

# Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route



**Rapport UIRR 1995**



### Impressum

Editeur responsable: UIRR, Bruxelles

Photos: UIRR, Bruxelles

Création graphique: Monkey, Bruxelles

Imprimé en Belgique

# PREFACE



**Werner Külper,**  
Président de l'UIRR

**L**e transport combiné a connu en 1994 une croissance dont on ne peut que se réjouir. Au cours de l'année précédente, marquée par une stagnation relative, les sociétés de transport combiné s'étaient préparées, au niveau commercial, de l'exploitation et de l'organisation, au retour de la croissance. Elles ont ainsi pu tirer parti du rétablissement de la conjoncture pour améliorer leurs réalisations. Les développements sont à nouveau les plus impressionnants en Italie où

la stratégie de coopération entre le Chemin de fer national et la société de transport combiné Cemat, qui s'y applique depuis des années, assure un essor remarquable au transport combiné, tant international qu'intérieur.

Rapportés aux attentes très hautes du monde politique en matière de transfert du trafic sur les rails, ces bons résultats ne sont cependant pas encore satisfaisants. Un engagement urgent et soutenu reste nécessaire pour donner une perspective à long terme à la croissance. Le transport combiné dépend de la coopération entre le rail et la route, des prestations opérationnelles des opérateurs et des Chemins de fer ainsi que des conditions cadre de la politique des transports, qui doivent veiller à la saine concurrence entre les différents modes.

Cette coopération est très effective depuis la création de sociétés neutres de transport combiné dans 17 pays européens, auxquelles des milliers de transporteurs routiers sont directement associés, et un nombre beaucoup plus important encore au travers de leurs fédérations. L'UIRR aide actuellement à la création de nouvelles sociétés en Bulgarie, en Roumanie et en République tchèque. Les opérateurs neutres assurent l'accès non discriminatoire de tous les transporteurs routiers au transport combiné.

Cette coopération se trouve renforcée par une Déclaration commune signée par l'Union Internationale des Transports Routiers, l'IRU, et l'UIRR le 4 mai 1995 à Bruxelles. Les deux fédérations vont désormais se concerter plus étroitement pour mieux promouvoir le transport combiné. Afin d'arriver à un rendement élevé des prestations, il faut que les quantités transportées soient beaucoup plus importantes. Grâce à l'amélioration de l'offre du transport combiné, les deux Fédérations espèrent parvenir à transférer davantage de trafic de manière rentable sur le rail, également sur des distances moyennes comprises entre 250 et 500 km. Les trains de transport combiné doivent être chargés, et leurs coûts abaissés, de manière telle que le prix de la traction soit d'une part concurrentiel par rapport au coût d'un

camion, et permette d'autre part aux Chemins de fer d'atteindre une couverture appropriée de leurs coûts.

La coopération avec les Chemins de fer engagés dans la voie de la privatisation est entrée dans une phase délicate. Dans plusieurs pays, la vente directe des Chemins de fer remet en question la coopération fructueuse entre le rail et la route. Tant que les entreprises ferroviaires opéreront dans un contexte sans concurrence entre elles, leur double rôle de fournisseur exclusif de la traction et de concurrent des sociétés UIRR constituera un problème. Les Chemins de fer et l'UIRR se préoccupent de la mise au point d'un code de conduite qui constituerait la nouvelle base de leur partenariat. Parallèlement à cela, les Chemins de fer sont en train de définir les règles de leur collaboration en transport combiné international ainsi que leurs rapports avec les opérateurs, au moyen de «Fiches UIC». S'il est vrai que celles-ci pourraient conduire à une plus grande transparence, les premiers projets témoignent cependant de la volonté des Réseaux de consolider les structures nationales qui les caractérisent de longue date.

L'adhésion de l'Autriche à l'Union européenne en ce début d'année a montré à quel point le développement du transport combiné dépend de la politique des transports. En effet, les taxes de transit ont été abaissées dans ce pays au niveau de celles de la Communauté, ce qui a eu pour effet de rendre le transport routier beaucoup moins cher par rapport au transport combiné. La densité des contrôles a diminué, que ce soit en matière de respect des prescriptions sociales ou des normes techniques des véhicules. En outre, nombre d'envois effectués en transport combiné sont désormais soumis à la TVA, alors qu'ils ne le sont pas en transport tout route. Résultat de l'adhésion: un retour, sur certaines relations, du trafic à la route ! Il reste à espérer que l'Union européenne, au lieu d'essayer d'imposer sa politique des transports aux pays alpins, tire les leçons de ce constat et s'attache, après la libéralisation, à faire progresser le difficile dossier de l'harmonisation. Les subventions pourront être supprimées d'autant plus vite que les conditions d'une saine concurrence entre les modes de transport seront instaurées rapidement.

Seul un effort conjoint des transporteurs routiers, des opérateurs, des Chemins de fer et des responsables de la politique des transports assurera au transport combiné, à long terme, la croissance dont il a besoin pour apporter une contribution substantielle à la solution des problèmes du transport.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'W. Külper', written in a cursive style.

Werner Külper, Président de l'UIRR

# LE RÔLE des Autorités



Rudy Colle, Directeur Général de l'UIRR

*Il en va d'une entreprise à caractère industriel comme d'une épreuve sportive. Son attrait procède de l'enjeu qu'elle offre à ceux qui y prennent part. Sans une note d'intérêt individuel ou d'épanouissement de groupe, il n'y aurait pas de réelle volonté d'entreprendre et encore moins de se plier à certaines règles et obligations.*

Ce précepte s'appliquerait d'autant mieux au secteur des transports que sa finalité collective, rappelée dans un Livre Blanc récent de la Commission et qui est de contribuer au progrès économique général en assurant une mobilité durable des personnes et des biens, se doublerait d'une perspective non équivoque de réussite matérielle et d'expansion pour ses différents acteurs.

Un contexte de chances justes et égales de succès pour tous est le plus apte à susciter l'engouement et la recherche de la meilleure efficacité. C'est le rôle des Autorités de veiller à la mise en place et au respect de telles conditions de saine compétition. Elles s'en sont donné les instruments au plan communautaire par les dispositions de concurrence du Traité de Rome, et par des textes complémentaires, plus récents, visant à la libéralisation du secteur ferroviaire et au développement équilibré de l'infrastructure.

Le temps n'est donc plus vraiment à des diagnostics répétés mais à l'action cohérente et incisive. Les besoins de transport ne se tasseront pas, pas plus sur les parcours intra-communautaires établis sur lesquels se profile le danger de la saturation, que sur ceux reliant de nouveaux marchés à la Communauté et sur lesquels on prédit jusqu'à un quintuplement et plus des échanges d'ici à l'an 2010. Un recours équitable à tous les modes doit donc être rendu possible sans quoi le transport routier, certes très efficace, poursuivra son surdimensionnement qui ne peut que le conduire à l'auto-asphyxie. La place potentielle du transport combiné est de choix puisqu'une telle offre de transport est globalement plus respectueuse de l'environnement et met en valeur les atouts de chaque mode concerné au travers d'un remarquable système coopératif.

Au plan de l'infrastructure, le souci urgent des Autorités doit être désormais la mise en place du réseau transeuropéen répondant au mieux aux objectifs politiques et sociaux communs, sans se prêter par priorité à des projets de prestige ou à des aspirations purement régionales.

Au plan de l'égalité des chances, on ne compte plus les déclarations politiques qui en appellent à une prise en charge équitable des coûts par chaque mode, qui rendrait justice aux modes et aux combinaisons de modes les moins générateurs de nuisances et d'accidents. Mais des faits récents, il nous faut surtout retenir le spectacle désolant de la mise en place d'une taxe d'utilisation de l'infrastructure routière dans cinq pays de la Communauté sans même que les Autorités en question y aient décelé une possibilité pourtant évidente de soutenir le transport combiné en en exemptant les parcours terminaux routiers.

Au plan de la compétitivité comparée des modes de transport aussi, les Autorités peuvent jouer un rôle déterminant. La Directive ferroviaire 91/440 s'inscrit clairement dans cette perspective, mais il faut bien constater, bientôt trois ans après son échéance d'applicabilité, que ce texte fondamental pour l'avenir des entreprises ferroviaires existantes est généralement appliqué à deux vitesses, avec empressement lorsqu'il s'agit de revendiquer l'autonomie de gestion et de se débarrasser des charges du passé, avec forte résistance à la séparation infrastructure/exploitation et à l'accès libéralisé au rail. Pour progresser dans le sens d'une meilleure performance des Réseaux, les Autorités devraient se montrer très réservées à l'égard de toutes demandes d'exemption par lesquelles ils ne visent en fait qu'à conforter les monopoles existants, mais au contraire encourager ces exploitants ferroviaires, par toutes formes d'aide possibles, qui chercheraient à mettre en place des services, sous leur seule autorité commerciale, en dehors de leur territoire national ou qui aménageraient leurs systèmes techniques dans le sens d'une interopérabilité accrue. Pourquoi la Commission ne pourrait-elle, à titre d'incentive à l'internationalisation, faire abstraction pour un temps limité d'une application stricte des règles de concurrence en autorisant des entreprises ferroviaires à convenir d'une exclusivité réciproque sur des services internationaux assurés en parallèle entre leurs pays ?

Les premières déclarations du nouveau Commissaire européen aux Transports, M. Neil Kinnock, permettent de penser qu'il est homme d'action et d'ouverture. Il bénéficie à ce titre de notre appui le plus inconditionnel. Il ne fait aucun doute que le secteur des transports sera d'autant plus performant qu'il évoluera dans le sens de la libre entreprise, saine, équilibrée et correctement ciblée. Cette philosophie qui est celle des sociétés UIRR vient encore de se vérifier, car le constat que le transport combiné s'est le mieux développé en 1994 à l'intervention des opérateurs privés regroupés au sein de notre Union n'est évidemment pas le fruit du hasard.



# LE RÔLE du secteur routier

*Le rôle du secteur routier en transport combiné est encore largement perçu à partir des clichés traditionnels. Cependant, la confrontation classique - le camion d'un côté, le rail de l'autre - a fait depuis longtemps place à une nouvelle dualité: le conflit d'intérêt entre des transporteurs qui offrent un service de qualité, porteur d'avenir, d'un côté, de l'autre ceux qui, pour différentes raisons, n'ont pas encore fait le pas en direction de la modernisation.*



Stefan Hofer, Directeur Général de Ökombi

Le secteur routier a lui aussi joué un rôle considérable dans la création des sociétés nationales de transport combiné. Son souhait de contribuer de manière active au développement dynamique d'une technique de transport prometteuse n'était pas sa seule motivation. En effet, pour bon nombre de pionniers de l'industrie du transport routier, il s'agissait avant tout d'accorder la priorité à la solution la plus favorable - de leur point de vue: plutôt un opérateur de transport combiné qu'ils pouvaient contrôler via leur participation, qu'un Réseau de Chemins de fer faisant cavalier seul. Il est symptomatique en effet d'observer que certains associés venant du secteur routier utilisent peu ou prou le transport combiné.

Cette approche marque encore aujourd'hui le comportement du secteur routier vis-à-vis du transport combiné. Trop souvent l'intérêt d'un particulier ou d'un groupe prend le pas sur le bien-être des sociétés de transport combiné. Un tel comportement ajoute aux obstacles que rencontrent ces sociétés sur la voie de la réalisation de leur objet social. Cette résistance complique l'instauration de conditions-cadre optimales pour le transport combiné et la concrétisation des effets attendus.

Cette situation est encore aggravée par le fait qu'une part importante des activités de transport combiné ne provient pas des associés mêmes. C'est ainsi que Ökombi comptait en 1994 près de 8.000 clients, comparés à 400 commanditaires. Même si les associés interviennent à raison d'environ un tiers dans son chiffre d'affaires, et que ce rapport n'est pas aussi déséquilibré dans d'autres pays, celui-ci illustre néanmoins un conflit d'intérêt:

- D'un côté un groupe d'entreprises de transport routier - commanditaires actifs ou autres clients - qui contribuent avec engagement au transport combiné et pour lesquelles il importe de disposer d'un produit optimal et de conditions-cadre stables - ne serait-ce que pour leur permettre d'amortir leurs investissements en équipements.
- De l'autre côté un groupe de transporteurs routiers plus traditionnels qui n'ont pas encore pu, ou voulu, passer au transport combiné parce qu'ils se méfient de tout changement qui semble aller à l'encontre de leur intérêt propre.

Le maintien de cette dualité dogmatique fait tort non seulement à l'environnement et aux riverains des voies de transit, mais également aux entreprises routières responsables et portées vers l'avenir, et avec elles la branche tout entière, d'autant plus qu'un développement sans limites du transport routier n'est pas possible. C'est ainsi que les tentatives sans cesse répétées au niveau européen, visant à augmenter les poids et mesures autorisées pour les véhicules routiers menacent l'existence économique d'entreprises de transport routier qui ont largement investi dans du matériel adapté au transport combiné. Il ne faut pas oublier

que la durée de vie, et donc le cycle de renouvellement de l'équipement ferroviaire sont quatre fois supérieurs à ceux d'un camion classique.

Chaque grande vague de libéralisation du transport routier a conduit à un recul du transport combiné. Ce fut le cas en 1991 dans la Communauté européenne et en 1995 en Autriche. Et cela se produira à nouveau si l'on ne réussit pas à maintenir les contingents existants en matière de transport routier de / vers l'Europe de l'Est. En effet, c'est aux sociétés de transport les moins bien équipées et les moins bien organisées que la libéralisation profite le plus, car elles utilisent les nouvelles opportunités pour s'imposer sur le marché grâce à des prix plancher. Elles amènent ainsi les entreprises portées vers le futur et soucieuses de la qualité du produit à transporter à n'importe quel prix. Chaque recul du transport combiné a été provoqué par une forte baisse du prix du transport routier: ce constat devrait donner à réfléchir.

La Déclaration Commune IRU/UIRR pour la promotion du transport combiné prouve que les mentalités ont déjà changé au niveau international. Dans cette déclaration, l'Union Internationale des Transports Routiers et la Fédération des sociétés de transport combiné soulignent que «le transport combiné peut apporter une contribution conséquente dans le domaine du transport de marchandises», et que, à l'avenir, «la possibilité doit être offerte à un nombre beaucoup plus important de transporteurs routiers de participer au transport combiné». Lorsque chaque transporteur routier aura fait sienne cette conviction, alors un pont durable aura été établi entre la route et le rail.



# LE RÔLE des réseaux



Eugenio Muzio, Directeur Général de Cemat

*Une collaboration intelligente et concrète doit présider aux rapports entre les sociétés de ferroutage et les Réseaux ferroviaires, afin d'offrir ensemble un produit innovateur et de haute qualité au marché, car elle est l'une des clés essentielles du développement du transport combiné rail-route, les brillants résultats obtenus en 1994 en témoignent.*

Le concept d'innovation peut être utilement rappelé, dès lors que les niveaux atteints sur le plan de l'évolution technique et des modalités d'exploitation permettent d'attribuer au transport combiné, grâce par ailleurs aux parts de marché acquises et à la typologie des clients, l'appellation nouvelle de véritable «système de transport».

Dans ce système, il y a un rôle prioritaire à observer par chacun: celui des composants ferroviaires est de veiller à un transport par rail rapide, ponctuel, fiable et compétitif, par une gestion serrée des trains, et, le cas échéant, des infrastructures; celui des opérateurs est d'apporter aux entreprises ferroviaires, à leur profit, un trafic ordonné, concentré et générateur du moindre coût, en assurant l'utilisation la plus intelligente et productive qui soit des réserves de capacités ferroviaires aussi bien sur les axes nationaux qu'internationaux.

Les stratégies de développement du transport combiné devront donc être d'autant plus coordonnées entre les sociétés de ferroutage

et les Réseaux ferroviaires que son incidence sur le trafic ferroviaire global augmente.

Dans le passé, cette interaction a également trouvé une application bénéfique sur le plan commercial dans la mesure où les sociétés de ferroutage ont toujours adopté un comportement d'offre transparent et neutre envers leur clientèle, que les Réseaux ferroviaires ont reconnu qu'elles étaient leur meilleur relais dans le marché, et ont appliqué à leur tour une politique commerciale impartiale. Il est indispensable que cette transparence et cette neutralité des Réseaux demeurent.

Étant donné que le transport combiné est un système qui s'adresse davantage aux intermédiaires de transport - transporteurs et expéditeurs - qu'aux chargeurs, il requiert à ce titre une politique d'offre à la clientèle, respectueuse de la neutralité et de l'impartialité nécessaires du fait de la complexité du marché dans lequel il opère.

A partir du moment où un transporteur ou un expéditeur modifie l'organisation de son entreprise et consent les investissements nécessaires pour adapter son activité au transport combiné parce qu'il le perçoit comme commercialement viable, impartial et structuré selon les exigences du marché, il devient le premier allié du système et c'est cette alliance opérationnelle et commerciale qui en constitue la base et en favorise le développement.

Les entreprises ferroviaires doivent veiller à ne pas casser cette chaîne de relations de confiance, mais consacrer tous leurs efforts à l'amélioration de la qualité du service et à l'optimisation opérationnelle.

Une profonde évolution caractérise le marché du transport, ces dernières années, déclenchée par deux événements ayant pour effet d'augmenter les échanges internationaux et la demande de transport: les formes de libéralisation successives intervenues dans un marché devenu unique, et cet autre élargissement de l'espace opérationnel qui procède de l'ouverture vers l'est européen.

En apportant du trafic au rail, qui lui échapperait autrement, le transport combiné représente également un support technologique et opérationnel pour les entreprises concernées, en leur fournissant une base sur laquelle elles peuvent organiser la modalité de manutention des marchandises.

C'est une tâche que le transport combiné - par l'intermédiaire des sociétés de ferroutage et des Réseaux ferroviaires - sera certainement à même d'assumer comme il l'a déjà fait jusqu'à aujourd'hui en améliorant continuellement - dans les limites de ses capacités opérationnelles - le niveau des performances, la compétitivité du service et la création de nouveaux produits de transport.



# LE RÔLE des opérateurs

*Depuis plus de vingt-cinq ans déjà, les sociétés d'organisation et de commercialisation du transport combiné regroupées au sein de l'UIRR jouent un rôle déterminant dans l'essor que connaît cette technique de transport.*



István Tomcsányi, Directeur Général de Hungarokombi

Si leur nombre a augmenté au fil du temps pour représenter actuellement dix-sept sociétés actives dans autant de pays européens, c'est en raison principale lié au fait que les modes de transport concurrents qu'elles associent dans un même objet par la voie du combiné, leur reconnaissent la neutralité, la gestion économique et le professionnalisme engagé requis, et encouragent, en s'y intéressant financièrement, la création de telles entités privées, partout où les conditions d'environnement politique et de marché le permettent. En plus des caractéristiques déjà citées, une clef importante de la réussite des sociétés affiliées à l'UIRR est la collaboration bi- et multilatérale qu'elles développent entre elles.

Avec l'abolition du rideau de fer, de tels opérateurs de transport combiné ont pu être constitués dans plusieurs pays dits de l'est et y contribuent très largement à la propagation de cette technique d'avenir, de sorte que l'on peut de plus en plus parler d'une Europe unifiée au plan du transport intermodal qui va de pair avec son intégration économique croissante. De tous les pays de l'ex-Comecon, c'est en Hongrie que fut créé le premier opérateur membre de notre Union internationale, la société Hungarokombi. Dès son adhésion, il a ainsi pu bénéficier de toutes les formes de facilitation déjà mises au point par les partenaires plus anciens, - telles les articulations opérationnelles avec le Réseau national, un système tarifaire cohérent, des conditions générales harmonisées, une lettre de voiture CIM/UIRR constituée en liasse unique -, et qui devaient lui permettre d'entrer plus résolument dans le marché.

L'expérience acquise 'à l'ouest' en matière de connaissance des mécanismes du marché et des rapports entre Réseaux, opérateurs et clients, a également un effet d'efficacité important lors de l'établissement de nouvelles lignes. Les exemples du développement de services de transport combiné non accompagné entre la Hongrie et le nord de l'Allemagne en collaboration avec Kombiverkehr et de la route roulante entre la Hongrie et l'Autriche en partenariat avec Ökombi, ont démontré toute la valeur de l'esprit de collaboration franche de la part des sociétés établies de longue date, partageant leurs technologies avec des sociétés de création plus récente, afin d'assurer ensemble et au bénéfice de chacun le meilleur niveau de service possible.

La nouvelle société-membre offre également des avantages aux partenaires de l'ouest, à savoir sa connaissance d'un nouveau marché prometteur, ses bons rapports avec les Réseaux et Autorités locales. Il y va aussi de l'intérêt de l'Europe occidentale qu'une part croissante des courants de trafic marchandises puisse être expédiée voire reçue sous le couvert d'un système logistique compatible. L'exemple de Hungarokombi et d'autres par la suite doivent inciter à amplifier le mouvement de création d'opérateurs selon l'accent routier et les mécanismes propres à l'UIRR.

Dans la collaboration telle qu'elle prévaut au sein de l'UIRR, l'effort n'est pas à sens unique. Les nouveaux adhérents doivent veiller dans les meilleurs délais possibles à s'aligner sur les normes de prestations et de gestion les plus évoluées tenant compte de leurs besoins et moyens spécifiques; ceci ne peut être qu'un processus ininterrompu si l'on veut réussir la mise en place d'un système de transport combiné qui soit de plus en plus compétitif par rapport à la route. Ainsi Hungarokombi s'applique actuellement à mettre au point un système informatique de traitement et d'échanges d'informations adapté à celui des partenaires UIRR, dont un des objectifs, à savoir un suivi serré des envois, doit permettre la promotion du transport non accompagné réputé le plus économique à terme.

Il est heureux de constater que la coopération interne à l'UIRR ne bénéficie pas qu'aux sociétés membres et à leurs clients. Dès lors qu'elle permet d'offrir un système de transport fiable et économique, elle offre un meilleur avenir à des centres de production distants du lieu de consommation et contribue ainsi au bien-être de régions économiquement moins favorisées. Par ailleurs le succès du transport combiné profite également à l'infrastructure lorsqu'il amène ses gestionnaires à améliorer quantitativement et qualitativement les capacités de leurs installations, de sorte à permettre la poursuite de l'expansion qui est le meilleur vecteur de leur financement.

Par la collaboration pluri-directionnelle s'établit donc un pont remarquablement concret et efficace entre des sociétés et des pays différents, que ce soit au plan de la taille, du niveau de développement ou de la localisation, rapprochant ainsi dans un même élan de progrès les quatre coins de l'Europe.





# RAPPORT des sociétés

## **ADRIA KOMBI,**

Ljubljana, a pu afficher de bons progrès grâce, entre autres, à des encouragements fiscaux et une politique de marché efficace. Le trafic non-accompagné entre la Slovénie et l'Allemagne s'est particulièrement bien développé, ce qui permet à Adria Kombi d'envisager l'instauration d'un train complet sur cette relation, avec la perspective ultérieure d'accès direct aux marchés scandinave, hollandais, belge et britannique. La Slovénie dispose maintenant d'un réseau dense de terminaux adaptés à toutes les techniques de transbordement.

## **CEMAT,**

Milan, doit 60 % de son volume total, en remarquable progression, aux trains-navettes instaurés en 1991. Elle a rajouté 4 nouveaux terminaux à son offre et s'emploie à conquérir de nouveaux marchés (fruits et légumes e.a.). Après son introduction réussie à Busto en collaboration avec Hupac, le concept de Gateway a également été adopté à Turin, concept qui s'accommode particulièrement bien pour l'exploitation, sans opération de triage, de trains-navettes courts. Cemat a créé sa propre division «Recherche et Développement» et a investi dans des caisses mobiles et wagons spéciaux.

## **COMBIBERIA,**

Madrid, a poursuivi sa consolidation dans le marché avec la Péninsule Ibérique avec une augmentation du trafic due principalement

au train Tarragone-Granollers / Mannheim-Cologne. De même, trois trains / semaine ont été lancés entre Zaragossa-Pamplune-Irun et Mannheim-Cologne, qui représentent l'ouverture de fait de l'espace Atlantique dans la liaison Péninsule Ibérique - Allemagne. L'ouverture du Chunnel a par contre accentué la concurrence de et vers la Grande Bretagne et dévié certains trafics acquis. La société reste particulièrement attentive à la contraction des marges liée à l'expansion et requise pour compenser des déficiences latentes des services ferroviaires.

## **CTL,**

Londres, s'est concentrée depuis l'ouverture du tunnel sous la Manche sur le transport combiné de marchandises par cette voie en collaboration étroite avec d'autres sociétés UIRR. Sur la relation Angleterre-Italie, elle organise déjà 32 trains par semaine en collaboration avec Novatrans-Italia et Cemat, ce qui la place en tête sur le marché du trafic italien grâce à ses prix compétitifs et ses délais de parcours plus rapides. Les autres liaisons principales au départ des cinq terminaux anglais concernent la France et l'Autriche. CTL maintient par ailleurs son offre de services conventionnels par ferries via le Havre, Zeebrugge, Anvers et Rotterdam.

## **HUNGAROKOMBI,**

Budapest, n'a enregistré qu'une croissance relativement modérée. Alors que le trafic non-accompagné a bien progressé, la Route Roulante a quant à elle accusé un recul dû à l'augmentation du nombre de licences de transit. La fin de l'année a vu l'ouverture d'une deuxième route roulante sur la relation Sopron - Wels, l'offre passant à 4 départs par jour après cinq mois à peine. Hungarokombi est maintenant également présente au terminal de Budapest-Jozsefváros et a investi dans le terminal de la Raaberbahn à Sopron. Elle s'attache actuellement à instaurer des liaisons avec la Roumanie, la Bulgarie et l'Ukraine.

## **HUPAC,**

Chiasso, a enregistré un taux de croissance en transit alpin nettement supérieur à celui du transport routier. Cette évolution spectaculaire est à mettre sur le compte de l'ouverture, en début d'année, du corridor de transit ferroviaire et des améliorations d'infrastructure et d'exploitation sur la ligne du Gotthard qui permettent l'utilisation de trains plus longs et plus économiques, d'une capacité allant jusqu'à 1 600 tonnes. Les terminaux nouvellement construits ou agrandis ainsi que la politique des trains complets ont également contribué à ce succès. Hupac a réagi à la tendance à la hausse par l'achat de 60 wagons «mega» et 100 wagons-poches. Un programme informatique multilingue permet un échange direct d'informations avec la clientèle.

## **KOMBIVERKEHR,**

Francfort, a enregistré son meilleur résultat depuis sa création, il y a 25 ans. L'augmentation de son offre de trains complets vers les centres économiques européens s'est avérée être un succès. L'extension de relations de haute qualité aux pays d'Europe de l'Est faisait partie des priorités. Le terminal important de Duisbourg a été nouvellement relié



# RAPPORT des sociétés

à Londres et Birmingham via le Tunnel sous la Manche. Outre le transit alpin, la nouvelle Route Roulante entre Dresde et Lovosice, en République tchèque, s'est révélée être un axe de bonne croissance.

## **NOVATRANS,**

Paris, doit à nouveau sa croissance au trafic international. Mais une aide volontariste des pouvoirs publics français visant à améliorer, voire créer des offres par le biais technique et tarifaire, s'est traduite par un redémarrage du trafic national. La technique bimodale Kombirail a été testée entre Paris et Bordeaux et des développements intéressants sont attendus des nouveaux services reliant Marseille, Avignon et Lyon à la Belgique et aux Pays-Bas. Novatrans a acquis des caisses mobiles et des châssis porte-caisse pour mise à disposition de clients potentiels soucieux de se familiariser avec cette technique.

## **ÖKOMBI,**

Vienne, s'est, grâce à la progression enregistrée en 1994, donné une bonne base pour construire la poursuite de ses activités après le tournant que constitue l'adhésion de l'Autriche à l'Union Européenne. La tendance à la hausse s'explique par une reprise conjoncturelle et les efforts de l'entreprise en matière de rationalisation et de maîtrise des coûts. L'importance des transports internationaux est capitale. Malgré un recul des liaisons sur Routes Roulantes traditionnelles tels que Wels-Mayence, Ökombi a lancé des services en Route Roulante Wels-Sopron en collaboration avec Hungarokombi. Le manque de transparence des Chemins de Fer autrichiens suscite des tensions entre ceux-ci et Ökombi.

## **POLKOMBI,**

Varsovie, a pu se consolider financièrement dans sa deuxième année d'activités. Le trafic de et vers l'Italie s'est particulièrement bien développé, et l'offre a pu être augmentée de nouvelles relations. Sont prévus un train complet vers l'Allemagne, une nouvelle liaison vers l'Autriche et la Hongrie ainsi que des relations nationales des ports polonais vers les centres économiques. Des investissements devront être consentis en matière d'installations de transbordement et de wagons-poche.

## **SKAN KOMBI,**

Padborg. Après la société danoise Kombi Dan et la société suédoise Swe-Kombi, c'est au tour de Kombi Nor, en Norvège, de démarrer ses activités malgré un contexte géographique et topographique du pays difficile. Il faut espérer que les 3 sociétés scandinaves de Chemins de fer parviennent à un niveau de collaboration comparable à celui des trois sociétés UIRR. La relation de loin la plus importante pour Skan Kombi est celle avec l'Italie. Dans l'attente du raccordement fixe entre la Suède et le Continent, dans lequel Skan Kombi met de grands espoirs, une amélioration sensible peut déjà être envisagée à partir du premier lien fixe du Grand Belt prévu pour 1996.

## **TRAILSTAR,**

Rotterdam, a pu augmenter son volume de trafic grâce à la conversion de son offre en trains-navettes et trains complets. Un train-navette a été instauré en collaboration avec Hupac entre Rotterdam et Busto Arsizio, et un autre avec Cemat entre Rotterdam et Verona. La qualité de l'offre a par ailleurs pu être améliorée suite au transfert de ses activités du terminal de Rotterdam Nord à Rotterdam RSC et Maasvlakte. Des courants de trafics ont été développés vers l'Espagne conjointement avec T.R.W., Novatrans et Combiberia. En ce qui concerne l'Est, Trailstar s'emploie à organiser des trafics via la plaque tournante de Munich.

## **TRW,**

Bruxelles, a pu enregistrer de très bons résultats tout au long de l'année grâce à des développements structurels, qui ont plus que compensé la perte de certains clients via Zeebrugge et l'effet d'augmentations de tarifs de la SNCB. Sa principale branche d'activités, avant l'Espagne et la Suisse, est le trafic avec l'Italie. Les transports vers les nouvelles destinations - Scandinavie et Europe centrale - ont évolué favorablement. TRW a ouvert un nouveau terminal à Genk. En raison de la saturation du système «Hub-and-spoke», suivant lequel les sept terminaux acheminaient leurs chargements vers le point de jonction de Schaarbeek, TRW a l'intention de s'engager dans une nouvelle phase de développement par le biais de trains-navettes.

novatrans



SKANKOMBI



THE EASY WAY



# ACTUALITÉS

## DÉCLARATION COMMUNE IRU/UIRR

L'Union Internationale des Transports Routiers (IRU) et l'UIRR ont signé le 4 mai dernier une Déclaration Commune sur la promotion du transport combiné Rail / Route en Europe. Il contient un engagement ferme à collaborer plus étroitement, qui a été précisé lors d'une conférence de presse à laquelle de nombreuses personnalités ont pris part. On a pu noter parmi elles des hauts responsables politiques de l'Union Européenne et de la CEMT ainsi que des dirigeants du secteur du transport ferroviaire et routier international. L'objectif conjoint est de voir s'établir les conditions nécessaires à la réalisation d'un transport combiné rentable. A cette fin, les deux Unions envisagent de confronter régulièrement leurs stratégies et de créer un groupe de travail commun.

## DÉMARRAGE DE BOHEMIAKOMBI

Depuis le début de cette année, la République tchèque dispose à son tour, avec «Bohemiakombi», d'une société de ferroutage nationale autonome. Elle est une émanation de Kombiverkehr CS, jusqu'alors filiale locale de Kombiverkehr. La direction générale en est assurée par Jiri Chroust et Erhard Herrström. Outre Kombiverkehr, qui a initié la création de cette société, les associés sont les organisations tchèques de transport ferroviaire et routier ainsi que Ökombi. L'offre la plus importante est représentée par le système de trains opéré entre Melnik (Prague) et les ports allemands et destiné au trafic de conteneurs maritimes. D'autres liaisons sont assurées vers l'Autriche et l'Italie. L'UIRR souhaite plein succès à Bohemiakombi qu'elle espère accueillir prochainement comme nouveau membre.



## PERSONALIA

Mag Ireneusz Skwarek est le nouveau Président de Polkombi. M. Skwarek a accumulé une grande expérience en matière de transports dans ses activités antérieures auprès du Réseau polonais et de la société Polnische Spedition où il remplissait la fonction de directeur du Marketing.

## STRATÉGIE POUR LE TRANSPORT COMBINÉ AVEC L'EUROPE DU SUD-EST

Un concept stratégique a été développé en cours d'année sous forme de brochure par Adria Kombi, Cemat, Hungarokombi, Kombiverkehr, Kombiverkehr CS (devenu Bohemiakombi) et Ökombi, visant à formuler les réponses les plus appropriées à l'explosion des besoins de trafic découlant de l'ouverture de l'Est européen et dont la route a été le premier bénéficiaire par suite de mesures réglementaires et techniques locales tout à fait déficientes. Pour donner au transport combiné la place qui lui revient dans ce contexte, les sociétés UIRR développent des services nouveaux ou complémentaires de / vers l'Europe du sud - est, les liant au réseau existant en Europe du nord et

de l'ouest, et s'attachent dans ces pays à la mise en place d'opérateurs selon le canevas qui leur est propre. Ainsi les trafics vers la République tchèque, la Slovaquie et la Hongrie ont été amplifiés et d'autres créés depuis peu vers la Grèce. La Roumanie et la Bulgarie sont encore dans un stade de projet.

## PARTICIPATIONS

**Bulgarie:** la société de ferroutage bulgare, Bulkombi, a repris ses activités après un arrêt de deux années à mettre en regard de l'embargo de l'ONU contre l'Ex-Yougoslavie et de problèmes internes. En plus des fondateurs initiaux, Cemat et des entreprises bulgares, deux autres sociétés-membres de l'UIRR ont pris une participation au capital, Ökombi à hauteur de 7% de celui-ci, Hungarokombi à raison de 4%. Les premiers objectifs de l'entreprise sont l'organisation d'un terminal national à activité continue et la mise sur pied d'un service de Route Roulante sur le parcours Bulgarie-Roumanie-Hongrie-Autriche.

**Belgique:** les sociétés Novatrans et Cemat ont augmenté leur participation dans TRW, à raison de 10% chacun, par rachat des actions que détenait le groupe belge Mondia. Cette démarche ne peut que renforcer la cohésion de ces sociétés sur l'important axe Belgique-France-Italie.

## TERMINAUX ET LIAISONS

**Norvège:** le premier transport continu de la Norvège vers l'Italie via Kristiansand/Hirtshals a eu lieu début juin de cette année.

**Pays-Bas / Italie :** Trailstar et Cemat ont réalisé une première européenne en réservant une partie de la capacité sur leur nouveau train navette Rotterdam-Vérone au transport de conteneurs maritimes, combinant ainsi sur un même service les deux principales «familles» intermodales.

**Grande Bretagne:** CTL se prépare à élargir son offre par des liaisons via le tunnel vers l'Allemagne et l'Espagne; un train est déjà prévu avant la fin 1995 vers Barcelone - Valence.

## TECHNIQUE

Soulignant ainsi l'intérêt de principe qu'elles portent au développement technique;

- Hungarokombi s'est associée à la présentation d'un concept de «corbeille» qui permet de transférer sur wagon des semi-remorques non adaptées à la préhension par pinces, et
- TRW a présenté dans son stand au récent Salon du Véhicule Utilitaire de Bruxelles le concept bimodal «Modalor», un wagon porteur dans lequel s'intègre horizontalement une semi-remorque.

## QUALITÉ

La recherche d'une qualité toujours meilleure, inscrite dans les objectifs prioritaires des sociétés UIRR, a déjà trouvé sa consécration pour deux d'entre elles, Hupac et Kombiverkehr, par la reconnaissance de la certification ISO-9002. La même démarche est en cours dans plusieurs autres sociétés-membres.

## TENDANCE 1995

La tendance à la hausse enregistrée en 1994 se poursuit au 1er semestre 1995, fût-ce généralement à un taux légèrement inférieur; elle laisse envisager un exercice à nouveau très bénéfique au plan des envois traités.



Signature de la Déclaration Commune IRU / UIRR

# TENDANCES

## Trafic international

C'est à nouveau le trafic international qui peut revendiquer la plus forte progression, atteignant le niveau remarquable de 26% par rapport à 1993. C'est essentiellement l'accroissement de la politique de trains complets et de trains navettes assortie d'un souci permanent de la qualité qui a permis de réaliser ce taux record pour l'industrie du transport combiné. Cette politique est en même temps la plus sécurisante pour la clientèle et la plus rentable pour les Réseaux. De 1985 à 1994, le taux d'accroissement annuel moyen du trafic international a été de plus de 17%.

Société *	Envois	+/- en %
	<b>1994 **</b>	
Kombiverkehr	302.571	31,8 %
Ökombi	122.093	19,7 %
Hupac	127.462	26,3 %
Cemat	88.434	23,4 %
Novatrans	73.374	21,1 %
T.R.W.	66.223	38,8 %
Hungarokombi	18.377	2,0 %
Trailstar	13.998	19,4 %
Combiberia	13.818	19,9 %
Skan Kombi	12.114	37,5 %
Adria Kombi	10.130	19,1 %
C.T.L.***	1.624	-
Combilux	39	-85,6 %
Polkombi	1.379	-
<b>Total</b>	<b>851.636</b>	<b>26,3 %</b>

## Trafic national

Après trois années caractérisées par un recul, l'année 1994 permet d'afficher un accroissement de près de 9% du trafic national. Il est surtout le fait d'une augmentation de près de 30.000 envois intérieurs en Italie, l'Allemagne et la France se remettant plus lentement quant à elles des effets négatifs, surtout routiers, qui ont affecté leurs activités nationales depuis 1990.

Société *	Envois	+/- en %
	<b>1994 **</b>	
Kombiverkehr	309.650	2,8 %
Novatrans	132.888	-0,2 %
Cemat	140.000	24,0 %
Ökombi	43.752	29,1 %
Skan Kombi	36.378	21,8 %
Hupac	14.481	17,7 %
T.R.W.	311	486,8 %
<b>Total</b>	<b>677.460</b>	<b>8,7 %</b>

\* 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.

## Trafic total

En international, la distance moyenne est retombée de 829 à 802 km, en national, elle augmente de 639 à 669 km sous l'effet de la poussée du trafic intérieur italien. Le poids moyen par envoi reste relativement constant, de l'ordre de 26 tonnes en international et de 17 tonnes en national. Ces paramètres combinés avec l'évolution du nombre d'envois se traduisent, toutes sociétés confondues, par un tonnage kilométrique en accroissement de 11% de 1993 à 1994 en national, de 17,9% en international et de 16% au total.

## Trafic national (Nat.) et international (Int.) en Mrd. de tkm.

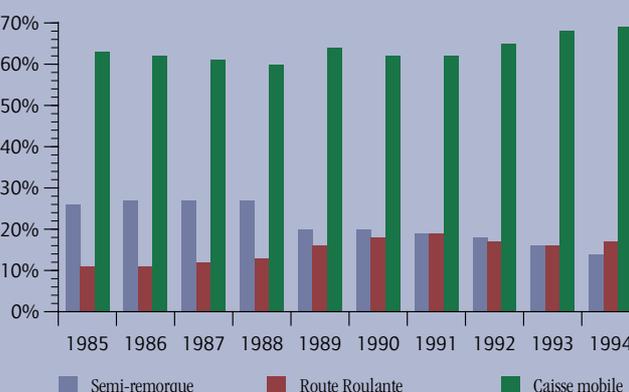
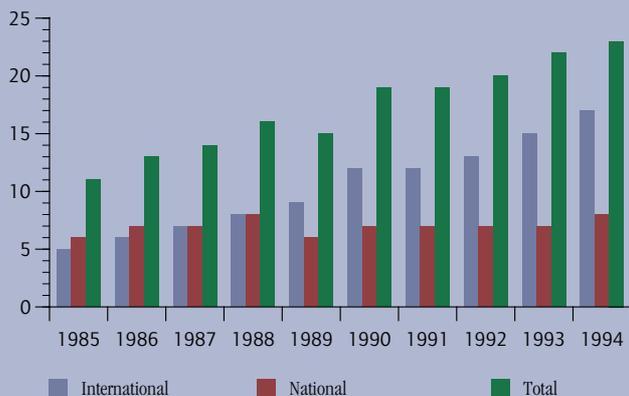
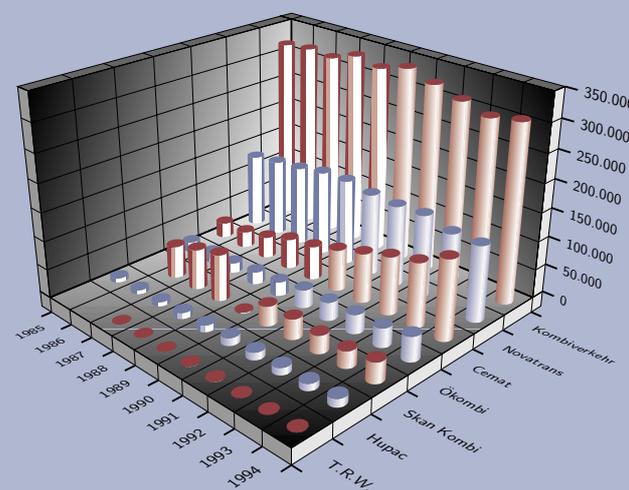
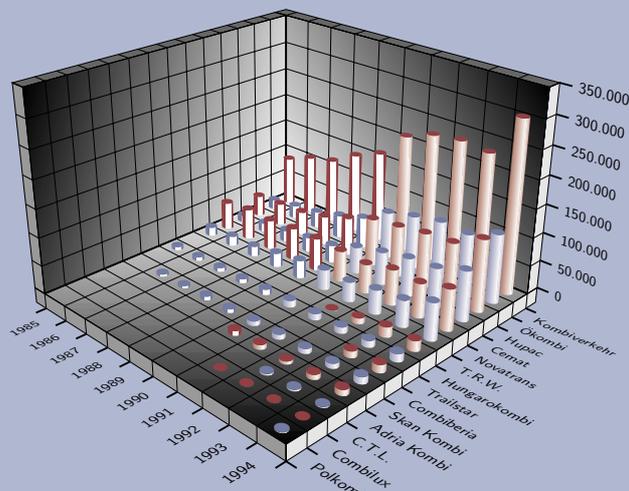
Année	Int.	Nat.	Total
1985	5	6	11
1986	6	7	13
1987	7	7	14
1988	8	8	16
1989	9	6	15
1990	12	7	19
1991	12	7	19
1992	13	7	20
1993	15	7	22
1994	17	8	23

## Techniques

En chiffres absolus, les envois par caisse mobile (et conteneur) aussi bien que par la Route Roulante progressent de près de 20% de 1993 à 1994. Ces deux techniques gagnent un point de part des envois totaux, pour se situer à 69% et 17% respectivement, car dans le même temps, le nombre de semi-remorques transbordées a augmenté dans une proportion plus modeste (9%), ce qui fait perdre deux points d'importance relative à cette technique.

## Part des techniques de transport combiné au transport total en %

Année	Semi-remorque	Route Roulante	Caisse mobile
1985	26%	11%	63%
1986	27%	11%	62%
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%





**UIRR**  
Union Internationale des sociétés  
de transport combiné Rail-Route

UIRR  
Avenue du Port, 100 / bte 3  
B - 1210 Bruxelles

Tél: (+ 32) 2 / 425.47.93  
Fax: (+ 32) 2 / 425.38.27



**SLOVENIE**

ADRIA KOMBI  
Tivoljska 50  
SLO - 61000 Ljubljana

Tél: (+ 386) 61 / 131.01.57  
Fax: (+ 386) 61 / 131.01.54  
Tlx: 31418



**ITALIE**

CEMAT  
Via Valtellina 5-7  
I - 20159 Milano

Tél: (+ 39) 2 / 66.89.51  
Fax: (+ 39) 2 / 668.00.755  
Tlx: 33.00.40



**ESPAGNE**

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

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



**LUXEMBOURG**

COMBILUX  
L - 2981 Luxembourg

Tél: (+ 352) 42.39.39.252  
Fax: (+ 352) 42.59.94



**GRANDE-BRETAGNE**

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

Tél: (+ 44) 171 / 355.46.56  
Fax: (+ 44) 171 / 629.57.14  
Tlx: 88.38.36



**HONGRIE**

HUNGAROKOMBI  
Szilagy Dezso tér 1  
H - 1011 Budapest

Tél: (+36) 1 / 266.08.48  
Fax: (+36) 1 / 266.08.49  
Tlx: 22.42.49



**SUISSE**

HUPAC  
Viale R. Manzoni 6  
CH - 6830 Chiasso

Tél: (+ 41) 91 / 695.28.11  
Fax: (+ 41) 91 / 683.26.61  
Tlx: 84.20.42



**ALLEMAGNE**

KOMBIVERKEHR  
Postfach 93 01 05  
D - 60456 Frankfurt/Main

Tél: (+ 49) 69 / 79.50.50  
Fax: (+ 49) 69 / 70.87.58  
Tlx: 41.63.99



**FRANCE**

NOVATRANS  
21, Rue du Rocher  
F - 75365 Paris Cédex 08

Tél: (+ 33) 1 / 43.87.41.79  
Fax: (+ 33) 1 / 45.22.45 25  
Tlx: 28.56.25



**AUTRICHE**

ÖKOMBI  
Taborstraße 95  
A - 1200 Wien

Tél: (+ 43) 1 / 330.75.21  
Fax: (+ 43) 1 / 330.75.21 - 80-83  
Tlx: 133.295



**POLOGNE**

POLKOMBI  
ul. Targowa 74  
PL - 03-734 Warszawa

Tél: (+ 48) 2 / 619.13.69  
Fax: (+ 48) 2 / 619.32.18  
Tlx: 81.24.89



**PORTUGAL**

PORTIF  
Avenue Sidonio Pais, 4-4° - P.3  
P - 1000 Lisbonne

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



**SCANDINAVIE**

SKAN KOMBI  
Thorsvej 8  
DK - 6330 Padborg

Tél: (+ 45) 74.67.41.81  
Fax: (+ 45) 74.67.08.98  
Tlx: 526.70



**PAYS-BAS**

TRAILSTAR  
Albert Plesmanweg, 151  
NL - 3088 GC Rotterdam

Tél: (+ 31) 10 / 495.25.22  
Fax: (+ 31) 10 / 428.05.98



**BELGIQUE**

T.R.W.  
Avenue du Port, 100 / bte 1  
B - 1210 Bruxelles

Tél: (+ 32) 2 / 421.12.10  
Fax: (+ 32) 2 / 425.59.59

THE EASY WAY