



UIRR RAPPORT ANNUEL

Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route

2008



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



Les statuts de L'UIRR disposent qu'après deux mandats de trois ans, le Président du Conseil n'est plus rééligible. C'est mon cas en juin 2009, et l'occasion de faire une synthèse de faits qui ont marqué l'activité de l'UIRR au cours de ces six dernières années.

Entre 2003 et 2008, le trafic géré par les sociétés-membres a connu une croissance soutenue (+32%), particulièrement en international (+42,3 %).

Ces pourcentages illustrent la grande vitalité du Transport Combiné (TC) et l'intérêt croissant du marché pour cette technique respectueuse de l'environnement permettant de réduire la congestion routière, d'augmenter le niveau de sécurité sans pour autant renoncer à la flexibilité et la fiabilité propres au transport routier.

Dans ce contexte, nous retenons avec satisfaction les efforts des entreprises ferroviaires (EF) afin d'améliorer la qualité du service qui ont produit un rebond portant le nombre de trains internationaux arrivant à l'heure à 65 %; notre attente d'au moins 85% de ponctualité reste cependant encore éloignée.

La période sous revue a aussi été caractérisée par des modifications importantes de l'actionnariat de certaines de nos sociétés-membres. Dans plusieurs cas, les EF historiques sont parvenues à augmenter leur participation jusqu'à en détenir aujourd'hui la majorité. Si cette évolution confirme la grande importance que le monde ferroviaire accorde au TC, cela modifie fondamentalement le rôle des opérateurs qui deviennent pour lui des entités stratégiques n'ayant plus tous tout à fait leur autonomie antérieure.

La période 2003-2008 a également été marquée pour l'UIRR par une vaste activité d'études et de travaux de recherche cofinancés par l'UE, l'étroite collaboration entre le Bureau et nos sociétés-membres permettant d'en optimiser les résultats.

Ces dernières ont aussi investi massivement dans des systèmes et équipements plus performants, ainsi, dans des wagons modernes aptes à satisfaire la clientèle de transporteurs routiers, de commissionnaires et de logisticiens tout en optimisant les opérations et les emports de trafic; leur nombre a dépassé le cap impressionnant des 14000 unités.

A souligner aussi les relations très constructives et même privilégiées que l'UIRR a pu développer au fil des ans avec les Autorités communautaires. Les rencontres de notre Bureau de Bruxelles avec différents Commissaires et leur Cabinet, et plus régulièrement avec la hiérarchie de la DG TREN, ont été source de meilleure compréhension réciproque, cet objectif ayant aussi marqué nos relations avec le Parlement européen. Notre statut de point de référence désormais incontournable du TC pour ces Autorités est flatteur, comme le fut le privilège accordé à l'UIRR à la création de l'ERA de représenter les clients du fret ferroviaire au sein de son Conseil par la voie du poste de Vice-Président.

Je voudrais conclure par une réflexion sur l'avenir. La profonde crise qui secoue le monde depuis fin 2008 n'a évidemment pas épargné le TC. En appui à l'article qui suit, j'insiste sur le fait qu'une implication des Autorités communautaires et nationales pouvant se manifester par une aide temporaire exceptionnelle est indispensable pour maintenir le plus largement possible le réseau de trains de TC sillonnant l'Europe et ce, pour qu'au moment de la reprise que nous espérons à échéance courte, le TC soit d'emblée au rendez-vous de la relance comme instrument stratégique d'une mobilité durable.

A handwritten signature in green ink, appearing to read 'Eugenio Muzio'.

Eugenio Muzio

LE TRANSPORT COMBINÉ EN DANGER

Rudy Colle - Directeur Général UIRR



Il ne faisait de doute pour personne que le secteur des transports allait subir lui aussi les effets de la crise financière mondiale. Son rôle ancillaire au service des économies le rend en effet directement dépendant de la consommation de biens et donc de leur production et de leur distribution.



Au moment d'écrire ces lignes, nous disposons de tendances à fin avril, c.-à-d. qu'elles portent sur six mois de perturbations; celles-ci sont conséquentes puisque, toutes techniques et axes confondus, jusqu'à un quart des envois prévisibles en temps normal n'a pas été au rendez-vous sur un ensemble d'axes nationaux et internationaux.

Une telle contraction qui se retrouve dans de très nombreux secteurs de production, parmi eux de grands apériteurs de trafic – l'acier, la chimie, l'automobile – affecte plus que proportionnellement le Transport Combiné du fait de ses spécificités.

En effet, la concurrence intermodale a amené les opérateurs au fil des ans à faire évoluer leur offre initiale de trafic diffus vers des trains complets, le plus souvent interconnectés dans des points nodaux, ce qui permet un meilleur contrôle des acheminements en même temps que des économies d'échelle.

Une perte initiale de trafic comme celle que nous connaissons fragilise cet « édifice » car déjà quelques UTI en moins par train peuvent le rendre déficitaire et donc insupportable, sa suppression réduisant à son tour le trafic et entamant dangereusement l'impact interactif des services.

Cette cascade de risques qui ne se révèle pas que théorique demande à être enrayerée. Il faut en d'autres termes parvenir en attendant la reprise à réduire les coûts d'exploitation des trains, ce que les opérateurs seuls ne réussiront pas.

Une situation de crise peut avoir du bon, entend-on, elle permet aussi, hélas, de se compter.

Ainsi, les attitudes sont très différentes :

- certaines entreprises ferroviaires ont revu leurs tarifs à la baisse alors que d'autres ne se sont pas privées de les augmenter !
- les gestionnaires d'infrastructure semblent plus réservés encore à intervenir alors que dans une perspective à terme leur intérêt est pourtant d'aider leurs clients à maintenir un maximum de circulations.
- du point de vue des Autorités, le contraste reste grand aussi entre les manifestations de sympathie et des appuis concrets.

L'absence de soutien financier immédiat qui permettrait à notre secteur de passer le cap des 12 à 18 mois anticipés de la crise met le concept patiemment construit du TC en grand danger, et en même temps un système de transport qui constitue pourtant une pierre angulaire de la politique communautaire du fait de ses atouts de réduction imposante des nuisances liées à la route.

Que la Commission au plus haut niveau ne semble pas entendre les appels de ses responsables Transport est difficilement compréhensible alors que les moyens existent ou peuvent être trouvés; d'autres secteurs ont pu en faire l'expérience.

Nous ne plaidons donc pas que pour l'avenir de nos membres mais pour la sauvegarde d'un concept durement acquis et qu'il serait difficile de réinstaller en cas d'engloutissement dans la tourmente actuelle.



L'EFFICACITÉ PAR LA NORMALISATION

Martin Burkhardt - Directeur Général UIRR



L'introduction des conteneurs et leur standardisation en normes ISO¹ ont permis un élan de rationalisation, qui a formé la base de l'énorme extension du commerce mondial.



Pour les transports continentaux, les caisses mobiles normalisées CEN² se sont imposées en Europe étant mieux adaptées aux mesures autorisées pour les véhicules routiers; elles sont également plus légères et plus flexibles pour le chargement. Des caractéristiques communes font en sorte que nombre de grues et de wagons sont adaptés à toutes les unités de chargement. Grâce aux normes de construction et aux homologations, les différents acteurs de la chaîne de transport sont assurés de leur exploitation techniquement sûre.

Dans le cadre de la libéralisation ferroviaire, les fiches techniques qui ne s'appliquent jusqu'à présent qu'aux membres de l'UIC sont transposées en normes européennes qui ont valeur de référence pour tous les modes de transport et sont modernisées à cette occasion.

Ainsi, la codification des unités de chargement est aussi nouvellement structurée et ce en trois étapes :

1. Vérification si le conteneur répond aux critères de sécurité (par ex. s'il est construit et contrôlé selon EN12642 et EN283)
2. Attribution d'un code de gabarit indiquant sur quel parcours ferroviaire l'unité peut circuler.
3. Marquage-propiétaire (EN13044)

A l'avenir, chaque unité de chargement sera livrée par le fabricant d'emblée avec le certificat d'autorisation et le code de gabarit.

L'identification des caisses mobiles et des semi-remorques devra dorénavant s'effectuer comme pour les conteneurs maritimes. Pour ces derniers, il y a le Code BIC d'application mondiale, attribué par le Bureau International des Conteneurs à Paris. Il est composé de trois lettres identifiant le propriétaire, plus un «U», complété de 6 chiffres avec lesquels celui-ci numérote ses conteneurs de manière autonome ainsi que d'un chiffre d'auto-contrôle.

La capacité du Code BIC serait épuisée si, à l'avenir, tous les transporteurs européens possédant des unités de chargement, souhaitent acquérir pareil code. En outre, les frais y afférents sont trop élevés pour les petites sociétés.

Pour toutes les entreprises n'effectuant que des transports européens, l'UIRR attribuera un EURO-CODE compatible (avec A, B, D, E ou K à la quatrième place).

Tous les acteurs de la chaîne de transport bénéficient des avantages :

- Toutes les unités de chargement sont aptes au TC, même si elles ne sont acquises au départ que pour le transport routier
- Les entreprises logistiques peuvent numérotter leurs unités de chargement selon leurs propres critères (les 6 chiffres)
- Pas de nouvelle codification lors de la vente/l'achat d'unités de chargement d'occasion
- Les codes-propiétaires compatibles BIC-/EUROCODE facilitent le traitement des données
- Economie de temps de travail : les codes structurés réduisent les erreurs de saisie, étant donné que 95% des erreurs de frappe sont identifiées par le chiffre d'auto-contrôle
- Convient à l'OCR³
- Compatibilité avec l'« informatisation du transport ferroviaire » TAF-TSI
- Répond aux exigences élevées de sécurité et de prévention des risques



¹ ISO International Organization for Standardization

² CEN Comité Européen de Normalisation

³ OCR Reconnaissance optique de caractères

DÉFI POUR LE TRANSPORT COMBINÉ

Bernhard Kunz, Directeur Général Hupac



Après une phase de cinq années marquées par une croissance intense à deux chiffres, Hupac affiche pour la première fois, en 2008, une stagnation de sa croissance.



Dans l'ensemble, l'entreprise a réalisé 702.308 envois routiers, ce qui représente une augmentation de 1,8% par rapport à 2007. La raison de cette croissance très faible réside dans la récession économique et dans la diminution des flux de marchandises qui y est directement liée. Alors que le premier trimestre affichait encore des taux de progression à deux chiffres, la croissance a stagné dans le courant de l'année. Au cours du dernier trimestre, les volumes de transport ont rapidement diminué pour accuser une perte de près de 16% par rapport aux valeurs enregistrées l'année précédente.

Face à la récession conjoncturelle, Hupac a rapidement pris des mesures afin d'adapter les capacités à la demande en forte baisse. L'offre de transport ayant été élaborée pour des volumes considérablement plus élevés, elle a dû être réduite en plusieurs étapes afin d'arriver à une utilisation des capacités des trains qui soit économiquement viable. Grâce à des restructurations et à des solutions de gateway, le réseau a pu être maintenu sur tous les marchés importants.

Malgré la crise, nous avons continué à investir en 2008 dans le développement du système de transport. Notre propre flotte de wagons a été agrandie, le terminal le plus important Busto Arsizio-Gallarate a été modernisé et l'extension à de nouvelles capacités terminalistiques a été lancée. En septembre, les travaux de construction du HTA Hupac Terminal Anvers ont débuté. En octobre, Hupac a participé à la création de la Joint Venture

Combinant dont l'objectif est la construction d'un nouveau terminal dans la zone portuaire d'Anvers. De la sorte, Hupac a préparé le terrain pour assurer son avenir dans le marché du Benelux qui croît rapidement.

L'aggravation de la récession en 2009 nous oblige à prendre d'autres mesures telles que la réduction du parc de wagons à louer et le report d'une partie des investissements prévus dans le matériel roulant et l'infrastructure. Dans certains secteurs, un régime de travail à temps réduit a même été mis en place.

Nous n'entrevoions pas la fin de la crise économique avant 2010. L'ensemble de l'année 2009 restera pour tous les partenaires de la chaîne logistique un défi considérable. La baisse des échanges de marchandises requiert une action coordonnée afin de maintenir le système du Transport Combiné. Nous constatons à notre satisfaction que, face à la récession, différentes entreprises ferroviaires défendent, en bon partenariat, le maintien du réseau combiné.

Parallèlement aux grands défis, l'année en cours réserve aussi de nouvelles opportunités. En début d'année, nous avons pu intégrer une liaison entre Taulov et Vérone au réseau Shuttle. D'autres liaisons sont prévues, aussi bien sur l'axe nord-sud qu'est-ouest. Nous profiterons toutefois aussi de l'année en cours pour réorganiser des procédures centrales de l'entreprise et pour donner une plus-value accrue au marché. Nous sommes convaincus que grâce à cette stratégie, nous pourrions sortir renforcés de la crise.



LA ROUTE ROULANTE (ROLA) A DE NOUVEAU DE L'AVENIR !



Franz Dirnbauer, Directeur Général Ökombi

En 2005, lorsque Ökombi est passée sous le giron du groupe ÖBB/Rail Cargo Austria, le résultat avait atteint son point le plus bas avec 200.000 camions acheminés. De nombreux experts doutaient alors de la survie de la RoLa. Pourtant, en 2008, 330.000 camions ont été transportés, un nombre record en hausse de 14% p/r à 2007.



Son marché :

l'augmentation du prix des carburants, des changements au niveau européen tels que l'introduction de taxes kilométriques, des contrôles plus stricts des temps de conduite et de repos et l'introduction du tachygraphe numérique sont autant de facteurs explicatifs de ce rebond. La structure du marché des poids lourds en est un autre. En effet, plus de 80% des camions roulant en Europe n'ont pas de structure gerbable et cette part ne changera que lentement car plus de 50% des entreprises de transport européennes sont de petites entreprises à moyens limités, hésitant à passer au TC non accompagné.

Ses atouts :

les clients apprécient la RoLa pour l'économie de coûts qu'elle génère, la possibilité de planification et la fiabilité -taux de ponctualité de 85% en 2008- dans le cadre d'une chaîne logistique optimisée. Nos RoLa connaissent peu de transports à vide et permettent au camion de se rapprocher de sa destination finale pendant que son chauffeur se repose. Cette technique permettant le transfert du trafic routier sur le rail est un moyen d'atteindre les objectifs de Kyoto en limitant les émissions de CO₂ et réduit aussi d'autres coûts externes (gaz toxiques, congestion, accidents).

Son efficacité :

nos wagons surbaissés convenant à un usage sur des distances de 100 à 700 km sont chargés en moyenne 550 fois par an et parcourent près de 200.000 km. Les wagons sont équipés de freins à disque permettant un niveau sonore compris entre celui

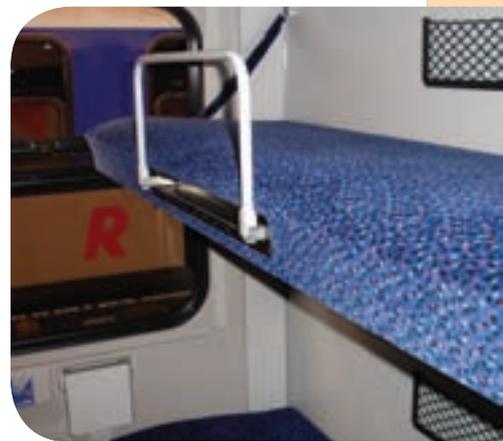
d'un train de marchandises et d'un train de voyageurs. Un train de RoLa comptant 20 camions peut être chargé ou déchargé en seulement 20 minutes, soit un rendement de transfert élevé; il circule à une vitesse programmée de 100 km/h.

Sa facilité d'accès :

trois clics suffisent pour réserver et confirmer un espace par le biais de notre site www.oekombi.at

Son potentiel :

les terminaux construits au cours des dernières décennies ne répondent plus aux possibilités techniques actuelles. Il en résulte que des trains de RoLa n'exploitent pas complètement le potentiel des nouvelles locomotives. Cela a pour conséquence que le coût fixe d'une RoLa ne peut concurrencer les faibles coûts variables des camions et requiert donc une aide financière. L'UE, qui soutient pour la première fois en 2008 une RoLa dans le cadre du projet RoMo-Net du programme Marco Polo ainsi que des Etats tels que la Suisse, l'Autriche et la Hongrie et les provinces italiennes de Trento et Trieste tiennent compte de ces circonstances. Des trains de RoLa d'un poids total allant jusqu'à 1.900 tonnes et comportant jusqu'à 30 wagons surbaissés devraient pouvoir circuler à l'avenir. Ainsi, le besoin en aides sera réduit et l'égalité des chances des trains de RoLa sur les sillons de trains de marchandises assurée.



UN MODÈLE ÉCONOMIQUE ORIGINAL COURONNÉ DE SUCCÈS EN 2008



Christian Dufour, Président du Directoire Naviland Cargo

Après un repli stratégique, NAVILAND Cargo enregistre des résultats en 2008 qui témoignent de la pertinence et de la réussite de son modèle économique sur le segment du TC du transport maritime, et ce dans un contexte de concurrence intermodale très vive et de conflits sociaux liés à la réforme portuaire.



L'intégration industrielle de la production ferroviaire (traction en ligne et dessertes terminales) opérée en 2007 a engendré une réduction des coûts du maillon le plus onéreux de l'entreprise et de répondre au mieux aux exigences du marché grâce à une grande capacité d'adaptation.

Ces succès ont permis :

- d'atteindre un niveau de qualité faisant désormais référence sur le marché (96% des trains produits par NAVILAND Cargo ont un retard inférieur à 1h),
- d'atteindre des niveaux de remplissage élevés, proches de la saturation sur certaines lignes,
- de densifier le service (ouverture de nouvelles relations, 5 trains hebdomadaires entre Paris et Marseille par exemple),
- de s'adapter aux nouvelles exigences du marché, avec notamment la réorientation des moyens de production sur l'axe anversois suite aux paralysies des ports français en raison des grèves portuaires et
- d'augmenter la part de marché à l'international entre 2007 et 2008 (+62 %).

Grâce à nos efforts, le chiffre d'affaires a atteint 95,8M euros en 2008, en augmentation de 22% p/r à 2007, dans le cadre d'un résultat opérationnel équilibré. Les volumes ont eux connu une progression de 17% pour s'élever à plus de 310000 EVP.

2009 sera une année déterminante avec non seulement la nécessité de capitaliser sur les succès de 2008 mais aussi le défi de réussir le lancement de nouveaux développements notamment dans des zones non irriguées par le TC.

Le ralentissement économique mondial constaté depuis octobre 2008 pèse sur notre activité et la concurrence de la route est extrêmement rude; néanmoins, NAVILAND Cargo dispose de nombreux atouts :

- la qualité de son service désormais reconnue;
- sa véritable neutralité qui constitue, avec son engagement de fiabilité, la garantie attendue par le marché;
- la maîtrise totale de la production ferroviaire pour accroître sa réactivité et son efficacité économique;
- l'enrichissement de sa gamme produite afin de répondre encore mieux aux attentes de ses clients; ainsi, NAVILAND Cargo disposera en 2009 du réseau de terminaux sous MADT (magasins et aires de dépôt temporaire) le plus dense de France;



- des lignes progressivement couvertes par le manifeste ferro-maritime proposé aux clients tant à l'export qu'à l'import;
- des slots et trains dédiés venant enrichir sa gamme de produits mixtes.

Enfin, le savoir-faire de NAVILAND Cargo s'exporte hors d'Europe. A partir de mi-2009 elle assure la sous-traitance de la manutention sur le terminal ferroviaire marocain de TANGER MED.

C'est dans l'innovation (que lui permet le professionnalisme de ses équipes) et le niveau de qualité (le plus performant sur son marché) que NAVILAND Cargo puisera les ressources pour traverser la violente et profonde crise économique que nous affrontons.

D'UNE POLITIQUE DE TRANSPORTS RÉGLEMENTÉS À LA LIBÉRALISATION

Vladimir Fišer, Directeur Général Bohemiakombi



Le transfert de fret de la route au rail – l'objectif à la base de la création de Bohemiakombi – repose sur une coopération réciproquement bénéfique entre les commissionnaires de transport et les entreprises ferroviaires (EF).



Notre société assure ce type de Transport Combiné (TC) pour des semi-remorques gerbables (aussi des megatrailers), des caisses mobiles et conteneurs citernes, et des conteneurs ISO.

Créée en 1992, la société Kombiverkehr-CS fut restructurée en 1995 pour devenir Bohemiakombi spol.s. ro. dont ČD Cargo et ČESMAD Bohemia détiennent chacune 30% des parts, ce qui illustre la collaboration étroite entre l'EF nationale et les routiers tchèques. Les principaux opérateurs des pays voisins – Kombiverkehr (DE) et ICA (AT) – sont non seulement actionnaires à raison de 20% chacun, mais aussi les partenaires étrangers les plus importants sur les axes en direction de l'Europe de l'ouest et du sud.

L'offre initiale en wagons isolés évolua vers des trains complets en TC accompagné, entre České Budějovice (CZ) et Villach (AT) de 1993 à 1999 et entre Lovosice (CZ) et Dresde (DE) entre 1994 et 2004. La libéralisation de la route liée à l'élargissement vers l'Est de l'UE en 2004 entraîna une grave perte d'intérêt des routiers pour cette deuxième Route Roulante, assurée pourtant efficacement à la demande des Etats concernés. D'un coup, Bohemiakombi perdit 96% de ses envois et dut concevoir d'autres activités dans ce cadre nouveau. Il apparut rapidement que seul le TC non accompagné avait des chances de succès. En 2005, Bohemiakombi lança un nouveau train complet avec Kombiverkehr, du nom de Bohemia Express, vue comme l'offre la plus prometteuse par le marché libéralisé.

Le parcours de Bohemiakombi est exemplatif de l'évolution du marché du TC, du wagon isolé au train complet et aussi de l'accompagné au non-accompagné, parallèlement au passage d'une politique de transports réglementés à un concept libéralisé. De telles refontes ne furent aisées pour personne, elles ont demandé de la compréhension des EF pour le trafic continental et impliqué des investissements en équipements gerbables pour les clients.

En plus des services bilatéraux, Bohemiakombi assure la connexion du réseau européen de trains complets des opérateurs avec le réseau tchèque. Aujourd'hui, le produit Bohemia Express comprend des navettes directes entre Lovosice et Duisbourg, Hambourg – Billwerder (DE) ainsi que Trieste (IT). Concernant l'Est, elle achemine par rail les envois de Lovosice de/vers les terminaux de Moravie,

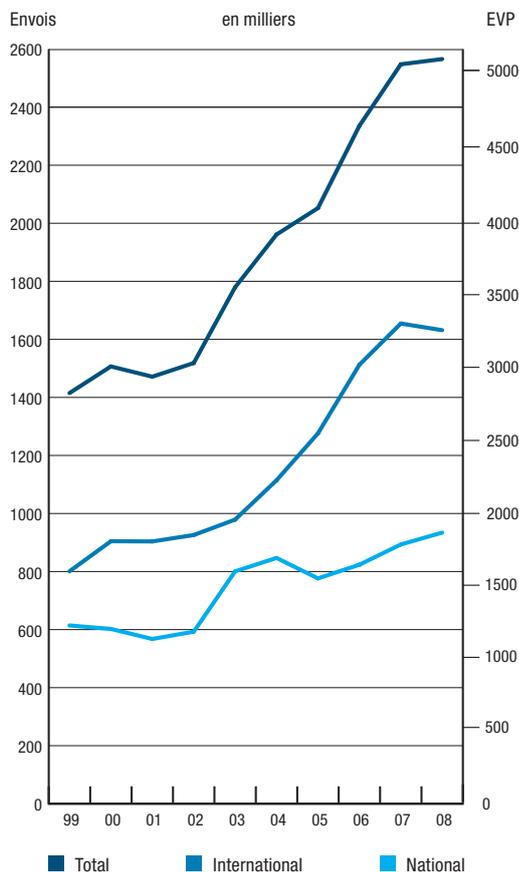


Pologne, Autriche, Hongrie et Slovaquie ou les fait acheminer, à la demande de l'expéditeur, jusqu'au client final par la route.

La stratégie à long terme de Bohemiakombi est celle d'un opérateur neutre axé sur le TC continental dans les marchés tchèque et slovaque. Depuis 1996, Bohemiakombi est le seul membre tchèque de l'UIRR; par ce lien, elle vise une coopération stable avec des partenaires fiables en Europe au bénéfice des routiers et commissionnaires de transport.

L'ANNÉE 2008 EN BREF - STATISTIQUES

TC NON ACCOMPAGNÉ 1999-2008



Transport Non Accompagné (Envois)

Année	International	National	Total
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	1.654.553	893.106	2.547.659
2008	1.631.593	934.087	2.565.680

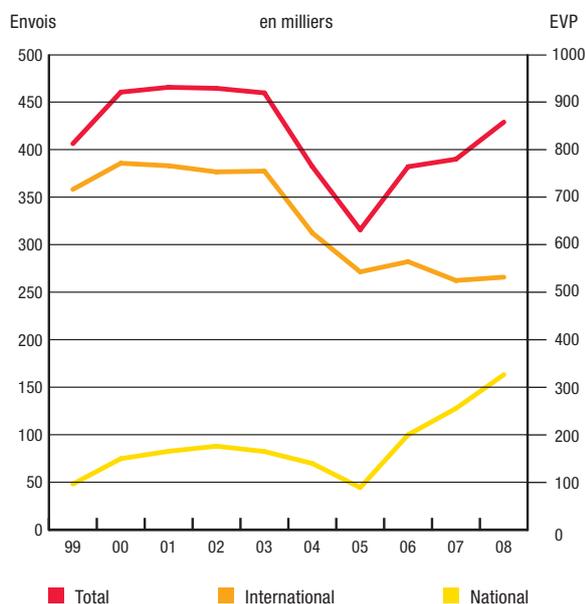
Le transport non accompagné de caisses mobiles, de conteneurs et de semi-remorques a connu deux développements très différents au cours de l'année 2008: taux de progression très élevés du nombre d'envois au cours du premier semestre 2008 suivis de fortes baisses occasionnées par les premiers effets de la récession économique survenue au deuxième semestre de la même année.

Au total le transport non accompagné a pu tout de même enregistrer une progression de presque 1%, soit 18.000 envois en plus p/r à 2007.

Le transport non accompagné international – principal moteur de la progression du Combiné Rail-Route depuis plus de 30 ans - a connu une année assez difficile et tendue se traduisant par un très léger fléchissement du trafic de 1%, soit 23.000 envois de moins p/r à 2007. Représentant plus de trois quart du volume total, le trafic transalpin a particulièrement souffert de la diminution des échanges économiques au niveau européen: -14% sur la relation Belgique-Italie (30.000 envois de moins p/r à 2007), -13% sur la relation France-Italie (soit 8.000 envois de moins) et -2% sur les relations reliant l'Italie et l'Autriche/Danemark/Pays-Bas/Suède (soit 4.000 unités en total en moins). Par contre, la relation charnière Allemagne-Italie représentant à elle seule presque 500.000 envois a connu une très légère progression (1%). Le trafic de et vers la péninsule ibérique a souffert des problèmes récurrents sur le réseau français: -13% sur Belgique-Espagne (soit 3.000 envois de moins p/r à 2007) et -7% sur Allemagne-Espagne (soit également 3.000 envois de moins qu'en 2007). Des hausses notables ont pu tout de même être réalisées au cours de l'année 2008, en particulier pour des transports de conteneurs maritimes vers l'hinterland par exemple entre la Belgique et la France (+38%, 16.000 envois de plus qu'en 2007), entre l'Allemagne/Autriche et les Pays-Bas (respectivement +6% et +48%) et entre l'Allemagne et la République tchèque (+17%).

Le TC non accompagné national a quant à lui augmenté de 5% soit de 41.000 envois. La mise en place de trains-navettes rapides et régulières entre les ports et l'hinterland a permis d'accroître sensiblement le volume en France et en Slovaquie (dans ce dernier cas par la mise en place d'une 3ème paire de train entre le port de Koper et le terminal gateway de Ljubljana dans le cadre du projet Marco Polo SEEIS). De plus, l'accroissement de services continentaux de TC reliant des bassins économiques importants en Allemagne et en Suisse a aussi contribué à ce résultat positif. A noter que la restructuration du marché combiné italien a quelque peu ébranlé la confiance des clients du TC ce qui a eu pour effet de perturber assez fortement les activités du Combiné tout au long de l'année.

TC ACCOMPAGNÉ 1999-2008



Transport Accompagné (Envois)

Année	International	National	Total
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
2008	265.765	163.180	428.945

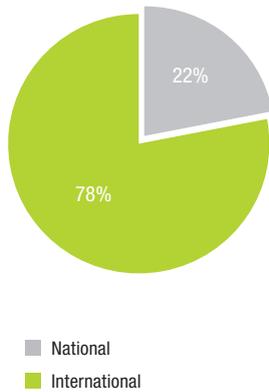
Grâce à un soutien politique fort et justifié, le TC accompagné a connu en 2008 un bilan global très satisfaisant, à savoir une progression de 10%, soit 39.000 envois de plus qu'en 2007.

Le trafic des sociétés UIRR offrant des relations en TC accompagné international est en hausse de 1%, soit 3.000 envois supplémentaires, ce grâce notamment aux premiers effets de la mise en place d'une action commerciale de grande envergure entre l'Autriche et la Hongrie (projet Marco Polo RoMo-Net) et grâce aussi au renforcement de liaisons existantes performantes entre l'Allemagne et l'Italie. Par contre, la transformation progressive du marché slovène du TC vers des services basés sur le non accompagné continue à réduire le nombre de transports en accompagné (-6% entre la Slovaquie et l'Autriche, soit 6.000 envois de moins p/r à 2007).

Quant au TC accompagné national, il a connu une année remarquable avec un accroissement de 28%, soit 36.000 envois supplémentaires, résultant d'une progression à nouveau exceptionnelle en Autriche, pays dont le gouvernement a toujours fortement défendu le développement de cette technique du Combiné.

L'ANNÉE 2008 EN BREF - STATISTIQUES

TRAFIC TOTAL (EN TKM)



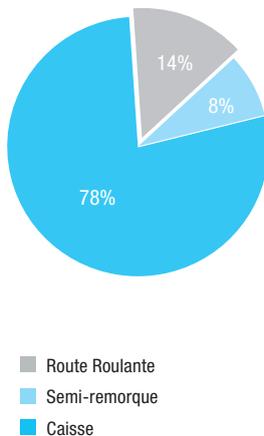
Transport International et National en Mio de TKM

Année	International	National	Total
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
2008	35.722	10.249	45.971

La hausse du nombre d'envois en TC accompagné international (dont le poids brut a avoisiné les 30 tonnes et la distance moyenne parcourue environ 480 km) n'a pas permis de compenser la réduction des acheminements en TC non accompagné (unités plus légères d'environ 20 tonnes transportées sur des distances plus longues de l'ordre de 920 km). De ce fait, l'évolution du trafic, exprimé en tkm, a accusé un très léger recul en international (-2%). Les principales raisons de cette baisse sont la contraction de certains volumes transportés relatifs à l'Italie (-14% de/vers la France, -17% de/vers la Belgique), et à l'Espagne (-17% de/vers la Belgique) ainsi que des transports dits de hinterland en diminution avant tout entre les ports de l'Allemagne et la Hongrie (-21% p/r à 2007) et entre celui de Koper (Slovénie) vers la Slovaquie (-46%). Il faut tout de même souligner quelques résultats remarquables enregistrés sur ce type de segment de marché: Allemagne-Italie (+4%), Autriche-Pays-Bas (+70%) et France-Belgique (+23%).

Grâce à un accroissement sensible en nombre d'envois, le trafic national exprimé en tkm est quant à lui en hausse de 5%, essentiellement en raison de l'augmentation de la fréquence de services existants et/ou de l'introduction de nouveaux services en gateway notamment en Allemagne, Autriche, France et Slovaquie.

TECHNIQUES



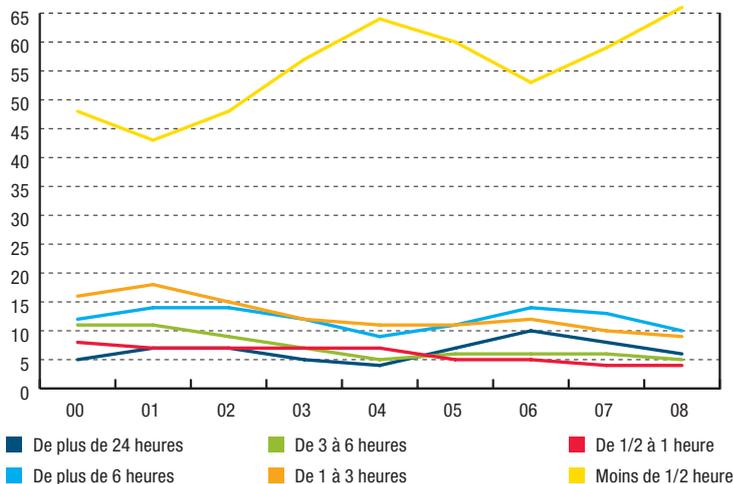
Part des techniques de TC dans le transport total en milliers d'envois

Année	Caisse	Semi-remorque	Route Roulante	Total
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	2.327	221	390	2.938
2008	2.319	247	429	2.995

En 2008, la part du TC non accompagné a représenté 86% du total des envois effectués, ce pourcentage se décomposant en 78% pour les caisses mobiles et les conteneurs maritimes et terrestres (légère baisse p/r rapport à 2007) et 8% pour les semi-remorques (statu quo p/r à 2006 et 2007). Le TC non accompagné correspond en international à plus de 1,5 millions d'envois de caisses mobiles et de conteneurs (recul de 3% p/r à 2007 suite à un moindre recours à des unités longues) et par ailleurs à 180 000 envois par semi-remorques (en hausse de 6% grâce à un recours accru de ce type d'unités sur les relations offertes entre l'Allemagne et l'Autriche/l'Italie). En national, le transport non accompagné de caisses a progressé de plus de 3% avec un poussée plus forte encore pour les semi-remorques (+33% p/r à 2007) en particulier sur le territoire allemand et suisse.

En TC accompagné, la forte augmentation du nombre d'envois en national (163.000 envois au total soit +28% p/r à 2007) conjuguée à une légère hausse du nombre d'acheminements internationaux (totalisant 266.000 envois) et à une baisse du volume global du non accompagné a permis à cette technique de la route roulante d'augmenter sa quote-part d'un point (de 13% en 2007 à 14% en 2008).

PONCTUALITÉ



Depuis 10 ans déjà, le Bureau UIRR récolte sur les principaux axes européens du TC des données détaillées et consolidées sur la ponctualité des trains en TC international non accompagné. L'amélioration de la ponctualité constatée en 2007 s'est heureusement poursuivie en 2008. En effet, sur 22 000 trains contrôlés en 2008 (8 axes européens importants mais sans intégration de chiffres pour le Brenner), 66% des trains ont été ponctuels, soit une amélioration de 7 points par rapport à 2007, 21% ont accusé un retard de plus de 3 heures (diminution de 6 points p/r à 2007) et 6% de plus de 24 heures (recul de 2 points). Cette amélioration s'est retrouvée sur la quasi-totalité des axes sous contrôle «qualité» notamment sur le Gothard. Ce résultat encourageant est à mettre à l'actif des Réseaux qui ont eu par ailleurs la volonté de restructurer les groupes «Produits» sur chaque axe concerné permettant une collecte des données plus précise, une analyse des causes et des interventions plus efficaces qu'auparavant.

Il faut tout de même quelque peu freiner l'enthousiasme que pourraient susciter ces chiffres 2008 en considération du fait que bon nombre de trains internationaux accusant des retards très importants ont dû être annulés par les opérateurs, ce qui a pour effet que cette statistique ne reproduit pas entièrement la réalité.

L'ANNÉE 2008 EN BREF

UIRR et politique européenne

A l'occasion de l'Assemblée Générale ordinaire tenue à Portorož (Slovénie) le 5 juin 2008, l'évolution du trafic et la stratégie UIRR pour les années à venir ont été abordées. Concernant ce dernier point, il fut décidé de poursuivre sinon accentuer l'interaction constructive entre les activités de promotion du TC et celles liées à la participation aux projets européens.

Parallèlement à l'AGO, Interunit, l'association des entreprises ferroviaires (EF) membres du GTC/UIC et des opérateurs de l'UIRR, a tenu son Comité général. Les discussions ont porté essentiellement sur le renforcement de la collaboration entre ces deux organisations professionnelles. Le renoncement momentané au projet Label Qualité et la présentation du rapport final du projet DIOMIS de même que la stratégie de sa mise en œuvre ont été abordés. Ce fut aussi l'occasion de rappeler les grandes inquiétudes devant les velléités hasardeuses de libéralisation des poids et dimensions des véhicules routiers.

Le lendemain, le Congrès UIRR placé sous le thème « Pour une mobilité plus verte dans le Sud-est européen » fut honoré de la présence du Président de la République de Slovénie, Dr D. Türk. Dans son discours d'ouverture, il rappela aux nombreux participants le rôle majeur des sociétés-membres UIRR en faveur d'une mobilité durable.

L'année fut marquée par la nomination de M. Antonio Tajani en tant que Vice-Président de la Commission européenne en charge des Transports. Il a succédé ainsi à M. J. Barrot, dont la remarquable volonté politique était très appréciée, et avec lequel l'UIRR a entretenu une relation constructive tout au long de son action.

Les fréquents échanges avec la Commission européenne et le Parlement européen concernèrent plus particulièrement la qualité des services ferroviaires, les infrastructures, la question des poids et dimensions des véhicules routiers, le cabotage, les corridors fret et l'internalisation des coûts externes. Sur ce dernier point, le paquet relatif à l'écologisation des transports présenté par la Commission en juillet a repris plusieurs idées que l'UIRR soutient de longue date, comme par exemple le passage du principe de l'utilisateur-payeur à celui du pollueur-payeur, afin de créer -entre autres- une concurrence intermodale plus équitable.

Le Bureau UIRR a poursuivi ses vastes activités liées aux projets européens dans les domaines de la sûreté du transport de marchandises (COUNTERACT), de l'optimisation de la chaîne logistique (BELOGIC) et du développement d'une vision à long terme pour un transport durable (FREIGHTVISION).

L'UIRR est restée active en tant que représentante de la clientèle fret auprès de l'Agence Ferroviaire européenne (ERA) -dont Dr János Berényi est Vice-Président- où elle envoie des experts dans plusieurs groupes de travail principalement dédiés à l'interopérabilité dans la perspective d'un marché ferroviaire européen harmonisé.

L'UIRR a contribué à divers travaux du CEN où elle préside le comité technique relatif à la standardisation des caisses mobiles. Enfin, le service de tracking & tracing de la société CESAR -hébergée par le bureau UIRR- est désormais utilisé par plus de 400 utilisateurs réguliers et couvre déjà plus de trois quart des envois UIRR.



L'ANNÉE 2008 EN BREF

Organisation opérationnelle des sociétés-membres

Pour la deuxième année consécutive, et malgré une forte baisse de la demande au quatrième trimestre suite à la crise économique, **Kombiverkehr** a à nouveau amélioré son record en termes d'envois depuis sa création, préservant ainsi l'environnement de 993.000 tonnes de CO₂. L'opérateur allemand a réagi à la crise par une flexibilité accrue de son offre afin de l'adapter à la demande actuelle, ce qui nécessita d'intenses négociations avec les entreprises ferroviaires. L'autre mesure stratégique a consisté à ne pas supprimer des liaisons entières, mais plutôt réduire la fréquence de certains trains.

Dans ce contexte de recul de la demande, **Hupac** a mis les gestionnaires d'infrastructures et tractionnaires en garde contre des hausses de prix déraisonnables. Celles-ci pourraient en effet être fatales au transport de marchandises par rail.

ICA veille à réagir à la crise d'une part en contractant son offre et, d'autre part, en améliorant l'échange d'informations avec ses clients afin d'augmenter encore la qualité des services fournis.

Conformément à la législation italienne, **Cemat** s'est séparée de sa branche d'entreprise terminalistique qui appartient désormais à Terminali Italia srl, contrôlée par RFI.

Grâce à une nouvelle tarification, **Eurotunnel** a enregistré une légère hausse de son tonnage transporté, ce malgré l'incendie de septembre 2008, et a pu pour la première fois verser un dividende à ses actionnaires.

De son côté, **Ökombi** a obtenu les certifications ISO 9001 et ISO 14001 respectivement pour ses systèmes de gestion de la qualité et de management de l'environnement. L'opérateur

autrichien a de plus lancé un programme de modernisation de tous ses wagons-couchettes devant s'achever en 2010.

Hungarokombi a mené un lobbying efficace auprès des Autorités hongroises et a obtenu une subvention temporaire pour franchir la période de transition vers des conditions-cadre plus loyales en faveur d'un mode de transport, le rail, respectant davantage l'environnement. Dans le cadre du projet RoMo-Net soutenu par le programme Marco Polo de la Commission européenne, l'opérateur hongrois et **Ökombi** ont développé un système de réservation synchronisé entre eux, de même qu'un système de suivi des envois incluant l'affichage de l'heure estimée d'arrivée. L'information est disponible sur internet pour les clients et dans les wagons-couchettes pour les chauffeurs routiers.

RAipin a pour sa part enregistré son 500000^{ème} camion transporté sur son service de Route-Roulante Fribourg (CH)-Novara (IT) depuis sa création en 2001.

Grâce à la maîtrise de la production ferroviaire, **Naviland Cargo** a réussi à réorienter ses moyens notamment sur l'axe Vénissieux (F)-Anvers (B), accompagnant le choix de ses clients et se différenciant ainsi de ses concurrents.

De son côté, **Polzug Intermodal** a enregistré des résultats satisfaisants avec sa stratégie de services au départ des hubs de la mer du Nord vers la Russie, l'Ukraine et l'Asie Centrale, et compte sur sa filiale Silk Road Express Georgia pour tirer tout le potentiel du marché dans le Caucase.

TRW utilise désormais les services de ECR comme fournisseur de traction en France et ceux de SBB-Cargo Italia en Italie.



L'ANNÉE 2008 EN BREF

Développement des services de TC

Dans le cadre du projet SEEIS soutenu par le programme Marco Polo de la Commission européenne, **Adria Kombi**, **Cemat**, **Kombiverkehr** et **Rocombi** ont débuté leurs travaux en vue de relier Bucarest (RO), Sofia (BG), Istanbul (TR) et Thessalonique (GR) à l'ouest-européen avec Ljubljana (SI) comme plaque tournante. Pour le trafic de/vers la Turquie, Europe Intermodal créé par **Kombiverkehr** et **Adria Kombi** a fait circuler son premier train de TC en mars, reliant ainsi le terminal d'Halkali (Istanbul, TR) aux réseaux de trains complets des deux opérateurs.

Suite à des essais fructueux, **Kombiverkehr** a fait son entrée sur le segment du transport de marchandises à température contrôlée, notamment pour les liaisons Ludwigshafen (DE)-Budapest (HU) et Brême (DE)-Vérone (IT).

Mi-décembre, le trafic de **Hupac** entre Duisbourg (DE) et l'Europe du Sud-Est a été marqué par l'introduction d'un nouveau concept opérationnel, avec des liaisons directes quotidiennes vers Vienne (AT), Enns (AT), Krems (AT) et Budapest (HU). **Hupac** prépare aussi de nouvelles solutions de transport via le Lötschberg pour le segment des semi-remorques et a lancé une liaison entre Taulov (DK) et Vérone (IT) via le Brenner, en collaboration avec **Cemat**. L'opérateur italien développe sa propre offre de relations sur l'axe Italie-Belgique-Luxembourg depuis fin 2008.

En Octobre, **Ökombi** a lancé en partenariat avec **Crokombi** un service entre Wels (AT) et Spačva (HR) qui constitue avec 808 km la plus longue liaison de Route-Roulante en Europe.

ICA propose désormais un service régulier entre Graz (AT) et Koper (SI) avec cinq départs par semaine dans chaque sens

et entend développer de nouveaux services entre l'Autriche et la Roumanie, la Pologne, la Serbie. Une percée considérable à l'est a été réalisée avec la nouvelle offre développée avec d'autres partenaires qui relie la Chine en 20 jours.

De son côté, **Novatrans** a réactivé l'axe France/Italie notamment grâce au lancement d'un train direct Valenton (F)-Vercelli (IT). **TRW** a lancé un nouveau service entre Ljubljana (SI) et Zeebrugge (B), de même qu'une ligne entre Anvers (B) et Le Boulou (F). Malgré la crise, l'opérateur belge travaille sur la mise en service de relations entre la Belgique et l'Europe centrale et orientale (i.a. Roumanie, République Tchèque, Hongrie, Bulgarie).

Terminaux

Polzug Intermodal a ouvert un terminal de 45000 m² à Wroclaw (PL), cinquième ville de Pologne. Equipé de quatre voies et pouvant accueillir jusqu'à 2200 TEU, il sera relié tous les jours par trains complets aux ports de Hambourg (DE), Bremerhaven (DE) et Rotterdam (NL).

Novatrans a commandé deux portiques pour le site de Perpignan (F) et trois autogrues pour ceux de Valenton (F), Le Havre (F) et Avignon (F).

De son côté, **Hupac** a poursuivi ses travaux relatifs à la construction d'un terminal à Anvers (B) de même que l'extension de celui de Busto-Arsizio (IT).



MEMBRES DE L'UIRR

Situation Juin 2009

ALLEMAGNE	KOMBIVERKEHR 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 Gmbh 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 13 a HR - 10000 Zagreb	Tél: (+385) 1 615 18 67 Fax: (+385) 1 615 18 69 E-Mail: crokombi@crokombi.hr
ESPAGNE	COMBIBERIA c/Rafael Herrera, 11; 2°, 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.ro
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 Maeshherbes 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

International Union of combined
Road-Rail transport companies

Rue Montoyer 31/box 11
B-1000 Brussels

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