

Septembre 2004

Propositions de l'UIRR pour une amélioration de la sécurité en Transport Combiné



Union Internationale des sociétés de
transport combiné Rail – Route

<p>Propositions de l'UIRR pour une amélioration de la sécurité en Transport Combiné</p>

TABLE DES MATIERES

<i>Avant-propos</i>	3
<i>Questions de concurrence</i>	4
<i>Répartition des tâches entre les acteurs</i>	4
<i>La chaîne du Transport Combiné</i>	5
<i>Principes de base</i>	6
<i>Relations avec les clients</i>	6
<i>Terminal</i>	7
<i>Information sur le transport</i>	9
<i>Unités de chargement</i>	10
<i>Demandes aux différents partenaires</i>	11
<i>Annexe</i>	
<i>A propos de l'UIRR</i>	

Avant-propos

Les attentats survenus le 11 septembre 2001 à New York ont marqué le début d'efforts de sécurité accrus à travers le monde. Les événements tragiques du 11 mars 2004 à Madrid ont une nouvelle fois confirmé que l'Europe peut être également touchée et que nous sommes confrontés à un phénomène de longue durée qui requiert des réponses adéquates.

Les actions décidées à l'échelon européen sont variées et vont de l'instauration d'un mandat d'arrêt européen à la création d'Eurojust (dont le siège est à La Haye) pour assurer la coordination européenne de la lutte contre le terrorisme, en passant par des listes noires de personnes morales et physiques dont les biens et avoirs bancaires sont gelés. La coopération policière a été intensifiée dans le cadre d'Europol. De nombreux accords relatifs à l'arrestation et à l'extradition de personnes, ou encore à l'échange de données personnelles (listes des passagers aériens et informations sur des personnes soupçonnées ou reconnues coupables de délits) ont été conclus avec les États-Unis et d'autres pays tiers, et des normes ont été élaborées en vue de favoriser l'instauration de passeports infalsifiables comportant des données biométriques.

En plus de ces actions concernant les personnes morales et physiques, des mesures de sécurité spécifiques ont été prises ou sont en cours d'adoption dans plusieurs secteurs, notamment dans le domaine des transports. Au sein de la DG TREN, une direction spéciale "Sécurité" a été constituée avec un service compétent pour les marchandises dangereuses et la sécurité intermodale. Il existe déjà des Directives relatives à la sécurité du transport aérien et maritime et un projet de Directive régissant la sécurité du transport intermodal est en préparation.

Il importe véritablement de souligner la manière dont la Commission elle-même a souvent insisté sur le caractère proportionné d'une réaction. L'objectif des attentats terroristes du 11 septembre était de toucher l'économie occidentale en plein cœur. Même si, de par leur ampleur, les pertes humaines et matérielles ont été énormes pour un attentat, elles n'ont pas pu plonger directement l'économie mondiale dans une crise durable. Nous devons cependant veiller à ce que les mesures militaires et civiles, qui ont été prises de manière ponctuelle mais aussi à plus long terme pour améliorer la sécurité dans tous les secteurs importants, ne prennent pas des proportions aux effets plus dévastateurs encore que ceux que les attentats terroristes n'auraient jamais pu avoir : à savoir imposer à l'économie mondiale un obstacle financier et administratif susceptible de l'entraîner dans une récession.

L'Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route (UIRR) juge essentiel de poursuivre sa participation active à l'élaboration de mesures de sécurité applicables aux transports intermodaux en vue de garantir l'efficacité et le caractère pratique de telles actions. L'objectif des "propositions de l'UIRR visant à améliorer la sécurité dans le transport combiné" est de contribuer à l'analyse des risques et de proposer des mesures destinées à relever le niveau de sécurité sans mettre fondamentalement en péril l'économie mondiale du transport combiné.

Questions de concurrence

La question de la concurrence se pose pour le TC de manière tout à fait différente que pour les secteurs maritime et aérien. Pour les échanges mondiaux, il n'existe en règle générale pas d'alternative : la plupart des biens sont transportés par bateau vers un des ports de l'UE ; pour d'autres biens à haute valeur ajoutée, une alternative au transport aérien n'existe pas réellement. Tant que des mesures de sécurité égales sont introduites pour tous les ports ou aéroports européens, des coûts supplémentaires ne mèneront pas à des problèmes de concurrence.

Pour le transport terrestre, la situation est tout autre. Le Transport Combiné est en forte concurrence avec le transport routier pur. Toutes les mesures de sécurité qui génèrent des coûts et qui ne concernent que le terminal ou la partie ferroviaire, pourraient amener à un retour de trafic à la route. Il est donc important de ne pas formuler des demandes élevées en matière de sécurité qui seraient différentes pour la route et le rail.

Répartition des tâches entre les acteurs

En pratique, la sécurité ne peut être améliorée que si chaque acteur de la chaîne de transport prend réellement en compte sa propre responsabilité et si une collaboration étroite est activée avec les services de sécurité de la police, des pompiers et des autorités publiques. Une chaîne de transport est aussi forte que son maillon le plus faible. Des efforts en matière de sécurité doivent avant tout être fournis aux endroits où les plus grands dangers existent. Les sociétés UIRR contribueront à leur partie en analysant et en localisant les dangers.

Par conséquent, il convient d'analyser séparément les différentes menaces :

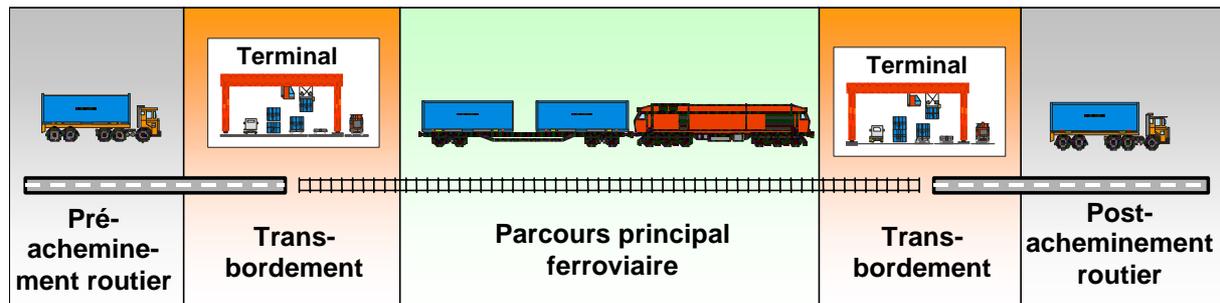
- Sécurité au niveau du travail,
- Sécurité au niveau du transport,
- Sécurité au niveau du chargement,
- Sécurité face à des actes criminels et
- Sécurité face à des actions terroristes.

Lors de la transposition, l'UIRR met en garde - comme c'est le cas très souvent à l'heure actuelle - de considérer les mesures de sécurité face à des actes terroristes isolément de celles pouvant réduire d'autres dangers. Même si nous augmentons considérablement le budget collectif alloué aux améliorations de mesures de sécurité, celui-ci sera toujours limité. L'idée principale devrait être très générale, et ce en prônant la minimisation des dommages occasionnés aux personnes et aux biens. Pour ce faire, les coûts et bénéfices de chaque mesure de sécurité doivent être comparés et des moyens doivent être alloués en conséquence.

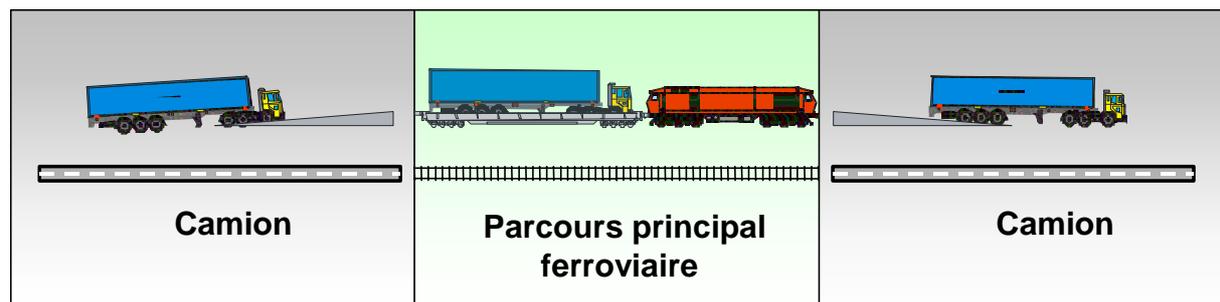
La chaîne du Transport Combiné

Les opérateurs de TC organisent le Transport Combiné Rail-Route, qui est au centre des considérations formulées ci-après.

Il est donc important de différencier le Transport non accompagné dans lequel des caisses mobiles, des semi-remorques ou des conteneurs sont acheminés :



du Transport accompagné de la Route Roulante, dans lequel le chauffeur routier accompagne le transport ferroviaire dans un wagon-couchette :



En règle générale, les acteurs suivants participent à la chaîne du TC: l'industrie par le biais par exemple du chargeur, de l'expéditeur ou de la société de logistique, les opérateurs de TC, les gestionnaires de chantier de transbordement (ou terminal), les entreprises ferroviaires ainsi que les gestionnaires de l'infrastructure. Plusieurs fonctions peuvent partiellement être remplies par un seul partenaire.

Les activités des opérateurs de TC, de transbordement dans le terminal ainsi que des observations sur l'acheminement ferroviaire constituent la préoccupation centrale du présent document.

L'analyse des dangers et des mesures dans le cadre du pré- et post-acheminement routier ne se différencie pas du transport routier pur de marchandises.

Principes de base

Les efforts déployés pour une augmentation de la sécurité dans le Transport Combiné devraient se concentrer sur deux domaines:

- Prévention de dommages: augmentation du seuil de sécurité en cas de perturbations volontaires ou occasionnées par des erreurs,
- Limitation du dommage : augmentation de la flexibilité, préférence pour des solutions décentralisées, recours à des concepts de 'back-up' (solutions de rechange).

Relations avec les clients

On part généralement du principe que des relations établies avec des partenaires connus comportent moins de risques qu'avec des partenaires changeants, respectivement les clients ; dans ce dernier cas, il faut compter dès lors avec un besoin de contrôle plus important.

Pour le Transport Combiné, il faut distinguer deux secteurs commerciaux principaux :

Transport Non Accompagné

Les opérateurs de TC ne travaillent en transport non accompagné qu'avec des clients connus en nouant des relations commerciales durables. Ceci est d'autant plus habituel que les clients doivent remplir des conditions techniques et organisationnelles particulières pour pouvoir prendre part au Transport Combiné. Les sociétés de logistique doivent investir dans des unités de chargement intermodales : caisses mobiles, semi-remorques ou conteneurs. A cause d'un gabarit ferroviaire limité (tunnel, ponts, les avant-toits des gares), celles-ci doivent être codifiées (mesurées et identifiées) pour que les sociétés ferroviaires puissent reconnaître sur quels tracés et wagons elles peuvent être acheminées. Pour des raisons économiques, le Transport Combiné table le plus souvent sur du trafic dans les deux sens, qui nécessite une organisation efficace du pré-et post-acheminement routier. Celui-ci est pris en charge par le client ou par l'opérateur de TC.

Un besoin de contrôle accru doit être instauré dans le cas de tractionnaire routier inconnu et changeant.

Transport Accompagné

Dans le transport accompagné, il est possible de recourir au mode ferroviaire en TC sans grands besoins organisationnels particuliers ni conditions techniques préalables pour le Transport Combiné. C'est également la seule activité que certains paient au comptant, même si la plupart des sociétés sont des clients réguliers et connus. Un besoin de contrôle accru peut être certes adopté pour ces clients inconnus. Mais le potentiel global de risque est minimisé car pour la Route Roulante, le chauffeur accompagne son train routier dans un wagon-couche. Il prend donc lui-même en charge les fonctions de contrôle et sa sécurité personnelle est liée à celle de son chargement.

Terminal

Les dangers possibles

Peuvent être considérés comme actes potentiels terroristes ou criminels au niveau du chantier :

- Ajout ou enlèvement de véhicules routiers ou d'unités de chargement ;
- Manipulations, ajouts ou vols de parties de chargement contenues dans des caisses ou véhicules routiers.

Pour éviter ce genre d'incidents, des contrôles efficaces concernant l'accès des véhicules routiers, des unités de chargement et des personnes sont requis.

Contrôles d'accès aux véhicules routiers et aux unités de chargement

Accès par la route

Un contrôle efficace des accès routiers (entrants et sortants) aux terminaux devrait être réalisé. Pour les grands terminaux, des portes de contrôle (check-in gates) sont habituellement installées. Afin de rendre le contournement des entrées avec des véhicules routiers plus difficile voire impossible, des équipements de sécurité devraient être disponibles (clôtures, fossés, voies non macadamisées voire non praticables, éclairage adéquat, systèmes d'alarme, vidéosurveillance...).

Là où l'installation de portes d'entrée ou de sortie ne peut être réalisée à moyen terme, il peut en outre être recommandé de bloquer les accès en dehors des heures d'ouverture en y positionnant des véhicules routiers ou des unités de chargement.

Identification de véhicules routiers

Les véhicules routiers et les unités de chargement doivent être clairement identifiés aux accès par la route en prenant note du nom du conducteur et de la plaque d'immatriculation. Il serait souhaitable que seuls les envois préenregistrés de clients connus soient acceptés et que le chauffeur présente un numéro de réservation ou de référence qui correspond à celui donné par l'opérateur de TC. Si cela concorde effectivement, le véhicule routier peut alors entrer sur l'aire du chantier pour y délivrer une unité de chargement. Pour des enlèvements, des contrôles complets à la sortie doivent être effectués qui garantissent une concordance entre l'unité demandée et celle réellement remise.

Identification des unités de chargement

Sur toutes les unités de chargement intermodales, un numéro d'identification unique devrait être apposé. En règle générale, il s'agit du numéro BIC utilisé dans le monde entier pour les conteneurs ISO, du numéro de codification pour les caisses mobiles et les semi-remorques préhensibles par pinces, ces dernières portant également la plaque d'immatriculation du véhicule.

Lorsque des unités de chargement sont refusées, une des mesures proposées serait d'instaurer à moyen terme un système d'information/d'avertissement. S'il existe un doute quant à la sécurité du transport d'une unité de chargement, le client en serait informé et l'unité de chargement serait interdite au transport ferroviaire jusqu'à ce que les manquements soient corrigés.

Si le chargement n'est pas assez sûr pour le transport ferroviaire, le client est avisé qu'il doit prendre des mesures pour sécuriser son chargement. En règle générale, cela représente également un danger pour la route. Si la prise en charge d'une unité de chargement est refusée, il serait bon de vérifier dans quelle mesure les chantiers ou les opérateurs de TC de la même région pourraient être informés afin d'éviter que la livraison ne se fasse sur un chantier voisin.

Des unités de chargement non identifiées de manière claire et non pré-enregistrées par l'expéditeur ou non vérifiées ne devraient pas accéder dans la zone du terminal.

Accès par le rail

L'ajout ou l'enlèvement d'unités de chargement du côté du rail exige une connaissance particulière de l'environnement ferroviaire et implique généralement une collaboration de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire d'infrastructure. Les manipulations sont quasi improbables. Néanmoins, il faudrait prendre les mesures nécessaires pour que tous les wagons et les unités de chargement entrant ou sortant du chantier soient répertoriés et enregistrés. Une comparaison avec les données préalablement communiquées permet un contrôle efficace.

Contrôle d'accès des personnes

Toutes les personnes entrant ou sortant d'un terminal devraient subir un contrôle approprié. Sont concernés :

- Le personnel du gestionnaire du chantier, de l'agence de l'opérateur de TC et les employés des Entreprises Ferroviaires,
- Les conducteurs de poids-lourds qui apportent ou enlèvent des unités de chargement,
- Les autres prestataires de service.

Des mesures devraient être prises autant que possible afin qu'aucune personne non autorisée ne puisse s'approcher des installations, des véhicules routiers et des unités de chargement.

Vu que les chantiers présentent des situations de départ complètement différentes et ce en raison de leur importance, de leur situation et des marchandises traitées (marchandises dangereuses ou non), un plan de sécurité devrait décrire les mesures prises.

Des zones fermées dans lesquelles des unités de chargement spécialement exposées pourraient être stockées, pourraient être éventuellement instaurées avec des contrôles d'accès spéciaux. Les travailleurs du chantier seront sensibilisés par des formations à l'importance de la sécurité, notamment de veiller aux personnes non autorisées sur le chantier.

Information sur le transport

Dans la chaîne du Transport Combiné, différents acteurs travaillent ensemble. Les relations contractuelles devraient régler clairement les domaines de responsabilité des acteurs en tenant compte de la sécurité et des contrôles des mesures de sécurité.

Documents

Le transfert de responsabilité ainsi que les contrôles effectués devraient être consignés dans des documents. Partout où cela est possible, l'échange d'informations devrait s'effectuer par voie électronique. Les acteurs sont tenus d'harmoniser les formats pour l'échange d'informations.

Système de suivi (Tracking and Tracing)

La situation des unités de chargement et des véhicules routiers devra être continuellement documentée en Transport Combiné par l'utilisation des systèmes informatiques et ce dès la réservation jusqu'à la fin du transport. Des interfaces Internet protégées par un mot de passe sont mises à disposition de clients de beaucoup d'opérateurs, qui leur permettent d'obtenir des informations en continu. Ces informations de suivi renseignent chaque remise d'UTI d'un partenaire à un autre. Des systèmes d'informations des entreprises ferroviaires sont également mis à disposition des opérateurs de TC, qui se basent sur des messages transitoires manuels ou automatiques des entreprises ferroviaires. Pour ne produire des flux de données inutiles, les acteurs préfèrent ne produire des informations que lorsque des différences notables sont remarquées par rapport à l'horaire prévu.

Technologies modernes - GPS

L'utilisation de technologies modernes n'a pas de valeur réelle en soi. Dans la pratique, le principe KIS (Keep It Simple) a fait ses preuves. Il s'agit d'appliquer des solutions faciles et peu coûteuses là où cela est suffisant. La direction d'une société a bien entendu pour tâche de se tenir régulièrement au courant des nouveaux développements et technologies. Jusqu'à ce jour, la mise en place d'un contrôle permanent par GPS de tous les véhicules routiers et unités de chargement s'est avérée inutile. Sur le parcours ferroviaire du Transport Combiné, il est généralement suffisant de connaître la position des trains et leur composition. Les conducteurs de locomotive et la direction opérationnelle de l'infrastructure ferroviaire sont en relation de sorte qu'une surveillance sans système GPS suffit la plupart du temps. Par contre, les transports spéciaux, comme les unités de chargement sous température contrôlée, exigent parfois une surveillance avec des paramètres particuliers.

Ce sont les clients eux-mêmes (expéditeurs et entreprises de logistique) ne désirent pas recevoir un flux de données mais veulent être uniquement informés en cas de problèmes. Par analogie, une information en continu vers les Autorités ne générerait pas de sécurité plus grande. Néanmoins, des interfaces pourraient être définies en collaboration avec les Autorités responsables de la sécurité comme par exemple dans des circonstances concrètes ou une suspicion justifiée que concernent une unité de chargement donnée, de sorte à pouvoir rapidement disposer des informations indispensables quant à la position et si elles sont

disponibles, celles sur la marchandise transportée (par exemple lors d'un transport de marchandises dangereuses).

Plans de sécurité – Responsable Sécurité

La réalisation de plans de sécurité pour certains domaines – comme par exemple les terminaux - est essentielle pour la sécurité. Les mesures de sécurité prises, les formations ainsi que les exercices avec les collaborateurs devraient être encadrés par des responsables sécurité. Pour le transport de marchandises dangereuses, les prescriptions du RID et de l'ADR sont d'application définissant et prévoyant de toute façon ce genre de mesures.

Aspects particuliers des marchandises dangereuses

En transport routier comme en Transport Combiné, les marchandises dangereuses sont acheminées avec le trafic normal. De nombreuses raisons parlent pour le maintien de cette situation car une concentration des marchandises dangereuses dans des trains ou terminaux spéciaux n'est pas nécessaire. De manière générale, il faut partir du principe que le transport de marchandises dangereuses par rail est beaucoup plus sûr que celui par la route grâce à un meilleur contrôle.

En pratique, les autorités régionales ont souvent tendance à demander de plus en plus de mesures améliorant la sécurité dans les chantiers de transbordement tandis qu'on se contente de bien moins pour le transport routier décentralisé. Il faut ici souligner le risque d'une distorsion de concurrence, qui serait à mettre sur le compte de la sécurité globale car des retours de trafic vers la route seraient à craindre, ce qui au niveau de la sécurité est anti-productif.

Si l'on exige du mode de transport ferroviaire – qui est de toute manière déjà très sûr - encore plus de mesures de sécurité, les Autorités devront mettre à disposition les moyens adéquats.

Unités de chargement

La sécurité peut être améliorée par la fermeture des unités de chargement ou par l'installation d'un système indiquant une ouverture non autorisée. Pour les conteneurs, les caisses mobiles et les semi-remorques, des dispositifs et des plombs existent jusqu'ici essentiellement pour des besoins de douane (cordon TIR).

De tels dispositifs ne sont avantageux que pour des unités de chargement stockées ou entreposées pour une longue durée. Ils s'avèrent superflus là où un flux de trafic continu existe.

Les domaines d'utilisation des diverses caisses sont totalement différents. Les conteneurs ISO ont lors de leurs trajets beaucoup plus de temps de stationnement intermédiaires et doivent dès lors être plus protégés contre une ouverture non autorisée que les caisses mobiles utilisées dans le Transport Combiné continental, qui sont la plupart du temps directement transbordées du camion sur le wagon sans temps de stationnement.

En tout cas, il convient de prévenir l'instauration de mesures de sécurité qui favoriseraient certaines unités de chargement.

Les conteneurs à parois rigides se laissent plus facilement fermer et leur ouverture est plus difficile que les caisses mobiles et semi-remorques bâchées et à armatures cintrées. Mais, pour la sécurité du transport, il faut également attirer l'attention sur le fait que les dommages causés par un manque de sécurité dans le chargement demeurent un problème récurrent dans le transport routier et le Transport Combiné. Des contrôles plus réguliers améliorant la sécurité du transport seraient indispensables. Mais ils exigent une ouverture aisée des unités de chargement.

Il n'existe pas d'indications que certaines unités de chargement (caisses mobiles, conteneurs ou semi-remorques) présentent des risques différents au niveau de la sécurité.

Demandes aux différents partenaires

Entreprises ferroviaires : parcours ferroviaire

Réaliser l'interopérabilité

Les expériences des sociétés UIRR suite aux problèmes avec des immigrés illégaux vers la Grande-Bretagne ont démontré que, lors du parcours ferroviaire, des manipulations sur les unités de chargement (dans ce cas-ci l'intrusion de personnes) peuvent s'opérer avant tout dans des endroits où les trains s'arrêtent régulièrement : aux frontières là où les changements de locomotive s'effectuent,...

Afin d'empêcher de tels incidents, la meilleure mesure à moyen terme est d'organiser le trafic de manière plus continue, en favorisant avant tout l'interopérabilité. La diminution du nombre de systèmes différents de signalisation et de courant électrique en Europe et l'utilisation de locomotives polycourant ou diesel peuvent ici conduire à des améliorations conséquentes.

De cette façon, les lieux où les trains, les wagons et les unités de chargement sont stationnés, se réduisent et, dans le cas idéal, se limitent aux terminaux de départ de d'arrivée, où de toute manière des mesures de sécurité particulières sont prises.

Augmenter la flexibilité

Le transport ferroviaire est plus complexe et beaucoup plus réglementé que le transport routier. C'est la raison pour laquelle il faut évaluer certains risques à la baisse, par exemple les possibilités du détournement d'une locomotive ou d'un train. Par contre, les modes de transport liés physiquement à des voies ferrées manquent de flexibilité en cas de perturbations. Cela s'est déjà produit lors d'événements naturels. Des glissements de terrain intervenus sur le Gothard il y a 2 ans ont bloqué durant des jours entiers le trafic et ont provoqué pendant des mois des perturbations dans le transit alpin.

C'est pourquoi il faut mettre davantage l'accent sur la flexibilité. Avant que des corridors ne soient supprimés ou que des aiguillages ne soient démontés, il serait nécessaire de s'assurer de manière approfondie que cela n'augmentera pas les risques de perturbation.

Ceci vaut généralement pour toutes les mesures concernant les travaux d'aménagement ainsi que pour les mesures techniques et opérationnelles pour lesquelles la question des coûts et bénéfices d'une 'centralisation ou d'une décentralisation' pourrait être considérée à l'avenir de manière différente en raison d'une implication accrue d'aspects de sécurité. Là où l'on continue à se baser sur des solutions centralisées, des exigences plus importantes en matière de 'back-up' (solutions de rechange) seront nécessaires en cas de perturbations.

Expéditeur/Sociétés de logistique : le pré- et post-acheminement

Toutes les unités de chargement du Transport Combiné circulent au moins pendant une partie du parcours sur la route. Elles sont donc exposées aux mêmes dangers et les exigences en matière de sécurité devraient être identiques à celles imposées à tout autre transport routier. Lors de la remise au rail, les transports sont soumis en règle générale à des contrôles et transmission de documents supplémentaires aux interfaces avec d'autres modes de transport.

Chargeur

Le chargeur a une responsabilité particulière quant au chargement et à une déclaration conforme. Tous les autres acteurs de la chaîne de transport doivent s'en remettre à sa compétence professionnelle et à la déclaration qu'il a soigneusement remplie, et n'ont que des possibilités de contrôle limitées au contenu d'unités fermées. Celles-ci se verraient à nouveau fortement réduites par l'introduction de fermetures très sécurisées.

Autorités

Cependant, les gouvernements et les autorités responsables de la sécurité doivent également faire leur part de travail afin de soutenir les partenaires de la chaîne de transport dans leurs démarches sécuritaires.

Dans le secteur du Transport Combiné, l'UIRR et ses sociétés-membres se sont senties délaissées lorsque la Grande-Bretagne et la France en particulier, mais aussi l'UE et ses autres Etats Membres ont, il y a 2 ans, fait porter par le TC leurs divergences d'opinion en matière de politique d'immigration.

Ceci impliqua une très grande distorsion de concurrence entre les modes de transport et finalement le Transport Combiné via le Tunnel sous la Manche fut presque complètement paralysé. Le membre britannique de l'UIRR, comme d'ailleurs d'autres opérateurs, ont dû déposer leur bilan ; d'autres ont subi des pertes financières importantes. Jusqu'à maintenant, le Transport Combiné de et vers la Grande-Bretagne ne s'en est d'ailleurs pas remis.

Sur le sujet de la sécurité, il faudrait un partenariat 'public – privé' par lequel les responsabilités de chaque acteur et des interfaces seraient définies afin de faire face, ensemble, au défi d'une « sécurité optimale ».

Annexe

A propos de l'UIRR

Fondée en 1970, l'UIRR est l'organisation faitière des sociétés de transport combiné; son siège se situe à Bruxelles.

Elle est actuellement constituée de 19 opérateurs de Transport Combiné, implantés dans 14 Etats européens. Ces opérateurs représentent à leur tour des milliers d'entreprises de transport qui sont leurs actionnaires. La plupart des sociétés de l'UIRR ont été fondées par des transporteurs routiers et des commissionnaires de transport. En tant qu'entreprises privées, elles doivent certes poursuivre l'objectif de réaliser des bénéfices mais elles présentent cette particularité de réinvestir aussitôt ceux-ci dans des améliorations des services et des prix ainsi que dans des équipements nouveaux plus performants afin de mettre le produit Transport Combiné le plus avantageux possible à la disposition de leurs clients.

Les opérateurs de TC suivants sont membres de l'UIRR (situation septembre 2004)

Membres actifs

ADRIA KOMBI	Slovénie	KOMBI DAN	Danemark
ALPE ADRIA	Italie	HUPAC SA	Suisse
BOHEMIAKOMBI	Tchéquie	HUPAC NV	Pays-Bas
CEMAT	Italie	KOMBIVERKEHR	Allemagne
CNC	France	NOVATRANS	France
COMBIBERIA	Espagne	ÖKOMBI	Autriche
CONLINER	Pays-Bas	RALPIN	Suisse
CROKOMBI	Croatie	ROCOMBI	Roumanie
HUNGAROKOMBI	Hongrie	TRW	Belgique

Membre associé

EUROTUNNEL	France
------------	--------



UIRR scrl
31 rue Montoyer bte 11 B – 1000 Bruxelles
Tél.: (+32) 02/548 78 90 Fax: (+32) 02/512 63 93
E-Mail: headoffice.brussels@uirr.com
Internet: www.uirr.com