

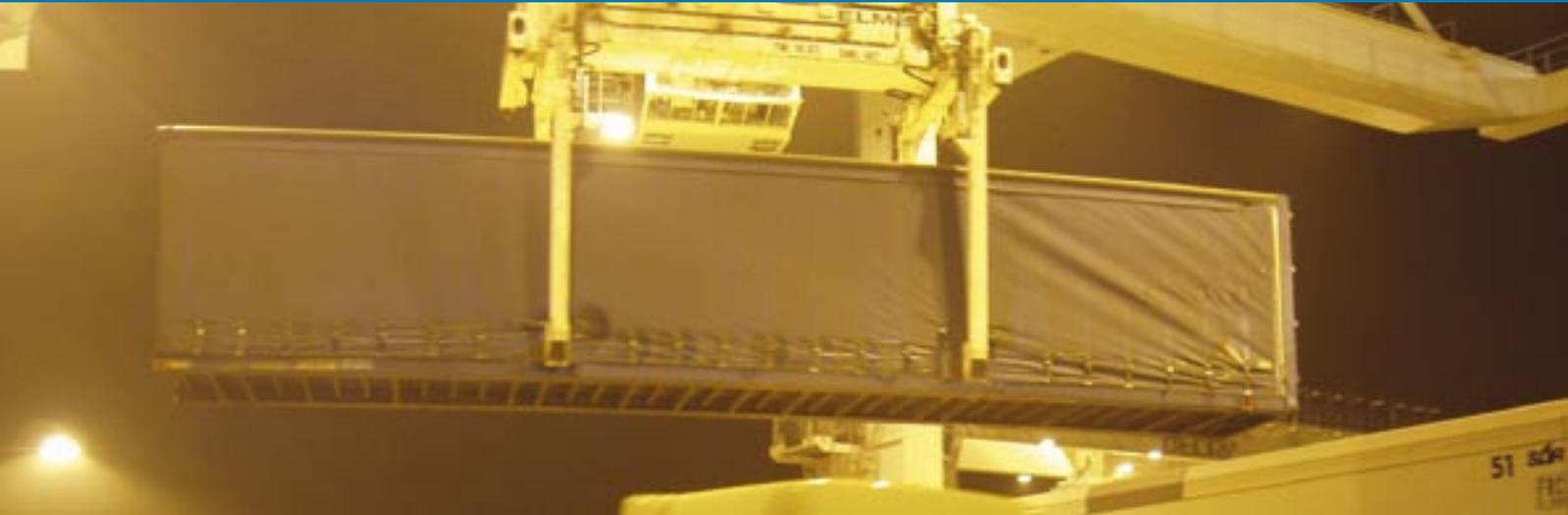


Rapport 2005 FR

Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route

UIRR





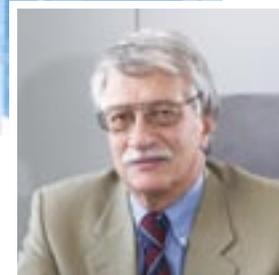
IMPRESSUM

Éditeur responsable: UIRR s.c.r.l., Bruxelles
c/o Aurélie Dhaussy

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

Création graphique: Tostaky s.a., Bruxelles

Imprimé en Belgique sur papier blanchi sans chlore.



PRÉFACE

Eugenio Muzio

Président du Conseil

2005 a été pour l'UIRR, et nombre de ses sociétés-membres, une année riche de sens.

D'excellentes relations ont été établies avec le Vice-Président de la Commission Européenne et Commissaire aux Transports, M. J. Barrot, qui nous a fait l'honneur de participer au dîner de gala de notre Assemblée en juin dernier et y a tenu des propos très engageants quant au rôle de pilier que la Commission continuera à réserver au Transport Combiné (TC) pour une meilleure répartition modale du fret en Europe. Lors d'un entretien ultérieur pour lequel j'étais accompagné de MM. R. Colle et J.-L. Mélard et auquel participaient également son conseiller M. M. Sagredo et M. J. Trestour, Chef de l'Unité Intermodalité de la DG TREN, M. Barrot a confirmé ces propos, et a dit partager notre engagement exclusif et notre volonté forte d'encourager le transfert de fret vers le rail, celui-ci nécessitant une interopérabilité et une libéralisation plus poussées, une qualité de service mieux adaptée aux besoins du marché, et des aides homogènes au niveau européen.

La Commission revoit actuellement son Livre Blanc des Transports en prenant appui sur trois concepts-clé: développer, protéger, innover. Le TC, et donc l'UIRR, peuvent contribuer activement à la réalisation de ces objectifs. La Commission doit cependant adopter des mesures à cet effet.

Ainsi, l'ERA (Agence Ferroviaire Européenne), chargée de formuler des recommandations dans les domaines de la sécurité et de l'interopérabilité pour la préparation de législations communautaires, jouera un rôle fondamental dans l'intégration du système ferroviaire européen et l'élaboration de paramètres d'exploitation aussi homogènes et fonctionnels que possible. Afin que l'ERA puisse agir

de façon efficace sur les thèmes propres au TC, l'UIRR a appelé à la création d'un département spécifique à cette technique.

Une autre étape importante a été la signature en juillet, par le Président du G.TC de l'UIC et moi-même, d'un Engagement commun établissant des règles de base à respecter en matière de qualité des services de TC, telles que l'obligation de convenir de compensations à charge du responsable des déficiences. L'UIRR considère ce document, dont la transposition sera vérifiée, comme un premier pas vers la fiabilité exigée par le marché.

La libéralisation ferroviaire s'est poursuivie en 2005, permettant à certaines sociétés UIRR de mettre plusieurs entreprises ferroviaires (EF) en concurrence et de retenir l'offre de traction internationale continue la plus compétitive.

Ce nouveau cadre a également amené de nombreux opérateurs à revoir leur propre organisation pour se tourner vers les activités les plus rentables, prendre une participation dans le capital de sociétés-sœurs, offrir de nouveaux services internationaux, ou rendre la liaison avec les EF encore plus étroite.

Ces développements démontrent que le monde du TC et de l'UIRR connaît une évolution significative qui, si elle est bien gérée – comme nous nous y employons –, mènera à de nouveaux résultats très prometteurs.

Eugenio Muzio



DYNAMISME DE L'UIRR

Rudy Colle

Directeur Général

Ensemble, les sociétés-membres de l'UIRR ont réalisé en 2005 un trafic en progression appréciable par rapport à 2004. Pourquoi qualifions-nous ce résultat de satisfaisant?

Parce que la restructuration d'un associé important en France s'est traduite par une contraction substantielle et non récupérable de son trafic. Parce que la qualité a connu à nouveau un léger déclin au deuxième semestre sur divers parcours, pour des raisons qui semblent en voie de se dissiper. Enfin parce que l'impact négatif de l'élargissement de l'UE sur le trafic accompagné s'est encore manifesté en 2005, faisant perdre à cette forme spécifique de délestage de la route un tiers de son nombre d'envois en 18 mois.

Une progression plus que proportionnelle est venue heureusement du non accompagné, elle est de plus de 15% en international et de 9% au total.

On mesure mieux la valeur de ce résultat lorsqu'on le compare à la statistique fret globale de l'UIC qui indique un recul de 1,5% en 2005. C'est donc bien par le TC que le rail va récupérer des parts de marché.

L'UIRR entend bien par son dynamisme – fil conducteur du présent Rapport – faire vérifier qu'en TC aussi, le succès passe par la persévérance.

La partie "visible" du travail revient surtout à nos sociétés-membres, constamment à la recherche de trafic qui lui permette de lancer de nouveaux trains, pour bénéficier et faire bénéficier leurs clients d'économies d'échelle.



L'année 2006 devrait répondre à notre attente d'une relance plus forte du TC grâce à des services innovants, la vigilance sur le plan de la qualité, ou la possibilité, encore sous-utilisée, de choisir son tractionnaire.

En appui à ces actions, notre Bureau s'emploie avec la même constance à se faire entendre par les décideurs politiques. A titre d'exemple, il ne manque de défendre, comme lors d'une conférence EIM/ERFA/ERFCP/UIRR à Bruxelles sur le thème "ouverture des réseaux", le fait qu'une libéralisation effective du rail passe aussi par la possibilité pour un opérateur de TC de disposer pour une durée suffisante des sillons qu'il commercialise à son risque financier. Il doit donc pouvoir réserver ces sillons directement auprès des gestionnaires d'infrastructure, ou figurer chez eux dans un registre consignnant les vrais demandeurs des sillons pour qu'il puisse les conserver en cas de changement d'EF, mais aussi pour éviter qu'en cas d'appel d'offres différentes EF ne bloquent plusieurs sillons pour le même service.

Cette prise de position illustre notre volonté d'une communication transparente afin que nos connaissances du marché aident les Autorités à mettre en place toute condition-cadre appropriée à un essor soutenu du TC. Notre newsletter et notre site internet rénové font partie de cette communication ouverte et interactive.



DYNAMISME PAR LES PROJETS

Martin Burkhardt

Directeur Général

La menace terroriste existe aussi dans le secteur du transport mais il ne sert à rien de céder à la panique.

L'UIRR a réagi promptement en soumettant dès 2004 des "Propositions pour améliorer la sécurité en Transport Combiné". Dans leur foulée, les sociétés ADRIA KOMBI, CEMAT, HUPAC, KOMBIVERKEHR, NOVATRANS et TRW mènent le projet "INSECTT" (SEcurité INtermodale pour les Terminaux de TC) conduit par l'UIRR et soutenu par le programme Marco Polo de la Commission Européenne.

Dans tout le secteur des transports, de nouvelles mesures de sécurité voient le jour, les concepts relatifs aux aéroports et ports internationaux ne pouvant cependant pas être simplement repris. La situation sur les aires de transbordement du transport continental est tout autre; les mesures doivent être adaptées à ses spécificités.



L'entrée en vigueur en 2005 des prescriptions ADR et RID actualisées pour les marchandises dangereuses a amené l'application de nouveaux concepts de sécurité dans les terminaux de TC. Ainsi par exemple, un contrôle d'identité des personnes ayant accès aux zones de marchandises dangereuses, ainsi que des plans de sécurité et d'urgence ont été exigés.

L'objet de INSECTT est d'analyser des mesures et des plans déjà appliqués dans divers pays ainsi que leur faisabilité, et de se baser sur les meilleurs concepts afin de proposer des procédures européennes harmonisées. Ainsi, un format européen uniformisant les logiciels des terminaux sera créé pour les bases

de données d'identification des chauffeurs routiers et des unités de chargement. L'identification des chauffeurs ou l'attribution de mots de passe pour l'enlèvement d'unités de chargement s'avère difficile car il est parfois fait appel à divers sous-traitants (transporteur routier) à fortes fluctuations de personnel. Il s'agit de trouver des solutions réalisables combinant sécurité et flexibilité.



Par ailleurs, une analyse des risques est indispensable pour catégoriser les terminaux selon différents niveaux de danger avec, pour chacun, des mesures de sécurité spécifiques. Pour ce faire, une analyse sera menée afin de déterminer quelles mesures éprouvées pour les marchandises dangereuses peuvent être reprises pour d'autres transports. La formation du personnel est tout aussi importante. Du matériel de formation est donc élaboré dans le cadre de INSECTT et testé en pratique pour être mis, sous peu, à la disposition des opérateurs intéressés.

Le niveau de sécurité dans le transport ferroviaire est déjà élevé; les sociétés UIRR veillent, par des mesures pratiques ne nuisant pas à l'attrait et à l'efficacité du TC, à l'améliorer.



DYNAMISME DE LA ROUTE ROULANTE

Wilhelm Patzner

Directeur Général de ÖKOMBI GmbH

Grâce à de nouvelles bases, l'avenir de la Route Roulante est assuré à long terme.

Après la reprise de l'ensemble des parts de ÖKOMBI par la SPEDITIONS HOLDING GmbH de RAIL CARGO AUSTRIA AG (RCA) en septembre 2005, de nouveaux jalons ont été posés dans le TC autrichien.

L'ensemble des activités de TC non accompagné de conteneurs, caisses mobiles et remorques préhensibles par pinces est transféré à la société-soeur ICA, tandis que les relations de TC accompagné récemment développées par celle-ci sur les axes Salzburg-Trieste, Wels-Arad et Wels-Oradea ont complété l'offre de ÖKOMBI dès le mois d'octobre. Depuis ma nomination par les actionnaires de ÖKOMBI GmbH au poste de Directeur Général, je veille avec mon équipe, et grâce aussi à mon expérience (notamment à la tête des services Contrôle, Informatique, Personnel et Juridique de RCA), à développer en exclusivité des services de Route Roulante aptes à renforcer notre position de leader sur ce segment de marché. Car les transporteurs routiers ont besoin d'une alternative.



Cette nouvelle navette rend le TC accompagné nettement moins cher que le transport routier (taxe kilométrique et carburant), avant même qu'il soit tenu compte de la réduction d'autres coûts variables (usure des camions, pneus, huile, etc.), de la sécurité de transport accrue ou encore de la reconnaissance du trajet ferroviaire en tant que repos légal pour le chauffeur routier. La Route Roulante aura donc, également sur des marchés libéralisés, un potentiel économique à long terme.



Beaucoup d'autres idées intéressantes sont à l'examen: le lancement de la première Route Roulante de transit entre Trento et l'Allemagne est déjà prévu pour 2006, des offres supplémentaires entre Trento et Wörgl sont à l'étude. Le concept d'une "Route Roulante d'urgence" et un projet pilote de suivi des unités de chargement sur le Brenner sont aussi en cours d'élaboration.

Les choses bougent aussi en dehors du Brenner. En plus des lignes actuelles Wels-Szeged, Wels-Maribor, Wels-Arad et Wels-Oradea, une liaison Graz-Regensburg est assurée depuis novembre dernier.

Le 6 novembre 2005, l'offre de la navette de Route Roulante Brenner-Wörgl est passée de 3 à 10 paires de trains par jour. Suite à l'augmentation constante du taux d'occupation – déjà de plus de 70% à la mi-janvier 2006 –, l'offre est passée à 12 paires de trains début mars et un horaire cadencé de 2 heures a été proposé sur le Brenner.

En 2005, de nouveaux jalons ont donc été posés pour la réussite future de ÖKOMBI, grâce à ses collaborateurs engagés et très motivés ainsi qu'à RCA, qui considère la Route Roulante comme un produit stratégique d'avenir.



DYNAMISME DE L'EUROPE DE L'EST

Grigore Stoica

Directeur Général de Rocombi SA

Le regroupement en trains complets des flux de marchandises de/vers le port de Constanta sur des liaisons données, en vue d'une réduction des temps de transport et des coûts, est une condition essentielle pour accroître les volumes de TC.

Le port de Constanta est la principale porte d'entrée de la Roumanie pour le transport de fret par conteneurs (imports et exports). Il compte 4 terminaux maritimes, à partir desquels les conteneurs déchargés sont directement acheminés par train ou par camion vers diverses destinations. Les unités de chargement sont envoyées vers 22 terminaux ainsi que plus de 40 gares roumaines dans lesquelles les clients disposent de voies d'embranchement privées ou d'entrepôts spécialement équipés.



La préparation à l'adhésion à l'UE est une nécessité pour toutes les sociétés internationales, en particulier pour les entreprises de transport, avec la condition de développer le transport national étant donné que la Roumanie, dont la surface est comparable à celle de la Grande-Bretagne, peut présenter un volume de transports relativement élevé. A l'instar de la plupart des opérateurs de TC, Rocombi a dû, pour des raisons d'efficacité et de rentabilité, organiser ses transports en trains complets, mais se heurte néanmoins à deux obstacles :

- le nombre important de destinations a entraîné une forte dispersion des envois de fret de/vers Constanta, compliquant ainsi l'organisation de trains complets;
- l'arrivée de nouvelles entreprises ferroviaires privées a scindé le marché et a, dans un premier temps, rendu la situation plus complexe.

Quelques liaisons, comme Vintu de Jos-Constanta, englobent des volumes importants et constants acheminés sur des trains complets pour un seul et unique client. Il s'agit cependant de cas isolés. Aussi Rocombi a-t-elle prévu, par une meilleure collaboration avec CFR MARFA, d'attirer davantage de clients pour une même destination. Le regroupement des transports dans le terminal Constanta South Container Terminal (C.S.C.T.) devrait y contribuer. Inauguré il y a deux ans, ce terminal offre une capacité de 580 000 TEU/an. Il est actuellement le plus grand terminal de TC en bord de Mer Noire, sa capacité ayant toutefois été dépassée l'an dernier. C'est pourquoi son extension a débuté ainsi que, parallèlement, l'élargissement et la modernisation du réseau ferroviaire et de la gare de Constanta Sud.

Grâce à un regroupement des envois en trains complets sur un nombre limité de liaisons, le TC peut continuer à développer son efficacité et son attractivité en vue de transférer davantage de marchandises vers le rail par des mesures ciblées et en harmonie avec la politique de transport de l'UE.



DYNAMISME PAR L'INNOVATION

Marco Gosso

Directeur Général de CEMAT SPA

Malgré un climat économique marqué par le fléchissement des échanges et la hausse du coût de la vie, CEMAT a réussi à clôturer son exercice en positif, grâce à une hausse significative de son chiffre d'affaires.

Ce résultat a été obtenu grâce à une gestion efficace des trois leviers du succès dans des conditions de marché complexes et dynamiques: le développement, la maîtrise des coûts et l'innovation.

La forte tendance vers la concentration sur l'activité principale, imposée par la pression compétitive de ces dernières années, appelle le regroupement des flux de transport. Fortement engagée à accroître son activité en 2005, CEMAT a rationalisé davantage son schéma opérationnel national, renforçant les axes qui relient les bassins de trafic à fort potentiel et lançant de nouveaux produits très concurrentiels. La société a certes bénéficié de la politique d'aides de l'État italien, mais le résultat a été fortement limité par une qualité des services de traction ferroviaire bien inférieure aux attentes du marché. Malgré ceci, la croissance en national a été supérieure à 5% par rapport à 2004.

Au niveau international, les rapports avec les partenaires étrangers ont été renforcés, la gamme des produits élargie, les ressources productives augmentées tandis qu'un affinement des instruments de gestion et de contrôle permet d'y adapter l'organisation. Les résultats parlent d'eux-mêmes: transports en hausse de plus de 9% par rapport à 2004, développement du trafic sur les principaux axes et lancement de nouvelles liaisons vers l'Europe de l'Est.

L'adaptation de l'offre, en décalage temporel par rapport aux variations de la demande, passe également par la maîtrise de la structure des coûts. En 2005, CEMAT a accompli cet exercice avec succès, grâce à



des mesures prises, en coordination, à tous les niveaux de l'entreprise: programmation rigoureuse des trains, rationalisation du réseau, optimisation des activités des terminaux et d'entretien des wagons, limitation des frais généraux.

Une politique de réduction des coûts doit cependant être accompagnée d'efforts d'innovation, base de la compétitivité et de la croissance d'une entreprise. Celle-ci peut prendre la forme d'un nouveau produit ou d'un nouveau wagon, domaine dans lequel CEMAT a toujours été très active, ou concerner un procédé primaire ou de support. Cette dernière voie, sur laquelle CEMAT s'est nouvellement engagée, mobilisera une grande partie de ses efforts, de sorte que l'innovation devienne un fait systématique pour soutenir l'essor des services de TC.





L'ANNÉE 2005 EN BREF

L'UIRR

A l'occasion de l'Assemblée Générale ordinaire du 16 juin 2005, les actionnaires de l'UIRR ont examiné l'évolution du trafic des sociétés-membres et de la qualité des services.

Ce dernier point avait fait l'objet d'un vif débat au Comité de Coordination INTERUNIT, qui avait réuni le même jour des représentants de l'UIRR et de l'UIC. Il s'est en effet vérifié par la suite que la démarche qui avait abouti, le 5 juillet 2005, à la signature d'un *"Engagement commun des Entreprises ferroviaires, membres du Forum Fret de l'UIC, et des Opérateurs de Transport Combiné membres de l'UIRR, dans le développement de la qualité de service des trains programmés du Transport Combiné et des contrats la régissant"*, appelait un suivi serré, et de nouveaux incitants pour l'appliquer et produire les effets attendus.

L'année 2005 fut également marquée par de nombreux échanges avec la Commission Européenne sur le développement du TC. Comme évoqué dans la préface du présent rapport, M. Jacques Barrot, Vice-Président de la Commission et Commissaire aux Transports, a souligné à plusieurs occasions la volonté de la Commission de soutenir le développement du TC dans son rôle de transfert de marchandises vers le rail.

Le 9 février 2006, une visite des terminaux de Genk et de Bierset (B) a été organisée pour l'Unité Intermodalité de la DG TREN, tandis qu'en avril, une

rencontre avec M. Matthias Ruete, Directeur Général de cette DG, a été l'occasion de réitérer la volonté de l'UIRR de poursuivre sa coopération étroite avec les Autorités pour l'établissement de conditions-cadre appropriées pour le TC.

Cet engagement se traduit quotidiennement par les activités du Bureau de Bruxelles dans divers projets européens concernant entre autres la sécurité dans les terminaux (INSECTT), le développement de services de TC sur des axes déterminés (SINGER de/vers la Slovaquie, BRAVO sur l'axe du Brenner), ou encore les capacités d'infrastructure (DIOMIS).

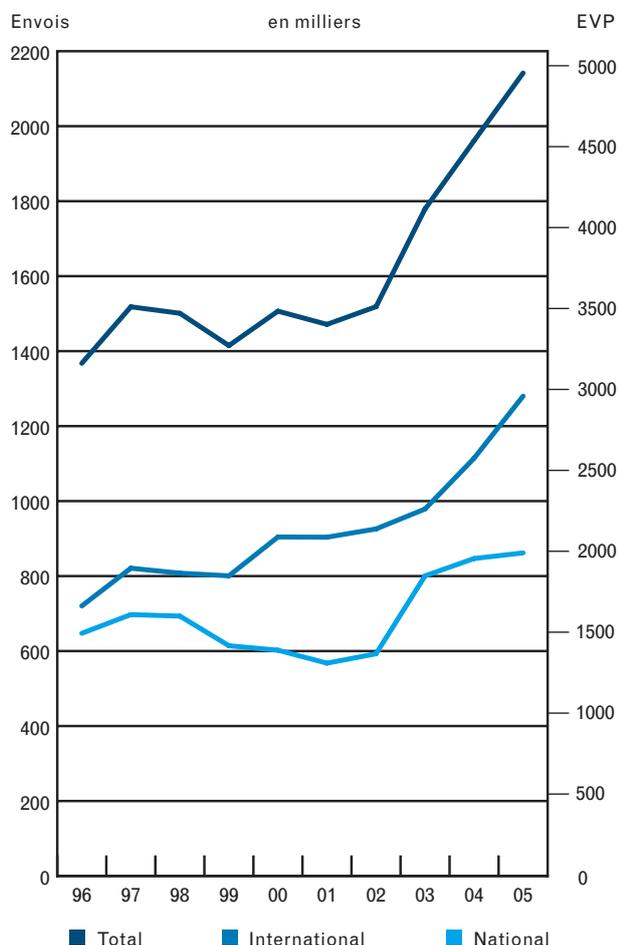
Par ailleurs, l'interactivité entre les différents acteurs du TC passe par la publication de matériel d'information tel que le guide de chargement pour le TC, le dépliant marchandises dangereuses, ou encore les statistiques des sociétés-membres; tous ces documents sont disponibles sur le site www.uirr.com, dont la nouvelle version vient d'être mise en ligne.

La société CIS (Cesar Information Services) gère quant à elle les informations concernant plus de 2,3 millions d'unités de chargement par an, soit près des deux tiers des envois acheminés par les sociétés UIRR.



L'ANNÉE 2005 EN BREF - TENDANCES

Transport Non Accompagné 1996-2005
(Caisse, Conteneur, Semi-remorque)



Transport Non Accompagné (Envois)

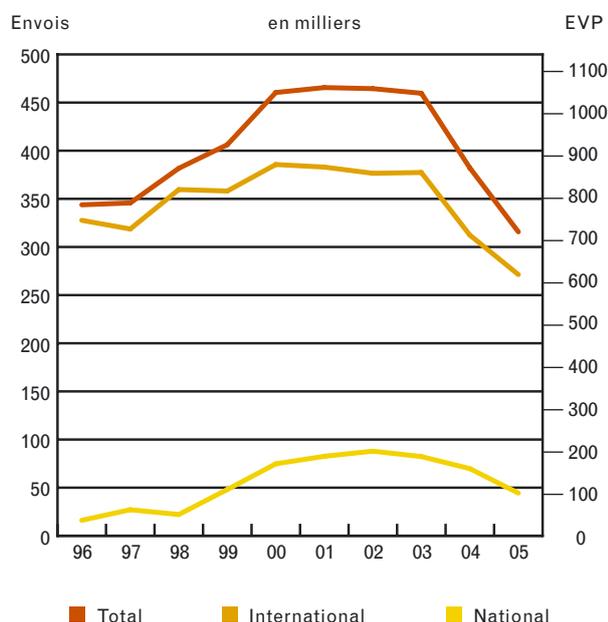
Année	International	National	Total
1996	720.190	647.287	1.367.477
1997	821.009	697.191	1.518.200
1998	807.739	693.233	1.500.972
1999	800.624	614.183	1.414.807
2000	904.339	602.314	1.506.653
2001	903.708	567.642	1.471.350
2002	925.742	592.731	1.518.473
2003	978.915	800.612	1.779.527
2004	1.114.364	846.775	1.961.139
2005	1.280.069	861.830	2.141.899

Le transport non accompagné international des sociétés UIRR a augmenté de 15%, soit de 166 000 envois entre 2004 et 2005. La part des sociétés UIRR représente plus de 50% des acheminements totaux dans ce type de transport. Grâce à la mise en place de nouveaux schémas de production (traction effectuée de bout en bout par un seul co-contractant sur l'axe du Gothard), le trafic Allemagne-Italie via le Gothard et le Brenner qui représente déjà plus de 30% des envois a continué à enregistrer une progression forte de 7%. La progression du trafic de/vers les ports ARA démontre que le marché des conteneurs maritimes devient un marché de plus en plus porteur pour le TC rail-route. Pour preuve, la hausse de 18% enregistrée entre le BeNeLux et l'Italie, soit 36 000 envois en plus p/r à 2004. Par une optimisation du plan de transport, le trafic de/vers la péninsule ibérique a connu une expansion importante avec une augmentation de 40% des envois (+15000 p/r à 2004). Les nouveaux Etats Membres font toujours plus appel au TC non accompagné, notamment entre l'Allemagne et la République Tchèque/Slovénie (+45% au total), entre la Belgique et la Pologne (nouvelle offre) et la Croatie et la Slovénie (+45%). Les relations avec les pays scandinaves en direction de l'Allemagne et de l'Italie ont connu une croissance significative de 40% (+9 000 envois p/r à 2004).

Le transport non accompagné national a quant à lui augmenté de 2%. Les excellents résultats enregistrés sur le territoire allemand (+10%, notamment grâce à des investissements terminalistiques importants) et italien (+6%) ne doivent pas occulter l'effet des restructurations importantes engagées en France (-22%).

Au total, le transport non accompagné a progressé de 9%. L'adhésion à l'UIRR d'Intercontainer Austria a accentué la croissance présentée dans ces statistiques.

Transport Accompagné 1996-2005
(Route Roulante)



Transport Accompagné (Envois)

Année	International	National	Total
1996	327.676	16.103	343.779
1997	318.657	27.087	345.744
1998	359.606	22.122	381.728
1999	358.111	48.099	406.210
2000	385.643	74.777	460.420
2001	382.964	82.589	465.553
2002	376.512	87.922	464.434
2003	377.348	82.308	459.656
2004	312.329	69.786	382.115
2005	271.311	44.369	315.680

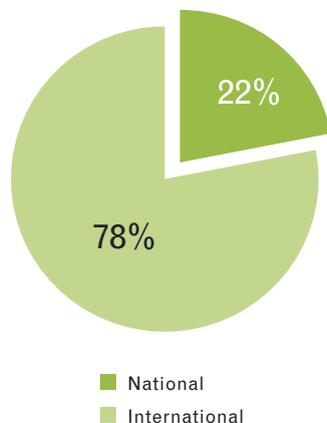
Le TC accompagné international a de nouveau connu une année très difficile avec un recul de 13% des envois. Suite à l'adhésion à l'UE en mai 2004 de nouveaux Etats Membres, ce marché a dû faire face à des restructurations importantes sur tous les corridors (positionnement des sociétés et plans de transport). La suppression d'importantes lignes (Dresde-Lovosice et Manching-Brennersee) représente à elle seule une perte de plus de 85 000 envois. Certains partenaires ont d'ailleurs préféré renoncer à ce marché pour se consacrer uniquement au TC non accompagné. La situation sur le Gothard est contrastée: les liaisons Fribourg-Lugano, Singen/Fribourg-Milan ont enregistré un recul de 20% (gabarit restreint de 3,80m), tandis que la relation Fribourg-Novara (gabarit de 4m) a enregistré un accroissement de 22%, soit 14000 envois de plus p/r à 2004.

Le transport accompagné national a connu des fortunes très diverses: progression de 12% sur la relation Bâle-Lugano, sur laquelle des camions de 4m de hauteur peuvent être acheminés; par contre, baisse de 45% en raison de la modification du schéma de transport autrichien.

L'ANNÉE 2005 EN BREF - TENDANCES

Trafic Total

(Accompagné et Non Accompagné)



Transport International et National en Mio de TKM

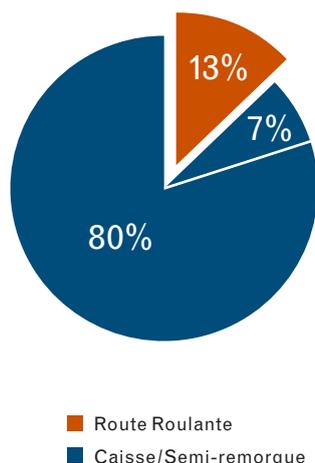
Année	International	National	Total
1996	19.584	7.583	27.167
1997	21.527	8.334	29.862
1998	21.926	8.308	30.234
1999	20.742	7.846	28.588
2000	24.330	8.156	32.486
2001	24.663	7.217	31.880
2002	25.027	8.047	33.074
2003	25.248	7.671	32.919
2004	26.173	8.338	34.511
2005	28.871	8.086	36.957

Malgré la restructuration du marché de l'accompagné qui présente un tonnage moyen plus élevé, l'évolution du trafic, exprimée en tkm, a été positive en international (+10%). Le trafic transalpin a fortement contribué à cette hausse: +20% de/vers la Belgique, +12% de/vers l'Allemagne et +2% de/vers les Pays-Bas.

Le trafic national a quant à lui enregistré une baisse de 3% essentiellement en raison du net recul du nombre d'envois en Autriche et en France.

Les distances moyennes sont de 800 km en international (baisse des envois sur les distances courtes de l'accompagné) et de 560 km en national. La plus longue relation se situe entre l'Allemagne et le Portugal (2200 km), la plus courte entre la Croatie et la Slovénie (280 km). Le tonnage brut moyen d'un envoi est de 25 tonnes en international et de 19 tonnes en national.

Techniques



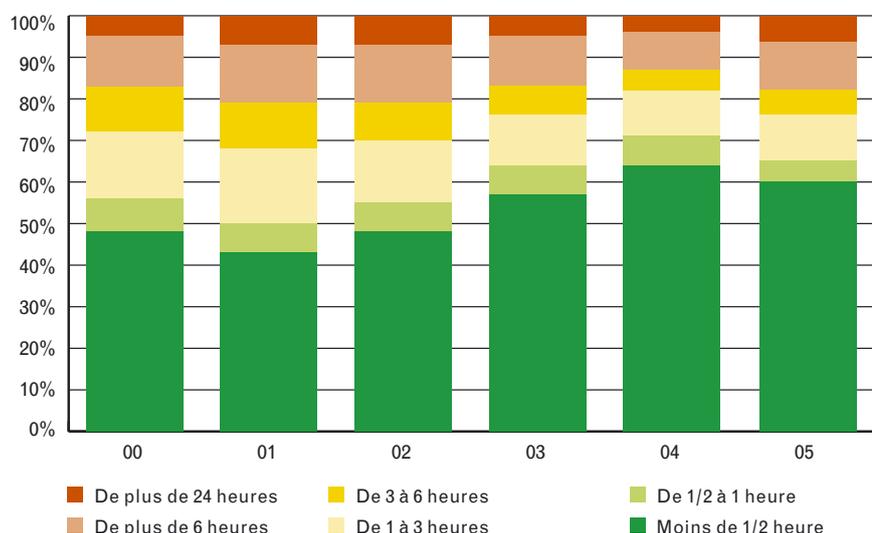
Part des techniques de TC dans le transport total en milliers d'envois

Année	Caisse		Route	Total
	Semi-remorque	Roulante	Roulante	
1996	1.161	207	344	1.711
1997	1.333	185	346	1.864
1998	1.335	166	382	1.883
1999	1.260	154	406	1.821
2000	1.333	172	460	1.964
2001	1.300	171	466	1.937
2002	1.367	152	464	1.983
2003	1.405	145	460	2.010
2004	1.806	155	382	2.343
2005	1.978	164	316	2.458

La part totale du TC non accompagné représente 87% des envois effectués en 2005. La part des caisses et conteneurs s'est accrue sensiblement à cause d'un recul important du nombre d'envois en TC accompagné couplé à un apport conséquent de plusieurs relations de TC importantes: Belgique/Allemagne de/vers l'Italie (+15%, soit 62000 unités de plus p/r à 2004) et Belgique/Allemagne de/vers l'Espagne (+41%, soit 15000 unités de plus p/r à 2004). Environ 58% des caisses mobiles et conteneurs sont acheminés en international, le reste en national. Avec 7% des envois, la part de la semi-remorque s'est maintenue sur les 6 relations principales représentant la quasi totalité des acheminements par semi-remorque (Allemagne/Belgique/Danemark/France/Pays-Bas de/vers l'Italie et Allemagne-Suisse). Le transport accompagné est en forte diminution (-18%): baisse de 14% en international conjuguée à un recul plus net encore en national (-36%).

Ponctualité

(Retards)



L'année 2005 fut une année difficile tant au niveau de la récolte des données (absence de données pour l'axe du Brenner et raisons des retards de plus en plus vagues) que de la régularité des trains. Sur 21000 trains internationaux contrôlés en 2005, 60% ont été ponctuels (tolérance de 30 minutes), 23% ont enregistré un retard de plus de 3h et 7% de plus de 24h, ce qui, à bases égales, constitue un recul p/r à 2004 sur pratiquement tous les axes contrôlés. Certains partenaires UIRR ont, en outre, profondément modifié leur système de production pour des raisons de ponctualité: l'ensemble du trafic transalpin transitant par Modane (F) a été transféré sur le Gothard (CH). Il semble que la conclusion de contrats qualité entre les opérateurs de TC et les EF n'a pas encore réellement permis d'améliorer la ponctualité, qui reste un objectif principal des sociétés UIRR. L'approche différente des raisons de retard dans certains groupes Qualité ne permet pas toujours d'élaborer les solutions à apporter à partir de bases indiscutées. La situation reste donc préoccupante et nécessitera à nouveau une attention particulière en 2006.



L'ANNÉE 2005 EN BREF

Les sociétés-membres

En octobre dernier, **CNC** a repositionné ses activités sur des services maritimes en devenant **NAVILAND CARGO**; elle dessert ainsi les ports d'Anvers, du Havre, de Marseille et de Zeebrugge et développe une offre tout-route sous le nom de NaviTrucking.

Dès le 1^{er} janvier 2006, **HUNGAROKOMBI** s'est recentrée exclusivement sur la Route Roulante, les services de TC non accompagné étant assurés par la nouvelle société HUNGARIA INTERMODAL. **KOMBIVERKEHR** a quant à elle acquis des parts dans le capital de la société néerlandaise OPTIMODAL et de l'opérateur **INTERCONTAINER AUSTRIA (ICA)**, créant ainsi des coopérations renforcées pour ses liaisons de trains complets sur les corridors vers le Benelux, l'Autriche et l'Europe du Sud-Est.

En juin 2005, **EUROTUNNEL** a nommé M. Jacques Gounon au poste de Président-Directeur Général et, en janvier 2006, M. François Coart à celui de Directeur du Développement Fret. La société a reçu en février 2005 le prix britannique de "Rail Safety and Security Excellence" pour ses performances en matière de sécurité, et a repris en direct la commercialisation des services de fret auprès des petits et moyens transporteurs européens.

Après avoir dirigé la société **KOMBI DAN** pendant 20 ans, M. Hans Raun a été remplacé dans ses fonctions par M. Per Fl. Christensen. M. Wilhelm Patzner a quant à lui été nommé Directeur de **ÖKOMBI**, en remplacement de M. Stefan Hofer.

La constitution et les augmentations importantes des tarifs ferroviaires, de même que les impératifs de qualité et de rentabilité ont, ces dernières années, amené certaines sociétés UIRR à organiser leur trafic davantage selon un schéma de trains complets et de navettes, plutôt qu'en wagons isolés, ce qui permet de réduire les temps de transbordement et de regrouper les flux de marchandises. La Route Roulante se concentre sur certains axes, et constitue l'activité exclusive des sociétés **HUNGAROKOMBI** – dont les clients se situent essentiellement hors UE –, **ÖKOMBI** et **RALPIN**. Une restructuration interviendra au sein de cette dernière en 2006, avec le déplacement de son siège à Olten (CH) et la reprise en interne des tâches techniques et financières, sous la conduite d'un seul Directeur Général, M. René Dancet, désormais directement rattaché à cette société. En raison du bas profil ferroviaire du Gothard, l'opérateur suisse **HUPAC** utilise des wagons surbaissés spéciaux permettant le transport de camions d'une hauteur pouvant atteindre 4 mètres, qui ne sont cependant autorisés à circuler qu'en Suisse; l'offre de services internationaux nécessiterait ainsi une harmonisation européenne des procédures d'autorisation du matériel roulant. **HUPAC** a par ailleurs commandé 500 modules (250 wagons articulés) développés en collaboration avec le constructeur pour l'acheminement de megatrailers d'une hauteur intérieure maximum de 3 mètres. **NOVATRANS** devrait procéder courant 2006 aux essais du wagon corbeille AFR, destiné aux semi-remorques routières classiques non préhensibles.



L'ANNÉE 2005 EN BREF

Politique européenne

En octobre 2005, le Parlement Européen a examiné les propositions de la Commission pour la revitalisation du rail, réunies dans le troisième paquet ferroviaire. Il a, moyennant amendements, voté les textes visant à l'ouverture du marché européen pour le transport de passagers, la certification harmonisée des conducteurs de train ainsi que l'indemnisation des passagers en cas de retard. Le Parlement a cependant rejeté le volet prévoyant l'indemnisation des clients fret subissant des retards. L'UIRR a réagi en rappelant le coût de la non-punctualité pour les différents acteurs de la chaîne du TC, ainsi que le niveau pourtant modéré des compensations qui étaient prévues (entre 5 et 25%) par rapport à celles accordées aux passagers (25-75%). Ces compensations auraient un effet purement incitatif, leur but n'étant pas de générer des recettes pour les opérateurs de TC, mais bien d'obtenir des services ferroviaires de meilleure qualité et plus proches des attentes du marché. La Commission a indiqué qu'elle continuerait à suivre l'évolution de la qualité du fret ferroviaire, tandis que l'UIRR s'emploie à encourager la mise en œuvre de l'engagement commun UIC-G.TC/ UIRR mentionné plus haut.

La question de la qualité des services se trouve au cœur du processus de libéralisation : en effet, la concurrence entre les entreprises ferroviaires historiques et les nouveaux entrants encourage l'amélioration de la ponctualité, comme observé sur l'axe du Brenner. L'ouverture du marché engagée par les 1^{er} et 2^e paquets ferroviaires présente d'autres effets positifs,

tels que l'appel d'offre de **HUPAC** pour la traction continue de ses trains internationaux, ou encore l'obtention de la licence d'opérateur ferroviaire en France par EUROPORTE 2, filiale de **EUROTUNNEL**.

A l'occasion de la consultation lancée par la Commission sur la révision de son Livre Blanc des Transports de 2001, l'UIRR a salué les actions de celle-ci pour la revitalisation du rail, mais a également rappelé la nécessité d'une transposition plus rapide de la libéralisation par les Etats Membres, ainsi que d'une amélioration substantielle de la qualité des services ferroviaires. Elle a par ailleurs appelé à la généralisation des régimes de performance prévus par la Directive 2001/14 pour les gestionnaires d'infrastructure, à l'achèvement des réseaux transeuropéens de transport, ainsi qu'à une imputation proportionnée des charges d'infrastructure aux différents modes.

La constitution de l'Agence Ferroviaire Européenne (ERA) s'est poursuivie en 2005, avec notamment les premières réunions des groupes spécialisés. L'ERA a pour tâche le développement de la sécurité et de l'interopérabilité ferroviaires en Europe, au moyen de recommandations adressées à la Commission et qui serviront de base pour la préparation de législations communautaires en ces matières. L'UIRR est présente au sein du Conseil d'Administration de l'ERA en la personne de Dr. Janos Berenyi, qui représente la clientèle fret.



L'ANNÉE 2005 EN BREF

Développement des services de TC

Nouvelles lignes

Le soutien communautaire au projet SINGER, dans le cadre du programme Marco Polo, a permis à **ADRIA KOMBI** et à ses partenaires de développer le terminal de Ljubljana en tant que plaque tournante, notamment pour la nouvelle liaison en train complet vers Vérone. **ALPE ADRIA** a inauguré une ligne Trieste (I)-Budapest (HU), tandis que **CEMAT** a instauré de nombreuses lignes vers l'Autriche et, au-delà, vers l'Europe de l'Est (République Tchèque, Hongrie et Pologne). Une navette Vérone-Ljubljana sera également lancée, avec des antennes vers la Roumanie, la Serbie et la Croatie. **CROKOMBI** a instauré des trains complets vers la Hongrie, et organise une Route Roulante Zagreb (HR)-Padova (I). **HUPAC** a lancé en 2005 de nombreuses lignes complémentaires de/vers l'Allemagne, la Belgique, l'Italie, ainsi que la desserte de Rotterdam (NL), de Taulov (DK) et de la Pologne. Membre de l'UIRR depuis janvier 2005, **ICA** a établi des collaborations, appelées à se développer, avec les autres sociétés UIRR, et a par ailleurs élargi son réseau vers l'Europe du Sud-Est par le biais de ses filiales en République Tchèque, Slovaquie, Hongrie et Roumanie. L'opérateur allemand **KOMBIVERKEHR** a instauré une navette à destination de la Suède, des trains complets vers Cervignano (I) mais aussi vers Granollers (E, avec **COMBIBERIA**), vers Wels (A) et Budapest (HU, avec **ICA**). Elle gère une liaison de/vers Lovosice (CZ) avec **BOHEMIAKOMBI** qui, suite à la suppression des restrictions routières pour les nouveaux Etats de l'UE, se concentre désormais sur le TC non accompagné.

NOVATRANS a enregistré en 2005 une nette croissance sur ses lignes en Grande-Bretagne, vers la Scandinavie et la Grèce. **ROCOMBI** étudie quant à elle la faisabilité de lignes reliant la Roumanie à la Hongrie, la République Tchèque et d'autres pays d'Europe de l'Ouest. Ayant développé son trafic vers l'Espagne (hausse des fréquences et reprise d'une part du trafic d'ICF), **TRW** prévoit pour 2006 la mise en service de liaisons vers l'Europe de l'Est.

Terminaux

Le nouveau terminal de Spačva (HR) permettra à **CROKOMBI** d'établir en 2006 une liaison vers Ljubljana (SI), puis Salzbourg (A). En septembre 2005, **HUPAC** a inauguré le terminal de Busto Arsizio-Gallarate, plaque tournante de son réseau Shuttle Net. Le nouveau terminal d'Oradea offre une infrastructure performante pour le trafic géré par la filiale d'**ICA** en Roumanie. En octobre dernier, le Port de Kiel et **KOMBIVERKEHR** ont constitué une filiale commune pour la gestion du terminal de la ville. **NOVATRANS** a pour sa part transféré son activité de Montpellier vers Sète, et mis en service la deuxième partie du terminal de Valenton pour le développement de nouvelles lignes. L'amélioration de l'efficacité des services de **RALPIN** se poursuivra par l'ouverture envisagée du terminal de Fribourg en Brisgau, à partir duquel la traction continue vers Domodossola (frontière I-CH) sera possible. **ROCOMBI** s'apprête quant à elle à concentrer son trafic national sur le terminal de Constanta (RO), qui sera par conséquent élargi.

MEMBRES DE L'UIRR (SITUATION JUIN 2006)

ALLEMAGNE	KOMBIVERKEHR Ludwig-Landmann-Str. 405 D - 60486 Frankfurt/Main	Tél: (+49) 69 79 50 50 Fax: (+49) 69 79 50 51 19 E-Mail: info@kombiverkehr.de
AUTRICHE	INTERCONTAINER AUSTRIA Wiedner Hauptstr. 120-124 A - 1050 Wien	Tél: (+43) 1 504 95 60 0 Fax: (+43) 1 504 95 60 150 E-Mail: global@intercontainer.at
	ÖKOMBI Taborstraße 95 A - 1200 Wien	Tél: (+43) 1 331 56 0 Fax: (+43) 1 331 56 300 E-Mail: info@oekombi.at
BELGIQUE	T.R.W. Avenue du Port, 100/ bte 1 B - 1000 Bruxelles	Tél: (+32) 2 421 12 11 Fax: (+32) 2 425 59 59 E-Mail: dcm@trw.be
CROATIE	CROKOMBI Miramarska 13 a HR - 10000 Zagreb	Tél: (+385) 1 615 18 67 Fax: (+385) 1 615 18 69 E-Mail: crokombi@crokombi.hr
DANEMARK	KOMBI DAN Omfartsvejen 1 DK - 6330 Padborg	Tél: (+45) 74 67 41 81 Fax: (+45) 74 67 08 98 E-Mail: kombidan@kombidan.dk
ESPAGNE	COMBIBERIA c/Rafael Herrera, 11; 2°, Pta 203 E - 28036 Madrid	Tél: (+34) 91 314 98 99 Fax: (+34) 91 314 93 47 E-Mail: combiberia.madrid@combiberia.com
FRANCE	NAVILAND CARGO 8, Avenue des Minimes BP 57 F - 94302 Vincennes	Tél: (+33) 1 43 98 40 00 Fax: (+33) 1 43 74 18 12 E-Mail: cplichon@naviland-cargo.com
	NOVATRANS 21, Rue du Rocher F - 75008 Paris	Tél: (+33) 1 53 42 54 54 Fax: (+33) 1 45 22 45 25 E-Mail: info@novatrans.fr
HONGRIE	HUNGAROKOMBI Szilágyi Dezső tér 1 H - 1011 Budapest	Tél: (+36) 1 224 05 50 Fax: (+36) 1 224 05 55 E-Mail: office@hungarokombi.hu
ITALIE	ALPE ADRIA Via Santa Caterina n. 1 I - 34122 Trieste	Tél: (+39) 040 63 92 33 Fax: (+39) 040 66 00 08 E-Mail: alpeadria@alpeadria.com
	CEMAT Via Valtellina 5-7 I - 20159 Milano	Tél: (+39) 02 668 951 Fax: (+39) 02 668 00 755 E-Mail: info@cemat.it
PAYS-BAS	HUPAC INTERMODAL Albert Plesmanweg, 151 NL - 3088 GC Rotterdam	Tél: (+31) 10 495 25 22 Fax: (+31) 10 428 05 98 E-Mail: info@hupac.nl
POLOGNE/ALLEMAGNE	POLZUG INTERMODAL Burchardkai Bürogebäude 1 D - 21129 Hamburg	Tél: (+49) 40 74 11 45 0 Fax: (+49) 40 74 11 45 45 E-Mail: info@polzug.de
REPUBLIQUE TCHEQUE	BOHEMIAKOMBI Opletalova 6 CZ - 113 76 Praha 1	Tél: (+420) 2 42 444 560 Fax: (+420) 2 42 444 924 E-Mail: bohemiakombi@bohemiakombi.cz
ROUMANIE	ROCOMBI B-dul Dinicu Golescu 38 RO - 010873 Bucureşti, sector 1	Tél: (+40) 21 312 23 14 Fax: (+40) 21 312 17 74 E-Mail: info@rocombi.ro
SLOVENIE	ADRIA KOMBI Tivolska 50 SI - 1000 Ljubljana	Tél: (+386) 1 23 45 280 Fax: (+386) 1 23 45 290 E-Mail: info@adriakombi.si
SUISSE	HUPAC Viale R. Manzoni 6 CH - 6830 Chiasso	Tél: (+41) 91 695 28 00 Fax: (+41) 91 695 28 01 E-Mail: info@hupac.ch
	RALPIN Genfergasse 11 CH - 3001 Bern	Tél: (+41) 31 327 28 39 Fax: (+41) 31 327 28 60 E-Mail: info@ralpin.ch
MEMBRE ASSOCIE		
FRANCE	EUROTUNNEL 19, Boulevard Malesherbes F - 75008 Paris	Tél: (+33) 1 55 27 39 59 Fax: (+33) 1 55 27 37 75 E-Mail: francois.coart@eurotunnel.com



Your Partners in Combined Transport

UIRR
Union Internationale des sociétés
de transport combiné Rail-Route

Rue Montoyer 31/bte 11
B-1000 Bruxelles

Tél.: +32 2 548 78 90

Fax: +32 2 512 63 93

E-mail: headoffice.brussels@uirr.com

Web: <http://www.uirr.com>