



LE COMBINÉ EN BREF

Nouveau : Newsletter de l'UIRR

Depuis sa création en 1970, l'UIRR a marqué un souci constant d'information de ses partenaires professionnels et de ses interlocuteurs auprès des Autorités et Organisations nationales et internationales. Cela s'est traduit par la publication de son Rapport par lequel elle donne annuellement un état de synthèse des développements du Transport Combiné et des informations sur les projets et tendances observées dans les sociétés-membres. Cette information générale était complétée par des communiqués de presse ou des prises de position de manière plus détaillée sur des sujets d'actualité.

Nous avons pris la décision d'y ajouter désormais une newsletter qui se veut un instrument d'information concis à destination de tous les acteurs du TC. Elle sera diffusée par e-mail en français et en allemand. Nous vous remercions de bien vouloir indiquer à vos connaissances, collègues et partenaires commerciaux qu'ils peuvent s'adresser à tout moment au Bureau UIRR afin d'être inscrits dans la liste de diffusion. La télécommunication devient de plus en plus importante. Vous pourrez trouver des indications complémentaires sur les sujets abordés dans la newsletter sur le site www.uirr.com, sous les rubriques "News" et "Librairie virtuelle".

Nous vous souhaitons une agréable lecture de ce premier numéro.



Rudy Colle
Directeur Général



Martin Burkhardt
Directeur Général Adj.

Vie de l'Association

Assemblée Générale UIRR et INTERUNIT à Bruges



Réception à l'Hôtel de Ville

L'Assemblée Générale d'automne de l'UIRR s'est déroulée les 23 et 24 septembre 2004 à Bruges. Cette Assemblée s'est notamment penchée sur le thème essentiel de la qualité des services de fret ferroviaire, mais aussi sur les capacités disponibles pour le TC, sur les unités de chargement intermodales ainsi que sur la sécurité dans le TC.

Suite en page 3

Qualité

La Commission Européenne a lancé une nouvelle série de mesures dans le secteur ferroviaire, et notamment une importante proposition de Règlement concernant la qualité du transport de marchandises par rail. Celle-ci constituerait une base commune qui ne s'appliquerait que si l'entreprise ferroviaire et son client ne parvenaient pas à mettre en place un accord spécifique. La proposition vise donc à établir des clauses minimales obligatoires dans les contrats de transport pour inciter les entreprises ferroviaires et leurs clients à régler la gestion de la qualité par voie contractuelle. Pour rappel, l'UIRR et ses sociétés-

membres revendiquent depuis plusieurs années déjà un engagement contractuel des entreprises ferroviaires dans une démarche qualité. La proposition de la Commission n'est donc pas un aboutissement en soi mais seulement un incitant pour que la performance générale du fret ferroviaire atteigne le niveau réclamé par les clients. Dans cette optique, des représentants des entreprises ferroviaires et de l'UIRR ont formé un groupe de travail, afin d'élaborer un accord-cadre en cette matière, ce que l'Assemblée Générale avait accueilli favorablement.

	1999	2000	2001	2002	2003	2004 (9 mois)
Nombre de Trains	18.347	20.016	21.324	20.189	27.247	21.115
A l'heure	60%	48%	43%	48%	57%	64%
En retard	40%	52%	57%	52%	43%	36%
Plus de 3 heures	17%	28%	32%	30%	24%	18%
Plus de 24 heures	3%	5%	7%	7%	5%	4%



La vie des Membres

Trafic

- Le 19 juin 2004, **Bohemiakombi** a interrompu la liaison de Route Roulante Dresde (D) - Lovosice (CZ) en raison de la chute du taux d'occupation consécutive à l'accession de la République Tchèque à l'UE.
- **Kombiverkehr** a mis fin à sa collaboration commerciale avec **Ökombi** ; à compter du 1^{er} janvier 2005, la société allemande assurera ses transports de et vers l'Autriche en coopération avec Rail Cargo Austria (RCA).

Terminaux

- La construction d'un nouveau terminal à Ulm (D) a débuté en octobre 2004, et permettra ainsi de doubler les capacités existantes. L'achèvement du premier module est prévu pour juillet 2005. En outre, **Kombiverkehr** a transféré en décembre 2004 ses envois de et vers le terminal de Berlin HuL vers celui de Wustermark.
- **Hupac** gèrera dès septembre 2005 le nouveau terminal de Milano Gallarate "Busto 3".

Nouveau Membre UIRR

- A l'occasion de sa séance du 14 décembre 2004, le Conseil d'Administration de l'UIRR a voté à l'unanimité l'adhésion au titre de membre actif d'Intercontainer Austria (ICA), qui prend effet au 1^{er} janvier 2005. L'Association regroupe désormais 20 opérateurs de TC établis dans 14 pays européens.

Etude sur les capacités disponibles pour le TC

En collaboration avec l'UIRR, le groupe Transport Combiné de l'UIC a initié une étude sur les réserves de capacités d'infrastructures disponibles pour le TC à l'horizon 2015.

Cette étude, préparée par Kessel+Partner et KombiConsult, a établi des projections de trafic sur base d'une analyse de la situation actuelle et a examiné leurs conséquences sur l'infrastructure ferroviaire et celle nécessaire pour les chantiers de transbordement. Elle démontre notamment la nécessité de procéder sans tarder aux investissements déjà prévus, qui auront pour effet de réduire les goulots d'étranglement mais ne suffiront pas à absorber les flux de trafic attendus (plus du double du trafic TC international).

Sur base de cette étude qui énonce également une série de recommandations, l'UIC et l'UIRR établiront un plan d'action qui sera adressé aux gestionnaires de l'infrastructure, aux Etats Membres ainsi qu'à la Commission Européenne.

Le rapport final en anglais peut être téléchargé sur le site de l'UIRR.

Promouvoir l'intermodalité, ne pas la forcer !

En avril 2003, la Commission Européenne a présenté une proposition de Directive afin de promouvoir l'interopérabilité et de normaliser une unité de chargement intermodale européenne (UECI) devant faciliter son transbordement entre la route, le rail et le transport fluvial et maritime de courte distance. Cet « euroconteneur » combinerait les avantages de la caisse mobile (volume plus important adapté aux dimensions des palettes) et du conteneur (empilable et préhensible par top-lift).

Cependant, la Commission semblait vouloir imposer une harmonisation! Car au-delà du projet de normalisation d'un euroconteneur, qui est salué par l'UIRR, l'annexe I énonce une série de caractéristiques exigées pour toutes les unités de transport intermodales (UTI) que les caisses mobiles ne peuvent présenter: « permettre la manipulation efficace, entre autres par le matériel de manutention adapté aux conteneurs ISO ». Une interprétation stricte de cette formule aurait signifié une exigence de recours au top-lift et, à long terme, l'impossibilité de fabriquer des caisses mobiles.

Or, l'UIRR a indiqué à la Commission que ces dernières sont les UTI les plus utilisées, les plus légères et économiques, et que toutes les caisses mobiles normalisées peuvent être transbordées de manière efficiente, car elles disposent d'éléments de

préhension pour la manutention par grue. En outre, l'exigence selon laquelle « les UCI ne doivent pas se rompre, ni s'ouvrir, en cas de chute accidentelle » ne peut être respectée dans tous les cas par les caisses mobiles.

Forcer le recours aux seuls conteneurs ISO ou euroconteneurs lourds ne serait qu'en théorie source d'amélioration de l'interopérabilité, mais engendrerait le contraire en pratique, car une grande partie du trafic se reporterait sur la route en raison de la différence de charge utile, d'une moindre universalité (les caisses mobiles peuvent être chargées par tous les côtés) et de coûts plus élevés.

De plus, il n'a pas été tenu dûment compte du fait que la majorité des unités de chargement ne sont transférées qu'entre la route et le rail, et qu'elles ne doivent être que rarement empilées. L'argument d'un transbordement facilité par le seul top-lift omet le fait que la semi-remorque est elle aussi une unité intermodale nécessitant des pinces de préhension pour son transbordement.

L'UIRR espère que les modifications du Conseil et du Parlement Européen vont accélérer la normalisation d'un euroconteneur, sans limiter l'utilisation ni la construction de nouvelles caisses mobiles qui en définitive, sur la base des normes CEN, sont suffisamment compatibles, c'est-à-dire aptes au TC.



Préhension par le bas



Caisse mobile sur pieds



Assemblée Générale UIRR et INTERUNIT à Bruges *Suite de la page 1*



MM. Damar, Vinois, Liberadzki, Muzio et Martens

L'Assemblée Générale de l'UIRR avait accueilli avec grand intérêt la participation des entreprises ferroviaires à des consultations pour l'élaboration d'un texte-cadre formulant des dispositions qualité (système de compensation) en cas de non-respect des termes du contrat de transport. Or le premier projet, approuvé par les sociétés UIRR, a été rejeté le même jour en Assemblée UIC/GTC par les entreprises ferroviaires souhaitant apporter des modifications qui affaibliraient son contenu; les négociations autour de ce texte se poursuivent en vue de trouver une solution adéquate, qui actuellement est encore loin d'être acquise.

Par ailleurs, l'étude concernant les capacités pour le TC à l'horizon 2015 a été présentée, faisant état du maintien à terme d'importants goulets d'étranglement, en dépit des investis-

sements prévus.

L'Assemblée Générale s'est en outre prononcée en faveur d'une prise de position de l'UIRR sur le projet de Directive de la Commission Européenne sur les unités intermodales de chargement ainsi que sur la sécurité dans le TC (voir p. 2 et ci-dessous).

Le congrès UIRR-TRW a quant à lui réuni des acteurs du TC aussi bien opérationnels que politiques ; ainsi, W. Vos (Vos Logistics), M. Damar (Service Public Fédéral du Transport, Belgique), J.-A. Vinois (Commission Européenne), Prof. Dr B.M. Liberadzki (Député Européen), Ing. E. Muzio (Président du Conseil d'Administration) et A. Martens (Président de TRW) ont contribué à une réflexion fort intéressante sur le thème « Le Transport Combiné, élément stratégique du fret ferroviaire ? »

Politique européenne des Transports

Sécurité

En décembre 2003, la Commission a publié un document de consultation portant sur la sécurité dans le transport de fret.

Dans sa prise de position, l'UIRR souligne le fait que les opérateurs de TC ont déjà pris une série de mesures en ce sens. Le TC se trouve en concurrence directe avec le transport routier pur. Il dépend aussi bien des initiatives des différents acteurs que des conditions-cadre. Il importe donc de lui appliquer des mesures de sécurité proportionnelles aux risques réels, basées sur des analyses coûts-bénéfices.

L'UIRR souhaite que la question de la sécurité face à des actes terroristes soit traitée en même temps que la sécurité relative à tous les autres domaines. Les opérateurs travaillent en TC non-accompagné avec des clients connus, en raison des spécificités techniques et organisationnelles à remplir ; ceci garantit déjà un niveau de sécurité élevé. Les clients des services de TC accompagnés sont des partenaires plus changeants, mais la sécurité personnelle du chauffeur accompagnant l'envoi est alors liée à celle de son chargement.

Dans la chaîne du fret, les terminaux représentent un maillon essentiel en matière de sécurité ; aussi l'UIRR préconise-t-elle d'établir des dispositifs ciblés (clôtures, éclairage, vidéosurveillance...). En outre, il serait souhaitable que seuls les envois préenregistrés, les clients autorisés ainsi que le personnel formé aux mesures de sécurité soient acceptés. Les unités de chargement devraient posséder un numéro d'identification unique et leur stockage avoir lieu dans des zones fermées avec contrôles d'accès spéciaux.

L'échange d'informations harmonisées entre les différents acteurs de la chaîne de transport est un autre élément essentiel de la sécurité. Une coopération étroite devrait être instaurée avec tous les acteurs, comme les gestionnaires de terminaux voisins ou encore les Autorités compétentes.

Les mesures de sécurité applicables au TC se doivent d'être proportionnées. Ainsi, les systèmes de communication traditionnels se révèlent souvent suffisants.

L'utilisation de systèmes de fermeture perfectionnés peut aussi être superflue pour des unités de chargement non stockées, et peut même gêner les contrôles qui nécessitent une ouverture aisée.

Le recours au TC ne doit pas être soumis à des obligations plus contraignantes que les autres modes de transport en matière de sécurité, ceci afin de préserver une équité concurrentielle mais aussi les objectifs de protection environnementale, celle-ci étant un atout reconnu du TC.



Les 'Propositions de l'UIRR pour une amélioration de la sécurité en Transport Combiné' sont disponibles sous la rubrique « News » du site de l'UIRR.



Projets

MARCO POLO

Depuis 2003, le programme PACT est remplacé par le programme « Marco Polo », avec un budget quadruplé. En collaboration avec les partenaires Cemat, Kombi Dan et Kombiverkehr, le Bureau UIRR avait déposé un projet intitulé «ScanConnect – l'alternative intermodale à Toll Collect», projet n'ayant cependant pas été retenu par la Commission.

Il est de fait que dans une période de stagnation du Transport Combiné, il est très difficile de développer des projets qui attirent de nouveaux flux vers le rail.

De plus, le premier appel à propositions du programme Marco Polo encourageait de manière trop prononcée la navigation maritime de courte distance et la navigation intérieure. Le Bureau a pu justifier auprès de la Commission que la première évaluation des coûts externes appliqués par l'UE à ces deux modes de transport était beaucoup trop optimiste et n'était pas scientifiquement établie. La Commission a ainsi revu ses critères d'évaluation lors du deuxième appel à soumission de projets en octobre 2004, à l'occasion duquel l'UIRR et certaines de ses sociétés-membres ont déposé deux nouveaux projets: l'un concernant un hub prévu en Slovénie, le second regroupant le développement et la mise en œuvre de procédures de sécurité pour les terminaux de TC.

BRAVO

Le lancement du projet 'BRAVO' a eu lieu les 10 et 11 mai 2004 à Bologne. Cet important projet du 6^{ème} programme-cadre de la Commission Européenne regroupe 15 partenaires parmi lesquels les entreprises ferroviaires intervenant dans le trafic sur le corridor du Brenner et, du côté des opérateurs, Cemat, Kombiverkehr, Ökombi ainsi que le Bureau UIRR.

Ce consortium s'est fixé pour objectif le lancement d'actions stratégiques pour les services de fret ferroviaire, comprenant entre autres divers développements : schéma d'allocation des sillons, utilisation de locomotives multi-courant, suivi qualité, système d'information clients, ou encore élaboration d'une technique de transbordement innovante pour les semi-remorques. Le projet doit jeter les bases d'une augmentation de trafic conséquente sur l'axe du Brenner, mais sera également conçu de sorte à servir de modèle pour d'autres corridors paneuropéens.

'Cesar Information Services'

Les partenaires du projet CESAR (www.cesar-online.com) ont décidé de créer en avril 2004 la société commerciale «Cesar Information Services» dont les actionnaires sont Cemat, Hupac, Kombiverkehr, Novatrans ainsi que l'UIRR.

Cette société assurera le bon fonctionnement de CESAR, coordonnera l'intégration de nouveaux opérateurs et sera responsable de la mise en place de fonctionnalités nouvelles pour une communication transeuropéenne performante avec les clients, mais aussi entre opérateurs.

CESAR gère 60.000 données de transport par semaine, ce qui représente un total de plus de 250.000 messages venant de 120 terminaux européens. A l'heure actuelle, 200 clients utilisent quotidiennement ce système. Depuis le 1er janvier 2005, les partenaires du projet ont abandonné leur propre système clients et utilisent exclusivement le système CESAR.



Agenda

Groupe experts marchandises dangereuses
SITL 2005
Commission technique INTERUNIT
AG UIRR et INTERUNIT

10.03.2005
22-24.03.2005
10-11.05.2005
16.06.2005

Gallarate (I)
Paris (F)
Lugano (CH)
Bruxelles (B)



UIRR scrl
31 rue Montoyer bte 11
B-1000 Bruxelles

Tél. +32 2 548 78 90
Fax +32 2 512 63 93
E-mail headoffice.brussels@uirr.com

Internet www.uirr.com