



Rapport Annuel

2011

Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route



Table des matières

Préface du Président.....	3
Chiffres-clé de l'année.....	4
Message du Directeur Général	5
Le Transport Combiné Non Accompagné.....	6
Le Transport Combiné Accompagné	8
Environnement des entreprises	10
Défis et perspectives	11
Nouvelles des membres	12
Interviews de sociétés-membres	
Hupac	14
Polzug	15
L'année UIRR en bref.....	16
Administrateur du code ILU	18
Membres de l'UIRR	19

IMPRESSUM

Éditeur responsable: UIRR s.c.r.l., Bruxelles,
c/o Àkos Érsek

Photos: UIRR s.c.r.l. et sociétés-membres

Création graphique: Tostaky s.a., Bruxelles

Imprimé en Belgique sur papier blanchi sans chlore.

Les statistiques 2011 des sociétés-membres de l'UIRR
peuvent être téléchargées sur le site www.uirr.com.



Préface du Président

2011 ne fera pas figure d'année simple dans l'histoire du Transport Combiné (TC), étant donné qu'après une forte croissance au premier semestre un ralentissement économique au deuxième a ralenti le rythme de redémarrage post-crise de ce système le plus performant d'intégration du chemin de fer électrifié dans les chaînes de transport terrestre. **La croissance globale de 5,5% montre que le TC a réussi en 2011 à «revenir virtuellement» à son niveau record de pré-crise réalisé trois ans auparavant, c.à.d. en 2008.**

L'événement le plus marquant de cette année écoulée sera néanmoins l'adoption par la Commission européenne du Livre Blanc sur les transports, publié en mars, qui contient un objectif chiffré concernant la restructuration du système européen de transport, actuellement insoutenable. L'assuétude du continent au transport routier longue distance s'est soldée par des émissions excessives de gaz à effet de serre, une lourde dépendance à l'égard du pétrole de même qu'un niveau inacceptable de coûts sociaux inhérents aux externalités telles que les accidents, les encombrements et la pollution. **Le meilleur remède, selon la Commission européenne, serait de faire passer 30% des tonnes-kilomètres du transport routier longue distance (défini comme couvrant des distances de 300km ou plus) à des modes plus durables d'ici à 2030 et 50% d'ici à 2050.**

C'est le Transport Combiné, devenu le principal système de fret ferroviaire pour transporter des charges isolées en 2011, qui doit réaliser la majeure partie de cet objectif, certes ambitieux, mais réaliste. Les quelque 7% de croissance annuelle moyenne réalisés au cours des 15 années précédant la crise économique démontrent à souhait le potentiel du TC. **D'après les estimations de**

l'UIRR, le taux de croissance annuel du Transport Combiné entre 2010 et 2050 devrait avoisiner les 5%, pour parvenir au transfert modal envisagé, ceci est une moyenne parfaitement réalisable.

Cela ne sera possible que moyennant une somme d'efforts conjugués dans le chef de chaque acteur du transport. Le législateur européen devra corriger les inégalités de concurrence sur le plan des conditions-cadre, toujours en faveur du transport routier, et achever la restructuration du secteur ferroviaire en permettant une plus grande innovation, une qualité et une efficacité accrues, de même qu'une fiabilité de service. Les Etats membres devront travailler en collaboration plus étroite, de sorte à transformer les infrastructures ferroviaires en un Espace ferroviaire européen unique doté d'une véritable interopérabilité, et à développer les chaînons manquants de leurs réseaux. Enfin, les opérateurs de fret ferroviaire et de Transport Combiné devront collaborer plus étroitement en vue d'offrir un service de qualité répondant aux attentes des chargeurs et des expéditeurs.

L'UIRR continuera de soutenir activement cet effort de prestation de services, dans l'esprit qui l'a animée ces 40 dernières années, sous la direction toutefois d'un nouveau Président, à élire par l'Assemblée Générale qui a approuvé le présent Rapport annuel, et par M. Martin Burkhardt, Directeur général de longue date. Et même si je prendrai officiellement, en juin 2012, ma retraite du service actif au sein de l'UIRR, je ne manquerai certainement pas de continuer à soutenir inconditionnellement ce système durable de transport de fret qu'est le Transport Combiné.



Rudy COLLE
Président

D'après les estimations de l'UIRR, le taux de croissance annuel du Transport Combiné entre 2010 et 2050 devrait avoisiner les 5%, pour parvenir au transfert modal envisagé, ceci est une moyenne parfaitement réalisable.



Chiffres-clé de l'année

97%

des réalisations en TC perdues du fait de la crise économique sont récupérées fin 2011.

Les opérateurs de l'UIRR ont réalisé 44,7 milliards de tonnes-kilomètres en 2011. Cela représente 97% du trafic TC réalisé en 2008 – 45,9 milliards tkm – et donc encore un léger déficit de 3%. En réalité, les 36,1 milliards tkm des performances transfrontalières réalisées en 2011 dépassent les résultats obtenus en 2008 d'environ un demi-milliard de tonnes-kilomètres. Les opérateurs de l'UIRR ont traité 215000 envois de plus en 2011 que trois années auparavant.

Le Transport Combiné a réussi à se développer plus que les 5% annuels **nécessaires pour atteindre l'objectif à long terme de la Commission européenne** qui est de transférer 30% d'ici à 2030 et 50% à l'horizon 2050 des tonnes-kilomètres réalisées par la route sur une distance de 300km ou plus.

1 train / 3

est un train de TC sur l'ensemble du fret ferroviaire en Europe.

Les trains de Transport Combiné représentent près d'un tiers du volume total estimé en tonnes-kilomètres des activités du fret ferroviaire européen en 2011. Cela signifie donc qu'un **train de marchandises sur trois était un train de TC en 2011**.

Cette étape majeure a été franchie en raison de la croissance dynamique du Transport Combiné parallèlement au développement limité (voire à la contraction) des autres systèmes de production de fret ferroviaire. Malgré l'absence d'accès ferroviaires directs aux deux extrémités – origine et destination – d'un envoi, le TC est en mesure d'intégrer efficacement la traction ferroviaire électrique dans les chaînes de transport. L'utilisation d'**unités de chargement** au sein du processus permet une collaboration parfaite des différents modes de transport qui se rencontrent en toute efficacité aux **terminaux de transbordement** intermodaux.

1/25

rapport des accidents mortels des trains de fret et des poids lourds sur les autoroutes

De tradition, le secteur ferroviaire investit énormément en matière de sécurité. Cette approche est clairement mise en évidence par les meilleurs résultats obtenus en ce qui concerne le nombre de vies perdues dans les transports de fret ferroviaire. A l'heure actuelle, **les transports routiers longue distance – assurés par les poids lourds sur les autoroutes – sont 25 fois plus mortels**, ce qui souligne l'absence de technologies de prévention, l'influence majeure du facteur humain et l'application en général inadéquate de la législation qui permet aux opérateurs routiers de prendre des risques au détriment de la sécurité (camions surchargés, excès de vitesse, non-respect des exigences légales en matière de temps de repos, pneus usés jusqu'à la corde, etc.) dans l'espoir d'augmenter les profits. Ce constat serait encore pire si l'on comparait les performances du transport routier de (très) longue distance et du TC sur les plans du nombre total d'accidents et de blessures (graves) et des coûts externes de ces accidents pour la société.

Le transfert modal – de la route de (très) longue distance aux chemins de fer – est la solution la plus efficace pour réduire aujourd'hui le coût humain inacceptable et élevé des transports routiers sur des distances étendues en Europe.

2011: ANNÉE DU TRANSPORT COMBINÉ

En réalisant une croissance annuelle supérieure à 5,5%, les opérateurs de l'UIRR sont revenus en 2011 à moins de 3% de leur plus haut niveau atteint avant la crise. De plus, si l'on tient compte du nombre d'envois, ce maximum a été dépassé de 7,3% en 2011. Grâce à son expansion dynamique encouragée par sa compétitivité – reposant sur l'utilisation des unités de chargement, l'efficacité des terminaux multimodaux et un secteur ferroviaire en constante amélioration – le Transport Combiné est sans conteste le système de production de fret ferroviaire le plus performant. L'UIRR reste convaincue que le Transport Combiné rail-route fournit les meilleures solutions pour optimiser la comodalité en **intégrant en toute efficacité les chemins de fer électrifiés dans les chaînes de transport de longue distance** en Europe.

La manière la plus simple d'atteindre les objectifs de la politique des transports de la Commission européenne sur le segment des transports de fret de (très) longue distance est d'augmenter la part du Transport Combiné. Que ces objectifs soient une meilleure efficacité énergétique, la sécurité (moins d'accidents, moins de blessés et de morts, baisse des coûts des accidents), la baisse des émissions de gaz à effet de serre, une moindre dépendance envers le pétrole ou de meilleures conditions sociales (horaires de travail mieux respectés, moins d'accidents de travail, etc.), la voie la plus aisée pour les réaliser consiste à charger les (euro)palettes de marchandises à expédier dans des « unités de chargement intermodales » (caisses mobiles ou semi-remorques), lesquelles sont ensuite acheminées de manière concurrentielle par le Transport Combiné rail-route.



Message du Directeur Général

Alors que la plupart des Entreprises Ferroviaires (EF) traditionnelles ont évolué en entreprises logistiques mondiales recourant à tous les modes de transport, l'objectif exclusif des opérateurs UIRR est de transférer du trafic sur le rail. La plupart des clients sont des entreprises logistiques qui roulent avec leurs propres camions ou avec ceux appartenant à des sous-traitants, qui ont aussi investi dans des unités de chargement (caisses mobiles, conteneurs, semi-remorques gerbables). Près d'un millier de ces entreprises participent même au capital de sociétés-membres UIRR. Leur tâche principale consiste à organiser, conjointement avec les EF et gestionnaires de terminaux, le TC de façon attrayante de sorte que ces clients puissent intégrer de plus en plus le rail dans leurs chaînes logistiques.

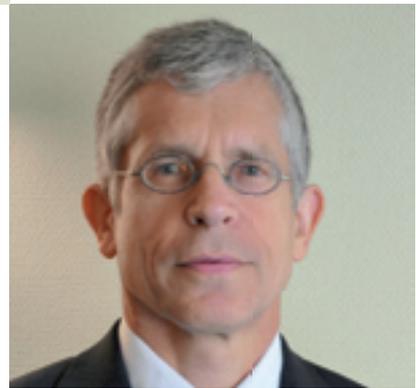
Il n'y a pas plus intéressés par un marché ferroviaire européen efficace que les opérateurs de TC. Ils développent et optimisent leurs flottes de wagons pour offrir un maximum d'emplacements pour des unités de chargement dans le cas de trains aux longueurs et poids donnés. Des systèmes de réservation et des logiciels de planification garantissent une utilisation optimale des capacités du train et de transbordement.

La conteneurisation a amené d'immenses gains de productivité en trafic maritime. En transport continental, ce processus est toujours en cours. C'est pourquoi l'UIRR s'engage dans des groupes de travail de l'Agence Européenne du Rail et dans des instances de standardisation du CEN. Cet engagement est désormais reconnu vu que l'UIRR a été chargée, au nom de tout le secteur des transports, de la gestion du Code ILU pour l'introduction d'une identification-proprétaire de toutes les unités de chargement européennes.

Le Transport Combiné se développe au mieux lorsque la route, le rail et la politique des transports coopèrent. Le Bureau de Liaison de l'UIRR joue e.a. le rôle important de partenaire-conseil auprès des Institutions européennes. La Directive Eurovignette révisée représente un pas en avant dans l'internalisation des coûts externes sur la voie d'une concurrence loyale entre les modes de transport.

Dans les discussions en cours sur les poids et dimensions des véhicules routiers, l'UIRR demande de ne pas précipiter l'augmentation des dimensions des camions sans en avoir étudié les conséquences. Les éventuelles économies d'énergie grâce à des équipements aérodynamiques apparaîtraient comme assez limitées.

Rien ne doit être fait qui puisse entraver l'intermodalité, dévaloriser les investissements en unités de chargement, wagons et engins de transbordement et provoquer des retours de trafic. La différence est en effet énorme entre les modes de transport : le transfert de trafic de la route sur le rail électrifié réduit déjà les émissions de CO₂ de 75%. Grâce au développement d'énergies renouvelables, les émissions diminueront chaque année. En matière de sécurité, la différence est encore plus frappante : un ratio de 1 à 25*. Voilà certes une raison de transférer non seulement les marchandises pondéreuses et/ou dangereuses mais un maximum d'envois sur le rail.



Martin BURKHARDT
Directeur Général

La mission des sociétés UIRR consistant à transférer du trafic sur le rail est en même temps le moyen le plus efficace d'atteindre les objectifs de la Commission européenne en matière d'environnement et de sécurité des transports.

* taux d'accidents mortels/tkm

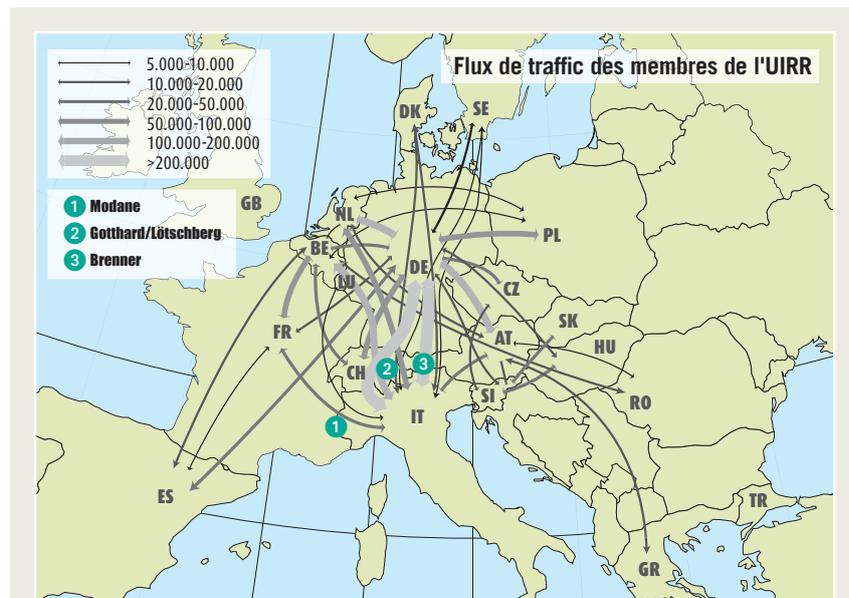


Le Produit Non Accompagné

Le mode de Transport Combiné (TC) le plus répandu est l'acheminement de caisses mobiles, conteneurs et semi-remorques par le rail, appelé collectivement transport non accompagné (où les unités de chargement ne sont pas accompagnées par des conducteurs ou d'autres personnes durant leur trajet). Les sociétés membres de l'UIRR ont mis en place un réseau complet de trains-blocs de TC couvrant sous la forme de navettes la totalité du continent européen. Ce réseau permet d'acheminer n'importe quel type de marchandise – des matières premières conteneurisées aux produits sur palettes – de et/ou vers quasiment n'importe quel lieu en Europe.

Les services de TC non accompagné sont proposés par les trois catégories suivantes de fournisseurs de services intermodaux (base du modèle économique non accompagné) : des opérateurs intermodaux généralistes comme les sociétés membres de l'UIRR, des entreprises ferroviaires et des fournisseurs de services logistiques agissant en qualité d'opérateurs. La fonction première de l'opérateur intermodal généraliste est d'agir en tant que partenaire neutre entre les sociétés ferroviaires de fret (historiques et nouveaux entrants) et les chargeurs, commissionnaires, transporteurs routiers et sociétés de transport maritime.

Un opérateur généraliste se caractérise par les éléments suivants : il définit et assure des services intermodaux basés sur les exigences des clients ; il achète la plupart des services associés à la livraison (transbordement, transport ferroviaire ou encore transports routiers pour les services porte-à-porte) et supporte le risque économique du taux de chargement de capacité des trains en achetant par contrat principalement des trains-blocs. Le généraliste est un fournisseur de services « ouvert » qui vend de la capacité sur des trains pour tout type de client



Le volume total du trafic de TC non accompagné en Europe (membres UIRR et autres) a atteint 15,5 millions EVP (57% pour le transport de conteneurs en hinterland et 43% pour le transport continental). Les corridors transalpins ont maintenu leurs rôles dominants dans le transport intermodal transeuropéen. Ce trafic représente pour les deux principaux corridors (transit à travers la Suisse et l'Autriche) l'équivalent de 1 100 000 EVP grâce à un nombre croissant d'opérateurs actifs sur ces

lignes et à de nombreuses améliorations majeures des infrastructures (c.-à-d. les itinéraires du Brenner et du Gotthard).

Les 10 principaux itinéraires sont les suivants : Allemagne-Italie via l'Autriche, Allemagne-Italie via la Suisse, Belgique-Italie via la Suisse, Allemagne-Autriche, Allemagne-République tchèque, Pays-Bas-Allemagne, Allemagne-Suisse, Pays-Bas-Italie via la Suisse, Pays-Bas-Autriche et Belgique-France (source : rapport DIOMIS 2010).

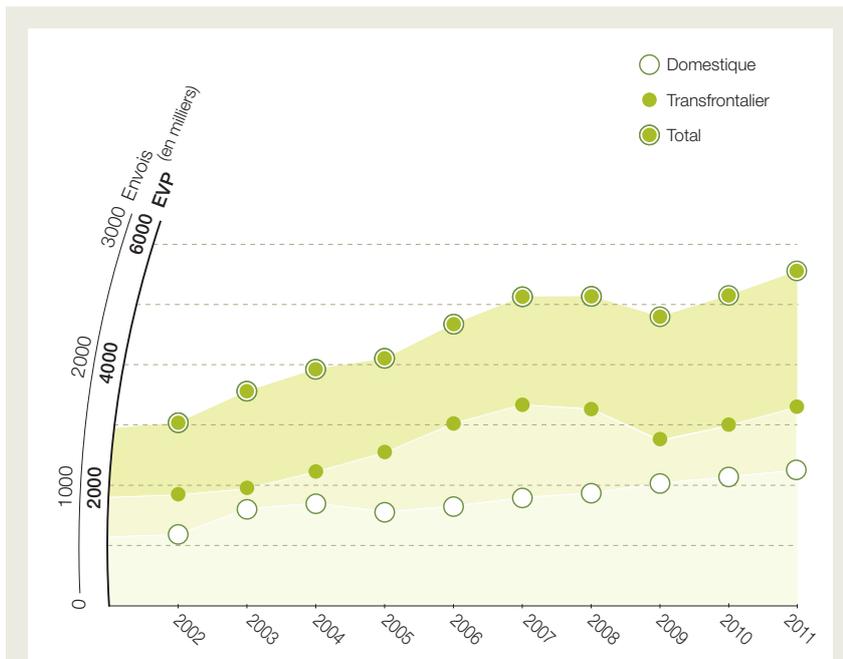
(par opposition aux « trains d'entreprise » dédiés spécifiquement à un seul client). Ces trois différents fournisseurs de services de TC peuvent être positionnés sur quatre segments de marché. Deux segments de base sont définis par l'origine et la destination des unités de chargement transportées : le transport de conteneurs en hinterland (transport de conteneurs ISO maritimes entre les ports de mer et les régions intérieures) et le trafic continental (transport de fret au départ et à destination de terminaux européens). Il est également possible de définir deux segments

supplémentaires : le transport intermodal domestique, exécuté totalement sur le réseau ferroviaire d'un seul pays d'Europe, et le transport transfrontalier, traversant au moins une frontière et utilisant au minimum deux réseaux ferroviaires différents.

Le Transport Combiné non accompagné est considéré par ses parties prenantes comme un service attractif et stable. Il affiche un fort potentiel de développement, surtout compte tenu des tendances mondiales actuelles – visant p.ex. à améliorer la durabilité écologique et économique.



Les Performances en 2011



Le développement du service non accompagné des opérateurs de l'UIRR en 2011 (mesuré en tonnes-kilomètres) peut être qualifié de très encourageant avec une croissance globale de 8%, ce qui représente un transfert de la route au rail de quelque 200 000 unités de chargement intermodales supplémentaires.

Par conséquent, près de 2,8 millions d'envois de l'UIRR – ou l'équivalent de 5,6 millions EVP – ont été acheminés par les sociétés membres de l'UIRR. Le volume de trafic perdu suite à la crise économique a donc

été totalement rattrapé. La croissance asymétrique des trafics transfrontalier et domestique reflète toutefois des développements disparates au sein des différentes sociétés membres.

Les performances de trafic exprimées en tonnes-kilomètres ont augmenté de manière similaire et atteint 40,5 milliards de tkm, dont 80% sont réalisées en services transfrontaliers (couvrant une distance moyenne de 907km) avec un tonnage brut moyen de 22 tonnes par envoi. Sur les liaisons domestiques, ces chiffres sont ramenés respectivement à 394km et 18 tonnes.

Le trafic transfrontalier du TC non accompagné a poursuivi sa croissance continue et opéré en 2011 une hausse de 10% par rapport à l'année précédente. Avec près de 1,7 millions d'envois (+ 150 000 unités), les opérateurs de l'UIRR ont réussi en moins de deux ans à dépasser les volumes réalisés en 2008 (année de référence avant la crise). Ce résultat positif

est le fruit de trois actions coordonnées : le renforcement du réseau principal, le raccordement de plusieurs nouvelles passerelles (maritimes) à ce réseau principal et une nette expansion des activités vers l'Est. Sur le marché transalpin, la liaison-clé entre l'Allemagne et l'Italie – qui totalise 485 000 envois et représente à elle seule 30% de l'ensemble des vo-

lumes transfrontaliers – a enregistré une hausse de 12 000 envois par rapport à 2010 (+2%). 24 000 envois supplémentaires ont été transportés en 2011 sur les liaisons entre les Pays-Bas et l'Italie (+13%), la France et l'Italie (+18%) et l'Autriche et l'Italie (+35%).

Le trafic de conteneurs maritimes en hinterland a continué à progresser durant l'année 2011, surtout entre les ports ARA vers l'Allemagne et la France (Belgique-Allemagne : +184%, Pays-Bas-Allemagne : +21%, Belgique-France +23%). Par contre, les liaisons maritimes et fluviales qui relie l'Allemagne à la Pologne et à l'Autriche ont enregistré des baisses de 13% (8 500 unités de moins en 2011) et de 3% (-3 000 envois) respectivement.

Des résultats spectaculaires ont été enregistrés en 2011 dans le cadre de l'extension continue vers l'est de l'offre de TC de l'UIRR, en particulier sur les liaisons qui relie la Slovaquie à l'Autriche (+70% ou 7 000 envois), à la Hongrie (+153% ou 13 000 envois) et à la République Tchèque (+1 186% ou 12 000 envois). Par ailleurs, certaines liaisons lancées en 2011 seulement ont déjà engrangé de formidables résultats : il s'agit par exemple des liaisons Belgique-Pays-Bas (près de 6 000 envois) et Autriche-Turquie (4 500 envois).

Les performances globales du trafic non accompagné domestique ont augmenté de 5% par rapport à 2010 et dépassé le chiffre de 2,3 millions EVP. Cette croissance encourageante cache cependant des résultats contradictoires : les résultats du trafic belge NARCON réseau (+25% ou 80 000 envois) et des réseaux domestiques français et allemand (+2% ou 12 000 envois au total) sont optimistes, alors que certains opérateurs ont subi une contraction du trafic domestique – principalement en Italie (-23%) et en Slovaquie (-17%).



Le Produit Accompagné

Le Transport Combiné accompagné, couramment appelé « Route Roulante » (RoMo – Rolling Motorway), est considéré comme la meilleure manière de transporter des véhicules routiers entiers au moyen de techniques roll-on/roll-off (similaires à celles utilisées pour les ferries), sur des trains de TC. Ces derniers se composent de wagons surbaissés spéciaux et d'une voiture-couchettes pour les conducteurs « accompagnateurs ». En général, les services RoMo sont proposés au titre de solutions de transfert modal rapides et fiables permettant de

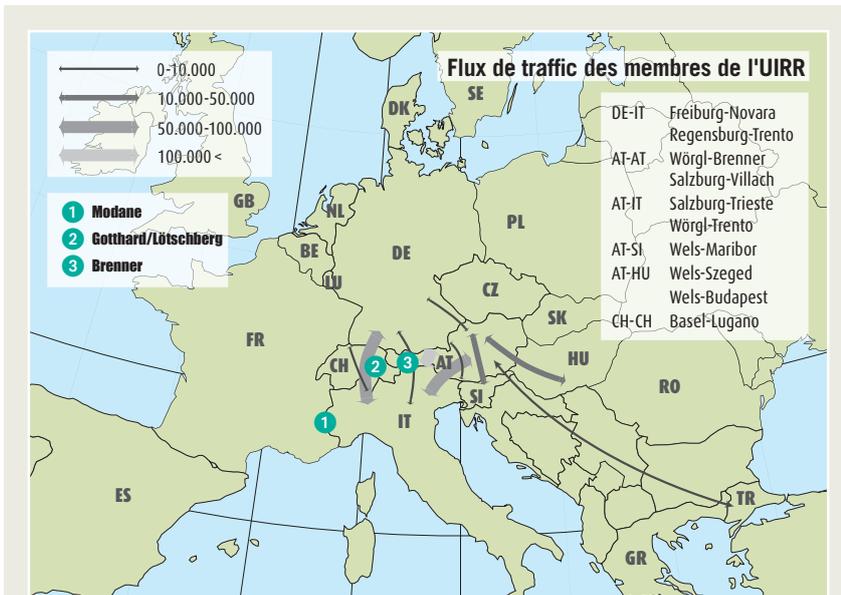
contourner certains obstacles géographiques névralgiques. Il s'agit par exemple des cols de montagne ou des tronçons de route dont l'accès est limité en fonction du poids et/ou d'autres critères (accès durant certaines périodes).

Les services RoMo sont conçus spécialement pour attirer les petites et moyennes entreprises de transport routier dont la flotte n'atteint pas 10 camions et qui n'ont pas les infrastructures adaptées indispensables au trafic non accompagné (terminaux et UTI). La Route

Roulante est donc considérée par ses usagers comme une manière rapide d'instaurer une « intermodalité » partielle sur certains tronçons (dans la technique RoMo, les tronçons routiers restent importants par rapport au trafic non accompagné).

Outre ses avantages évidents pour l'environnement (baisse des émissions de CO₂ allant jusqu'à 86%), l'utilisation des services RoMo par les opérateurs routiers peut être aussi très intéressante en termes d'économies de coûts – carburant, réduction des péages routiers et des coûts de maintenance des camions, avantages fiscaux supplémentaires (baisse de l'instrument fiscal à l'usage des services RoMo), respect des exigences légales (les lignes RoMo respectent les périodes de repos et interdictions de rouler la nuit ou le week-end), prévention des pertes de temps et charge moindre pour l'environnement, sans oublier une hausse globale de la sécurité routière (le rail est le mode de transport le plus sûr pour l'acheminement du fret).

De nos jours, les itinéraires RoMo les plus performants sont concentrés sur des liaisons passant par l'Autriche et la Suisse, où le rail bénéficie en règle générale d'un soutien politique fort et où les normes ferroviaires permettent le passage de camions de 4 m de haut (liaisons entre l'Autriche et la Hongrie ou la Slovaquie p.ex.). Les activités RoMo sont très populaires dans les pays où les autorités nationales ont mis des règles plus spécifiques en œuvre en matière de sécurité routière, de décongestion (interdiction de circuler par exemple) et de poids maximum, sans oublier les prescriptions légales supplémentaires applicables au transport routier des substances dangereuses.



Le TC accompagné est proposé aujourd'hui sur dix itinéraires en Europe par sept sociétés différentes en tout (dont six sont membres de l'UIRR). Au total, 425 000 camions ont été transportés par les opérateurs de l'UIRR en 2011.

Les premières lignes RoMo équipées de wagons surbaissés ont été lancées vers la fin des années septante entre l'Allemagne et l'Italie. Dans les années quatre-vingt et quatre-vingt-dix,

l'extension du réseau RoMo n'était possible qu'en direction de l'est (du sud-est) à partir de l'Autriche. Celle-ci était le principal pays d'origine et de destination. Plusieurs modèles économiques associés à des motivations différentes ont été mis en œuvre depuis : c.-à-d. en réponse aux services imposés par les Autorités (prescriptions légales en Suisse ou écopoints pour le transit routier en Autriche) ou en raison d'une infrastructure routière insuffisante ou inexistante.



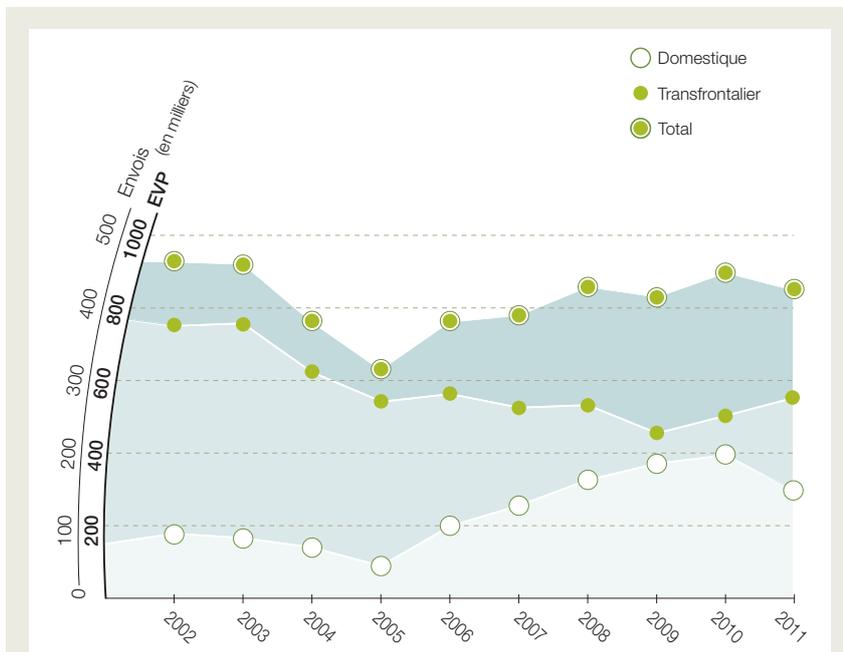
Les Performances en 2011

Avec un total de 277 000 camions complets, **le trafic européen RoMo transfrontalier en 2011** a enregistré une hausse significative, de 11%, par rapport à 2010 (+27 000 camions). Même si cette

croissance est inégalement répartie sur les différents corridors, il convient de souligner que **chaque ligne RoMo proposée par les opérateurs de l'UIRR a enregistré une croissance positive.**

Du côté autrichien, les services RoMo en transit par le col du Brenner (liaison Wörgl-Trento, qui enregistre une hausse de la fréquence des trains – de 5 à 7 trains par jour – et liaison Trento-Regensburg) ont augmenté de 27% (19 000 camions supplémentaires par rapport à 2010). Par ailleurs, les lignes RoMo (Szeged/Maribor/Budapest-Wels et Trieste-Salzburg) sur l'axe Danube-Pyhrn-Tauern ont augmenté de 6% (+6 000 camions). Simultanément, le trafic RoMo reliant l'Allemagne à l'Italie par l'axe du Gothard (service Freiburg-Novara) a poursuivi sa croissance avec une hausse de 2% (+2 000 camions) grâce à un taux moyen de chargement très élevé, approchant 90%.

Par contre, les services **RoMo domestiques** ont enregistré une baisse globale de 25% pour n'atteindre que 150 000 camions complets environ en 2011 (-49 000 camions). Du côté autrichien, l'opérateur a été contraint de réduire la fréquence sur la principale liaison RoMo Wörgl-Brenner – de 19 à 15 trains-navette journaliers – principalement à la suite de problèmes liés à la maintenance des infrastructures (fermeture du tunnel du Brenner en septembre et fermeture du centre d'inspection routière de Kundl pendant plusieurs mois). De plus, l'opérateur a décidé de suspendre en juillet le service RoMo entre Salzburg et Villach en raison du taux de chargement trop faible. En Suisse, le trafic sur la ligne RoMo entre Bâle et Lugano a baissé de 4% en 2011 par rapport à l'année précédente.



L'exercice 2011 des opérateurs RoMo de l'UIRR peut être qualifié d'année contrastée : 425 000 camions complets ont été transportés en 2011, ce qui représente une baisse de 5% ou 22 000 unités par rapport à l'année précédente. Ce résultat global reflète deux situations différentes : une hausse encourageante de 11% des liaisons transfrontalières (représentant 65% du volume total des activités RoMo) et une chute de 25% des volumes domestiques (qui représentent 35% du trafic RoMo).

Les performances des liaisons RoMo ont atteint 14,8 millions de tonnes (-8% par rapport à 2010) pour 4,2 milliards de tonnes-kilomètres (+3% par rapport à 2010) au cours de l'année écoulée. Si le poids moyen des camions reste relativement stable – 34 à 36 tonnes –, la

distance RoMo (ferroviaire) peut varier considérablement sur les différentes liaisons RoMo. La distance effectuée par un camion utilisant une ligne RoMo transfrontalière a quasiment atteint 400km en 2011. Par contre, les liaisons RoMo domestiques ne dépassaient parfois pas les 100km.

Dans le concept RoMo, contrairement au modèle économique non accompagné, la partie ferroviaire représente plus souvent un segment plus court de la distance totale du voyage : le très court service RoMo entre Wörgl-Brenner (96km) est comptabilisé en tant que ligne ferroviaire autrichienne pure. Normalement, il devrait toutefois être considéré comme une petite partie d'un trajet routier plus long (jusqu'à 1 000km) de l'Allemagne à l'Italie.



Environnement des entreprises



La crise économique incite les gouvernements nationaux à mettre des changements en œuvre, sur le plan des conditions-cadre du transport, qui sont bénéfiques au Transport Combiné rail-route. A contrario, dans d'autres cas, la crise sert de prétexte pour reporter les actions absolument requises au niveau législatif.

+ Les gouvernements, soucieux d'augmenter leurs rentrées fiscales, envisagent d'imposer aux poids lourds des péages électroniques basés sur la distance, ce qui se traduira par une plus grande équité des redevances routières mais permettra aussi de les comparer à celles perçues pour accéder au rail. C'est là également une condition préalable à l'instauration de surtaxes liées aux externalités, permises dans la version amendée de la Directive Eurovignette.

+ Un nombre croissant d'Etats membres de l'UE annoncent des plans visant à séparer, sur le plan structurel, la division «gestion des infrastructures» au sein de leurs holdings ferroviaires nationales des sociétés d'exploitation du trafic passagers et fret. Cette mesure est également motivée par le désir de privatiser les activités de fret des EF historiques.

+ Les organismes de gouvernance des corridors de fret ferroviaire, prévus au Règlement 913/2010, sont mis en place, ce qui promet une mise en œuvre rapide de ce Règlement bénéfique pour les services de fret ferroviaire transfrontalier.

+ Plusieurs projets de développement des infrastructures/rail, ayant un impact positif sur le fret ferroviaire, sont en cours, et les orientations amendées de l'UE concernant le RTE-T semblent elles aussi refléter l'esprit du Livre blanc 2011 sur les transports, qui prévoit que les modes durables joueront dorénavant un rôle prépondérant dans le transport longue distance.

- Les EF historiques - fournisseurs de traction ferroviaire - continuent à freiner des quatre fers face aux demandes des utilisateurs du fret ferroviaire de disposer de données de qualité (ponctualité/fiabilité, garantie d'une certaine vitesse moyenne) et de bénéficier d'une

certaine transparence pour pouvoir mesurer les performances et comparer les prestataires de services.

- Le camp plaidant en faveur de l'Approche modulaire européenne (méga-camions), espère avoir créé un nouvel argument à faire valoir à partir de la crise économique qui est traduit par «désir du secteur du transport routier d'accroître sa productivité», celui-ci passant sous silence le fait que le transfert modal produirait des résultats nettement meilleurs en termes d'efficacité énergétique, de sécurité et de performances en matière d'émissions, et ainsi de productivité générale du transport.

- Les arguments, liés à l'écologie et au changement climatique, en faveur d'une meilleure efficacité énergétique ainsi que d'autres mesures de politique de transport sont fréquemment balayés par les décideurs politiques qui se fondent, pour ce faire, sur la crise économique. Cela retarde la mise en place d'une législation aussi vitale que la révision du régime de taxation de l'énergie par l'UE ou encore de normes d'émissions de CO₂ et d'efficacité énergétique pour les véhicules commerciaux.

Néanmoins, l'UIRR observe que, les responsables européens de la politique des transports sont généralement favorables à une plus grande durabilité du transport de fret, comme le traduisent les objectifs de changement modal du Livre blanc 2011 sur les transports. Les arguments empiriques avancés par l'UIRR lors de ses contacts réguliers avec les membres et le personnel du Parlement européen, du Conseil et de la Commission aident à faire aboutir des initiatives législatives et politiques, abordées en vue d'une durabilité environnementale et économique, incarnée par le Transport Combiné rail-route.



Défis et perspectives

La **distance moyenne parcourue par un envoi en TC** en 2011 est restée inchangée par rapport à l'année précédente avec près de 631km. 94% du trafic TC s'est fait sur des distances de 300km ou plus. En TC non accompagné, la distance générée est plus longue de 100km, soit 731km par envoi (distance moyenne d'un envoi sur le rail). Le TC non accompagné est tout particulièrement capable d'acheminer efficacement des envois isolés chargés dans des unités de chargement intermodales (ILU).



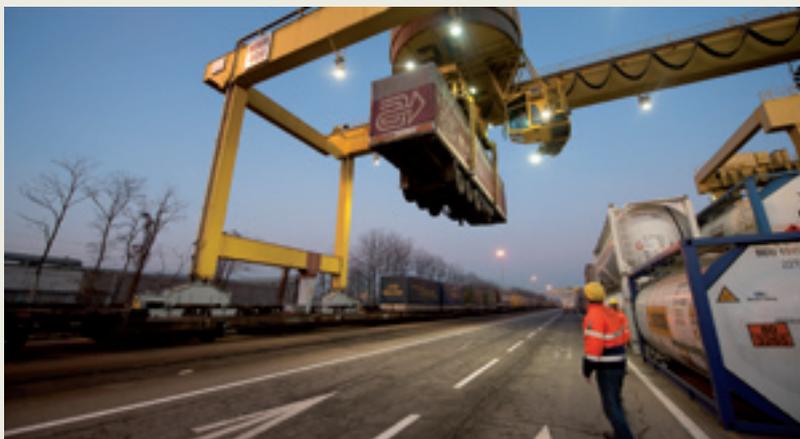
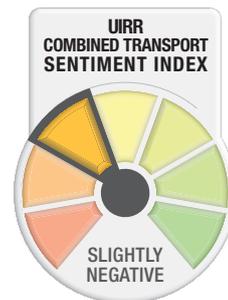
L'essai de nouvelles techniques de TC en Europe, telles que le Rail Runner conçu aux États-Unis et le Cargo Beamer allemand pour le transport en semi-remorques, et l'accroissement de l'efficacité de la principale technique de TC non accompagné par l'introduction d'unités de chargement rectangulaires palettisées de 45 pieds sont deux exemples d'innovation en matière de productivité dans le TC rail-route. Les logiciels, vitaux pour tout service de transport, sont améliorés grâce à des avancées sur le plan des standards STI et TAF ainsi que des innovations technologiques, telles que la reconnaissance optique de caractères (OCR). Les paramètres qualitatifs (gabarit, longueur maximale autorisée du train et

charge maximale par essieu, système de signalisation, etc.) des infrastructures ferroviaires de même que la qualité et la disponibilité des sillons qui y sont réservés au transport de fret sont des éléments vitaux pour l'existence même du Transport Combiné ainsi que de sa qualité et sa productivité. Les investissements dans de nouvelles infrastructures, l'augmentation de la capacité et l'amélioration des lignes sont certes accueillis très favorablement, mais les importantes restrictions d'accès durant les travaux de construction engendrent parfois de graves perturbations.

Dans le cas de la remise en état de la ligne du Brenner (dans l'ouest de l'Autriche), l'impact de la fermeture de

celle-ci planifiée pour l'été 2012 sera sévère au point d'apparaître dans les statistiques de performance générales pour 2012 du Transport Combiné européen, renforçant de la sorte le caractère crucial des lignes ferroviaires à voie unique.

La perspective du TC rail-route pour 2012 est perçue de manière légèrement négative, comme le montre l'indice de confiance du TC de l'UIRR, traduisant ainsi la gravité des défis à relever par le secteur, ceux-ci étant exacerbés par la situation économique précaire en Europe.



L'UIRR ne ménage pas ses efforts pour réaliser des progrès bénéfiques à l'ensemble des acteurs spécialisés dans le Transport Combiné, dont les gestionnaires de terminaux de transbordement sont un groupe-clé. La base de données de terminaux de l'UIRR, associée au message de données de l'UIRR et à la base de données de clients, alimente actuellement l'ensemble des systèmes informatiques liés au TC à travers toute l'Europe. L'UIRR a proposé, dans le cadre de l'initiative commune d'apprentissage de Marco Polo, que DESTINY facilite non seulement la diffusion de la nouvelle codification et du nouveau marquage, conformes à la norme EN13044, d'unités de chargement, ce qui permettra d'harmoniser, sensiblement, les procédures opérationnelles dans les terminaux, mais qu'elle évalue aussi les bonnes pratiques en matière de sécurisation des chargements et de manutention de marchandises dangereuses, ce qui se traduira par une efficacité accrue et une réduction simultanée des perturbations.



Nouvelles des membres

ALPE ADRIA

La croissance du trafic de 12%, réalisée en 2011, repose principalement sur la desserte de l'hinterland du port de Trieste (non accompagné) et l'exploitation réussie d'un service de Route Routante jusqu'à Salzbourg (Autriche).



ADRIA KOMBI

L'opérateur slovène a connu une année particulièrement réussie en enregistrant une croissance de 39% résultant surtout du trafic hinterland du port de Koper, lequel dessert notamment de grandes entreprises automobiles en Slovaquie. Le financement obtenu via le projet SEEIS du programme Marco Polo a contribué à ce développement.

COMBIBERIA

En dépit d'une base solidement réduite, l'entreprise a réalisé en 2011 une croissance solide de 53% de son trafic en tonnes-kilomètres sur ses principaux itinéraires reliant l'Espagne à la France, la Belgique et l'Allemagne.

HUNGAROKOMBI

L'opérateur exclusivement de Route Routante a augmenté son trafic de 4% grâce en partie au financement obtenu dans le cadre du projet Ro-Mo-Net du programme Marco Polo.

HUPAC

Alors que l'année avait fort bien démarré pour Hupac, qui réalisait une croissance à deux chiffres durant le 1er semestre, l'année s'est soldée finalement par une croissance de 6,6% du nombre d'envois traités et de 3% du nombre de tonnes-kilomètres par rapport à 2010, en raison de problèmes sur l'infrastructure ferroviaire et du ralentissement des activités économiques. En 2011, Hupac est devenu le premier opérateur de l'UIRR à lancer une liaison directe entre Anvers et Chongqing (Chine).

IFB

En 2011, la compagnie basée à Anvers a, en grande partie, achevé le développement de son réseau organique européen, ce qui s'est déjà traduit par une croissance annuelle de 30% de la performance en tonnes-kilomètres.

KOMBIVERKEHR

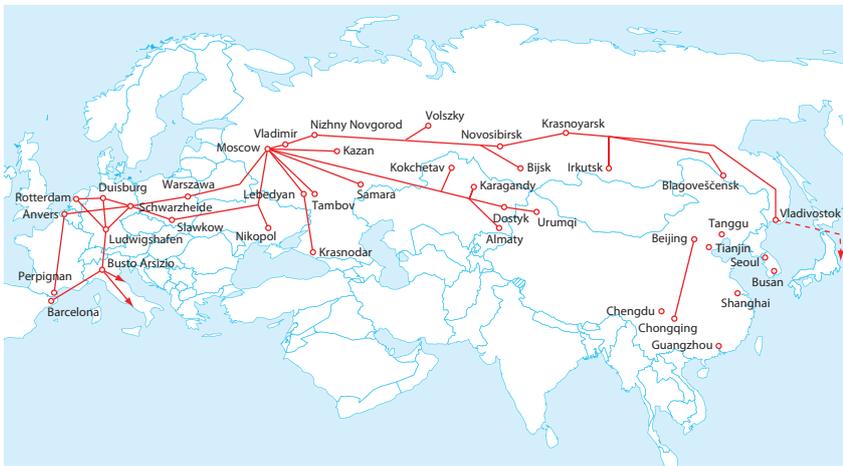
La croissance annuelle de 5% du principal opérateur de TC en Europe est le résultat d'une très bonne performance au premier semestre, le deuxième subissant le ralentissement du plus gros moteur de l'économie européenne, l'Allemagne.

BOHEMIAKOMBI

La croissance annuelle de 51% réalisée en 2011 reflète un premier semestre très fort suivi d'un ralentissement au deuxième du fait de l'activité économique moins bonne en Allemagne, qui est la principale destination des envois de Bohemiakombi.

CEMAT

Malgré le ralentissement de l'économie et d'une rude concurrence sur le marché domestique italien du TC, Cemat a réalisé une croissance totale de 3% en 2011.





NAVILAND CARGO

En utilisant ses propres locomotives pour assurer la traction, Naviland Cargo, qui se concentre sur les connexions hinterland de et vers les ports maritimes, est parvenue à réaliser une croissance annuelle de 5% de son trafic en 2011.

ÖKOMBI

En 2011, le plus grand opérateur européen de Route Roulante a connu une excellente année sur ses liaisons transfrontalières (+14%), cette croissance étant sévèrement rabotée (1% de croissance globale sur l'année) en raison de l'effondrement du marché domestique dû à des difficultés techniques liées aux infrastructures.



POLZUG

L'opérateur a ouvert un nouveau terminal à Poznan, soit le 4e qu'elle gère et qui fait office de hub pour un nouveau concept de train navette reliant la Pologne aux ports de l'Europe du Nord-Ouest.

RALPIN

RAlpin, qui a fêté ses 10 ans d'existence le 11 juin 2011, a obtenu du gouvernement le marché visant à organiser les services suisses de Route Roulante entre 2012 et 2018. En 2011, l'opérateur n'a enregistré que 1% de croissance de son trafic en raison de difficultés opérationnelles causées par des contraintes de capacités imputables à des travaux de maintenance de l'infrastructure.

ROCOMBI

Après de mauvais résultats en 2010, Rocombi affiche une année 2011 en forte reprise, avec 40% de croissance annuelle.



HUPAC



Peter HOWALD
Directeur Général Adjoint

Bien qu'un niveau élevé de sécurité ferroviaire doive être l'un des principaux facteurs de compétitivité, cela ne se reflète pas encore dans le prix du transport.

Q: Comment la reprise post-crise de Hupac s'est-elle déroulée en 2011 ? Avez-vous déjà commencé à ressentir les effets du ralentissement économique durant le second semestre de l'année ?

R: Pour une croissance à deux chiffres, le premier semestre a été excellent mais la chute des volumes au second semestre fut vertigineuse. Sur l'ensemble de l'année cependant, Hupac a réalisé une croissance globale de 6,6% par rapport à 2010.

Q: Comment les travaux de maintenance des infrastructures ferroviaires – et leur retard – ont-ils affecté les opérations de Hupac, dont le réseau couvre l'ensemble de l'Europe, et comment pensez-vous que ces travaux risquent d'affecter 2012 et au-delà ?

R: En effet, les travaux de maintenance ont sérieusement affecté la qualité du rail sur certaines lignes. D'un autre côté, il nous faut bien « endurer » quelques désagréments en échange d'une amélioration du service futur. En conséquence, Hupac se réjouit de ces travaux de maintenance. Bien entendu, une bonne planification et coordination des travaux tenant tout spécialement compte des exigences de chaque type d'utilisateur s'avèrent essentielles pour minimiser les désagréments et garantir la préservation de services commercialisables concurrentiels.

Q: Quels sont les développements actuels des infrastructures européennes qui seront les plus profitables à Hupac et au Transport Combiné, et quels sont les freins à l'exploitation de leur plein potentiel ?

R: Il faudrait achever au plus vite le corridor de fret ferroviaire Rotterdam-Gênes, qui gère le plus important volume intermodal d'Europe. Les améliorations de l'infrastructure doivent être conformes aux directives internationales applicables au Transport Combiné : trains de 750 m de long, profil P400, faible déclivité de 1% au maximum afin de permettre à une seule locomotive de tracter des trains lourds de 2.000 tonnes. Alors que la mise en service en 2017 du tunnel du Gothard constitue elle aussi une excellente opportunité, la modernisation des lignes d'accès à ce tunnel va bon train dans le Nord, mais rencontre des difficul-

tés dans le Sud. Enfin, une harmonisation du système de sécurité et de signalisation s'avère également cruciale pour la compétitivité du rail et surmonter les déséconomies existantes. Or, à ce jour, les Etats membres sont peu nombreux à s'être impliqués correctement dans la mise en œuvre du système ERTMS, qui permettrait pourtant de réduire les coûts tout en augmentant la qualité et la capacité du réseau.

Q: Dans quelles directions avez-vous l'intention de développer Hupac durant les prochaines années, quelles sont les capacités qui deviendront des facteurs vitaux de réussite et par quels moyens la législation devrait-elle contribuer au développement du Transport Combiné ?

R: Hupac prévoit d'étendre ses activités de façon durable en investissant dans de nouveaux atouts tels que du matériel roulant, des terminaux et des systèmes informatiques, mais aussi dans le développement de nouveaux marchés. Le principal défi à relever au cours des années à venir est celui de l'augmentation des frais de wagon imputables aux mesures supplémentaires à prendre en matière de sécurité nationale. Bien qu'un niveau élevé de sécurité ferroviaire doive être l'un des principaux facteurs de compétitivité, cela ne se reflète pas encore dans le prix du transport. La sécurité a un coût, il y a lieu donc de trouver le juste équilibre permettant de rester concurrentiel. Partant, il faut accroître la sécurité tant en transport ferroviaire qu'en routier et l'amener à des niveaux similaires. Un système d'exigences de maintenance du matériel roulant à l'échelon de l'UE recèle un potentiel élevé d'amélioration de l'efficacité, alors que des normes nationales divergentes engendrent d'inutiles complications. Hupac investit dans un nouveau concept de maintenance du matériel roulant, qui consiste à amener les équipes de maintenance aux wagons plutôt que de transférer ces derniers dans les ateliers, ce qui se solde par des coûts élevés en termes de temps et d'argent.



Q: Comment la reprise post-crise de Polzug a-t-elle eu lieu en 2011 ? Avez-vous déjà commencé à ressentir les effets du ralentissement économique durant le second semestre de l'année ?

R: Nous étions bien partis en termes de reprise au cours du premier semestre, avec une croissance à deux chiffres, et nous étions assez positifs quant au second semestre de l'année. Le ralentissement économique a toutefois durement touché Polzug, au point qu'elle a finalement bouclé l'année avec les mêmes chiffres qu'en 2010. Attendu que notre activité principale se situe au niveau du transport hinterland au départ des ports d'éclatement de la mer du Nord de et vers la Pologne, Polzug a fait les frais de la chute des tarifs du fret maritime. En effet, le prix a revêtu une importance énorme aux yeux des principaux clients et armateurs, ceux-ci réorientant, quasiment chaque mois, leurs activités entre le transport routier, ferroviaire et maritime en fonction du mode de transport offrant les meilleurs tarifs.

Q: La Pologne, pays prédominant pour les activités de Polzug, a mieux tiré son épingle du jeu durant la crise que d'autres ; votre société a-t-elle ressenti les effets de cette situation ?

R: La Pologne est très bien intégrée dans les structures de production au sein de l'Europe, reliées surtout par transport routier. De fait, les sociétés polonaises contrôlent actuellement la plus large flotte de camions de l'UE. Dans ses activités de transport de conteneurs outre-mer, Polzug a dû faire face à une baisse de volume au départ du Japon, dans le sillage de la catastrophe du tsunami, ainsi qu'à un ralentissement en Europe de la demande d'électronique grand public, les téléviseurs en particulier, ce qui a amené certains de nos principaux clients à réduire leur production, et même à arrêter temporairement leurs lignes de production en Pologne.

Q: Quel est le développement de Polzug, quels sont les investissements consentis et quelles sont les capacités, perçues comme facteurs-clé de succès, que Polzug envisage de renforcer ?

R: Polzug attend avec impatience que 2012 soit une meilleure année. En septembre 2011, nous avons remanié notre système de production pour passer à un concept de hub, s'articulant autour de notre terminal hub

flambant neuf et moderne à Poznan. Depuis décembre, nous exploitons des navettes assurées par des locomotives polycourant entre Hambourg et le terminal hub de Poznan, sans qu'il faille s'arrêter à la frontière pour en changer. Le temps de transit entre Hambourg et Poznan a pu, de la sorte, être réduit de 12 heures. L'ouverture du terminal à Poznan – le quatrième sous notre direction en Pologne – constitue la 3e étape de notre projet de développement de terminaux en Pologne, après la modernisation de nos infrastructures à Wroclaw en 2008 et l'ouverture de notre terminal à Dabrowa Gornicza en 2010. La quatrième étape est prévue pour 2013 avec la construction d'un nouveau terminal à Brwinow, à proximité de Varsovie. En règle générale, Polzug est en train de remplacer ses vieux terminaux par des installations plus modernes en vue d'anticiper la croissance escomptée du marché du transport intermodal en Pologne, attendu que les terminaux sont considérés comme des éléments vitaux de la compétitivité du TC.

Q: Comme pour tout opérateur de TC, les activités de Polzug sont largement tributaires des fournisseurs de traction ferroviaire ; comment percevez-vous le développement de la qualité du service ferroviaire et quels sont les changements nécessaires, compte tenu tout spécialement de la situation prévalant dans les nouveaux États membres ?

R: La qualité est un élément-clé pour garantir le succès du transport intermodal. Notre nouveau concept de navette ferroviaire entre Hambourg et Poznan démontre qu'il est possible d'avoir des délais de transit fiables et courts. Quoiqu'il en soit, une grande partie du réseau ferroviaire polonais étant toujours obsolète, elle ne permet que des délais de transit longs. En préparation du Championnat d'Europe de football, de larges portions des couloirs ferroviaires traversant la Pologne sont en cours de modernisation et plusieurs chantiers de construction ferroviaire, particulièrement dans le sud de la Pologne, engendrent des perturbations imprévues. Dans l'ensemble, Polzug accueille favorablement le plan de modernisation du rail mis en œuvre par le gouvernement polonais, chaque zloty dépensé pouvant, en fin de compte, contribuer à justifier le prix inacceptable des redevances ferroviaires, parmi les plus élevées d'Europe.



Walter SCHULZE-FREYBERG
Directeur Général

Polzug s'emploie à remplacer ses vieux terminaux par des installations plus modernes en vue d'anticiper la croissance escomptée du marché du transport intermodal en Pologne, attendu que les terminaux sont considérés comme des éléments vitaux de la compétitivité du TC.



L'année UIRR en bref

PROMOTION DU TRANSPORT COMBINÉ ET REPRÉSENTATION DES INTÉRÊTS

Le Bureau de Liaison de l'UIRR – situé dans le Quartier européen de Bruxelles – a bouclé une nouvelle année fructueuse en termes de promotion du Transport Combiné, de diffusion d'avis circonstanciés et de défense de ses intérêts en 2011. De nombreux communiqués de presse et prises de position ont été publiés sur des questions telles que le **Livre blanc sur les transports**, l'**Eurovignette** et la **taxation de l'énergie** (internalisation), la **révision du premier paquet ferroviaire** et le manuel de mise en œuvre du **Règlement relatif aux corridors** (en vue d'améliorer la qualité de service sur le

Les publications standard de l'UIRR comprennent le **Rapport annuel et les Statistiques**, ces dernières étant la seule compilation de données produite par l'association de l'industrie, officiellement reconnue par EUROSTAT, et une **lettre d'information trimestrielle**, qui reproduit l'Indice de confiance du TC de l'UIRR. Cet indice a d'ailleurs reflété avec précision le redémarrage post-crise, mais aussi la baisse de la performance du trafic entamée au second semestre de 2011.

Outre ces formes publiques de communication, le personnel de l'UIRR a pris part à de nombreuses réunions, individuelles et en groupe, a rédigé des lettres et pris la parole lors de conférences et d'événements dans l'optique de représenter les intérêts du Transport Combiné.

L'UIRR est une **association professionnelle agréée de lobbying** du Parlement européen et de la Commission européenne (Numéro au registre de transparence : 49307536642-11), tout en étant reconnue comme représentante des opérateurs de TC à l'Agence ferroviaire européenne, au CEN, à EUROSTAT, au Conseil européen, à la CEE-ONU, à l'OCDE/ITF. Le délégué de l'UIRR, le Dr János Berényi, a assuré la fonction de Vice-président du Conseil d'administration de l'Agence ferroviaire européenne.

L'augmentation dynamique du trafic sur le site Web www.uirr.com, qui a accueilli **20% de visiteurs en plus en 2011** que l'année précédente, témoigne de l'efficacité du travail de diffusion réalisé par l'UIRR. Les publications les plus populaires de l'UIRR en 2011 ont été la brochure sur le Code ILU, le Rapport annuel et les Statistiques ainsi que la brochure sur les Directives de codification du TC. Seul le Livre de 2010 intitulé « 40 ans de Transport Combiné » a fait mieux que les 3000 téléchargements du Rapport annuel 2010.

rail), de même que sur les dangers liés à l'introduction de **mégacamions**. Dans le même temps, la **codification** des lignes ferroviaires et des unités de chargement pour le Transport Combiné, ainsi que la **manutention de matières dangereuses** constituent les deux principaux thèmes sur lesquels l'UIRR a publié des brochures remaniées.

Équipe permanente de l'UIRR



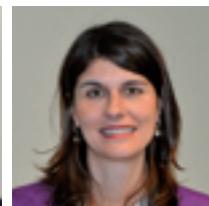
Rudy COLLE



Martin BURKHARDT



Ákos ÉRSEK



Barbara BENTO



Eric FEYEN



Pekiye BIÇICI



AMÉLIORATION DES BONNES PRATIQUES ET APPUI AUX OPÉRATIONS JOURNALIÈRES

INTERUNIT – la plateforme commune d'échange entre les opérateurs de TC de l'UIRR et les entreprises de transport ferroviaire de l'UIC – a travaillé activement en 2011 aux éléments techniques et opérationnels du Transport Combiné.

- La Commission Technique a suivi la révision de la **STI Wagon** afin de garantir l'intégration des spécificités du TC (systèmes de freinage, diamètres des roues, type de bogies, etc.) de même que la mise en œuvre intégrale du concept d'acceptation croisée pour les wagons «circulant partout». En outre, cette Commission a surveillé l'évolution du projet Europe Train de l'UIC (**test des éléments de freinage LL**), les travaux de révision en cours des **brochures de l'UIC ayant trait au TC** (wagons, ILU et lignes) et le processus de mise en œuvre de la norme EN 13044 fraîchement adoptée (nouvelles plaques jaunes de codification).
- La Commission Exploitation s'est concentrée sur le lancement du **projet E-Railfreight** pour le Transport Combiné en 2011 qui a pour objectif de créer un TC entièrement informatisé en développant et testant, sur certaines liaisons clés alpines, un format commun d'échange de la lettre de voiture. Cette Commission a également traité les questions de la «**qualité des services ferroviaires**» (en particulier la collecte de données) et des impacts du «**nouveau code douanier**» (en particulier les exigences liées au numéro unique de référence).
- La Commission Matières dangereuses s'est occupée de l'analyse et de la mise en application des diverses mesures prises **à la suite de l'accident de Viareggio**,

la mise à jour du **règlement ADR/RID**, tout particulièrement en ce qui concerne le transport de quantités limitées de matières dangereuses (comme des boissons alcoolisées), de feux d'artifice et de déchets. La brochure de l'UIRR consacrée aux matières dangereuses a été adaptée en conséquence.

Sous la coordination du Bureau de Liaison de l'UIRR, la version 5.0 du **message de données de l'UIRR** (format d'échange standard entre les sociétés de l'UIRR) a été publiée en 2011 ; elle devrait être entièrement opérationnelle en 2012. Cette version inclut divers changements applicables aux enregistrements de données et des tableaux, en définissant en particulier de nouvelles catégories de champs et en décrivant clairement le contenu des différents enregistrements.

Deux importants projets financés par l'UE, **BE-Logic** et **IMCOSEC**, auxquels l'UIRR était associée, ont bouclé avec succès leur mission en 2011, en parallèle avec les projets SEIS et Ro-Mo-Net du programme

Marco Polo aux membres desquels l'UIRR a apporté un appui administratif.

L'UIRR a été invitée à prendre part à plusieurs nouveaux consortiums faisant offre pour de nouveaux projets (FP7) financés par l'UE. Dans le même temps, le Bureau de Liaison a entamé le projet **d'apprentissage commun, DESTINY, du programme Marco Polo**, qui vise à poursuivre l'amélioration des opérations de TC sur le plan du marquage et de l'identification des ILU, du traitement des matières dangereuses et de la sécurisation des charges par le biais de la compilation et de la diffusion des bonnes pratiques de l'industrie ainsi que des normes récemment adoptées par l'UE. Ces prochaines années, l'UIRR poursuivra, à travers ces initiatives, sa mission d'amélioration du TC basé sur des projets.





Administrateur du code ILU



identification of Intermodal Loading Units in Europe

La norme EN13044, approuvée à une très large majorité par le Comité européen de Normalisation CEN en octobre 2010, désigne l'UIRR comme Administrateur du code ILU pour l'identification des propriétaires des unités de chargement intermodales en Europe.

Des représentants de l'industrie et d'entreprises de tous les secteurs des transports travaillent ensemble dans les comités nationaux du CEN pour élaborer des normes visant à accroître l'efficacité et la sécurité des transports.

La première partie de la norme décrit un marquage-propriétaire compatible, sur le plan technique, avec le code BIC qui est utilisé partout dans le monde pour les conteneurs maritimes et qui a fait ses preuves depuis des dizaines d'années. Les propriétaires d'unités de chargement réservent auprès de l'UIRR une clé-propriétaire constituée de quatre lettres. Ils marquent leurs caisses mobiles et semi-remorques préhensibles au moyen de cette clé, suivie de six chiffres qui leur permettent de numéroter leurs unités de chargement selon leurs propres critères, ainsi que d'un chiffre de contrôle.

Les principaux avantages sont :

- Tous les acteurs de la chaîne de transport peuvent identifier le propriétaire étant donné que le registre des Codes ILU est publié sur l'Internet.
- Pour garantir la sécurité et la sûreté des transports, les douanes et la police des frontières ont besoin d'un système d'identification précis pour pouvoir traiter plus rapidement ces unités

de chargement dans les ports et aux frontières.

- Une structure uniforme : les logiciels de toutes les entreprises de transport qui acceptent déjà le code BIC peuvent aussi traiter le code ILU compatible.
- Économie de temps de travail : le chiffre de contrôle repère 95% de toutes les erreurs de saisie.
- Le code facile à capter est reconnaissable par les applications OCR.
- Séparation de l'identification du propriétaire et du marquage de la société (Code ILU) du marquage opérationnel (plaque de codification) qui doit également être conservée lors d'un changement de propriétaire.

Le 1er juillet 2011, l'UIRR a entamé l'attribution des Codes ILU via son nouveau site Internet www.ilu-code.eu. Toutes les entreprises de logistique devraient veiller à réserver un code en temps voulu afin d'obtenir la combinaison de lettres souhaitée et commencer le marquage de leurs unités de chargement. En effet, après une période de transition de trois ans, c'est-à-dire **à partir de juillet 2014, seules les unités de chargement identifiées au moyen d'un Code ILU ou BIC seront acceptées.**



CODIFICATION

Les transports combinés d'unités de chargement dépassent le gabarit normal en transport ferroviaire. Un système de codification des parcours, des wagons et des unités de chargement permet d'utiliser chaque centimètre du gabarit ferroviaire qui peut par exemple être limité par les tunnels.

Les parties 2 et 3 de la norme concernent le marquage opérationnel. La plaque de codification jaune contient un code qui est fonction de la hauteur et de la largeur de l'unité de chargement ainsi que des informations qui servent au chargement plus rapide sur des wagons spéciaux et qui indiquent si le conteneur présente une solidité telle qu'il peut être aussi transporté à des vitesses plus élevées (120km/h ou plus).

Membres de l'UIRR

ALLEMAGNE	KOMBIVERKEHR Zum Laurenburger Hof 76 D - 60594 Frankfurt am Main	Tél: (+49) 69 79 50 50 Fax: (+49) 69 79 50 51 19 Email: info@kombiverkehr.de
AUTRICHE	Ökombi Gmbh Erdberger Lände 40-48 A - 1030 Wien	Tél: (+43) 1 331 56 0 Fax: (+43) 1 331 56 300 Email: info@oekombi.at
BELGIQUE	INTERFERRYBOATS (IFB) Houtdok 25A B - 2030 Antwerp	Tél: (+32) 3 270 27 00 Fax: (+32) 3 236 54 28 Email: info@interferryboats.be
CROATIE	CROKOMBI Heinzlova ulica 51 HR - 10000 Zagreb	Tél: (+385) 1 61 51 867 Fax: (+385) 1 61 51 869 Email: crokombi@crokombi.hr
ESPAGNE	COMBIBERIA c/Rafael Herrera, 11; 2º, Pta 203 E - 28036 Madrid	Tél: (+34) 91 314 98 99 Fax: (+34) 91 314 93 47 Email: combiberia.madrid@combiberia.com
FRANCE	NAVILAND CARGO 15/17 Allées de l'Europe F - 92588 Clichy Cedex	Tél: (+33) 1 41 05 33 00 Fax: (+33) 1 40 87 08 20 Email: contact@naviland-cargo.com
	NOVATRANS CAP WEST, 15-17, Allées de l'Europe - Bâtiment A FR - 92110 Clichy Cedex 92588	Tél: (+33) 1 40 87 97 00 Fax: (+33) 1 40 87 97 65 Email: info@novatrans.fr
HONGRIE	HUNGAROKOMBI Váci út 92 H - 1133 Budapest	Tél: (+36) 1 224 05 50 Fax: (+36) 1 224 05 55 Email: office@hungarokombi.hu
ITALIE	ALPE ADRIA Via S. Caterina da Siena, 1 I - 34122 Trieste	Tél: (+39) 040 63 92 33 Fax: (+39) 040 66 00 08 Email: alpeadria@alpeadria.com
	CEMAT Via Valtellina 5-7 I - 20159 Milano	Tél: (+39) 02 668 951 Fax: (+39) 02 668 00 755 Email: info@cemat.it
PAYS-BAS	HUPAC INTERMODAL NV Albert Plesmanweg 107C NL - 3088 GC Rotterdam	Tél: (+31) 10 495 25 22 Fax: (+31) 10 495 09 15 Email: info@hupac.nl
POLOGNE/ALLEMAGNE	POLZUG INTERMODAL Burchardkai Bürogebäude 1 D - 21129 Hamburg	Tél: (+49) 40 74 11 45 0 Fax: (+49) 40 74 11 45 45 Email: hamburg@polzug.de
REPUBLIQUE TCHEQUE	BOHEMIAKOMBI Opletalova 6 CZ - 113 76 Praha 1	Tél: (+420) 2 42 444 560 Fax: (+420) 2 42 444 924 Email: info@bohemiakombi.cz
ROUMANIE	ROCOMBI B-dul Dinicu Golescu 38 RO - 010873 Bucureşti, sector 1	Tél: (+40) 21 312 23 14 Fax: (+40) 21 312 17 74 Email: info@rocombi.ro
SLOVENIE	ADRIA KOMBI Tivolska 50 SI - 1000 Ljubljana	Tél: (+386) 1 23 45 280 Fax: (+386) 1 23 45 290 Email: infor@adriakombi.si
SUISSE	HUPAC Viale R. Manzoni 6 CH - 6830 Chiasso	Tél: (+41) 91 695 28 00 Fax: (+41) 91 695 28 01 Email: info@hupac.ch
	RALPIN Belchenstrasse 3 CH - 4601 Olten	Tél: (+41) 58 822 88 88 Fax: (+41) 58 822 88 80 Email: info@ralpin.com



Vos partenaires en Transport Combiné

UIRR s.c.r.l

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

headoffice.brussels@uirr.com

www.uirr.com