parmi les nouveautés de l'année dernière figurent un transport sous température dirigée contrôlé par satellite ainsi que l'ouverture d'un corridor multimodal pour le transport de produits dangereux vers la Grèce. Les possibilités d'expansion qu'offre



l'Europe de l'Est -avant tout la Pologne, la Russie et la Biélorussie- devraient être exploitées davantage. Parmi elles figurent le projet pilote pour une liaison directe entre Padoue et Moscou et un train complet à raison de 4 fréquences par semaine sur la ligne Vérone-Rostock-Scandinavie. Des caisses-mobilis frigorifiques, des wagons spéciaux pour le transport par l'Eurotunnel, du nouveau matériel de transbordement et des informations on line font dorénavant partie de la palette des services offerts par la société.



**COMBIBERIA**, Madrid. L'ouverture du tunnel sous la Manche a provoqué le déplacement de transports vers le sud de la France. Combiberia s'est fixé pour objectif d'acquérir de nouveaux clients, afin d'ouvrir plus largement la Péninsule Ibérique au transport combiné. Une augmentation notable du trafic avec le Portugal et le raccordement de ce pays à la liaison Espagne-Allemagne via Barcelone renforcent le caractère "ibérique" de la société. L'augmentation de la part de clients espagnols — qui étaient initialement réticents à l'idée du transport combiné — est réjouissante.



**CTL**, Londres, s'est affirmé depuis juin 1994 comme le leader du marché britannique du transport combiné vers le continent en étroite collaboration avec Novatrans et Cemat. Depuis le milieu de 1996, 44 trains UIRR circulent hebdomadairement sur les trajets entre l'Angleterre et l'Italie, l'Espagne et la France. Les activités de transport par le tunnel se concentrent actuellement sur 5 terminaux en Grande-Bretagne (Londres, Birmingham, Manchester, Liverpool et

Glasgow). D'autres sont prévus pour un proche avenir. CTL a installé un logiciel ultra-moderne qui permet de localiser les trains et d'informer rapidement et efficacement la clientèle. En plus du transport par l'Eurotunnel, CTL offre des liaisons avec les ports de Zeebrugge et du Havre.



**HUNGAROKOMBI**, Budapest, a doublé le nombre d'envois par rapport à l'année précédente. La route roulante détient une position-clé dans le transport qui transite par la Hongrie. Le nombre de trains sur le trajet Sopron-Wels est passé à cinq par jour. Les liaisons Budapest-Wels et Szeged (dans le sud-est de la Hongrie)-Ljubljana ont été inaugurées récemment. La dernière permet aux clients roumains de faire transporter leur marchandise quotidiennement vers l'Italie sans autorisation. Grâce à un projet PACT-UIRR, la société a pu développer son informatique et s'applique actuellement à réaliser un système de télécommunication avec les sociétés des pays voisins.



**HUPAC**, Chiasso, était un des premiers opérateurs européens à obtenir en juin 1995 le certificat de qualité ISO 9002 tant convoité. Le "Quality Management System" interne qui existait déjà et le système de trains-navettes sont deux facteurs qui ont permis d'accéder à cette certification. En 1995 également la société a enregistré un taux de croissance de 10% en transport combiné non-accompagné. Grâce à une extension continue du réseau dans le cadre du concept gateway, 80% des transports sont déjà assurés par ce type de trains.



**KOMBIVERKEHR**, Francfort, a réalisé une progression de 3% lors de l'exercice social 1995,



# RAPPORT DES SOCIÉTÉS

qu'il faut apprécier en fonction du haut niveau de l'année précédente. Grâce à l'augmentation de l'offre de trains directs, le transport s'est accru sur de nombreux trajets internationaux et a p. ex. doublé sur la ligne vers l'Espagne. Le transport de conteneurs des ports maritimes du nord de l'Allemagne vers la République Tchèque et la Hongrie a connu une croissance à deux chiffres. Le développement du transport par bateau est réjouissant, malgré une détérioration des conditions-cadre politiques suite à l'adhésion de l'Autriche. Pour ce qui est du transit par les Alpes, Kombiverkehr a pu y enregistrer une augmentation de 8% de son trafic.

## novatrans

**NOVATRANS**, Paris, aurait pu atteindre un résultat exceptionnel en 1995, si la SNCF n'avait pas fait grève pendant quatre semaines. Avant la grève, l'accroissement du trafic était de l'ordre de 15% en transport international et de 10% en transport national. Novatrans a équipé ses terminaux à Lille et au Havre de nouveaux matériels de transbordement. Grâce au système Minitel, Novatrans peut donner à ses clients des informations en temps réel sur la marche de certains trains sur le parcours ferroviaire français. En cas de retard, des temps d'attente improductifs peuvent ainsi être évités. Novatrans s'attend à une augmentation importante de ses transports par suite de nouveaux trajets, l'agrandissement des principaux terminaux et l'ajout de nouvelles fréquences.



**ÖKOMBI**, Vienne, a pu enregistrer une croissance de 5,5% lors de cette première année difficile d'adhésion de l'Autriche à l'UE. Surtout dans le domaine des routes roulantes, la taxation communautaire du chiffre d'affaires appliquée au transport combiné transfrontalier et la diminution des taxes sur le transit routier ont eu leurs répercussions. Bien que les conséquences de la libéralisation constituent un tournant stratégique pour le secteur du transport autrichien, Ökombi a pour objectif d'atteindre à nouveau en 1996 des taux de crois-

sance à deux chiffres, grâce aux effets du système des Ecopoints, la création de nouvelles liaisons de et vers l'Europe de l'Est et une politique de trains complets qui répond aux attentes du marché.



**POLKOMBI**, Varsovie, espère réaliser un bon développement de ses transports en 1996 et compte pour les liaisons principales avec l'Allemagne et l'Italie sur une augmentation de 80%. La société souhaite organiser des transports des Pays-Bas, de l'Allemagne et de l'Italie vers la Russie via la Pologne, ce qui sous-entend que les conditions-cadre politiques pour le développement du transport combiné soient améliorées. Dans le domaine opérationnel, Polkombi s'attache à développer son réseau informatique interne.

## SKANKOMBI

**SKANKOMBI**, Padborg, a pu bénéficier d'une expansion conjoncturelle au cours de la première moitié de l'année 1995, qui s'est tout de fois affaiblie lors du deuxième semestre. En collaboration avec ses partenaires de UIRR, Skankombi développe un concept innovateur pour le transport combiné rail/route en Scandinavie. Après la mise en exploitation mi-1997 de la liaison fixe du Grand Belt et du pont sur l'Öresund en l'an 2000, le rapport qualité/prix sera le paramètre décisif, du point de vue des clients, pour



le choix des corridors de transport entre la Scandinavie et le reste du continent européen.



**TRAILSTAR**, Rotterdam, peut se targuer d'une augmentation de 30% dans le domaine des caisses mobiles, tandis que les conteneurs maritimes procurent l'essentiel de la croissance et représentent pour ainsi dire le volume total des transports de l'«Austria Shuttle». Trailstar a apporté d'importantes améliorations à sa palette de produits élargie, entre autres le « Holland Verona ». Le nombre de départs du train-navette le plus demandé, celui vers Novare, a pu être augmenté de 6 à 12 par semaine. Le trafic vers l'Europe de l'Est et vers la Scandinavie poursuivra également sa progression. En septembre 96, la société a inauguré un nouveau terminal à Born (Limburg) qui est très important pour son développement futur et a une capacité initiale de 20.000 TEU.



**T.R.W.**, Bruxelles, a terminé l'année 1995 avec un volume de transport total inférieur à celui de l'année dernière. En cause, les grèves SNCF au 4ème semestre et la perte d'un important trafic au profit du tunnel sous la Manche. Les autres transports de TRW ont progressé de 5,3%. L'ouverture en 1995 du terminal de Genk a répondu à toutes les attentes et a pu attirer des clients allemands et néerlandais en plus de la clientèle belge. Le concept de trains Shuttle a été inauguré, avec Bruxelles et Turin comme Gateways pour le trafic italien. Dans l'offre de services pour les relations vers l'Espagne, l'Allemagne et l'Autriche, diverses améliorations ont été réalisées.



## ACTUALITÉS

### UIRR, UN QUART DE SIÈCLE

Le 23.10.95, l'UIRR fêtait son 25<sup>ème</sup> anniversaire. Elle fut en effet fondée en 1970 à l'occasion de la foire des transports de Munich par 5 sociétés de transport combiné de la CEE de l'époque (Ferpac-Italie, Kombiverkehr-Allemagne, Novatrans-France, T.R.W-Belgique et Trailstar-Pays-Bas) ainsi que par 3 sociétés de pays de l'AELE (Hucketrans-Autriche, Hupac-Suisse, ASG-Suède). Trois de ces sociétés ont depuis lors été remplacées par une autre, — Ferpac par Cemmat, Hucketrans par Ökombi et ASG par Skan Kombi —, et 9 autres sociétés se sont ajoutées.

### T.R.W. FÊTE SES 30 ANS

La société-membre belge de l'UIRR a été créée le 23 février 1965 à Bruxelles, à l'initiative des transporteurs routiers et des associations routières nationales de Belgique. Malgré le fait que la société soit de taille relativement moyenne, elle parvient à accroître sans cesse ses réalisations de transport.

### PRIX EUROPÉEN DU TRANSPORT 1996

Le "Prix européen du transport 1996" a été remis à Hupac en mars 1996, à l'occasion de la foire "Eurocargo" qui se tenait à Dusseldorf. La société a prouvé avec son concept de trains-navettes qui répond déjà aux normes futures et qui peut être appliqué au niveau international, qu'il est possible de travailler d'une manière

rationnelle et qui limite les coûts de la chaîne du transport. Tous les partenaires, tels les entreprises ferroviaires et les sociétés-membres UIRR Kombiverkehr et Cemmat, ont contribué à faire du produit Shuttle un système qui répond aux demandes du marché des transports actuel.

### ASSEMBLÉE D'AUTOMNE À MADRID

A l'invitation de Combiberia, l'Assemblée d'automne de cette année et le Congrès qui y fait suite auront lieu à Madrid dans le courant du mois de septembre. Le thème du Congrès UIRR est: "Péninsule ibérique et transport combiné -Vitesse de croisière en vue?" L'UIRR considère la péninsule ibérique comme un des marchés d'avenir et débattre lors du Congrès de sa stratégie en vue du développement du transport combiné.

### PERSONALIA

Depuis décembre 1995 Grzegorz Kaczanowski est le nouveau président de Polkombi. En sa fonction de Directeur Général de "Polish Forwarding-Spedpol", un des membres-fondateurs de Polkombi, il était membre du Conseil d'Administration de cette dernière dès sa création.

### CONDITIONS-CADRE DU TRANSPORT COMBINÉ

Dans le cadre des projets-pilote PACT de la Commission de l'UE, et en collaboration avec le bureau allemand "Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr" (SGKV) l'UIRR a effectué une étude des conditions-cadre du transport combiné en Europe. Cette analyse comparative fournit des informations qui incitent à la création d'un environnement propice au développement du transport combiné.

### "REGARD SUR LE TRANSPORT COMBINÉ"

Par une meilleure information du public, l'UIRR vise à l'intéresser davantage au transport combiné. La brochure sous rubrique a également été éditée dans le cadre du programme PACT. Publiée à l'origine en anglais, allemand et français, elle est depuis peu également disponible en suédois, hongrois, tchèque, polonais et slovène. Elle peut être obtenue gratuitement auprès des sociétés-membres ou du Bureau de l'UIRR à Bruxelles.

### ETUDE UIC: EFFETS EXTERNES DU TRANSPORT

Cette étude, effectuée à la demande de l'UIC par IWW (Karlsruhe) et INFRAS (Zürich), décrit d'une manière explicite les critères pour l'internalisation des coûts externes, tels la pollution de l'air, le bruit, les accidents de la route et les embouteillages, et recommande d'appliquer une combinaison de plusieurs instruments politiques. Elle fait utilement le point des connaissances dans ces domaines et constitue un ouvrage de référence dans le débat sur l'imputation des coûts externes à ceux qui les ont causés, ce qui est un principe sur lequel se base également le Livre Vert de la Commission de l'UE. Cette étude peut être obtenue en allemand, anglais ou français auprès de l'UIC au prix de FRF 300,-.

### AUTRES ACTIVITÉS

En étroite collaboration avec ses sociétés-membres, le Bureau UIRR à Bruxelles s'emploie à concrétiser l'adhésion de nouvelles sociétés de TC, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'UE. Les candidats potentiels sont informés des conditions générales, des avantages d'une affiliation à l'UIRR, etc. et l'on s'attend dès lors à une extension du nombre de membres.



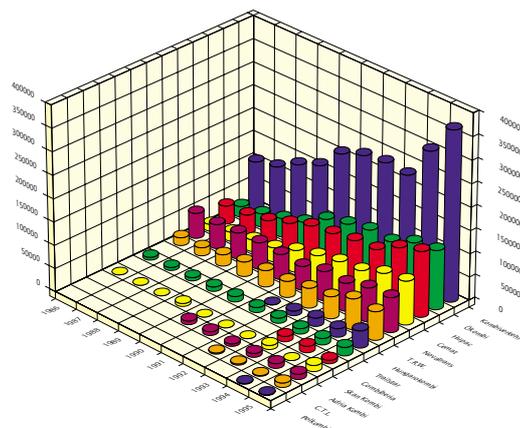


# TENDANCES

## TRAFIC INTERNATIONAL

La croissance enregistrée par l'UIRR en 1995 est due au trafic international, qui a augmenté de 14% pour atteindre un total de 970.000 envois. La grève des chemins de fers français SNCF en novembre et décembre 1995 a freiné la progression du trafic des sociétés-membres directement concernées, qui aurait sinon pu être qualifiée d'exceptionnellement bonne. Les résultats de l'UIRR dans le domaine du trafic de et vers les pays de l'Est sont très réjouissants, les efforts consentis ces dernières années commencent à porter leurs fruits. La première année entière d'ouverture du tunnel sous la Manche a également eu une influence positive sur les résultats de transport.

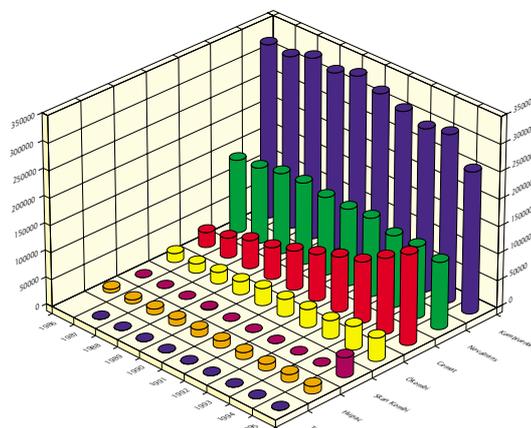
Société *	Envois 1995 **	+/- en %
Kombiverkehr	368.808	22 %
Hupac	141.977	11 %
Ökombi	128.116	5 %
Cemat	94.671	7 %
Novatrans	75.584	3 %
T.R.W.	61.733	-7 %
Hungarokombi	37.205	102 %
Trailstar	18.298	31 %
Skani Kombi	13.142	8 %
Adria Kombi	11.126	10 %
C.T.L.***	9.539	487 %
Comibiberia	7.371	-47 %
Polkombi	1.340	-3 %
<b>Total</b>	<b>968.910</b>	<b>+14 %</b>



## TRAFIC NATIONAL

Malheureusement l'augmentation de l'année précédente n'a pu être répétée en 1995. Ici aussi, la grève en France a laissé des traces. Un relèvement des prix ne prenant pas les réalités du marché en considération a causé un retour de nombreux transports vers la route en Allemagne, alors qu'en Italie des offres attrayantes ont permis au transport combiné de prolonger les accroissements considérables des années précédentes. Vu les longues distances nationales en Italie, ce pays occupe désormais la première place en Europe au niveau des réalisations en tkm.

Société *	Envois 1995 **	+/- en %
Kombiverkehr	261.000	-15,7 %
Cemat	167.000	19,3 %
Novatrans	124.329	-6,4 %
Ökombi	43.073	-1,6 %
Skani Kombi	36.418	0,1 %
Hupac	13.954	-3,6 %
T.R.W.	680	118,5 %
<b>Total</b>	<b>646.454</b>	<b>-4,6 %</b>



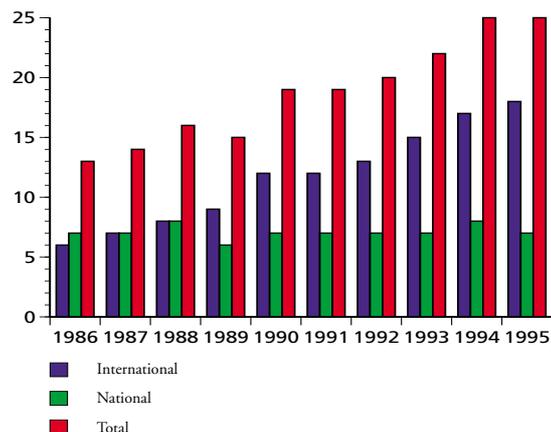
\* Cette statistique n'attribue aux sociétés que leurs envois à l'exportation de manière à éviter les doubles comptages.  
 \*\* Un envoi correspond à la moyenne de transport d'un véhicule routier (= +/- 2,3 TEU).  
 \*\*\* A partir de 1994, il n'est tenu compte que du trafic via Eurotunnel.

## TRAFIC TOTAL

La création d'un marché européen interne se reflète également dans le développement du trafic de l'UIRR. Le trafic international représente actuellement 60% du total. Grâce aux développements positifs en Italie, la distance moyenne en national est passée à environ 700 km. Au niveau international le gros succès des Routes Roulantes a stabilisé la distance moyenne à un même niveau.

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

Année	Int.	Nat.	Total
1986	6	7	13
1987	7	7	14
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

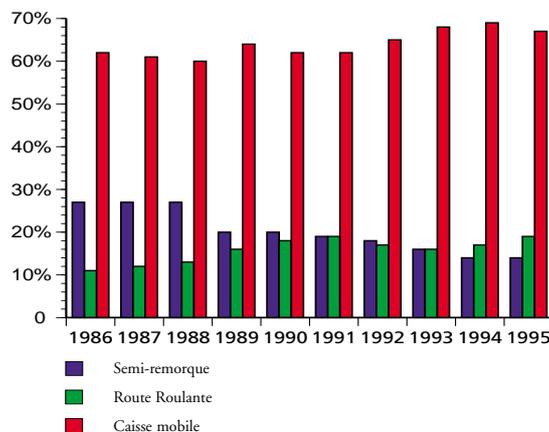


## TECHNIQUES

La répartition par technique montre un léger décalage par rapport à l'année précédente: la part des caisses-mobiles, en retrait de 2 points, représente aujourd'hui 67% de tous les envois; le transport par semi-remorque représente 14% du total, tandis que la Route Roulante progresse pour atteindre 19%. Alors qu'à long terme la tendance vers un recours accru à la caisse-mobile reste inchangée, le grand nombre d'envois assurés par trains-navettes de la Route Roulante fait que la part de marché de cette technique a quelque peu augmenté. Exprimé en tonnes kilomètres, cet effet est moins apparent.

## PART DES TECHNIQUES DE TRANSPORT COMBINÉ AU TRANSPORT TOTAL EN %

Année	Semi-remorque	Route Roulante	Caisse mobile
1986	27%	11%	62%
1987	27%	12%	61%
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%





**UIRR**  
Union Internationale  
Rail-Route

UIRR  
Avenue du Port, 100 / bte 3  
B - 1000 Bruxelles

Tel: (+ 32) 2 / 425.47.93  
Fax: (+ 32) 2 / 425.38.27



**SLOVENIE**

ADRIA KOMBI  
Tivolska 50  
SLO - 61000 Ljubljana

Tel: (+ 386) 61 / 131.01.57  
Fax: (+ 386) 61 / 131.01.54  
Tlx: 31418



**REPUBLIQUE TCHEQUE**

BOHEMIAKOMBI  
Opletalova 6  
CZ - 113 76 Praha 1

Tel: (+ 42) 2 / 24.24.15.75 - 79  
Fax: (+ 42) 2 / 24.24.15.80



**ESPAGNE**

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

Tel: (+34) 1 / 314.98.99  
Fax: (+34) 1 / 314.93.47



**ITALIE**

CEMAT  
Via Valtellina 5-7  
I - 20159 Milano

Tel: (+ 39) 2 / 66.89.52.49  
Fax: (+ 39) 2 / 66.80.07.55  
Tlx: 33.00.40



**GRANDE-BRETAGNE**

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

Tel: (+ 44) 171 / 355.46.56  
Fax: (+ 44) 171 / 629.57.14  
Tlx: 88.38.36



**HONGRIE**

HUNGAROKOMBI  
Szilagyí Dezso tér 1  
H - 1011 Budapest

Tel: (+36) 1 / 266.08.48  
Fax: (+36) 1 / 266.08.49  
Tlx: 22.42.49



**SUISSE**

HUPAC  
Viale R. Manzoni 6  
CH - 6830 Chiasso

Tel: (+ 41) 91 / 695.29.00  
Fax: (+ 41) 91 / 683.26.61  
Tlx: 84.20.42



**ALLEMAGNE**

KOMBIVERKEHR  
Postfach 93 01 05  
D - 60456 Frankfurt/Main

Tel: (+ 49) 69 / 79.50.50  
Fax: (+ 49) 69 / 70.87.58  
Tlx: 41.63.99



**FRANCE**

NOVATRANS  
21, Rue du Rocher  
F - 75365 Paris Cédex 08

Tel: (+ 33) 1 / 53.42.54.46  
Fax: (+ 33) 1 / 43.87.24.98  
Tlx: 28.56.25



**AUTRICHE**

ÖKOMBI  
Taborstraße 95  
A - 1200 Wien

Tel: (+ 43) 1 / 331.560  
Fax: (+ 43) 1 / 331.56.300  
Tlx: 133.295



**POLOGNE**

POLKOMBI  
ul. Targowa 74  
PL - 03-734 Warszawa

Tel: (+ 48) 22 / 619.13.69  
Fax: (+ 48) 22 / 619.32.18  
Tlx: 81.24.89



**PORTUGAL**

PORTIF  
Avenue Sidonio Pais, 4-4º - 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  
Tlx: 526.70



**PAYS-BAS**

TRAILSTAR  
Albert Plesmanweg, 151  
NL - 3088 GC Rotterdam

Tel: (+ 31) 10 / 495.25.22  
Fax: (+ 31) 10 / 428.05.98



**BELGIQUE**

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

Tel: (+ 32) 2 / 421.12.10  
Fax: (+ 32) 2 / 425.59.59