

UNION INTERNATIONALE DES SOCIÉTÉS
DE TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE



Rapport UIRR

2000



IMPRESSUM

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

Photos: UIRR s.c., Cemat, Hungarokombi, Hupac,
Kombiverkehr, Novatrans, Ökombi, Polkombi

Création Graphique: Tostaky s.a., Bruxelles

Imprimé en Belgique sur papier blanchi sans chlore.

PRÉFACE



L'Assemblée d'automne 2000 qui s'est tenue à Bruxelles a été l'occasion de célébrer les 30 ans de l'UIRR, non sans problèmes logistiques. En effet, le centre de la ville, ainsi que plusieurs autoroutes, étaient paralysés par des chauffeurs routiers manifestant contre la hausse du prix du carburant. Cette situation a montré, une fois de plus, que le secteur du transport est confronté à de graves problèmes. La crise pétrolière des années 70 nous a enseigné que le pétrole est une source d'énergie appelée à se raréfier, et que le recours à des énergies et des modes de transport alternatifs doit être encouragé. Si tel n'est pas le cas, des situations de crise nous forceront un jour à l'action.

Dans le rapport UIRR 1999, j'avais déjà relevé que la qualité de service ferroviaire avait atteint un niveau exceptionnellement bas. L'année 2000 nous a appris qu'il y a pire. Sur les 20.000 trains complets internationaux de TC observés par l'UIRR, seule la moitié d'entre eux ont été ponctuels. Comme par le passé, les principales raisons en ont été le manque de locomotives et de conducteurs de trains. La situation s'est aggravée en dépit des promesses faites par les entreprises ferroviaires de mettre des ressources supplémentaires à disposition. Nous ne pouvons que déplorer qu'elles ne soient pas prêtes ou pas en mesure d'effectuer les investissements indispensables. Les responsables politiques, ainsi que les dirigeants des entreprises ferroviaires qui se succèdent

WERNER KÜLPER

Président de l'UIRR

rapidement, se voient de plus en plus souvent dans l'obligation de présenter rapidement des résultats, surtout dans le domaine du transport de passagers. Malheureusement, ceci se fait trop souvent aux dépens d'investissements à long terme, en particulier dans le transport de marchandises.

La concurrence sur le rail doit rapidement devenir une réalité, mais celle-ci ne sera effective que lorsque les investisseurs privés auront la garantie d'un accès non discriminatoire au réseau, ainsi que de prix d'utilisation de l'infrastructure compétitifs avec la route. Lorsque les clients auront le choix, les entreprises ferroviaires ne pourront plus abuser de leur position de monopole en demandant aux opérateurs le paiement de prix identiques pour des trains à l'heure et d'autres arrivant avec 24 h de retard. Leur responsabilité n'est toujours pas engagée lorsque des dommages financiers sont occasionnés aux opérateurs et aux entreprises logistiques à la suite de ces retards.

La qualité des trains complets nationaux souvent supérieure nous redonne confiance. Elle démontre que la situation est meilleure lorsqu'une entreprise ferroviaire assure seule

la production de bout en bout. Il est grand temps qu'il en soit de même au niveau international.

Les décisions prises par le Conseil des Ministres de l'UE dans le cadre du Paquet ferroviaire signifient malheureusement qu'un Marché intérieur européen du rail assorti du cabotage libre aura un retard de 10 ans par rapport à la route. Or, chaque écart dans le processus de libéralisation entre les divers modes de transport représente un frein au développement du TC.

Les Etats européens doivent non seulement agir plus rapidement au niveau politique, mais également investir davantage. De plus en plus de chantiers de construction, nés d'investissements trop faibles réalisés sur l'ensemble du réseau ferroviaire pendant de nombreuses années, sont une entrave au trafic.

Par voie de propositions concrètes, l'UIRR continuera à inciter la politique des transports à agir. Parallèlement, ses sociétés-membres ne manqueront pas d'exploiter toute possibilité de réaliser ce qui constitue leur seule raison d'être : le transfert de trafic de la route au rail. Elles y sont parvenues en 2000 par une série d'innovations.

Werner Külper

Pour l'UIRR, l'événement phare de l'année 2000 a été la célébration de son 30ème anniversaire le 13 septembre à Bruxelles. A cette occasion, de nombreux invités de marque avaient été conviés à une séance académique suivie d'un dîner dans le cadre prestigieux des Musées Royaux des Beaux-Arts.

Certaines considérations émises alors par de hauts représentants de la politique des Transports et des responsables ferroviaires et routiers méritent d'être rappelées ici. Elles soulignent en effet les fondements de l'action trentenaire de l'UIRR.

M. Colla, Chef de Cabinet de Mme Durant, Ministre de la Mobilité et des Transports, empêchée en raison d'une grève des routiers belges, a estimé qu'une politique favorable à la mobilité s'articule autour de trois axes : "prévoir", "améliorer" et "sécuriser". Sur divers plans, parmi lesquels l'environnement, l'efficacité économique ou la sécurité, la situation actuelle du transport n'est pas viable à long terme. Or, le transport combiné constitue l'une des solutions d'un développement durable. Il faut donc lui donner les moyens de s'affirmer davantage, ce qui implique des investissements dans l'infrastructure ferroviaire et une répartition plus juste des coûts externes.

Mme de Palacio, Commissaire européen aux Transports et à l'Energie, a considéré que pour les sociétés UIRR le défi n°1 consiste à maintenir une qualité en TC au moins équivalente à celle du transport routier, malgré les difficultés du secteur ferroviaire. Une réorientation judicieuse de leurs stratégies devrait leur permettre de s'adapter aux changements en cours dans ce secteur. Le rééquilibrage voulu de la répartition modale, c.-à-d. une meilleure utilisation



RUDY COLLE

Directeur Général de l'UIRR, Bruxelles

de l'ensemble des ressources de transport - thème central de la politique commune des transports - devrait les y aider. Une interopérabilité et une sécurité accrues des réseaux, alliées à une réglementation sociale, environnementale et fiscale mieux adaptée aux exigences du Marché unique, sont autant de prérequis à la réalisation de l'objectif final : la mise en place d'un système de transport plus économique et plus écologique.

M. Aurbach, Secrétaire Général de la CEMT, ainsi que M. Capel Ferrer, Directeur Transports de l'ONU/CEE, ont évalué l'avenir du TC à l'aune du cadre géographique plus vaste de leur organisation respective. Cet instrument est à privilégier pour une politique pan-européenne des Transports cohérente et efficace. Dans la mesure où il complète intelligemment le

transport uniquement routier, il se révélera naturellement compétitif dès lors que la libéralisation ferroviaire et une compétitivité équitable entre tous les modes seront une réalité, et que la qualité de la prestation de tous les acteurs de la chaîne de TC sera rétablie.

M. Hangartner, PDG de l'importante société logistique éponyme et l'un des plus fervents clients du TC, a souligné les difficultés du système, d'origine essentiellement ferroviaire, en particulier l'incertitude au plan tarifaire, les dysfonctionnements d'horaires et le gaspillage intervenant dans divers projets. Il a toutefois reconnu que ces faiblesses, les eut-il connues à l'avance, n'auraient rien changé à sa stratégie d'entreprise participant à un système de transport plus soutenable.

M. Hassenkam, intervenant comme Vice-Président de la CCFE, a reconnu le caractère impératif d'une adaptation des entreprises ferroviaires au plan organisationnel pour répondre efficacement à l'augmentation du transport de marchandises attendue d'ici 2010. Le TC, qui est un axe majeur de leur stratégie, ne se développera qu'avec leurs clients.

Enfin, M. Külper, Président de l'UIRR, a mis en exergue les valeurs qui ont jalonné le développement de l'Association : la coopération avec les clients et entre les sociétés-membres, le partenariat avec les entreprises ferroviaires et le parrainage par la politique des Transports. Il a aussi assuré l'auditoire de la poursuite du cap amorcé par l'UIRR il y a 30 ans, celui d'une offre de TC constamment améliorée et élargie au bénéfice d'un système de transport plus efficace. C'est à ce remarquable plan d'action que le Bureau UIRR consacre également toute son énergie.



LES 7 DÉFIS SELON NOVATRANS

Ecrire sur les défis du Transport Combiné (TC) est un défi en soi. Je le relèverai en livrant quelques considérations inspirées par une pratique déjà ancienne du sujet. Mais plutôt qu'un exposé construit, je livrerai quelques réflexions sur les problèmes que cette technique de transport de marchandises doit affronter pour assurer son développement au XXIème siècle.

Premier ... et deuxième défis

Une première vérité à laquelle il n'est pas possible d'échapper puisque chacun l'énonce, c'est que le TC associe les qualités de la route (souplesse) et du fer (massification). Un humoriste français, Pierre Dac, énonçait un jour cet aphorisme : "tout est dans tout, et réciproquement". Donc, le TC associe les défauts de la route et du rail. C'est un premier défi qu'il faut relever pour développer cette technique; ce n'est pas toujours facile au quotidien. Le second défi est un corollaire du premier : les opérateurs de TC ne doivent pas y ajouter leurs propres faiblesses.

Troisième défi

Le TC est politiquement correct. Je n'ai pas lu ou entendu qu'un parti politique de l'un des Etats-membres y soit défavorable. Il est donc impérieux d'effectuer les investissements nécessaires en infrastructures (lignes ferroviaires et chantiers de transbordement). L'équilibre actuel des compétitivités respectives de la route et du rail rend nécessaires des crédits publics. Mais quels partis sont favorables à des impôts supplémentaires ? Ceci explique vraisemblablement que l'on parle de ces investissements plus souvent qu'on ne les réalise.

Quatrième défi

La politique moderne repose, à la fois en termes de financement et de décision, sur une pratique concertée des différents niveaux d'autorités publiques : locales, nationales, européennes. *Il est délicat, voire extrêmement difficile, d'effectuer du transport*



JACQUES DUMERC

Directeur Général de Novatrans, Paris

combiné sans chantiers de transbordement. D'ailleurs, cette technique permet de désengorger les infrastructures routières et de préserver l'environnement, sauf à l'endroit où ce chantier doit être implanté. A cet égard, le consensus est souvent plus délicat à obtenir; comme l'exprimait un jour un Ministre des Transports : "chacun veut sa gare dans sa commune, mais la ligne dans la commune voisine".

Cinquième défi

Ce processus de co-décision et de co-financement influence obligatoirement le calendrier d'avancement du projet, d'autant plus qu'il s'agit d'équipements considérés comme structurels. L'évolution du transport est éminemment conjoncturelle, puisque liée à l'activité des entreprises et des ménages. N'est-ce pas un défi pour le TC



que de nécessiter un rythme de décisions publiques compatible avec les fluctuations rapides des volumes de transport ?

Sixième défi

Un problème de compatibilité des cycles économiques touche également chacun des acteurs du combiné, transporteurs routiers, opérateurs et entreprises ferroviaires, qui sont du reste tenus d'atteindre l'équilibre financier chaque année. En effet, leurs investissements matériels et immatériels ont un cycle de production et d'amortissement long tandis que leur activité est liée à la conjoncture.

Septième défi

Les acteurs du combiné ont parmi leurs objectifs communs celui d'obtenir une prestation ferroviaire dont la qualité approche celle du transport routier. Mais comment développer le fret ferroviaire alors que la priorité sur des réseaux encombrés revient systématiquement aux trains de voyageurs et que les interruptions de trafic surviennent périodiquement ?

Cette liste n'est nullement exhaustive et d'autres défis pourraient être énoncés, et notamment qu'en dépit de cela, l'UIRR existe depuis 30 ans. A l'origine, ses cinq membres fondateurs réalisaient 17.100 envois par an en trafic international et 232.700 envois en trafic national. En 2000, ses 21 membres ont totalisé 2.962.220 envois en international et 1.555.988 envois en national. L'ensemble des acteurs du Transport Combiné - pouvoirs publics, entreprises ferroviaires, opérateurs, et surtout clients - ont su, par leurs bonnes volontés conjuguées, développer cette technique de transport et sont confiants dans son avenir.

Le grand défi, c'est d'en faire la technique privilégiée du transport de marchandises au XXIème siècle.

LES DÉFIS DE LA LIBÉRALISATION EN EUROPE

L'évolution - ou mieux encore la révolution - de l'univers des chemins de fer a en théorie démarré en 1991 avec la directive communautaire 91/440. Néanmoins, sur le plan législatif et dans la pratique, un progrès n'est visible que depuis ces dernières années, grâce au lancement de nouvelles initiatives. Dix ans représentent une longue période si l'on parle en termes d'innovation et de globalisation, mais il s'agit d'une période de mutation normale lorsque l'on parle de chemins de fer.

En l'occurrence, cette lenteur dérive d'un ensemble de motifs, parmi lesquels :

- la résistance des sociétés ferroviaires institutionnelles jalouses de la perte de leur monopole;
- les difficultés d'appréhension par les nouvelles entreprises propriétaires de l'infrastructure de ce nouveau marché où les sillons doivent être vendus;
- la lenteur de démarrage des nouvelles entreprises ferroviaires face à des problèmes opérationnels et des coûts nouveaux et vastes (les coûts de certains facteurs de production variant d'un pays à l'autre);
- la diversité des tonnes brutes remorquées selon les pays.

Aussi est-il légitime de s'interroger sur le caractère utopique ou non d'une apparition, d'ici quelques années, d'un véritable marché de traction avec une palette d'offres diversifiées.

Les clients actuels des entreprises ferroviaires institutionnelles n'attendent pas des



EUGENIO MUZIO

Directeur Général de Cemat, Milan

offres de service de nouvelles sociétés ferroviaires uniquement pour le plaisir de changer. Si les entreprises ferroviaires qui leur fournissent la traction sur rail avaient adapté leur offre à la demande aussi bien en termes de flexibilité que de qualité du service et du prix, ils n'auraient très probablement eu que peu de raisons de changer. Or, dans la pratique, les entreprises de transport de marchandises issues des anciennes sociétés de chemin de fer publiques ont conservé des dimensions, une complexité d'organisation et un niveau de coûts fixes conduisant à une absence de flexibilité, une qualité déplorable de leurs services et des prix toujours plus élevés.

L'ouverture du marché devrait permettre au système ferroviaire européen - du moins dans le secteur cargo, le plus rentable pour les chemins de fer - d'innover radicalement et de proposer des solutions technologiques et opérationnelles nouvelles adaptées aux

attentes du client, et non pas élaborées uniquement en vue de l'optimisation des ressources ferroviaires disponibles.

Il est donc facile d'imaginer que les sociétés ferroviaires institutionnelles qui auront initialement conservé leur position de "leader", seront confrontées à de nouvelles sociétés sur un marché de plus en plus concurrentiel. Les sociétés ferroviaires qui remporteront ce défi seront celles qui auront la capacité d'optimiser l'utilisation des ressources en réduisant les coûts par unité de production et en offrant des prestations d'un niveau semblable à celui du transport routier.

Enfin, un marché où les sillons ne pourraient être vendus qu'à des sociétés nationales ayant seules la licence d'entreprises ferroviaires pose problème. Elles deviennent alors détentrices de sillons ferroviaires même lorsque le marché en question appartient à un tiers opérateur, client de la société ferroviaire. Or en achetant le train, l'opérateur est le seul à supporter le risque d'entreprise. Dans un marché vraiment libre, le détenteur du trafic qui achète les trains programmés pour une période pré-établie devrait également pouvoir acheter le sillon. La directive communautaire 95/19 récemment modifiée et adoptée ouvre la possibilité d'achat de sillons à des acteurs qui ne seraient pas une société ferroviaire si les différents Etats-membres en ont convenu ainsi. Il est souhaitable que cette reconnaissance ait lieu au plus tôt dans tous les pays de l'UE en vue d'une harmonisation normative du trafic international.

Les sociétés-membres de l'UIRR regardent avec un vif intérêt la libéralisation et la privatisation de la traction ferroviaire. Dans cette perspective, Kombiverkehr GmbH & Co KG et la filiale allemande de Hupac SA ont déjà obtenu la licence d'entreprises ferroviaires; pour sa part, Cemat a déposé sa demande auprès du Ministère italien des Transports.



LE DÉFI : LA COOPÉRATION ET INTERNET

Le développement de l'informatique et des télécommunications a modifié les conditions-cadre de toutes les entreprises. Chaque poste dispose de son ordinateur. Internet est vite devenu un moyen de communication universel de premier choix. La libéralisation du marché des télécommunications a fait exploser la vitesse de transmission et conduit à une réduction drastique des coûts.

A l'inverse des entreprises ferroviaires qui proposent au chargeur, en concurrence avec les transporteurs routiers, la chaîne de transport de bout en bout en transport de conteneurs, la plupart des sociétés UIRR ont misé sur la coopération entre les entreprises logistiques, les opérateurs de TC et les entreprises ferroviaires; ainsi, elles ont souvent pu enregistrer des taux de croissance élevés en transport international. Au cours des dernières années, les exigences de l'industrie pour des services logistiques ont augmenté. Sur certains segments du marché, elles ont stimulé l'essor des intégrateurs qui, en offrant toute la chaîne de transport, ont pu établir de nouveaux critères de rapidité et de fiabilité.

Si la fin de la coopération n'est pas encore annoncée, elle doit faire face à de nouvelles exigences. L'avantage de la spécialisation et de la proximité au marché des sociétés UIRR ne pourra être visible que si :

- elles agissent auprès des transporteurs et des entreprises logistiques comme une entreprise virtuellement intégrée
- elles garantissent la même qualité du transport et le même flux d'informations que le transport routier.

Une responsabilité établie par contrat jusque dans les moindres détails ainsi qu'un contrôle stricte de la qualité sont la clé de la réussite des modèles de coopération sur le marché. La plupart des sociétés UIRR ont relevé ce défi via Internet pour communiquer ensemble et avec leurs clients, en donnant d'abord des informations sur l'offre de TC, étape qui fut suivie de la réservation et de l'information sur la situation du train. Même si dans certains cas un client était déjà connecté au système de l'opérateur, tous les clients peuvent désormais être



MARTIN BURKHARDT

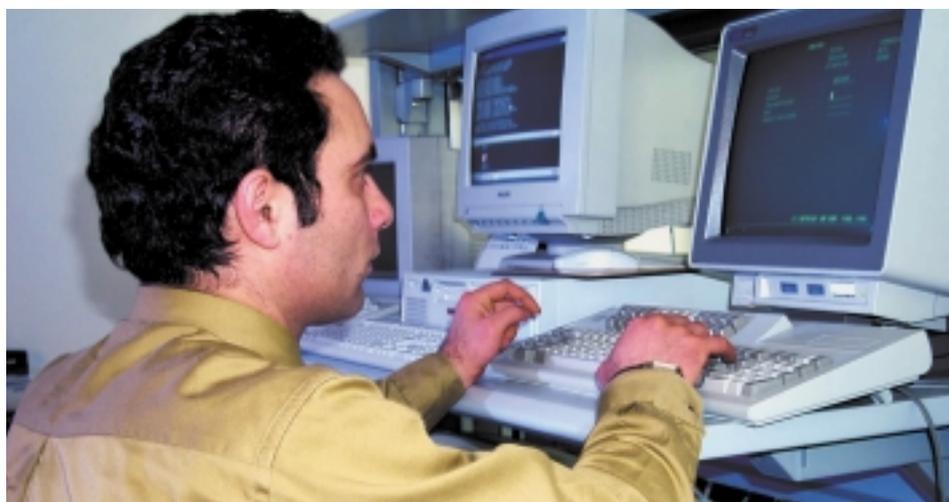
Directeur Général Adjoint de l'UIRR, Bruxelles

jointes sans disposer de conditions particulières de système informatique ou de logiciel. Aussi les grandes actions de mise à jour des logiciels installés auprès de la clientèle deviennent-elles inutiles.

Le système CESAR - opérationnel depuis novembre 2000 et intéressant pour tous les clients de Cemate, Hupac et Kombiverkehr dès l'été 2001, quand presque tous les terminaux d'Italie, de Suisse et d'Allemagne seront reliés en ligne - offre une plate-forme unique pour le TC : www.cesar-online.com. Les opérateurs disposent ainsi d'un instrument de coopération les assimilant à une entreprise virtuelle. Le développement de nouvelles fonctionnalités, l'élargissement des messages et les préparations visant la connexion d'autres opérateurs sont effectués dans le cadre du programme de recherche CESAR II, sous la direction du Bureau UIRR à Bruxelles.

La partie opérationnelle du TC n'est pas seule à bénéficier des perspectives résultant des nouvelles conditions-cadre. Le Bureau de Liaison a rapidement pris conscience des opportunités offertes par Internet. Il l'utilise déjà depuis 1996 pour ses travaux de relations publiques. En tant qu'Association, l'UIRR mène une stratégie ouverte d'informations; les documents les plus importants sont accessibles à tous sur Internet. Les 1000 questions mensuelles confirment le plébiscite pour ce nouveau média. Au printemps 2001, le serveur Internet www.uirr.com a été entièrement remanié. Grâce à sa nouvelle structure, l'utilisateur peut naviguer plus facilement et trouver rapidement les renseignements qu'il recherche; l'intégration du réseau et du serveur permet l'obtention d'informations plus exhaustives. Il existe désormais une section protégée par un mot de passe pour l'échange des documents internes, des procès-verbaux de réunions et d'autres informations entre les collaborateurs des sociétés-membres. Les techniques de communication actuelles permettent d'atteindre, grâce à une structure décentralisée, un degré de collaboration qui ne pouvait être obtenu auparavant qu'au sein d'une même société.

Pour toutes les sociétés UIRR, le défi consiste à saisir ces nouvelles chances de conquérir d'autres marchés, de proposer des services d'une qualité supérieure et de parvenir à une croissance plus importante du TC.



LES DÉFIS ET LES CHANCES POUR POLKOMBI - CAP SUR L'EST

La société Polkombi est active sur le marché polonais depuis 1993. Elle a contribué d'une façon déterminante à la prise de conscience par les acteurs économiques et politiques de la nécessité du TC. Elle accueille favorablement les efforts consentis par la Pologne en vue de l'adhésion à l'Union européenne. Celle-ci est toutefois conditionnée par l'adaptation du système de transit polonais aux systèmes de transport en vigueur dans les pays déjà membres, et à l'acquis communautaire. Ainsi, le réseau routier de la Pologne doit être adapté à la charge axiale requise de 115 kN. A cet égard, le pays a demandé une période de transition.

Le nombre trop important de transports de transit a des conséquences négatives, e.a. une détérioration croissante des routes, un nombre élevé d'accidents et une nuisance sonore en hausse. Jusqu'à ce jour, les coûts externes sont pris en compte d'une façon insuffisante, ce qui conduit à des distorsions de concurrence ainsi qu'à un décalage entre les prix du transport combiné et ceux de la route. En Pologne également, le TC est perçu comme respectueux de l'environnement. Etant donné qu'en TC la partie principale de l'acheminement des marchandises s'effectue par rail, les émissions de gaz d'échappement et de substances toxiques sont limitées. A l'avenir, ces avantages devront être pris encore plus en considération.

La situation géographique de la Pologne, à la croisée des routes de transit Est-Ouest et



GRZEGORZ KACZANOWSKI

Directeur Général de Polkombi, Varsovie

Nord-Sud, offre un potentiel important de possibilités inexploitées jusqu'à ce jour. Dans ce nouveau millénaire, Polkombi mise sur des activités et des stratégies visant à renforcer la collaboration entre les pays d'Europe de l'Ouest et de l'Est, ainsi qu'avec les pays d'Extrême-Orient. Dans cette perspective, la société a entrepris des démarches pour devenir membre du "Conseil International de Coordination pour les Transports Transsibériens". Ses efforts ont porté leurs fruits; en octobre 1999 elle a été admise.

Ce Conseil de Coordination, créé le 23 novembre 1993 et siégeant à Moscou, compte actuellement 63 membres; il s'agit de gestionnaires ferroviaires des pays d'Europe de l'Est et d'extrême Est de l'Europe, d'armateurs et de sociétés de transport individuelles. Les objectifs

principaux de ce Conseil de Coordination consistent à coordonner les activités des transporteurs, des opérateurs et des commissionnaires de transport, en tenant compte aussi bien du transit, de l'importation et de l'exportation de marchandises sur l'axe transsibérien que des travaux d'amélioration de la qualité des transports et des échanges bilatéraux effectués sur la principale ligne transsibérienne; la coordination des propositions en vue de la fixation des priorités pour le développement du transport et de l'infrastructure lors de l'expansion de ce sillon transsibérien; la participation du Conseil aux actions menées par d'autres organisations de transport. Cette ligne ferroviaire constitue la principale connexion entre les systèmes de transport européens et asiatiques.

L'appartenance à ce Conseil permet tant à Polkombi qu'aux autres sociétés UIRR de développer et de promouvoir des services de TC vers l'Europe de l'Est et vers l'Asie. En 2000, les effets bénéfiques de cette affiliation et des prises de contacts avec des partenaires orientaux se sont déjà fait ressentir par l'envoi de conteneurs vers le Kazakhstan et la Mongolie. En outre, Polkombi a fait un pas vers l'Est et vers l'Ouest en participant à un projet de mise en service d'un train complet devant acheminer des poids lourds entre la ville biélorusse de Brest et Rzepin en Pologne. Cette relation est gérée conjointement par l'entreprise ferroviaire PKP et TTK Polkombi SA, ainsi que par l'entreprise ferroviaire de Biélorussie.

Le développement de la collaboration avec l'Europe de l'Est constitue le véritable défi de Polkombi pour 2001. Ceci requiert un engagement et un travail considérables pour reconnaître les spécificités des pays d'Extrême-Orient et s'y adapter. Il s'agit en même temps d'une chance exceptionnelle d'utiliser la situation géographiquement favorable de la Pologne en Europe centrale; elle est en effet le maillon naturel entre les pays développés de l'UE et les pays d'Europe de l'Est et d'Asie.



Adria Kombi, Ljubljana, a clôturé l'année 2000 sur un bilan positif. Les efforts consentis les années précédentes pour instaurer de nouvelles relations ont finalement porté leurs fruits. Les volumes transportés par le train-navette national KOMAR vont au-delà des prévisions. Le transport non accompagné a progressé de façon considérable sur les trajets en direction du Sud de l'Europe. La poursuite du développement du concept de "gateway Ljubljana" se fait dans de bonnes conditions. Faute de capacité, la société n'a pu répondre entièrement à la forte hausse de la demande en transport accompagné (Route Roulante); néanmoins une augmentation de 16% de celui-ci a pu être enregistrée.

Bohemiakombi, Prague, se réjouit d'une progression de 6% du trafic au départ ou à destination de terminaux tchèques. Pour la première fois depuis son lancement en 1994, la Route Roulante Lovosice-Dresde a transporté plus de 100.000 poids lourds. Le taux de remplissage des 10-12 trajets quotidiens aller-retour a atteint les 80%, dépassant ainsi les attentes initiales. Le transport non accompagné a en premier lieu été marqué par le doublement pendant cinq mois de la fréquence du train logistique circulant entre la République tchèque et la Pologne, et par le lancement de nouvelles relations.

BTZ, Munich, est la première société en Europe à effectuer des transports bimodaux de marchandises. Le premier Intermodal Award lui a récemment été décerné, récompensant ainsi son offre de services comprenant des transports de trailerport à trailerport, de porte à porte et des solutions adaptées au client. Elle dispose de 460 remorques (dont 220 caisses réfrigérantes). Chaque jour ouvrable, le train bimodal circule sur les relations Vérone-Cologne, Vérone-Hambourg (Soltau) et Vérone-Munich. BTZ réalise actuellement un projet soutenu par le Ministère Fédéral de l'Enseignement et de la Recherche, axé sur une logistique de haut niveau de transports sous température dirigée.

Cemat, Milan. En 2000, la société a enregistré une légère baisse de son trafic national. Cette diminution a néanmoins été compensée par un essor considérable du trafic international, lui permettant ainsi



de clore son exercice de façon positive. Deux nouveaux projets ont été lancés: d'une part "NODO ITALIA" (Bologne en est le Hub), développé avec Trenitalia Cargo et la société Interporto di Bologna; il devient le point nodal pour les trains-navettes en provenance du Brenner et de Modane à destination de l'Italie du Sud et des îles. A l'avenir, il est également prévu d'instaurer une liaison avec le Gotthard. D'autre part, "BLS" (Belgium Lötschberg Service) est depuis février 2001 le nouveau service intermodal proposé par Cemat, Novatrans et TRW.

Combiberia, Madrid. La qualité du service est certes toujours insuffisante, en particulier en raison du manque de moyens sur les parcours sous maîtrise de la SNCF et de la saturation des infrastructures ressortissant à la RENFE. Néanmoins, au cours de l'année 2000, Combiberia a enregistré une augmentation de trafic supérieure à 22%, ce qui constitue le meilleur résultat depuis sa création. Cette progression s'explique en grande partie par le soutien et la confiance des clients dans l'avenir du TC. Il importe que les réseaux ferroviaires résolvent rapidement leurs crises internes pour que le TC puisse jouer pleinement l'important rôle économique et social qui lui est assigné.

Crokombi, Zagreb, a été constituée en 1998. Après deux années de faible croissance, la société a clôturé l'année 2000 sur un bilan positif. Le transport international a progressé, en particulier avec la Hongrie. Son plus important trafic a été réalisé avec la Slovénie (entre le port slovène de Koper et plusieurs terminaux croates, ainsi

qu'entre le principal port croate et la Slovénie). Le Ministère croate des Transports prévoit une connexion par Route Roulante entre Zagreb et Wels pour l'année 2001.

CTL, Londres, a connu une année particulièrement difficile mais a néanmoins réussi à conserver sa position de premier opérateur de TC entre la Grande-Bretagne et le Continent. L'industrie ferroviaire britannique a été victime d'une série d'incidents graves entraînant la remise en question de la sécurité de l'infrastructure. En conséquence, les différents opérateurs ont vu leur accès à l'utilisation de celle-ci considérablement réduit. Ces éléments, ajoutés à des perturbations climatiques, ont beaucoup nui aux résultats de trafic de CTL; la société a dû remettre à plus tard ses projets de développement sur de nouvelles destinations. En dépit de ces aléas, elle a conforté sa position dans des services secondaires (pré- et post-acheminement par la route et prestations de stockage). De même, elle a décidé en 2000 d'adopter le système informatique GOAL, en vue de se rapprocher de certains de ses partenaires de l'UIRR.

Hungarokombi, Budapest. Le TC non accompagné acheminé par wagons isolés a augmenté alors que les envois par train complet (Hambourg-Bremerhaven) ont diminué. Ce recul résulte des tarifs toujours plus élevés des chemins de fer et de l'apparition de nouveaux opérateurs. La demande a certes atteint son point culminant depuis l'introduction de la Route Roulante en Hongrie, mais pour diverses raisons, il n'a pas été possible d'y répondre

de façon entièrement satisfaisante. La société a toutefois pu légèrement dépasser son record précédent de 1998 en Route Roulante. Il existe un grand potentiel pour le développement du TC dans les Pays d'Europe centrale et orientale. Hungarokombi souhaite développer des transports avec la Pologne, la Slovaquie, la Roumanie, ainsi qu'entre ces pays et l'Europe de l'Ouest; le centre névralgique de cette évolution doit être Budapest avec un nouveau terminal intermodal (BILK). La société y travaille également comme investisseur du consortium international.

Hupac, Chiasso, a enregistré un résultat de + 14% en 2000, la palme revenant au TC non accompagné. Les perspectives sont incertaines pour 2001 car les conséquences de l'introduction de la Redevance Poids Lourds liée à la Prestation (RPLP) et la limitation du transport routier à 40 t pour le TC sont difficiles à évaluer. En transport



maritime, une meilleure interconnexion est envisagée entre des ports du Nord de l'Europe et le réseau shuttle de Hupac. Des trains supplémentaires ont été introduits sur quelques axes. Le service Singen-Gênes jusqu'en Tunisie, en collaboration avec Cemmat, est innovant. Hupac a réalisé en Allemagne son premier train en accès libre en tant qu'entreprise ferroviaire licenciée. Sur le terminal de Busto Arsizio, les capacités ont été atteintes; aussi une extension de celui-ci est-elle prévue. Il faut agir rapidement pour améliorer la qualité du TC.

Kombi Dan, Copenhague. En juillet 2000, le pont de l'Øresund qui relie directement le Danemark à la Suède a été mis en service. Cette relation de transit, difficile au départ, répond aux attentes du marché d'une gestion du trafic aussi rapide et fluide qu'auparavant via le corridor du DanLink. Au début de 2001, la ponctualité moyenne des services de transit au Danemark avoisinait 85%. La nouvelle liaison "Nordic Rail Shuttle" reliant en saut de nuit Stockholm à Copenhague est également intéressante. En revanche, les transports effectués entre la région de Jutland et la Suède sont insuffisants du fait d'un manque de capacités. Malgré de gros problèmes de qualité, surtout sur la ligne vers l'Italie, la société a pu maintenir sa position sur le marché danois. Kombi Dan est confiante et poursuit son objectif de trains ponctuels.

Kombiverkehr, Francfort. Grâce à la mise en place du réseau Kombi-Netz 2000+, dont Kombiverkehr porte les risques financiers de chargement, la société est parvenue en milieu d'année à pallier les effets négatifs de 1999, marquée par deux hausses de tarifs de DB Cargo et une qualité de service ne répondant pas aux attentes du marché. Au fil des mois, la bonne qualité des 26 trains complets du réseau, dont la ponctualité atteint 90%, a convaincu les clients.

De nouvelles relations devraient s'ajouter au réseau à compter du changement d'horaire en mai-juin 2001. Le transport non accompagné international s'est développé très positivement, progressant de 10%. Le raccordement de trains complets et de trains-navettes internationaux à Kombi-Netz-2000+ entraîne des avantages considérables de production et une grande flexibilité. La palette des services offerts s'est étendue aux deux terminaux stratégiquement importants KTL (à Ludwigshafen) et Baltic Rail Gate (à Lübeck).

Kombiverkehr a également créé la société de conseil Kombi-Consult et commandé 28 wagons porte-conteneurs articulés supplémentaires.

Novatrans, Paris, a terminé l'année 2000 de façon très positive. Ces résultats auraient pu être nettement meilleurs sans les tragiques événements climatiques du Nord de l'Italie, et sans la pénurie de moyens de traction de la SNCF, entraînant ainsi le lancement d'un seul nouveau train national. La forte hausse enregistrée sur le trafic international s'est traduite par un taux de remplissage élevé des trains, surtout sur l'axe France-Italie. Pour répondre à cette croissance de la demande, Novatrans a décidé d'améliorer son outil de production par l'achat de 25 wagons double plates-formes (+ 25 en option) et d'engins de manutention supplémentaires. L'année 2001 est envisagée avec optimisme grâce à la mise en service de nouveaux centres comme Mouguerre (Bayonne) et la création de services supplémentaires entre quelques villes, parmi lesquelles Lille et Avignon.

Ökombi, Vienne. Après une année 1999 difficile, la société a renoué avec une forte croissance. Malgré un manque de wagons souvent inquiétant, la Route Roulante a acheminé 41.000 envois de plus. Cette tendance favorable étant appelée à se poursuivre justifie pleinement la décision d'acquérir 200 wagons à plancher surbaissé supplémentaires. Ils seront livrés en 2001 et permettront le développement du trafic sur les relations existantes, ainsi que la concrétisation de nouveaux projets. Malgré une concurrence accrue, le TC non accompagné a également connu des taux de croissance à deux chiffres, auxquels les transports nationaux et les trains complets ont largement contribué. Certaines relations bilatérales ont cependant subi un recul. Aussi les transports se concentreront-ils en 2001 sur les principales relations internationales, impliquant une optimisation de l'offre et un service de qualité.

Polkombi, Varsovie. Le succès majeur des activités de Polkombi est le maintien de ses acheminements, malgré une très faible croissance de ses envois aussi bien en trafic national qu'international. Au regard de la



en Norvège et partiellement en Finlande à la suite de l'ouverture du pont de l'Öresund qui permet une plus grande flexibilité et une réduction des temps d'acheminement. La fréquence de certains ferries sera augmentée pour assurer la connexion à d'autres liaisons au départ de Travemünde ou Rostock.

Trelleborg sera appe-

concurrence accrue sur le marché des transports polonais, cette tendance est révélatrice de l'engagement de ses collaborateurs. La société perçoit son avenir avant tout dans la coopération avec les pays de la CEI, c'est-à-dire avec l'Est. L'équipe de Polkombi à Varsovie veut profiter de la chance résultant de la situation géographique favorable de la Pologne, à la jonction entre l'Ouest et l'Est. Aussi la société a-t-elle entrepris des efforts pour devenir membre du Conseil international de coordination des transports transsibériens dont le siège se situe à Moscou; cette démarche a abouti et Polkombi en est devenue membre.

Rocombi, Bucarest, créée en 1997, est devenue membre de l'UIRR en 2000. La société est en mesure de travailler pratiquement dans tous les terminaux de TC de Roumanie (30 au total), mais le volume expédié n'a pas atteint les niveaux escomptés. La raison en est le nombre limité de clients qui utilisent le TC dans ce pays. En outre, l'infrastructure des terminaux roumains n'est pas adaptée au TC utilisant des caisses mobiles et des semi-remorques. La majeure partie du trafic international a été réalisée avec Cemat, Hungarokombi et Bohemiakombi. La société a également mis en place un train de Route Roulante entre la Roumanie et la Bulgarie en utilisant des wagons porte-conteneurs (1,20 m de haut), mais après trois mois de service insatisfaisant, le train a dû être annulé.

Swe-Kombi, Trelleborg. En 2000, les conditions de transport en TC ont été modifiées de façon très marquée en Suède,

lée à jouer un rôle central; le siège social de Swe-Kombi y a donc été transféré. Des changements à la direction et dans le personnel permettront une organisation davantage orientée vers le marché. Pour améliorer l'offre de TC, Swe-Kombi a mené des discussions en vue de la circulation de trains également pendant la journée.

Trailstar, Rotterdam. En 2000, la structure resserrée de Trailstar et les effets de synergie avec Hupac lui ont à nouveau permis de connaître une évolution positive. Pour des raisons de qualité et de demande insuffisantes, la relation Rotterdam-Pologne a dû être annulée. L'extension du terminal RSC et la construction de la ligne du Betuwe lui permettront la mise sur le marché de nouveaux produits. En transport maritime, une collaboration étroite a lieu entre Trailstar et Hupac sur le parcours Rotterdam - Bâle. Les perspectives pour 2001 sont incertaines du fait d'une prestation ferroviaire toujours insuffisantes et des conditions-cadre en matière de politique des transports. Malgré cette situation difficile sur le marché, Trailstar prévoit une augmentation des volumes acheminés en 2001.

TRW, Bruxelles, ne peut nier que la qualité ferroviaire a été insuffisante en 2000. En outre, les intempéries ayant touché la France et le Nord de l'Italie d'octobre à décembre ont eu des conséquences non négligeables pour la société. La croissance qui était de l'ordre de 11% jusque-là a fortement reculé pour atteindre 3% en fin d'année. Cette situation ferroviaire difficile, pour laquelle aucune solution structurelle

ne peut être proposée par les chemins de fer concernés, a conduit TRW et ses partenaires à diversifier les axes d'acheminement pour leurs principaux marchés. La poursuite du lancement de trains-navettes et l'ouverture de nouveaux terminaux devraient permettre à la société de renforcer sa productivité et de retrouver une compétitivité attendue sur un marché du Bénélux où la concurrence est exacerbée.

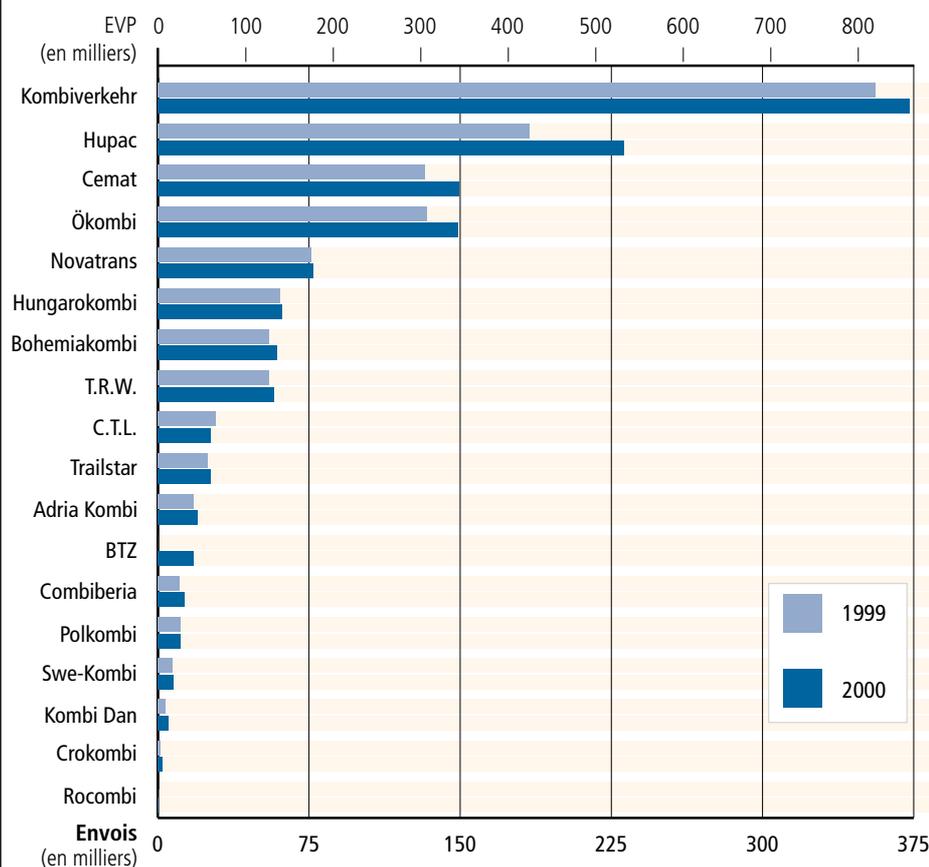
Membre associé

CNC (Compagnie Nouvelle de Conteneurs), Vincennes, a vécu une année contrastée. Alors que l'activité du premier semestre a été croissante, celle-ci s'est dégradée au second semestre, en raison d'une détérioration des conditions d'acheminement ferroviaire principalement. La société a toutefois maintenu son activité à un niveau comparable à celui de 1999. Parallèlement, elle a développé d'importants partenariats, parmi lesquels des conventions avec les ports, ainsi que des prises de participations dans des sociétés de gestion de terminaux et de transport routier. Enfin, elle a poursuivi la démarche de rénovation de son système d'information et de renouvellement et d'extension de la certification ISO de ses sites.



TENDANCES

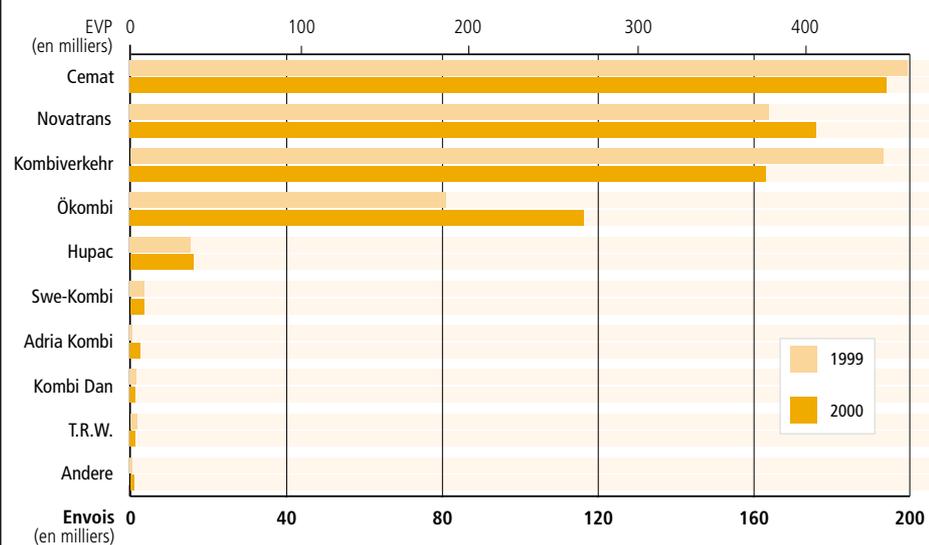
TRAFIC INTERNATIONAL



	Envois		% Var
	1999	2000	00/99
Kombiverkehr	355.987	372.778	+5%
Hupac	184.391	231.060	+25%
Cemat	132.255	149.395	+13%
Ökombi	133.607	148.769	+11%
Novatrans	75.838	77.274	+2%
Hungarokombi	60.813	61.780	+2%
Bohemiakombi	54.886	59.017	+8%
T.R.W.	55.070	57.747	+5%
C.T.L.	28.714	26.417	-8%
Trailstar	24.543	26.375	+7%
Adria Kombi	17.819	19.829	+11%
BTZ	-	17.757	-
Combiberia	10.960	13.142	+20%
Polkombi	11.319	11.347	0%
Swe-Kombi	7.198	7.493	+4%
Kombi Dan	3.886	5.424	+40%
Crokombi	1.449	2.005	+38%
Rocombi	-	315	-
Total Envois	1.158.735	1.287.922	+11%
Total EVP	2.665.091	2.962.220	+11%

Une augmentation à deux chiffres a été enregistrée ; 11% de progression, soit 135 000 unités de chargement de plus qu'en 1999, et ce malgré un service ferroviaire de qualité insatisfaisante. Le trafic transalpin - plus de 70% du trafic total - a été une fois de plus la locomotive de cette croissance, notamment entre l'Italie et l'Allemagne (+17%), la Belgique (+27%) et la France (+10%). Les liaisons avec l'Autriche, maillon-clé entre les pays de l'Ouest et de l'Est, ont connu également une progression intéressante de 8% grâce aux axes de Route Roulante passant par le Brenner, le Tauern et le Danube. Le transport accompagné s'est également bien développé : la liaison entre Dresde (D) et Lovosice (CZ) a permis de transférer, pour la première fois, plus 100 000 camions sur le rail en un an. Les transports de et vers l'Espagne ont pu se développer de manière importante, surtout avec l'Allemagne (+ 14%) et la Belgique (+ 45%).

TRAFIC NATIONAL

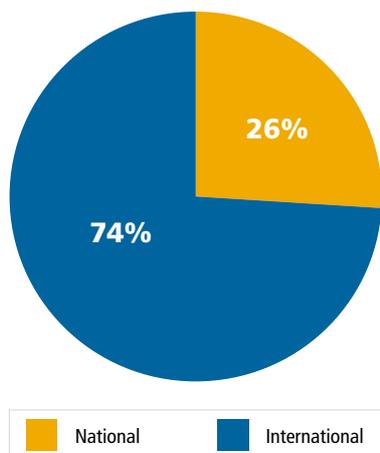


	Envois		% Var
	1999	2000	00/99
Cemat	199.679	194.327	-3%
Novatrans	164.000	176.145	+7%
Kombiverkehr	193.394	163.290	-16%
Ökombi	81.236	116.572	+43%
Hupac	15.641	16.194	+4%
Swe-Kombi	3.745	3.589	-4%
Adria Kombi	530	2.650	+400%
Kombi Dan	1.720	1.415	-18%
T.R.W.	1.744	1.347	-23%
Andere	593	988	+66%
Total Envois	662.282	676.517	+2%
Total EVP	1.523.246	1.555.988	+2%

Les acheminements nationaux ont été en hausse de 2% malgré la forte baisse du trafic en Allemagne, due à deux augmentations successives des tarifs de la DB Cargo. La création du réseau "Kombi-Netz2000+" a permis de gagner à nouveau la confiance des clients. Le trafic italien, quant à lui, a souffert cette année, en raison des tragiques événements climatiques survenus dans le nord du pays. Après la catastrophe routière dans le tunnel de Tauern, de nombreux efforts ont été déployés afin d'encourager le Transport Combiné en Autriche, et particulièrement sur la relation de Route Roulante Wels - Villach, qui a connu en 2000 sa première année complète d'exploitation. Le volume national français a atteint un record historique : plus de 175 000 véhicules ont pu ainsi être acheminés et ce, malgré la pénurie de moyens de traction de la SNCF et de la difficulté à trouver des sillons performants.

TENDANCES

BILAN DU TRAFIC TOTAL



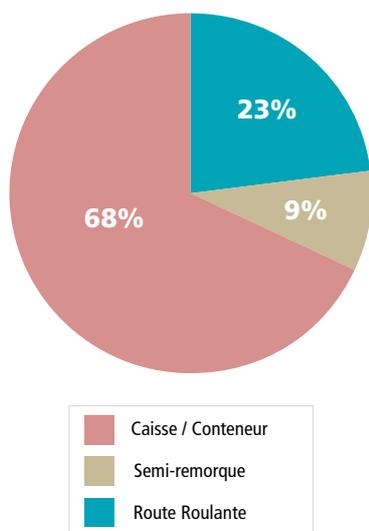
TRAFIC INTERNATIONAL (INT.) ET NATIONAL (NAT.) EN MIO. DE TKM

Année	Int.	Nat.	Total
1991	11.902	7.170	19.072
1992	13.206	7.043	20.249
1993	14.490	6.844	21.334
1994	17.077	7.606	24.683
1995	17.720	7.250	24.970
1996	19.584	7.583	27.167
1997	21.527	8.334	29.861
1998	21.926	8.308	30.234
1999	20.742	7.846	28.588
2000	22.804	8.132	30.936

La conjoncture économique favorable de l'année 2000 a permis d'accroître de manière importante les échanges entre les différents pays européens. Les performances du trafic international, exprimées en tonnes-kilomètres transportées, ont augmenté d'environ 2 milliards, soit une progression de 10 %. Quatre pays se partagent 95 % du volume national: l'Allemagne, l'Autriche, la France et l'Italie.

Les distances moyennes sont de l'ordre de 700 km en international et de 600 km en national. En international, la distance a tendance à diminuer avec les années étant donné que la part des Routes Roulantes – généralement de courtes distances – s'est quelque peu accrue. La chute du Rideau de Fer a permis d'accroître les transports vers l'Europe Central et du Sud-Est, dont une grande partie est acheminée par voie accompagnée. En 1990 les distances moyennes atteignaient encore 800 km en international.

TECHNIQUES

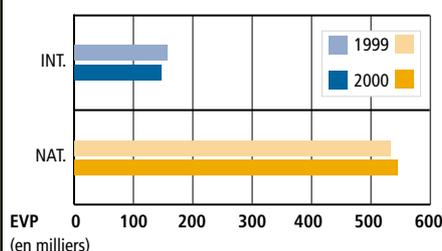


PART DES TECHNIQUES DE TRANSPORT COMBINÉ AU TRANSPORT TOTAL EN MILLIERS D'ENVOIS

Année	Caisse/Conteneur	Semi-remorque	Route Roulante	Total
1991	765	235	226	1.226
1992	835	229	225	1.289
1993	884	202	211	1.297
1994	1.057	219	253	1.529
1995	1.079	224	312	1.615
1996	1.160	207	344	1.711
1997	1.333	185	346	1.864
1998	1.335	166	382	1.883
1999	1.260	155	406	1.821
2000	1.333	172	460	1.964

En TC non accompagné, les caisses mobiles et les conteneurs restent de loin les unités de chargement les plus transportées par les membres actifs de UIRR ; 68% des envois effectués en 2000 le sont au moyen de ces unités. Quant à la technique accompagnée, aussi appelée 'Route Roulante', elle atteint 23% des envois totaux grâce à de fortes augmentations sur l'axe Allemagne-Italie et les relations avec l'Autriche. La part des semi-remorques a pu être maintenue à 9% grâce à l'apport de BTZ, qui est l'unique opérateur européen à effectuer des envois par la technique bi-modale. Dans le système bi-modal, un bogie est glissé sous la semi-remorque positionné sur les rails et est fixé à celle-ci de façon à en faire un wagon ferroviaire. Une grue n'est pas nécessaire pour le transfert de la route au rail.

MEMBRES ASSOCIÉS



TRAFIC NATIONAL (NAT.) ET INTERNATIONAL (INT.) EN EVP

Année	Int.	Nat.	Total
1999	156.794	532.334	689.128
2000	146.584	543.914	690.498
	-7%	2%	+0,2%

En 2000, le trafic total effectué par CNC a connu une légère augmentation par rapport à 1999. La progression du trafic national a permis de contrebalancer le recul en international. Non moins de 61% du chiffre d'affaires sont réalisés grâce au service CES (Continental European Services), prenant en charge les transports de porte à porte avec son propre parc de caisses mobiles. Le service NES (Naviland European Services), assurant le pré- et le post-acheminement des conteneurs maritimes et destiné aux opérateurs maritimes, constitue environ 36% du chiffre d'affaires. Les autres services quant à eux représentent 3%.

Le livre des 30 ans de l'UIRR

La célébration des 30 ans de l'UIRR a donné lieu à la rédaction d'un ouvrage retraçant l'histoire de l'Association et l'évolution du TC Rail-Route sur cette période. L'auteur du livre, M. Hans Wenger, directeur général de la société Kombiverkehr pendant 25 ans, contribua largement à la création de l'Union en 1970, ainsi qu'à son développement ultérieur. L'ouvrage "L'UIRR a 30 ans" (270 pages environ) est paru en allemand et en français. Il peut être commandé auprès des membres de l'Association ou du Bureau de Liaison de l'UIRR à Bruxelles (contribution pour frais d'impression et d'envoi : 12 EUR). Il représente une mine d'informations pour tous les experts du transport.

Le Projet Qualité

Le Bureau de l'UIRR à Bruxelles et six sociétés-membres ont mené une étude sur la qualité du Transport Combiné dans le cadre du programme PACT (Pilot Actions for Combined Transport). Elle repose sur des statistiques harmonisées au niveau européen. L'étude qualité a porté sur les années 1999 et 2000; ces données serviront pour de futures analyses. Le bilan dressé est sévère: la ponctualité des trains internationaux de TC observés a diminué pour atteindre 50%. Ce constat est en grande partie dû au manque de ressources ferroviaires (locomotives, conducteurs de trains...). L'analyse met aussi en avant des cas de "best practice". L'UIRR incite les différents acteurs impliqués dans la chaîne de transport à s'associer pour mener une offensive "Qualité". L'étude ainsi qu'un communiqué de presse sont disponibles sur le site Internet : <http://www.uirr.com>

Deux nouveaux membres à l'UIRR

En 2000, la famille de l'UIRR s'est agrandie par l'adhésion de deux nouvelles sociétés : la société roumaine Rocombi et la société allemande BTZ (Bayerische Trailerzuggesellschaft). A présent, elle compte 21 opérateurs de TC. La spécificité de BTZ réside dans des transports bimodaux réalisés entre l'Allemagne et l'Italie. Les composants de cette technique sont des remorques bimodales transformables aussi bien en semi-remorques qu'en wagons de fret complets, ainsi que des bogies facilitant le passage de la route au rail.



BLS: Un nouveau service intermodal

Belgium Lötschberg Service est la nouvelle relation intermodal proposé par le consortium des opérateurs Cemac, Novatrans et TRW en coopération avec la "Bahn Lötschberg Simplon". Depuis le 5 février 2001, il relie le terminal de Novare CIM au port belge de Zeebrugge via le col du Lötschberg (en Suisse), avec trois trains par semaine dans chaque sens. A partir du 10 juin 2001, ce seront en principe cinq allers/retours par semaine. Elle devrait permettre une bonne desserte du territoire britannique.

La création de RAlpin AG

Cette entreprise de service a été créée par la BLS Lötschbergbahn SA, Hupac SA, et les CFF, le 4 avril 2001 à Bern. Son objectif est d'exploiter de la Route Roulante entre Fribourg en Brisgau et Novare. Ce service démarrera le 11 juin 2001 avec, dans un premier temps, un acheminement de quatre paires de trains par jour dans les deux sens, pour passer à 7 à partir de septembre 2001, ce qui devrait contribuer à un allègement du trafic lourd sur les liaisons Nord-Sud à travers la Suisse.

Obtention de la licence d'entreprise ferroviaire par deux sociétés UIRR

La filiale allemande de Hupac, ainsi que Kombiverkehr GmbH & Co KG ont obtenu la licence d'entreprise ferroviaire. Cemac a également introduit une demande, d'autres sociétés s'y préparent. Leur objectif n'est pas de reprendre à leur compte les activités des entreprises ferroviaires, mais plutôt de pouvoir disposer si nécessaire de traction propre et de faire avancer ainsi, dans la pratique, le processus de libéralisation ferroviaire.

La création de KombiConsult

En décembre 2000, Kombiverkehr a créé sa propre société de conseil KombiConsult GmbH afin de renforcer son positionnement sur le marché du Transport Combiné et de faire face à la demande sans cesse croissante d'expertises dans ce domaine. Son objectif est de proposer des solutions aux interrogations diverses relatives au TC Rail-Route.



SLOVENIE	ADRIA KOMBI Tivoljska 50 SLO - 1000 Ljubljana	Tel: (+ 386) 1 / 23.45.280 Fax: (+ 386) 1 / 23.45.290 E-Mail: infor@adriakombi.si	
REPUBLIQUE TCHEQUE	BOHEMIAKOMBI Opletalova 6 CZ - 113 76 Praha 1	Tel: (+ 420) 2 / 24.24.15.76 Fax: (+ 420) 2 / 24.24.15.80 E-Mail: bohemiakombi@bohemiakombi.cz	 Kombinovaná doprava silnice - železnice
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	
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	
ESPAGNE	COMBIBERIA c/Rafael Herrera,11;2°,Ptá 208 E - 28036 Madrid	Tel: (+34) 91 / 314.98.99 Fax: (+34) 91 / 314.93.47 E-Mail: combiberia@infonegocio.com	
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	
SLOVAQUIE	C.S. EUROTRANS Kuzmányho 22, P.O. Box B-2 SK - 010 92 Žilina	Tel: (+ 421) 89 / 622.447 Fax: (+ 421) 89 / 625.138 E-Mail: cseurotrans@za.sknet.sk	
GRANDE-BRETAGNE	C.T.L. 179/180 Piccadilly UK - London W1J 9ER	Tel: (+ 44) 207 / 355.46.56 Fax: (+ 44) 207 / 629.57.14 E-Mail: info@ctlct.com	
HONGRIE	HUNGAROKOMBI Szilagyí Dezsó tér 1 H - 1011 Budapest	Tel: (+36) 1 / 224.05.50 Fax: (+36) 1 / 224.05.55 E-Mail: info@hungarokombi.hu	
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	
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	
ALLEMAGNE	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	
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	
AUTRICHE	ÖKOMBI Taborstraße 95 A - 1200 Wien	Tel: (+ 43) 1 / 331.56.0 Fax: (+ 43) 1 / 331.56.300 E-Mail: info@oekombi.at	
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	
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	
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	
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	
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	
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-transport.com	



UIRR
Union Internationale des sociétés
de transport combiné Rail-Route

rue Montoyer 31/bte 11
B - 1000 Bruxelles

Tel: (+ 32) 2 / 548.78.90
Fax: (+ 32) 2 / 512.63.93

E-Mail: headoffice.brussels@uirr.com
Internet: <http://www.uirr.com>