

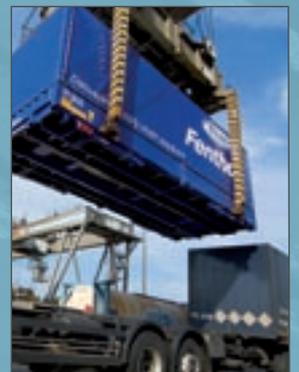
FR

Union Internationale des sociétés
de transport combiné Rail-Route



Rapport 2007

UIRR





IMPRESSUM

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

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

Création graphique: Tostaky s.a., Bruxelles

Imprimé en Belgique sur papier blanchi sans chlore.



PRÉFACE

Eugenio Muzio - Président du Conseil d'Administration UIRR

Avec un produit intérieur brut en hausse de 2,6%, 2007 a été une année positive mais contrastée pour l'économie de l'UE. Si le premier semestre s'est inscrit dans la lancée de la bonne année 2006, le second a subi l'effet de l'escalade effrénée des cours du pétrole et du tassement des activités économiques outre-Atlantique. Ce constat vaut aussi pour le transport combiné (TC) rail-route. En plus du ralentissement des échanges, les résultats ont été affectés par les grèves de la SNCF et de la DB, ainsi que des transports routiers en Italie.

Malgré cela, l'UIRR a une fois de plus démontré la vitalité des démarches de ses 20 sociétés-membres. En effet, en national, leur trafic a augmenté de 11%, pour atteindre plus de 1 mln d'envois, et de 8% en international, pour se situer à environ 2 mln d'acheminements.

Ces résultats réjouissants ne reflètent cependant pas le potentiel réel du TC, par la faute d'obstacles persistants. Malgré quelques initiatives, les entreprises ferroviaires ne sont pas encore parvenues à assurer une bonne qualité de service, de niveau constant. D'autre part, la saturation croissante de nombreux terminaux constitue tout autant un frein à l'acquisition de nouveau trafic, l'objectif sur tout parcours étant de mettre en service rapidement un train quotidien pour atteindre une flexibilité comparable à la route.

Plusieurs actions politiques importantes de l'UE sont venues soutenir l'action de terrain de nos membres en 2007, désignée «année du rail» par M. J. Barrot, Vice-Président de la Commission européenne. Ainsi, le projet de «réseau ferroviaire européen à priorité fret» pourrait répondre en partie au manque d'infrastructures, pour autant que son financement soit assuré.

La consultation sur l'internalisation des coûts externes a, quant à elle, fait clairement ressortir un vaste soutien du secteur pour agir en ce sens, partant de ce que les mesures envisagées créeront des conditions-cadre plus justes envers les modes nettement moins polluants.

A notre grande satisfaction, la libéralisation du transport ferroviaire de fret s'intensifie par étapes et devrait permettre *in fine* de disposer d'une offre adaptée aux exigences du marché. Une dynamique stimulante s'est instaurée, amenant de nouveaux opérateurs à encourager la conversion modale du transport routier au TC. Cet intérêt pour le TC va croissant aussi dans l'est européen, tant pour le trafic continental que pour celui de containers.

En 2007, l'UIRR a veillé à rester la voix incontestée du TC vers les Autorités, par des prises de position franches et constructives, dans tous domaines touchant à l'activité de ses membres. Elle est aussi reconnue comme l'interlocuteur principal de l'Agence Ferroviaire européenne (ERA) pour traiter les questions techniques relatives au TC; nous remercions sa Direction d'avoir accepté notre demande de désignation d'une personne de contact pour le transport intermodal.

Enfin, l'UIRR est consciente de la nécessité de se donner la structure la plus efficace à moyen terme. Dans ce cadre, elle a instauré un dialogue plus étroit avec les organisations ferroviaires pour vérifier si des travaux peuvent être conduits de façon plus coopérative dans des domaines d'intérêt commun, en vue d'un appui plus fort encore à l'essor de notre technique bénéfique de transfert de trafic au rail.

Eugenio Muzio



LE BUREAU UIRR DE BRUXELLES

Rudy Colle - Directeur Général UIRR

20 ans au service du Transport Combiné

Cet été, cela fera vingt ans que l'UIRR dispose d'un siège permanent à Bruxelles, en remplacement de l'adresse tournante qu'elle avait jusqu'alors et qui était liée à celle du titulaire de son secrétariat.

C'est en effet le 1er juillet 1988 que ce siège, connu sous le nom de Bureau de Liaison, fut installé, à la judicieuse initiative du Conseil d'Administration de l'époque, dans la capitale de l'Europe.

Une partie d'un conteneur posé à même le sol à la gare de l'Ouest de Bruxelles fut mise à disposition par notre société-membre belge TRW et, ce fut Monsieur M. Burkhardt, responsable encore détaché de Kombiverkehr (DE) à l'époque, qui prenait les dispositions de premier établissement.

Au-delà du sentiment de fierté rattaché au fait d'avoir «son» adresse, cette installation compte parmi les étapes les plus importantes du parcours de notre organisation du fait que le choix de Bruxelles affirmait le côté résolument européen de l'UIRR et sa volonté de se rapprocher des décideurs politiques qui s'y étaient installés, à l'image de ce qu'avaient fait déjà, et feraient par la suite, d'autres organisations professionnelles d'une surface suffisante.

D'autres moments forts ont suivi rapidement, telles la transformation de l'UIRR d'une association de fait en société coopérative de droit belge dès 1991 accompagnée d'un renforcement de son staff, et plus tard l'ouverture à un membrariat élargi à tous opérateurs de TC.

Soutenu par son Conseil d'Administration, le Bureau a depuis sa création veillé à s'inscrire dans tout débat législatif ainsi que de portée technico-opérationnelle ou commerciale qui était de nature



à soutenir, ou risquait à l'inverse de contrarier le développement de cette technique de transport à grande valeur économique et écologique qu'est le TC.

De la sorte, il a, efficacement puis-je affirmer, répondu à la double attente mise en lui, celle bien entendu d'être le défenseur des intérêts de ses sociétés-membres, mais aussi celle de conseiller 'de terrain' pour les Autorités appelées à fixer les conditions-cadre les plus appropriées pour notre secteur.

L'occasion est belle pour nous féliciter des excellents contacts que nous avons pu entretenir durant toutes ces années avec toutes celles et tous ceux qui sont, comme nous, engagés à des titres divers, dans la promotion du transport combiné et contribuent ainsi à un système de transport globalement plus soutenable.

Seul ou avec leur aide, le Bureau a initié, coordonné ou soutenu des réalisations qui ont conforté la compétitivité du TC, elles ne se comptent plus – de la rédaction pertinente de textes légaux à l'amélioration des équipements, des systèmes d'échange d'informations et des conditions de commercialisation en passant par de très nombreux projets de lancement de services et systèmes nouveaux. Il va de soi qu'il continuera à s'y consacrer avec la même conviction de bien faire.



Premier Bureau UIRR à Bruxelles



L'ÉTUDE DIOMIS SUR LE FUTUR DU TRANSPORT COMBINÉ

Martin Burkhardt - Directeur Général UIRR

La dynamique du TC est souvent sous-évaluée. En effet, sa croissance dépasse même celle du transport routier de fret alors que globalement le trafic ferroviaire de marchandises enregistre une virtuelle stagnation.

En 1989, l'étude de A.T. Kearney commandée par l'UIC et l'UIRR avait fait sensation car elle prévoyait, à des conditions données, le triplement du TC international entre 1987 et 2005. La réalité a dépassé ce scénario optimiste.

Aux fins de soutien au développement du TC, l'UIRR continue de s'associer à différents projets, parmi lesquels l'importante étude DIOMIS (Developing Infrastructure use and Operating Models for Intermodal Shift). Cette étude confirme le potentiel de croissance élevé. Son rapport final «Agenda 2015 pour le Transport Combiné en Europe» entend sensibiliser les décideurs pour les amener à réaliser un transfert plus soutenu de trafic vers le rail. Les Etats-membres de l'UE sont invités à investir davantage. Cependant, DIOMIS montre avant tout aux acteurs ce qu'ils peuvent faire d'eux-mêmes.

Il est attendu des Etats qu'ils accordent enfin plus d'importance à l'extension des capacités des parcours conventionnels pour le transport ferroviaire de fret. Il ne doit pas forcément s'agir de nouveaux parcours onéreux ; souvent, il suffit d'éliminer les goulots d'étranglement locaux et de créer les conditions favorisant des trains plus longs et plus lourds. De même, un accord le plus vaste possible est nécessaire afin d'augmenter de façon harmonisée les capacités des terminaux et des parcours sur des axes internationaux.

L'étude présente une analyse des voies et moyens déjà suivis par diverses entreprises ferroviaires et opérateurs de TC en vue de transférer davantage de trafic sur le rail : par exemple par recours à plus de trains complets et shuttles qui pourraient mener à une



exploitation plus efficace de l'infrastructure. Grâce à une meilleure ponctualité des trains, des wagons à l'arrivée pourraient être à nouveau disponibles pour acheminer du fret de retour le même jour: des gains de productivité seraient réalisés grâce à un meilleur usage des wagons et locomotives.

L'optimisation de modèles commerciaux ainsi que le recours à des logiciels de planification et aux wagons les mieux adaptés peut accroître le nombre d'unités de chargement pouvant être acheminées avec des longueurs de train données.

Une coordination affinée entre le transport ferroviaire sur longue distance et le service d'apport sur le dernier mille dans les terminaux, des heures d'ouverture plus longues, une meilleure répartition des arrivées et départs de trains, des services de triage propres, une identification automatique des unités de chargement, des incitants financiers pour les clients pour un enlèvement rapide des unités de chargement, voilà quelques-unes des nombreuses possibilités permettant d'augmenter la productivité des aires de transbordement.

Les acteurs de la chaîne de TC trouveront dans les résultats de l'étude DIOMIS un grand nombre d'idées pour améliorer l'offre de TC. Si celles-ci sont mises en pratique, nous espérons pouvoir constater en 2015 que le développement du TC aura à nouveau dépassé les prévisions les plus audacieuses.



LE TRANSPORT COMBINÉ : AVENIR DU FRET FERROVIAIRE

Denis Petitmengin - Directeur Général Délégué Novatrans

Un certain nombre de signes forts se sont fait sentir depuis quelques mois.

Tout d'abord, les trois principaux acteurs français du transport combiné, Novatrans, Naviland Cargo et Rail Link, ont redéployé leur trafic. Après un redimensionnement de 2004 à 2006 des plans de transport, on assiste à une nouvelle croissance du transport combiné, que ce soit en trafic national ou international. Pour sa part et hors événements sociaux à la SNCF, le trafic national de Novatrans enregistre une tendance positive de + 6 %, le trafic bilatéral de + 14 % et celui de transit de + 3 %.

De nouvelles entreprises ferroviaires sont arrivées sur le Réseau Ferré de France : B CARGO, CFL, EURO CARGO RAIL, EURO-PORTE 2, SECO-RAIL, VEOLIA CARGO, VFLI, qui d'une part de marché de 0,05 % en 2005 sont passés à 0,4 % en 2006 et à 3,2 % en 2007.

Ces entreprises roulent sur 46 % du réseau national et représentent 80 trains par jour, dont 20 en trafic international. Certaines sont actives non seulement en trafic conventionnel, mais également en transport combiné, aussi bien sur de longues distances comme ECR ou VEOLIA CARGO, qu'en dessertes locales comme SECO-RAIL ou VFLI.

Enfin, il existe en France une volonté politique forte d'encourager le fret ferroviaire en général, et le transport combiné en particulier, avec la création d'un «super-Ministère», de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire qui, en 2007, a initié les travaux du «Grenelle de l'Environnement», consultation pluridisciplinaire sur les thèmes de l'environnement aboutissant à des initiatives gouvernementales.



Dans ce cadre, ce Ministère mène un certain nombre de démarches sur les économies d'énergie, la réduction des émissions de CO², le transfert modal, dont les travaux seront publiés prochainement accompagnés d'un plan d'action. Concrètement, le fret ferroviaire devrait progresser de 25 % d'ici à 2012 et le combiné devrait enregistrer un doublement de son trafic sur la même période.

Un autre élément important est à souligner : la lettre de mission du Président de la République Française à Guillaume PEPY, nouveau Président de la SNCF, dont le premier chantier phare concerne le Fret Ferroviaire et plus particulièrement «la mise en service d'une offre multimodale compétitive qui intègre les autres modes de transport de marchandises».

Le dernier point d'optimisme vient des perspectives de développement des déplacements de marchandises au sein de l'Union Européenne. Le transport routier en sera le premier bénéficiaire mais il devra s'appuyer sur des solutions complémentaires telles que le TC rail-route dont la part relative devrait fortement s'accroître. L'intérêt marqué des prescripteurs pour le stand commun de Novatrans et TRW lors du SITL 2008 à Paris, un des salons majeurs en matière de transport en Europe, s'inscrit dans cette logique.

Il se confirme donc que le TC est bien l'avenir du fret ferroviaire, notamment en France.



DÉVELOPPER LE TC DANS LE SUD-EST DE L'EUROPE

R. Svetek - Directeur Général Adria Kombi

L'adhésion de la Slovénie à l'Union Européenne est un grand pas en avant pour le développement général du pays.

Afin de relever le défi économique majeur y afférent, le monde des affaires slovène utilise la position géographique de ce pays, sa connaissance approfondie de la région et ses relations de longue date avec en particulier la zone ouest des Balkans comme un pont entre l'UE et le sud-est de l'Europe.

Depuis 1989, Adria Kombi, qui s'appelait antérieurement Yukombi, a pour mission de développer et promouvoir le TC dans toute la région avec ses partenaires de l'UIRR. La Route Roulante reste le produit principal -la ligne Maribor-Wels est un exemple de réussite- mais nous nous employons aussi à développer le trafic non accompagné. En collaboration avec les chemins de fer slovènes, le réseau national 'Komar' a été lancé. Il enregistre chaque année un taux de croissance à deux chiffres. La base du système repose sur la distribution locale de conteneurs de/vers le port de Koper.

Depuis 1998, nous assurons la promotion du projet «Gateway Slovenia», ajoutant progressivement de nouvelles lignes et services à notre réseau. Des trains shuttle reliant Ljubljana à Munich (DE), Budapest (H), Vérone (IT), Belgrade (S), Istanbul (TR) (et bientôt Bratislava (SK), Bucarest (RO) et la Grèce) sont exploités en commun avec Kombiverkehr, Hungaria Intermodal, Cemat et Europe Intermodal. Ces partenaires acheminent ensuite les envois à leur destination finale. Ce concept a reçu le soutien précieux du programme Marco Polo de l'UE (projets SINGER et SEEIS).

Adria Kombi a également joué un rôle déterminant dans la création d'autres sociétés de TC : Crokombi en Croatie et la nouvelle société Srbija kombi à Belgrade (RS). Leur succès dépend autant du soutien



politique que de l'enthousiasme de leurs initiateurs. Afin de desservir correctement le vaste marché turc, nous avons créé «Europe Intermodal» à Istanbul en 2007 avec l'aide de Kombiverkehr.

Notre détermination d'entrepreneurs en faveur d'un développement constant du trafic combiné est toutefois entravée par une infrastructure ferroviaire médiocre ainsi que par un manque de matériel roulant moderne dans la région, qui sont la cause de retards conséquents.

Au fil des années, les investissements ont en effet été principalement consacrés aux routes dont les résultats sont plus instantanés et plus facilement identifiés par le public, alors que la modernisation des corridors ferroviaires ne débutera pas avant 2010. Les projets actuels ne résolvent pas les goulots d'étranglement sur les lignes principales.

Nous estimons qu'il est par conséquent crucial que les décideurs de la politique des transports reconsidèrent leurs priorités. En élaborant des lois et des règlements appropriés et en activant le financement adéquat de la modernisation des lignes ferroviaires, ils permettront aux parties impliquées dans le TC de développer leur activité et donc de fournir au marché et au public au sens large davantage de services selon cette technique respectueuse de l'environnement, ce qui leur est dû.





REPOSITIONNEMENT UTILE DE LA ROLA

I. Tomcsanyi - Directeur Général Hungarokombi

Il fallait s'attendre, suite à l'élargissement de l'UE à la Roumanie et à la Bulgarie le 1er janvier 2007, à ce que les poids lourds de ces nouveaux Etats-membres n'aient plus du tout recours aux trains de Route-Roulante (RoLa).

Ayant identifié cette menace en amont, Hungarokombi a effectué un travail de lobbying efficace fondé sur une étude de marché poussée. Cette action a porté ses fruits. Ayant reconnu que le transport ferroviaire paie des droits d'utilisation d'infrastructure beaucoup plus élevés que ceux imputés au transport routier, le Ministère des Transports hongrois a accordé près de 3,5 millions d'euros pour soutenir l'exploitation des transports de RoLa. Cette intervention a permis de diminuer significativement le prix de ces services, désormais plus à même de concurrencer le transport routier.

Un calcul minutieux a permis de cibler judicieusement le montant de l'aide à accorder par train et par camion, et à partir de là, la demande a augmenté de façon dynamique - 35.000 poids lourds ont été acheminés sur la RoLa Szeged (H) - Wels (AT) en 2007- avec un taux de chargement élevé.

En parallèle, la constitution d'un groupe de travail sur la qualité regroupant des experts hongrois et autrichiens afin d'améliorer les prestations porte ses fruits. Il fut par exemple possible de faire circuler des trains sur des voies de détournement au moment du blocage total des voies lors des travaux d'entretien réalisés sur celles-ci ou des grèves automnales. Plusieurs éléments indiquent que c'est bien sur une base nouvelle et stable que s'appuient dorénavant nos services.

L'aide du Ministère des Transports a en effet été reconduite pour 2008. D'autre part, le projet RoMo-Net, dans lequel sont aussi impliqués Ökombi et l'UIRR, a été accepté dans le cadre du programme Marco Polo de la Commission européenne.



La subvention de 2,3 millions d'euros servira à mettre en place en 3 ans plusieurs parcours d'Autoroute ferroviaire, d'une longueur totale de 1600 km s'étendant de Bucarest (RO) à Szeged (HU), Budapest et Mosonmagyaróvár, de Sopron à Wels (AT) jusqu'à Regensburg (DE). L'enchaînement flexible des trains et un rapport qualité-prix encore meilleur qu'avant feront de cette offre une alternative attrayante au transport routier.

La période de transition actuelle durera encore plusieurs années, délai prévisible pour parvenir à une situation concurrentielle plus équitable, notamment par le biais de taxes d'utilisation plus élevées pour le transport routier et de la hausse continue du prix des carburants.

Nous nous réjouissons que les autorités hongroises et européennes aient agi en faveur du transport accompagné, dans une région où les conditions préalables au développement d'une offre de transport non accompagné ne sont pas encore établies.

La RoLa demeure donc un élément important dans le TC, mode particulièrement respectueux de l'environnement. Dans le contexte susmentionné, nous ambitionnons l'acheminement de 70.000 poids lourds en 2010, soit 70.000 chauffeurs de camions reposés qui peuvent poursuivre leur route dès l'arrivée du train, avec un risque d'accident bien moindre.

L'ANNÉE 2007 EN BREF

UIRR ET POLITIQUE EUROPÉENNE

A l'occasion de l'Assemblée Générale ordinaire tenue à Bruxelles le 25 juin 2007, la hausse du trafic, la mise en place d'une stratégie visant le développement du TC et la composition des organes de gestion ont été abordées.

Concernant ce dernier point, la prolongation de deux années du contrat de M. Rudy Colle a été confirmée ; il assurera aussi le secrétariat d'Interunit pendant cette période.

L'AG fut suivie du dîner de gala annuel lors duquel le Commissaire européen en charge de la Taxation et de l'Union Douanière, M. László Kovács, souligna l'importance de l'adoption à court terme d'un code des douanes communautaire modernisé, de même que la nécessité de concentrer les mesures de sécurité sur les envois présentant un plus haut degré de risque.

Lors de l'AG INTERUNIT –association des EF membres du GTC/UIC et des opérateurs UIRR-, les discussions ont porté essentiellement sur la qualité des services ferroviaires et sur divers aspects liés à l'utilisation des wagons. Face aux résultats décevants de l'Engagement commun en matière de qualité signé avec les Entreprises ferroviaires (EF) en 2005, il a, sur base d'une proposition de l'UIRR, été décidé d'aller de l'avant avec la création d'un groupe de travail ayant pour but la mise en œuvre d'un label qualité.

L'année fut marquée par de nombreux échanges avec la Commission européenne et le Parlement européen concernant le développement du TC sur des thèmes-clefs tels que la libéralisation, la qualité des services ferroviaires, les infrastructures, la question des poids et dimensions des véhicules routiers, le cabotage, l'internalisation des coûts externes... L'expérience et l'expertise de

l'UIRR sur ces différents sujets sont en effet autant d'atouts pour que des mesures les plus pertinentes possibles voient le jour.

Le Bureau de l'UIRR a poursuivi ses activités liées aux projets européens dans le domaine de la sûreté des transports en général (COUNTERACT), et du TC en particulier (INSECTT). La conférence de clôture de ce dernier fut l'occasion de présenter l'analyse des risques consacrée aux terminaux et des recommandations relatives à l'amélioration de la sûreté du TC.

La participation du Bureau de liaison UIRR au premier appel à propositions du programme Marco Polo 2 a été fructueuse puisque les projets Romo-Net (impliquant Hungarokombi, Ökombi) et SEEIS (Adria Kombi, Cemat, Kombiverkehr, Rocombi) ont été retenus par la Commission européenne. Ceux-ci s'inscrivent dans des actions de report modal, et viseront à développer des services de TC, aussi bien en transport non accompagné qu'en accompagné.

L'UIRR a poursuivi son active participation dans les travaux de l'Agence Ferroviaire européenne (ERA). Le Dr János Berényi, qui représentait déjà l'UIRR depuis 2005 au sein du Conseil d'Administration de l'ERA, a été nommé en février 2007 Vice-président de cette instance, où il représente la clientèle fret.

AUTRES ACTIVITÉS

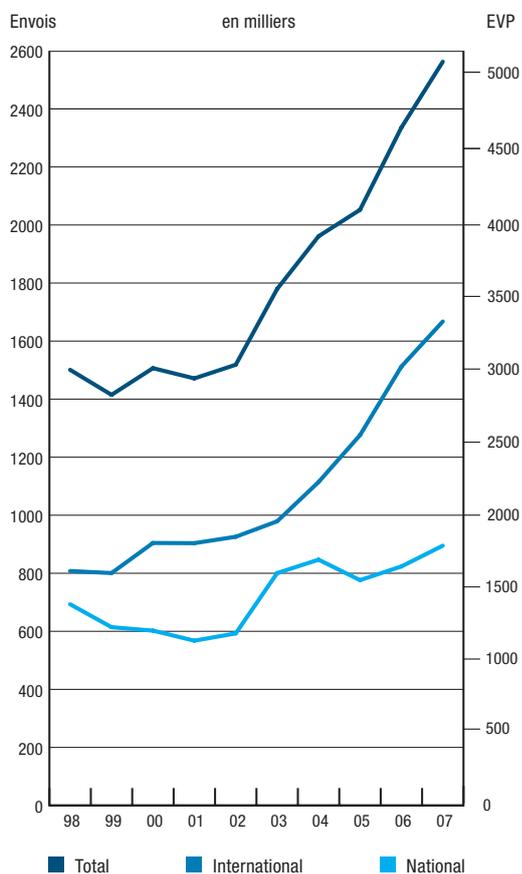
2007 fut l'occasion de lancer le nouveau site internet de l'UIRR (www.uirr.com). L'amélioration de sa structure et sa convivialité se sont traduites par une forte hausse de sa fréquentation.

Suite à l'élargissement vers l'Est de l'Europe, ce sont désormais 8 opérateurs de TC qui sont partenaires/utilisateurs de CESAR. Ainsi, trois quarts du trafic total des sociétés UIRR sont déjà couverts par les demandes de Tracking & Tracing de la clientèle.



L'ANNÉE 2007 EN BREF - STATISTIQUES

TC NON ACCOMPAGNÉ 1998-2007



Transport Non Accompagné (Envois)

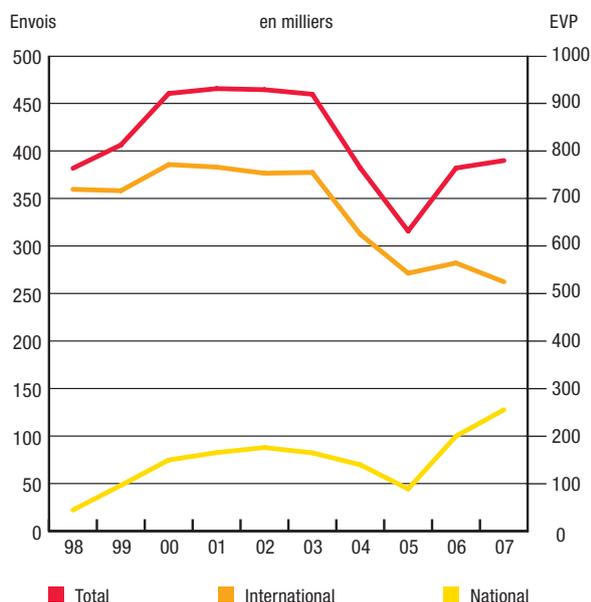
Année	International	National	Total
1998	807.739	693.233	1.500.972
1999	800.624	614.183	1.414.807
2000	904.339	602.314	1.506.653
2001	903.708	567.642	1.471.350
2002	925.742	592.731	1.518.473
2003	978.915	800.612	1.779.527
2004	1.114.364	846.775	1.961.139
2005	1.275.927	776.318	2.052.245
2006	1.512.370	823.406	2.335.776
2007	1.667.587	895.070	2.562.657

Malgré diverses difficultés, le transport de caisses mobiles, de conteneurs et de semi-remorques a connu au total un développement appréciable avec plus de 2.5 millions d'envois transférés de la route au rail, soit un accroissement de 10% p/r à 2006.

Des offres de TC des sociétés UIRR tendant à devenir plus performantes par une meilleure collaboration entre elles et de plus en plus étendues par l'intégration de réseaux nationaux en réseaux internationaux ont permis au TC non accompagné international de progresser sensiblement, d'un peu plus de 10%, soit 150.000 envois supplémentaires p/r à 2006. L'Allemagne, le pays 'plaque tournante' de nombreux flux de TC, a enregistré des résultats positifs sur pratiquement toutes ses relations, en particulier de/vers l'Autriche (+18%, soit 20.000 envois supplémentaires), l'Italie (+6%, soit 35.000 envois additionnels) et la Pologne (+44%, soit 35.000 envois en plus). Le transport de conteneurs maritimes vers l'hinterland connaît en Europe un succès croissant pour le TC. Pour preuve, l'augmentation des flux du port d'Anvers vers l'Italie (+12%, soit 22.000 envois en plus) et vers la France (+32% - soit 10.000 envois de plus), du port de Rotterdam vers l'Autriche (+60%, soit 6.000 envois supplémentaires) et vers l'Allemagne (+14%, soit 8.000 envois en plus) et du port de Koper vers la Slovaquie (+13.000 envois).

Le TC non accompagné national a quant à lui augmenté de 9% soit de 72.000 envois supplémentaires. Ce résultat est d'autant plus remarquable que toutes les sociétés UIRR actives dans ce marché y ont contribué, et ce principalement en Allemagne, en France et en Italie, ces pays représentant à eux seuls plus de 85% de ce type d'envois. À noter ici la remarquable progression en Slovaquie (+83%, soit plus de 14.000 envois de plus) grâce à la liaison directe entre le port de Koper et le terminal de Ljubljana, mise en place dans le cadre du projet SINGER.

TC ACCOMPAGNÉ 1998-2007



Transport Accompagné (Envois)

Année	International	National	Total
1998	359.606	22.122	381.728
1999	358.111	48.099	406.210
2000	385.643	74.777	460.420
2001	382.964	82.589	465.553
2002	376.512	87.922	464.434
2003	377.348	82.308	459.656
2004	312.329	69.786	382.115
2005	271.311	44.369	315.680
2006	282.064	99.911	381.975
2007	262.255	127.628	389.883

Le TC accompagné (Route roulante) a connu en 2007 des évolutions très contrastées.

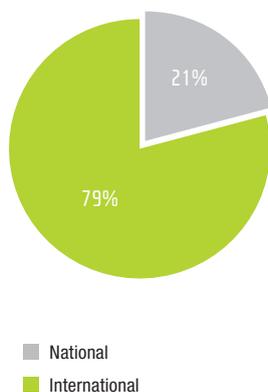
D'une part, toutes les sociétés UIRR offrant des relations en TC accompagné international ont connu un fléchissement important de leurs acheminements en 2007 (-7%, soit une réduction de 20.000 envois) à rapporter notamment à l'adhésion de la Roumanie et de la Bulgarie à l'Union Européenne au 1.01.2007. Ce sont en particulier les relations autrichiennes à destination de la Hongrie, de l'Italie et de la Slovaquie qui ont été touchées; celle avec la Roumanie a dû être supprimée.

D'autre part, le TC accompagné national a connu une année faste avec un accroissement de 28%, soit 27.000 envois supplémentaires et ce grâce à une progression à nouveau exceptionnelle en Autriche (atteignant le cap des 110.000 envois), pays dont le gouvernement soutient fortement le développement de ce type de transport.

Au total, la Route Roulante a connu un résultat tout de même positif, à savoir de +2% p/r 2006.

L'ANNÉE 2007 EN BREF - STATISTIQUES

TRAFIC TOTAL



Transport International et National en Mio de TKM

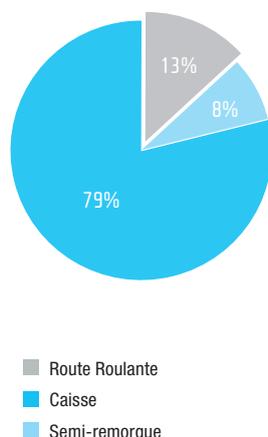
Année	International	National	Total
1998	21.926	8.308	30.234
1999	20.742	7.846	28.588
2000	24.330	8.156	32.486
2001	24.663	7.217	31.880
2002	25.027	8.047	33.074
2003	25.248	7.671	32.919
2004	26.173	8.338	34.511
2005	28.871	8.086	36.957
2006	35.558	9.836	45.394
2007	36.273	9.796	46.069

Compte tenu de ce que la baisse du nombre d'envois en TC accompagné international (envois lourds sur de courtes distances) a été plus que compensée par la nette augmentation des acheminements en TC non accompagné international (envois plus légers mais sur de plus longues distances), l'évolution du trafic, exprimée en tkm, a été légèrement positive en international (+2%). Les principales raisons de cette hausse sont le renforcement du trafic transalpin et l'offre de nouveaux services, notamment par l'extension du réseau de TC existant vers les pays de l'Europe de l'Est.

Malgré un net accroissement en nombre d'envois, le trafic national en tkm est quant à lui en légère baisse, essentiellement en raison d'une diminution de la distance et du tonnage brut moyen en Allemagne et en Italie.

La distance moyenne en international s'est maintenue à 850 km; en national elle se situe désormais à 410 km (distance moyenne réduite en Allemagne et en Italie). Le tonnage brut moyen d'un envoi est de 23 tonnes en international mais aussi en national grâce à l'apport des envois plus lourds du TC accompagné national.

TECHNIQUES

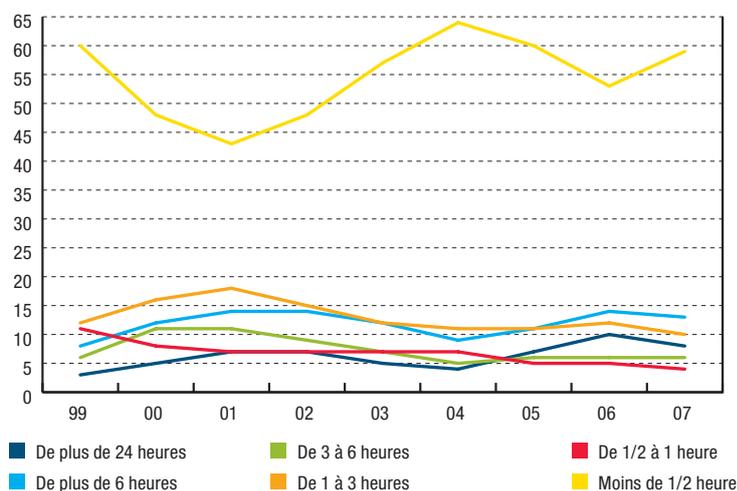


Part des techniques de TC dans le transport total en milliers d'envois

Année	Caisse	Semi-remorque	Route Roulante	Total
1998	1.335	166	382	1.883
1999	1.260	154	406	1.821
2000	1.333	172	460	1.964
2001	1.300	171	466	1.937
2002	1.367	152	464	1.983
2003	1.405	145	460	2.010
2004	1.806	155	382	2.343
2005	1.978	164	316	2.458
2006	2.136	200	382	2.718
2007	2.342	221	390	2.953

La part du TC non accompagné représente 87% du total des envois effectués en 2007. La part des caisses et conteneurs représente 79% du total des envois (statu quo p/r à 2006); environ deux tiers de ces caisses mobiles et conteneurs sont acheminés en international, et donc un tiers en national. En international, il y a plus d'acheminements de caisses mobiles supérieures à 8,30m (ou conteneurs 30', 40' et plus) que de caisses inférieures à 8,30m (ou conteneurs 20'). Avec 8% des envois, la part de la semi-remorque préhensible par pinces s'est légèrement accrue sur les principales relations acheminant ce type d'unité intermodal: Allemagne/Belgique/Danemark de/vers l'Italie et Allemagne-Autriche. La semi-remorque est particulièrement utilisée dans des chaînes de transport incluant un transport maritime court, car son transbordement sur un ferry peut être facilement effectué (système de RoRo). Soulignons ici l'importance attendue des avancées technologiques afin d'attirer au combiné les semi-remorques classiques et donc non préhensibles par pinces (système ISU, wagon corbeille). En TC accompagné, le nombre d'envois en national a fortement augmenté mais baissé en international. Nonobstant un accroissement en absolu de cette technique, sa quote-part a cependant légèrement reculé.

PONCTUALITÉ



L'année 2007 fut à nouveau une année difficile, et ce particulièrement dans le courant du deuxième semestre suite à des grèves ferroviaires prolongées, plus sévères en France qu'en Allemagne.

Sur 23 300 trains internationaux contrôlés en 2007, 59% seulement ont été ponctuels (tolérance de 30 minutes), 27% ont enregistré un retard de plus de 3h et 8% de plus de 24h, ce qui, à bases égales, constitue un léger mieux p/r à 2006 sur pratiquement tous les axes contrôlés.

Ce constat a pour conséquence que des marchandises sensibles à la durée d'acheminement ne peuvent pas ainsi être transportées en TC Rail-Route. Afin de remédier à cette situation, le Comité de liaison INTERUNIT, composé de dirigeants des entreprises ferroviaires, membres du GTC de l'UIC, et des opérateurs de TC, membres de l'UIRR, a décidé de lancer un projet de labellisation des trains de TC sur quelques parcours sélectionnés, couvrant l'ensemble de la chaîne de TC (du chantier de départ au chantier d'arrivée à l'exclusion des pré- et post-acheminements). Ce projet a été soumis au premier appel d'offres dans le cadre du programme européen MARCO POLO II.

L'ANNÉE 2007 EN BREF

ORGANISATION OPÉRATIONNELLE DES SOCIÉTÉS-MEMBRES

Kombiverkehr a obtenu son meilleur résultat en termes d'envois depuis sa création, préservant ainsi l'environnement de l'émission de plus de 980.000 tonnes de CO². Cela a été obtenu d'une part, grâce au lancement de nouveaux trains directs et l'augmentation de capacités de certains parcours déjà très utilisés et, d'autre part, au renforcement des relations avec les clients. Grâce à l'engagement de la Direction des opérations de la DB, les effets de la grève des machinistes ont pu être relativement bien maîtrisés.

95% des services fournis par **Hupac** ont utilisé le modèle commercial de traction continue. La qualité obtenue fut en hausse, le taux de ponctualité passant en effet de 71% à 75%. L'objectif pour 2008 est d'atteindre 80%, tout en accentuant la croissance des envois de 12,6% enregistrée en 2007. Pour atteindre les objectifs du transfert modal en attendant la mise en service du tunnel de base du Gothard, l'opérateur suisse – qui a connu en 2007 une forte croissance de son trafic de/vers les ports de Rotterdam (NL), Anvers (B) et Zeebrugge (B) - plaide pour des subventions au trafic combiné d'un montant de 2 milliards de CHF pour la période 2011-2018.

Lors de son AG extraordinaire du 19 décembre, il a été décidé de faire passer le capital de **Novatrans** de 3,6 à 10,8 millions d'euros. L'opérateur français a par ailleurs redéployé son plan de transport en 2007 et poursuit son redressement.

Ökombi s'est installé dans les nouveaux locaux de sa maison mère RCA, ce qui a permis d'améliorer encore la communication



entre ces deux organisations et de raccourcir le circuit décisionnel pour une efficacité plus grande au bénéfice des clients. L'opérateur autrichien, tout comme **RAIPIN**, a opté pour un nouveau logo traduisant ses idées et ambitions dynamiques.

Intercontainer Austria (ICA) a fait l'acquisition de la division Welz Containeroperating de Quehenberger Logistik afin de renforcer les synergies entre ces deux entités. **ICA** illustre ainsi sa volonté stratégique de développer ses activités dans la région de Salzbourg.

De son côté, **Eurotunnel** a mis en place une nouvelle stratégie de tarification en faveur du libre-accès, et a démarré en novembre les activités opérationnelles de sa filiale Europorte 2, notamment chargée de la traction des trains de la SNCF entre Frethun (Pas-de-Calais) et Dollands Moor (Kent).



L'ANNÉE 2007 EN BREF

TRW opte pour sa part de façon croissante pour des navettes directes en lieu et place du système Cortax (trains internationaux au départ de la Belgique effectuant un arrêt au hub de Ronet) et mise sur un mix plus solide de containers continentaux et maritimes, ceci pour atteindre l'objectif d'un doublement de trafic d'ici à 2010.

En collaboration avec **Kombiverkehr** et les chemins de fer allemand et russe (DB et RZD), **Polzug Intermodal** a participé à la création d'une Joint Venture visant à développer les services logistiques de transport containerisés entre l'Europe de l'Ouest et la Russie. Cet opérateur est aussi impliqué dans un projet visant à lancer un programme de trains de/vers la Chine.

Dans le cadre des discussions relatives à la législation suisse sur le transport de marchandises, **RAlpin** souhaite que les capacités de la Route Roulante (RoLa) atteignent 250.000 camions transportés en 2015, dont environ 200.000 pour l'axe Lötschberg-Simplon. Naviland Cargo a réalisé un exercice bénéficiaire, ce qui le conforte dans sa stratégie de concentration de ses activités sur le transport de containers maritimes.

DÉVELOPPEMENT DES SERVICES DE TC

NOUVELLES LIGNES

TRW a augmenté les fréquences de certaines de ses lignes, dont le service Charleroi (B)/Novara (I), pour lequel trois navettes assurent désormais un aller-retour chaque semaine. Durant le 2ème semestre, **Novatrans** a lancé un train Moerdijk (NL)-Barcelone (terminal de Granollers, ES)-Tarragone (Constanti, ES), en partenariat avec **Combiberia** et **Kombiverkehr**, de



même qu'un service Bâle (CH)-Perpignan (F), en partenariat avec **Hupac**. L'opérateur suisse a aussi lancé une ligne Anvers (B)-Perpignan (F). Pour atteindre la croissance à deux chiffres espérée en 2008, il souhaite renforcer son trafic transalpin et ouvrir des liaisons sur les corridors Bénélux-Pologne-Russie et Bénélux-sud-est européen.

Suite à l'obtention d'une licence de transport ferroviaire, **Kombiverkehr** a pu fournir la traction pour l'un de ses services, en l'occurrence le parcours Rotterdam(NL)-Duisbourg (DE). Les résultats obtenus jusque-là sont édifiants, le taux de ponctualité passant en effet de 40% à 90%. Afin de relier la Turquie aux principaux centres d'activités économiques européens, l'entreprise allemande a lancé le service «Bosphore-Europe Express» en partenariat avec **Adria Kombi**, pour lequel Ljubljana est utilisé comme plaque tournante.



L'ANNÉE 2007 EN BREF

Crokombi, qui a enregistré en 2007 un doublement de ses transports entre la Croatie et la Hongrie, compte ouvrir un nouveau service de Route-Roulante entre Spačva (HR) et Wels (AT), en partenariat avec **Ökombi** ; celle-ci a enregistré une forte croissance de son trafic via le tunnel du Brenner, qui représente désormais 54% de son trafic total. A la demande du Ministère des Transports de Basse-Saxe, il est question de mettre sur pied une RoLa entre Berlin et le bassin de la Ruhr afin de décongestionner l'autoroute A2 Hanovre-Berlin.

150 trains complets sont désormais mis en circulation chaque semaine par **ICA**, qui prévoit de densifier encore son réseau.

Les principaux axes de transport de **Rocombi** relient le port de Constanta (RO) aux principales usines de Roumanie, pays dont la taille et le potentiel économique offrent des perspectives de TC intéressantes.

Si **Cemat** a dû supprimer plusieurs services nationaux à cause de l'augmentation du coût de traction, elle a en revanche lancé, en collaboration avec ses partenaires, plusieurs trains sur les axes entre l'Italie et respectivement, la Belgique, le Luxembourg, les Pays-Bas et l'Allemagne.

TERMINAUX

La modernisation du terminal de Lovosice (CZ) a contribué au doublement des envois du service «Bohemia Express» proposé par **Bohemiakombi** et **Kombiverkehr**. Les résultats d'une étude menée auprès de ses clients ont conduit **Kombiverkehr** à plaider en faveur d'heures d'ouverture des terminaux plus



longues pour gagner en flexibilité. Les gestionnaires des terminaux allemands de Duisburg-Ruhrort, Hamburg-Billwerder, Cologne-Eifeltor et Ludwigshafen ont déjà accédé à cette demande. Consécutivement à l'inauguration du nouveau terminal de Grans-Miramas (F, sur la plateforme Clesud), **Novatrans** a lancé un train le reliant à Paris (F).

Ayant enregistré une forte croissance de son trafic de/vers les ports belges et néerlandais, **Hupac** va investir dans la construction d'un terminal trimodal à Anvers. Celui-ci sera vraisemblablement disponible fin 2009. Par ailleurs, des travaux d'extension du terminal de Busto-Arsizio sont en cours de réalisation. Pour faire face à la hausse des volumes attendue par **Polzug Intermodal**, des investissements sont prévus pour étendre les capacités de ses terminaux polonais de Wroclaw, Slawkow, Gadki et Pruszkow.



MEMBRES DE L'UIRR (SITUATION JUIN 2008)

ALLEMAGNE	KOMBIVERKEHR Jusqu'au 1 ^{er} août 2008: Ludwig-Landmann-Str. 405 D - 60486 Frankfurt/Main	A partir du 4 août 2008: Laurenburger Hof 76 D-60594 Frankfurt/Main	Tél: (+49) 69 79 50 50 Fax: (+49) 69 79 50 51 19 E-Mail: info@kombiverkehr.de
AUTRICHE	INTERCONTAINER AUSTRIA Erdberger Lände 40-48 A - 1030 Wien		Tél: (+43) 1 504 95 60 Fax: (+43) 1 504 95 60 150 E-Mail: global@intercontainer.at
	ÖKOMBI Erdberger Lände 40-48 A - 1030 Wien		Tél: (+43) 1 331 56 0 Fax: (+43) 1 331 56 300 E-Mail: info@oekombi.at
BELGIQUE	T.R.W. Avenue du Port, 100/bte 1 B - 1000 Bruxelles		Tél: (+32) 2 421 12 11 Fax: (+32) 2 425 59 59 E-Mail: dcm@trw.be
CROATIE	CROKOMBI Miramarska 13a HR - 10000 Zagreb		Tél: (+385) 1 615 18 67 Fax: (+385) 1 615 18 69 E-Mail: crokombi@crokombi.hr
DANEMARK	KOMBI DAN Omfartsvejen 1 DK - 6330 Padborg		Tél: (+45) 74 67 41 81 Fax: (+45) 74 67 08 98 E-Mail: kombidan@kombidan.dk
ESPAGNE	COMBIBERIA c/Rafael Herrera, 11; 2 ^e , Pta 203 E - 28036 Madrid		Tél: (+34) 91 314 98 99 Fax: (+34) 91 314 93 47 E-Mail: combiberia.madrid@combiberia.com
FRANCE	NAVILAND CARGO 8, Avenue des Minimes BP 57 F - 94302 Vincennes		Tél: (+33) 1 43 98 40 00 Fax: (+33) 1 43 74 18 40 E-Mail: cplichon@naviland-cargo.com
	NOVATRANS 21, Rue du Rocher F - 75008 Paris		Tél: (+33) 1 53 42 54 54 Fax: (+33) 1 45 22 45 25 E-Mail: info@novatrans.fr
HONGRIE	HUNGAROKOMBI Népfürdő u. 22 (Duna Tower Office Building) H - 1138 Budapest		Tél: (+36) 1 224 05 50 Fax: (+36) 1 224 05 55 E-Mail: office@hungarokombi.hu
ITALIE	ALPE ADRIA Via Santa Caterina n. 1 I - 34122 Trieste		Tél: (+39) 040 63 92 33 Fax: (+39) 040 66 00 08 E-Mail: alpeadria@alpeadria.com
	CEMAT Via Valtellina 5-7 I - 20159 Milano		Tél: (+39) 02 668 951 Fax: (+39) 02 668 00 755 E-Mail: info@cemat.it
PAYS-BAS	HUPAC INTERMODAL Albert Plesmanweg, 151 NL - 3088 GC Rotterdam		Tél: (+31) 10 495 25 22 Fax: (+31) 10 428 05 98 E-Mail: info@hupac.nl
POLOGNE/ALLEMAGNE	POLZUG INTERMODAL Burchardkai Bürogebäude 1 D - 21129 Hamburg		Tél: (+49) 40 74 11 45 0 Fax: (+49) 40 74 11 45 45 E-Mail: hamburg@polzug.de
REPUBLIQUE TCHEQUE	BOHEMIAKOMBI Opletalova 6 CZ - 113 76 Praha 1		Tél: (+420) 2 42 444 560 Fax: (+420) 2 42 444 924 E-Mail: info@bohemiakombi.cz
ROUMANIE	ROCOMBI B-dul Dinicu Golescu 38 RO - 010873 București, sector 1		Tél: (+40) 21 312 23 14 Fax: (+40) 21 312 17 74 E-Mail: info@rocombi.be
SLOVENIE	ADRIA KOMBI Tivolska 50 SI - 1000 Ljubljana		Tél: (+386) 1 23 45 280 Fax: (+386) 1 23 45 290 E-Mail: infor@adriakombi.si
SUISSE	HUPAC Viale R. Manzoni 6 CH - 6830 Chiasso		Tél: (+41) 91 695 28 00 Fax: (+41) 91 695 28 01 E-Mail: info@hupac.ch
	RALPIN Martin-Disteli-Strasse 4 CH - 4601 Olten		Tél: (+41) 62 286 88 11 Fax: (+41) 62 286 88 10 E-Mail: info@ralpin.com
MEMBRE ASSOCIE			
FRANCE	GROUPE EUROTUNNEL 19, Boulevard Malesherbes F - 75008 Paris		Tél: (+33) 3 21 00 60 80 Fax: (+33) 1 55 27 37 75 E-Mail: francois.coart@eurotunnel.com



Your Partners in Combined Transport

UIRR s.c.r.l.
Union Internationale des sociétés
de transport combiné Rail-Route

Rue Montoyer 31/bte 11
B-1000 Bruxelles

Tél.: +32 2 548 78 90
Fax: +32 2 512 63 93
headoffice.brussels@uirr.com
www.uirr.com