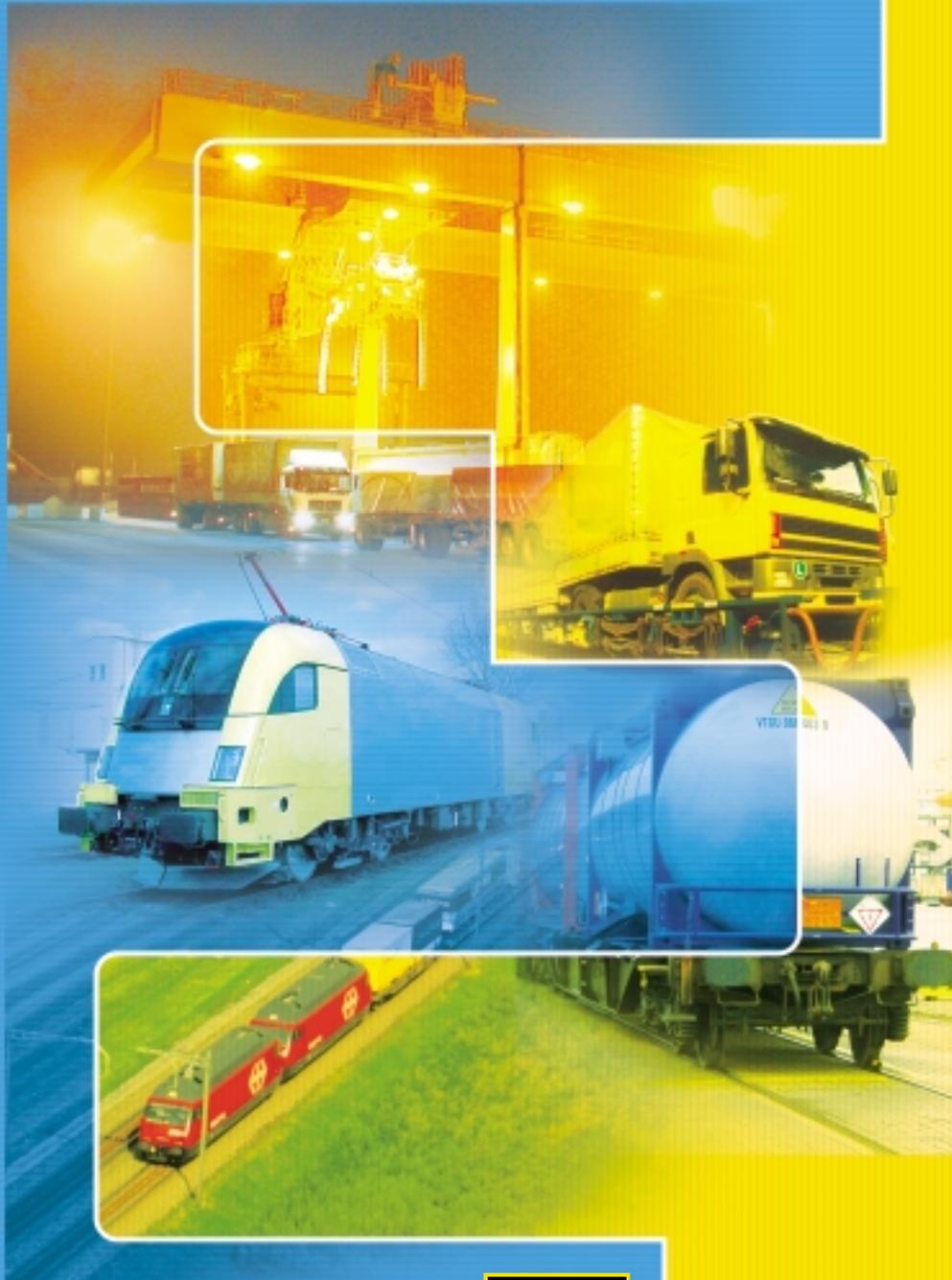


UIRR

Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route



Rapport
2002



IMPRESSUM

Editeur responsable: UIRR s.c., Bruxelles
c/o Diane Chevreux

Photos: UIRR s.c.
et sociétés-membres

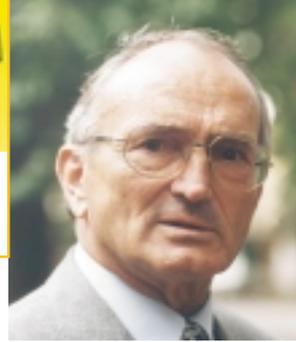
Création graphique: Tostaky s.a., Bruxelles

Imprimé en Belgique sur papier blanchi sans chlore.



PRÉFACE

WERNER KÜLPER
Président de l'UIRR



L'année 2002 n'a toujours pas apporté l'accroissement significatif du Transport Combiné reconnu comme hautement nécessaire. Or, ce sont justement les années difficiles qui conduisent à des assainissements du marché ou amènent les acteurs concernés à consolider leurs activités et à développer des concepts innovants. C'est là que se situent les fondements d'une croissance future. Le marché ferroviaire est en mutation, hélas beaucoup plus lentement que souhaitable aux plans environnemental et économique pour permettre de regagner des parts de marché importantes. Bien plus lentement aussi que la libéralisation intervenue dans d'autres secteurs tels que l'aérien ou les télécommunications, où elle a créé des perspectives nouvelles et eu des répercussions sur toutes les entreprises industrielles et les ménages.

Même si au sein de l'UE plusieurs monopoles ferroviaires traditionnels continuent à s'opposer à une ouverture du marché, tout en la saluant dans les discours, les premiers résultats se font sentir.

Sur deux corridors, entre Anvers, le Rhin-Ruhr et Bâle, ainsi que sur l'axe du Brenner, des sociétés UIRR ont participé à la création d'entreprises ferroviaires et y disposent désormais d'alternatives privées pour la traction. Ces entreprises ont surmonté les difficultés du début et proposent une bien meilleure qualité de services. Des premiers signes font apparaître que ce début de concurrence a fait monter de façon efficace la pression sur les entreprises ferroviaires traditionnelles, les incitant à accorder enfin une plus grande importance à la qualité du fret ferroviaire international.

Le passé nous a appris qu'entre la politique ferroviaire de l'UE telle qu'annoncée et sa mise en œuvre effective par les Etats membres, une bonne décennie peut s'écouler. Aussi avons-nous attendu sans euphorie le 15 mars 2003, date à laquelle le Réseau Transeuropéen de Fret Ferroviaire (RTEFF) devrait être libéralisé en appli-

cation du Premier paquet ferroviaire. L'UIRR soutient la Commission européenne dans ses plus diverses instances et par la voie de propositions concrètes⁽¹⁾ de sorte à maintenir le processus en mouvement, et dans le seul but de transférer autant de trafic que possible de la route au rail. Une illustration concrète est donnée par le système de contrôle de la qualité pour le TC qui sert d'exemple à l'introduction d'un schéma européen de suivi du marché ferroviaire (RMMS). L'UIRR a également fait des propositions concrètes pour des contrats qualité assortis de dédommagements en cas de retards, et a bon espoir qu'elles seront reprises dans un Règlement annoncé pour 2003.

Nous attendons des Etats membres qu'ils mettent un accent plus fort sur la mise en œuvre de la libéralisation. Il est également indispensable d'avoir davantage d'investissements ciblés sur le réseau ferroviaire avec comme priorité le fret international, pour que les acteurs du marché puissent réaliser les transferts de trafic attendus.

Les sociétés UIRR s'emploient à saisir toutes les chances du marché qui se présentent à elles. Le thème central du rapport UIRR de cette année est: "Les Produits du Transport Combiné à l'honneur". Quatre sociétés-membres présentent ainsi leur développement et leurs stratégies de marché. Une série de projets d'initiatives intéressants suivent dans la rubrique: "L'année 2002 en bref".

Je vous souhaite une lecture enrichissante de notre Rapport.

Werner Külper

⁽¹⁾ Voir "Le Transport Combiné et la Libéralisation ferroviaire: de la théorie à la pratique", "Les Freeways de fret: le point de vue des opérateurs de TC" ainsi que d'autres prises de positions sur www.uirr.com



PRIORITÉ AUX RÉALITÉS

RUDY COLLE

Directeur Général de l'UIRR

En appui à leur rôle essentiel d'interface opérationnelle et commerciale entre les modes routier et ferroviaire, les opérateurs de Transport Combiné (TC) membres de l'UIRR disposent d'un Bureau de Liaison qu'ils ont établi à Bruxelles en 1988.

Celui-ci assume avec efficacité reconnue un triple rôle:

- un rôle de **coordination**, qui consiste à engager toute mesure favorisant l'harmonisation des activités, des méthodes et des systèmes entre ses sociétés-membres;
- un rôle d'**étude**, c'est-à-dire la recherche, purement interne ou en partenariat avec des tiers, de toute voie propre à développer le TC;
- un rôle de **promotion** visant à informer les diverses Autorités concernées par le transport, des potentialités du TC si des conditions-cadre appropriées, dont elles ont la maîtrise, sont mises en vigueur.

Par cette dernière activité d'importance majeure, le Bureau UIRR constitue en quelque sorte l'interface entre la profession, dont il traduit les attentes, et la politique, soucieuse de disposer d'une expertise technique et de terrain et de pouvoir évaluer les effets concrets de ses démarches.

Reconnue comme l'organisation de référence en matière de TC, l'UIRR a vu son travail de lobbying récemment récompensé par plusieurs développements législatifs de l'Union européenne: les progrès, lents certes, réalisés sur le plan de la libéralisation ferroviaire et de son corollaire d'indispensable concurrence intramodale, la reconnaissance du concept de candidat autorisé permettant à des opérateurs de TC d'acquiescer des sillons ferroviaires, le projet de Règlement communautaire prévoyant une indemnisation obligatoire de la



non-qualité de service par celui qui en est la cause. Un tel Règlement, que l'absence d'un retour plus spontané et plus rapide à une qualité acceptable de la part des entreprises ferroviaires rend malheureusement nécessaire, aura pour effet d'assujettir ce secteur du rail aux règles qui sont celles qui s'appliquent à tout secteur commercial; nous le soutenons donc sans réserve.

En ce qui concerne l'avenir immédiat, nous resterons très attentifs à la transposition cohérente des dispositions du Premier paquet ferroviaire dans le droit national des Etats membres, à la mise au point du Second paquet ferroviaire, à l'usage que nous pourrions effectivement faire du programme Marco Polo et du 6ème Programme-Cadre de Recherche & Développement, ainsi qu'à la révision des TEN. La date du 15 mars 2003 pour la transposition du Premier paquet est présentée comme une étape importante dans le parcours qui doit mener finalement à une libéralisation complète du rail. Elle l'est certes juridiquement mais ce qui comptera surtout c'est l'usage qui sera fait de l'ouverture progressive du marché ferroviaire. Faut-il rappeler que le réseau entier est accessible aux opérations de TC depuis le 01.01.93 (Directive 91/440), mais que par toutes sortes d'empêchements et par absence de mesures d'accompagnement, les résultats concrets sont restés plus que modestes en termes de concurrence intramodale, même pour ce type de transport de marchandises.

En interne, c'est l'encadrement que nous donnons à nos affiliés dans leur recherche constante de nouveaux produits et de systèmes qui nous anime; le présent rapport apporte plusieurs illustrations des stratégies poursuivies sur ce plan, individuellement ou en association, par les sociétés-membres.

Il importe en effet de donner toutes ses chances au TC par une palette de services compétitifs par leurs prix et par leur qualité, de sorte qu'après trois années de stagnation le trafic reprenne enfin, c'est déjà de façon modeste le cas pour l'UIRR en 2002. Notre crédibilité et celle de la technique combinée sont constamment en jeu, c'est ce qui rend l'action de notre Union Internationale aussi valorisante pour nous et aussi attrayante pour ceux qui la suivent. Nous en prenons pour preuve les marques d'intérêt enregistrées de la part de divers opérateurs, soucieux de se rapprocher de nous, ce qui nous a amenés à enclencher un processus de réforme de nos Statuts allant dans le sens d'une large ouverture, pour que la voix de l'UIRR soit plus encore que par le passé, celle de tout le secteur du TC Rail-Route.

LIAISONS EST/OUEST

STEPHAN HOFER
Directeur Général de Ökombi



Maîtrisant déjà une part considérable du transit alpin, Ökombi se trouve aussi confrontée à un volume de trafic en forte croissance sur l'axe du Danube, lequel continuera à augmenter avec l'élargissement de l'Union européenne à l'Est. La société est parfaitement armée pour y faire face.

A ce jour, la politique européenne des transports a ouvertement considéré la maîtrise de la forte croissance du transit alpin comme un problème majeur. De façon évidente, ce goulot d'étranglement a toujours occupé l'avant-plan des conférences, et constitué le thème central de la planification et des mesures prises par l'UE. Ce sont justement les sociétés UIRR qui ont proposé et réalisé de nombreux concepts à cet égard et qui ont, ce faisant, sensiblement contribué au désencombrement des routes.



Depuis longtemps, Ökombi savait qu'une autre voie de transit via l'Autriche gagnerait sans cesse en importance, surtout à mesure que l'élargissement à l'Est se rapprocherait: l'axe du Danube. Il constitue la relation entre l'Ouest et l'Est la plus méridionale de l'Europe sans obstacles géographiques majeurs. Il est déjà très fréquenté aujourd'hui, aussi bien par la route que par le rail. Si aucune mesure n'est prise rapidement pour permettre le déploiement du trafic dans ce deuxième goulot d'étranglement, le chaos se profile, principalement pour les deux grands centres de concentration du trafic de ce parcours, à savoir Linz et Vienne.

Pour arriver à désengorger la route, Ökombi a, depuis des années, élaboré et mis en oeuvre des projets dans les deux domaines connus du Transport Combiné, l'accompagné et le non-accompagné. La première mesure fut l'instauration de services de Route Roulante sur cet axe très fréquenté par les clients de l'est et du sud-est de l'Europe. Une analyse portant sur les nationalités le montre clairement: alors que pour l'ensemble des Routes Roulantes, 35% des véhicules routiers proviennent de l'UE, ceux-ci ne représentent que 3,6% sur le corridor du Danube. Sur cet axe, les véhicules provenant des pays candidats à l'adhésion à l'UE

occupent en revanche 84,4% des espaces sur les trains, mais n'utilisent les capacités de Route Roulante, prises globalement, qu'à raison de 44%. Ceci traduit le fait que ce sont principalement les petites et les très petites entreprises qui ont recours aux Routes Roulantes sur l'axe du Danube, étant donné qu'elles ne sont pas en mesure de maîtriser la complexité du transport non-accompagné. La seule chance de voir une partie au moins de leur trafic transférée sur le rail est justement offerte par la Route Roulante.

Des structures de petite taille ou d'autres qui n'en sont qu'au début de leur développement, que l'on trouve dans les pays d'Europe centrale et orientale, expliquent pourquoi le trafic non accompagné sur ces relations est assuré essentiellement en wagon isolé. Ökombi s'emploie toutefois de façon soutenue à regrouper ces transports via les gateways de Wels et de Vienne afin d'en améliorer l'efficacité et la qualité. La première étape a été la mise en place des services de trains complets à haut rendement en provenance de l'espace allemand vers Wels et au-delà vers Vienne. En 2002, les capacités acheminées ont dépassé celles de l'année précédente de plus de 37%.

Ökombi accepte volontiers le défi relatif au vaste mandat en matière de politique des transports, qui lui incombe du fait de l'élargissement de l'UE vers l'Est. Le travail de construction requis ne peut toutefois réussir que si les deux formes de TC se développent, c'est-à-dire qu'elles ne se concurrencent pas mais abordent des segments de marché différents, de sorte à ce que le trafic attendu soit assorti de façon supportable d'une augmentation de 130% d'ici à 2015.





LIAISONS NORD/SUD

HANS RAUN

Directeur Général de Kombi Dan

TC avec la Scandinavie

Tant le trafic ferroviaire que routier de/vers la Scandinavie a toujours été caractérisé par le fait que cet ensemble de pays, exception faite du Danemark, n'était pas relié au reste de l'Europe. Le rôle prédominant du transport maritime n'est pas seulement à mettre au compte des importants investissements des ports de la Baltique et des armateurs dans des équipements nouveaux des ports et des quais ainsi que des types de bateaux.

Avec des investissements de plusieurs milliards dans la construction de liaisons fixes au-dessus du Grand Belt en 1997 et de l'Oresund en 2000, le monde des chargeurs en Scandinavie a obtenu d'autres opportunités directes pour le transport Nord/Sud devant conduire à des temps de parcours plus courts et à une gestion plus efficace du trafic, mais ceci n'a cependant pas encore eu lieu. Jusqu'ici, relativement peu de trafic a été transféré des bateaux vers les ponts.



Toute chaîne est aussi forte que son maillon le plus faible

Le trafic est constamment à la recherche de voies d'acheminement assurant un flux souple et rapide des marchandises, à des prix qui soient concurrentiels. Des ponts et des tunnels ne suffisent pas, en tout cas pas pour le TC qui représente un système complexe exigeant coopération, organisation et coordination entre la route et le rail. Les capacités (capacités de Hub et de voies) et les heures d'ouverture du terminal à Malmö (S) par exemple sont bien insuffisantes pour répondre à la demande de solutions de TC pour les liaisons fixes évoquées plus haut.

Réseau combiné internordique

Comme alternative au transport routier, le marché attend aujourd'hui des systèmes de transport efficaces et surtout compétitifs. Le TC ne peut répondre à ces besoins qu'avec des liaisons quotidiennes de trains complets. Entre-temps, les régions périphériques ne peuvent bénéficier des avantages en termes de quantité sur ces liaisons que pour autant que le trafic de fret se concentre sur un nombre réduit de grands corridors de transport. C'est là que l'opérateur de combiné joue son rôle de consolidateur et

qu'apparaît la nécessité de développer un réseau de TC dans le triangle nordique, afin de transporter en trains complets le fret de la Norvège, de la Suède et du Danemark via des plaques tournantes de/vers les centres industriels et commerciaux européens.

Ceci présuppose une collaboration, une organisation efficace et une coordination entre les acteurs concernés.

De nouveaux trains complets

Kombi Dan et Cemat ont augmenté leurs capacités de trains complets pour passer à quatre départs hebdomadaires entre Vérone et Taulov avec acheminement vers la Norvège/Suède. Le parcours de Taulov à Vérone peut s'effectuer aujourd'hui en moins de 30 h pour une distance de plus de 1494 km.

En collaboration avec Kombiverkehr, un train complet sera mis en place en février 2003 entre Taulov et Hambourg Billwerder avec raccordement au réseau Kombinetz 2000+, entre autres vers Bâle, Duisbourg, Francfort, Karlsruhe et Munich.

Taxes de péage en Allemagne

Pour des pays périphériques tels que les pays scandinaves, l'introduction de la taxe de péage sur les autoroutes allemandes impliquera une augmentation significative des coûts de transport et une dégradation non négligeable de la concurrence face aux pays d'Europe centrale. C'est pourquoi l'intérêt pour des solutions combinées est croissant, en particulier sur les parcours entre la Scandinavie et le sud de l'Europe.

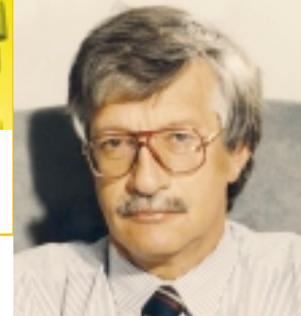
Il faut ajouter à cela que les entreprises ferroviaires voient dans le changement des conditions-cadres une incitation à transférer davantage de fret de la route au rail. Pour cette raison, les hausses de prix dans le transport ferroviaire sont modérées en 2003 et des efforts soutenus seront fournis pour améliorer la qualité du transport afin que la marque du TC soit celle des "trains ponctuels".



LIAISONS EN RÉSEAU

EUGENIO MUZIO

Administrateur Délégué Cemat



Le Transport Combiné a trouvé sa traduction efficace et économique lorsque les volumes de fret à transporter ont justifié la mise en place de trains complets "point à point" reliant des terminaux situés dans des bassins industriels et commerciaux à fortes densités de trafic.

Ainsi a-t-on abouti au fil des ans à la création d'un réseau de services nationaux lorsque les dimensions géographiques du pays le justifiaient mais aussi d'un réseau de lignes internationales sur lesquelles le trafic transalpin a dépassé à lui seul 50% du total du TC Rail-Route international à partir des années 90.

Ce schéma d'axes "point à point" reliait uniquement les villes dont le poids économique permettait de remplir des trains complets, la couverture territoriale du bassin de trafic étant déterminée par les intérêts commerciaux et opérationnels du transport routier final. Une vaste partie du territoire restait ainsi non desservie en raison d'une capacité de génération de trafic insuffisante pour assurer des trains complets.

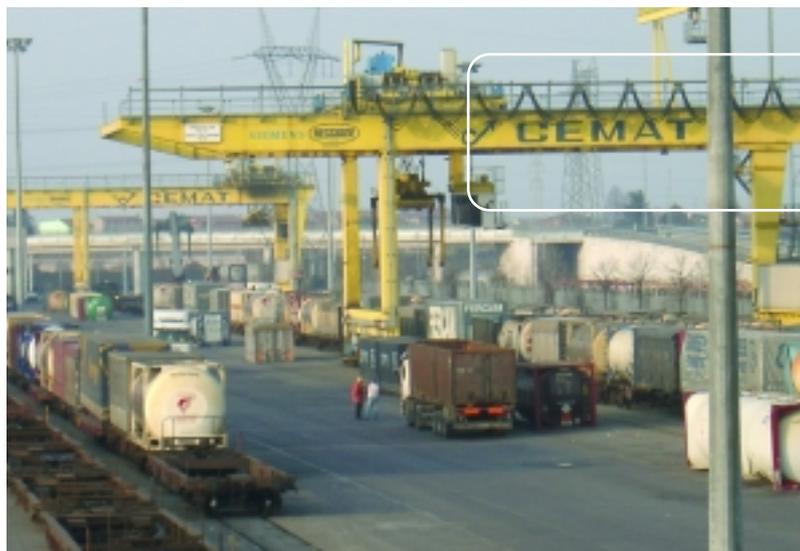
En Italie, les gabarits n'ont plus des dimensions défavorables pour les acheminements alpins vers les terminaux situés dans le Nord du pays; il y a quelques années encore, les lignes partant de ces terminaux en direction du sud de l'Italie présentaient quant à elles des limitations qui obligeaient les unités de chargement à poursuivre le trajet par la route. Les travaux d'amélioration du gabarit effectués sur certaines lignes, mais surtout la mise en service de wagons porte-caisses mobiles avec plan de chargement surbaissé ont permis la poursuite de l'acheminement par le rail.

Cette innovation technique a donc favorisé l'introduction massive de la technique du terminal "gateway". La création de la fonction "gateway" dans les terminaux avec la possibilité de transférer une unité de chargement d'un train à un autre a permis:

- au niveau européen, d'étendre l'influence du TC par le recours à des trains navette reliant les bassins à faible trafic à ceux à trafic dense,
- pour les pays situés de part et d'autre des Alpes, de relier les terminaux situés en contrebas des montagnes avec des trains, toujours plus fréquents, traversant l'arc alpin et de faire converger vers ces terminaux jouant la fonction de "gateway", des trains de/vers le territoire du pays concerné.

Un autre effet de ce concept en TC Rail-Route se manifeste dans la gestion du trafic de base entre terminaux "gateway" à l'aide de trains navette à fréquence rapprochée proportionnelle à la capacité de la ligne utilisée.

La réduction de l'intervalle entre les trains navette entraîne une moindre dépendance de l'utilisateur du service offert par les terminaux "gateway" par rapport à l'arrivée du train



le matin et à son départ le soir. Cette limitation est à rapporter au délai nécessaire entre la remise des entités de chargement dans le terminal de départ et leur remise à disposition pour le retrait dans le terminal d'arrivée. Ces navettes transportent non seulement les unités de chargement du trafic à caractère local entre les terminaux "gateway", mais aussi celles acheminées en trafic international à l'aide des trains à l'arrivée ou au départ du terminal.

Au regard de l'évolution de son organisation et de sa gestion, le TC est en mesure de transformer son schéma d'axes de trafic "point à point" en un "Réseau" où le trafic international et national s'intègrent en parfaite synergie. Prenons le cas de Cemat:

- environ 15% du trafic national est imputable au trafic international développé au travers des terminaux "gateway";
- selon les prévisions, ce type de trafic verra son volume multiplié par deux ou trois au cours des cinq prochaines années;
- dans le cadre de l'ensemble du trafic national, un pourcentage important utilise le terminal "gateway" de Bologna Interporto comme "hub" de triage du trafic entre les terminaux du nord et du sud de l'Italie.

Un système de trafic sous forme de Réseau s'appuyant sur des synergies entre les axes nationaux et internationaux de trafic par une forte interconnexion au reste du Réseau, serait une évolution souhaitable en vue d'obtenir une offre de TC toujours plus attrayante.



NOUVEAU CONCEPT DE PRODUCTION

ANDREAS RIECHEL

Directeur général de BTZ

Après plus de sept ans d'activité, BTZ s'est établie comme une valeur sûre dans le Transport Combiné rail-route transalpin. Depuis la reprise du premier, et jusqu'ici unique prestataire de service de transports bimodaux en Europe, par le groupe TX et la société italienne STR Brenner Schienentransport AG, BTZ a fait de la relation Cologne-Vérone son activité phare. Cet axe relie les zones économiques du Nord et de l'Ouest de l'Allemagne ainsi que les pays du BeNeLux avec le Nord de l'Italie, mais aussi au travers des ports adriatiques qui y sont implantés avec la Grèce et la Turquie.

Prestataire de service pour les entreprises de transport, commissionnaires de transport et entreprises de services logistiques, BTZ compte développer de façon durable l'offre de transport sur cette ligne de base, qui est actuellement de six fréquences par semaine au départ de Vérone et de quatre par semaine à partir de Cologne, en augmentant le



nombre de départs. Un nouveau concept de production permet l'exploitation optimale des capacités malgré les diverses restrictions techniques sur les différents tronçons de la ligne (goulot d'étranglement du Brenner). Etant donné qu'en comparaison avec le Transport Combiné (TC) classique, les avantages spécifiques au système du bimodal font qu'entre autres, 35% d'unités en plus pour une longueur de train identique peuvent être transportées et surtout pour des types de marchandises de la classe des poids moyens, BTZ cible particulièrement ce segment du marché.

Quoi qu'il en soit, une gamme complète de services en TC est désormais accessible au client. Ce dernier a le choix. D'une part, BTZ offre le service porte-à-porte favorable au client puisqu'il le décharge de l'organisation des pré- et

post-acheminements, et lui garantit ainsi le niveau de la qualité, indépendamment des heures de départ et d'arrivée des trains. D'autre part, BTZ laisse au client qui le souhaite un maximum de flexibilité grâce à la mise à disposition en location, long terme ou occasionnelle, des semi-remorques bimodales. Ensuite, le client n'a plus qu'à réserver auprès de BTZ l'acheminement par le rail de terminal à terminal et jouit de la totale liberté de disposition en pré- et post-acheminement sur la route. L'offre BTZ est élargie grâce au recours à des camions-frigo bimodaux. L'entreprise répond aux hautes exigences dans le secteur de la réfrigération, non seulement en assurant une chaîne du froid ininterrompue également sur le rail, mais en utilisant par ailleurs un système de surveillance par GPS qui permet la gestion online des températures. Par ailleurs, le système bimodal se prête parfaitement à la combinaison avec d'autres services logistiques comme le stockage et peut de ce fait être intégré dans les chaînes d'approvisionnement.

Tout ceci montre que les systèmes bimodaux ne font pas concurrence au TC classique mais représentent, dans une niche bien déterminée, un enrichissement de l'offre de TC. Celle-ci est apte à générer un accroissement de la demande en services de transport car la variété de l'offre est une condition préalable à la croissance d'un marché marqué par une concurrence saine.



L'ANNÉE 2002 EN BREF

DÉVELOPPEMENTS POLITIQUES AU NIVEAU COMMUNAUTAIRE

Politique des Transports

Paquets Ferroviaires - En 2002, l'UIRR a continué à suivre de près les développements du Premier paquet ferroviaire. La date du 15 mars 2003 pour la transposition de celui-ci dans le droit national des Etats membres est juridiquement une étape importante dans le parcours qui doit mener à terme à une libéralisation complète du rail. Mais c'est surtout l'usage fait de l'ouverture progressive du marché ferroviaire qui sera déterminant.

Par ailleurs, la Commission européenne a proposé un Second paquet ferroviaire accueilli favorablement par l'UIRR, son objectif étant de parvenir à un véritable espace ferroviaire européen juridiquement et techniquement intégré. L'année 2003 devrait être une année charnière pour cette deuxième étape.

Marco Polo - En février 2002, la Commission européenne a proposé le programme Marco Polo pour contribuer au transfert modal dans le secteur du transport. Il prévoit d'aider les entreprises de transport et de logistique à réaliser des transferts modaux durables de fret de la route vers le transport maritime à courte distance, le rail et les voies navigables. Trois types d'actions sont proposés. L'UIRR a salué l'avènement du nouveau programme, qui doit succéder au programme PACT pour le Transport Combiné arrivé à échéance fin 2001. Il faut rappeler que l'UIRR a participé en tout à 34 projets dans le cadre de PACT. Le programme Marco Polo devrait entrer en vigueur au cours de l'année 2003.

Le Tunnel sous la Manche - L'un des événements les plus marquants de l'année 2002 fut la poursuite du blocage partiel du trafic via le Tunnel sous la Manche comme mesure visant à arrêter les flux de clandestins. L'UIRR a alerté à plusieurs reprises les Autorités compétentes de l'urgence à apporter une solution à cette situation. Le point culminant de son action fut l'organisation, en collaboration avec d'autres associations, d'une rencontre au plus haut niveau à Calais le 27/03/02. Il semble que le trafic ne soit plus ou moins revenu à la normale qu'à partir d'août-septembre 2002, en particulier avec la perspective de la fermeture du Centre de réfugiés de la Croix Rouge à Sangatte.

Pour les opérateurs membres de l'UIRR, l'année 2002 fut une année de reconquête et de consolidation du trafic de TC

à travers le Tunnel. Tel fut le cas pour **CTL**, qui a également décidé de faire son entrée sur le marché national. En 2003, la société entend relancer son trafic avec l'Italie, en offrant notamment des

services entre Novare et Hams Hall ainsi que Manchester. **CNC** pour sa part a connu une perte de tonnage de l'ordre de 50% sur le trafic transmanche. Le trafic préservé est actuellement acheminé par ferry via Dunkerque et Zeebrugge. Il ne faut pas se leurrer comme le rappellent **Novatrans** et **Cemat**, également touchées par le problème du Tunnel: même si depuis juin 2002 les travaux de sécurisation ont bien été réalisés, les clients ont dû trouver des solutions alternatives pendant l'interruption du trafic, et ne reviennent pas aussi facilement à la technique du TC. L'année 2003 se révélera donc une année test pour le Tunnel: il devra offrir des services à nouveau fréquents et fiables.

Les projets

Projet CO₂ - Le Protocole de Kyoto de décembre 1997 a marqué notamment l'engagement de la Communauté de réduire les émissions de gaz à effet de serre, dont le CO₂, de 8% d'ici 2008-2012 par rapport à l'année 1990. En 2002, l'UE a été en mesure de maintenir le niveau d'émissions de CO₂ à celui de l'année de référence, mais une telle réduction n'a pas encore été réalisée. C'est pourquoi elle considère différents moyens de réaliser cet objectif, notamment par des actions ciblées au niveau du transport, fort générateur d'émissions.



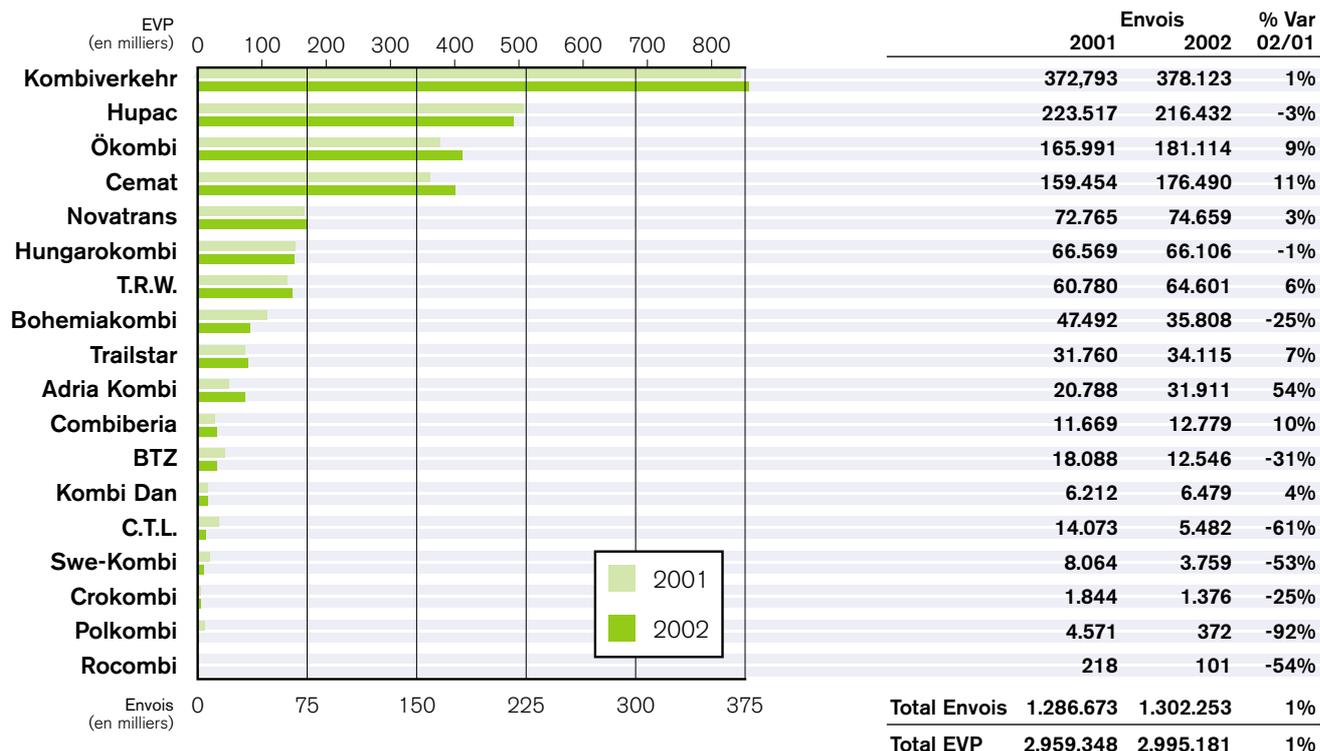
Face à cette situation, l'UIRR a proposé de réaliser un projet de recherche pour quantifier la réduction de CO₂ en Europe générée par le TC Rail-Route grâce au transfert de trafic de fret de la route au rail. Cette étude bénéficie d'un soutien financier dans le cadre du programme PACT. Il ressort de l'étude que le recours au TC Rail-Route réduit sensiblement la consommation d'énergie mais aussi la quantité de CO₂ émise dans l'atmosphère. Les chiffres varient selon la technique de TC utilisée: le TC non accompagné réduit la consommation d'énergie de presque 30% et la quantité de CO₂ de plus de 50%. Pour la Route Roulante, l'économie est de 10% pour l'énergie et presque 20% pour le CO₂. Les résultats, ainsi que des recommandations d'actions à envisager pour maximiser l'effet environnemental positif du transport combiné, seront présentés au cours de l'année 2003.

Le succès du projet CESAR - Le projet de recherche CESAR, soutenu par l'UE et le gouvernement suisse, s'est achevé par une présentation lors du Salon Intermodal à



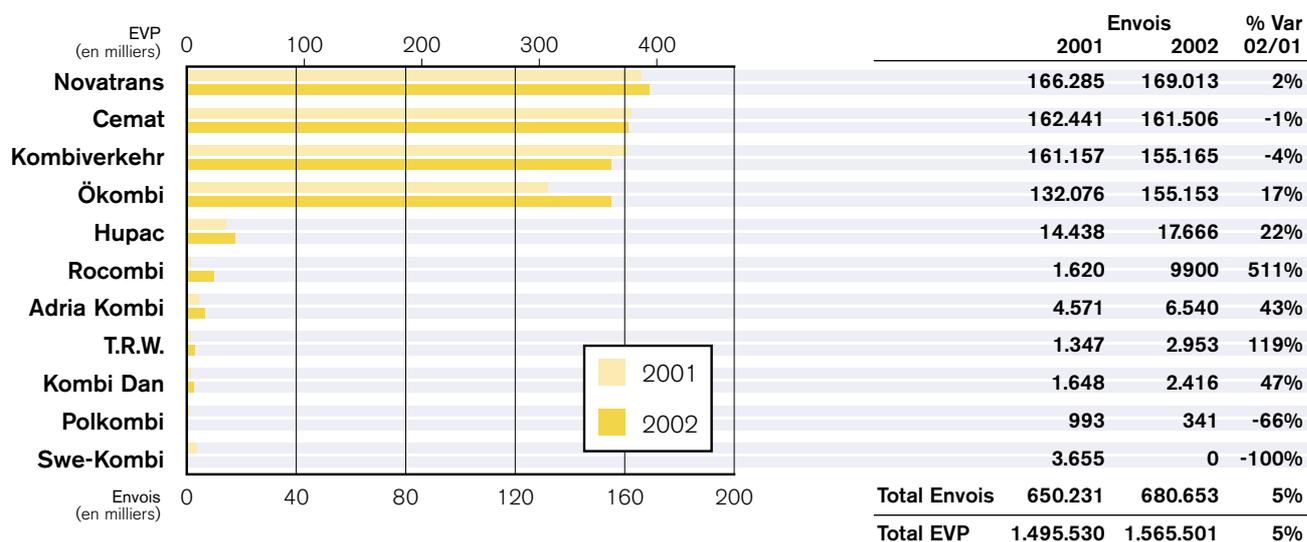
L'ANNÉE 2002 EN BREF - TENDANCES

TRAFIC INTERNATIONAL



Le trafic international des sociétés UIRR n'a augmenté globalement que de 1%. Derrière ce pourcentage se profilent des tendances très différentes. Ainsi, d'excellents résultats ont pu être notés sur les axes suivants: le trafic Suisse-Allemagne (+12%), le trafic avec l'Espagne (Allemagne +14% et Belgique +7%) et avec l'Italie (France +30%, Pays-Bas +8% et Suède +28%). Le trafic de Route Roulante entre la Slovénie et l'Autriche a aussi fortement progressé grâce à un meilleur taux de chargement sur la relation Maribor-Wels et à une augmentation de la fréquence sur la relation Ljubljana-Salzburg. Par contre, les perturbations des services par le Tunnel sous la Manche ont à nouveau plombé les résultats de l'opérateur britannique CTL. Les inondations de septembre en Allemagne de l'Est et en République Tchèque ont contribué à une importante baisse de trafic pour la relation de Route Roulante entre Dresden et Lovosice (-16%).

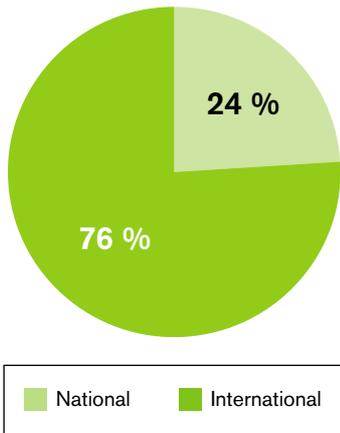
TRAFIC NATIONAL



Les envois nationaux sont en hausse de 5%. Quatre pays se partagent à un niveau quasi identique 80% des acheminements: l'Allemagne, l'Autriche, la France et l'Italie. En Autriche, l'année a été marquée par une percée du transport non accompagné (+28%) et du transport accompagné (8%). En Roumanie, plus de 9.000 envois ont été transférés de la route au rail grâce à l'ouverture d'un nouveau chantier sur le port de Constanza. En France, les chantiers de Bordeaux, Lomme et Mouguerre, mis en place en 2001, ont permis le lancement de nouvelles relations performantes. En Suisse, le nouveau train complet entre Aarau et Stabio a connu un développement de trafic spectaculaire depuis sa mise en place en avril 2002.

L'ANNÉE 2002 EN BREF - TENDANCES

BILAN DU TRAFIC TOTAL

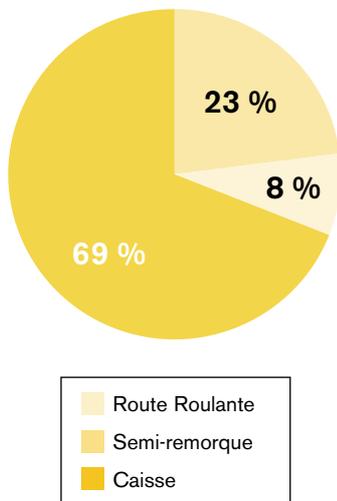


Trafic International (Int.) et National (Nat.) en Mio de TKM			
Année	Int.	Nat.	Total
1993	14.490	6.844	21.334
1994	17.077	7.606	24.682
1995	17.720	7.250	24.970
1996	19.584	7.583	27.167
1997	21.527	8.334	29.862
1998	21.926	8.308	30.234
1999	20.742	7.846	28.588
2000	24.330	8.156	32.486
2001	24.663	7.217	31.880
2002	25.027	8.047	33.074

Les performances de trafic, exprimées en tonnes-kilomètres cette fois, ont été positives en 2002. L'international a en effet connu une très légère augmentation de 1%. Quelques relations ont particulièrement contribué à ce résultat: Autriche/Slovénie (+83%), Allemagne/Espagne (+33%), France/Italie (+25%), Suisse/Allemagne (+17%) et Pays-Bas/Italie (+8%). Quant au tonnage kilométrique national, il a enregistré une hausse de 12%, soit un gain d'environ 800 millions de tkm grâce à l'apport de trois pays : Italie (+38%), Autriche (+35%) et la Suisse (+12%). A noter que malgré une baisse en nombre d'envois en Italie, les performances ont été améliorées grâce à un trafic accru vers les relations - plus longues - du sud du pays.

Les distances moyennes sont de l'ordre de 760 km en international et de 550 km en national. Le tonnage moyen d'une unité chargement se situe à 25 tonnes pour l'international et à 21 tonnes pour le national.

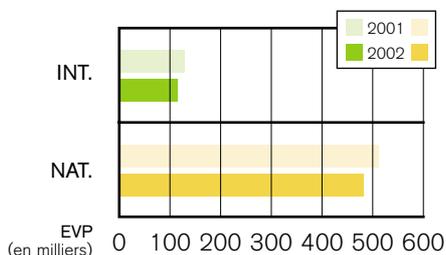
TECHNIQUES



Part des techniques de TC dans le transport total en milliers d'envois				
Année	Caisse	Semi-remorque	Route Roulante	Total
1993	884	202	212	1.297
1994	1.057	220	253	1.529
1995	1.079	224	312	1.615
1996	1.161	207	344	1.711
1997	1.333	185	346	1.864
1998	1.335	166	382	1.883
1999	1.260	154	406	1.821
2000	1.333	172	460	1.964
2001	1.300	171	466	1.937
2002	1.367	152	464	1.983

En TC non accompagné, la part des caisses a progressé pour atteindre 69% des envois effectués en 2002. En national, cela représente une différence d'environ 30.000 caisses en plus et en international de 35.000. En transport international non accompagné, les clients du TC ont préféré l'utilisation de petites caisses (envois de 2 caisses de 7m-8m) qui représentent 34% des envois. La part des semi-remorques n'a pas pu se maintenir en raison d'une utilisation moins conséquente de ce type d'UTI sur les axes Allemagne-Italie (-9%), Belgique-Italie (-18%) et Allemagne-Espagne (-26%). Globalement, le TC accompagné est en statu quo : hausse en national et baisse en international. En fait, le TC international de Route Roulante ne baisse que dans les chiffres affichés : la relation Freiburg-Novara, opérée par Hupac pour le compte de RAlpin (société non membre de l'UIRR), n'est pas reprise dans les statistiques UIRR. Cette relation a progressé de 137% par rapport à 2001, soit plus de 44.500 envois.

MEMBRES ASSOCIÉS

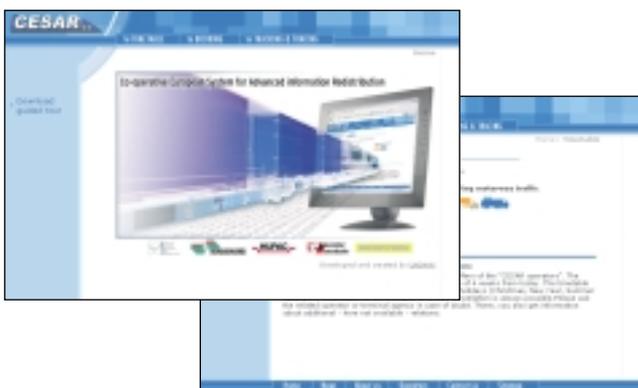


Trafic International (Int.) et National (Nat.) en EVP			
Année	Int.	Nat.	Total
2001	131.491	519.390	650.881
2002	117.429	490.411	607.840
	-11%	-6%	-7%

Avec un tonnage brut transporté de plus de 5 millions de tonnes, l'activité globale de CNC en 2002 est constante par rapport à 2001. Cette stabilité recouvre cependant des évolutions contrastées suivant les marchés. L'activité "conteneurs maritimes et assimilés" affiche une croissance autour de 7%. Cette progression traduit le succès des offres spécifiques mises en place en 2002 pour répondre aux nouveaux schémas logistiques des grands acteurs du secteur. Cette évolution vient donc compenser le recul de l'activité rail-route porte à porte "général cargo" en caisse mobile CNC qui a deux causes. La première est due à la durée nécessaire pour le rétablissement des services sous le Tunnel sous la Manche. La seconde est l'allongement de la distance de pertinence du TC hexagonal qui est pris en tenaille entre les prix des transporteurs routiers et le surenchérissement, spécifique à la législation française, des dessertes terminales routières.

L'ANNÉE 2002 EN BREF

Rotterdam fin 2002. Après six années de développement, une interface client harmonisée au niveau européen a été mise en place sous la coordination du Bureau de l'UIRR à Bruxelles. Les clients se montrent enthousiastes face aux fonctionnalités ainsi offertes. Pour la première fois, les clients, transporteurs routiers et entreprises de logistique, peuvent consulter les horaires actuels, effectuer des réservations et



prendre connaissance de la situation de tous les envois en cours sur une adresse Internet unique <http://www.cesar-online.com>, en ce compris des détails sur des retards et leurs effets. Depuis avril 2003, le site Internet de CESAR apparaît sous un lay-out nouveau et moderne. Celui-ci comprend une présentation dans laquelle chacun peut tester les fonctionnalités nouvellement accessibles par les clients et les opérateurs dans les sections protégées par un mot de passe. Les opérateurs gérant le système sont sur le point de créer une entreprise avec siège à Bruxelles, laquelle prendra en charge la réalisation et le développement du système.

DÉVELOPPEMENTS TECHNIQUES

Transport de marchandises dangereuses - Les marchandises dangereuses représentent un marché important pour le Transport Combiné. Alors que leur part atteint en moyenne 5-10%, elle se situe à 20% sur certaines relations à forte densité d'acheminement de produits chimiques. Presque toutes les catégories de marchandises dangereuses peuvent être transportées par le rail ou en transport combiné. Pour l'identification des unités de chargement, des dispositions ADR sont - à quelques exceptions près - également valables en transport ferroviaire.

L'industrie chimique accorde une grande importance à la sécurité élevée du chemin de fer. De plus, les experts des marchandises dangereuses des sociétés UIRR s'emploient à améliorer le niveau de sécurité du TC en collaboration avec les entreprises ferroviaires, par exemple par la mise en place d'une base de données avec des numéros d'urgence, par l'information et le conseil aux clients (voir également le site www.uirr.com) et par l'échange d'expériences et l'élaboration de recommandations pour l'organisation, la transformation ou la construction de chantiers de transpor-

dement. L'UIRR s'engage de façon marquée en faveur de hauts standards de sécurité qui doivent cependant être applicables à tous les modes de transport en concurrence. Ainsi le TC pourra-t-il à l'avenir faire valoir davantage ses atouts sur les parcours pertinents de longue distance.

Pool de wagons et nouvelles technologies - L'expérience de plus de 20 ans de la mise en pool de wagons entre les sociétés **Novatrans**, **Cemat** et **TRW** doit être saluée pour son efficacité. Grâce à ce pool, ces opérateurs sont en mesure de faire face aux aléas de la qualité ferroviaire. Les services reposant sur l'exploitation de trains de point à point conjugué avec un schéma d'exploitation n'est possible que grâce à l'utilisation d'un programme de gestion entièrement informatisé IRIS (Intermodal Rail Information System), développé par TRW et permettant de gérer les prestations constituant la chaîne du TC, à la plus grande satisfaction des partenaires du réseau Cortax.

Les investissements d'un montant de € 30 Mio réalisés il y a un an par **Ökombi** dans 200 wagons surbaissés de nouvelle génération portent leurs fruits. Grâce à une plus grande capacité du train due à une meilleure rotation et un meilleur chargement, les charges transportées sont plus



importantes. La société envisage de se procurer 200 wagons surbaissés supplémentaires afin de faire face aux augmentations annoncées de trafic.

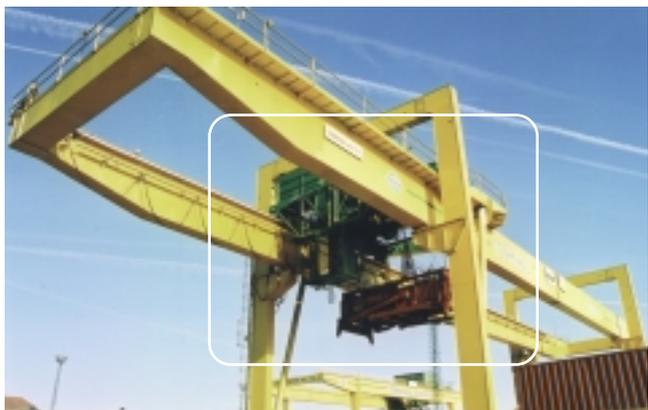
De même, **Cemat** a investi en 2002 un montant de € 16 Mio dans la construction de 250 wagons 4 essieux porte-conteneurs et caisses mobiles de nouvelle conception, avec une réduction de la tare de 2 tonnes, permettant ainsi d'avoir une meilleure performance des trains en tonnes transportées.

Terminaux - En Italie, les années 2002 et 2003 sont des années importantes pour le développement de certains terminaux. Ainsi, en 2002, le chantier terminal de Verona Q.E. a accueilli sur son site un nombre d'unités de chargement (UTI) supérieur de 9,2% à celui de 2001, et les prévisions pour 2003 sont favorables. Afin d'améliorer encore la qualité du service dans le terminal, **Cemat** a augmenté le personnel, remplacé les anciennes grues automotrices, appliqué le système du bonus-malus aux UTI en stationnement à l'arrivée et informatisé - à l'aide de PC palm-touch - les opérations d'entrée et d'acceptation des véhicules.

L'ANNÉE 2002 EN BREF

En octobre 2002, **Hupac** a obtenu l'autorisation de lancer la construction du terminal de Gallarate, qui devrait servir d'extension au terminal de Busto Arsizio. L'objectif est d'élargir les capacités de transfert de sorte à pouvoir également appliquer les objectifs de transfert du gouvernement suisse. Hupac prévoit un doublement du trafic transalpin jusqu'en 2008. Busto est aujourd'hui le terminal de TC avec la plus grande capacité dans tout le Nord de l'Italie, avec des destinations à travers toute l'Europe. Il sert de gateway pour le réseau shuttle italien. Les travaux du nouveau terminal débiteront en 2003 et seront achevés en 2005.

A l'Est de l'Europe, la première phase de développement du BILK (Budapest Intermodal Logistic Centre) a commencé. Il doit permettre de faire face à la demande aussi bien en trafic international que national. En tant que centre hongrois d'un système phare de transport combiné intégré, le BILK fonctionnera comme une interface, et procurera une assistance technique, pour le trafic de transit ainsi qu'à d'autres centres logistiques hongrois reliés au BILK dans un réseau hub et spoke. Ce centre sera développé par deux entreprises



indépendantes. Les entreprises ont été créées par des investisseurs hongrois en décembre 2001. Parmi les actionnaires du BILK KOMBITERMINAL, on compte également le membre de l'UIRR **Hungarokombi**.

En décembre 2002, un nouveau terminal intermodal a été ouvert dans le Port de Constanza. **Rocombi** y a ouvert sa propre agence; elle est désormais responsable de 75% du trafic. A partir de ce terminal, ce sont des conteneurs de 20' et 40' qui pourront être acheminés à destination de tous les terminaux en Roumanie. Il est également envisagé d'y développer du trafic international.

CAPACITÉS D'ADAPTATION

Réagir aux intempéries par une réponse adaptée - Suite à un accident ferroviaire et à un éboulement intervenus sur la ligne Luino en février 2002, le trafic ferroviaire de marchandises sur l'axe Nord-Sud via le Gothard a été interrompu pendant plusieurs semaines. Cependant les opérateurs de TC dont la société **Hupac** ont, grâce à une collaboration

étroite, pu réagir rapidement en mettant en place des trains sur des routes alternatives.



Les inondations survenues en Europe centrale et de l'est en août-septembre 2002 ont eu des conséquences importantes sur le trafic ferroviaire, notamment en Autriche, en Allemagne (Suisse saxonne) et en République tchèque, avec suspensions ou retards de trains, et déviations sur d'autres trajets. Le trafic de Route Roulante Manching-Brennersee et Dresde-Lovosice ont été très fortement perturbés. Sur ce dernier parcours, **Bohemiakombi** et **Kombiverkehr** ont été contraintes de suspendre le trafic. Après cinq semaines de totale interruption des opérations, il a été rétabli à hauteur de 50% de sa capacité et a pu rapidement revenir à une fréquence de 20 voire 24 trains par jour. Il faut noter que la volonté politique des gouvernements à Dresde et à Prague a contribué à une reprise rapide étant donné que la route nationale de Dresde à la frontière germano-tchèque à Zinnwald n'est toujours pas mise à disposition pour le trafic lourd par la route, et devrait être seulement réouverte à l'été 2003. Depuis la mise en service du parcours Dresde-Lovosice en 1994 et jusqu'à la fin de l'année 2002, 713 005 poids-lourds ont pu être acheminés sans incidents majeurs.

Amélioration de la qualité sur le Brenner - La libéralisation ferroviaire fait ses premiers progrès pratiques. Sur l'axe Munich-Vérone, les deux nouvelles entreprises ferroviaires RTC et Lokomotion offrent en coopération les premiers services de traction privés. Ceci s'est traduit pour les opérateurs de TC **Kombiverkehr** et **Cemat** par des améliorations remarquables de la qualité sur l'axe du Brenner.

Entre-temps, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les opérateurs de TC participant au trafic sur le Brenner, se sont réunis au sein du "Plan d'action pour le Brenner", afin de mettre en place des mesures en vue d'une amélioration de la qualité et d'une extension de la capacité à court et moyen terme,



L'ANNÉE 2002 EN BREF

en collaboration avec les Ministères du Transport allemand, autrichien et italien.

DES SERVICES INNOVANTS

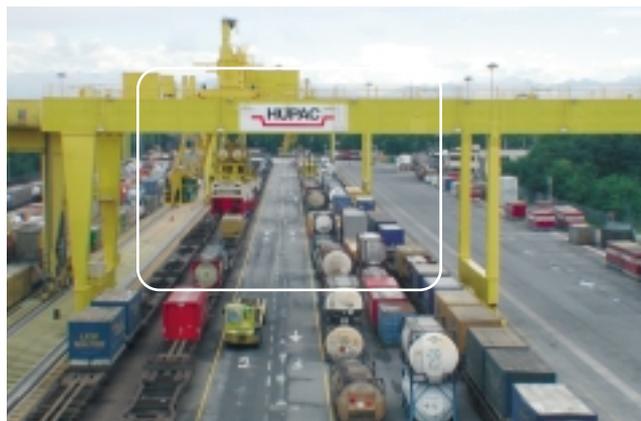
Mise en place de nouvelles lignes - Afin de répondre aux attentes de la clientèle, **Cemat** et **Kombiverkehr** ont mis en service deux nouvelles lignes shuttle: Brescia-Munich et Vérone/Trento-Nuremberg, comptant chacune 5 trains hebdomadaires par sens de trafic. De même, **Cemat** et **Novatrans** ont mis en service un "company-train" Tavazzano-Chalon-sur-Saône (un train hebdomadaire au départ de Tavazzano et deux trains hebdomadaires au départ de Chalon-sur-Saône).

A partir de septembre 2002, **Kombiverkehr** et **Ökombi** ont lancé une nouvelle liaison de trains directs de Hanovre jusqu'à Vienne, en passant par le hub de Wels. Une relation qualitativement élevée est ainsi établie entre l'espace allemand et tous les terminaux autrichiens. Dans un premier temps, six départs par semaine sont proposés aux clients.



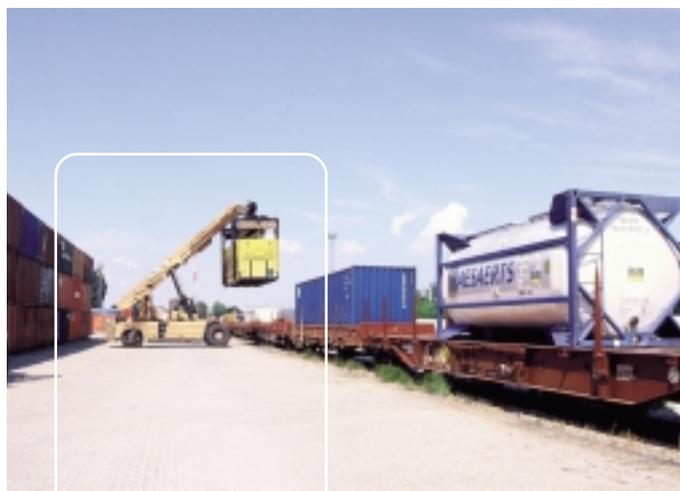
Le trafic de wagons isolés entre l'Allemagne et la Slovaquie a montré des signes de reprise en 2002 et pourrait basculer vers le concept de shuttle. Afin de permettre de relier les réseaux de **Adria Kombi** et du "Kombinetz 2000+" de **Kombiverkehr**, il est prévu de mettre en place un système de trains entre Munich et Ljubljana. Les partenaires entendent augmenter le trafic de manière considérable par une offre de service de plus en plus attractive et orientée vers le client.

Après la reprise de **BTZ** par les nouveaux actionnaires TX-Gruppe et STR, la société a concentré son activité de base sur le parcours Cologne-Vérone, et a mis en place un nouveau concept de production. Sous la direction de son nouveau Directeur, M. Andreas Riechel, BTZ a l'intention de développer, comme partenaire des intérêts économiques du transport et de l'expédition, son offre actuelle de transport sur ce parcours par une forte augmentation de la fréquence des départs.



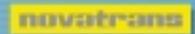
Développements maritimes - Le Medgate Shuttle via le hub de Busto Arsizio est un nouveau produit intermodal entre Gênes et l'Europe centrale et du nord. Il constitue la première phase d'une stratégie de croissance partagée entre **Hupac** et **Cemat**, en collaboration avec VTE Voltri Terminal Europa et Trenitalia Cargo. L'objectif commun est de créer un réseau européen de services intermodaux pour le trafic maritime via les hubs du Nord de l'Italie. Le Medgate Shuttle offre d'intéressantes perspectives pour le transport maritime, en particulier pour les destinations intra-méditerranéennes, le Moyen-Orient et l'Extrême-Orient. Une croissance importante du nouveau réseau "maritime" de Hupac est à noter, dont des liaisons telles que la Spezia-Chiasso, Rotterdam-Bâle et Rotterdam-Duisbourg, en coopération avec **Trailstar** notamment.

Nouveaux développements de la Route Roulante - Depuis octobre 2002, **Crokombi** a, en collaboration avec **Adriakombi** et **Ökombi**, élargi ses activités par des réservations pour des transporteurs routiers croates sur les trains de Route Roulante à partir de la Slovaquie jusqu'en Autriche et inversement. Par ailleurs, il est prévu d'introduire des relations de Route Roulante entre la Croatie et l'Autriche.



MEMBRES DE L'UIRR AU 1^{ER} JANVIER 2003

ALLEMAGNE	BTZ Poccistraße 7 D - 80336 München	Tel: (+ 49) 89 / 74.71.48.0 Fax: (+ 49) 89 / 74.71.48.22 E-Mail: info@btz-bimodal.de
	KOMBIVERKEHR Ludwig-Landmann-Str. 405 D - 60486 Frankfurt/Main	Tel: (+ 49) 69 / 79.50.50 Fax: (+ 49) 69 / 79.50.51.19 E-Mail: info@kombiverkehr.de
AUTRICHE	ÖKOMBI Taborstraße 95 A - 1200 Wien	Tel: (+ 43) 1 / 331.56.0 Fax: (+ 43) 1 / 331.56.300 E-Mail: info@oekombi.at
BELGIQUE	T.R.W. Avenue du Port, 100 / bte 1 B - 1000 Bruxelles	Tel: (+ 32) 2 / 421.12.11 Fax: (+ 32) 2 / 425.59.59 E-Mail: trw@trw.be
CROATIE	CROKOMBI Vodovodna 20a HR - 10000 Zagreb	Tel: (+ 385) 1 / 364.37.37 Fax: (+ 385) 1 / 364.37.35 E-Mail: crokombi@zg.tel.hr
DANEMARK	KOMBI DAN Thorsvej 8 DK - 6330 Padborg	Tel: (+ 45) 74.67.41.81 Fax: (+ 45) 74.67.07.03 E-Mail: kombidan@kombidan.dk
ESPAGNE	COMBIBERIA c/Rafael Herrera,11;2°,Pta 203 E - 28036 Madrid	Tel: (+34) 91 / 314.98.99 Fax: (+34) 91 / 314.93.47 E-Mail: combiberia@infonegocio.com
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
GRANDE-BRETAGNE	C.T.L. Southwark Street 61 4th Floor UK - London SE1 OHL	Tel: (+ 44) 20 / 7960.0100 Fax: (+ 44) 20 / 7928.7737 E-Mail: info@ctctl.com
HONGRIE	HUNGAROKOMBI Szilagyi Dezso tér 1 H - 1011 Budapest	Tel: (+36) 1 / 224.05.50 Fax: (+36) 1 / 224.05.55 E-Mail: info@hungarokombi.hu
ITALIE	CEMAT Via Valtellina 5-7 I - 20159 Milano	Tel: (+ 39) 02 / 66.89.51 Fax: (+ 39) 02 / 668.00.755 E-Mail: info@cemat.it
PAYS-BAS	TRAILSTAR Albert Plesmanweg, 151 NL - 3088 GC Rotterdam	Tel: (+ 31) 10 / 495.25.22 Fax: (+ 31) 10 / 428.05.98 E-Mail: info@trailstar.nl
POLOGNE	TTK POLKOMBI ul. Lucka 11 PL - 03-842 Warszawa	Tel: (+ 48) 22 / 656.30.51 Fax: (+ 48) 22 / 656.26.41 E-Mail: info@polkombi.com.pl
PORTUGAL	PORTIF Avenida Sidonio Pais, 4-4° - P.3 P - 1000 Lisboa	Tel: (+ 351) 1 / 52.35.77 Fax: (+ 351) 1 / 315.36.13
REPUBLIQUE TCHEQUE	BOHEMIAKOMBI Opletalova 6 CZ - 113 76 Praha 1	Tel: (+ 420) 2 / 24.24.15.79 Fax: (+ 420) 2 / 24.24.15.80 E-Mail: bohemiakombi@bohemiakombi.cz
ROUMANIE	ROCOMBI B-dul Dinicu Golescu 38 RO - 77113 Bukarest	Tel: (+ 40) 21 312.23.14 Fax: (+ 40) 21 312.17.74 E-Mail: rocombi@hotmail.com
SLOVENIE	ADRIA KOMBI Tivolska 50 SLO - 1000 Ljubljana	Tel: (+ 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	Tel: (+ 41) 91 / 695.29.00 Fax: (+ 41) 91 / 695.28.01 E-Mail: info@hupac.ch
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-transports.com



UIRR
 Union Internationale des sociétés
 de transport combiné Rail-Route



Rue Montoyer 31/bte 11
 B-1000 Bruxelles



Tél.: +32 2 548 78 90
 Fax: +32 2 512 63 93
 E-mail: headoffice.brussels@uirr.com
 Web: <http://www.uirr.com>

