



Rapport Annuel

2009

Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route



Table des matières

Préface du Président.....	3
Chiffres-clé de l'année.....	4
Message du Directeur Général	5
Le Transport Combiné Non Accompagné	
Le Produit.....	6
Les Performances en 2009	7
Le Transport Combiné Accompagné	
Le Produit.....	8
Les Performances en 2009	9
Environnement des entreprises	10
Défis et perspectives	11
Nouvelles des membres	12
Interviews de sociétés-membres	
Cemat	14
Kombiverkehr	15
Rocombi.....	16
RAlpin	17
L'année UIRR en bref.....	18
Membres de l'UIRR	19

IMPRESSUM

Éditeur responsable: UIRR s.c.r.l., Bruxelles,
c/o Àkos Érsek

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

Création graphique: Tostaky s.a., Bruxelles

Imprimé en Belgique sur papier blanchi sans chlore.

Les statistiques 2009 des sociétés-membres de l'UIRR
peuvent être téléchargées sur le site www.uirr.com.



Préface du Président

2009 a été une année particulièrement difficile pour le Transport Combiné rail-route, la crise économique et financière ayant entraîné un arrêt brutal de la croissance alors que celle-ci avait été robuste tout au long de la dernière décennie. Selon nos estimations, la crise effacera environ trois années de la croissance réalisée par les membres UIRR, ce qui retarde d'autant la réalisation des plans visant à rendre le transport de fret en Europe soutenable.

L'UIRR reste confiante en l'avenir du Transport Combiné. Une action coordonnée des responsables politiques, des gestionnaires d'infrastructure et des fournisseurs de traction sera cependant nécessaire pour soutenir les efforts que fournissent sans relâche les opérateurs de Transport Combiné en vue de ramener la croissance et permettre au rail de reprendre sa place de choix – par le biais de ce système de transport – dans les chaînes logistiques européennes d'acheminement de fret sur longues distances.

Il faudra que les gestionnaires d'infrastructure déploient des efforts considérables afin d'améliorer la fiabilité de leurs services, tandis que les entreprises ferroviaires devront améliorer leur productivité et leur écoute de la clientèle; les responsables politiques, quant à eux, devront traduire en actions concrètes leurs discours ambitieux de réduction de l'impact négatif du transport (principalement routier) sur le réchauffement climatique. Un schéma de coûts d'accès devrait être conçu et appliqué qui soit comparable dans toute l'Europe pour l'infrastructure ferroviaire et le réseau routier public; les coûts externes du transport doivent être intégralement internalisés, et il importe que les dégâts irréversibles que l'introduction des méga-camions sur les routes européennes

causerait aux systèmes de transport durable tels que le Transport Combiné soient également reconnus.

Il nous semble primordial de poursuivre la libéralisation du secteur ferroviaire par la voie d'une mise en application progressive de la législation européenne dans chaque État Membre, tout en ne perdant pas la nécessité de veiller à mettre en place, dans le même temps, une architecture financière supportable pour les gestionnaires d'infrastructure sous contrôle des Autorités publiques nationales. L'indépendance de ces derniers par rapport aux opérateurs ferroviaires constitue également une condition préalable particulièrement importante pour l'intensification d'une concurrence juste qui est le seul moteur capable d'engendrer des améliorations de la performance et de la qualité hautement nécessaires.

Tout au long de l'année 2009, l'UIRR s'est, par ses efforts et son influence, employée à défendre les causes énumérées ci-avant. Que ce soit en participant à des conférences, en contribuant à des travaux de préparation de la politique européenne, ou encore en prenant part à des échanges de vues bilatéraux, l'UIRR s'est présentée à chaque occasion comme le porte-parole de la philosophie de la concurrence, tout en soulignant la nécessité de promouvoir le Transport Combiné comme un moyen idéal d'atteindre les objectifs d'un impact soutenable et d'une réduction de l'empreinte carbone du transport de fret.

Rudy Colle
Président Exécutif



RUDY COLLE
PRÉSIDENT EXÉCUTIF

«La crise effacera environ trois années de la croissance réalisée par les membres UIRR»



Chiffres-clé de l'année

LE TRANSPORT COMBINÉ EN 2009

Le ralentissement économique induit par la crise a provoqué un déclin majeur du commerce et des mouvements de marchandises dans toute l'Europe en 2009. En conséquence, les opérateurs du TC ont, pour la première fois en dix ans, enregistré en 2009 une baisse générale importante de leurs envois non accompagnés. Ce type de TC qui représente près de 6 envois sur 7, a perdu 19% de ses volumes en 2009, – un phénomène sans précédent dans les 40 années d'histoire de l'UIRR.

Outre les effets nuisibles directs de la récession économique – lesquels se sont traduits par les pertes de trafic pré-indiquées –, des revers ont également été enregistrés en 2009 dans les domaines, décisifs pour les perspectives futures du TC, que sont :

- les projets d'investissement visant à améliorer les infrastructures ferroviaires et des terminaux ;
- les développements réglementaires visant à internaliser les coûts externes du transport routier ;
- les initiatives d'introduction de systèmes de péage électronique sur les routes et/ou d'augmentations de niveau des péages routiers.

-17%

*baisse de l'ensemble du trafic TC
en 2009*

+21

*nombre de nouveaux services TC
lancés en 2009*

2,25

*millions de tonnes de CO₂ en moins
grâce aux opérateurs de l'UIRR*

Si le trafic du nouveau membre IFB est laissé en dehors de la comparaison, les opérateurs UIRR ont vu leurs envois totaux baisser de 17%, une première en dix ans. La progression moyenne du TC avait avoisiné les 6% entre 1998 et 2008.

En cause, la crise mondiale ralentissant l'activité économique en Europe et donc le commerce et les flux de marchandises.

Leur impact fut aggravé pour le TC par les efforts du secteur routier de garder une part de marché maximale en pratiquant des prix inférieurs à ses coûts, aidé en cela par des mesures d'aide des Autorités.

Par ailleurs, d'autres priorités en matière de finances publiques ont amené des Etats Membres à ralentir les investissements dans les infrastructures ferroviaires, et d'autres mesures telles l'augmentation de redevances d'accès aux sillons et de prix de traction érodaient elles aussi la compétitivité du rail.

La réaction évidente – face au déclin lié à la crise – des opérateurs de TC a été de soumettre les services existants à une analyse serrée, ce qui a entraîné une réduction des fréquences sur plusieurs parcours. Toutefois, les sociétés-membres de l'UIRR ont une nouvelle fois démontré leur confiance dans leurs systèmes de TC en instaurant pas moins de 21 nouveaux services en 2009 le long de tous les grands corridors de transport en Europe.

De nouveaux services de TC transfrontalier ont été lancés le long de l'axe Portugal-Espagne-France-Allemagne-Pologne-Russie, sur l'axe nord-sud reliant les grands ports de Belgique, des Pays-Bas et de l'Allemagne à l'Europe méridionale et du Sud-est et enfin le long de l'axe reliant le Nord à l'Est, aux Balkans et à la Turquie. De nouveaux services domestiques ont également été proposés, en majorité toutefois en Europe occidentale.

Les performances environnementales du TC, dont une réduction de près de 60% de l'empreinte carbonique par rapport au transport routier, ont continué à contribuer de façon marquante à la baisse des émissions de CO₂ des transports en Europe. En effet, comparé au fret routier pur, le TC a permis de réduire de 2,25 millions de tonnes la quantité de CO₂ produite en 2009 par les activités de transport en Europe.

Le TC est la solution la plus défendable pour l'acheminement propre du fret, grâce aux besoins énergétiques moindres de la traction – en particulier lorsqu'elle est électrique – du fret ferroviaire, comparé aux autres modes de transport. Ainsi, en générant le moins de nuisances environnementales, le TC contribue directement à la mise en œuvre d'un système logistique beaucoup plus durable pour le fret européen.



Message du Directeur Général

Même si personne ne peut prévoir avec certitude la durée et l'ampleur de la crise financière, une chose reste claire: le Transport Combiné peut encore accroître substantiellement sa part de marché. Près de la moitié des tonnes-kilomètres transportées aujourd'hui par la route le sont sur des distances de plus de 300 km, ce qui constitue un vaste potentiel. L'exemple du trafic de transit suisse a déjà prouvé que deux tiers de ce volume pourraient être transportés par rail. En outre, des milliers de commissionnaires de transport, d'entreprises logistiques et de transport routier ont, en tant qu'actionnaires et clients de l'UIRR, démontré une absence nette de toute aversion à l'égard des entreprises ferroviaires.

Le Transport Combiné serait retenu plus souvent comme option si les services ferroviaires étaient plus compétitifs, ce qui dépend de deux facteurs principaux: des conditions-cadre favorables et des investissements plus importants.

L'introduction généralisée du principe du «pollueur-payeur», par exemple par la taxation des émissions de gaz à effet de serre dans le but de ralentir le réchauffement climatique, favorisera l'utilisation du rail, qui est un mode de transport plus respectueux de l'environnement. Le réseau ferroviaire est aujourd'hui électrifié en grande partie, et les émissions de CO₂ générées par les trains pourraient être réduites pratiquement à zéro en recourant à plus d'énergie «verte». Pour atteindre l'objectif de l'UE de réduction drastique du nombre d'accidents de la route, diverses mesures doivent être appliquées telles le contrôle du respect de la durée maximale de conduite autorisée, l'obligation de pauses régulières, la sécurisation des chargements, la réduction de la vitesse maximale ou encore des restrictions de circulation en cas de mauvais temps. Toutes ces mesures accroîtraient le coût du transport routier d'environ un tiers, et feraient en sorte que le transport par rail, 40 fois plus sûr, se trouverait enfin valorisé autant qu'il le mérite.

En plus des conditions-cadre adéquates, des investissements plus importants seront nécessaires à l'augmentation de la productivité. A cet égard, il est intéressant d'observer l'exemple que donnent d'autres modes de transport: des navires ou des avions plus grands se traduisant par une réduction proportionnelle des coûts. La taille des véhicules routiers et leur capacité d'export n'ont cessé d'augmenter elles aussi, mais elles ont atteint leurs limites en termes de sécurité. De tels développements ne se sont pas produits dans le mode rail. Même si les conditions du ferroviaire sont différentes aux Etats-Unis, elles nous éclairent sur la façon dont les choses doivent changer en Europe: des trains plus longs et plus lourds, ainsi que des wagons standardisés avec une charge par essieu accrue généreraient des avantages compétitifs imbattables pour le fret ferroviaire de longue distance. La modernisation et l'augmentation des capacités de l'infrastructure/rail auront également un rôle-clé à jouer, la responsabilité en incombant aux États Membres et à leurs gestionnaires d'infrastructure.

Si le Sommet de Copenhague sur le changement climatique a prouvé quelque chose, c'est bien que l'absence de changement n'est pas permise. La rareté des ressources et le changement climatique modifient profondément les conditions d'encadrement. Soit celles-ci deviennent socialement acceptables grâce à des politiques prévoyantes, soit elles s'imposeront à nous sous l'effet de situations de crise. Un transfert de trafic au rail est de loin le moyen le plus efficace de préserver les ressources tout en réduisant les émissions polluantes et les accidents.

Martin Burkhardt
Directeur Général



MARTIN BURKHARDT
DIRECTEUR GÉNÉRAL

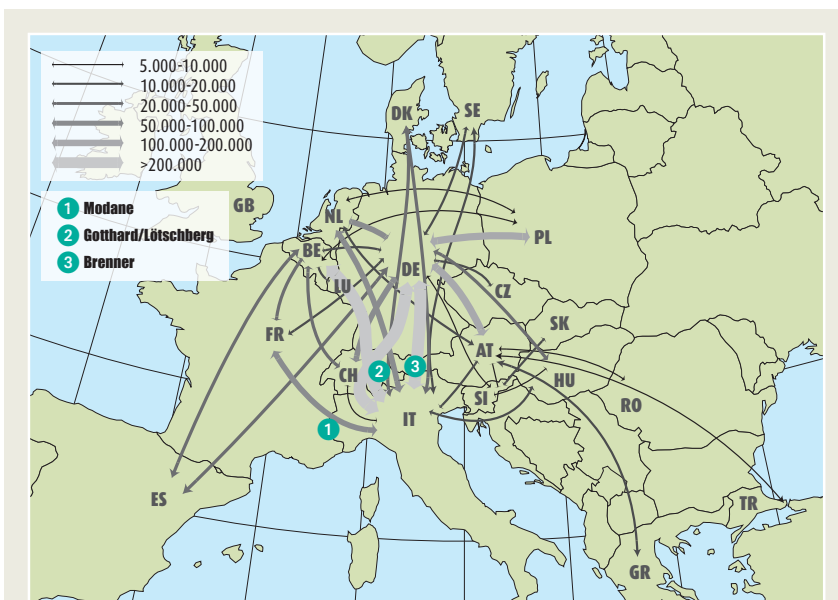
«Des trains plus longs et plus lourds, ainsi que des wagons standardisés avec une charge par essieu accrue généreraient des avantages compétitifs imbattables»



Le Produit Non Accompagné

Le mode de Transport Combiné (TC) le plus répandu est l'acheminement de caisses mobiles, conteneurs et semi-remorques, appelé «TC non accompagné» (les unités de chargement ne sont pas accompagnées pendant leur parcours en train). En plus de 40 ans, les sociétés-membres de

l'UIRR ont mis en place un réseau de TC européen étendu, basé sur la consolidation de trains directs. Ce réseau permet le transport de n'importe quel type de biens (de matières premières conteneurisées aux marchandises sur palettes) quasiment vers tout point en Europe.



En raison de la haute conscience environnementale de l'Autriche et de la Suisse et des conditions-cadre mises conséquemment en place par ces Etats, il n'est pas étonnant que les liaisons non accompagnées les plus réussies traversent ces pays alpins, surtout depuis le Nord de l'Europe (pays du Benelux, Scandinavie et Allemagne) vers l'Italie (via Modane en France, via le col du Brenner en Autriche et via les tunnels du Gotthard / Simplon / Lötschberg en Suisse). Ce trafic transalpin représente 55% du trafic non accompagné de l'UIRR. Suite à l'élargissement de l'UE en 2004, les liaisons vers l'Est ont gagné en importance et deviendront, tout comme le trafic maritime en hinter-

land dans la partie occidentale, un segment de marché croissant pour les années à venir.

Sur les liaisons non accompagnées les plus importantes, les services sont relativement rapides et fiables: la vitesse moyenne sur le rail approche les 50 km/h tandis que la ponctualité (c.-à-d. la première unité de chargement prête à être enlevée par le client avec un délai de tolérance de 30 minutes) avoisine le niveau – encore insatisfaisant – de 70%. Sur la liaison la plus importante entre l'Allemagne et l'Italie, ces services représentent plus de 15 000 trains par an, avec un poids brut de quelque 25 tonnes par envoi voyageant sur une distance moyenne de 730 km.

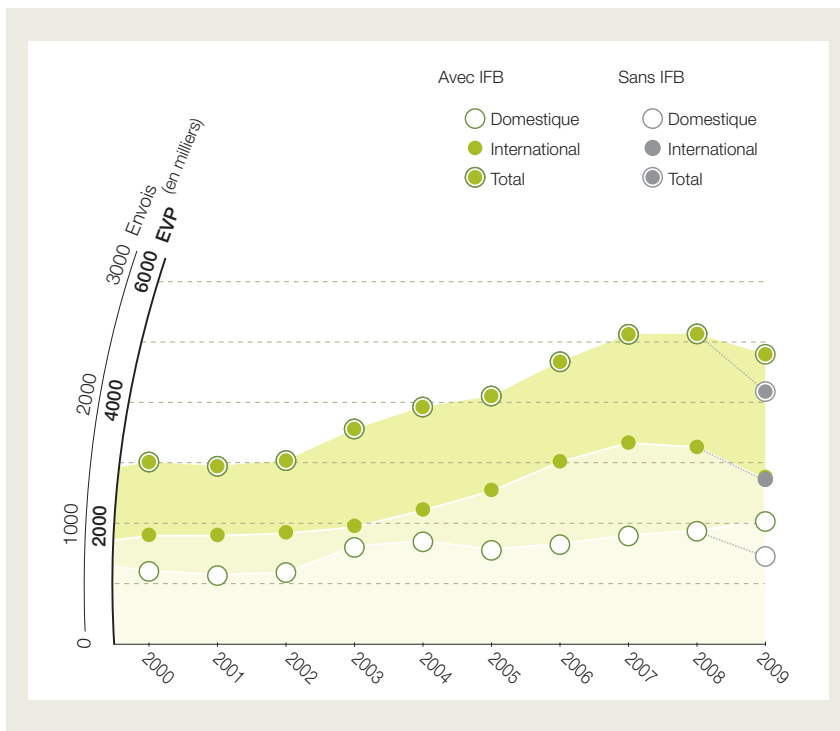
En faisant appel aux services non accompagnés, les clients du TC – des commissionnaires et des entreprises de transport routier principalement – s'inscrivent parfaitement dans le concept européen de «comodalité»*. En effet, ils font de la route et du rail la meilleure combinaison possible: la route pour sa flexibilité indispensable à la distribution régionale (pré- et post-acheminement, sur de courtes distances) et le rail pour sa capacité à transporter de manière fiable et rapide de grands volumes sur de plus longues distances.

Les avantages du TC non accompagné ne bénéficient pas uniquement aux clients, ils sont également essentiels à la société. Outre la réduction des charges relatives à l'infrastructure routière, cette technique de transport engendre sensiblement moins de coûts externes que le transport routier pur. Il est en effet établi que les accidents sont 40 fois moins fréquents sur le rail que sur les routes, et que les niveaux de consommation d'énergie et d'émissions nocives en transport ferroviaire par rapport au routier, et même inférieurs dans la plupart des cas à ceux du maritime de courte distance. Une étude de l'UIRR a déterminé que le transfert des envois routiers sur le rail en transport non accompagné génère des économies d'énergie de l'ordre de 30% en moyenne, sans oublier – compte tenu du bouquet énergétique utilisé à l'heure actuelle – une réduction des émissions de CO₂ allant jusqu'à 60%.

* Comodalité: utilisation complémentaire et efficace de plusieurs modes dans un système de transport européen optimal.



Les Performances en 2009



Les effets de la récession économique se sont manifestés dès le dernier trimestre 2008 et ont particulièrement affecté la demande générale pour des services de transports tout au long de l'année 2009. Si le secteur routier a enregistré une baisse globale du trafic de 10% seulement, les transports non accompagnés des sociétés-membres de l'UIRR (hors nouveau membre) ont au total chuté bien plus fortement, de près de 19% (c.-à-d. de 500 000 envois par rapport à 2008). Si l'on ajoute les chiffres du nouveau membre IFB, la baisse reste significative avec 6% d'envois de moins qu'en 2008.

Le trafic non accompagné **international** – qui a connu des taux de croissance annuels de 10 à 15% sur les dix dernières années – a été confronté en 2009 à ses plus mauvais résultats depuis la création de l'UIRR voilà 40 ans : une baisse globale de 15% (300 000 envois de moins qu'en 2008). Cette baisse est

réduite à 15% si les performances du nouveau membre IFB sont incorporées.

Le trafic transalpin (via l'Autriche, la France et la Suisse), qui représente plus des deux tiers du total, n'a pas été épargné par les effets du ralentissement du commerce européen, surtout sur la relation majeure entre l'Italie d'une part et l'Allemagne (-11% ou 70 000 envois de moins qu'en 2008), la Belgique (-12% ou 22 000 envois de moins), les Pays-Bas (-13% ou 15 000 envois de moins) et la France (-15% ou 10 000 unités de moins) de l'autre. Le trafic de et vers la péninsule Ibérique a également enregistré une baisse considérable, de quelque 10 000 envois par rapport à 2008 (-16%). Même en ces temps difficiles, quelques développements positifs d'importance ont pu être enregistrés par les sociétés-membres de l'UIRR, en particulier l'extension de leurs réseaux vers l'Est (Pologne, Russie, Roumanie et Turquie)

et la consolidation de leurs offres sur certaines liaisons fortes, entre la France et la Belgique par exemple (+12% ou 7 000 envois supplémentaires).

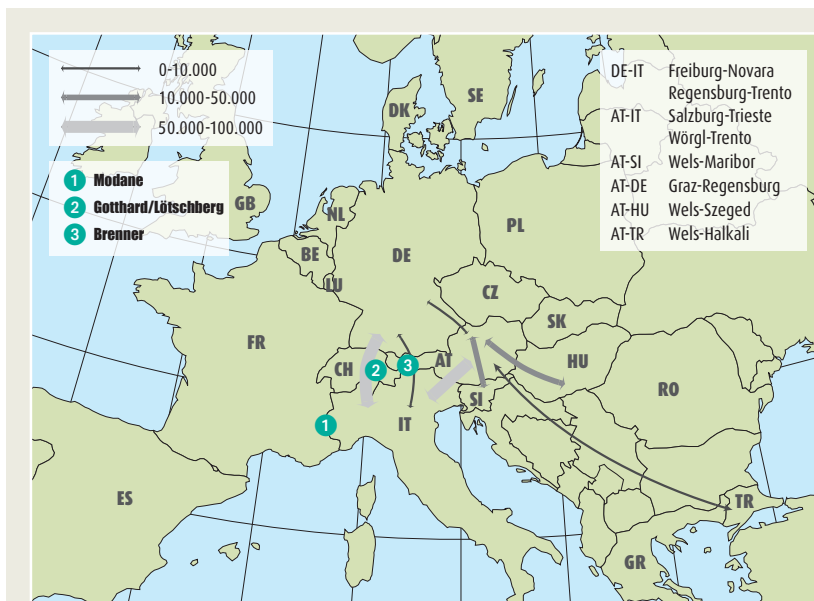
Les performances du trafic non accompagné **domestique** (hors statistiques du nouveau membre) étaient moins bonnes encore avec une baisse de 24% par rapport à 2008. Les résultats de trois pays (France, Allemagne et Italie), qui totalisent plus de 80% de ce trafic, sont particulièrement décevants. En Allemagne, les opérateurs ont subi une réduction de 20% du trafic (plus de 60 000 envois de moins par rapport à 2008). A la suite de politiques de repositionnement commercial, le trafic a baissé de 16% en France et de plus de 48% en Italie (93 000 envois de moins qu'en 2008). L'ajout des 303 000 conteneurs acheminés par le nouveau membre IFB fait à lui seul passer le résultat global en domestique non accompagné à une hausse exceptionnelle de 9%.



Le Produit Accompagné

Le Transport Combiné Accompagné (TC. Acc), aussi appelé Route Roulante, est une forme pratique et rapide de TC qui consiste à transporter des camions entiers, des trains routiers ou des véhicules articulés (y compris les tracteurs) sur des wagons surbaissés spéciaux, les chauffeurs « accompagnant » le trajet ferroviaire dans une voiture-couchettes spéciale. Le système peut prendre en charge tout type de

véhicule routier sans adaptation technique particulière. En général, les services de TC.Acc ont été mis en place comme une solution (rapide) de transfert modal – comme un « ferry-boat terrestre » en quelque sorte – permettant d'éviter des obstacles géographiques sensibles tels que des cols de montagne ou des sections routières assorties de limitations de poids et/ou d'autres types de restrictions d'accès.



Les itinéraires de TC.Acc qui connaissent le plus grand succès sont situés dans les pays où le soutien politique pour les chemins de fer est fort (comme l'Autriche et la Suisse) et ceux où le gabarit ferroviaire est suffisamment grand pour permettre une hauteur d'emport de 4m (comme par exemple dans les pays de l'Est tels que la Hongrie et la Slovaquie). Une extension significative du réseau de TC.Acc actuel ne sera possible que si son rapport coût/bénéfice s'améliore au cours des prochaines années par rapport aux autres techniques, grâce notamment à l'introduction d'un péage routier (électronique) basé sur l'utilisation et à l'internalisation des coûts externes du transport routier.

Un train de TC.Acc atteint une vitesse de 45 km/heure en moyenne, et a un taux de ponctualité moyen (premier camion à quitter la rampe) de 70% environ. Un jour de semaine normal, près de 100 trains de TC.Acc transportent des camions sur des parcours transfrontaliers ou purement nationaux. Considérant que le poids d'un camion type est de 35/37 tonnes et que la distance parcourue est en moyenne de 210 km, chaque camion utilisant le système de TC.Acc économise environ 10 000 tonnes-kilomètres de trafic routier.

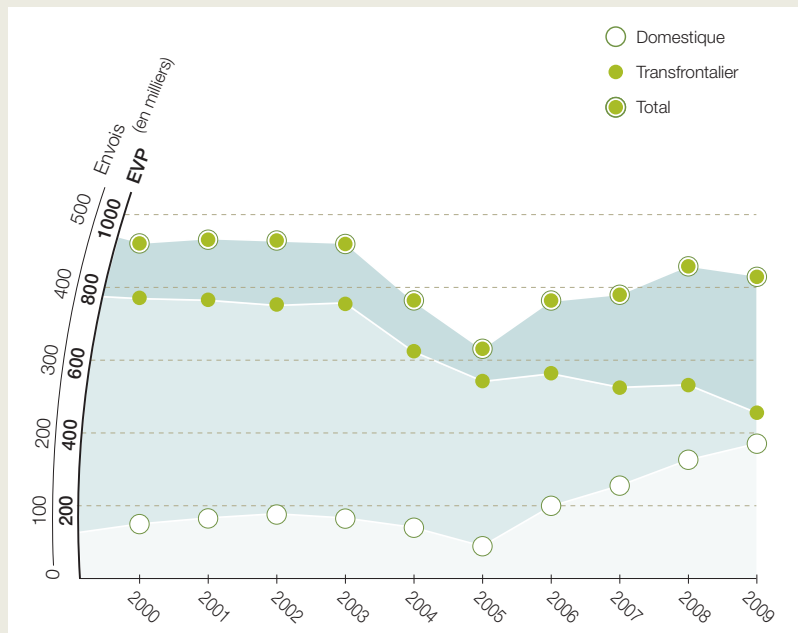
Les services de TC.Acc s'adressent, parmi d'autres, aux commissionnaires souhaitant transporter sans transbordement des marchandises sensibles, telles celles qui requièrent des livraisons « juste à temps » et/ou qui font l'objet d'un système de « tracking et tracing » continu. En utilisant le système de TC.Acc il est possible d'incorporer le mode ferroviaire dans l'acheminement de tous types de marchandises, y compris les produits et composants high-tech, les médicaments de grande valeur, les pièces détachées et les denrées périssables.

Le recours à la Route Roulante, qui est disponible 7 jours sur 7 et 24h sur 24, permet aux chauffeurs routiers d'économiser des taxes routières telles que la « Maut ». Par ailleurs, le trajet ferroviaire étant légalement reconnu comme temps de repos, les chauffeurs peuvent reprendre leur parcours immédiatement après l'arrivée du train.

La possibilité de voir les pré- et post-acheminements routiers de/vers les terminaux exemptés des interdictions de rouler constitue un avantage supplémentaire de cette formule.



Les Performances en 2009



Comme les avantages économiques des services de Transport Combiné accompagné (TC.Acc) ont été moins affectés par la crise que le TC non accompagné, ce type de TC a mieux réussi que celui en non accompagné, en ne subissant qu'une baisse de 3% seulement par rapport à l'année précédente. A titre de comparaison, au cours des trois années précédentes le taux de croissance du TC.Acc se situait à 18% en moyenne.

La diminution de 3% en 2009 correspond à 13 000 camions complets n'ayant pas utilisé ce service par rapport à 2008. Au **total**, les résultats du trafic de TC.Acc ont atteint 15 millions de tonnes et 3,8 milliards tkm (400 000 camions transportés sur une distance moyenne de 272 km avec une charge moyenne de 35 tonnes). Le taux de chargement moyen par train atteignait 85%, voire même 90% sur certaines liaisons comme par exemple entre Trieste (I) et Salzburg (A).

Le TC.Acc **transfrontalier** a souffert proportionnellement plus de ces développements économiques défavorables; ce trafic géré par les opérateurs de l'UIRR a en effet diminué de 14%, soit 36 500 camions complets de moins qu'en 2008. La diminution la plus significative a été enregistrée sur les destinations de/vers l'Est, dans le couloir Danube-Pyhrn-Tauern reliant l'Autriche à la Hongrie, à la Slovaquie et à l'Ita-

lie (-30% pour l'ensemble du couloir). Cette diminution reflétait la contraction du volume des échanges entre la Turquie et l'Union Européenne. Une augmentation substantielle a toutefois été enregistrée cette année sur certaines relations transfrontalières, en particulier dans le couloir du Gothard reliant l'Italie au Nord de l'Europe qui affiche une amélioration de 9% par rapport à 2008 (+ 8 000 camions). Le trafic de

TC.Acc transfrontalier a couvert une distance moyenne se situant tout juste en-dessous de 400 km avec un poids moyen brut de 33 tonnes par unité.

Au même moment, le TC.Acc **domestique** a enregistré en 2009 une croissance globale appréciable de 14% (23 000 camions supplémentaires), mais qui masque certaines tendances très divergentes. En dépit d'une situation économique difficile, l'Autriche a rapporté une croissance exceptionnelle de 16% (soit 25 000 envois supplémentaires). Ce résultat, jamais atteint auparavant, peut être attribué aussi au soutien fort des Autorités au système de TC.Acc, qui s'est traduit par exemple par des aides financières ou encore par l'interdiction d'acheminer certaines marchandises par la route (Tirol) et qui leur permet d'obtenir simultanément une diminution de la congestion routière et des émissions globales de CO₂. Une étude récente publiée par le Ministère fédéral autrichien de l'environnement confirme qu'un train de TC.Acc sur la ligne Wörgl-Brenner, longue de 100 km, économise environ 2,5 tonnes de CO₂. En Suisse par contre, les services de TC.Acc ont chuté de 9% en raison de la fermeture pour travaux du tunnel Monte Olimpino et des limitations de gabarit (3,80 m) dans le vieux tunnel du Gothard.



Environnement des entreprises

Trois éléments relatifs aux fondements économiques et réglementaires du Transport Combiné ont évolué en 2009:

- Le prix des carburants dérivés du pétrole a diminué du fait que le ralentissement économique mondial a entraîné une compression du prix du brut par rapport à 2008, tandis que dans le même temps le prix relatif de l'électricité pour la traction baissait moins en raison des coûts élevés liés aux sources d'énergie alternatives, et à l'inclusion de la production électrique dans le Système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE).
- L'accélération du phénomène de changement climatique* et le rôle négatif significatif joué dans celle-ci par les transports, ont été de plus en plus reconnus. Toutefois, cette prise de conscience n'a entraîné aucun changement dans l'économie des transports en 2009. Les discussions sur la modification de la Directive Eurovignette se sont considérablement ralenties, et plusieurs Etats Membres ont volontairement freiné le transfert modal en aidant leurs transporteurs routiers « en difficulté ».
- La mise en application des principes de « l'utilisateur-payeur » et du « pollueur-payeur » dans les systèmes de péage européen n'a progressé que modestement: en comptant la Slovaquie, qui a institué au 1er janvier 2010 la collecte électronique de péages routiers pour les véhicules commerciaux, seuls onze Etats membres de l'UE utilisent un système qui permet techniquement une tarification des utilisateurs routiers commerciaux – basée sur l'utilisation – similaire à celle qui est en place pour

le transport ferroviaire. Et seul le système suisse impose des péages routiers qui sont comparables aux niveaux de tarification conditionnant l'accès aux infrastructures ferroviaires.

Il convient d'observer à partir de là que l'environnement réglementaire et économique pour les chemins de fers et le TC, qui vise à introduire davantage le mode ferroviaire dans les chaînes logistiques, n'a pas connu d'amélioration notable au cours de l'année 2009.

La conviction née il y a plusieurs décennies selon laquelle le secteur européen de la logistique/fret devrait mieux exploiter le vaste réseau ferroviaire du continent ne s'est donc pas traduite par quelque progrès notable que ce soit en 2009, en dépit du fait que le taux d'accidents ferroviaires est 40 fois inférieur à celui de la route, que le fret ferroviaire actionné par énergie électrique utilise 60% moins d'énergie de traction par tonne-kilomètre et ne produit quasi aucune émission nocive quand il utilise cette énergie (son empreinte carbone est négligeable comparée à celle de ses rivaux routiers). Le concept du transfert modal (de la route vers le rail) a tout au long de l'année subi les attaques violentes des défenseurs de la route invoquant la crise économique et financière mondiale comme raison pour maintenir la tendance réglementaire en faveur du transport purement routier. En conséquence, au cours de l'année 2009, l'Europe a perdu un an dans le transfert de son réseau logistique de transport de marchandises vers une solution plus durable.

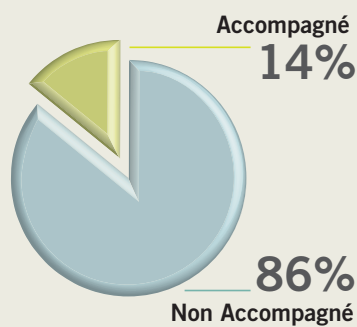


* Les pertes économiques totales imputables au plan mondial aux seuls événements climatiques a atteint 800 milliards USD au cours de la période 2000-2009 selon Munich-Re (communiqués de presse des 26 novembre et 29 décembre 2009), tandis que le montant total des externalités – y compris les accidents, les embouteillages, le bruit, les émissions de PM10, les vibrations etc. – était estimé à plusieurs centaines de millions d'euros au sein de l'Union européenne.



Défis et perspectives

En 2009, le Transport Combiné non accompagné était le service de TC dominant proposé par les opérateurs membres de l'UIRR. Un développement plus généralisé en Europe de services de TC accompagné (Route Roulante) implique que des restrictions techniques telles que des limitations du gabarit ferroviaire (hauteur des éléments importants de l'infrastructure ferroviaire que sont les tunnels et les ponts) soient levées, ou encore que la capacité de chargement net par essieu/wagon soit accrue.



Dans le modèle d'entreprise le plus courant, les opérateurs de TC font appel à des entreprises ferroviaires pour les services de traction, et, pour des raisons de convenance opérationnelle et parce que la libéralisation ferroviaire est encore insuffisamment un fait partout, celles-ci sont également chargées de l'obtention des sillons ferroviaires requis. Par conséquent, les opérateurs de TC ne sont pas dans la plupart des cas en contact direct avec les gestionnaires des infrastructures ferroviaires. Or, l'infrastructure ferroviaire aussi bien que la gestion du trafic influencent directement la qualité du transport (combiné) qui est tellement essentielle étant donné que – outre la durabilité environnementale – les clients sont demandeurs de services rapides, ponctuels et fiables.

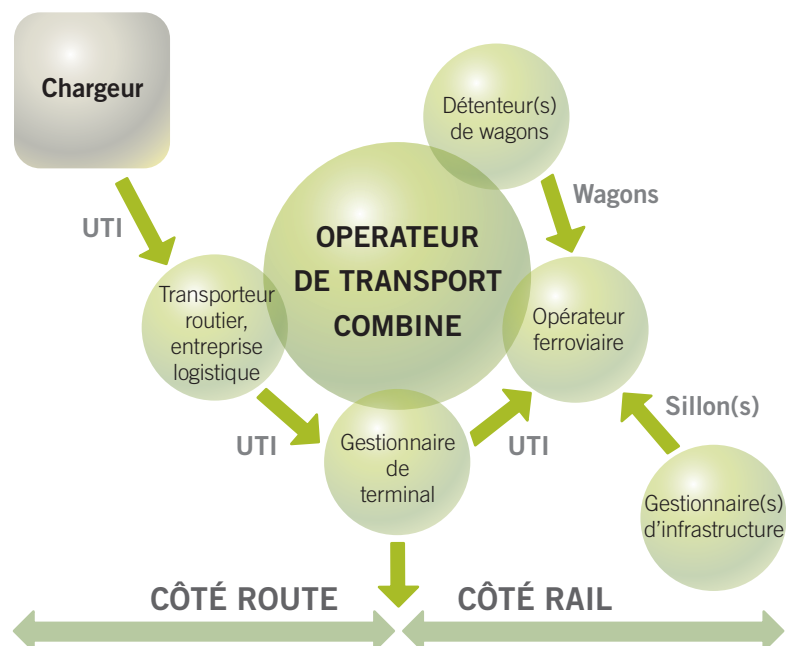
Les sociétés-membres de l'UIRR partagent le sentiment que les gestionnaires d'infrastructure

ferroviaire et de terminaux ainsi que les fournisseurs de services de traction disposent d'une marge d'amélioration interne considérable, en axant davantage leurs prestations sur le client et dès lors qu'ils proposeraient des niveaux de qualité stables. Enfin, le cadre réglementaire régissant la coopération de ces acteurs avec les clients – opérateurs de TC par exemple – pourrait également être amélioré, tant sur le plan législatif que sur celui de l'application des règles existantes.

Les transports ferroviaires de voyageurs et de fret se sont développés plus rapidement que les capacités des infrastructures ferroviaires. Cette évolution a ralenti les améliorations attendues de la qualité des services d'infrastructure, celle-ci étant considérée aujourd'hui comme le tout premier inhibiteur des hausses de productivité en TC. Afin d'améliorer la coopération avec les gestionnaires d'infrastructure et d'instituer de meilleurs rapports entre le client et le fournisseur de services, les opérateurs du TC maintiennent leur demande de reconnais-

sance du statut légal de candidat autorisé (pour les sillons ferroviaires) dans chaque Etat membre. Seuls quelques opérateurs de TC sont déjà détenteurs d'une licence d'entreprise ferroviaire. Enfin, les opérateurs de TC aimeraient avoir accès aux informations sur le trafic ferroviaire en temps réel, en direct auprès des gestionnaires d'infrastructure et non à l'intervention des fournisseurs de services de traction sur rail.

Les opérateurs de terminaux de TC (transbordement) constituent le troisième groupe de fournisseurs spécialisés de services de TC performants. Si dans la plupart des Etats Membres européens les services offerts dans les terminaux sont certes moins fréquemment à l'origine de problèmes, une pénurie de capacités est déjà un fait dans de nombreux centres. Une accentuation de ce phénomène est d'ailleurs à attendre qui gênera le développement potentiel du TC d'ici à 2020 – c'est ce qu'indique l'étude DIOMIS de l'UIC – à moins que le sujet ne soit traité sans tarder par les différents acteurs.





Nouvelles des membres

Seeis
south east
european
intermodal
service

ADRIA KOMBI

Le projet SEEIS cofinancé par le programme Marco Polo a permis l'introduction de six nouveaux itinéraires le long du corridor nord-ouest/sud-est. Cet axe de Transport Combiné connaît une croissance dynamique sans pareil.

ALPE ADRIA

Après une baisse du trafic de 30 %, le service de Route Roulante Trieste-Salzburg reprend bien ; celui-ci assure l'acheminement par rail de véhicules routiers turcs et grecs arrivant à Trieste par ferry de courte distance.

BOHEMIAKOMBI

L'introduction récente d'un péage autoroutier électronique en République tchèque, a permis à la société d'aller à contre-courant de la tendance européenne négative et d'enregistrer une croissance du trafic de 2 % pendant l'année 2009.

CEMAT

La société a été réorganisée en profondeur lorsque Trenitalia est devenue son actionnaire majoritaire. Les responsabilités de gestion des terminaux de Cemat ont été confiées à Terminal Italia (une filiale à 100 % de RFI), Cemat elle-même concentrant désormais ses activités sur l'organisation de trains de Transport Combiné.

COMBIBERIA

Malgré une baisse de 15 % en 2009, la société est confiante. Ainsi le nouveau service entre Barcelone et le centre-nord de l'Italie (Busto) avec Hupac se traduira par une tendance du trafic qui ira progressivement à la hausse en 2010.

CROKOMBİ

Après une forte chute de trafic en 2009 à rapporter à la crise mondiale, la société a lancé des projets nouveaux avec ses partenaires dès la fin de cette année, en

particulier des opérations prometteuses de train-blocs au départ de Luka Rijeka qui affichent déjà une légère tendance à la hausse dès le début 2010.

HUNGAROKOMBI

Ökombi est devenue actionnaire majoritaire de Hungarokombi. Ensemble, ces sociétés poursuivent l'extension des services de Route Roulante le long de l'axe nord-ouest/sud-est (Szeged-Wels), aidées en cela par le projet RoMoNet cofinancé par le programme Marco Polo.



HUPAC

La société a réussi à limiter les effets de la crise à une perte de 7 % du trafic seulement. Hupac a poursuivi sa stratégie de croissance en ouvrant un nouveau terminal à Anvers. De nouveaux services ont été développés le long de l'axe sud-ouest/nord-est (Portugal-Pologne-Russie) et de l'axe nord-ouest/sud-est (vers la Hongrie et la Roumanie).





ICA

La société maintient ses liaisons vers 41 pays malgré d'importantes pertes de volumes de trafic en 2009.

IFB

B-Cargo, actionnaire majoritaire de TRW, a procédé à une réorganisation majeure de ses activités de Transport Combiné. C'est Interferryboats (IFB) qui les a reprises au sein du groupe et est de ce fait devenue un nouveau membre de l'UIRR. TRW poursuit ses activités avec un profil et des missions différents.

KOMBIVERKEHR

La société est parvenue à limiter le déclin engendré par la crise à une perte de trafic de 12 %, ce qui correspond aux deux tiers de la moyenne industrielle (-17 % dans le secteur). Anticipant une reprise économique européenne, l'extension des services s'est poursuivie en 2009 le long de tous les grands corridors européens de Transport Combiné. Pour établir le potentiel du Corridor (ferroviaire) X des RTE-T, le Bosphorus-Europe-Express (BEEEX) a été lancé en 2009. Ce service assure la route Munich-Ljubljana-Istanbul en 35 heures.

à proposer des services de traction à des tiers en 2009.

NOVATRANS

La société a été restructurée dans la foulée de la reprise par SNCF Fret de la majorité des actions. Les Autorités françaises de la concurrence ont approuvé cette transaction le 16 octobre 2009.

ÖKOMBI

La croissance du trafic national d'Ökombi, de 15 % par rapport à 2008, a été mise en évidence par le 2 millionième camion de Route Roulante chargé au Terminal de Wels.

POLZUG

Malgré des pertes de 35 % sur le marché-clé polonais, POLZUG a réussi à accentuer sa présence sur les marchés CEI, surtout grâce à un nouveau service dans le Caucase.

RALPIN

Malgré les perturbations provoquées par les travaux de maintenance et l'important trafic de voyageurs, RALpin s'est démarquée de la tendance générale et a enregistré une croissance de 7 %



NAVILAND CARGO

La société a poursuivi sa stratégie visant à être un fournisseur de services intégrés qui utilise ses propres locomotives et wagons. Grâce à ses locomotives récemment acquises en leasing, Naviland Cargo a commencé

d'une année à l'autre grâce à des taux de chargement exceptionnels – plus de 90 % – obtenus pendant l'année 2009.



CEMAT



MARCO GOSSO
DIRECTEUR GÉNÉRAL

*« Nous mettrons
le calme à profit
pour préparer notre
« embarcation »
aux défis qui nous
attendent »*

Q: En 2009, le monde a connu la récession la plus grave et la plus étendue depuis le début du 20ème siècle. Comment Cemmat a-t-elle fait face à ce défi ?

R: Pour Cemmat, gérer la récente crise économique et financière a été un défi difficile et complexe. Mais pour apporter une réponse simple à cette question, je dirais que nous pourrions comparer cet exercice à une « descente de rapides ». Comme vous le savez, lorsqu'on navigue en eaux vives, il existe beaucoup de voies possibles mais peu de destinations attrayantes. C'est la rivière, et non le payeur, qui dicte la vitesse à laquelle l'embarcation se déplace. Elle ne nous donne pas l'occasion de marquer une pause pour revoir notre stratégie, ou pour changer de direction: c'est notre capacité à nous réorganiser en route qui détermine, en fin de compte, l'issue de notre course. De plus, il s'agit d'un défi collectif: la direction que prendra l'embarcation dépend des efforts combinés de toutes les personnes présentes à bord.

En 2009, Cemmat a déployé d'importants efforts pour améliorer sa capacité à négocier les « descentes de rapides ». Nous avons acquis l'expertise nécessaire pour maintenir notre société à flot et garantir un facteur de stabilité dans un environnement extrêmement tumultueux. Le rythme de la transition nous a été dicté par les risques eux-mêmes, mais l'entreprise ne pouvait survivre que si elle était préparée à relever le défi.

Q: Plus concrètement, quelles actions avez-vous entreprises et quels résultats avez-vous obtenus en 2009 ?

R: Cemmat s'est rapidement adaptée à la nouvelle situation économique grâce à un contrôle sévère de sa structure d'offre et de demande. Des mesures ont été mises en place dans tous les secteurs d'activité de la société: une extrême rigueur dans l'établissement et le respect des horaires de train, la rationalisation du réseau, l'opti-

misation de la gestion et de la maintenance de notre parc de wagons et la réduction de nos frais généraux, entre autres. Nous avons également reporté les investissements non prioritaires. Grâce à ce train de mesures, nous n'avons pas eu à opérer de licenciements. Notre politique de réduction des dépenses s'est accompagnée de nouveaux efforts en matière d'innovation, moteur de compétitivité et de croissance pour toute société. Enfin, nous avons profité du faible niveau d'activité pour démarquer le processus de modernisation de notre infrastructure informatique. La phase 1 a été clôturée à la fin du mois de décembre, et nous attaquons à présent la phase 2 de cet ambitieux projet.

Grâce à cette approche et à notre plan d'action, nous avons enregistré en 2009 un EBITDA et un résultat net qui, à l'exception des postes extraordinaires, sont comparables à ceux de 2008 et ce malgré une chute non-négligeable de nos revenus. De manière plus générale, je pense que les résultats obtenus par Cemmat ont été déterminés par notre capacité à agir de concert, et à collaborer avec d'autres réseaux ou entreprises. L'objectif n'était plus de mesurer la force respective de sociétés concurrentes, mais d'unir les efforts de tous ceux qui souhaitaient mener leur embarcation à bon port !

Q: Dernière question, qu'attendez-vous pour 2010 ?

A: Nous espérons pour cette année une légère amélioration de la situation économique sur les principaux marchés européens. Cela signifie que notre volume d'activité restera en 2010 inférieur à celui de 2008. Nous mettrons ce « calme » à profit pour préparer notre « embarcation » aux défis qui nous attendent: l'amélioration de nos programmes de ressources humaines, la refonte de notre organisation, le service à la clientèle et l'efficacité de nos opérations. Ce sont là nos tâches principales pour 2010.



Q: Ayant fait l'expérience de la chute de trafic résultant de la crise économique et financière de 2009, comment entrevoyez-vous l'avenir du Transport Combiné ?

R: Le Transport Combiné (TC) est l'avenir. En effet, il combine les points forts de la route et du rail, exploite optimalement les infrastructures et pollue nettement moins que le transport purement routier des marchandises. Pour pratiquement tout le monde, cela ne fait aucun doute. Malgré tout, la crise financière et économique a montré que même cette variante de transport d'avenir n'était pas à l'abri des contrecoups. Sous l'impulsion de surcapacités massives, les prix du transport purement routier ont baissé et, partant, d'importants volumes de transport ont été attirés sur les routes, d'où un effet contre-productif sur le transfert modal souhaité par toutes les parties. Cela prouve une chose: malgré ses avantages écologiques manifestes, le TC n'est choisi que s'il constitue aussi une alternative économique. Par conséquent, le TC ne peut sortir du creux dans lequel il est tombé l'année dernière qu'au prix de nouvelles améliorations de la rentabilité.

Q: Comment Kombiverkehr propose-t-elle de réaliser ses améliorations ?

R: Des trains plus longs et plus lourds en sont le principal mécanisme. Des convois de 835 mètres de long ont été testés entre Hambourg et le Danemark et démontrent qu'il est encore parfaitement possible d'aller au-delà des 700 mètres qui constituent la longueur la plus répandue en Allemagne pour les trains de TC. Sur d'autres lignes, il faut même se battre de toutes ses forces pour atteindre les 700 mètres: ainsi, la limite des 600 mètres sur la ligne de la Betuwe, entre Duisbourg et Rotterdam, n'a été levée qu'en février de cette année. Par ailleurs, des trains jusqu'à 2.000 tonnes peuvent circuler

sur cette ligne, alors que la limite est encore habituellement fixée à 1.600 tonnes, voire moins. Par conséquent, le principe suivant vaut: chaque mètre et chaque tonne supplémentaires aident à améliorer la rentabilité du TC. Dès lors, les gestionnaires d'infrastructure, les tractionnaires et les opérateurs doivent sonder ensemble les possibilités sur chaque ligne individuelle et exploiter les potentiels disponibles.

Q: Y-a-t-il d'autres domaines particuliers que Kombiverkehr explore dans sa recherche d'une productivité améliorée ?

R: Il nous faut trouver des améliorations permettant aux utilisateurs du TC et aux différents exploitants de la chaîne de transports multimodaux de réduire leurs coûts et de réaliser des économies de temps. Ces augmentations de productivité peuvent notamment prendre la forme d'un traitement harmonisé des cheminements dans les terminaux. Si les données relatives aux envois peuvent être échangées via des interfaces définies entre le terminal, l'agence, l'entreprise ferroviaire et les transporteurs, les saisies multiples disparaissent au niveau du terminal. De là les temps de transit par les terminaux seraient raccourcis et la rotation des chauffeurs de poids lourds augmentée. Le traitement accéléré soulagerait le terminal et améliorerait son efficacité, ce qui est éminemment important, en particulier dans les points nodaux très fréquentés.

Reste « seulement » à s'accorder sur une norme qui simplifierait le processus.



ROBERT BREUHAHN
DIRECTEUR GÉNÉRAL

« Il nous faut trouver des améliorations permettant aux utilisateurs du Transport Combiné et aux différents exploitants de la chaîne de transports multimodaux de réduire leurs coûts et de réaliser des économies de temps. »



Rocombi S.A.



GRIGORE STOICA
DIRECTEUR GÉNÉRAL

« Nos efforts porteront en particulier sur le développement du trafic international qui est un domaine offrant encore de grandes opportunités. »

Q: Pourriez-vous décrire la situation de votre société suite au déclin économique entraîné par la crise financière ? Avez-vous développé une stratégie pour contrer ces difficultés ?

R: La récession économique mondiale a un impact en effet très négatif sur nos activités. Depuis mars 2009, le volume d'unités transportées s'est effondré, avec une diminution de 70% comparé à 2008. La réduction du nombre de trains complets opérés par Rocombi a également diminué de près de 80%, passant de 12 300 unités en 2008 à 2 315 en 2009.

Alors que nous sommes confrontés à une rude concurrence de la part du secteur routier, les tarifs du fret ferroviaire ont augmenté de 20% au 1er février 2009. Au même moment, les transporteurs routiers ont diminué leurs prix, le transport ferroviaire est donc devenu très coûteux.

Les importations en Roumanie ont diminué de 35% en 2009, le volume du trafic au Port de Constanta se situe actuellement à 60% du niveau de 2008. Nous devons nous adapter aux nouvelles exigences du marché en nous axant entre autres sur le développement de nouvelles routes entre le Centre et l'Ouest de la Roumanie d'une part et la Hongrie et l'Europe de l'Ouest de l'autre.

Q: En 2008, Rocombi a entamé une expansion internationale via le Projet SEEIS, soutenu par le programme Marco Polo de l'Union européenne. Comment ce projet et les activités internationales de Rocombi ont-elles été influencés par la crise?

R: Le trafic international est une priorité pour nous. Actuellement, nous rencontrons de sérieuses difficultés à trouver suffisamment d'envois et des connexions ferroviaires de bonne qualité depuis la Roumanie vers l'Italie et la Slovénie.

Pour que nous soyons compétitifs sur le marché du transport international, il faudrait également que des investissements supplémentaires soient consentis pour moderniser le terminal de Bucarest, réduire les temps de trajet et diminuer les prix du transport ferroviaire.

Q: En Roumanie, comment la situation des terminaux et des services offerts dans ceux-ci, et la situation économique globale du Transport Combiné (TC) ont-elles évolué au cours des 12 derniers mois?

R: Le développement du TC a urgemment besoin de soutien en Roumanie. De nombreux terminaux de TC sont très anciens et nécessitent des investissements majeurs en termes de systèmes et d'équipements. L'infrastructure ferroviaire est également problématique. La nouvelle ligne ferroviaire entre Bucarest et Constanta n'est prête qu'à 75%, le reste est toujours en construction, ce qui occasionne des temps de transit plus longs et des retards majeurs depuis Constanta vers toutes les destinations roumaines.

Q: Quels sont les ingrédients les plus importants du succès du TC en Roumanie, et de celui de Rocombi en particulier ?

R: Il faudra certainement attendre longtemps avant de retrouver des taux de croissance tels que ceux observés ces dernières années. Il faudra aussi beaucoup de temps pour se remettre de la diminution du mouvement des marchandises – en particulier via les techniques de TC. Nos efforts porteront en particulier sur le développement du trafic international qui est un domaine offrant encore de nombreuses opportunités, et, en étroite collaboration avec nos partenaires de l'UIRR, nous devons concevoir de nouveaux services compétitifs de TC qui soient bien reçus par nos clients.



Q: En 2009, la crise n'a entraîné globalement qu'une diminution modeste, de 3%, du TC.Acc européen, qui est le secteur d'activités de votre société RALpin, alors que dans le même temps celle-ci a réussi à augmenter considérablement son trafic. Comment cela a-t-il été possible, à quels facteurs attribuez-vous les résultats de RALpin en 2009 ?

R: En raison de la pression sur les prix due à la crise, de plus en plus de transporteurs routiers ont décidé d'utiliser les services de RALpin, ce qui a conduit à une croissance annuelle de 9% en 2009 comparé à l'année précédente. RALpin a réussi à tirer profit des avantages économiques des services de TC.Acc qu'elle exploite: le camion se déplace même pendant le temps de repos obligatoire des chauffeurs, et les coûts opérationnels des véhicules sont moins élevés grâce aux économies de carburant, d'usure des pneus, d'entretien et de temps d'attente. Il n'y a pas de péages, pas de ralentissement du trafic à l'entrée des tunnels et aux frontières, et il est en outre possible d'effectuer le déplacement là où des interdictions de circuler sont d'application (week-ends, périodes de vacances, etc.).

Q: Quel rôle la politique suisse a-t-elle joué en matière de transports dans le succès de RALpin ?

R: La politique suisse en matière de transports joue un rôle significatif dans le succès du mode ferroviaire pour l'acheminement de marchandises sur l'ensemble du territoire suisse, succès parfaitement illustré par la part de marché, proche de 40%, du transport ferroviaire. La Suisse utilise un système de péage routier électronique basé sur l'utilisation et le principe du « pollueur payeur » pour tous les véhicules commerciaux, ce qui reflète les coûts véritables de l'utilisation du transport routier, et place dès lors le rail dans une position

relativement plus favorable que dans les autres pays européens. De plus, la volonté des Suisses de maintenir chez eux un haut degré de qualité de vie par le biais d'un trafic routier modéré a également donné lieu à des réglementations concernant des interdictions de circulation, ainsi qu'à de sérieux efforts de mise en application de tous les autres règlements.

Q: Quels ont été les plus grands obstacles rencontrés dans le développement de RALpin en 2009 ?

R: Les fermetures de ligne et les limitations du trafic ferroviaire en Italie, une priorité moins élevée pour l'accès des trains de marchandises aux sillons ferroviaires et un manque de services de traction, tous ces éléments ont entravé les résultats de RALpin en 2009. Les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire aussi bien que les entreprises ferroviaires qui fournissent des services de traction aux opérateurs de Transport Combiné tels que RALpin devraient améliorer leur mentalité de service et nous prendre, nous, leurs clients, bien plus au sérieux.

Q: Selon vous, quels sont les principaux ingrédients extérieurs requis pour continuer à améliorer le niveau de productivité de RALpin et sa capacité à servir encore mieux ses clients?

R: RALpin a la ferme intention de poursuivre le développement de ses capacités en TC.Acc. La qualité des voitures-couchettes utilisées pour transporter les chauffeurs accompagnant leur camion au cours des 10 heures de voyage à travers les Alpes et les services qui leur sont offerts seront également améliorés au cours des prochaines années. Le développement de la gare de Fribourg (D) permettra également le lancement d'un nouveau service vers Domodossola (I).



RENÉ DANCET
DIRECTEUR GÉNÉRAL

« La politique suisse en matière de transports joue un rôle significatif dans le succès du mode ferroviaire pour l'acheminement de marchandises. »



© O.T.J.P. Reimy

L'année UIRR en bref

Le Bureau de Liaison de Bruxelles, centre névralgique de l'UIRR, a plus encore que de coutume été présent sur tous les fronts qui cadrent son domaine d'activités :

- la collecte d'informations sur les développements industriels, économiques et politiques influençant directement ou indirectement le TC et qu'il partage sur une très vaste échelle par la diffusion de son Rapport annuel (en trois langues) et de sa publication statistique annuelle ;
- la rédaction de prises de position relatives à des propositions législatives ou réglementaires de la Commission européenne en matière de transports, ou l'établissement de suggestions pouvant étoffer les politiques à plus long terme ;
- la promotion générale du concept du TC ainsi que la représentation des intérêts de celui-ci et des sociétés-membres, entre autres par la publication de brochures de portée générale ou de dépliants relatifs à des sujets spécifiques (sécurité, environnement, ...), par la participation à des conférences ou par des échanges de vues bilatéraux avec des décideurs, des journalistes ;



- l'assistance aux sociétés-membres qui s'inscrivent dans la gestion de projets pluri-partenaires.

Concernant ce dernier point, l'UIRR a collaboré intensivement avec d'autres organisations basées à Bruxelles et représentant le secteur des transports et de la logistique, en particulier dans le cadre des projets suivants : **BeLogic**, dont l'objectif est de développer un outil en ligne pratique permettant aux commissionnaires de petite et moyenne dimension d'évaluer le potentiel du TC pour leurs opérations ; **Counteract**, qui traite des enjeux en matière de sécurité et de lutte contre le terrorisme et **Diomis**, qui trace le développement envisageable du TC en Europe.

Le Bureau de liaison de Bruxelles a assisté diverses de ses sociétés-membres dans la mise au point des projets **ROMONET** et **SEEIS** qui ont été approuvés dans le cadre du programme Marco Polo de l'Union européenne et qui leur

permettent de bénéficier d'un concours financier pour le lancement de nouveaux services appelés à transférer du trafic de marchandises de la route au mode nettement plus acceptable qu'est le rail.

Les commissions spécialisées de l'UIRR ont veillé à préparer les collaborateurs du Bureau à défendre efficacement les intérêts du TC auprès de la **European Railway Agency (ERA)**, pendant la réunion annuelle consacrée au **Rail Market Monitoring System**, la conférence annuelle du **Rail Net Europe (RNE)** réunissant les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire et dans les activités ad hoc comme le groupe de travail « Charges concentrées » ou l'enquête consécutive à l'accident de Viareggio.

La modernisation du système **CESAR** (tracking & tracing, réservations, ...), géré par ses actionnaires Kombiverkehr, Hupac, Cemat, Novatrans et l'UIRR pour la coordination administrative, a été préparée par étapes tout au long de l'année 2009.

Les systèmes IT internes appliqués par l'UIRR ainsi que ses bureaux situés dans le quartier européen de Bruxelles ont été grandement améliorés. L'équipe UIRR est déterminée à représenter avec la même expertise les intérêts du TC au bénéfice de cette technique de transport et de tous ceux qui y ont déjà largement recours.

L'UIRR a participé à l'initiative « **Train to Copenhagen** » organisée en marge de la Conférence des Nations Unies sur le changement climatique qui s'est tenue dans la capitale danoise en décembre 2009. Un document spécifique a été publié pour l'occasion par l'UIRR qui attire l'attention sur le rôle déterminant du transport ferroviaire dans la réalisation d'un transport plus soutenable et souligne en même temps les avantages écologiques majeurs du TC Rail-Route.



Membres de l'UIRR

ALLEMAGNE	KOMBIVERKEHR Zum Laurenburger Hof 76 D - 60594 Frankfurt am Main	Tél: (+49) 69 79 50 50 Fax: (+49) 69 79 50 51 19 E-Mail: info@kombiverkehr.de
AUTRICHE	INTERCONTAINER AUSTRIA Erdberger Lände 40-48 A - 1030 Wien	Tél: (+43) 1 504 95 60 Fax: (+43) 1 504 95 60 150 E-Mail: global@intercontainer.at
	Ökombi Gmbh Erdberger Lände 40-48 A - 1030 Wien	Tél: (+43) 1 331 56 0 Fax: (+43) 1 331 56 300 E-Mail: info@oekombi.at
BELGIQUE	INTERFERRYBOATS (IFB) Houtdok 25A B - 2030 Antwerp	Tél: (+32) 3 270 27 00 Fax: (+32) 3 236 54 28 E-Mail: info@interferryboats.be
CROATIE	CROKOMBI Heinzlova ulica 51 HR - 10000 Zagreb	Tél: (+385) 1 61 51 867 Fax: (+385) 1 61 51 869 E-Mail: crokombi@crokombi.hr
ESPAGNE	COMBIBERIA c/Rafael Herrera, 11; 2º, Pta 203 E - 28036 Madrid	Tél: (+34) 91 314 98 99 Fax: (+34) 91 314 93 47 E-Mail: combiberia.madrid@combiberia.com
FRANCE	NAVILAND CARGO 8, Avenue des Minimes BP 57 F - 94302 Vincennes	Tél: (+33) 1 43 98 40 00 Fax: (+33) 1 43 74 18 40 E-Mail: contact@naviland-cargo.com
	NOVATRANS CAP WEST, 15-17, Allées de l'Europe - Bâtiment A FR - 92110 Clichy Cedex 92588	Tél: (+33) 1 40 87 97 00 Fax: (+33) 1 40 87 97 65 E-Mail: info@novatrans.fr
HONGRIE	HUNGAROKOMBI Népfürdő u. 22 (Duna Tower Office Building) H - 1138 Budapest	Tél: (+36) 1 224 05 50 Fax: (+36) 1 224 05 55 E-Mail: office@hungarokombi.hu
ITALIE	ALPE ADRIA Via S. Caterina da Siena, 1 I - 34122 Trieste	Tél: (+39) 040 63 92 33 Fax: (+39) 040 66 00 08 E-Mail: alpeadria@alpeadria.com
	CEMAT Via Valtellina 5-7 I - 20159 Milano	Tél: (+39) 02 668 951 Fax: (+39) 02 668 00 755 E-Mail: info@cemat.it
PAYS-BAS	HUPAC INTERMODAL NV Albert Plesmanweg 107C NL - 3088 GC Rotterdam	Tél: (+31) 10 495 25 22 Fax: (+31) 10 495 09 15 E-Mail: info@hupac.nl
POLOGNE/ALLEMAGNE	POLZUG INTERMODAL Burchardkai Bürogebäude 1 D - 21129 Hamburg	Tél: (+49) 40 74 11 45 0 Fax: (+49) 40 74 11 45 45 E-Mail: hamburg@polzug.de
REPUBLIQUE TCHEQUE	BOHEMIAKOMBI Opletalova 6 CZ - 113 76 Praha 1	Tél: (+420) 2 42 444 560 Fax: (+420) 2 42 444 924 E-Mail: info@bohemiakombi.cz
ROUMANIE	ROCOMBI B-dul Dinicu Golescu 38 RO - 010873 Bucureşti, sector 1	Tél: (+40) 21 312 23 14 Fax: (+40) 21 312 17 74 E-Mail: info@rocombi.ro
SLOVENIE	ADRIA KOMBI Tivolska 50 SI - 1000 Ljubljana	Tél: (+386) 1 23 45 280 Fax: (+386) 1 23 45 290 E-Mail: infor@adriakombi.si
SUISSE	HUPAC Viale R. Manzoni 6 CH - 6830 Chiasso	Tél: (+41) 91 695 28 00 Fax: (+41) 91 695 28 01 E-Mail: info@hupac.ch
	RALPIN Martin-Disteli-Strasse 4 CH - 4601 Olten	Tél: (+41) 62 286 88 11 Fax: (+41) 62 286 88 10 E-Mail: info@ralpin.com



Vos partenaires en Transport Combiné

UIRR s.c.r.l

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

headoffice.brussels@uirr.com

www.uirr.com