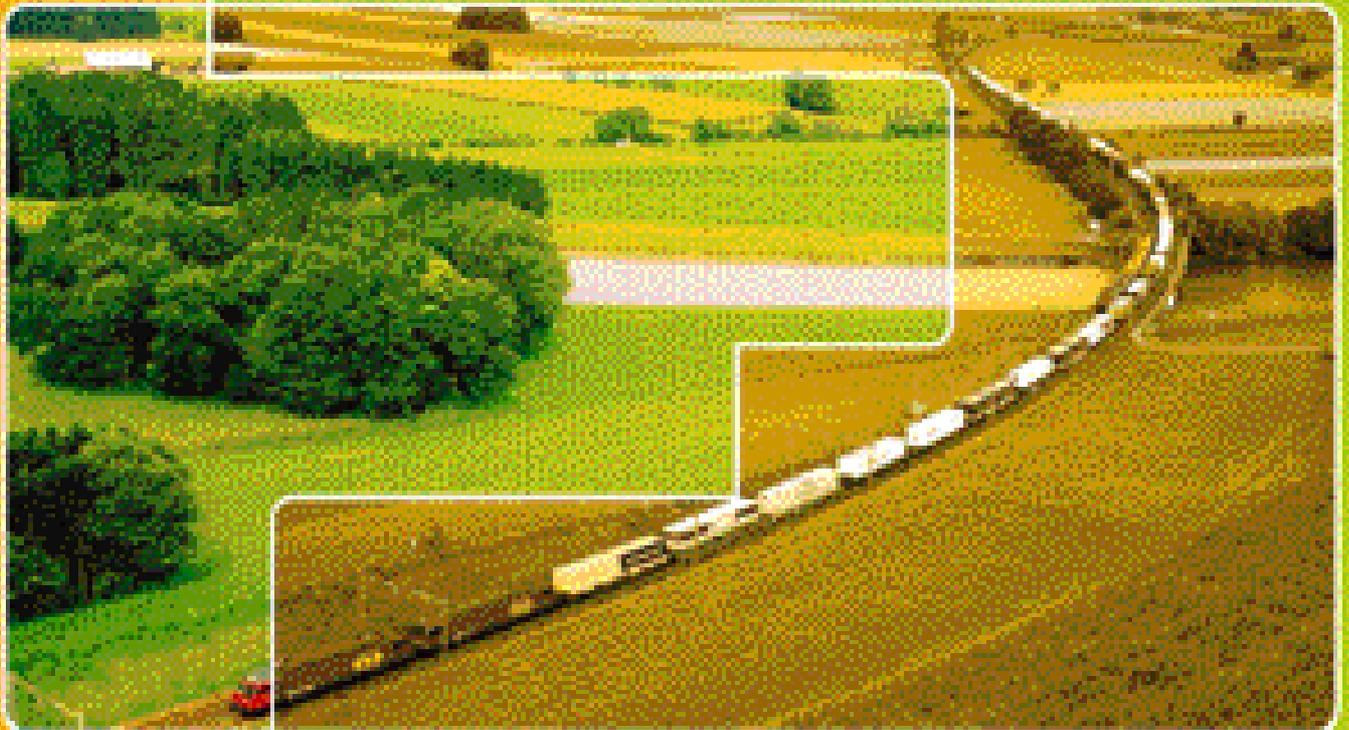


UIRR

Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route



Rapport
2001



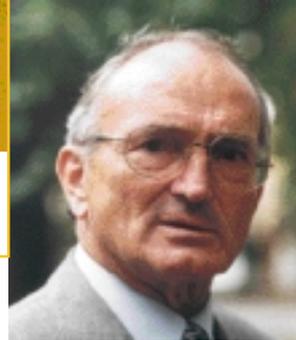
IMPRESSUM

Editeur responsable: UIRR s.c., Bruxelles
c/o Diane Chevreux

Photos: UIRR s.c.
et sociétés-membres

Création graphique: Tostaky s.a., Bruxelles

Imprimé en Belgique sur papier blanchi sans chlore.



PRÉFACE

WERNER KÜLPER

Président de l'UIRR

L'année 2001 restera inscrite dans l'histoire mondiale comme une année de crise dont les événements auront aussi freiné la progression du transport. Or, c'est précisément dans les moments difficiles que s'opère l'assainissement des marchés et que de nouveaux concepts sont élaborés. Le rapport UIRR de cette année est donc consacré aux "Développements stratégiques".

Le Transport Combiné (TC) vit du savoir-faire des opérateurs et de l'engagement des sociétés de transport et logistique. Pour connaître le succès, le TC a toutefois besoin d'un transport ferroviaire efficace et de conditions-cadre politiques appropriées.

Le Livre Blanc de la Commission européenne de septembre 2001 sur la politique européenne des transports a reçu un accueil largement favorable de la part de l'UIRR: non seulement l'intermodalité y occupe en effet une place centrale. Une série de propositions émises par l'UIRR, notamment en matière de garantie de la qualité, ont été retenues et la revitalisation du rail est considérée comme l'une des missions les plus importantes.

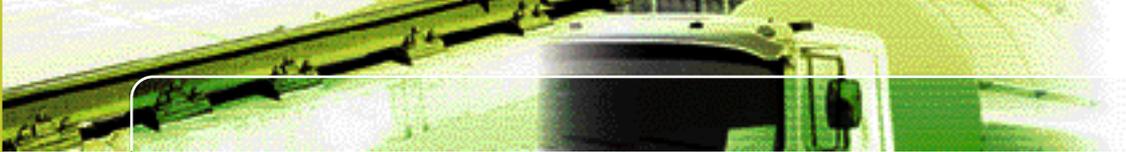
Malheureusement, le fossé entre les paroles et les actes ne s'est pas réduit dans le passé récent. La France, la Grande-Bretagne et l'UE dans son ensemble en ont donné un exemple tristement éclatant en réagissant de façon plus qu'hésitante au problème des réfugiés qui prennent d'assaut les trains de marchandises dans le but d'arriver en Grande-Bretagne par le Tunnel sous la Manche. Le manque de coordination entre les Etats a affecté les opérations de TC qui ont été fortement réduites voire supprimées. Les opérateurs et entreprises ferroviaires ont enregistré d'énormes pertes. La petite guerre politique entre les Etats membres semble compter davantage que la survie du TC. Les entreprises de transport et les opérateurs doivent à leurs dépens faire l'expérience sur cet axe qu'ils ne peuvent se fier aux discours en faveur du TC. L'histoire ne devrait pas se répéter, à savoir que les "dindons de la farce" sont ceux qui investissent à long terme dans des modes de transport respectueux de l'environnement.

Cet événement a clairement montré qu'il manque un lobby officiel puissant pour promouvoir le TC. Les journalistes, les hommes politiques, les partis et les associations de protection de l'environnement pensent d'abord au transport de voyageurs, le seul domaine qu'ils connaissent de leur expérience quotidienne, alors qu'une organisation différente du transport de fret ne manquerait pas de contribuer de façon déterminante à la résolution de la crise des transports. Les sociétés UIRR s'efforceront donc d'informer davantage les professionnels et le grand public. Le livre "L'UIRR a 30 ans" retraçant l'histoire du TC, divers communiqués de presse et prises de position ainsi qu'une refonte complète du site Internet uirr.com contribueront à cet objectif.

L'un des moments forts de la construction européenne est sans aucun doute l'introduction réussie de l'Euro comme monnaie commune à 12 pays de l'Union. C'est une raison de plus pour mettre fin aux barrières existant encore en transport ferroviaire. Le développement international du rail et non la protection des entreprises ferroviaires nationales doit se situer au centre de la politique des transports. Les Etats européens devraient accorder moins d'attention à ceux de leurs voisins qui freinent encore la libéralisation, mais au contraire chercher à faire partie des premiers qui démontreront combien de trafic supplémentaire sera transféré au rail grâce à elle et à des investissements exemplaires en matière d'infrastructure.

Le TC doit convaincre par de bonnes prestations d'ensemble et des prix compétitifs. En s'y prenant comme il faut, il constitue un marché en croissance. Ce marché mérite d'être mieux développé.

Werner Külper



LE REFUS DE LA STAGNATION

RUDY COLLE

Directeur Général de l'UIRR

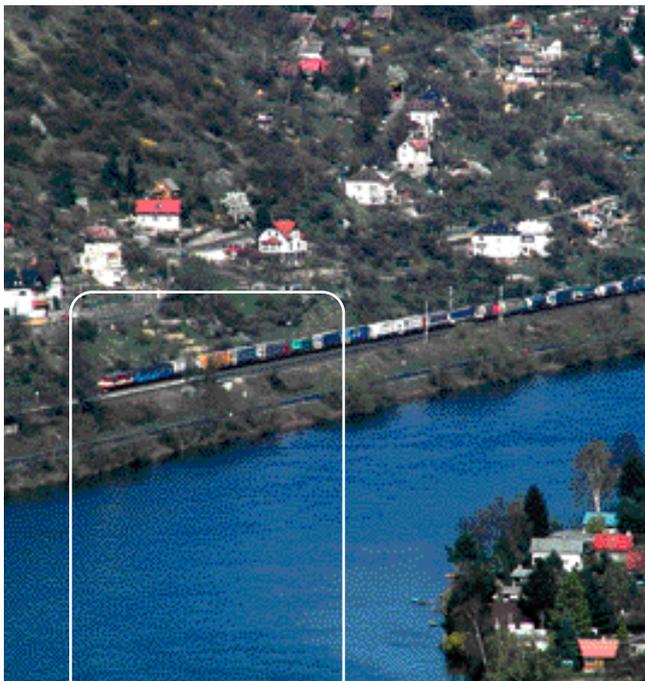
En 2001, les opérateurs UIRR n'ont, malgré leurs efforts, globalement pas atteint le nombre d'envois réalisés l'année précédente, étant donné que deux conditions essentielles à l'essor du TC ont fait défaut: d'une part, la fiabilité des services ferroviaires dont la dégradation a affecté l'attrait du produit global; d'autre part, des chances équitables d'accès au marché pour tous modes et donc aussi pour des combinaisons de modes, certaines mesures politiques requises à cet effet n'étant pas encore adoptées, d'autres n'étant que partiellement appliquées.

Loin de céder au pessimisme, l'UIRR a multiplié les initiatives visant à retrouver progressivement les scores d'expansion réalisés de 1980 à 1997.

Pour atténuer les carences observées sur le terrain, ses membres recourent davantage aux trains complets dont ils ont la maîtrise et prennent le risque financier de chargement; ils cherchent par ailleurs à établir avec des entreprises ferroviaires des partenariats marqués par la co-décision.

Le Bureau UIRR de Bruxelles a quant à lui été particulièrement actif au plan politique et a pu observer avec satisfaction que plusieurs de ses demandes se trouvent traduites dans les communications récentes de la Commission.

Ainsi, le Livre Blanc de septembre 2001 révèle une volonté plus explicite que celle exprimée antérieurement, de promouvoir l'intermodalité, et de compléter la création du marché intérieur par l'ouverture graduelle de celui du rail au fret. C'est un constat réjouissant, mais pour les partisans convaincus que nous sommes de la libéralisation comme



moyen de revitaliser le fret ferroviaire, l'échéance pour l'accès totalement libre en régime international est encore très lointaine, même si le Paquet Ferroviaire de janvier 2002 devrait la rapprocher de deux ans.

L'expérience nous apprend aussi qu'il y a souvent un fossé entre la parole et l'acte. Ainsi, bientôt dix ans après l'entrée en vigueur de la Directive 91/440, elle n'est pas appliquée partout avec résolution, comme si les dérives du secteur des transports n'appelaient pas des remèdes forts.

Notre optimisme sera donc attentif et notre insistance soutenue pour que l'on passe de l'heure des choix à celle des décisions, car tout a été dit sur ce qu'il y a lieu de faire.

Trois plans d'action prévus dans le Livre Blanc méritent notre attention particulière:

- › l'extension des capacités ferroviaires : s'il est clair que les infrastructures existantes ne pourront absorber l'expansion prévue du trafic fret d'ici 2010, la raison économique demande que tous moyens, autres qu'infrastructuraux, d'augmenter les capacités, soient aussi abordés. Ainsi, le recours à des techniques améliorées de planification et de suivi des trains permettrait d'augmenter l'offre de 25% et plus avec l'infrastructure et les moyens de production actuels, globalement sous-utilisés;
- › la juste imputation des charges : la Directive-cadre annoncée pour 2002 permet d'envisager un traitement plus égal et transparent des modes, par une tarification de l'infrastructure tenant compte des coûts externes;
- › la qualité du service : il est plus que souhaitable que nos partenaires traditionnels se resaisissent sur ce plan sans quoi il faudra bien chercher son salut dans les possibilités offertes par la libéralisation du secteur. Dans tous les cas, un système de dédommagement de la non-qualité que la Commission entend instaurer avec notre plein appui empêchera qu'il y ait encore malfaçon sans sanction.

A chacun d'agir.



MIEUX PRÉPARER L'AVENIR

WERNER MAYWALD

Directeur Général de Kombiverkehr

Le Transport Combiné se développe en Europe, lentement certes, mais de façon continue. Les opérateurs de TC se trouvent confrontés à la tâche importante de poursuivre le développement d'un concept ferroviaire européen de grande qualité. Ces dernières années, de nouveaux jalons ont été posés pour l'avenir.

L'acheminement des marchandises par rail s'avère plus complexe que le transport par camion, surtout lorsque le parcours traverse plusieurs pays. Ce fait est connu de tous. Nous nous heurtons chaque fois à de grands obstacles dans la collaboration avec et entre les entreprises ferroviaires européennes. C'est pourquoi Kombiverkehr a décidé il y a deux ans de développer un savoir-faire propre en matière de traction ferroviaire et de créer, en collaboration avec des partenaires, les conditions techniques et économiques pour une société de traction. Le premier train pilote a été lancé l'année passée. Actuellement, deux aller-retour quotidiens sont assurés entre Munich et Vérone via l'Autriche, un parcours qui faisait l'objet de critiques depuis plusieurs années en raison de la médiocrité de la qualité des services due à un manque de locomotives ou de personnel.

Après environ six mois, le constat suivant peut être fait: il est possible, à partir d'un concept mûrement pensé, d'arriver également sur cette relation à des prestations d'une qualité supérieure à la moyenne. Ce point avait justement la plus haute priorité dans la planification du projet, et sa réalisation concrète est garantie par un contrôle soutenu de la qualité globale ainsi que par une gestion efficace des normes qualitatives.

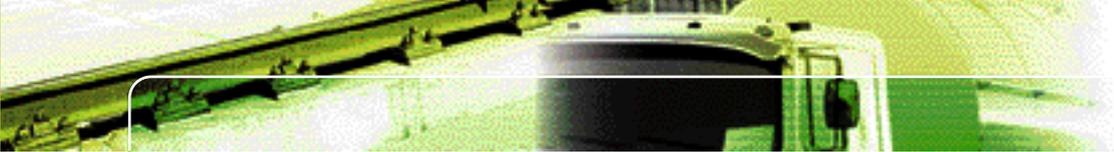
Des idées et des concepts nouveaux sont demandés. Toutefois, une réflexion sur ce qui existe déjà peut également donner de nouvelles impulsions. Ainsi, l'année dernière, Kombiverkehr a décidé de s'engager dans une alliance stratégique avec son plus grand prestataire de services, DB Cargo AG. L'objectif de la collaboration entre ces deux entreprises est de relancer le TC. En associant les compé-



tences respectives des deux entreprises dans les domaines du marketing, de la planification des produits, de la prestation ferroviaire et de la commercialisation, les processus de décision peuvent être accélérés, les acheminements nationaux et internationaux de marchandises développés et les transports ferroviaires dans leur ensemble revitalisés.

Il s'agit à première vue de deux stratégies de développement différentes: d'une part, par l'offre d'une traction propre, la concurrence est stimulée à l'avantage du client. D'autre part, et parallèlement, la collaboration avec une entreprise ferroviaire est appelée à renforcer la qualité des services. Ces deux stratégies, qui ne sont contradictoires qu'en apparence, ont un même objectif, celui d'offrir au client du TC un réseau de transport répondant aux conditions du marché, marqué par une haute qualité et qui constitue une base solide pour l'avenir du fret ferroviaire.





LE REPOSITIONNEMENT DE CTL

ANTHONY GONNEVILLE

Directeur Général de CTL

Combined Transport Ltd. (CTL) fut créée en 1991 comme membre britannique de l'UIRR. Le transport intermodal par rail au Royaume-Uni était alors assuré par British Rail, mais les nouvelles opportunités offertes par le Tunnel sous la Manche créèrent un marché parfaitement adapté à la philosophie de l'UIRR. En collaboration avec ses partenaires Novatrans et Cemaf, CTL a développé, entre l'Italie, la France et le Royaume-Uni, des services fiables et orientés vers le client.

Au cours des dernières années, les services via le Tunnel ont été affectés par des événements hors du contrôle de CTL ou de l'UIRR. Une série d'incidents (incendies, inondations et grèves) culminait fin 2001/début 2002 avec l'impact dévastateur des assauts quotidiens des services de fret ferroviaires par les immigrants clandestins tentant de rejoindre le Royaume-Uni. Grâce au soutien et à la compréhension de ses clients, CTL maintient la promotion des liaisons par le Tunnel comme son activité principale. Malgré les difficultés, elle développe actuellement une stratégie de croissance pour les cinq prochaines années, qui se fera sur des marchés existants et nouveaux.

➤ En collaboration avec les autres opérateurs de l'UIRR, la société proposera à ses clients des réservations directes de transit entre Manchester et plus de 200 terminaux ferroviaires en Europe. Le succès de ce service dépendra beaucoup de l'implication et du soutien des partenaires de l'UIRR.

Avec ce nouveau service, CTL vise les marchés nord et est-européens pour compléter les liaisons qu'elle assure déjà vers le sud de l'Europe via le Tunnel sous la Manche. La création de cette nouvelle liaison pourrait bien devenir une alternative pour les clients de CTL en cas d'interruptions importantes des services sur la liaison par le Tunnel.

Stratégie nationale

CTL a des projets de parcours en chantier au Royaume-Uni, certains de/vers le port de Purfleet/Manchester, d'autres au départ de ports maritimes. Elle est en train d'adopter un système de gestion des routes, traitant chacune d'entre elles comme un centre de profit à part entière.

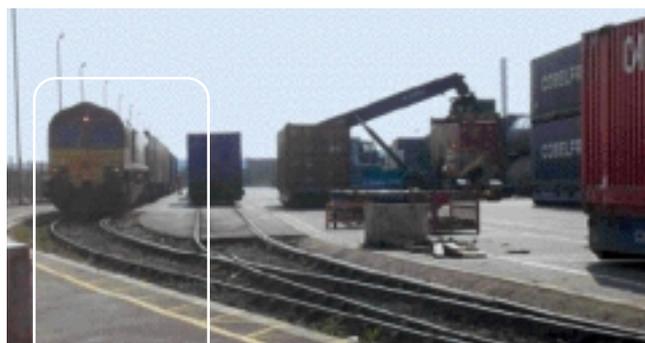
Suite à la privatisation du rail au Royaume-Uni, une hausse du trafic de fret ferroviaire a pu être constatée. Cette croissance s'est accompagnée de la création de nombreux terminaux privés et d'opérateurs ferroviaires. La société entend appliquer au marché intérieur britannique son expertise en tant qu'opérateur ferroviaire. Les études de marché permettront d'identifier les flux de trafic et les clients-clé. En s'appuyant sur ces informations, CTL envisage de relier les terminaux les plus appropriés avec l'aide de l'opérateur ferroviaire le plus important sur cette liaison et de fournir les wagons adaptés à ce trafic.



Lancement d'un nouveau service

CTL lancera un nouveau service en mai 2002, à savoir un train quotidien reliant l'Euro Terminal de Manchester au port de Purfleet. Il constitue la pierre angulaire de la stratégie de développement de CTL et sera la clé d'accès à un grand nombre de nouveaux marchés:

- Il deviendra le premier service intermodal national reliant la capitale du Royaume-Uni avec un important hub industriel.
- Grâce au soutien de Cobelfret Ferries, CTL offrira des acheminements en transit direct au départ de Zeebrugge et de Rotterdam à destination de Manchester. Avec ses quatre traversées quotidiennes vers Zeebrugge et deux vers Rotterdam, Cobelfret permettra à CTL d'offrir un service rapide, régulier et fiable.





AGIR À PLUSIEURS NIVEAUX

BERNHARD KUNZ

Directeur Général de HUPAC Intermodal SA

En Europe, la libéralisation a déjà généré de nombreux changements. Nous devons la percevoir comme une chance de créer un réseau de TC plus efficace et plus rentable. Qu'il s'agisse des opérateurs, des entreprises ferroviaires et du monde politique, chacun doit apporter sa contribution.

Délais de "mise sur le marché" de nouveaux produits

Les appels d'offre actuels des grands chargeurs européens obligent les entreprises de logistique à faire des offres compétitives en un temps très réduit. Au regard des délais de mise sur le marché des nouveaux produits de TC, il n'est pas étonnant que nous ayons trop souvent un temps de retard par rapport à la route. Nous devons gagner en rapidité.

Manque de ressources ferroviaires

Malgré des goulets d'étranglement sur la route pendant la période d'expansion économique de ces dernières années, les possibilités d'augmenter les volumes n'ont pas été saisies. En cause: le nombre insuffisant de locomotives, de conducteurs et de wagons disponibles. Cette occasion manquée a conduit les transporteurs à investir dans des véhicules routiers plutôt que dans un équipement adapté au TC.

Compétitivité

Des synergies doivent être trouvées et les processus existants optimisés. Une amélioration annuelle de la productivité de 5% doit être atteinte de sorte à faire savoir au marché que le système de TC est capable de maîtriser les coûts et de s'armer pour l'avenir. Il en résultera un climat de confiance auprès des clients.

Collaboration entre les opérateurs

La concurrence est créatrice d'une dynamique dans l'offre européenne de TC, processus certes positif pour les utilisateurs mais qui réduit les marges des opérateurs. Grâce à la collaboration au niveau des axes, l'UIRR est sur la bonne voie.

Développement des parcours d'apport des Alpes

Concernant le transit par la Suisse, le développement des lignes d'apport Offenburg-Bâle et Luino/Chiasso-Milan est de la première importance. Si les goulets d'étranglement persistent, les tunnels de base via le Gothard et le Lötschberg apporteront peu d'amélioration. Il faut aussi adapter les gabarits entre Domodossola et Gallarate pour optimiser l'axe du Simplon pour les trains de TC vers Milan.

Harmonisation des prix des sillons

Les écarts de prix des sillons sont trop marqués en Europe. Dans certains pays, les prix sont calculés en fonction des tonnes brutes et non des kilomètres-train, ce qui pénalise le transport de fret par rapport au transport des passagers.

Règlement des priorités et qualité

Actuellement, les trains de marchandises paient davantage pour un sillon que les trains de voyageurs, or la qualité des premiers est moindre du fait de l'accès préférentiel donné aux seconds. Le fret ferroviaire international devrait obtenir des priorités au moins égales à celles du transport régional.



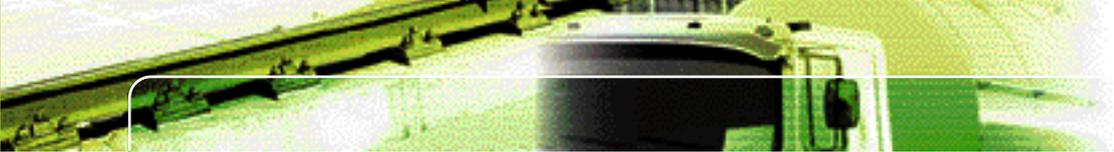
Construction de terminaux

Les terminaux sont d'une importance cruciale pour le TC. Les projets y afférant doivent avoir la priorité absolue pour permettre la création des infrastructures nécessaires dans des délais raisonnables. Trop souvent, des intérêts politiques font obstacle à la réalisation d'un réseau compétitif de terminaux en Europe.

Procédures douanières et harmonisation

Le transport international de fret ferroviaire est désavantagé par une série d'obstacles d'ordre technique et administratif que la route, elle, ne connaît pas. Il est indispensable d'autoriser les entreprises ferroviaires privées à accéder à des procédures douanières plus rapides et d'arriver à uniformiser et à accélérer l'agrégation des locomotives et des conducteurs de train.

Des efforts communs aux entreprises ferroviaires et opérateurs, une libéralisation accélérée et des investissements publics dans l'infrastructure ferroviaire doivent inciter le marché à utiliser davantage le TC.



TRW A LE VENT EN POUPE

JEAN-LUC MELARD

Directeur Général de TRW

Malgré un climat économique précaire depuis les événements du 11 septembre 2001, et après quatre années difficiles, l'exercice 2000, en boni, annonçait déjà un redressement de la compétitivité de TRW. Le bon résultat de l'année 2001 est à mettre, en grande partie, au compte des choix stratégiques.

Agrandir le parc de wagons

Le renforcement de son parc de wagons fait partie de la stratégie de développement de TRW. La société en possède un nombre important auxquels viendront s'ajouter 75 nouvelles unités polyvalentes en commande. Un juste équilibre entre wagons loués et wagons en propriété veille à la réactivité de TRW face aux exigences du marché et lui permet de répondre à des augmentations de la demande lorsque la qualité ferroviaire s'améliore.



Développer une vision d'implantation proche du marché

Le système de "concentration et distribution des trafics sur les axes" Cortax, développé depuis 1991 avec les partenaires de l'UIRR Cemate et Novatrans, mise sur le hub de Schaerbeek en Belgique qui relie les 9 terminaux belges de moyenne importance au départ desquels TRW opère. Ce hub représente encore une part importante des envois de la société, mais la tendance actuelle est de plus en plus aux trains directs. Les raisons en sont simples: le hub n'est pas extensible à l'infini et les trains directs révèlent, à l'usage, une meilleure qualité de service. Cette stratégie est à rapporter à la densité de trafic dans le Bénélux. En effet, la création de terminaux gigantesques induirait des nuisances importantes. Aussi, la SNCB et TRW ont misé sur des terminaux de proximité. La mise en service du terminal de GRC, dans la banlieue de Liège, s'inscrit dans cette perspective.

Miser sur la proximité de la clientèle et élargir le portefeuille-clients

A l'heure de la mondialisation de l'économie, une tendance à la concentration et au regroupement s'opère dans le monde du transport, notamment parmi les transporteurs. Les opérateurs de TC doivent ainsi s'adapter rapidement et réagir par une offre adaptée aux attentes des clients. Dans cette optique, TRW a ouvert un bureau commercial à Anvers et adapté ses équipes de communication avec la clientèle.

Offrir de nouveaux produits

L'impératif de diversification des produits étant une priorité pour les opérateurs, de nouveaux projets sont à l'étude, en particulier la mise en place d'un deuxième train sur l'Espagne via Port-Bou et la création d'une plate-forme à Lyon pour en faire une plaque tournante du schéma d'exploitation. De plus, TRW entend reprendre ses liaisons avec l'Europe centrale.

Miser sur les ressources humaines

La clé d'une prestation de services réussie est le personnel de l'entreprise. Chez TRW, une bonne gestion des ressources humaines passe par une implication et une participation de celui-ci aux choix stratégiques, par l'information et l'interpénétration dans tous les services. Les nouvelles technologies sont un outil privilégié de l'exécution du travail quotidien. L'obtention de la certification ISO 9001 en est une résultante.

L'avantage d'une PME comme TRW est sa réactivité et sa faculté d'adaptation. Elle est d'ailleurs depuis longtemps réceptive à toutes les expériences d'ouverture du marché ferroviaire car sa situation au cœur du Bénélux l'a habituée à vivre dans un monde en concurrence permanente.



L'ANNÉE 2001 EN BREF

DÉVELOPPEMENTS POLITIQUES

L'année 2001 fut une année riche en événements sur le plan de la politique européenne des transports, notamment dans le domaine ferroviaire: adoption du premier



paquet ferroviaire, proposition d'un nouveau programme Marco Polo pour délester la route, succédant à PACT (Pilot Actions for Combined Transport) et parution en septembre 2001 du

Livre Blanc de la Commission européenne sur la politique des transports à l'horizon 2010.

Développement de projets avec le soutien des instances européennes

Deux projets proposés par l'UIRR ont été sélectionnés en vue d'un co-financement européen dans le cadre du programme PACT: la deuxième phase du projet Norvège et une étude sur la réduction des émissions de CO₂ grâce au TC. Le Bureau de Liaison de l'UIRR à Bruxelles assure la gestion de ces projets.

Le projet PACT Norvège-Suède-Allemagne-Italie

L'objectif de ce projet est le développement des offres de transport entre la Norvège et le reste de l'Europe, en organisant la chaîne logistique pour les marchandises sous température dirigée (transport de poissons de Norvège et de produits chimiques). Outre le bureau de liaison de l'UIRR, **Kombiverkehr** et **Swe-Kombi**, trois ports de la Baltique participent comme partenaires au projet, ils effectuent un suivi actif du trafic.

Le projet PACT CO₂ - Les Etats signataires du protocole de Kyoto se sont engagés à réduire les émissions de gaz à effet



de serre (8% pour l'Union européenne) entre 2008 et 2012 par rapport aux niveaux de 1990. L'objectif du projet est de quantifier cette réduction par rapport au transport "tout route". Les différents partenaires qui y sont associés sont le Bureau de Liaison de l'UIRR, les sociétés d'études SGKV (D), Nestear (F) et la société de transport Lugmair Handels- und Transport GmbH (A).

CESAR ou les nouvelles technologies au service du TC

L'objectif ultime du projet CESAR (Co-operative European System for Advanced Information Redistribution) est la création d'une interface virtuelle commune entre les opérateurs UIRR et leurs clients. Après plusieurs années de recherche soutenue, les partenaires ont mis au point un outil de communication performant et fiable grâce auquel leurs clients peuvent réserver et suivre l'évolution de leurs envois en temps réel (www.cesar-online.com). Afin de rendre le produit "CESAR" encore plus attractif, ils proposeront deux fonctionnalités supplémentaires d'ici la fin 2002 au plus tard: la gestion des irrégularités en cas de retards et la mise en ligne des différents horaires des trains.

Divers

Le nouveau site de l'UIRR - Le nouveau site de l'UIRR (www.uirr.com) a été lancé au printemps 2002. Il constitue

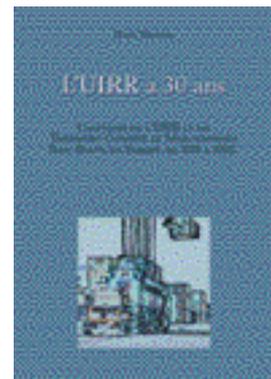


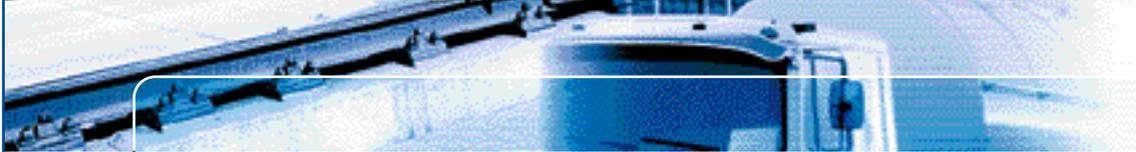
une source d'informations nettement plus importante qu'auparavant (rapports annuels, discours, prises de position, photos, statistiques, données techniques précises, projets,...), contribuant ainsi à

améliorer l'information des partenaires, du grand public et à rendre plus efficace la communication entre les opérateurs.

Le livre "L'UIRR a 30 ans"

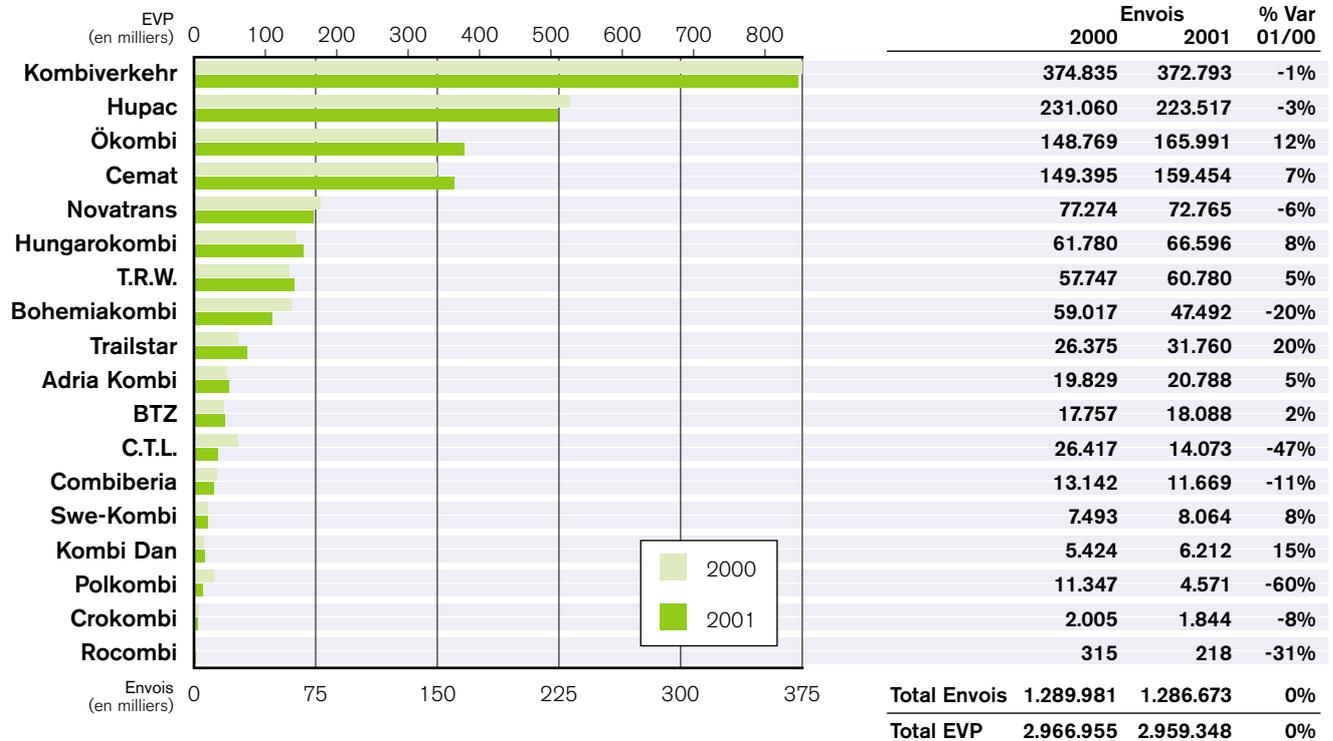
L'ouvrage publié en 2001 en français et en allemand a reçu un accueil très favorable auprès des professionnels du transport et de la presse spécialisée. Il retrace l'histoire du TC sur cette période et constitue une mine d'informations pour les experts ainsi que pour les novices curieux d'en savoir plus. Ce livre peut être commandé auprès des sociétés UIRR ou du Bureau de Liaison.





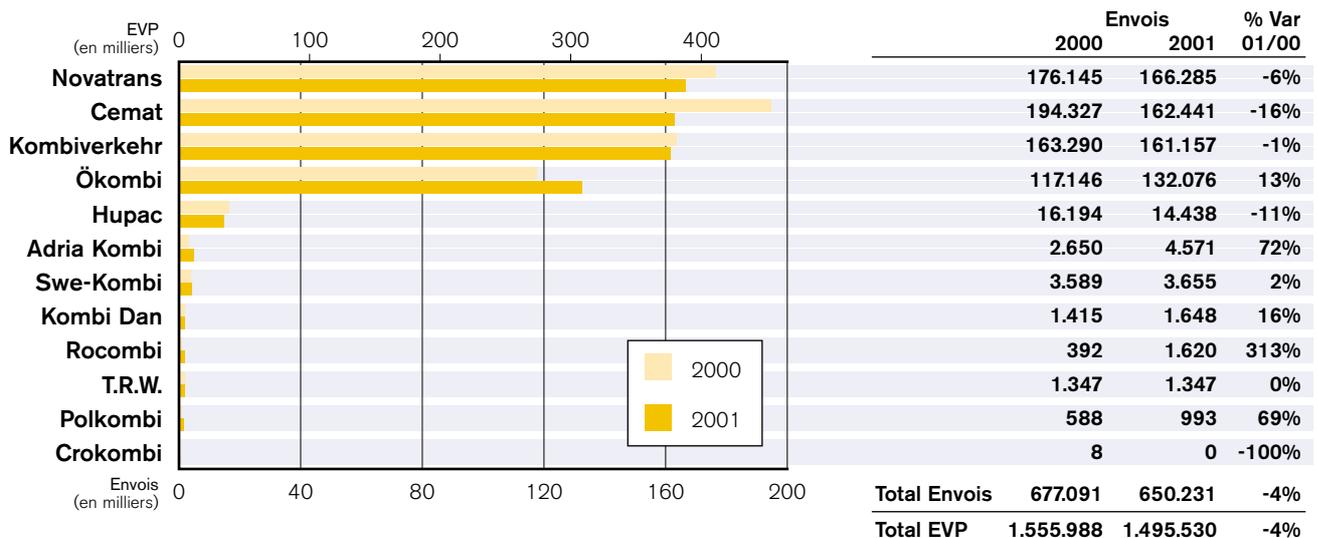
L'ANNÉE 2001 EN BREF - TENDANCES

TRAFIC INTERNATIONAL



Les sociétés UIRR ont pu maintenir leur trafic malgré le ralentissement économique. Ont également pesé fortement sur le résultat global, une grève SNCF et, depuis le début novembre, les perturbations/interruptions des services par le Tunnel suite aux tentatives d'immigration illégale vers l'Angleterre. Ainsi, CTL, le membre britannique de l'UIRR, a enregistré une baisse de 28% de son trafic avec l'Italie et de 63% avec la France. Quelques progressions intéressantes ont néanmoins pu être notées: 12% sur l'axe Autriche/Allemagne, 11% sur l'axe Autriche/Hongrie, 12% entre la Belgique et l'Italie et 24% entre l'Italie et les Pays-Bas. Quant aux Routes Roulantes, les relations Szeged-Wels et Ljubljana-Salzburg ont aussi réalisé de très bons résultats: 43% et 25% d'augmentation respectivement.

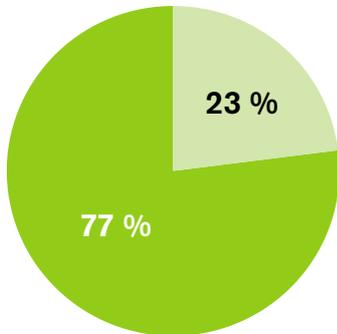
TRAFIC NATIONAL



Le nombre d'acheminements nationaux est en baisse de 4%. Deux pays ont dû faire face à des situations particulièrement difficiles: en Italie, l'entreprise ferroviaire nationale n'a pas été en mesure de répondre par la qualité requise au nouveau schéma de production basé exclusivement sur l'achat de trains complets, les très nombreux retards ayant amené un bon nombre de clients à retourner à la route; en France, pratiquement aucun train de TC n'a circulé pendant quatre semaines à cause de la grève de mars/avril, ce qui s'est traduit par une baisse de trafic de 6%. En revanche, en Autriche, le trafic tant accompagné que non accompagné a fortement augmenté, de 12% et 14% respectivement.

L'ANNÉE 2001 EN BREF - TENDANCES

BILAN DU TRAFIC TOTAL



■ National ■ International

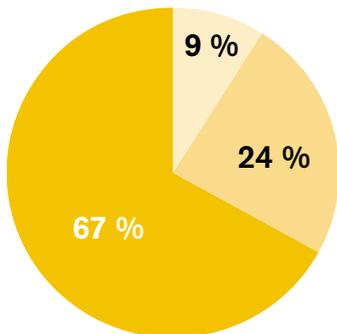
Trafic International (Int.) et National (Nat.) en Mio de TKM

Année	Int.	Nat.	Total
1992	13.206	7.043	20.248
1993	14.490	6.844	21.334
1994	17.077	7.606	24.682
1995	17.720	7.250	24.970
1996	19.584	7.583	27.167
1997	21.527	8.334	29.862
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

Les performances de trafic exprimées en tonnes-kilomètres, se sont développées de manière différente. En effet, l'international a connu une très légère augmentation de 1%. Trois relations se partagent 55% du volume total: Allemagne-Italie (30%), Belgique-Italie (13%) et Allemagne-Autriche (12%). Quant au trafic national, il a enregistré une baisse de 12%, soit une perte d'environ 1 milliard de tkm. Les augmentations importantes de l'Autriche (+8%) et de l'Allemagne (+9%) n'ont pas pu compenser les baisses relatives à la France (-8%) et surtout de l'Italie (-37%).

Les distances moyennes sont de l'ordre de 750 km en international et de 550 km en national. Le tonnage moyen d'une unité chargement se situe à 26 tonnes pour l'international et à 20 tonnes pour le national. Par jour ouvrable, les sociétés UIRR ont transféré sur le rail plus de 9.000 parcours routiers de longue distance, ce qui représente l'équivalent d'une file de plus de 150 km de poids-lourds.

TECHNIQUES



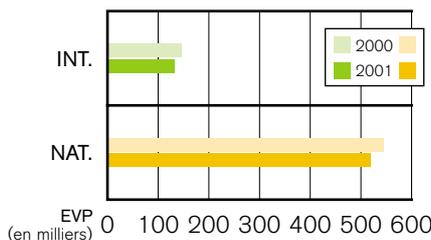
■ Semi-remorque
■ Route Roulante
■ Caisse

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

Année	Caisse	Semi-remorque	Route Roulante	Total
1992	835	229	225	1.289
1993	884	202	212	1.297
1994	1.057	220	253	1.529
1995	1.079	224	312	1.615
1996	1.161	207	344	1.711
1997	1.333	185	346	1.864
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

En TC non accompagné, la part des caisses mobiles et des conteneurs domine toujours avec 67% des envois effectués en 2001. Les clients du TC se tournent de plus en plus vers des caisses plus longues (conteneurs 40' et caisses mobiles de 13m). La part des semi-remorques a pu se maintenir grâce à une utilisation plus conséquente de cette technique sur l'axe Allemagne-Italie. Globalement, le TC accompagné est en légère progression. Le TC international par Route Roulante ne baisse que dans les chiffres présentés par l'UIRR: la relation Freiburg-Milano a été remplacée par une Route Roulante entre Freiburg-Novara, qui est gérée par une société non membre de l'UIRR, à savoir RAlpin. Cette relation passant par le Lötschberg présente un gabarit ferroviaire de 4m.

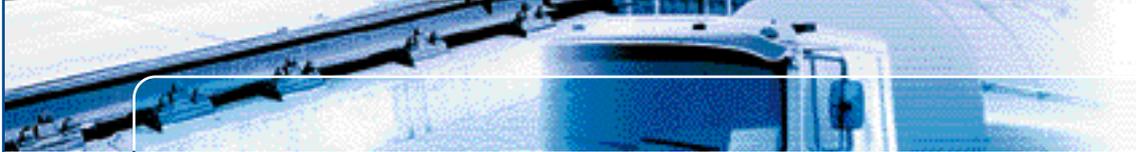
MEMBRES ASSOCIÉS



Trafic International (Int.) et National (Nat.) en EVP

Année	Int.	Nat.	Total
2000	146.584	543.914	690.498
2001	131.491	519.390	650.881
	-10%	-5%	-6%

Pour CNC, l'année 2001 s'est traduite par une stabilisation de son chiffre d'affaires qui cache cependant une évolution contrastée des deux secteurs d'activité de l'entreprise. L'activité maritime a accusé une croissance de près de 6% sur une année qui fut marquée par un premier semestre où les volumes remis ont été très soutenus et un second semestre où le ralentissement économique mondial a fait sentir tous ses effets. L'activité continentale a, en revanche, marqué le pas puisque son chiffre d'affaires a reculé de 5% sur l'exercice 2001. Les grèves SNCF du printemps, les désordres importants rencontrés à l'international, et en particulier sur la Grande-Bretagne, ont eu un impact négatif sur les volumes et, plus grave, ont entamé la confiance des clients.



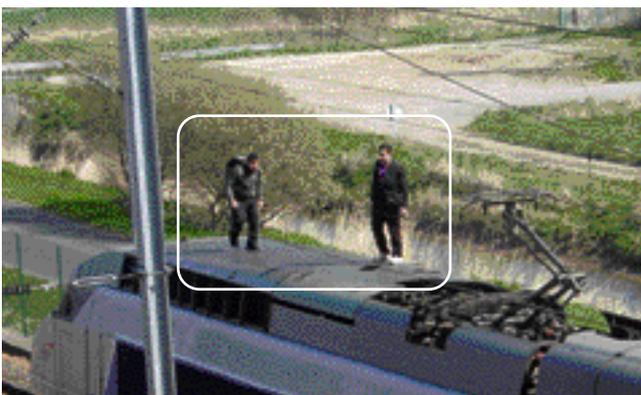
L'ANNÉE 2001 EN BREF

CAPACITÉ D'ADAPTATIONS

Une histoire de Tunnels

Tunnel du Gothard - Face à l'accident survenu dans le Tunnel routier du Gothard le 24 octobre 2001, la réponse des sociétés **Hupac Intermodal**, **SBB**, **RAIn** et **BLS** a été la mise en place immédiate d'une "task force" pour examiner les possibilités de garantir la continuité du trafic lourd sur l'axe Nord-Sud. Des capacités supplémentaires de transport ont ainsi été mises à disposition, notamment entre les terminaux au nord des Alpes et le canton du Tessin. **Ökombi**, **Kombiverkehr** et **Cemat** ont également adapté leur offre en fonction des événements.

Tunnel sous la Manche - Au cours des dernières années, la qualité des services ferroviaires via le Tunnel sous la Manche a été largement affectée par une série d'événements tragiques et plus récemment par l'assaut d'immi-



grants clandestins sur les trains de marchandises. Le manque de volonté des autorités françaises et britanniques pour trouver une solution durable à cette situation difficile est flagrant. Ces blocages demeurent inquiétants et l'on ne prévoit pas un éventuel retour à la normale avant le mois de juin 2002 malgré les travaux de sécurisation en cours - du reste largement insuffisants - au terminal de Fréthun-Calais. Ils mettent en danger chaque jour davantage la survie de plusieurs opérateurs de TC, dont la société **CTL** qui a déjà perdu plus de la moitié de son trafic. D'autres opérateurs comme **CNC** ont été affectés et accusent une perte de volumes importants sur la liaison transmanche.

Changements et repositionnement des sociétés

Hupac Intermodal et **Kombiverkehr** ont conclu un accord de coopération avec les entreprises norvégienne **Cargo Net AS** et suédoise **Rail Combi AB** pour développer le TC entre l'Europe du nord et le reste du continent. Afin de gagner en efficacité et de renforcer l'approche-clients, la commercialisation et la réservation des transports à par-

tir de la Scandinavie sera réalisée exclusivement par ces deux entreprises à compter du 1^{er} janvier 2002. La collaboration voit dans une première phase la mise en place de terminaux Gateway à Trelleborg et Malmö pour la Suède, Taulov pour le Danemark et Hambourg pour l'Allemagne. Dans un deuxième temps, les trois partenaires ont l'intention d'étendre leur coopération à l'Espagne, la France et l'Europe de l'est.



La stratégie de **BTZ**, seule société-membre de l'UIRR à effectuer exclusivement des transports bimodaux de fret, a été redéfinie. Le constructeur américain de semi-remorques **Wabash International**, détenteur jusqu'ici de la totalité des parts de **BTZ**, a vendu l'ensemble de ses actions à la société **Bimodal Verwaltungsgesellschaft (BVG)** et à la société **Brenner Schienentransport AG (STR)**. Les deux nouveaux actionnaires deviennent détenteurs de la licence **RoadRailer** pour l'Europe. Ils ont l'intention d'étendre sensiblement la palette des transports sur Cologne, Hambourg, Vérone et d'autres destinations, et de renforcer leur collaboration avec des sociétés de transport et de logistique.

DÉVELOPPEMENTS TECHNIQUES

Ouverture et extension de terminaux de TC

Le centre de TC rail-route de Mouguerre, "Bayonne Intermodal", a été ouvert en mai 2001; des relations natio-





L'ANNÉE 2001 EN BREF

nales françaises et internationales sont desservies, notamment plusieurs terminaux de Belgique et d'Allemagne (à destination de Cologne et Mannheim). La société chargée de l'exploitation du chantier associée à son capital **Novatrans, Kombiverkehr, Cemat, TRW** et **Combiberia**. Ce centre est équipé d'un matériel innovant et performant (quatre voies ferrées desservies par deux portiques sur pneus). Ces sociétés pourront ainsi répondre à la demande croissante des marchés du sud de la région Aquitaine et de la péninsule ibérique. Des extensions sont également prévues dans le cadre du développement attendu du TC, notamment vers l'Espagne. Le centre devrait permettre de contourner le problème du manque de capacités et d'investissements des chemins de fer à Irún et Hendaye.



L'ouverture du chantier de Lomme, situé près de Lille, fut également un événement marquant en 2001. Cette plate-forme est exploitée conjointement par **CNC** et **Novatrans** dans le cadre d'une société commune créée à cet effet. De nouveaux chantiers ont vu le jour en France à la fin de l'année 2001: Bordeaux Hourcade et Rennes.

Depuis des années, il manque un chantier de transbordement moderne dans la capitale hongroise. Le terminal actuel de Budapest Józsefváros a atteint ses capacités d'extension. Décision a été prise de créer un chantier de transbordement (BILK) avec un centre logistique aux abords de la ville. Un consortium international et la MÁV ont répondu favorablement à l'appel d'offre qui avait été émis.

Hungarokombi, Ökombi et **CNC** avaient montré leur intérêt, ainsi que des représentants des ports, des chemins de fer et d'autres investisseurs. Le gouvernement hongrois a cependant décidé fin 2001 de développer ce projet en collaboration avec des intérêts uniquement hongrois. Hungarokombi sera



largement associée à la mise en place du terminal; elle entend en faire la plaque tournante de ses transports.

Innovation en matière de wagons

Le nouveau wagon réalisé par **Cemat** est indiqué pour le



transport de caisses mobiles et des conteneurs et respecte les caractéristiques géométriques des wagons de type standard classés dans les fiches UIC. Il permet, grâce à son bogie Y25 de 22,5 tonnes maximum de charge par essieu et à son châssis plus léger, d'avoir une charge utile maximale de 72 tonnes sur des lignes de catégorie "D" (de 100km/h) et de 64 tonnes sur des lignes de catégorie "C" (de 120km/h).

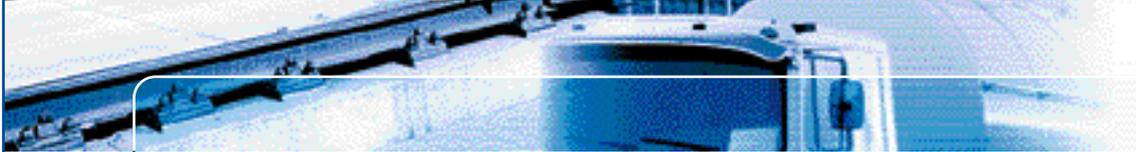
DES SERVICES INNOVANTS

Développements des réseaux de Gateway

En février 2001, **Cemat** a relié son système de Gateway à celui de **Kombiverkehr** à partir du terminal de Vérone Q.E. (destinations desservies Bari, Bologne Interporto, Brindisi, Catania, Gela, Marcianise et Palerme; en prévision une liaison avec Patras en Grèce). Le lien ainsi créé entre les réseaux allemand et italien de Gateway permet une meilleure gestion des capacités par le groupement des envois à partir des points nodaux; il concerne le trafic international de trains complets et de trains shuttle. Il s'agit du prolongement du projet PACT Euronet (phase 1) impliquant les deux opérateurs sur la création d'un système de gestion intégré des capacités des trains pour des services intermodaux Allemagne-Italie via l'Autriche.

Développements dans les pays nordiques

Le "Nordic Link" entre la Norvège, la Suède et le Danemark a poursuivi son développement en 2001. Les chemins de fer, ainsi que les armateurs notamment norvégiens tels que Kystlink utilisent ce corridor; c'est ainsi qu'une ligne de fret a été introduite entre Hirtshals (DK) et Brevik (N). Les opérateurs de TC, dont **Kombi Dan**, misent sur le développement de trains complets et attendent la mise en place d'un réseau de TC internordique ("le triangle nordique") afin de développer les transports de/vers l'Italie.



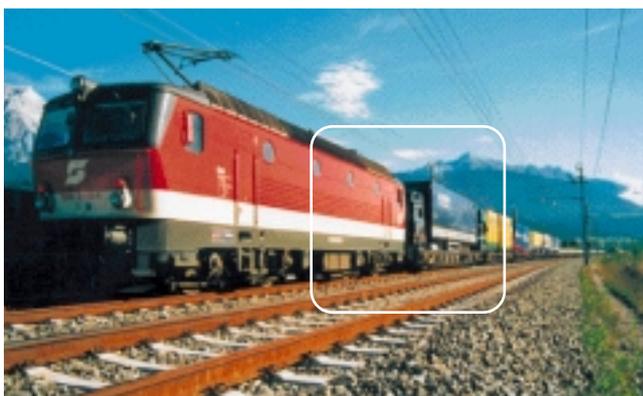
L'ANNÉE 2001 EN BREF



Par ailleurs, l'année 2001 a été favorable au développement des trains shuttle de la société néerlandaise **Trailstar**, en particulier Rotterdam-Italie; le trafic de wagons isolés Rotterdam-Autriche et Rotterdam-Danemark a connu une progression et devrait basculer vers le concept de train shuttle. Depuis octobre 2001, Trailstar propose quatre fois par semaine le shuttle Rotterdam Maasvlakte/Waalhaven-Duisbourg (DeCeTe), exploité par **Hupac Intermodal** avec APL.

Nouveaux développements de la Route Roulante

La Route Roulante a connu de nouveaux développements en 2001. Avec un an de retard, 200 wagons à plancher surbaissé dotés de standards techniques très innovants ont été livrés chez **Ökombi**, permettant la mise en service de deux nouvelles relations: Wörgl-Vérone (**Ökombi** et **Cemat**) et Wels-Maribor (**Ökombi** et **Adria Kombi**). La livraison de ces wagons à dix essieux constitue les fondements d'un nouveau concept de développement ambitieux qui devrait permettre un doublement des capacités au cours des prochaines années et répondre ainsi aux priorités de la politique autrichienne des transports. La relation Wels-Maribor, qui offre à présent deux trajets par jour dans les deux sens, devrait conduire à une hausse importante du fret



ferroviaire sur le corridor transeuropéen X. Une troisième paire de trains est à l'étude.

En 2001, la Route Roulante Lovosice-Dresde, qui associe **Bohemiakombi** et **Kombiverkehr**, a accusé une baisse du taux d'utilisation par rapport à l'année 2000. Cependant, depuis la mise en service de cette Route Roulante en 1994 et jusqu'à la fin de 2001, 40.958 trains complets ont acheminé 641.170 poids-lourds, ce qui constitue un succès. Cette Route Roulante bénéficie du reste d'un soutien politique appréciable.

Polkombi a poursuivi ses efforts en vue de la mise en service de la navette pour l'acheminement de poids-lourds en transit à travers la Pologne sur la relation Brest/frontière biélorusso-polonaise et Francfort/Oder, avec le soutien du Ministère des Transports polonais. D'autres projets sont en cours d'élaboration, en particulier sur l'axe bilatéral Pologne-Allemagne.

Développements avec les ports maritimes des Balkans

La société **Rocombi** a renforcé sa collaboration avec le port de Constanta sur la mer Noire, en introduisant en octobre 2001 des expéditions de conteneurs en trafic national. En régime international la demande est également présente, les clients de la société roumaine souhaitent en effet organiser des transports entre ce port et la Hongrie, la Yougoslavie, l'Ukraine et la République tchèque.



Par ailleurs, **Crokombi** se satisfait de l'introduction en octobre 2001 du nouveau service feeder entre Damiette (Egypte) - Pirée (Grèce) - Ploce et Rijeka (Croatie) - Venise (Italie), ce qui pourrait créer de nouvelles opportunités pour le trafic ferroviaire de fret en Croatie. Il existe des possibilités de développement du trafic du port de Rijeka en direction des pays d'Europe centrale et orientale; l'intérêt est présent en particulier pour l'Allemagne, la République tchèque, la Slovaquie et surtout la Hongrie.

MEMBRES DE L'UIRR AU 1^{ER} JANVIER 2002

ALLEMAGNE	BTZ Poccistraße 7 D - 80336 München	Tel: (+ 49) 89 / 74.71.48.0 Fax: (+ 49) 89 / 74.71.48.22 E-Mail: info@btz-bimodal.de
	KOMBIVERKEHR Postfach 94 01 53 D - 60459 Frankfurt/Main	Tel: (+ 49) 69 / 79.50.50 Fax: (+ 49) 69 / 79.50.51.19 E-Mail: info@kombiverkehr.de
AUTRICHE	ÖKOMBI Taborstraße 95 A - 1200 Wien	Tel: (+ 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	Tel: (+ 32) 2 / 421.12.11 Fax: (+ 32) 2 / 425.59.59 E-Mail: trw@trw.be
CROATIE	CROKOMBI Vodovodna 20a HR - 10000 Zagreb	Tel: (+ 385) 1 / 364.37.37 Fax: (+ 385) 1 / 364.37.35 E-Mail: crokombi@zg.tel.hr
DANEMARK	KOMBI DAN Thorsvej 8 DK - 6330 Padborg	Tel: (+ 45) 74.67.41.81 Fax: (+ 45) 74.67.07.03 E-Mail: kombidan@kombidan.dk
ESPAGNE	COMBIBERIA c/Rafael Herrera,11;2°,Pta 203 E - 28036 Madrid	Tel: (+34) 91 / 314.98.99 Fax: (+34) 91 / 314.93.47 E-Mail: combiberia@infonegocio.com
FRANCE	NOVATRANS 21, Rue du Rocher F - 75008 Paris	Tel: (+ 33) 1 / 53.42.54.54 Fax: (+ 33) 1 / 43.87.24.98 E-Mail: info@novatrans.fr
GRANDE-BRETAGNE	C.T.L. Southwark Street 61 4th Floor UK - London SE1 OHL	Tel: (+ 44) 20 / 7960.0100 Fax: (+ 44) 20 / 7928.7737 E-Mail: info@ctctl.com
HONGRIE	HUNGAROKOMBI Szilagyí Dezso tér 1 H - 1011 Budapest	Tel: (+36) 1 / 224.05.50 Fax: (+36) 1 / 224.05.55 E-Mail: info@hungarokombi.hu
ITALIE	CEMAT Via Valtellina 5-7 I - 20159 Milano	Tel: (+ 39) 02 / 66.89.51 Fax: (+ 39) 02 / 668.00.755 E-Mail: info@cemat.it
PAYS-BAS	TRAILSTAR Albert Plesmanweg, 151 NL - 3088 GC Rotterdam	Tel: (+ 31) 10 / 495.25.22 Fax: (+ 31) 10 / 428.05.98 E-Mail: info@trailstar.nl
POLOGNE	TTK POLKOMBI ul. Lucka 11 PL - 03-842 Warszawa	Tel: (+ 48) 22 / 656.30.51 Fax: (+ 48) 22 / 656.26.41 E-Mail: info@polkombi.com.pl
PORTUGAL	PORTIF Avenida Sidonio Pais, 4-4° - P.3 P - 1000 Lisboa	Tel: (+ 351) 1 / 52.35.77 Fax: (+ 351) 1 / 315.36.13
REPUBLIQUE TCHEQUE	BOHEMIAKOMBI Opletalova 6 CZ - 113 76 Praha 1	Tel: (+ 420) 2 / 24.24.15.79 Fax: (+ 420) 2 / 24.24.15.80 E-Mail: bohemiakombi@bohemiakombi.cz
ROUMANIE	ROCOMBI B-dul.Dinicu Golescu 38 RO - 78123 Bukarest	Tel: (+ 40) 1 / 312.23.14 Fax: (+ 40) 1 / 312.17.74 E-Mail: rocombi@incertrans.ro
SLOVENIE	ADRIA KOMBI Tivolska 50 SLO - 1000 Ljubljana	Tel: (+ 386) 1 / 23.45.280 Fax: (+ 386) 1 / 23.45.290 E-Mail: infor@adriakombi.si
SUEDE	SWE-KOMBI Hamngatan 9 S - 231 22 Trelleborg	Tel: (+ 46) 410 / 36.39.00 Fax: (+ 46) 410 / 36.39.29 E-Mail: mail@swe-kombi.se
SUISSE	HUPAC INTERMODAL Viale R. Manzoni 6 CH - 6830 Chiasso	Tel: (+ 41) 91 / 695.29.00 Fax: (+ 41) 91 / 695.28.01 E-Mail: info@hupac.ch
MEMBRE ASSOCIÉ:		
FRANCE	CNC 8, Avenue des Minimes F - 94300 Vincennes	Tel: (+ 33) 1 / 43.98.40.00 Fax: (+ 33) 1 / 43.74.18.40 E-Mail: continental@cnc-transports.com



Your Partners
in Combined Transport



UIRR
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
E-mail: headoffice.brussels@uirr.com
Web: <http://www.uirr.com>