

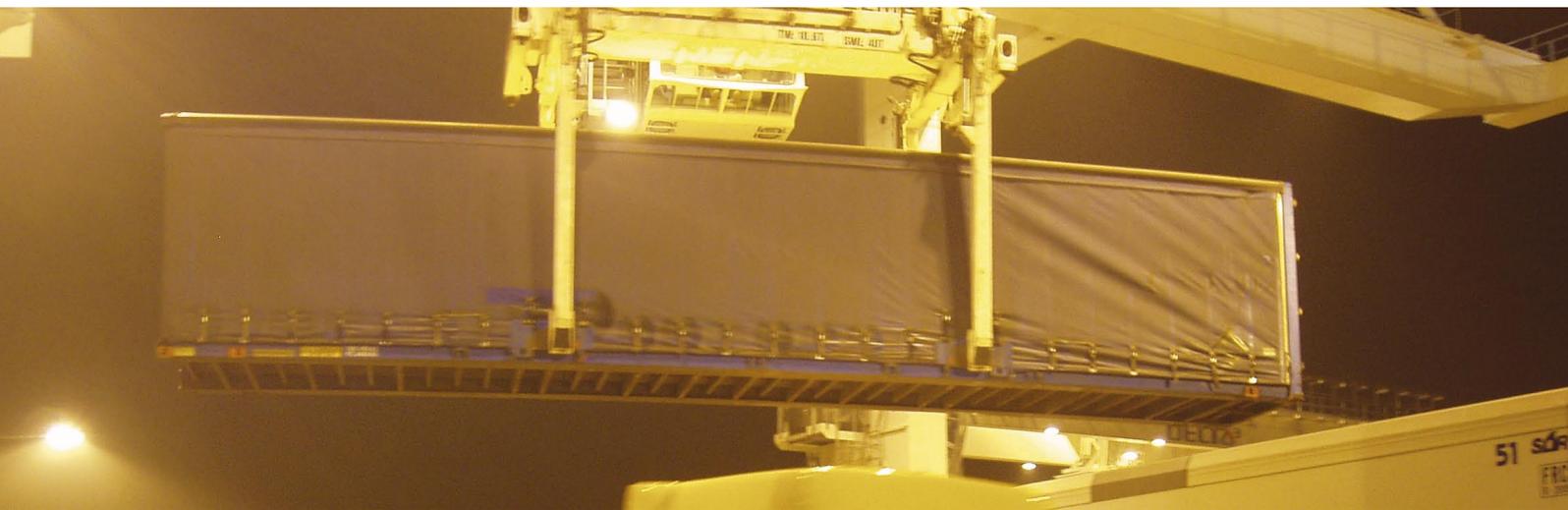


# Rapport 2004 FR

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*

Force nous est de constater que l'année 2004 a été marquée par des éléments à la fois positifs et négatifs.

Parmi les points positifs, l'entrée de 10 nouveaux pays dans l'Union Européenne le 1<sup>er</sup> mai a considérablement élargi le potentiel économique de l'Europe dans un contexte mondial toujours plus dynamique et globalisé.

Les effets de cette ouverture sur les flux de personnes et de marchandises empruntant les grands axes européens se sont faits rapidement sentir dans les 'anciens' Etats membres.

Parmi les aspects négatifs, on observe que, contrairement aux Etats-Unis et à l'Extrême Orient, la relance économique tarde à se manifester chez nous.

Un tel contexte freine bien entendu tout processus de rationalisation et en particulier celui qui permettrait une répartition modale plus pertinente. Le secteur du Transport Combiné (TC) a lui aussi été affecté par cette conjoncture, notamment au cours du deuxième semestre 2004:

- L'effet en TC non accompagné n'est pas trop marqué puisque, malgré des difficultés, ce secteur a connu une hausse globale de 4% (sans les nouveaux membres);
- En revanche, en TC accompagné, plusieurs axes ont connu un véritable déclin de trafic suite à la suppression au 1<sup>er</sup> janvier des écopoints pour la traversée de l'Autriche et à celle au 1<sup>er</sup> mai des contingents pour les échanges commerciaux entre nouveaux et anciens Etats de l'UE.

Divers développements politiques sont également intervenus au niveau européen.

La Commission nouvellement désignée a inscrit à son agenda diverses initiatives ayant pour objectif d'accroître l'efficacité du fret ferroviaire et par là même les parts de marché du rail, pour lesquelles le TC représente le meilleur atout.

Je tiens à dire ici toute ma reconnaissance à M. Barrot, Commissaire aux Transports, pour avoir fait preuve, dès le début de son mandat, d'un intérêt manifeste pour le

TC en tant que pivot pour un transfert modal. Cela nous permet de penser que, sous son impulsion, une politique de soutien sera suivie par toutes les instances communautaires concernées, entre autres par la voie d'aides spécifiques au TC, de sorte que l'objectif énoncé dans le Livre Blanc de 2001, à savoir notamment un transfert de fret de la route vers le rail, ait les meilleures chances d'être atteint.

La création de l'Agence Ferroviaire Européenne (ERA) constitue elle aussi un instrument fondamental afin que l'interopérabilité, associée à des choix d'organisation ciblés et à des projets d'infrastructure permette, à terme, le développement harmonieux des échanges transfrontaliers.

Par ailleurs, la libéralisation ferroviaire, aux vertus de laquelle les membres de l'UIRR croient beaucoup, commence à prendre concrètement forme. Ainsi, l'un d'entre eux a proposé de confier la traction de ses trains par voie d'appel d'offres à diverses entreprises ferroviaires (EF), avec comme condition que, sur chaque axe, une seule d'entre elles prenne la responsabilité pour l'ensemble du parcours, indépendamment des pays traversés et des EF intervenant dans le service.

Dans ce contexte encourageant et conformément à ses habitudes, l'UIRR se présente à la Commission et au Parlement Européen comme un interlocuteur apte à fournir le meilleur apport 'de terrain' afin que leurs choix se portent sur les solutions les plus efficaces, et à faire en sorte que cette technique mérite d'être considérée comme la véritable option en vue d'un développement durable du fret européen. La venue dans nos rangs de nouveaux membres/opérateurs de poids de même que l'aménagement de notre Bureau de Bruxelles autour d'une double direction générale ne manqueront pas de nous aider dans cette mission.

Eugenio Muzio



## PROMOTION GÉNÉRALE DU TC

**Rudy Colle**

Directeur Général

La présente édition du Rapport Annuel UIRR s'est choisi la promotion du Transport Combiné Rail-Route comme fil conducteur.

Cette technique particulière d'acheminement de marchandises présente des atouts, écologiques et autres, établis mais pour que le marché y recoure, le produit doit être compétitif par sa fiabilité et ses prix et à cette fin bénéficier également de conditions d'accès au marché équitables.

Cela demande une vigilance de tous les instants car le secteur des transports est en constante évolution et subit l'effet de lobbies actionnés par des intérêts – politiques, industriels et commerciaux – souvent divergents des nôtres.

La promotion de l'UIRR se fait sur deux plans à interaction étroite.

Le Bureau de Bruxelles s'emploie à soutenir l'activité de ses sociétés-membres en faisant valoir, par toutes voies utiles, les besoins relatifs aux dispositions politiques et réglementaires propres à un essor plus soutenu du TC; il coordonne aussi les divers projets attribués à l'UIRR dans le contexte de programmes-cadre R&D de l'UE et de Marco Polo. Nos membres pour leur part veillent avant tout à la promotion par le produit, c'est-à-dire à la mise au point des services et des systèmes les plus aptes à répondre aux attentes de la clientèle; leur participation ciblée à des projets UE s'inscrit dans cet objectif.

Au plan politique, nous avons été amenés à nous manifester dans divers dossiers importants parmi lesquels:

- la libéralisation du transport ferroviaire qui se met – lentement – en place en fret, avec des premiers résultats probants. De très nombreux services de ce type continueront en tout état de cause à être assurés sur la même infrastructure et avec les mêmes moyens de



production par des EF investies par ailleurs de l'exploitation des trains de voyageurs, pour lesquels l'ouverture à la concurrence n'interviendra au plus tôt que dans cinq ans. Il nous faudra rester attentifs à cette cohabitation, à laquelle s'ajoute le danger de voir les seuls trains de passagers assortis d'un régime légal d'indemnisation de la non-qualité;

- la promotion, par voie d'un projet de Directive de la Commission, d'unités de chargement intermodales "européennes" dont l'objectif de compatibilité dimen-

sionnelle avec un nombre maximal de modes de transport est louable, et soutenu par l'UIRR dans la mesure toutefois où le texte communautaire n'impliquerait pas un empêchement de fait ou de droit de continuer à produire et à exploiter des caisses mobiles non empilables; le succès économique, opérationnel et commercial de ces dernières n'est en effet pas accidentel;



- la sécurité dans les transports intermodaux, domaine essentiel dans lequel il faudra veiller à la prise en compte des spécificités du TC déjà assorti de diverses mesures de protection, pour éviter l'engagement de dépenses excessives par rapport aux risques réels;
- enfin et surtout la qualité des services de fret ferroviaire. Les statistiques publiées plus loin illustrent une amélioration de la ponctualité moyenne en 2004 par rapport aux résultats déplorables des quatre années précédentes, mais des progrès doivent et peuvent encore être réalisés en TC, d'autant plus que ces données portent sur des services de trains complets à programmation annuelle constante.

Un texte-cadre qui offrirait des garanties minimales de qualité à la clientèle, et serait établi si possible entre les différents groupes d'acteurs concernés, constituerait pour chacun de ceux-ci une incitation à prester les services selon les normes contractuellement convenues et à répondre ainsi aux attentes du marché et aux intérêts de tous.



## PROMOTION PAR LES PROJETS

**Martin Burkhardt**

Directeur Général

La Commission Européenne souhaite un transfert d'une partie conséquente de la croissance de fret escomptée vers le mode ferroviaire. A travers le 6<sup>e</sup> Programme-cadre de recherche, elle soutient, dans le chapitre "Transports de surface durables", la conversion du système ferroviaire européen.



Le Bureau UIRR de Bruxelles ainsi que ses sociétés-membres s'investissent dans des projets afin de participer au développement d'un marché harmonisé du fret ferroviaire en Europe.

Le projet BRAVO réunit pratiquement tous les acteurs du TC sur le corridor de transit transalpin du Brenner: des EF traditionnelles mais aussi de nouvelles EF privées, les opérateurs de TC Cemat, Kombiverkehr et Ökombi, ainsi qu'un constructeur de wagons et de nombreux consultants, sous la coordination de KombiConsult. L'objectif annoncé est la mise en place de mesures permettant d'accroître durablement le TC sur l'axe du Brenner:

- système cohérent de gestion du corridor
- interopérabilité et utilisation de locomotives multicourant
- système d'information à la clientèle et de gestion de la qualité
- technologies et services novateurs.

Les partenaires s'emploient à démontrer l'application directe de ces mesures sur le terrain. Grâce à la documentation et à la diffusion des expériences faites, ces mesures profiteront à l'ensemble du secteur.

Le projet TREND soutient les premières transformations du marché du fret ferroviaire. Un consortium, constitué de Fédérations telles que l'UIC et la CER ainsi que de l'UIRR en tant que représentant des clients importants, et d'un certain nombre de consultants sous la direction de HaCon, y travaille avec l'aide d'un réseau d'experts

provenant d'EF historiques et nouvelles, de chargeurs, de ports, d'opérateurs de TC et de terminaux. Cette "action de coordination" est destinée à faire participer le maximum de groupes d'acteurs influents à la conception de stratégies pour le marché ferroviaire du futur.

Dans la phase d'analyse, une base de données regroupant les connaissances acquises sera créée pour documenter les changements structurels et les carences du marché ferroviaire de 14 pays européens (d'autres pays seront incorporés par le biais d'un projet parallèle, "Reorient"). Ce travail est un input pour l'Agence Ferroviaire Européenne en cours de constitution, qui assurera l'observation du marché. Celle-ci a en outre des compétences considérables qui lui permettront de faire progresser l'harmonisation européenne. Les données collectées seront mises à disposition du public dans un système d'information géographique sur le site web du projet. Ce travail sera approfondi grâce à une série d'études sur les principaux corridors de fret afin d'identifier les problèmes et de développer les "meilleures pratiques", c'est-à-dire les facteurs clés pour des produits et stratégies efficaces. A la fin, des corridors et des modèles d'exploitation seront présentés pour des appels à propositions ultérieurs de la Commission.

L'UIRR, à la tête du groupe d'utilisateurs "transport de fret", participe aussi au projet de coordination COUNTERACT pour l'élaboration de recommandations afin de renforcer la sécurité, notamment face aux risques terroristes dans le domaine des transports et de l'énergie.

La participation à des projets encourage des innovations concrètes et contribue à un échange de connaissances non seulement entre les partenaires mais aussi vis-à-vis de la Commission Européenne, du Parlement et du Conseil, qui déterminent les futures conditions-cadre concernant le transport.

[www.bravo-project.com](http://www.bravo-project.com)

[www.trend-project.com](http://www.trend-project.com)





## PROMOTION PAR LA TRACTION CONTINUE

**Bernhard Kunz**

Directeur Général de Hupac SA

Hupac est le premier opérateur européen à utiliser pleinement les chances offertes par la réforme ferroviaire pour l'ensemble de ses produits. Début 2004, la traction a fait l'objet d'un appel d'offres international. Grâce à cette démarche, cinq entreprises ferroviaires assurent désormais des services en transit à travers la Suisse: SBB Cargo, Stinnes, Trenitalia Cargo, Rail4Chem et FNM.



Le nouveau système de production introduit en décembre 2004 se base sur le principe de traction continue et ouvre la voie à l'amélioration de l'efficacité du système ferroviaire, grâce notamment à l'utilisation de locomotives multicourant pouvant circuler dans deux ou trois pays. Un changement de personnel a lieu aux frontières, bien que les conducteurs suisses effectuent déjà

des trajets en Italie. En outre, pour chaque trajet international, une seule entreprise ferroviaire (EF) est désormais responsable en tant que transporteur principal du départ à l'arrivée. La nouvelle situation de concurrence dans le transit alpin produit des effets positifs sur les coûts et contribue à compenser la baisse des aides à l'exploitation versées par l'Etat fédéral suisse.

Selon une étude Prognos, le TC continuera à se développer fortement au cours des prochaines années. Pour la Suisse, un doublement des envois de TC est attendu dans les dix années à venir. Comment le transfert de la route vers le rail peut-il être réalisé? Les nouvelles conditions apportent le changement longtemps attendu pour une meilleure qualité de la traction. Début 2004, nous avons invité diverses EF européennes à proposer une offre pour la traction de nos trains sur la période 2005-2006. L'appel d'offres de Hupac pour l'ensemble de ses trains a, par rapport au volume des transactions, été le plus important de ce genre dans le secteur du TC européen. Les critères d'attribution du marché étaient clairs: outre le rapport coût-performances, la traction continue.

Quels sont les avantages que peuvent en attendre les EF et leurs clients?

- La productivité de la traction peut être durablement améliorée. Les changements actuels de locomotive à la frontière sont supprimés. Ces interfaces sont souvent source de problèmes, car les ressources nécessaires, par exemple sur les parcours suivants, font défaut.

- La responsabilité relative à la traction relève d'une seule EF, elle est le seul interlocuteur pour la relation considérée. Un train circulant sur un trajet de 1000 km peut dès lors être coordonné et contrôlé à partir d'une interface unique.
- Il devient possible de convenir de contrats en collaboration avec les clients.
- Les dépenses administratives sont réduites. Les données concernant les trains, la lettre de voiture et la douane, qui doivent être transmises actuellement jusqu'à cinq EF et postes de douane différents, pourront à l'avenir être coordonnées par le biais d'une interface unique.



Nous avons été positivement surpris par la qualité des offres reçues mais aussi et surtout par leur approche innovante, ce qui démontre à quel point les collaborateurs des EF perçoivent cette opportunité de façon ouverte. Le nouveau concept a été introduit en décembre 2004. Nous sommes convaincus d'être, avec nos partenaires, en mesure de fournir une contribution essentielle au transfert de trafic de fret.



## **PROMOTION PAR LE PRODUIT**

**Denis Petitmengin**

*Directeur Général Délégué de Novatrans SA*

En tant que technique incontournable pour la réalisation d'un transfert vers le rail du fret acheminé par la route, le Transport Combiné se doit d'être au centre des actions de promotion tant politiques qu'opérationnelles.

La promotion du Transport Combiné passe traditionnellement par des interventions auprès des instances politiques européennes et nationales, ainsi qu'auprès d'autres Fédérations professionnelles, par des présences sur les salons et des participations à des séminaires consacrés au transport et à la logistique, ou encore par des reportages dans les grands médias. Elle se fait aussi au jour le jour par le produit que nous sommes à même de mettre sur le marché et répondant à des critères de qualité de services certes, mais également, en termes économiques, par les tarifs de vente qui s'y appliquent.

Sur ce plan des prix face au marché du tout routier, deux points méritent notre attention.

Le premier concerne l'élargissement de l'Union Européenne à 25 membres et le fait que les nouveaux entrants bénéficient de coûts de production très inférieurs à ceux que nous connaissons en France et qui vont donc tirer les prix du transport routier de marchandises vers le bas.

Le second se rapporte à la politique de certaines entreprises ferroviaires visant à l'équilibre – légitime – de leurs comptes en s'appuyant plus sur des augmentations tarifaires que sur une diminution de leurs coûts de production. Une inversion de cette démarche se révélerait évidemment avantageuse avant tout pour leurs clients, mais aussi pour l'ensemble du secteur du fret ferroviaire, qui verrait ainsi ses parts de marché augmenter en raison de l'élasticité de la demande face à des prix évoluant à la baisse.

En l'absence d'un tel changement, la seule solution pour limiter les effets de cette politique tarifaire auprès de nos clients consiste à massifier encore plus les flux de trafic, au risque parfois d'une reconfiguration, drastique, des plans de transport entraînant alors une diminution de l'offre.



Cette reconfiguration a bien sûr des effets positifs dès lors qu'elle améliore les taux de remplissage des trains, et donc l'efficacité globale des envois effectivement réalisés en TC.

D'autres développements doivent également être suivis ou pris en considération. Ainsi, nous devons réfléchir à assurer nous-mêmes les opérations de manœuvre sur les chantiers, les entreprises ferroviaires n'assurant la traction que de faisceau de formation à faisceau de formation.

La mise en concurrence par le développement de nouvelles entreprises ferroviaires doit par ailleurs nous permettre de limiter nos coûts d'achat de capacités et donc d'améliorer nos prix de vente, et par là même l'attractivité de cette technique de transport spécifique.

C'est ainsi que cet effet de ciseau, qui conjugue baisse du prix du marché routier et revalorisation des prix pratiqués par les entreprises ferroviaires, doit nécessairement être maîtrisé au moyen d'une action ciblée sur chacun des éléments constitutifs des coûts de production.

À défaut, le risque est grand de manquer le rendez-vous du développement du Transport Combiné, qui représente l'un des objectifs explicites et prioritaires des politiques nationale et européenne, mais aussi l'opportunité de conforter notre rôle et notre contribution à l'élaboration d'un transport de fret durable.



## PROMOTION PAR L'ACCOMPAGNÉ

**René Dancet**

Directeur Général de RAlpin AG

"L'Autoroute Roulante de la RAlpin AG génère un transfert très visible du trafic": tel est le constat réjouissant que l'on peut tirer à l'occasion du quatrième anniversaire de RAlpin, la société exploitant ce type de services sur l'axe Lötschberg-Simplon.



L'entreprise RAlpin AG a été fondée en avril 2001 par les trois sociétés BLS Lötschbergbahn AG, Hupac SA et SBB Cargo AG. L'offre de services reliant les terminaux de Fribourg en Brisgau et Novare permet aujourd'hui de transporter par le rail des camions d'une hauteur aux coins de 4 m, d'une largeur de 2,50 m et d'un poids total de 44 t à travers la Suisse.

Au cours de l'année 2004, 64 717 chauffeurs de poids lourds ont pour ainsi dire traversé les Alpes en dormant, ce qui correspond à une augmentation de 15% par rapport à l'année précédente. Les 5 333 trains ont eu un taux de chargement moyen de 80%.

Profitant des opportunités offertes par la libéralisation ferroviaire, la traction d'une paire de trains supplémentaire a fait l'objet d'un appel d'offres international au cours de l'automne 2004. En plus des tractionnaires actuels BLS Cargo, Trenitalia Cargo et Railion, des prestations de services ont été attribuées pour la première fois à la société FN Cargo, établie à Milan. Cette tendance se poursuivra également en 2005: à l'occasion du changement d'horaire du 12 décembre 2004, la gestion des trains entre Fribourg en Brisgau et Bâle a été transférée à la SBB Cargo Deutschland. La concurrence sur le rail permet d'espérer une réduction durable des retards conséquents en transport ferroviaire. Dans cette optique, une convention qualité correspondante sera conclue en 2005 avec les EF concernées.

La RAlpin AG souhaite consolider sa position dans le trafic de transit alpin. La mise en place d'une dixième paire de trains à l'automne 2004 a jeté les bases permettant

d'atteindre, à terme, une offre de 105 000 places, correspondant à l'objectif de la politique suisse des transports. La planification d'une nouvelle extension progressive de notre offre en liaison avec l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg en 2007 est d'ores et déjà à l'étude.

Avec des prix de transport inchangés depuis 2001, l'Autoroute Roulante constitue une solution résolument intéressante par rapport au coût du transport routier. En 2005, cet attrait sera encore renforcé en Suisse par l'augmentation de la redevance appliquée aux poids lourds en fonction de leur prestation, c'est-à-dire leur kilométrage, poids et émissions (LSVA) et l'introduction de la taxe kilométrique sur les poids lourds en Allemagne (Maut).

Par l'exploitation du TC accompagné sur l'axe Lötschberg-Simplon, RAlpin contribue à la réduction du trafic lourd dans les Alpes et à la baisse des dommages environnementaux dans cette région. Au premier plan, il s'agit avant tout d'une prestation commerciale de qualité pour l'expéditeur et, en particulier, pour le camion et son chauffeur.



L'Autoroute Roulante transfère activement le trafic transalpin de la route vers le rail et s'est établie sur le marché. Grâce à une offre attrayante, elle ne cessera de consolider ses parts de marché dans les années à venir.

Avec ses résultats actuels, la RAlpin AG représente une part substantielle des envois accompagnés de l'UIRR. Depuis l'adhésion de RAlpin à l'UIRR en 2003, nous avons contribué, ensemble, à renforcer le rôle du Transport Combiné.



## L'ANNÉE 2004 EN BREF

### L'UIRR

---

#### L'Association

L'Assemblée Générale d'automne de l'UIRR s'est déroulée les 23 et 24 septembre 2004 à Bruges, la société **TRW** a saisi cette occasion pour célébrer en même temps son quarantième anniversaire. Parmi les sujets abordés figuraient la qualité des services, les besoins futurs en capacités d'infrastructure, la proposition de Directive sur les unités de chargement ainsi que la sécurité. Lors du congrès de clôture, des représentants des diverses instances du secteur ont chacun présenté leur point de vue sur le thème du "TC, élément stratégique du fret ferroviaire".

Le Conseil d'Administration réuni en décembre à Bruxelles a approuvé à l'unanimité l'adhésion de la société **Intercontainer Austria** en tant que nouveau membre actif de l'UIRR, prenant effet au 1<sup>er</sup> janvier 2005. **ICA** assure surtout divers services d'acheminement de conteneurs en trafic maritime (70% des envois) et en continental (20%), mais aussi des services de route roulante (10%). Ses actionnaires sont les sociétés



Spedition Holding AG (ÖBB), ICF, ainsi que les entreprises ferroviaires MAV et Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG. **ICA** commercialise chaque semaine 100 trains complets, qui ont réalisé en 2004 un trafic total de 330 000 TEU.

Après la clôture du projet CESAR, la société Cesar Information Services a été constituée afin d'exploiter commercialement cette interface européenne harmonisée d'information sur les envois de TC. L'année 2004 a également vu le lancement du projet BRAVO, auquel participent diverses sociétés UIRR et qui vise au développement du trafic empruntant le tracé du Brenner.

#### Les sociétés-membres

Le changement de structure de la société **Ökombi**, envisagé depuis un certain temps, a pris forme. La reprise des activités de **Ökombi KG** par **Ökombi GmbH** est intervenue début 2005, avec la filiale de ÖBB Rail Cargo Austria (RCA) en tant qu'actionnaire. Grâce aussi à ce partenaire stratégique, la société s'arme pour continuer à jouer un rôle de premier plan sur le marché européen du TC.



Au vu des chiffres de 2003, des projections commerciales et du surenchérissement attendu des coûts de production, **CNC** a pris des dispositions visant à améliorer le rapport flux transportés/plan de transport et à adapter ses moyens en conséquence. L'exercice 2004 a néanmoins été marqué par un résultat négatif, tant pour des raisons externes (hausse du coût de la traction, baisse des aides d'Etat au TC) que pour des raisons qui lui sont propres (inadéquation économique du plan articulé autour d'un point nodal dans sa forme actuelle). La société a donc élaboré des mesures complémentaires et étudie différents scénarios concernant un nouveau modèle d'exploitation.

Les sociétés UIRR ont par ailleurs poursuivi activement leurs démarches de promotion générale du TC, et spécifiquement celle de leurs produits, à l'occasion de différents salons tels que la SITL à Paris (**Novatrans, TRW, Cemat et Hupac**), Transpotec à Vérone (**Cemat, Hupac et Ökombi**) et ITL à Copenhague (**Kombi Dan, Hupac et Kombiverkehr**).

### Politique communautaire

---

#### Troisième paquet ferroviaire

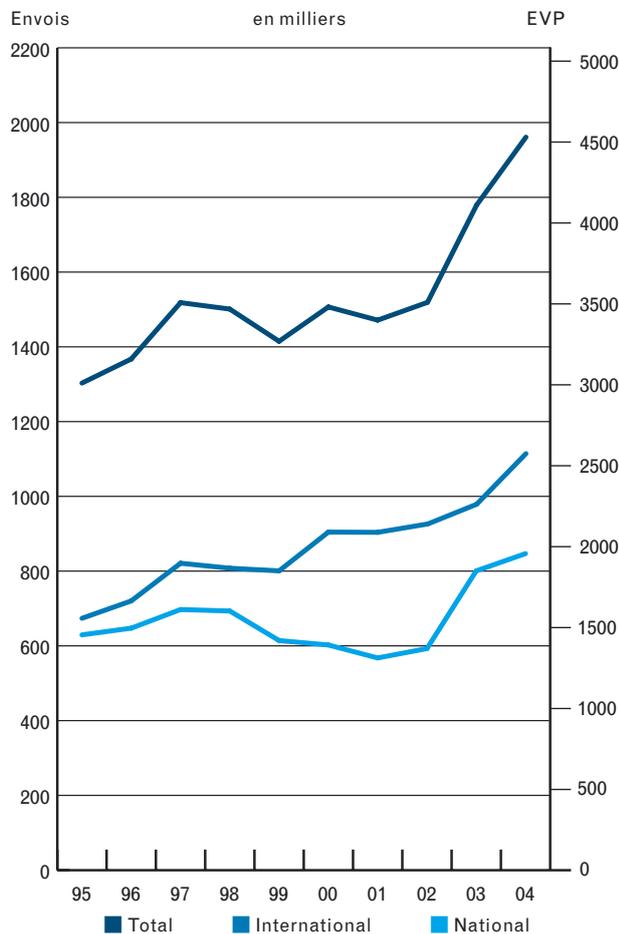
En mars 2004, la Commission Européenne a adopté un troisième paquet ferroviaire conçu pour accentuer la part du rail dans la répartition modale du fret en Europe. Ce paquet comprend quatre propositions législatives concernant respectivement la libéralisation du transport de passagers, la certification des conducteurs de train, les droits et obligations des voyageurs, mais aussi, thème le plus important pour l'UIRR, des compensations en cas de non-respect de la qualité des services de fret. Ce troisième paquet a été transmis au Conseil ainsi qu'au Parlement Européen, appelés à évaluer les propositions de la Commission et à prendre position à leur égard par la procédure de co-décision.

*suite p. 12*



## L'ANNÉE 2004 EN BREF - TENDANCES

*Transport Non Accompagné 1995-2004  
(Caisse, Conteneur, Semi-remorque)*



**Transport Non Accompagné (Envois)**

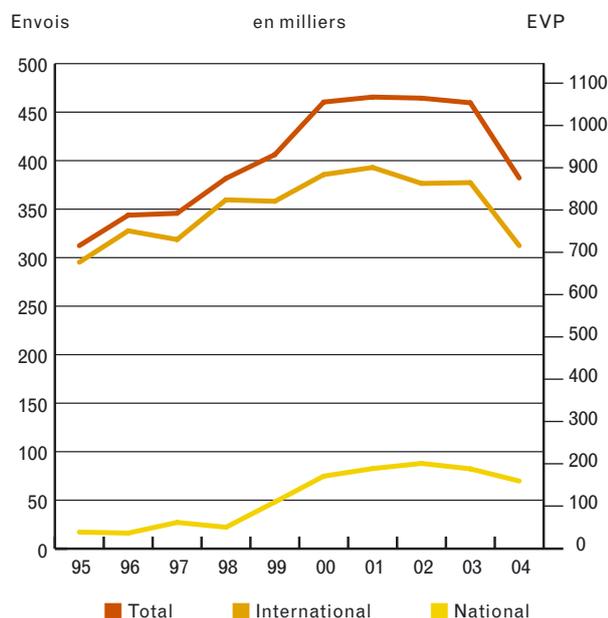
Année	International	National	Total
1995	673.649	629.359	1.303.008
1996	720.190	647.287	1.367.477
1997	821.009	697.191	1.518.200
1998	807.739	693.233	1.500.972
1999	800.624	614.183	1.414.807
2000	904.339	602.314	1.506.653
2001	903.708	567.642	1.471.350
2002	925.742	592.731	1.518.473
2003	978.915	800.612	1.779.527
2004	1.114.364	846.775	1.961.139

Le transport non accompagné international des sociétés UIRR a augmenté de 14%, soit de 143 000 envois p/r à 2003. Le trafic transalpin a de nouveau enregistré une progression importante, surtout celui de/vers l'Allemagne (Gothard et Brenner) qui s'est accru de 11%; la libéralisation commence à porter ses fruits sur ces deux axes majeurs avec des capacités accrues offertes en concurrence mais aussi une amélioration de la qualité de service. Le trafic de/vers la France a progressé de 18%, hausse plus marquée encore au premier trimestre 2004, grâce à une augmentation du trafic de riz de la région Ile-de-France vers le nord de l'Italie. Le trafic de/vers les Pays-Bas a enregistré un résultat positif de 22%. La stratégie de produits de certains membres a porté sur l'extension du trafic avec les pays du Benelux, surtout entre la Belgique/Pays-Bas et l'Allemagne, ainsi que sur l'augmentation de l'offre pour la Scandinavie. Certains flux de trafic en provenance de ports nord-allemands ont dû faire face à une rude concurrence, e.a. sur les relations Allemagne-Autriche (-38%) et Allemagne-Hongrie (-8%).

Le transport non accompagné national a augmenté de 6%, soit de 46 000 p/r à 2003. L'Allemagne, la France et l'Italie se partagent 85% de ces envois. La ponctualité élevée en Allemagne (90% en moyenne) a permis un net accroissement des envois (+20%). En Italie, le trafic a augmenté de 3% grâce à de nouveaux trains directs vers la Sicile, évitant ainsi le point nodal de Marcianise, près de Naples. En France, la hausse des prix a fortement perturbé les opérations de TC (-6%).

Au total, le transport non accompagné progresse de 10%. L'adhésion à l'UIRR de Alpe Adria et Conliner en 2004 a accentué la croissance présentée dans ces statistiques.

*Transport Accompagné 1995-2004  
(Route Roulante)*



**Transport Accompagné (Envois)**

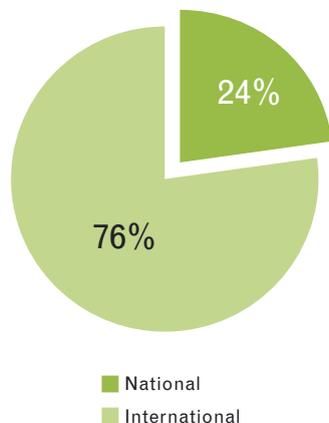
Année	International	National	Total
1995	295.261	17.095	312.356
1996	327.676	16.103	343.779
1997	318.657	27.087	345.744
1998	359.606	22.122	381.728
1999	358.111	48.099	406.210
2000	385.643	74.777	460.420
2001	382.964	82.589	465.553
2002	376.512	87.922	464.434
2003	377.348	82.308	459.656
2004	312.329	69.786	382.115

Le transport accompagné international a connu une année très difficile, avec un recul de 17% des envois. Suite à l'élargissement de l'UE, la forte chute de la demande sur la relation Dresde-Lovosice a conduit à sa suppression dès juin 2004. Du fait de l'abandon du système autrichien des écopoints, plusieurs liaisons de Route Roulante de/vers l'Autriche ont enregistré d'importantes baisses de trafic, en particulier celle reliant Manching à Brennersee (-41%), arrêtée en décembre 2004. Grâce à des conditions-cadre suisses plus favorables au TC, la situation est tout autre sur l'axe du Gothard notamment sur les liaisons Singen-Milan (+56%) et Fribourg-Novare (+15%). Un même constat peut être fait pour le transport accompagné national, par lequel des envois internationaux routiers en transit sont également acheminés par le rail: en Autriche, il a reculé de 20% tandis qu'en Suisse, il a progressé de 27% grâce e.a. à un doublement de l'offre entre Bâle/Aarau et le Tessin.

## L'ANNÉE 2004 EN BREF - TENDANCES

### Trafic Total

(Accompagné et Non Accompagné)



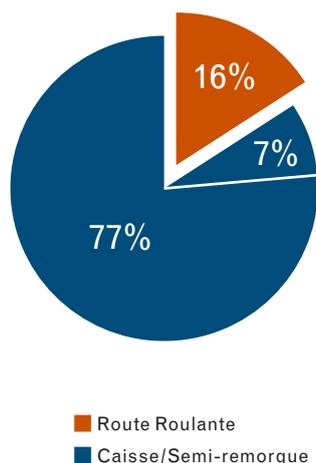
**Transport International et National en Mio de TKM**

Année	International	National	Total
1995	17.720	7.250	24.970
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

L'évolution du trafic, exprimée en tkm, a été positive; elle a été de 4% en international. Quelques relations ont contribué fortement à ce résultat: entre l'Allemagne et la Belgique, l'Espagne, l'Italie, les Pays-Bas et la Suisse et entre la France/Belgique et l'Italie. Le trafic national a quant à lui enregistré une hausse générale de 8% en tkm. Les principales raisons de cette évolution sont d'une part l'augmentation de la distance moyenne parcourue dans certains pays (France, Italie, Roumanie), et d'autre part la croissance de trafic dans plusieurs pays (Allemagne, Italie et Suisse).

Les distances moyennes sont de l'ordre de 760 km en international et de 560 km en national. Le tonnage moyen brut d'une unité de chargement se situe à 24 tonnes pour l'international et à 21 tonnes pour le national.

### Techniques



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

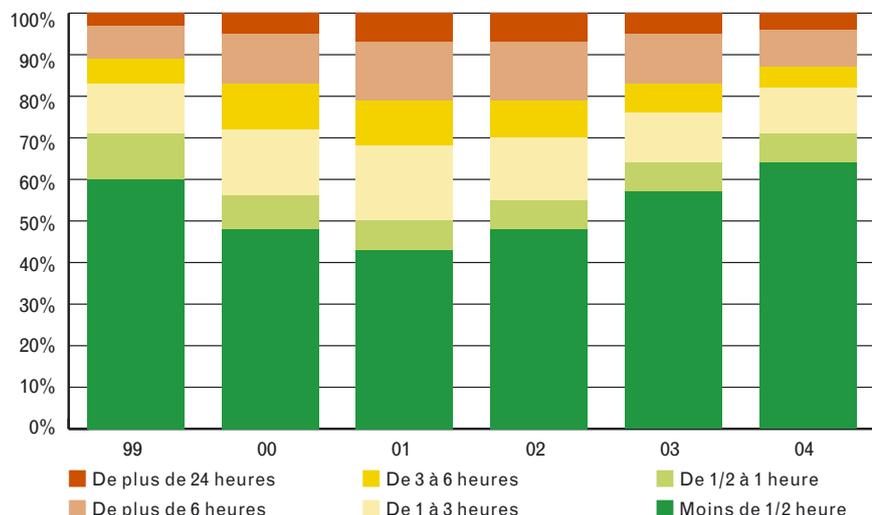
Année	Caisse	Semi-remorque	Route Roulante	Total
1995	1.079	224	312	1.615
1996	1.161	207	344	1.711
1997	1.333	185	346	1.864
1998	1.335	166	382	1.883
1999	1.260	154	406	1.821
2000	1.333	172	460	1.964
2001	1.300	171	466	1.937
2002	1.367	152	464	1.983
2003	1.405	145	460	2.010
2004	1.806	155	382	2.343

La part totale du TC non accompagné représente 84% des envois effectués en 2004, soit 77% effectués par caisse mobile (unité utilisée aussi bien en transport routier pur qu'en TC Rail-Route) et par conteneur, et 7% par semi-remorque. La part des caisses s'est accrue notamment grâce à l'apport du trafic de conteneurs de deux nouveaux membres de l'UIRR. 56% des caisses mobiles et conteneurs sont acheminés en international, le reste en national. En TC international non accompagné, les clients ont surtout opté pour de petites caisses (envois de 2 caisses de 7m-8m) représentant 37% des envois. Le marché évolue sensiblement: la part des grandes caisses (plus de 8,30m) est passée de 29% en 2003 à 33% en 2004. Le nombre de semi-remorques a progressé sur les axes Allemagne-Italie (+14%) et Allemagne-Suisse (+10%) sans permettre de maintenir leur part dans le TC car celui des caisses et conteneurs a progressé davantage.

Le transport accompagné est en forte diminution (-17%): une baisse de 15% en national conjuguée à un recul plus net encore en international (-17%), et ce malgré l'apport de plus de 60 000 envois de la part de RAlpin.

### Ponctualité

(Retards)



Sur 28 230 trains contrôlés en 2004, 64% ont été ponctuels (tolérance de 30 minutes de retard). Par rapport à 2003, c'est une évolution positive, mais sans pour autant la considérer comme suffisante. 81% des retards sont directement imputables aux EF, le manque de traction ou de personnel restant une des causes majeures. Les axes du Brenner, du Gothard et de Modane représentent un peu plus de 50% de l'ensemble des trains contrôlés. Sur le Brenner, la ponctualité s'est considérablement améliorée grâce notamment à l'arrivée de nouveaux tractionnaires. Dans son 'Brenner Action Plan 2005', différentes mesures ont été prises et des responsabilités claires ont été définies pour chaque partenaire. Ce genre de programme devrait être également appliqué à d'autres axes, qui n'ont pas enregistré des résultats aussi positifs que sur le Brenner. Augmenter la ponctualité permettrait de gagner des marchés qui, pour l'instant, sont inaccessibles comme par exemple les marchandises de groupage, les produits alimentaires et les colis express.



## L'ANNÉE 2004 EN BREF

Le Comité des Régions avait émis un avis globalement favorable, tandis que le Comité Economique et Social s'est prononcé en faveur d'incitations positives plutôt que de compensations pour l'amélioration de la qualité du fret. L'UIRR et les entreprises ferroviaires (EF) se sont également penchées sur ce thème essentiel, et ont cherché à élaborer ensemble un accord-cadre qui constituerait un engagement volontaire. Néanmoins, divers projets d'accord dont celui présenté lors des Assemblées d'automne UIRR et UIC/GTC en septembre 2004, acceptés par les opérateurs de TC, ne l'ont pas été par les EF. A l'heure de mettre sous presse, aucun accord à substance concrète n'a encore pu être conclu.

### Harmonisation ferroviaire

L'Agence Ferroviaire Européenne (ERA), installée à Lille/Valenciennes (F), a tenu son premier Conseil d'Administration le 15 juillet 2004. La Commission a nommé Dr. János Berényi, vice-Président de l'UIRR, pour représenter les clients fret au sein du Conseil d'Administration de l'ERA. L'Agence a pour missions principales d'améliorer l'interopérabilité et de renforcer la sécurité des transports ferroviaires en Europe.



Sur un plan plus opérationnel du TC, la Commission a modifié son projet de Directive sur les unités de chargement intermodales (UCI) et la normalisation d'une unité européenne de chargement intermodale (UECI), initialement adopté en avril 2003. Suivant l'avis du Parlement Européen en première lecture, le nouveau texte aligne certes les exigences de contrôle avec celles de la Container Safety Convention (CSC), en vigueur dans le monde entier, mais la Commission n'a pas retenu un amendement garantissant que toutes les caisses mobiles sans exception puissent continuer à être utilisées. L'UIRR s'emploie par conséquent à ce que le Conseil et le Parlement soutiennent la prise en considération de cet amendement lors de leur examen de la nouvelle proposition.



### Evolution des services de TC

#### TC accompagné (RoLa)

La suppression des écopoints pour la traversée de l'Autriche par les poids lourds au 1<sup>er</sup> janvier 2004 a considérablement affecté le recours aux services de route roulante (RoLa) offerts par les sociétés UIRR. Par contre, les services accompagnés assurés par **Hungarokombi** sur le territoire de l'UE continuent de bénéficier d'une exemption de TVA. L'élargissement de l'UE à dix nouveaux pays au 1<sup>er</sup> mai a par ailleurs entraîné le déplacement des frontières extérieures, et la suppression inhérente des autorisations pour le transport de marchandises par camions entre les 'anciens' et les 'nouveaux' Etats membres. Sur plusieurs relations, cette situation a fortement désavantagé le TC accompagné qui se trouve en concurrence directe avec le transport routier pur. Ainsi, la société **Ökombi** a enregistré une diminution de 22% de son trafic accompagné, même si elle affiche une hausse substantielle de 30% sur le trajet du Brenner, tandis que **Crokombi** a dû renoncer à l'ouverture d'une relation prévue entre Zagreb (HR) et Wels (A); en revanche, cette dernière ouvrira en collaboration avec **Adria Kombi** une nouvelle relation entre Spačva (HR) et Ljubljana (SI), particulièrement attractive pour les transporteurs routiers de l'Europe du Sud-Est (Roumanie, Bulgarie, Turquie...) assurant des transports vers l'ouest du continent. L'accession de la Slovénie à l'UE a eu des conséquences immédiates sur les volumes de trafic accompagné de **Adria Kombi**: la considérable contraction de la demande slovène, entraînant une baisse de 30% sur les lignes Ljubljana (SI)-Salzbourg (A) et Maribor (SI)-Wels (A), a été partiellement compensée par celle émanant de transporteurs turcs. L'ensemble des services accompagnés de **Hungarokombi** a également connu une baisse de trafic de 23%, et la structure de sa clientèle se situe dorénavant presque exclusivement en dehors de l'UE. De plus, la relation Sopron (HU)-Wels (A) a, malgré une adaptation de sa fréquence, été arrêtée en octobre, tandis que **Kombiverkehr** et son partenaire



## L'ANNÉE 2004 EN BREF

**Bohemiakombi** ont dû supprimer le service de route roulante Dresde (D)-Lovosice (CZ), qui avait été porteur d'un trafic de plus de 93 000 envois en 2003.

La société **Hupac**, quant à elle, a enregistré une croissance de 20,4% en accompagnant transitant par la Suisse grâce à l'absence de perturbations dans ses activités, et a ainsi pu reprendre des parts de marché qu'elle avait perdues en raison de problèmes d'infrastructure dans le tunnel Monte-Olimpino.



### TC non accompagné

La suspension, due à un manque de rentabilité, du service non accompagné assuré par **Ökombi** de et vers les ports allemands a conduit à une diminution de 33% de l'ensemble de ses volumes transportés, mais dans le même temps à un rendement accru des services assurés. Le nombre des autres envois a atteint le niveau de l'année 2003, la société autrichienne concentrant davantage son activité sur des offres en trains complets et le développement de leurs antennes. **Rocombi** a quant à elle réalisé une hausse de 8% de son trafic national, axé sur la desserte de l'arrière-pays du port de Constanta (RO). Les envois effectués par **Crokombi** de et vers le port de Rijeka (HR) ont augmenté de 35% au cours de l'année 2004 grâce à une position géographique privilégiée mais aussi à l'intérêt d'importants armateurs. Malgré la complexité d'une adaptation aux prescriptions communautaires, **Hungarokombi** a pu observer une croissance du nombre d'unités de chargement en provenance des autres États de l'UE, qui étaient auparavant acheminées par la route. Les envois nationaux organisés par **Kombiverkehr** ont connu une hausse de 20% pour l'année 2004, et ce grâce à une qualité conséquente des services ayant permis d'intégrer de nouvelles relations dans le réseau Kombi-Netz 2000+. L'activité globale de **Novatrans** a quant à elle subi l'effet d'une réduction des aides d'Etat au TC. Malgré la conjoncture économique difficile, le report des aides d'Etat en Italie ainsi que celui de la taxe kilométrique appliquée aux poids lourds en Allemagne (Maut), l'ensemble des activités de **Cemat** a connu une augmentation de 3% par rapport à l'exercice précédent.

## Innovations de l'offre

### Développements opérationnels

Depuis son changement d'horaire en décembre 2004, **RAIpin** utilise les services d'EF différentes: SBB Cargo Deutschland pour le tronçon allemand desservi auparavant par DB, BLS en Suisse, ainsi que Trenitalia (70%) et désormais Ferrovie Nord Cargo (30%) en Italie. En outre, le volume d'activité nationale de **Cemat** a connu une croissance avérée en 2004, notamment grâce au développement de son trafic 'gateway' (trafic qui, ayant l'étranger pour origine ou destination, a transité par le réseau national). La société **Conliner**, spécialisée dans la desserte des ports occidentaux, a réorganisé sa production autour d'un système de navettes directes, développant ainsi, en collaboration avec **Kombiverkehr**, le chantier de Duisbourg en tant que 'gateway'. **Novatrans** a recentré ses activités sur les axes qui, au départ de Lille, desservent Bayonne, Perpignan et Marseille; malgré une réduction de 20% du plan de transport, ses envois nationaux se sont maintenus au niveau de l'année précédente, tandis que son trafic international est en hausse. Utilisant les opportunités créées par la réforme des chemins de fer, **Hupac** a lancé début 2004 un appel d'offres pour la traction de ses trains, avec pour critères principaux le rapport coût-performances ainsi que la traction continue: dorénavant, cinq EF opèrent des services de transit à travers la Suisse. Le trafic de navettes assuré par **Eurotunnel** est resté stable pour l'ensemble de l'année, avec par ailleurs un record, enregistré en juin, de 6390 camions transportés en 24 heures. En matière de contrôle de capacités et en association avec Lufthansa Systems, **Kombiverkehr** développe actuellement un système de gestion des capacités ferroviaires. Une harmonisation de la structure du chargement et des types de wagons permettra à terme d'optimiser la composition des trains, tandis que l'organisation de réservations de bout en bout sur plusieurs tronçons améliorera les procédures de transport. De même, **Alpe Adria** a intensifié son activité de desserte





## L'ANNÉE 2004 EN BREF

du port de Trieste et de sa région, essentiellement par le biais d'une augmentation de la fréquence de ses trains, mais aussi d'une amélioration de leur capacité. En raison d'une hausse conséquente



des tarifs ferroviaires en France mais aussi du manque de qualité des services, **TRW** a transféré l'ensemble de ses trains de/vers l'Italie sur l'axe Athus-Bâle, augmentant ainsi sa capacité totale de 15%, tandis que celle de/vers l'Espagne, offerte en partenariat avec **Combiberia**, a été augmentée de 10%. Au Danemark, la réduction par les EF du nombre de trains disponibles pour le trafic de wagons isolés vers l'Allemagne et l'Italie a conduit à une baisse du chiffre d'affaires de **Kombi Dan**; cependant, la politique nationale des transports semble évoluer vers un soutien plus marqué aux modes alternatifs de transport de marchandises. Par ailleurs, la société danoise a achevé la mise en place du système Goal, développé par **Hupac** et **Cemat**, pour le traitement informatique de ses données, et prépare sa participation au système Cesar.

### Nouvelles lignes

La société **Alpe Adria** a mis en service une nouvelle route roulante entre Trieste (I) et Salzbourg (A) pour le trafic en provenance du Moyen-Orient et à destination des pays de l'UE. Depuis le changement d'horaire en décembre, **Conliner** offre un service de trains directs quotidiens entre Rotterdam (NL) et les ports de Cologne et Düsseldorf (D). La société **TRW** offre quant à elle de nouveaux services reliant Ronet et Liège (B) à Piacenza (I). **Hungarokombi** a ouvert en juillet 2004 une nouvelle ligne de TC accompagné entre Budapest (HU) et Wels (A) pour laquelle, en réponse à la demande, un second train a été organisé dès la fin de l'année. L'opérateur suisse **Hupac** a poursuivi le développement de ses produits vers le Benelux (desserte des ports de Zeebruges et Rotterdam), l'Allemagne, la Scandinavie, mais aussi de son trafic national avec un doublement de l'offre entre Bâle et le Tessin. La relation Ljubljana-Munich, établie conjointement par **Adria Kombi** et **Kombiverkehr** en juin, a enregistré depuis lors une forte hausse grâce à ses performances. Enfin, Duisbourg a été confortée dans sa position d'interface pour les trafics de **Kombiverkehr** vers les destinations de Novare (avec **Cemat** et **Hupac**), Lübeck, Wels et Lyon (en collaboration avec **Novatrans**).

### Terminaux

Depuis la fin de l'année 2004, les transports effectués par **Rocombi** peuvent transiter par le nouveau terminal privé de Bucarest Berceni. La mise en service progressive du nouveau terminal BILK à Budapest a contribué au développement des services de **Hungarokombi**. D'autre part, la fin des travaux d'agrandissement du terminal Busto-Gallarate au Nord de l'Italie est prévue pour le second semestre 2005, ce qui permettra d'accroître les volumes transportés par le rail à travers les Alpes. L'année 2004 a également vu le développement par **Adria Kombi** du hub 'Gateway Slovenia', ainsi que la participation de **Kombiverkehr** dans l'exploitation des terminaux de Ludwigshafen, Rostock Trimodal et Neuss Trimodal.



### Matériel roulant

Au cours de l'année 2004, l'activité de **Hungarokombi** a été perturbée par des travaux d'infrastructure ainsi que par l'insuffisance de capacité en termes de wagons surbaissés mis à disposition par les chemins de fer nationaux. Les sociétés **Cemat** et **Kombiverkehr** ont pour leur part commandé des wagons destinés au transport d'unités de chargement de grand gabarit, tandis que **Kombi Dan** a remplacé 25 wagons à 4 essieux par 12 wagons-poches polyvalents à 6 essieux, suite à la diversification des unités de chargement transportées ces dernières années.



## MEMBRES DE L'UIRR AU 1<sup>er</sup> JANVIER 2005

<b>ALLEMAGNE</b>	<b>KOMBIVERKEHR</b> Ludwig-Landmann-Str. 405 D - 60486 Frankfurt/Main	Tel: (+49) 69 79 50 50 Fax: (+49) 69 79 50 51 19 E-Mail: info@kombiverkehr.de
<b>AUTRICHE</b>	<b>INTERCONTAINER AUSTRIA</b> Wiedner Hauptstr. 120-124 A - 1050 Wien	Tel: (+43) 1 504 95 60 0 Fax: (+43) 1 504 95 60 150 E-Mail: global@intercontainer.at
	<b>ÖKOMBI GMBH</b> Taborstraße 95 A - 1200 Wien	Tel: (+43) 1 331 56 0 Fax: (+43) 1 331 56 300 E-Mail: info@oekombi.at
<b>BELGIQUE</b>	<b>T.R.W.</b> Avenue du Port, 100/ bte 1 B - 1000 Bruxelles	Tel: (+32) 2 421 12 11 Fax: (+32) 2 425 59 59 E-Mail: dg@trw.be
<b>CROATIE</b>	<b>CROKOMBI</b> Miramarska 13 a HR - 10000 Zagreb	Tel: (+385) 1 615 18 67 Fax: (+385) 1 615 18 69 E-Mail: crokombi@crokombi.hr
<b>DANEMARK</b>	<b>KOMBI DAN</b> Omfartsvejen 1 DK - 6330 Padborg	Tel: (+45) 74 67 41 81 Fax: (+45) 74 67 08 98 E-Mail: kombidan@kombidan.dk
<b>ESPAGNE</b>	<b>COMBIBERIA</b> c/Rafael Herrera, 11; 2°, Pta 203 E - 28036 Madrid	Tel: (+34) 91 314 98 99 Fax: (+34) 91 314 93 47 E-Mail: combiberia.madrid@combiberia.com
<b>FRANCE</b>	<b>CNC</b> 8, Avenue des Minimes F - 94300 Vincennes	Tel: (+33) 1 43 98 40 00 Fax: (+33) 1 43 74 18 40 E-Mail: continental@cnc-transports.com
	<b>NOVATRANS</b> 21, Rue du Rocher F - 75008 Paris	Tel: (+33) 1 53 42 54 54 Fax: (+33) 1 45 22 45 25 E-Mail: info@novatrans.fr
<b>HONGRIE</b>	<b>HUNGAROKOMBI</b> Szilágyi Dezső tér 1 H - 1011 Budapest	Tel: (+36) 1 224 05 50 Fax: (+36) 1 224 05 55 E-Mail: info@hungarokombi.hu
<b>ITALIE</b>	<b>ALPE ADRIA</b> Via Santa Caterina n. 1 I - 34122 Trieste	Tel: (+39) 040 63 92 33 Fax: (+39) 040 66 00 08 E-Mail: alpeadria@alpeadria.com
	<b>CEMAT</b> Via Valtellina 5-7 I - 20159 Milano	Tel: (+39) 02 668 951 Fax: (+39) 02 668 00 755 E-Mail: info@cemat.it
<b>PAYS-BAS</b>	<b>CONLINER</b> Abel Tasmanstraat 81 NL - 3165 AM Rotterdam	Tel: (+31) 10 299 48 48 Fax: (+31) 10 299 48 55 E-mail: info@conliner.com
	<b>HUPAC INTERMODAL NV</b> Albert Plesmanweg, 151 NL - 3088 GC Rotterdam	Tel: (+31) 10 495 25 22 Fax: (+31) 10 428 05 98 E-Mail: info@hupac.nl
<b>REPUBLIQUE TCHEQUE</b>	<b>BOHEMIAKOMBI</b> Opletalova 6 CZ - 113 76 Praha 1	Tel: (+420) 2 42 444 560 Fax: (+420) 2 42 444 924 E-Mail: bohemiakombi@bohemiakombi.cz
<b>ROUMANIE</b>	<b>ROCOMBI</b> B-dul Dinicu Golescu 38 RO - 010873 București, sector 1	Tel: (+40) 21 312 23 14 Fax: (+40) 21 312 17 74 E-Mail: rocombi@hotmail.com
<b>SLOVENIE</b>	<b>ADRIA KOMBI</b> Tivolska 50 SI - 1000 Ljubljana	Tel: (+386) 1 23 45 280 Fax: (+386) 1 23 45 290 E-Mail: infor@adriakombi.si
<b>SUISSE</b>	<b>HUPAC</b> Viale R. Manzoni 6 CH - 6830 Chiasso	Tel: (+41) 91 695 28 00 Fax: (+41) 91 695 28 01 E-Mail: info@hupac.ch
	<b>RALPIN</b> Genfergasse 11 CH - 3001 Bern	Tel: (+41) 31 327 28 39 Fax: (+41) 31 327 28 60 E-Mail: info@ralpin.ch
<b>MEMBRE ASSOCIE</b>		
<b>FRANCE</b>	<b>EUROTUNNEL</b> 19, Boulevard Malesherbes F - 75008 Paris	Tel: (+33) 1 55 27 39 59 Fax: (+33) 1 55 27 37 75 E-Mail: freight@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](mailto:headoffice.brussels@uirr.com)  
Web: <http://www.uirr.com>