

*Rapport UIRR*

---

**1998**



## **IMPRESSUM**

Editeur Responsable: UIRR, Bruxelles

c/o Susanne Kuschel

Photos: UIRR, Bruxelles

Création Graphique: Tostaky s.a., Bruxelles

Imprimé en Belgique

*Ce Rapport a été  
imprimé sur papier recyclé.*





## AVANT-PROPOS

L'année 1999 pourrait devenir une année fatale pour le transport combiné. Pour la première fois depuis des décennies, presque tous les opérateurs signalent une baisse des volumes transportés. Bien que les sociétés UIRR aient encore pu réaliser une légère augmentation en 1998, basée en partie sur des progressions à deux chiffres lors du premier semestre, la seconde partie de l'année a été marquée par un recul qui s'est malheureusement accentué au début de l'année 1999. A l'occasion de son Assemblée Générale en septembre 1998, l'UIRR avait déjà fait valoir publiquement combien les retards des trains circulant sur les principaux axes internationaux étaient insupportables et mis en garde contre les lourdes conséquences de cette situation.

Quoique de nombreuses entreprises ferroviaires ne soient pas en mesure de fournir les prestations convenues avec le client et payées par ce dernier, elles essaient - sans tenir compte des pertes - de s'assainir par des augmentations de prix. La réaction du marché ne s'est pas fait attendre. L'écart entre les promesses de la politique des transports et les prestations des entreprises ferroviaires ne cesse de croître. Quelle devra être la longueur des files sur les routes avant que quelque chose ne soit entrepris? Le contribuable continuera-t-il à subventionner les entreprises ferroviaires de la même façon, alors que de plus en plus de transports ferroviaires sont transférés vers la route? Il est clair qu'un retour massif de transports combinés vers la route ne peut être toléré par le grand public.

L'UIRR reste d'avis que l'idée de base de la réforme ferroviaire est juste. Celle-ci part du principe qu'à terme seule une introduction conséquente de la concurrence sur le rail permettra d'atteindre une augmentation de la productivité correspondant à celle des autres secteurs économiques et du transport. A court terme, une solution possible serait de considérer le transport combiné, tout comme le transport de passagers par train ou par bus, comme un service public et de le financer à ce titre. Les subsides subséquents devraient pourtant être accordés d'une façon qui ne fausse pas la



### WERNER KÜLPER

*Président de l'UIRR*

concurrence, ce qui veut dire qu'ils soient ouverts à tous ceux qui offrent des services de transport ferroviaire. Des redevances d'infrastructure plus réduites seraient probablement la solution la plus neutre. Elles sont justifiées tant que la prise en compte des coûts externes et du niveau de sécurité supérieur du transport ferroviaire n'est pas encore réalisée par la voie d'un système de redevances harmonisé pour tous les modes de transport, comme le souhaite la Commission Européenne.

Dans la situation actuelle où le rail continue d'accuser des pertes de parts de marché, la Commission Européenne et les Etats-membres devraient enfin transposer la libéralisation ferroviaire amorcée dans les faits et introduire des mesures de transition qui:

- soient un soutien aux entreprises ferroviaires traditionnelles qui évoluent dans le sens de la libéralisation,
- mettent sous contrôle celles qui exploitent ou étendent leur monopole,
- débarrassent les nouveaux venus de risques insupportables et
- protègent les entreprises privées qui évoluent déjà dans ce marché ferroviaire.

Tant que les conditions-cadre du transport ferroviaire ne seront pas appropriées, la situation restera difficile pour les opérateurs de TC. Les sociétés UIRR s'efforcent pourtant de maîtriser la situation par différents moyens. Ainsi, l'UIRR a élaboré de nouvelles Conditions Générales qui créent un cadre juridique trans-

parent et favorable à la clientèle. De plus, ses membres font tout ce qui est possible pour augmenter la productivité par une meilleure utilisation de la capacité des trains, l'évitement de transports directionnellement déséquilibrés, l'extension du réseau de relations desservies par trains-navettes plutôt qu'en trafic diffus, une amélioration de l'offre logistique grâce aux applications informatiques les plus modernes ainsi qu'une collaboration plus étroite entre les opérateurs. Cette dernière ne se limite pas au domaine opérationnel; au contraire, elle peut aller jusqu'à l'alliance ou la fusion d'opérateurs.

L'UIRR en tant qu'association a réagi à ces changements dans le marché du transport par une modification de ses Statuts qui lui permet de devenir le représentant des intérêts de tous les opérateurs de TC indépendants, même

s'ils sont concurrents entre eux. Les développements les plus récents démontrent que tous les opérateurs ont des intérêts communs dans des domaines tels l'harmonisation des techniques, de la télécommunication et du traitement de données ou la politique des transports, les conditions-cadres du TC, la qualité ferroviaire, etc. Les opérateurs dont le capital est détenu majoritairement par des entreprises ferroviaires, sont les bienvenus au sein de l'UIRR au titre de membres associés. La société française Compagnie Nouvelle de Conteneurs (CNC) est la première à avoir adhéré en 1998 sous ce statut.

Tous les opérateurs réunis dans l'UIRR, déjà au nombre de 17, sont conscients qu'à une époque où la survie de certains parcours de transport combiné et de certains opérateurs est menacée, une UIRR forte, servant de catalyseur de projets de standardisation et d'innovation au niveau européen est nécessaire, non seulement comme interlocuteur des entreprises ferroviaires mais aussi comme conseillère indépendante de la politique des transports. La balle est dans leur camp. Il ne suffit plus de louer les avantages du transport combiné, il est grand temps de jouer cartes sur table, sinon, à l'aube du troisième millénaire, il faudra constater avec regret que le transport combiné a son avenir déjà derrière lui.



# “FORCES COMBINÉES” DE L'ENSEMBLE DES ACTEURS



**RUDY COLLE**

*Directeur Général UIRR, Bruxelles*

Une politique des transports s'employant à rendre une meilleure place à l'acheminement ferroviaire de marchandises et considérant à juste titre que la technique combinée est la plus apte à réaliser cette renaissance, ne peut réussir que si les démarches de l'ensemble des acteurs concernés s'inscrivent harmonieusement dans une telle finalité.

Or, plusieurs entreprises ferroviaires ne remplissent pas, depuis plus d'un an, les conditions contractuellement convenues de qualité de leurs prestations, sans pour autant se priver d'augmenter les prix. Qu'il s'agisse d'une obstruction délibérée de ces entreprises à la libéralisation du rail ou de leur incapacité à en gérer correctement les premières traductions, l'effet de ces comportements est de rendre largement inopérants les efforts des autres entités importantes engagées dans le processus de développement du TC; le phénomène actuel de désistement de la clientèle à l'égard de cette technique en atteste, il est donc urgent d'y mettre fin.

Pour leur part, les opérateurs membres de l'UIRR et les Autorités politiques n'avaient pas manqué de marquer l'année écoulée d'un nombre d'initiatives destinées à accentuer le transfert de trafic de la route au rail et à contribuer à l'essor d'un système de transport globalement moins affecté par la congestion et autres agressions contre l'environnement.

En ce qui concerne nos affiliés, diverses rubriques du présent rapport sont consacrées aux améliorations apportées à leurs services et produits. Sous la coordination du Bureau de Bruxelles, ils ont par ailleurs mis au point de nouvelles Conditions Générales dont l'objectif qui était de les rendre plus favorables à la clientèle a été réalisé:

- par l'obligation prise par la société UIRR, partenaire contractuel du client, d'assumer une responsabilité directe en cas de dommages, de sorte que celui-ci ne doit plus s'adresser lui-même au sous-traitant en défaut,
- par une extension de la durée du contrat et de la période durant laquelle la société UIRR assume cette responsabilité, et

- par un relèvement des plafonds d'indemnisation.

Au plan des efforts de soutien au TC des Autorités Communautaires, trois textes sont à mettre en exergue:

- les propositions de la Commission d'aménagement des Directives 92/106 (Règles communes) et 96/53 (Poids et Dimensions de véhicules routiers). Une règle communautaire de relèvement du poids autorisé des véhicules routiers en pré/post acheminement, si possible à 44 tonnes (5 essieux) quelle que soit l'unité de chargement utilisée, remplacerait utilement la diversité actuelle de dispositions nationales. L'UIRR s'inquiète par contre du projet de nouvelle définition du TC dans lequel la distance 'autorisée' des dits acheminements est exprimée en un pourcentage restrictif de la distance totale; seule la définition actuelle, qui convient d'un acheminement - contrôlable - de/vers le terminal approprié le plus proche, assure la flexibilité requise.

Les réductions ou exemptions de taxes routières en TC sont elles aussi à maintenir, en tout cas tant qu'une mesure ne sera pas en vigueur imputant équitablement les coûts externes et d'infrastructure à tous les modes.

- le Livre Blanc paru en juillet dernier aborde ce dernier thème, nécessairement controversé, en profondeur. L'UIRR soutient ce projet qui vise par des principes communs d'allocation aux différents modes des coûts indiqués ci-dessus à corriger les inégalités actuelles et à mettre chaque mode et donc des combinaisons de ceux-ci dans des conditions de plus juste concurrence.
- Enfin, les propositions de Directives diffusées fin septembre en matière de libéralisation ferroviaire contiennent des mécanismes précis d'attribution et de rémunération des sillons ferroviaires, en vue d'une gestion transparente et neutre des capacités et d'un accès aux infrastructures exempt de discrimination pour tout exploitant ferroviaire, nouveau ou d'origine étrangère. Les règles modulant les coûts d'accès au rail en fonction de la qualité du service sont également à souligner.

L'UIRR soutient aussi pleinement le concept de 'candidat autorisé' par lequel des personnes naturelles ou morales ayant un intérêt micro- ou macro-économique à l'acquisition de sillons, tels les opérateurs, pourront se voir attribuer directement. Il s'agit d'un élément-clé de la libéralisation du rail sans lequel le choix du prestataire ferroviaire restera une notion théorique par le fait qu'un opérateur ne pourra le cas échéant quitter celui-ci au profit d'un fournisseur de traction plus performant sans renoncer aux slots qu'il aura patiemment viabilisés à ses risques.

Dans l'ensemble ces projets communautaires vont dans le sens des attentes de l'UIRR. Il importe que dans le même temps les Autorités déjouent, par toutes mesures et par des sanctions si nécessaire, les manœuvres de retardement ou d'opposition de certains

ferroviaires à l'avènement d'une saine concurrence sur le rail.

Pour le TC, les bases de services compétitifs vraiment internationaux ont été jetées par l'entrée en vigueur il y a six ans de la Dir. 91/440. Puisse une application enfin concrète de ce texte-clé, partout en Europe, constituer une priorité pour le Commissaire aux Transports et le Parlement européen à venir, par laquelle ils reconnaîtraient à leur tour que le TC représente une contribution incontournable à la mobilité.



Photo European Parliament



## “FORCES COMBINÉES” EN SLOVÉNIE



**ROK SVETEK**

*Directeur Général Adria Kombi, Ljubljana*

**E**n octobre 1999, Adria Kombi célébrera ses 10 années d'existence et le 25ème anniversaire de l'introduction du transport combiné. La route roulante Ljubljana-Munich fut en effet instaurée en 1974. Quoiqu'au moment de sa fondation en 1989, de nombreux experts prévoyaient que la société ne ferait pas long feu, elle a survécu avec succès à maintes turbulences ainsi qu'à l'effondrement de l'ex-Yougoslavie et toutes ses regrettables conséquences. Les activités commerciales ont été adaptées à la nouvelle situation et la mission, le développement du transport combiné -principalement non-accompagné- dans les Balkans a été accomplie avec d'autant plus d'ambition.

Au début, Adria Kombi s'est employée, en collaboration avec le Ministère des Transports, d'autres entités importantes de la République Slovène et l'entreprise ferroviaire nationale (SZ), à élaborer les conditions-cadre permettant un développement soutenu du transport combiné et s'est intégrée dans le réseau européen du transport combiné par le biais de l'association faitière UIRR. Sans le soutien inconditionnel des partenaires UIRR, qui ont apporté beaucoup de choses à Adria Kombi, la percée n'aurait pas été possible.

La globalisation de l'économie est source de nouveaux défis. Au regard des demandes croissantes des entreprises logistiques, les commissionnaires de transport et les transporteurs reconnaissent que la combinaison du rail et de la route et par conséquent la combinaison des avantages systémiques respectifs, mènent à un avantage de toute la chaîne logistique. Les sociétés qui offrent un service complet étendent leurs activités et deviennent de plus en plus influentes.

Les entreprises ferroviaires européennes ne font pas exception à la règle. Elles voudraient offrir des services de transport complets. Pour les opérateurs du TC, il s'agit d'un défi supplémentaire, étant donné que ces tentatives mettent leur existence en danger. L'intention des entreprises ferroviaires est claire: elles voudraient reprendre les activités des

opérateurs, surtout sur les corridors rentables. La SZ a p.ex. signé une intention de collaboration avec les ÖBB. La collaboration entre Adria Kombi et l'entreprise ferroviaire slovène est très intense, c'est pourquoi la première voudrait rester un partenaire engagé et compétent des entreprises ferroviaires.

Beaucoup de choses dépendent évidemment des relations qui prévalent entre les autres sociétés-membres et leur entreprise ferroviaire nationale. Le marché slovène est si réduit qu'il n'y a pas assez de travail pour trois opérateurs de TC. Pour cette raison, une alliance stratégique entre les partenaires est inévitable.

Adria Kombi s'adapte aux nouvelles conditions par des alliances stratégiques. En étroite collaboration avec le port de Koper et d'autres partenaires, comme par exemple la SZ, elle a créé

il y a trois ans déjà, un service logistique de “feeder indépendant”, qui relie le port de Koper à Malte et à Gioia Tauro. Au travers de cette entreprise, Adria Kombi propose l'acheminement de conteneurs au départ des ports précités vers des destinations en Autriche, Tchéquie, Slovaquie, Hongrie, Croatie et Yougoslavie. Ainsi, Adria Kombi propose dans toute la Slovénie un service logistique complet. Avec l'entreprise ferroviaire nationale, elle souhaiterait utiliser l'excellente situation géographique de Ljubljana, où les corridors V et X se croisent, et y développer un gateway vers l'Europe centrale et du sud-est. La réalisation d'une liaison ferroviaire directe entre la Hongrie et la Slovénie aura un effet positif sur le transport.

Malheureusement, la situation dans les Balkans ne s'est pas encore stabilisée. Les problèmes politiques et économiques qui marquent la recherche d'une solution de la situation dans cette région, freinent l'essor du transport combiné. La fondation d'une société croate pour le transport combiné -Crokombi- est très réjouissante. L'excellente collaboration avec Crokombi contribue sensiblement au développement du transport combiné dans le sud-est de l'Europe. La demande de transports dans les Balkans, surtout au départ du port de Koper et de l'UE est impressionnante, pourtant, l'infrastructure dont le TC a besoin fait encore défaut. Un manque d'harmonisation de la politique de prix entre les différentes entreprises ferroviaires pose néanmoins les plus grands problèmes. En comparaison avec le transport routier, les prix pratiqués ne sont tout simplement pas compétitifs, surtout lorsqu'on compare la qualité des services (délais d'acheminement).

Adria Kombi est très attentive à la garantie d'un haut niveau qualitatif de ses services. C'est pourquoi elle a introduit un système selon les normes ISO 9002, qui sera vraisemblablement certifié dans le courant du deuxième semestre de 1999. Avec la SZ, qui a déjà obtenu le certificat ISO 9001, Adria Kombi offre un système de qualité coordonné répondant aux normes internationales. Un nouveau système informatique très performant permet en outre un suivi des trains en temps réel et une adaptation extrêmement rapide aux demandes de la clientèle.





## “FORCES COMBINÉES” DANS LA RÉGION ALPINE



**THEO ALLEMANN**

*Directeur Général Hupac S.A., Chiasso*

**N**ous traversons une période de turbulences: le marché du transport est en forte évolution, les entreprises ferroviaires nationales sont à la recherche d'une nouvelle organisation stratégique. La pression sur les opérateurs s'accroît suite aux pratiques de vente directe des entreprises ferroviaires. Parallèlement, la pression sur les entreprises ferroviaires nationales monte suite à l'arrivée sur le marché d'entreprises ferroviaires privées.

Pour Hupac, l'année 1998 a été caractérisée par trois importantes décisions de politique intérieure suisse, qui influenceront considérablement le transport national et de transit dans notre pays. Il s'agit des redevances pour le transport par poids lourds en fonction des prestations (LSVA), et des nouvelles liaisons ferroviaires transalpines (NEAT) approuvées lors des référendums tenus en automne 1998 - mais également de la percée dans les négociations entre l'Union Européenne et la Suisse, dont un volet concerne la politique de transit.

Le relèvement du poids maximum autorisé en Suisse de 28 à 40 tonnes permettra au transport routier d'augmenter considérablement sa productivité. Celle-ci ne pourra être compensée par les redevances fiscales prévues. Surtout pendant la période de transition de 2001 à 2006, date à laquelle cette redevance entrera en vigueur, des mesures d'accompagnement devront aider à transférer le transport de gros volumes de la route vers le rail, comme l'a réclamé le peuple suisse par l'initiative alpine. L'exemption complète de la redevance LSVA précitée pour le pré- et postacheminement vers les terminaux de TC, la suppression de l'actuel concept radial, de meilleurs prix de sillons pour le transit ferroviaire et le lien entre le contingent routier et le recours au transport combiné, font partie de ces mesures.

Le transfert de la route vers le rail requiert une réforme urgente du ferroviaire. Celle-ci n'a pas encore fait les progrès souhaités et les possibilités offertes à des tiers d'accéder au réseau ferroviaire sont très

limitées. Bien entendu, il n'est pas facile de modifier en peu de temps des structures qui existent depuis plus de 150 ans. Des conflits sociaux, des grèves, des problèmes de qualité et des guerres de prix en sont les conséquences qui se ressentent davantage chez certaines entreprises ferroviaires que chez d'autres. En 1998, ceci a provoqué auprès de nombreuses entreprises ferroviaires une dégradation de l'exploitation, qui a également eu des effets négatifs sur le développement du transport combiné.

Hupac a réagi à cette situation en développant, en collaboration avec les gestionnaires ferroviaires concernés, une série de mesures appelées "Quality Circles", et qui visent à améliorer le niveau qualitatif. En novembre 1998, Hupac a pu constater que certaines mesures avaient été transposées avec succès, alors que d'autres mesures se trouvaient encore en phase de réalisation.

Dans un tel scénario, il importe de chercher et d'instaurer des systèmes de production améliorés, pour que le transport intermodal continue à progresser. Dans ce contexte, Hupac pense au système de trains-navettes qu'elle a développé en premier, au concept des gateways et au pro-

gramme informatique GOAL, mis au point en collaboration avec Cemat. Aujourd'hui, quatre opérateurs européens utilisent déjà ce logiciel. Avec Hupac, Cemat et Trailstar, Novatrans figure parmi les utilisateurs de GOAL. En 1998, l'opérateur de TC français a installé ce système dans presque tous ses terminaux et enregistre les premières expériences positives.

Hupac attend également des impulsions positives d'une ouverture rapide du réseau ferroviaire. Par la concurrence, le rail sera contraint à plus d'innovations, à davantage de productivité et à une meilleure qualité de service. Dans ce contexte, la politique devra rapidement tracer la voie à suivre: des prix de sillons concurrentiels, favorables et transparents pour le transport combiné ainsi qu'un accès aisé et non discriminatoire de tiers au réseau sont des conditions minimales.

Les clients du transport combiné et les grands chargeurs européens souhaitent un "modal shift" et une logistique de marchandises adaptée. La rationalisation de la chaîne de transport, l'insertion des unités de chargement dans la chaîne logistique et l'acheminement de trains mixtes à partir de grandes usines contribueront à transférer davantage de potentiels vers le transport combiné. Au travers de ses clients, et en collaboration avec les entreprises ferroviaires, Hupac s'engagera encore plus dans les processus logistiques de l'industrie.

Le renforcement de sa présence sur les principaux marchés européens, seul ou avec des partenaires, est indispensable. De cette façon seulement, il sera possible de réagir aux rapides changements sur le marché du transport combiné et de saisir les chances

qui se présentent. L'objectif de Hupac est clairement de continuer à améliorer la qualité, la fiabilité et la compétitivité de l'offre.

Le transport intermodal reste un défi. La structure actuelle du groupe Hupac ainsi que ses infrastructures modernes encouragent à prendre le défi et de continuer de jouer un rôle important dans le monde du transport intermodal européen, avec des partenaires qui répondent aux critères et au profil de Hupac.





## “FORCES COMBINÉES” EN RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

La situation en Europe est caractérisée par une augmentation du transport de fret par la route. L'abandon du rail par les transporteurs de fret est-européens a provoqué ici aussi une surcharge de l'infrastructure routière, ayant pour conséquences une augmentation du nombre d'accidents, de la pollution de l'environnement et du bruit, et ce avant tout aux postes frontières.

Afin de délester les routes de transit surchargées entre le “land” allemand de Saxe et la République Tchèque, les Ministères compétents des deux pays ainsi que les sociétés UIRR Kombiverkehr et Bohemiakombi ont lancé le projet innovateur d'une route roulante entre Dresde et Lovosice. Grâce au soutien financier des gouvernements, dix paires de trains transportant jusqu'à 23 poids lourds chacun traversent depuis l'automne 1994 la vallée de l'Elbe. Au lieu de devoir subir le stress de la route et les files aux postes frontières, les chauffeurs peuvent se reposer dans les trains couchettes. Un taux de remplissage en rapide croissance a contredit les arguments des sceptiques, qui avaient douté du succès de la solution très pratique d'un transport combiné. Un peu plus de quatre ans après la mise en service de cette route roulante, les trains sont chargés en moyenne à 75%, et à certaines périodes de l'année, souvent à plus de 80%. Ainsi, tous les jours au moins 400 camions sont retirés des routes qui traversent les Monts Métalliques. De nombreux clients de longue date utilisent l'avantage de la prévisibilité de leurs transports. Surtout lorsqu'il s'agit de produits dont le délai de livraison doit impérativement être respecté, comme p.ex. des produits chimiques sous température contrôlée ou des pièces détachées pour l'industrie automobile tchèque en plein essor, le recours à la route roulante est avantageux, étant donné que la qualité de toute la chaîne logistique est améliorée.

Les volumes transportés ont augmenté rapidement et en octobre 1998 l'acheminement du 333.333ème poids lourd a



**VLADIMÍR  
FIŠER**

**ERHARD  
HERRSTRÖM**

*Directeurs Généraux de Bohemiakombi, Prague*

pu être fêté. En outre, la route roulante est rendue sans cesse plus attrayante grâce à une série d'améliorations et à une extension de la palette de services. Le principal avantage est un transport en moins de trois heures, qui ne peut à peine être réalisé par la route, même lorsque les conditions climatiques sont optimales et que les arrêts aux frontières sont courts. Depuis la fin de 1996, des contrôles vétérinaires peuvent être effectués dans les deux terminaux, de sorte que l'acheminement de produits animaux est devenu également possible. A court terme, la fréquence peut être augmentée de deux paires de trains par jour; sur ses sillons, l'entreprise ferroviaire tchèque donne la priorité à ces trains, immédiatement après les Eurocities pour le transport de passagers, ce qui est unique en transport ferroviaire européen. Lors de l'établissement des horaires, les entreprises ferroviaires font également preuve de flexibilité et améliorent le service grâce à des départs supplémentaires le soir aux heures de pointe, afin de répondre de la sorte aux demandes du marché.

En matière de route roulante, Bohemiakombi a fait ses premières expériences avec celle qui

relie České Budejovice à Villach. Gérée avec Ökombi, elle fonctionne régulièrement depuis l'automne 1993. Actuellement, seul un train circule par jour et par direction, mais grâce au soutien financier de l'Autriche, la demande a augmenté. Le projet d'un second train pourrait se concrétiser à l'occasion de l'élaboration du prochain horaire, après l'achèvement des travaux d'électrification du parcours tchèque.

Suite à l'amélioration et l'adaptation de la situation du transport combiné non-accompagné par la construction de terminaux efficaces et la mise à disposition de wagons et de sillons en suffisance, les flux de transport se déplacent peu à peu vers ce système. A la longue celui-ci devrait dominer. En étroite collaboration avec ses partenaires UIRR, Bohemiakombi développe des offres compétitives pour l'Europe. Etant donné que, compte tenu de la dimension du pays, le marché tchèque est trop petit pour développer des transports nationaux rentables, il est essentiel de se tourner vers les lignes de trafic internationales. Dans le domaine de l'import-export, le transport de conteneurs maritimes constitue la majeure part du transport non-accompagné, principalement de et vers les ports allemands de la Mer du Nord. Les transports continentaux, surtout vers la Pologne, gagnent en importance. Les caisses-mobiles, qui prédominent en Europe, sont de plus en plus utilisées. Le train complet entre l'usine de Skoda, située à Mlada Boleslav, et l'usine de montage à Poznan est le résultat de l'excellente collaboration entre le constructeur automobile Skoda, le commissionnaire de transport Rosner, Polkombi et Bohemiakombi. Les caisses mobiles sont transportées de nuit sur une distance d'environ 500 km, pour que les pièces soient disponibles le lendemain matin.

Cet exemple d'une collaboration internationale entre la politique et l'industrie est la meilleure preuve qu'un transfert efficace de transports routiers est possible et que le transport combiné peut être considéré comme le moteur du développement d'un système de transport européen durable et respectueux de l'environnement.





# “FORCES COMBINÉES” DANS LE DOMAINE DE L'INFORMATIQUE



**MARTIN BURKHARDT**

*Directeur Général Adjoint UIRR, Bruxelles*

La collaboration entre les sociétés UIRR au plan de l'organisation et de la commercialisation de transports internationaux s'intensifie sans relâche. Il y a plusieurs années déjà qu'un message UIRR a été défini. Il s'agit quasiment d'un "standard" pour l'industrie permettant d'échanger toutes les informations importantes relatives au trafic entre les partenaires-opérateurs.

Alors qu'il y a quelques années encore, chaque société essayait de développer ses propres applications informatiques, il s'est avéré que les coûts et l'ampleur des travaux dépassent les capacités d'une seule société. Généralement, l'on peut observer qu'en transport combiné européen une concentration se fait sur quelques systèmes informatiques et de télécommunication. Ainsi, les sociétés Cemat, Trailstar et Novatrans se sont ralliées à la solution informatique "Goal-Online" de leur collègue suisse Hupac et continuent à la développer ensemble. D'un autre côté, le système de communication décentralisé "Ali-Baba" de l'opérateur allemand Kombiverkehr est également utilisé par Bohemiakombi, Combiberia et Swe-Kombi. Dans le domaine de la télécommunication, cette coopération va jusqu'à la création d'opérateurs internationaux virtuels. Ces développements peuvent être observés en regard des axes; ainsi Cemat, Hupac et Kombiverkehr collaborent de multiples façons sur l'axe principal de transport transalpins.

Le projet CESAR (Co-operative European System for Advanced Information Redistribution), promu dans le cadre du quatrième programme-cadre par la Commission Européenne et le Ministère Suisse de l'Enseignement et des Sciences, fait de très bons progrès. Sous la direction du Bureau UIRR à Bruxelles, et grâce au soutien scientifique de la SGKV (Studiengesellschaft für Kombinierten Verkehr) à Francfort, des normes européennes sont établies

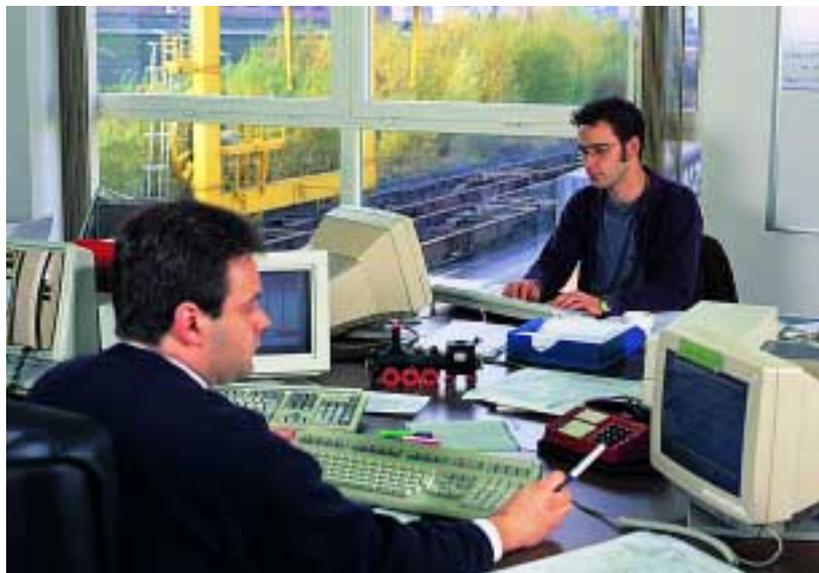
pour des interfaces/clients en transport combiné. Le recours à Internet comme moyen de communication permettra d'effectuer des réservations on-line et des demandes sur les positions des trains auprès de tous les opérateurs qui participent au projet.

Les deux systèmes informatiques Goal et Ali-Baba, que de nombreux gros clients des trois sociétés UIRR utilisent déjà pour leurs réservations on-line, continueront à exister indépendamment l'un de l'autre, de sorte que ces clients aient toujours accès aux systèmes par leurs interfaces habituelles. Vers le milieu de l'année 1999, les partenaires du projet installeront un serveur CESAR commun, géré par un fournisseur Internet compétent basé à Amsterdam. Dans un premier temps, toutes les informations sur les différents envois des opérateurs participant au projet, seront échangées par le biais de la base de données centrale disponible sur le serveur. A partir de l'automne 1999, des tests seront également entrepris avec des clients; si tout se passe comme prévu, tous les clients réguliers de Cemat, Hupac et Kombiverkehr pourront, dès janvier 2000, effectuer des réservations par Internet et demander des informations sur les positions de tous les envois gérés par les trois opérateurs. Dans la phase de

test, quelques problèmes comme celui de la protection des données, devront encore être résolus, pour s'assurer que les nombreux intéressés (destinataire de la facture, l'expéditeur, le réceptionnaire, les collaborateurs des opérateurs de TC et les agents des terminaux, ...) reçoivent toutes les informations qui les concernent, mais rien de plus. De plus, la gestion des mots de passe ne doit pas devenir trop compliquée. Parallèlement, les interrogations de la banque de données doivent être standardisées pour permettre des réponses rapides d'une part, mais pour traiter d'autre part le plus grand nombre de souhaits possible.

Il y a un risque pour les opérateurs d'accepter une dépendance croissante d'un système commun. C'est pourquoi ils définiront des normes de qualité très sévères pour eux-mêmes et pour les autres opérateurs qui s'y joindront plus tard. De toute façon, CESAR présente de multiples avantages: il indique le chemin vers un service de transport combiné simple, efficace, unifié au niveau européen, et dès lors très avantageux pour la clientèle. Malgré une base de données centrale sur la position des trains et des directives communes pour la réservation d'envois, le projet laisse une place suffisamment large à la concurrence entre les opérateurs concernés. Par l'efficacité de ses agences et de ses partenaires contractuels, chaque opérateur définit lui-même l'actualité, la rapidité et la précision avec lesquelles il saisit les informations et les transmet aux clients.

Les partenaires actuels du projet CESAR ont l'intention d'ouvrir leur système dans le courant de l'année 2000 à d'autres partenaires et à de nouveaux services et espèrent que la Commission Européenne soutiendra la suite des études et des développements par un projet complémentaire. A partir de l'été 1999, tous les intéressés pourront visiter l'adresse Internet <http://www.cesar-online.com>, car le serveur comportera également une partie ouverte à tous, qui donnera de plus amples informations sur l'état d'avancement de ce dossier.





# TENDANCES

## TRAFIC INTERNATIONAL

Les problèmes de qualité des entreprises ferroviaires se reflètent dans les statistiques. Pour la première fois depuis qu'elle existe, l'UIRR ne peut afficher qu'une légère augmentation de ses trafics. Des progressions à deux chiffres ne se retrouvent que sur quelques relations de Route Roulante des Pays de l'Est. Le courant de trafic de loin le plus répandu est à nouveau celui entre l'Allemagne et l'Italie via les axes du Brenner et du Gotthard. D'autres relations transalpines importantes sont celles entre les Pays-Bas, la Belgique, la Grande-Bretagne, la France et l'Italie.

Société *	Envois 1998**	+/- en %
Kombiverkehr	358.727	3 %
Hupac	169.776	5 %
Ökombi	138.737	9 %
Cemat	126.726	-2 %
Novatrans	80.364	-9 %
T.R.W.	64.208	-14 %
Hungarokombi	61.436	9 %
Bohemiakombi	56.597	15 %
C.T.L.	32.674	1 %
Trailstar	25.699	13 %
Adria Kombi	15.161	2 %
Combiberia	13.846	3 %
Skan Kombi	12.103	-16 %
Polkombi	11.147	40 %
CS Eurotrans	144	-65 %
<b>Total envois</b>	<b>1.167.345</b>	<b>2 %</b>
<b>Total EVP/TEU</b>	<b>2.684.892</b>	<b>2 %</b>
<b>Membre associé</b>		
CNC (EVP/TEU)	165.495	11 %
<b>Total EVP/TEU</b>	<b>2.850.387</b>	<b>3 %</b>

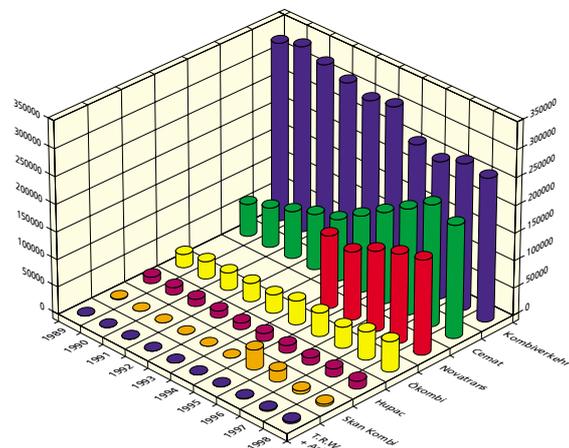
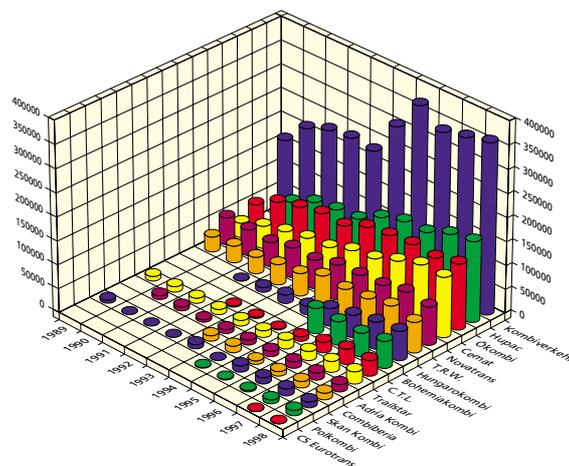
## TRAFIC NATIONAL

Tandis qu'en France et en Autriche ce trafic était en augmentation, les deux principaux courants de trafic national ont stagné, en Allemagne d'une part et, également pour la première fois depuis des années de progression constante en Italie.

Les réalisations de CNC, qui a adhéré à l'UIRR comme membre associé, sont indiquées séparément car cette société occupe une autre position sur le marché. Tandis que les membres actifs organisent pour les entreprises de logistique et les expéditeurs de transport par rail de terminal à terminal, CNC offre l'ensemble de la chaîne de transport, en ce compris le pré- et post-acheminement par conteneurs.

Société *	Envois 1998**	+/- en %
Kombiverkehr	260.927	-2 %
Cemat	205.420	-7 %
Novatrans	172.277	6 %
Ökombi	55.254	7 %
Hupac	14.442	-2 %
Skan Kombi	3.886	-32 %
T.R.W.	2.829	21 %
Polkombi	288	-16 %
Adria Kombi	32	-85 %
<b>Total envois</b>	<b>715.355</b>	<b>-1 %</b>
<b>Total EVP/TEU</b>	<b>1.645.315</b>	<b>-1 %</b>
<b>Membre associé</b>		
CNC (EVP/TEU)	556.200	-3 %
<b>Total EVP/TEU</b>	<b>2.201.515</b>	<b>-2 %</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 EVP/TEU).



## TRAFIC TOTAL

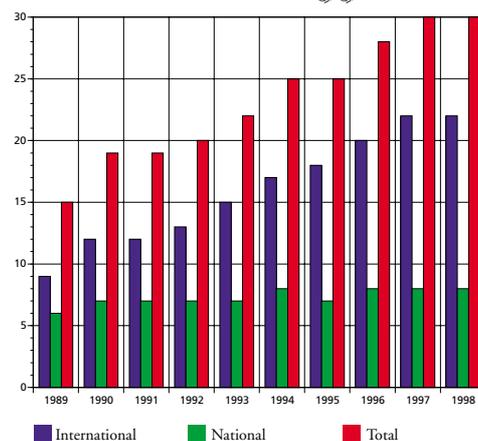
Dans le total de 30 milliards de tonnes-kilomètres transportées, les transports internationaux dominent à nouveau avec 61%. Les distances moyennes sont de l'ordre de 640 km pour le national et 770 km pour l'international.

Ensemble avec leur membre associé CNC (pas repris dans le tableau ci-joint) les sociétés UIRR transfèrent sur le rail plus de 8.800 parcours routiers de longue distance, en 1998 au total 1,88 mio. d'envois, c.à.d. 5,1 mio de EVP/TEU.

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

Année	Int.	Nat.	Total
1989	9	6	15
1990	12	7	19
1991	12	7	19
1992	13	7	20
1993	15	7	22
1994	17	8	25
1995	18	7	25
1996	20	8	28
1997	22	8	30
1998	22	8	30

Sans CNC



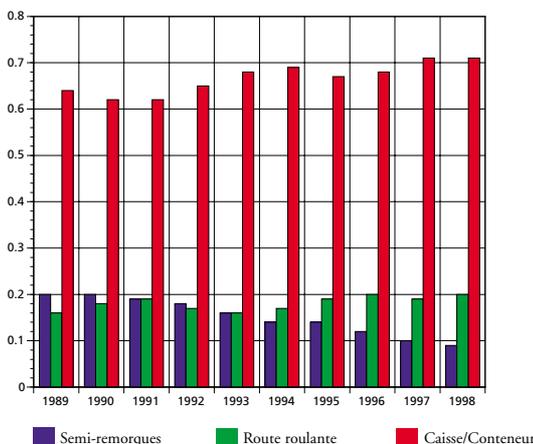
## TECHNIQUES

En 1998 la quote-part des caisses-mobiles et des conteneurs est restée constante avec 71% de tous les envois acheminés. Tandis que la tendance à long terme du recours aux caisses-mobiles et conteneurs se maintient, la part des semi-remorques s'est encore réduite, à savoir à 9%. Les Routes Roulantes ont pu développer leur position à 20% du total des envois.

## PART DES TECHNIQUES DE TRANSPORT COMBINÉ AU TRANSPORT TOTAL EN %

Année	Semi-remorque	Route Roulante	Caisse/Conteneur
1989	20%	16%	64%
1990	20%	18%	62%
1991	19%	19%	62%
1992	18%	17%	65%
1993	16%	16%	68%
1994	14%	17%	69%
1995	14%	19%	67%
1996	12%	20%	68%
1997	10%	19%	71%
1998	9%	20%	71%

Sans CNC





# RAPPORT DES SOCIÉTÉS

**ADRIA KOMBI**, Ljubljana, n'est malheureusement pas parvenue à maintenir la croissance de 1997. La crise en Russie et en Europe centrale ainsi que la surcapacité routière qui s'en suit, ont provoqué sur certaines relations une diminution de la compétitivité du TC. La dégradation des conditions d'achat auprès des entreprises ferroviaires n'a pas facilité les choses. Le renouvellement complet de son système informatique interne a pu être achevé en 1998. Actuellement, Adria Kombi se concentre sur l'extension de son réseau TAD en collaboration avec les partenaires UIRR ainsi qu'avec ses clients et les entreprises ferroviaires.

**BOHEMIAKOMBI**, Prague. En 1998, la situation économique ne s'est pas améliorée de façon perceptible. Dès lors, il est d'autant plus remarquable qu'une progression à deux chiffres ait pu être enregistrée. Le nouvel axe géré avec Polkombi s'est développé très positivement. Le transport non-accompagné a même atteint une croissance de 9%. La relation la plus importante reste la route roulante Dresden-Lovosice avec 10 trains aller/retour par jour, exploités à la demande du "land" Saxe et en accord avec le Ministère Tchèque des Transports.

**CEMAT**, Milan, a développé fortement les relations avec la Biélorussie et la CEI. Afin de faciliter les activités futures, une filiale "Cemat Est", a été fondée à Brest (Biélorussie). Dans le cadre du corridor Europe du Nord-Grèce par l'Italie, un accord visant à améliorer l'offre a été conclu avec Medlink, la première compagnie maritime sur la route Brindisi-Patras. Grâce à la collaboration avec Kombiverkehr, un train-navette à raison de 5 paires de trains par semaine et par sens a été instauré sur la ligne Milan-Munich. En collaboration avec les FS, Cemat assure depuis fin 98 80% de ses transports nationaux au moyen de trains-navettes. L'attribution du certificat de qualité ISO 9002 était une belle récompense pour les efforts fournis.

**COMBIBERIA**, Madrid. Pour la première fois depuis sa création, la société espagnole a termi-

né l'année avec un volume de transports en régression, ce qui est un effet direct des grèves des entreprises ferroviaires. Comme point positif, il faut néanmoins noter que les clients restent fidèles au transport combiné. Comme de nombreuses autres sociétés, l'opérateur espagnol est coincé entre les prix très bas du transport routier de fret et les prix des prestations ferroviaires, or la Péninsule Ibérique dispose encore d'un grand potentiel qui peut être acquis au TC et à Comibiberia.

**CS EUROTRANS**, Žilina, est devenue -malgré son existence relativement courte- un opérateur de TC reconnu en Europe. La gestion de trains-navettes, qui servent de ponts au fret vers l'Europe occidentale, prouve la compétence de la société slovaque dans des projets de transport internationaux. Compte tenu des problèmes actuels de l'entreprise ferroviaire nationale, CS Eurotrans doit s'employer davantage à améliorer son bilan commercial, qui est actuellement négatif. 1999 devrait être l'année d'une importante percée par le biais d'une intensification de la collaboration avec les sociétés membres UIRR et des contacts commerciaux avec les pays voisins.

**CTL**, Londres, a pu confirmer sa position comme principal opérateur des transports par le Tunnel sous la Manche. Elle offre une vaste palette de services entre Londres, les Midlands, Manchester, Liverpool, Glasgow et l'Italie et la France. Dans un souci continu d'étendre ses activités, la société britannique propose aussi des transports qui ne passent pas par le Tunnel p.ex. entre Cardiff, Manchester, Crewe, Purfleet et Zeebrugge. Avec ses partenaires UIRR Novatrans et Cemat, CTL participe activement à un projet informatique innovateur, afin d'améliorer encore le suivi des UTI.

**HUNGAROKOMBI**, Budapest, peut à nouveau se réjouir d'avoir transféré davantage de transports routiers vers le rail, même s'il s'agit avant tout de transports par routes roulantes, parmi lesquelles la relation Szeged-Wels est

génératrice de la plus forte croissance. Des investissements dans l'amélioration de la qualité, p.ex. des wagons d'accompagnement pour la route roulante, ont certes contribué à ce résultat positif. A l'instar d'autres pays, le transport non-accompagné a stagné. Hungarokombi participe à la société de gestion du terminal de Győr, le deuxième plus grand du pays. A l'avenir, l'on peut s'attendre à d'importants transports réguliers de/vers cette région. Il y a deux ans, l'opérateur hongrois était un des premiers à créer sa propre page sur Internet et depuis peu il offre sur celui-ci un service tout à fait original au travers duquel les clients de la route roulante peuvent consulter plusieurs jours à l'avance une liste actualisée toutes les 15 minutes mentionnant toutes les places disponibles.

**HUPAC**, Chiasso, peut se targuer -malgré une stagnation générale- d'un résultat qui ne se situe que très légèrement en-dessous des prévisions. Afin de maîtriser cette situation, l'opérateur suisse utilise tous les outils dont il dispose, tels le développement des relations par trains-navettes, l'évitement de transports impairs, des applications informatiques modernes. La poursuite d'un développement soutenu ne peut être réalisée que par une importante augmentation de la productivité des entreprises ferroviaires qui implique une libéralisation au niveau européen de l'accès au réseau et un traitement égal de tous les acteurs sur le marché. La coopération et la collaboration avec d'autres entreprises qui sont du même avis constituent une composante majeure de la stratégie de Hupac. Les prises de participation dans les sociétés Trailstar et Swe Kombi ont permis de prendre pied dans d'importants marchés.

**KOMBIVERKEHR**, Francfort. Après un début d'année très prometteur, l'opérateur allemand a subi une régression progressive des transports dans le courant du second semestre, de sorte que sur toute l'année une augmentation seulement modérée des volumes a pu être enregistrée. Bien que quelques relations internationales vers l'Eu-





## RAPPORT DES SOCIÉTÉS

rope de l'Est ou vers l'Espagne aient connu un développement réjouissant, la qualité déficiente des prestations ferroviaires a empêché une progression continue. Au niveau des transports nationaux, Kombiverkehr attend de nouvelles implusions d'une structure du réseau modifiée, développée en collaboration avec DB Cargo et appelée à répondre davantage aux attentes des clients du transport combiné. Plusieurs projets informatiques comme p.ex. une extension du système d'exploitation et une surveillance par satellite du train vers la Roumanie, ont été lancés dans le but d'améliorer la compétitivité et le service à la clientèle.

**NOVATRANS**, Paris, a tout comme la plupart de ses partenaires, enregistré des développements contradictoires. Les transports nationaux, qui se sont bien développés jusqu'à fin septembre, ont été quelque peu affectés vers la fin de l'année par les problèmes sociaux au sein de la SNCF. Après un équilibre initial des transports internationaux au premier trimestre, une tendance à la baisse s'est faite, pour s'accroître au fil des mois par suite du relèvement des tarifs ferroviaires internationaux, de la qualité insuffisante des prestations ferroviaires et d'un nombre excessif de conflits sociaux. L'atelier de réparation et de maintenance de wagons de Novatrans, qui a une capacité de 700 unités, s'est vu délivrer la certification ISO 9002 pour ses excellents travaux.

**ÖKOMBI**, Vienne, a connu une année 1998 historique à plusieurs égards. D'une part elle a fêté ses 15 ans d'existence, d'autre part cette année a été très déterminante pour la route roulante. La société autrichienne est parvenue à améliorer l'offre en transit alpin par un plus grand nombre de départs et des prix plus attractifs. Le transport non-accompagné, qui est en concurrence directe avec le transport routier de fret libéralisé, a connu une année difficile. Surtout les transports vers l'Allemagne ont dû faire face à des diminutions de volumes, qui ont conduit à la suppression du train complet Vienne/Wels – Hanovre. Le développement du

concept "gateway vers l'Europe de l'Est" a été poursuivi de façon conséquente par la création de trafics d'antenne vers les gateways de Vienne et de Wels. A l'avenir, le réseau de trains complets devra être élargi par de nouvelles formes de coopération.

**POLKOMBI**, Varsovie, a pu augmenter ses volumes par des mesures de marketing intensives et ciblées. Son terminal à Kobylnica, près de Poznan, a été mis en service et intégré avec succès dans le réseau de transport combiné. La coopération avec le partenaire néerlandais Trailstar s'est intensifiée au mois d'octobre par la mise en place de la liaison Rotterdam-Varsovie. Ceci a permis de poser les fondements d'une liaison est-ouest de haute qualité. La collaboration avec Bohemiakombi est également très réjouissante. En outre, Polkombi participe activement à des projets avec d'autres partenaires UIRR.

**SKAN KOMBI**, Padborg. Comme dans les autres pays de l'UE, le TC rail-route en Scandinavie est influencé par les ventes directes des entreprises ferroviaires, qui, par les prix qu'elles pratiquent, érodent la raison d'être des opérateurs. A cause de ces faits aggravants, Skan Kombi a été dissoute en janvier 1999. Les opérateurs réunis sous ce dénominateur commun continueront pourtant d'exister comme sociétés distinctes. La structure des sociétaires de Kombi Dan (expéditeurs et autres sociétés de transport) ne sera pas modifiée; chez Swe-Kombi, par contre, la participation des partenaires UIRR Hupac et Kombiverkehr augmentera l'impact de l'opérateur suédois sur le continent.

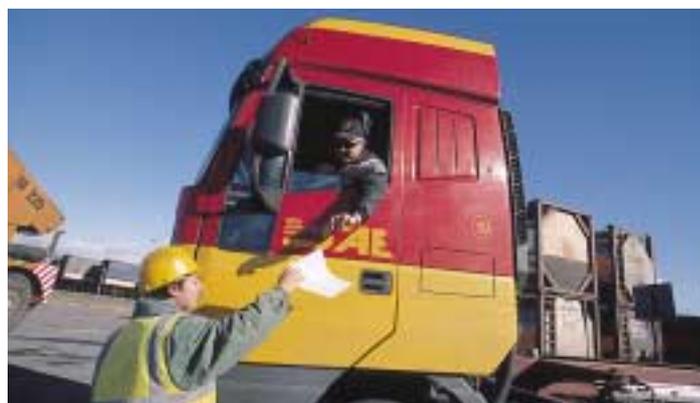
**TRAILSTAR**, Rotterdam, a connu une année marquée de plusieurs changements. Après un développement positif au début de l'année, le trafic a commencé à stagner vers le milieu de celle-ci. En juin, le partenaire UIRR Hupac a repris la majorité des parts sociales, ce qui a renforcé la bonne collaboration au bénéfice des clients. Depuis octobre, un train circule vers

Varsovie, géré en collaboration avec European Rail Shuttle et Polkombi et depuis le mois de novembre, le terminal de short sea "RST" est relié au train-navette vers l'Italie. Les trains-navettes entre Rotterdam et le nord de l'Italie ou l'Autriche ont généré la plus forte croissance. En outre, Trailstar s'emploie à trouver des solutions créatives afin de renouer avec les taux de croissance de ces dernières années.

**TRW**, Bruxelles. Comme tous les autres partenaires UIRR, elle a dû faire face à la mauvaise qualité des prestations ferroviaires. Comparé à 1997, le retard enregistré à la mise à disposition du train sur le terminal d'arrivée a doublé et s'élève à environ 7 heures. Cette situation a fait perdre confiance à bon nombre de transporteurs et a obligé TRW à réduire son offre de manière drastique. Les causes de cette aggravation sont désormais bien identifiées: elles résident d'abord dans le manque de moyens humains et matériels des entreprises ferroviaires et ensuite dans leur incapacité de trouver rapidement des solutions efficaces. Dans le contexte d'une augmentation de son capital, Cemat, Novatrans et SNCB/ NMBS ont acquis la majorité des parts de T.R.W. dans le but de donner un nouvel attrait et élan au TC.

### MEMBRE ASSOCIÉ

**CNC**, Vincennes, est devenue membre associé de l'UIRR dans le courant de 1998. Après trois années d'une progression à deux chiffres, cette société, qui transporte avant tout des conteneurs maritimes, a dû accuser une baisse, bien que la croissance fut encore élevée au premier trimestre. La collaboration avec "Inter Ferry Boats" a été intensifiée. Un accord de coopération a été conclu avec la société américaine "Riss Companies", un "Intermodal Marketing Company" qui commercialise des transports intermodaux. Dans le cadre de sa politique environnementale, la société a conclu un contrat avec Elf Antar France pour l'utilisation expérimentale de carburants plus respectueux de l'environnement pour le pré- et le post-acheminement.





**UIRR**  
Union Internationale  
Rail-Route

**UIRR**  
**rue Montoyer 31/bte 11**  
**B - 1000 Bruxelles**

Tel: (+ 32) 2 / 548.78.90  
Fax: (+ 32) 2 / 512.63.93  
E-Mail: headoffice.brussels@uirr.com



**SLOVENIE**

**ADRIA KOMBI**  
Tivolska 50  
SLO - 1000 Ljubljana

Tel: (+ 386) 61 / 131.01.57  
Fax: (+ 386) 61 / 131.01.54  
E-Mail: infor@adriakombi.si



**REPUBLIQUE TCHEQUE**

**BOHEMIAKOMBI**  
Opletalova 6  
CZ - 113 76 Praha 1

Tel: (+ 420) 2 / 24.24.15.76  
Fax: (+ 420) 2 / 24.24.15.80  
E-Mail: bohemiakombi@mbox.vol.cz



**ITALIE**

**CEMAT**  
Via Valtellina 5-7  
I - 20159 Milano

Tel: (+ 39) 02 / 66.89.51  
Fax: (+ 39) 02 / 668.00.755  
E-Mail: fcataldi@cemat.it



**ESPAGNE**

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

Tel: (+34) 91 / 314.98.99  
Fax: (+34) 91 / 314.93.47  
E-Mail: combiberia@compresarial.com



**SLOVAQUIE**

**COMBI SLOVAKIA EUROTRANS**  
Kuzmányho 22, P.O. Box B-2  
SK - 010 92 Žilina

Tel: (+ 421) 89 / 622.447  
Fax: (+ 421) 89 / 625.138  
E-Mail: cseurotrans@za.sknet.sk



**GRANDE-BRETAGNE**

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

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



**HONGRIE**

**HUNGAROKOMBI**  
Szilagy Dezso tér 1  
H - 1011 Budapest

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



**SUISSE**

**HUPAC**  
Viale R. Manzoni 6  
CH - 6830 Chiasso

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



**ALLEMAGNE**

**KOMBIVERKEHR**  
Postfach 94 01 53  
D - 60459 Frankfurt/Main

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



**FRANCE**

**NOVATRANS**  
21, Rue du Rocher  
F - 75008 Paris

Tel: (+ 33) 1 / 53.42.54.54  
Fax: (+ 33) 1 / 43.87.24.98  
E-Mail: info@novatrans.fr



**AUTRICHE**

**ÖKOMBI**  
Taborstraße 95  
A - 1200 Wien

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



**POLOGNE**

**POLKOMBI**  
ul. Targowa 74  
PL - 03-734 Warszawa

Tel: (+ 48) 22 / 619.79.14  
Fax: (+ 48) 22 / 619.00.00  
E-Mail: polkombi@it.com.pol



**PORTUGAL**

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

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



**SCANDINAVIE**

**SKAN KOMBI**  
Thorsvej 8  
DK - 6330 Padborg

Tel: (+ 45) 74.67.41.81  
Fax: (+ 45) 74.67.08.98  
E-Mail: kombidan@post.tele.dk



**PAYS-BAS**

**TRAILSTAR**  
Albert Plesmanweg, 151  
NL - 3088 GC Rotterdam

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



**BELGIQUE**

**T.R.W.**  
Avenue du Port, 100 / bte 1  
B - 1000 Bruxelles

Tel: (+ 32) 2 / 421.12.11  
Fax: (+ 32) 2 / 425.59.59  
E-Mail: trw@trw.be

Membre associé:  
**FRANCE**



**CNC**  
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-transport.com