

Rapport UIRR

1997



IMPRESSUM

Editeur Responsable: UIRR, Bruxelles

Photos: UIRR, Bruxelles

Création Graphique: Tostaky, Bruxelles

Imprimé en Belgique

*Ce Rapport a été
imprimé sur papier recyclé.*





AVANT-PROPOS

Le transport en mutation constitue le thème central de l'édition 1997 du rapport annuel. Les structures de transport changent et la politique du transport s'est mise elle aussi en mouvement. L'UIRR a tenu compte de cette mutation en s'ouvrant afin qu'elle soit l'Association de tous les opérateurs indépendants du transport combiné qui défende leurs intérêts et contribue dans un cadre plus large au développement du transport combiné et à l'harmonisation européenne, par le biais de l'échange de leur savoir-faire



WERNER KÜLPER

Président de l'UIRR

Dans les années à venir, il importera de créer des partenariats efficaces s'appuyant sur des alliances stratégiques. Depuis sa création, il y a 27 ans, la tâche principale de l'UIRR consiste en la promotion d'alliances horizontales entre opérateurs. La collaboration verticale entre expéditeurs, transporteurs routiers et les opérateurs UIRR fondés par ces derniers a valeur d'exemple pour d'autres secteurs du transport, dans lesquels l'importance de partenariats stratégiques et de la gestion des rapports avec la clientèle n'a été découverte que ces dernières années. Ce sont surtout les relations verticales avec les entreprises ferroviaires qui sont au centre des changements. A mesure que le monopole territorial de traction disparaîtra et la concurrence sur le rail s'accroîtra, les entreprises ferroviaires auront à s'interroger sur le point de savoir sur quels marchés elles proposeront la totalité de la chaîne du transport combiné en régie propre ou veulent conclure des partenariats fiables avec des expéditeurs, des transporteurs et des opérateurs du transport combiné. Le développement de ces dernières années démontre que c'est la collaboration qui donne les meilleurs résultats. Le marché est dominé par des entités logistiques internationales qui ne sont liées à aucun mode de transport. La part qu'elles achèment par la technique combinée dépend avant tout de la prestation des entreprises ferroviaires et des talents d'organisateur des opérateurs du transport combiné.

L'efficacité des entreprises ferroviaires sur certaines relations est à nouveau source de gros soucis. Des restructurations qui n'en finissent pas paralysent les initiatives de beaucoup de chemins et s'accompagnent souvent de conflits

socials. Pouvons-nous cependant rappeler que le nombre d'emplois auprès des entreprises ferroviaires dépend du nombre des transports que l'industrie leur confie. Nos clients ont adapté leur organisation au transport combiné et sont disposés à faire acheminer davantage de marchandises par le rail pour autant que le prix et la fiabilité correspondent à ceux offerts par le transport routier. L'extension des transports avec les utilisateurs actuels constitue la clef principale du développement du transport combiné en Europe centrale, que ne pourraient remplacer de nouvelles offensives de marketing des entreprises ferroviaires ou l'arrivée sur le marché de nouveaux opérateurs.

La politique du transport de l'UE se concentre actuellement, en ce qui concerne le transport combiné, sur l'internalisation des coûts externes, la libéralisation du rail et des initiatives de promotion de l'intermodalité. La Commission de l'UE a publié des documents de fond pour chacun de ces trois domaines.

En ce qui concerne le premier, on est resté à ce jour à des déclarations d'intention. La Commission et les pays membres prennent même des mesures qui sont diamétralement opposées au but poursuivi. Ainsi la taxe de roulage des camions est plafonnée plutôt que ne soit introduit un taux minimum obligatoire. Il est question de l'introduction d'un prix du diesel réduit pour le transport commercial de marchandises par camion. Et l'Union Européenne tente d'imposer à la Suisse un corridor routier à 40 tonnes et des droits de transit aussi bas que possible. Sans

mesures parallèles à l'internalisation des coûts externes, cette politique provoquera un retour de transports combinés vers la route.

La libéralisation du rail n'avance qu'à petits pas étant donné que beaucoup de pays membres se font prier pour transposer la Directive 91/440. A ce jour, il n'y a pas un seul pays de l'UE sur l'infrastructure duquel plusieurs entreprises ferroviaires se font concurrence de manière significative au niveau de l'offre de services de traction. Les anciens Réseaux d'Etat n'ont encore pris aucune initiative pour se défaire de leur corset national et devenir des entreprises agissant à l'échelle internationale. Ils se cramponnent au contraire aux anciennes formes de collaboration, en confiant leurs trains à la frontière à l'autre entreprise ferroviaire. D'un point de vue concurrence, ces alliances tradi-

tionnelles de sociétés monopolistiques posent problème et leur maintien signifiera la faillite de la libéralisation du rail. Le concept des freeways élaboré par la Commission pour donner un nouvel élan à la libéralisation du rail est une initiative remarquable. Les premières réactions font cependant craindre qu'au début de tout petits pas seulement seront faits: le danger existe que pas tout le "way" soit "free", mais que seules les capacités disponibles dans quelques corridors soient commercialisées sous la dénomination de freeway.

Dans le troisième domaine une hyperactivité est annoncée. La Commission a identifié 22 actions par lesquelles elle souhaite faire progresser l'intermodalité. Mais celles-ci ne peuvent être que des mesures transitoires pour la promotion du transport combiné, jusqu'à ce que des conditions-cadre équitables pour tous les modes de transport donnent plus d'espace aux initiatives des acteurs sur le marché, et en premier lieu aux sociétés UIRR.



L'UIRR EN MUTATION



RUDY COLLE

Directeur Général de l'UIRR, Bruxelles

Parce qu'elle favorise la mobilité, l'échange des biens, la décentralisation industrielle et l'intégration des zones périphériques, la disponibilité d'un système performant de transport contribue très étroitement au progrès économique et social.

C'est sans conteste le secteur routier qui a fourni l'apport le plus considérable à cette finalité supérieure de l'activité de transport, parvenant par l'innovation, le dynamisme -et la concurrence interne- à prendre à son compte une part aujourd'hui écrasante du marché du transport de marchandises en Europe.

Or, c'est ce même secteur qui, anticipant l'apparition de phénomènes de congestion routière sur des parcours à potentiel d'expansion limité, ainsi que d'opposition au trafic routier pour motifs écologiques, a, il y a une trentaine d'années déjà, été à l'origine de la création d'opérateurs privés de transport combiné, au travers desquels il pourrait, avec les garanties de neutralité requises, transférer une partie de son activité à un mode concurrent, le rail. Les premières sociétés UIRR étaient nées. En considérant les comportements de l'époque, - l'apathie des entreprises ferroviaires et l'attentisme initial de nombreux transporteurs routiers-, le chemin parcouru depuis lors est sans plus remarquable: l'année dernière, les dix-sept sociétés opératrices de transport combiné, réunies au sein de l'UIRR, ont réalisé le transfert sur wagon de près de 4 millions de TEU qui auraient sinon encombré le réseau routier sur une distance moyenne de plus de 700 km chacun. La progression en trafic international est particulièrement notable, de près de 15% par an depuis 10 ans.

Cette renaissance du rail en matière de transport de fret grâce à la technique combinée doit être poursuivie. Les sociétés UIRR continueront à engager tous leurs atouts à cet effet :

- leur position en prise directe sur le marché, leurs clients routiers étant en même temps leurs actionnaires,
- leur tradition de dialogue avec leurs partenaires ferroviaires,
- leur expérience dans la mise en place progressive de trains

complets et navettes sur des parcours à densité d'échanges suffisante, cette forme d'exploitation répondant le mieux aux impératifs économiques,

- leur expertise en matière de technologie et de communication de l'information.

Mais les efforts que consentiront les entreprises ferroviaires elles-mêmes seront tout aussi déterminants, car leur manque de fiabilité et le coût excessif de leurs prestations constituent aujourd'hui encore les obstacles majeurs à une percée plus forte du transport combiné. Il serait donc particulièrement coupable de ne pas les voir saisir les opportunités offertes par les initiatives récentes de revitalisation du rail, au rang desquelles la libéralisation nous paraît la plus essentielle de la vitalité future de ce mode de transport, remarquable au plan technique.

Le monde des transports est en mutation rapide. Dans notre branche d'activités, de nouveaux opérateurs apparaissent. Par ailleurs, des opérateurs établis présentant des liens particuliers avec le secteur ferroviaire conviennent de formules de coopération opérationnelle avec des sociétés UIRR. A titre d'exemple, l'alliance

conclue entre Cemmat, Hupac, Intercontainer et Norfolk Southern Corp., qui vise à offrir un service multimodal de bout en bout entre l'Europe et les Etats Unis à la clientèle à l'intervention d'un seul interlocuteur (Trans Atlantic Rail Express) préfigure sans doute d'autres développements de même nature.

A partir de ce contexte de marché nouveau, l'UIRR peut renforcer la place de choix qu'elle y occupe et à cette fin elle aura marqué l'année en cours de deux décisions importantes au plan interne.

La première concerne la révision des Statuts entérinée par l'Assemblée Extraordinaire des associés du 22 mai dernier à Bruxelles, l'autre porte sur leurs Conditions Générales, dont une version revue sera officialisée à l'occasion de l'Assemblée d'automne de Lugano.

La modification principale apportée aux Statuts vise à élargir les possibilités d'admission. Un seul associé par pays était une règle de fait, et étaient statutairement exclus par ailleurs les opérateurs de transport intermodal dont le capital est contrôlé par une ou plusieurs entreprises ferroviaires. De telles dispositions n'étaient plus actuelles. Les conditions de base ont donc été créées pour permettre aux opérateurs qui le souhaiteraient de s'insérer dans le réseau pan-européen de l'UIRR sans perdre pour autant leur indépendance commerciale.

Le respect de normes de qualité et l'autonomie de gestion des candidats figurent de toute évidence parmi les critères de leur admission.

Plusieurs manifestations d'intérêt laissent augurer d'un élargissement prochain de notre Union.

Quant à la révision des Conditions Générales UIRR, elle a pour objet de tenir compte de l'expérience acquise en application du texte en vigueur à ce jour, en éliminant de celui-ci toute ambiguïté d'interprétation possible. La sécurité juridique de la clientèle du combiné y gagnera et avec elle la qualité du service offert, gage de la progression de cette technique coopérative de transport et par là de la valorisation d'une mobilité plus durable.





CTL EN MUTATION



FRANÇOIS LECLERCQ

Directeur Général CTL, Londres

L'année 1996 aura été une année de forte progression des activités intermodales entre le Royaume-Uni et le Continent, mais en même temps celle au cours de laquelle auront été franchies les principales étapes menant vers la privatisation de British Rail.

Aujourd'hui, le processus de privatisation du transport de passagers et de fret touche à sa fin. Fin mars 1997, le seul opérateur de trains de passagers restant, Scotrail, est passé entre les mains de ses nouveaux propriétaires, le National Express Group, et Railfreight Distribution, une organisation responsable du développement des services intermodaux par le Tunnel, est le dernier opérateur ferroviaire de fret au sein de British Rail.

La bataille pour la reprise de Railfreight Distribution aura été rude, tous les soumissionnaires étant bien conscients des avantages à reprendre une telle division de British Rail. Bien qu'en mars 1997 le British Railways Board ait signé un contrat avec EWS (English Welsh and Scottish Railways), la vente ne sera confirmée qu'après que la Commission Européenne aura donné son feu vert. A partir de ce moment on s'attend à ce que RfD aura la flexibilité et la détermination de saisir les opportunités créées par le Tunnel (sous la Manche) d'attirer plus de fret international vers le rail.

Les avis sont partagés quant au succès actuel du Tunnel. Les résultats opérationnels contrastent avec les résultats financiers et le processus de privatisation ajoute à la complexité de la situation.

Il y a quelques années, en juin 1994, RfD et la SNCF ont initié le développement de trafic par le Tunnel en lançant des trains de fret directs. Plusieurs opérateurs, dont CTL est le plus important avec 58 trains/semaine, ont commercialisé des services, attirant de nouveaux transports au travers de l'Europe. Malgré quelques maladies d'enfance, le Tunnel peut être considéré comme un succès opérationnel. Les mouvements par le Tunnel même ont bien fonctionné, mais faire circuler les trains fiablement sur le réseau et dans les terminaux européens et ceux de British Rail s'est révélé

plus difficile. Des problèmes aussi divers que la congestion dans les terminaux, le manque de coordination opérationnelle entre les différentes entreprises ferroviaires concernées et les conflits sociaux en France et en Italie sont loin d'être résolus.

Bien que le trafic de CTL, tel celui vers l'Italie, la France et l'Espagne ait augmenté considérablement au cours des trois dernières années, il faut dire que le transfert de la route au rail aurait pu être plus spectaculaire encore si les entreprises ferroviaires avaient été en mesure de garantir la même qualité de service que les transporteurs routiers. Un autre facteur-clé dans ce "transfert modal" est le prix d'achat demandé par les entreprises ferroviaires, qui est d'une importance capitale pour la pénétration de nouveaux segments de marché tels le trafic de groupage ou le transport de citernes réfrigérées. Actuellement le rail détient 6% du marché anglais de fret, mais l'on estime qu'à long terme le transport ferroviaire pourrait augmenter sa part à non moins de 20%. EWS, le nouveau propriétaire de la plupart des divisions fret privatisées récemment de British Rail estime que grâce à des investissements ciblés et la détermination de répondre aux besoins des industriels et des chargeurs, le rail peut à moyen terme représenter une part considérable du marché du transport de fret au Royaume-Uni.



Contrairement à la tendance enregistrée au Royaume-Uni et en Europe, EWS a l'intention de réintroduire des services de wagons isolés, regroupés ou non, offrant ainsi une gamme complète de services logistiques comprenant également le stockage et le just-in-time. Dès qu'elle aura acquis RfD, EWS aura accès aux marchés internationaux via le Tunnel sous la Manche. Néanmoins, les appels visant à développer des transports intermodaux via le Tunnel seront difficiles à satisfaire financièrement, dans ce sens que le haut volume potentiel de transports de courtes distances vers l'Allemagne, la France et la Belgique sera gêné suite aux frais d'accès élevés.

On peut dire que d'un point de vue financier, le transport de fret par le Tunnel n'est pas encore une réussite. Ceci est dû en partie aux conditions du contrat conclu entre British Rail, la SNCF et Eurotunnel en 1987, longtemps avant que la guerre des prix "transmanche" n'éclate. Même au moment de l'incendie dans le Tunnel en novembre 1996, provoquant l'arrêt momentané du service shuttle TGV d'Eurotunnel, les sociétés de ferries, y compris la société Sea France appartenant à l'Etat français, se battaient encore pour les parts de marché. Une autre raison pour le manque de succès financier du transport de fret via le Tunnel se trouve dans le coût total élevé qui a conduit le marché à essayer de maximaliser ses propres rentrées au détriment de la part du marché du transport de marchandises détenue par le rail.

Le développement du trafic par le Tunnel, qui s'est déjà avéré considérable, le sera encore plus, une fois que les différentes parties impliquées dans la chaîne du transport parviendront à s'entendre sur la façon de résoudre les problèmes cités. Les groupes de lobbying et les fournisseurs de services de fret ferroviaire ont invité le gouvernement britannique à augmenter le nombre d'opérateurs ferroviaires autorisés à fournir des services par le Tunnel, afin d'arriver à un prix plus compétitif. L'on estime qu'un libre accès pour d'autres opérateurs basés soit au Royaume-Uni, soit sur le continent européen, constitue la clé d'une augmentation du trafic, par le fait de prix de fret ferroviaire plus compétitifs pour l'utilisateur. Ce débat illustre la complexité des sujets auxquels une industrie en pleine mutation doit faire face.



TRW EN MUTATION



LUC MIKOLAJCZAK

Chief Executive TRW, Bruxelles

Une nouvelle accélération se dessine sur les axes traditionnellement forts du transport combiné international, après la faible croissance enregistrée en 1996. L'intensification des rapports économiques des pays situés plus au centre et en périphérie de l'Europe avec la Communauté vient utilement appuyer ce mouvement.

La société TRW entend soutenir cette tendance vers un développement durable en mettant sur le marché des produits compétitifs, en coopération étroite avec les transporteurs routiers qui ont fait l'acte de foi du transport combiné.

Pour elle, la Scandinavie et la péninsule ibérique sont des marchés à potentiel de trafic particulièrement élevé, à la concrétisation duquel des offres de qualité sont mises en place non seulement avec la Belgique mais également avec d'autres Etats-membres de l'Union Européenne.

Le concept de gateway prend ici sa pleine valeur et une nouvelle dimension. Afin de maximaliser les flux des trafics, TRW poursuit le développement de son système CORTAX bruxellois -Centre de Concentration et Redistribution de Trafic des Axes- en étroite liaison avec les points nodaux de Cologne, Barcelone, Irun, Turin et Novare CIM.

Outre son rôle de rationalisation des acheminements, cette technique permet la desserte régulière des terminaux Rail/Route dont le volume n'est pas encore suffisant pour permettre la composition de trains complets ou, mieux, de trains shuttle.

Une connexion quotidienne rapide entre la Belgique et les Pays-Bas offre à ce dernier marché un éventail de destinations nouvelles dont Trailstar assure la maîtrise. Dans ce même esprit, TRW, avec Novatrans, Cemmat et Combiberia, finalise un concept triangulaire permettant, au départ de la région lyonnaise, d'assurer les transports multi-directionnels entre la Belgique, l'Italie, l'Espagne et le Portugal, et de désenclaver le terminal de Vénissieux grâce à la mise en service

d'une relation directe vers l'Italie. Le concept est novateur et permettra aux transporteurs paneuropéens d'améliorer considérablement les prestations fournies aux grands chargeurs de ces trois pôles industriels.

Les entreprises ferroviaires SNCB, SNCF et CFL ont bien saisi les avantages d'un tel concept et s'en inspirent dans la mise au point d'un premier Freeway organisé à destination de Sibelin, en région lyonnaise, dont l'essor est prometteur.

En parallèle avec le schéma triangulaire, TRW instaure un nouveau service entre Anvers et Perpignan, de type A/B en saut de nuit.

Sans pour autant négliger la voie atlantique sur l'Espagne, la voie méditerranéenne bénéficie d'une attention importante par l'offre accrue depuis juin 1997 sur Barcelone, Granollers et

Taragone. De nombreuses autres destinations espagnoles seront couvertes à terme grâce à la conclusion d'un accord particulier avec la Renfe.

Le développement économique impressionnant de la péninsule ibérique ne rend que plus aiguë l'urgence d'une solution à la différence d'écartement ferroviaire ainsi que du désenclavement systématique de Port Bou et d'Irun. L'Etat espagnol et l'Union Européenne doivent absolument accorder une priorité absolue à ce frein majeur d'une croissance qui n'attend que son envol au profit de tous. Les Chemins de Fer espagnols procèdent d'ailleurs actuellement à l'agrandissement du chantier d'Irun, préalablement à la modernisation du terminal d'Hendaye.

Les premiers essais effectués vers le Portugal sont concluants et devraient faire l'objet de trois dessertes hebdomadaires, tandis que les efforts conjugués de Skan Kombi, Kombiverkehr et TRW sur l'axe scandinave laissent également augurer de substantiels courants de trafic nouveau, mettant en même temps en lumière toute la force du réseau UIRR auquel chacun apporte sa parfaite connaissance et maîtrise de son marché dans le respect des diversités nationales.

En soutien de son expansion, TRW a mis en place une logistique informatique IRIS - Intermodal Rail Information System - permettant une très grande convivialité avec ses partenaires, clients et fournisseurs, ainsi qu'avec les collègues de l'UIRR. La mise en réseau d'applications interactives basées sur un environnement Oracle et Unix en est la pierre angulaire orientée vers le 21ème siècle.

La coopération entre tous les acteurs de la chaîne intermodale est essentielle afin de développer ensemble aussi bien le matériel porteur que les techniques télématiques les plus performantes, sans négliger pour autant la recherche d'une productivité accrue des terminaux de transbordement ainsi que de nouvelles formes de traction ferroviaire.

C'est dans ce contexte d'étroite collaboration que TRW, The Right Winning team, poursuit sa croissance et se donne les meilleurs armes pour aborder le marché en mouvement avec le même succès.





POLKOMBI EN MUTATION



GRZEGORZ KACZANOWSKI

Président Polkombi, Varsovie

Comme tous les anciens pays communistes, la Pologne a été sévèrement touchée par l'écroulement du bloc commercial Comecon, et la profonde dislocation économique. Lorsque le premier gouvernement de Solidarnosc a pris le pouvoir, il a opté pour des réformes économiques douloureuses qui consistaient principalement en une libéralisation des prix et la privatisation, le tout soutenu par un taux de change fixe et une politique ferme des revenus et des taxes s'y rapportant. Les Polonais, bien connus pour leur volonté d'entreprendre, ont saisi cette occasion et dès 1992, l'année de la création de Polkombi, le pays commençait à repartir du bon pied.

L'économie polonaise a connu une croissance impressionnante et compte maintenant parmi les plus saines d'Europe centrale, avec un PIB augmentant de plus de 5% par an. Rapidement on s'est rendu compte à quel point de bons réseaux de transport nationaux et internationaux conditionnent une reconversion réussie de l'économie polonaise et l'intégration politique et économique dans l'Union Européenne, l'objectif le plus activement poursuivi. Bien que ce processus complexe soit toujours en cours, les premiers résultats sont visibles. De nouvelles lignes de transport internationales sont régulièrement inaugurées, de nouveaux systèmes et techniques de transport sont introduits, les services complémentaires rendus s'étoffent systématiquement et les lois, standards et pratiques sont en voie d'harmonisation avec ceux en vigueur dans l'Union Européenne.

Tirant profit de sa situation géographique favorable et de son infrastructure, le système de transport polonais peut devenir une importante plate-forme logistique en Europe. L'amélioration du secteur du transport mènera sans aucun doute à une mise en place rapide des technologies du transport combiné. Quoique cette technique du transport n'en soit qu'à ses débuts en Pologne, les premiers résultats sont très prometteurs, entre autres grâce au soutien et à l'intérêt des autorités du pays.

La réorganisation structurelle et infrastructurelle des Chemins de fer polonais (PKP) cause beaucoup de soucis aux opérateurs du transport combiné, dont il faudrait qu'ils soient très prochainement débarrassés. En 1996, PKP, la troisième entreprise ferroviaire en Europe, après l'Ukraine et l'Allemagne, a transporté quelque 218 millions de tonnes de fret (source: statistiques UIC). Dix-sept terminaux sont utilisés pour le traitement des envois de transport combiné. Il s'agit principalement de conteneurs, mais aussi de caisses mobiles (7-8%) et de semi-remorques (3-4%).

Les entreprises ferroviaires doivent s'adapter aux besoins du marché, afin d'être plus compétitives, en offrant parmi d'autres des services express, des transports just-in-time, l'acheminement de matières dangereuses ainsi que de denrées sous température dirigée, des services logistiques (entreposage, transport de et vers le terminal) et des connexions en train complet.

Le trafic international de transit est-ouest et nord-sud, est prédominant. Actuellement la part du marché du transport combiné en trafic national n'est pas significative, mais cet état de fait évolue. Des liaisons intérieures entre Gdynia et Poznan, Gliwice, Wrocław et Varsovie ont été instaurées. En 1996 des transports de conteneurs "high cube" ont démarré entre la Pologne et l'Autriche. Le système de route roulante est testé entre la Pologne et d'autres pays de l'Est. Dans un avenir proche, Polkombi compte développer une coopération



avec la Russie, la Lituanie et la Biélorussie en y récupérant des transports routiers. De telles activités appellent l'infrastructure appropriée: de nouveaux terminaux et des entrepôts modernes, permettant le traitement efficace des transports dans cette région.

Le fonctionnement efficace du transport combiné dépend avant tout d'un haut niveau de normes techniques, un réseau dense de terminaux bien équipés, une infrastructure ferroviaire suffisante, y compris la codification des lignes et bien entendu des wagons et du matériel de transbordement spécialisés. Le problème d'une concurrence équitable entre les différents modes de transport doit être résolu. Les prix de transport doivent devenir plus efficaces étant donné qu'il existe un écart flagrant entre le prix payé par des utilisateurs individuels de transport et celui pour des transports multiples. Les coûts de la pollution, des accidents et du nombre excessif de transports, ne sont couverts que partiellement (s'ils le sont) alors que d'autres coûts, tels que les frais d'infrastructure, sont imputés de manières très variées. Actuellement, le transport ferroviaire inclut dans ses coûts plus de 40% des frais relatifs à l'infrastructure utilisée, alors que le transport routier ne couvre que 12-13% de ses coûts.

L'élaboration de conditions-cadre adaptées est relativement urgente pour l'essor du transport combiné en Pologne. Certaines mesures ont été prises, comme les tractions terminales sans licence, l'octroi des prêts garantis par le gouvernement pour l'acquisition de matériel roulant, des réductions de taxes et de péages, l'exemption pour les poids lourds de l'interdiction de rouler les week-ends et les jours fériés en transport combiné.

Il reste encore à relever un certain nombre de défis majeurs pour que le transport combiné en Pologne poursuive un développement affirmé, bien que cette technique de transport soit voulue et encouragée par nombre de sociétés de transport, par l'industrie du transport ainsi que par le Ministère du Transport. Grâce à son succès économique et à l'adhésion prochaine à l'Union Européenne, le pays semble en mesure d'assumer sa place au centre de l'Europe.



LA COMMUNICATION EN MUTATION



MARTIN BURKHARDT

Directeur Adjoint de l'UIRR, Bruxelles

L'intégration européenne mène à une disparition progressive des marchés nationaux et à une répartition internationale de la production. L'Industrie et le Commerce estiment que des modes de transport distincts constituent de moins en moins une réponse adéquate à leurs besoins et exigent un produit provenant d'une seule main. De nombreuses sociétés de transport ont suivi cette évolution et offrent au marché des services de logistique complets qu'ils ne produisent pas tous eux-mêmes pour autant. La répartition du travail progresse également dans le domaine du transport. De vastes offres de prestations sont combinées à l'intervention de partenaires professionnels tels que les sociétés UIRR, assumant la commercialisation et l'apport de services jusqu'à en faire des produits intégrés de porte à porte.

Parallèlement à la chaîne de transport intégrée réunissant expéditeurs, opérateurs de transport combiné et entreprises ferroviaires, dans laquelle chacun des partenaires se concentre sur ses points forts, une chaîne d'informations fiable doit être mise sur pied. Alors qu'en transport unimodal routier les entreprises de logistique gèrent en régie propre le flux complet de l'information, ils attendent des opérateurs, ces "architectes" du transport combiné, qu'ils comblient entre le terminal d'expédition et de réception le manque d'informations sur le trajet ferroviaire. Ceci implique une gestion des interfaces entre la route, le rail et les gestionnaires des terminaux.

Le développement des services de communication se réalise de manière décentralisée par la connexion régionale des clients à "leur" opérateur et de façon centralisée au travers de la mise sur pied d'un réseau international. Afin de permettre un échange de données sans failles entre les sociétés-membres, des messages ainsi que des codes communs ont été développés ces dernières années et des décisions prises au niveau des protocoles et des temps de transmission. Le rôle de l'UIRR est d'encourager l'harmonisation européenne qui ne se confine pas uniquement à des accords techniques mais doit mener jusqu'à des accords portant sur des standards de qualité.

Pour les opérateurs, le développement de l'informatique constitue la clef d'une offensive "services", à savoir, baisser les coûts et améliorer les prestations. Elle commence avec un traitement plus rapide sur les terminaux grâce à des réservations préalables auprès des agences. L'intérêt d'un système se mesure à l'amplitude des fonctions offertes, aux temps d'accès et de réponse ainsi qu'à la possibilité d'intégration dans les systèmes du client. La qualité de la réservation, des renseignements sur l'acheminement et de la transmission de données relatives aux factures doit être supérieure à celle des médias traditionnels tels que le fax ou le contact personnel au téléphone.

La saisie et la mise à disposition de toutes les composantes de la communication entre agences, centrale et sociétés-partenaires requièrent un agencement de l'entreprise toute entière axé sur l'informatique et une grande discipline de tous les collaborateurs.

Ces dernières années, toutes les sociétés UIRR ont développé leur système de traitement de

données. Pour la connexion avec les clients, certaines misent à fond sur Internet qui deviendra sans aucun doute un moyen de communication mondial de plus en plus de premier choix, facile à utiliser et disponible partout. Les freins actuels à la rapidité de transmission seront résolus à l'avenir au moyen de réseaux plus denses de satellites et de fibres optiques de même que le seront les lacunes actuelles en matière de sécurité.

Le bureau de liaison de l'UIRR à Bruxelles propose à l'adresse Internet <http://www.uirr.com> des informations d'actualité sur le transport combiné, principalement dans les domaines de l'économie et de la politique des transports. Une partie du site est consacrée à la présentation des sociétés-membres. CTL et Novatrans ont été les premières à développer, dans le cadre d'un projet PACT soutenu par la CE, le matériel et le logiciel nécessaires à l'échange par leur propre serveur des informations relatives aux clients et aux transports. Le choix d'Internet présente un avantage, celui de créer assez rapidement une interface attrayante et d'atteindre ainsi un nombre aussi large que possible de partenaires.

Avec leur projet CESAR (Co-operative European System for Advanced Information Redistribution), les sociétés Cemat, Hupac et Kombiverkehr ont emprunté un autre chemin. Etant donné que ces trois sociétés de transport combiné disposent déjà d'une connexion fiable, principalement vers les gros clients, et qu'elles la développent continuellement, elles veulent démontrer, grâce au projet soutenu par la Commission Européenne et le Ministère suisse de l'Enseignement et des Sciences de quelle façon des systèmes décentralisés peuvent être reliés virtuellement en un système unique. Sous la coordination de l'UIRR à Bruxelles, et avec le soutien de la SGKV (Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr) située à Francfort, des normes européennes pour des interfaces-clients seront développées pour le transport combiné. Internet est l'une des options possibles. Le but final est une transmission online des informations à partir de laquelle chacun des partenaires de la chaîne du transport a la possibilité de leur donner ensuite un traitement automatisé plus poussé. De la sorte l'informatique devient pour les utilisateurs du transport combiné un service générateur de productivité accrue.

UIRR on the Internet

<http://www.uirr.com>

What's behind ?

- Focus on Combined Transport
- Annual Reports
- Press Releases
- Current Issues
- Links to our Members

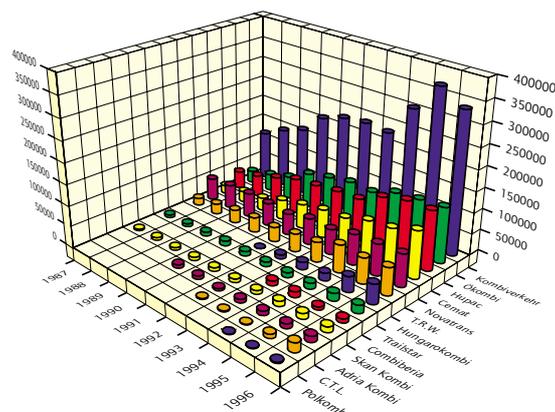


TENDANCES

TRAFIC INTERNATIONAL

Sur le plan international, les sociétés UIRR ont pu, pour la première fois, en 1996, transférer l'équivalent de plus d'un million de transports routiers de longue distance sur le rail. Le volume a progressé de 8% pour atteindre un total de 1,05 Mio. d'envois (environ 2,5 Mio. TEU/EVP). Les résultats de trafic de et vers les pays de l'Est qu'ont pu enregistrer Adria Kombi, Hungarokombi et le "nouvel entrant" Polkombi sont à nouveau réjouissants. Cette année, Bohemiakombi apparaît pour la première fois dans les statistiques comme société indépendante. Une forte croissance est à noter pour Cemac et Combiberia. Pendant la deuxième année d'ouverture du Tunnel, CTL a pu à nouveau développer considérablement le trafic de et vers la Grande-Bretagne.

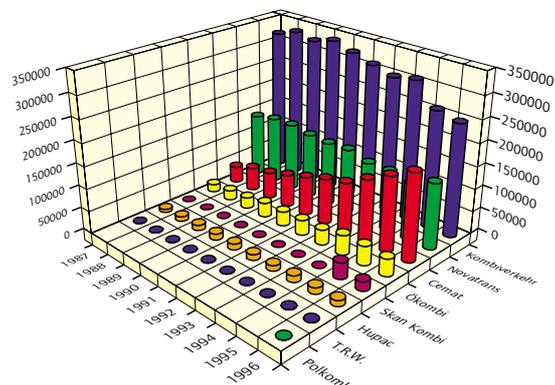
| Société * | Envois 1996 ** | +/- en % |
|-------------------|------------------|------------|
| Kombiverkehr **** | 335.568 | 5 % |
| Hupac | 142.198 | 0,2 % |
| Ökombi **** | 132.561 | 7 % |
| Cemac **** | 113.202 | 20 % |
| Novatrans | 77.898 | 3 % |
| T.R.W. **** | 65.524 | 6 % |
| Bohemiakombi | 53.224 | -2 % |
| Hungarokombi **** | 47.099 | 27 % |
| C.T.L. | 22.094 | 132 % |
| Trailstar | 19.265 | 5 % |
| Adria Kombi | 13.774 | 24 % |
| Skani Kombi | 13.066 | -1 % |
| Combiberia | 9.551 | 30 % |
| Polkombi | 2.842 | 112 % |
| Total | 1.047.866 | 8 % |



TRAFIC NATIONAL

La hausse du trafic national est d'autant plus réjouissante que le volume de l'année passée était en recul. Le développement des 10 dernières années n'affiche une grande dynamique que sur les longues distances comme p.ex. en Italie. Des transports nationaux ne sont pas proposés par des sociétés UIRR établies dans des pays de moindre étendue, vu que les distances minimales requises ne peuvent y être atteintes. En Scandinavie, le retour de transports vers la route est à mettre au passif de la politique menée par les entreprises ferroviaires.

| Société * | Envois 1996** | +/- en % |
|--------------|----------------|------------|
| Kombiverkehr | 250.300 | -4 % |
| Cemac | 193.798 | 16 % |
| Novatrans | 146.602 | 18 % |
| Ökombi | 38.608 | -10 % |
| Skani Kombi | 19.928 | -45 % |
| Hupac | 13.015 | -7 % |
| T.R.W. | 955 | 41 % |
| Polkombi | 184 | - % |
| Total | 663.390 | 3 % |



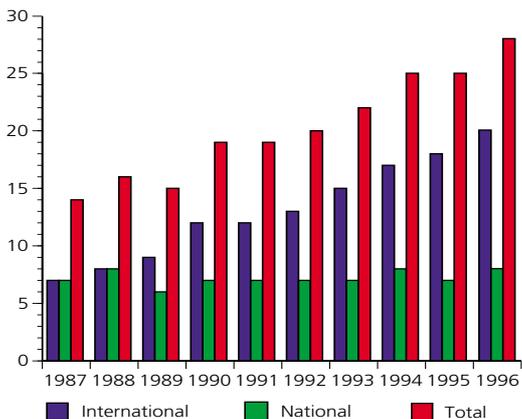
* Cette statistique n'attribue aux sociétés que leurs envois à l'exportation de manière à éviter les doubles comptages.
 ** Un envoi correspond à la moyenne de transport d'un véhicule routier (= +/- 2,3 TEU).
 *** A partir de 1994, il n'est tenu compte que du trafic via Eurotunnel.
 **** Pour 1996, sans trafic pour/à partir de Bohemiakombi

TRAFIC TOTAL

La réalisation du marché intérieur européen se reflète également dans le développement du trafic de l'UIRR, dans lequel les parcours internationaux dominent avec 60%. Les distances moyennes, s'élevant à 660 kms en national et à 760 kms en international, se sont notablement rapprochées l'une de l'autre. Ceci s'explique par deux phénomènes particuliers : l'augmentation des trafics nationaux de longue distance en Italie d'une part et de l'autre la part accrue des Routes Roulantes en international, qui sur de petites et moyennes distances transfèrent au rail selon le principe du roll on - roll off, des camions pas spécifiquement conçus pour le transport combiné.

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

| Année | Int. | Nat. | Total |
|-------|------|------|-------|
| 1987 | 7 | 7 | 14 |
| 1988 | 8 | 8 | 16 |
| 1989 | 9 | 6 | 15 |
| 1990 | 12 | 7 | 19 |
| 1991 | 12 | 7 | 19 |
| 1992 | 13 | 7 | 20 |
| 1993 | 15 | 7 | 22 |
| 1994 | 17 | 8 | 25 |
| 1995 | 18 | 7 | 25 |
| 1996 | 20 | 8 | 28 |

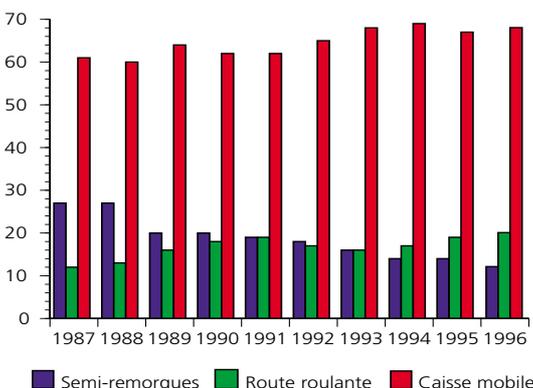


TECHNIQUES

En 1996, la quote-part des caisses mobiles et des conteneurs s'est à nouveau développée plus rapidement que celle des semi-remorques; elle se situe maintenant à 68% des envois acheminés. Alors que la tendance à long terme vers un recours accru aux caisses mobiles se maintient, les grands transferts de trafic vers les Shuttles RoRo ont permis à cette technique de progresser en part relative des envois, alors que le transport de semi-remorques reculait proportionnellement. En tonnes-kilomètres, cet effet est moins perceptible étant donné que les semi-remorques sont utilisées en international sur de plus longs trajets.

PART DES TECHNIQUES DE TRANSPORT COMBINÉ AU TRANSPORT TOTAL EN %

| Année | Semi-remorque | Route roulante | Caisse mobile |
|-------|---------------|----------------|---------------|
| 1987 | 27% | 12% | 61% |
| 1988 | 27% | 13% | 60% |
| 1989 | 20% | 16% | 64% |
| 1990 | 20% | 18% | 62% |
| 1991 | 19% | 19% | 62% |
| 1992 | 18% | 17% | 65% |
| 1993 | 16% | 16% | 68% |
| 1994 | 14% | 17% | 69% |
| 1995 | 14% | 19% | 67% |
| 1996 | 12% | 20% | 68% |





RAPPORT DES SOCIÉTÉS

ADRIA KOMBI, Ljubljana, a affronté avec succès la concurrence pour le transport maritime du seul port slovène Koper et est par ailleurs co-fondateur de la société "Logistic Service Koper". Dans le contexte de la route la plus courte pour le transport entre l'Europe centrale et l'Extrême-Orient, la société slovène a ajouté à sa palette de services le transport de conteneurs vers l'interland, dont le développement est très positif. Depuis l'ouverture du nouveau terminal de Sežana, la Route Roulante en provenance de Szeged (Hongrie) peut atteindre la frontière italienne et affiche une croissance constante. Une conférence tarifaire a eu lieu avec les entreprises ferroviaires serbe, croate et slovène dont on espère qu'elle ouvrira la route vers les Balkans avant la fin de cette année.

BOHEMIKOMBI, Prague, a pu enregistrer une augmentation du transport principalement à l'importation. Le trafic de transit Pologne-Italie dont se charge la société a réalisé une belle progression, alors que les transports non-accompagnés entre l'Allemagne, l'Autriche et la Hongrie sont restés constants. Moyennant dix trains aller/retour par jour, la Route Roulante Dresde-Lovosice offre une variante au transport routier qui sera maintenu jusqu'à l'entrée en service de l'autoroute Dresde-Prague. Les anciens arrêts aux frontières de 50 à 70 minutes ont pu être ramenés à 5 minutes. La Route Roulante est considérée maintenant comme deuxième priorité immédiatement derrière les trains EURO-City. Les entreprises ferroviaires montrent une telle flexibilité qu'il est possible en cas de besoin d'ajouter à courte échéance des trains supplémentaires.

CEMAT, Milan, a continué à développer le transport combiné, tant au plan national qu'international, alors que l'économie stagnait et que les autres modes de transport étaient en retrait. Les axes les plus porteurs étaient les axes nord-sud par

le Brenner, le Gotthard et via Fréjus. Les projets suivants devraient permettre à Cemat de développer de nouveaux marchés:

- le transport de produits périssables par des caisses mobiles frigo contrôlées par satellite. Le parc des caisses mobiles a déjà atteint les 100 unités à la suite des investissements réalisés par la clientèle et Cemat elle-même,
- la création de la nouvelle société de transport combiné Rocombi en Roumanie, à laquelle Cemat participe -en même temps que Novatrans- comme membre fondateur, qui devrait permettre de développer les trafics dans ces pays et dans le sud-est de l'Europe,
- l'organisation de services spécifiques personnalisés pour les entreprises industrielles afin d'intégrer le transport combiné dans la chaîne logistique des produits.

COMBIBERIA, Madrid, a pu récupérer le volume de transport qu'elle avait perdu en 1995. Malgré le préjudice de grèves persistantes, les transports sur le trajet Allemagne-Benelux-Espagne ont enregistré un accroissement considérable. Le train entre Barcelone et Londres, opéré avec le partenaire UIRR CTL, est parvenu à maintenir sa position, ce qui ouvre la voie à une expansion importante dans les années à venir.

CTL, Londres. L'opérateur de transport combiné en tête du marché entre le Royaume Uni et le continent, peut à nouveau se targuer d'une hausse considérable de son trafic. Chaque semaine de l'été 1997, pas moins de 60 trains ont emprunté sans exception le tunnel sous la Manche. Avec la France et l'Espagne, l'Italie reste le marché le plus important avec 4 trains journaliers vers Milan, Novara, Melzo et Turin, d'où partent des correspondances vers le sud de l'Italie. Pour 1997 la société table sur une croissance de 50%, grâce surtout au développement des marchés vers l'Espagne et de nouvelles relations vers l'Autriche. CTL a acquis une flotte de wagons de 60 pieds

pour le transport de citernes et investi dans des wagons multifret pour le transport via le Tunnel.

HUNGAROKOMBI, Budapest. Les relations Hongrie-Italie et Hongrie-Slovénie-Croatie, qui occupent une position-clef dans le transport transitant par la Hongrie, comptent parmi les plus prometteuses. La société prépare également un service en route roulante qui doit être aménagée pour la voie à grand écartement sur des parties de tronçon en Hongrie et en Ukraine de sorte à permettre l'acheminement du trafic jusqu'à Kiev. Hungarokombi s'emploie à ce qu'un raccordement de transport combiné soit prévu dans la planification des grands centres de trafic de marchandises qui permettra un développement à long terme du trafic non-accompagné. Un projet de système informatique entre l'entreprise ferroviaire nationale, les autres opérateurs et la douane devrait résulter en un échange de données plus rapide. La transmission des informations préalablement à l'envoi devrait être de nature à réduire les arrêts aux frontières et les attentes dans les terminaux.

HUPAC, Chiasso, assure plus de 80% de ses transports par trains-navettes. Elle a inauguré en novembre 1996 le nouveau terminal de Singen (D). En collaboration avec Cemat et Trailstar elle offre depuis la mi-mars une nouvelle relation Rotterdam-Novara. Cette "offre sensationnelle" qui accomplit le trajet en 30 heures seulement, est complétée par une navette quotidienne de trains-navettes entre Novara CIM et Verone. 75 wagons doubles du type "MEGA II" seront livrés et mis en service cette année pour le transport de conteneurs et caisses mobiles de grand volume ainsi que de semi-remorques modernes. A l'invitation de Hupac, qui fête ses 30 ans d'existence, les Assemblées d'automne de l'UIRR et d'INTERUNIT se tiendront le 18 septembre 1997 à Lugano; elles seront suivies d'un Congrès UIRR/Hupac sur le thème très actuel: "Intermodalité, freeways et transit alpin".





RAPPORT DES SOCIÉTÉS

KOMBIVERKEHR, Francfort, est parvenue, malgré une concurrence notablement accrue, à augmenter les volumes transportés. Le transport non-accompagné a fortement progressé surtout sur les relations avec l'Europe de l'est, p.ex. de 30% sur les trajets de trains complets au départ des ports maritimes du nord de l'Allemagne et les relations de développement vers la République Tchèque. Le premier train complet vers la Roumanie, qui a été accueilli favorablement par le marché, a ouvert ce pays au transport combiné. Par étapes, Kombiverkehr a relié les terminaux du nord l'Allemagne, à savoir Rostock, Hambourg, Brème et Hannover, au réseau de trains-navettes afin d'ouvrir en collaboration avec ses partenaires de l'UIRR un potentiel de marché supplémentaire aux trains de haute performance qui traversent les Alpes. A partir de l'été 1997, les premiers wagons porte-conteneurs acquis par la société et les wagons-poche entièrement repensés pouvant également transporter des semi-remorques d'un plus grand volume, ont été mis en service sur le trajet Cologne-Vérone.

NOVATRANS, Paris, enregistre un bond en avant de son trafic national, auquel elle affecte hebdomadairement 270 trains concentrés principalement sur l'axe nord/sud et plus particulièrement la vallée du Rhône. La politique menée par le Ministre français des Transports visant à rendre le transport combiné plus compétitif a contribué sensiblement au résultat atteint en 1996. En collaboration avec Cemat et CTL, Novatrans a investi dans 40 wagons jumelés. La société a par ailleurs arrêté un plan d'investissements de l'ordre de 70 millions de FFR, dont la moitié est destinée aux terminaux et l'autre moitié au parc wagons. La politique ferroviaire française a enregistré quelque mouvement, ainsi le RFF (Réseau Ferré de France) a été créé pour assurer la gestion de l'infrastructure ferroviaire; le Président de Novatrans est en même temps membre du Conseil d'Administration de ce nouvel organisme.

ÖKOMBI, Vienne. Malgré un contexte de marché difficile, l'entreprise a pu réaliser ses objectifs d'augmentation des volumes transportés et de consolidation de sa position dans le marché. Compte tenu de ses 360 commanditaires, Ökombi a plus que ses partenaires UIRR le caractère d'organisation coopérative des utilisateurs du transport combiné. Des investissements considérables ont récemment permis le renouvellement intégral du système informatique. Le réseau moderne relie Ökombi à tous les terminaux autrichiens et les agences de douane, aux partenaires UIRR et aux entreprises ferroviaires, à l'intervention des vecteurs ISDN et Internet. En 1996 la société a déménagé vers la gare du Nord de Vienne.

POLKOMBI, Varsovie. L'année 1996 fut un franc succès sur tous les fronts. L'effet des activités de relations publiques de l'Assemblée UIRR qui s'est tenue à Varsovie ainsi que le grand intérêt manifesté à l'égard du transport combiné par le Ministre des Transports ont facilité le démarrage d'un service entre la Pologne et l'Allemagne, qui a généré une forte croissance des transports. Le développement des transports vers l'Italie, en collaboration avec Cemat, est lui aussi très réjouissant. Suite à la demande du marché et dans le but d'améliorer le service à la clientèle, Polkombi ouvrira fin 1997 sa propre agence de douane à Gliwice. Au niveau de l'exploitation, la société a prévu des investissements dans un meilleur équipement des terminaux et avant tout dans du matériel de transbordement mobile.

SKANKOMBI, Padborg, craint que, suite à la politique ferroviaire menée, les clients du transport combiné aient à se préparer à une réduction des parcours desservis. La tendance est aux trains complets et trains-navettes sur des axes majeurs. La collaboration scandinave gagnera de ce fait en importance lors de la coordination des flux de

marchandises. En 1996, année marquée par des perturbations, une diminution de 10% des transports de/vers le Danemark a été enregistrée. Le pont sur le Grand Belt, ouvert depuis le 1er juin au trafic ferroviaire, constitue un premier pas vers une connexion fixe entre la Scandinavie et le continent. Le pont de l'Öresund, qui reliera la région de Seeland avec la Suède à partir de l'an 2000, en sera l'étape suivante.

TRAILSTAR, Rotterdam. La progression de 5% enregistrée en 1996 a fait un bond supplémentaire début 1997, grâce, sans aucun doute, à la mise en service du train-navette entre Born (NL) et l'Italie. Les prix pratiqués par l'entreprise ferroviaire nationale ont à nouveau augmenté, contrairement à la qualité de leurs prestations. Cette dernière s'est plutôt dégradée suite à des déficits de capacité et à plusieurs grèves. Dans le cadre du développement de 4 projets de trains-navettes en Europe, l'association des transporteurs néerlandais a désigné Trailstar comme partenaire intermodal pour le transport combiné. En collaboration avec C.S. Eurotrans, Trailstar a inauguré début juin un service de trains-navettes directs entre Rotterdam et Bratislava.

T.R.W., Bruxelles, a bien terminé l'année 1996. Pour le trafic avec l'Italie, de loin la desserte la plus importante pour elle, la société a lancé un nouveau train-navette entre Genk et Novara. Les transports de/vers le Portugal disposent également d'une nouveauté, à savoir une ligne entre Anvers et les ports maritimes portugais. De trop nombreux jours de grève des entreprises ferroviaires érodent la crédibilité du transport combiné. Le nouveau programme informatique IRIS (Intermodal Rail Information System), en place depuis janvier 1997, est à la base de sensibles améliorations au niveau de l'information à la clientèle, de l'utilisation rationnelle des capacités ainsi que des procédures de réservation et de facturation.





UIRR
Union Internationale
Rail-Route

Nouvelle adresse !

UIRR
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



SLOVENIE

ADRIA KOMBI
Tivolska 50
SLO - 61000 Ljubljana

Tel: (+ 386) 61 / 131.01.57
Fax: (+ 386) 61 / 131.01.54
E-Mail rok.svetek@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



ESPAGNE

COMBIBERIA
c/ Rafael Herrera, 11; 3º, Pta 308
E - 28036 Madrid

Tel: (+34) 1 / 314.98.99
Fax: (+34) 1 / 314.93.47



ITALIE

CEMAT
Via Valtellina 5-7
I - 20159 Milano

Tel: (+ 39) 2 / 66.89.51
Fax: (+ 39) 2 / 668.00.755
E-Mail 106554,1463 (Compuserve)



GRANDE-BRETAGNE

C.T.L.
179/180 Piccadilly
UK - London W1V 9DB

Tel: (+ 44) 171 / 355.46.56
Fax: (+ 44) 171 / 629.57.14
E-Mail info@ctlctl.com



HONGRIE

HUNGAROKOMBI
Szilagyi Dezso tér 1
H - 1011 Budapest

Tel: (+36) 1 / 224.05.50
Fax: (+36) 1 / 224.05.55
E-Mail info@hungarokombi.hu



SUISSE

HUPAC
Viale R. Manzoni 6
CH - 6830 Chiasso

Tel: (+ 41) 91 / 695.29.00
Fax: (+ 41) 91 / 683.26.61
E-Mail info@hupac.ch



ALLEMAGNE

KOMBIVERKEHR
Postfach 93 01 05
D - 60456 Frankfurt/Main

Tel: (+ 49) 69 / 79.50.50
Fax: (+ 49) 69 / 79.50.51.19
E-Mail kombiverkehr@kombiverkehr.f.eunet.de



FRANCE

NOVATRANS
21, Rue du Rocher
F - 75008 Paris

Tel: (+ 33) 1 / 53.42.54.47
Fax: (+ 33) 1 / 43.87.24.98
E-Mail info@novatrans.fr



AUTRICHE

ÖKOMBI
Taborsstraße 95
A - 1200 Wien

Tel: (+ 43) 1 / 331.560
Fax: (+ 43) 1 / 331.56.300



POLOGNE

POLKOMBI
ul. Targowa 74
PL - 03-734 Warszawa

Tel: (+ 48) 22 / 619.79.14
Fax: (+ 48) 22 / 619.00.00
Tel & Fax (+ 48) 22 / 619.05.85



PORTUGAL

PORTIF
Avenue Sidonio Pais, 4-4º - P.3
P - 1000 Lisboa

Tel: (+ 351) 1 / 52.35.77
Fax: (+ 351) 1 / 315.36.13



SCANDINAVIE

SKAN KOMBI
Thorsvej 8
DK - 6330 Padborg

Tel: (+ 45) 74.67.41.81
Fax: (+ 45) 74.67.08.98



PAYS-BAS

TRAILSTAR
Albert Plesmanweg, 151
NL - 3088 GC Rotterdam

Tel: (+ 31) 10 / 495.25.22
Fax: (+ 31) 10 / 428.05.98
E-Mail trailstar@highway.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