

Rapport UIRR

1999



IMPRESSUM

Editeur Responsable: UIRR s.c., Bruxelles
c/o Susanne Kuschel

Photos: UIRR s.c., Bruxelles

Création Graphique: Tostaky s.a., Bruxelles

Imprimé en Belgique



sur papier recyclé



WERNER KÜLPER

Président de l'UIRR, avec Mme Loyola de Palacio, Vice-Présidente de la Commission européenne et Commissaire aux Transports et à l'Énergie

Faisant preuve d'une grande assurance, les entreprises ferroviaires européennes ont agrémenté leur calendrier de l'année 2000 d'une citation de Louis Armand, un cheminot français renommé et également Président de l'UIC dans les années cinquante, qui avait prédit que "Le chemin de fer sera le mode de transport du 21ème siècle s'il survit au 20ème siècle".

Malheureusement, il est encore trop tôt pour tenir des discours triomphalistes. Les entreprises ferroviaires et avec elles le transport combiné ont survécu tant bien que mal à la dernière année du siècle. La qualité a atteint son point le plus bas et le rail se bat toujours pour sa survie. Certes, les contours du futur marché de transport ferroviaire se dessinent dans les déclarations d'intention politiques, mais la transposition dans la pratique traîne. Pire, dans d'autres domaines, comme pour l'adhésion des pays de l'Est à l'Union Européenne, les négociations de transit entre celle-ci et la Suisse et la libéralisation du transport routier, des décisions sont prises qui ont un effet sur le marché du transport. C'est pourquoi tout piétinement représente un recul.

Les conditions-cadre fixées par la politique des transports nécessitent encore quelques aménagements pour faire du transport par rail réellement le mode de transport du 21ème siècle. En février 2000, les sociétés UIRR ont publié une prise de position qui contient des propositions concrètes de mesures de soutien au développement du transport ferroviaire et du transport combiné.

Les points-clé en sont:

- une séparation claire et nette entre infrastructure et exploitation ferroviaire;
- l'engagement des Etats à atteindre des résultats concrets en matière de libéralisation;
- le contrôle de la concurrence, afin d'empêcher l'exploitation de positions de monopole;
- des coûts d'infrastructure ferroviaire comparables à ceux de la route;
- un même calendrier de libéralisation pour le rail et la route ;
- l'octroi aux opérateurs de TC d'un droit de disposition des sillons;
- une interopérabilité transeuropéenne;
- une extension des mesures de soutien au transport combiné.

Comme ces mesures ne porteront leurs fruits qu'à moyen et à long terme, une amélioration immédiate de la qualité du transport combiné est nécessaire. Sur les axes les plus importants, des groupes de qualité ont été instaurés en collaboration avec les entreprises ferroviaires pour étudier toutes les irrégularités et proposer des mesures d'amélioration. Entre-temps, l'UIRR établit et analyse régulièrement des statistiques de qualité harmonisées portant sur plus de

17.000 trains en 1999, qui permettent aussi aux dirigeants des sociétés opératrices et des sociétés ferroviaires de déterminer un « benchmarking » au niveau européen.

La raison principale des retards des trains internationaux incombe au manque de locomotives et de conducteurs. Cela est incontestablement dû à des déficiences de gestion et l'UIRR peut difficilement accepter un manque de ressources pour des transports commandés longtemps à l'avance. Si, en plus, les opérateurs et leurs clients doivent payer le prix plein pour un mauvais service et que les dommages subis ne sont pas remboursés, cela démontre bien que nous sommes encore loin d'un marché qui fonctionne correctement.

Les opérateurs prennent eux-mêmes toutes dispositions visant à concentrer les transports, prendre la responsabilité du chargement des trains et offrir des capacités supplémentaires en investissant dans des wagons et des terminaux. Ils regroupent leurs forces dans des alliances ou dans des participations croisées. Dans le domaine informatique, des synergies résultent de développements communs. Même après 30 ans d'existence, qui seront fêtés en automne 2000 à Bruxelles, l'UIRR n'est pas disposée à se contenter des objectifs déjà atteints. Le seul but de nos sociétés-membres est le transfert de marchandises de la route au rail. Et ici nous voulons le plus rapidement possible renouer avec des taux de croissance à deux chiffres.

Werner Külper

“NOUVEAU DÉPART” DU TRANSPORT COMBINÉ

À la création de l'UIRR à Munich, il y aura trente ans en octobre prochain, les membres fondateurs se fixaient pour but “la coordination, la promotion des transports combinés et la représentation des intérêts communs auprès des autorités et organismes intéressés”.

Il est d'abord remarquable de constater que ces objectifs sont toujours d'actualité puisqu'ils ont été repris, à quelques nuances mineures près, dans les Statuts actualisés en 1991 et 1997/98. S'il est vrai aussi que de tels objectifs inspirent le fonctionnement de toute entité à caractère commercial, dans les faits le rôle de notre organisation a une dimension nettement plus vaste et plus essentielle: par la portée des activités de ses coopérateurs, l'UIRR prend en compte d'une part les intérêts particuliers des modes de transport dont ils assurent l'interface, et d'autre part, et surtout, l'intérêt général servi par des formules de transport favorisant la mobilité et protégeant l'environnement.

Pour la route, le transport combiné permet de mieux gérer la demande de transport de fret en Europe, dont ce mode a actuellement plus de 75% sous sa maîtrise. Pour le rail, il s'est vérifié que le transport combiné constitue le vecteur par lequel il peut, sans doute le plus sûrement, récupérer des parts de marché en transport de marchandises, après le dramatique déclin relatif de ces dernières décennies.

Ces atouts sont reconnus par les fédérations concernées, respectivement l'IRU et l'UIC/CCFE ainsi que par les dirigeants de sociétés représentatives de ces secteurs, qui soulignent l'importance que revêt le transport combiné dans leurs stratégies d'entreprise ainsi que le rôle éminent joué par les opérateurs dans le considérable développement de cette technique d'acheminement.

Ce développement ne s'est pas produit tout seul. Il a fallu un engouement soutenu et des efforts consistants et cohérents de toutes les parties concernées, car la chaîne a la qualité et la fiabilité de son maillon le moins performant et c'est à partir de celui-ci que la clientèle prend ses décisions.

Si, après une longue période marquée par des taux de progression annuelle moyenne de 10 à 15%, le transport combiné international a subi



RUDY COLLE

Directeur Général UIRR, Bruxelles

un virtuel statu quo ces derniers dix-huit mois, ce regrettable revers est justement dû au fait qu'un des maillons a failli. Il s'agit, comme l'indiquent diverses autres contributions au présent rapport annuel, du rail dont le service tombait dans divers coins d'Europe en-dessous du seuil de qualité minimale, les entreprises ferroviaires allant même au-delà de l'inacceptable en ne se privant pas d'augmenter simultanément le prix de leurs prestations.

Les premiers signes d'un redressement sont heureusement perceptibles. Des groupes “qualité” réunissant opérateurs UIRR et entreprises ferroviaires se sont mis au travail, par axe, mais aussi dans le cadre plus vaste de leur asso-

ciation commune INTERUNIT; par ailleurs un projet PACT géré par l'UIRR et cofinancé par la Commission Européenne a la même portée de monitoring et d'amélioration de la qualité du service ferroviaire.

D'autres développements importants sont à mentionner. Ainsi, les nouveaux rapports que viennent d'établir entre eux DB Cargo et Kombiverkehr pour l'exploitation d'un réseau de transport combiné intra-allemand, le Kombi-Netz 2000+, démontrent que lorsque la qualité et de justes prix sont au rendez-vous, le potentiel se (re)manifeste rapidement. Que l'opérateur soit amené à porter seul le risque financier de commercialisation de ce réseau sélectionné, fait partie de ces moteurs familiers de l'entreprise privée, qui sont les meilleurs garants de la motivation, de l'innovation et du progrès.

La libéralisation inéluctable du rail prend, elle aussi, forme, fût-ce trop lentement. Même si l'intégralité de l'infrastructure ferroviaire de la Communauté est théoriquement déjà accessible librement à tout train de transport combiné, dans les faits il reste beaucoup à faire: améliorer l'indispensable interopérabilité entre réseaux nationaux et vaincre les oppositions et les blocages.

A cette libéralisation qu'elles qualifient, pour le moins légèrement, de hasardeuse au plan de la sécurité et de néfaste au plan de l'utilisation



optimale de la capacité, les entreprises ferroviaires tentent d'opposer les vertus de la coopération horizontale. Il n'y aucune incompatibilité juridique entre les deux concepts. La carte à jouer n'est donc pas de les opposer l'un à l'autre mais bien d'évaluer la nécessité de leur coexistence, c.-à-d. favoriser, à l'image de tout autre secteur industriel, l'avènement d'un contexte où le client du fret ferroviaire aurait le libre choix de son partenaire rail, que ce dernier agisse seul en international ou préfère avoir recours à des accords de coopération autorisée avec des voisins. La performance et la vérité des coûts ne pourront qu'y gagner. Que des progrès en matière de libéralisation se fassent par étapes est acceptable dès lors que l'on ne s'arrêterait pas à la première, connue sous la dénomination de RTEFF* et dont la mise au point détaillée est en cours.

Depuis leur création, les sociétés membres de l'UIRR aussi connaissent cet environnement à deux volets, - la concurrence avec d'autres opérateurs privés ou filiales ferroviaires d'une part, la collaboration poussée entre elles sur les différents axes desservis d'autre part. Cette coopération internationale entre associés UIRR, caractéristique de notre union professionnelle, sera maintenue parce qu'elle a fait ses preuves, elle sera même étendue cette année avec l'arrivée de nouveaux adhérents, ciblés, et dont les activités sont pleinement cohérentes avec nos objectifs généraux.

Cela aussi devrait être de nature à renverser les tendances récentes et à nous faire oublier le retard de 25% subi ces deux dernières années par rapport à nos prévisions.

* RTEFF: *Réseau transeuropéen de fret ferroviaire c.-à-d. un réseau partiel de lignes ferroviaires intracommunautaires complètement libéralisées pour tout train international de fret.*



“NOUVEAU DÉPART” POUR LE ROYAUME-UNI

Le développement d'activités intermodales entre le Royaume-Uni et le continent par le Tunnel sous la Manche a connu une stagnation en 1999, une année marquée par des changements profonds suite à la privatisation de British Rail, l'entreprise ferroviaire britannique.

Les sentiments concernant le succès des services intermodaux par le Tunnel sous la Manche sont mitigés. Les résultats opérationnels sont en net contraste avec les résultats financiers et les conséquences propres à la privatisation de British Rail n'ont fait que compliquer la situation.

Il y a quelques années, en juin 1994, Railfreight Distribution et la SNCF ont initié le développement de transports par le Tunnel par leur offre de trains de fret directs. Plusieurs opérateurs ont commercialisé des services et attiré ainsi de nouveaux transports partout en Europe. Actuellement, CTL reste le leader du marché avec non moins de 52 trains par semaine. Malgré quelques maladies d'enfance, les débuts des transports par le Tunnel peuvent être considérés comme un succès opérationnel. La circulation par le Tunnel fonctionne sans problèmes. La connexion sans faille de ces trains et de leurs marchandises aux réseaux ferrés et aux principaux terminaux sur le continent ainsi qu'en Grande-Bretagne s'est par contre avérée bien plus difficile. Des problèmes de diverses natures comme les délais d'attente aux terminaux, un manque de coordination des horaires des entreprises ferroviaires concernées ainsi que des grèves en France ou en Italie n'ont toujours pas été complètement résolus et ont contribué à l'actuelle stagnation du transport intermodal par le Tunnel, alors que les services "shuttle" et "ferry" ont connu une croissance significative.

Quoique le trafic de CTL vers l'Italie, la France et l'Espagne se soit accru sensiblement durant les trois dernières années, il faut reconnaître que le transfert de la route vers le rail aurait pu être beaucoup plus spectaculaire, si les entreprises ferroviaires avaient été en mesure d'offrir la même qualité de service que les transporteurs routiers. Un autre aspect important du transfert de la route vers le rail est le prix demandé par les entreprises ferroviaires, dont le niveau est déterminant pour pénétrer de nouveaux segments de marché comme les groupages ou les transports sous température dirigée. La part du marché du rail est actuellement de 6%, mais l'on estime qu'à long terme celle-ci pourrait passer à 20%. EWS, propriétaire de la plupart des divisions fret pri-



FRANÇOIS LECLERCQ

Directeur Général CTL, Londres

vatisées de British Rail, estime en confiance que grâce à de bons investissements et à la détermination de répondre aux demandes de l'industrie et des chargeurs, la part de marché détenue par le rail peut augmenter à moyen terme de façon marquante.

Depuis la privatisation, l'industrie du transport ferroviaire a connu de profonds changements. L'éclatement en de nombreuses petites sociétés de cette industrie financée pendant de longues années par des moyens publics, a nécessairement résulté d'une série de contrats compliqués entre des parties qui, par le passé, appartenaient à la même entité. Entre-temps, ces rapports ont évolué du concept originel vers des partenariats, basés sur des accords contractuels mais en application desquels l'industrie ferroviaire dans son ensemble peut progresser dans le sens d'une amélioration des performances et de l'accessibilité ainsi que dans le sens du développement d'un programme d'investissements qui corresponde aux souhaits des clients et utilisateurs du transport de marchandises et de passagers.

Ce partenariat a été renforcé par la création en 1999 d'une nouvelle instance, appelée "Shadow Strategic Rail Authority" (SSRA) qui représente les intérêts publics et qui débat des thèmes principaux relatifs à une stratégie de transport à moyen et long terme. Il est clair que l'on ne peut dissocier le transfert de flux de marchandises de la route vers le rail de la question primordiale de ses effets sur l'environnement et des avantages sociaux. Des études complémentaires seront nécessaires pour comprendre la valeur réelle d'un tel "modal shift". Railtrack, les opérateurs et SSRA doivent faire en sorte que des stimuli tels que des services efficaces et fiables à des prix compétitifs per-

mettent de réaliser un tel transfert. Railtrack est déjà entrée en dialogue très ouvert avec la SSRA dans le but de développer des rapports garantissant qu'en tant qu'industrie la vision d'une entreprise ferroviaire moderne peut être réalisée.

Une autre inquiétude manifestée par l'industrie du fret ferroviaire depuis des années est le manque de terminaux et de terrains pour une extension du réseau ferroviaire en Grande-Bretagne. Il faudra encore quelques années, mais un processus a été mis en route visant à encourager les autorités locales à prendre les besoins du transport ferroviaire en considération et pour faire comprendre que, au même titre que chaque nouveau développement commercial requiert une connexion au réseau routier, il faut prévoir la possibilité d'un accès au rail partout où cela est possible.

La structure de Railtrack comme fournisseur monopolistique réglementé de l'infrastructure se trouve dès lors au centre de toutes les attentions. Tant la SSRA que le régulateur ferroviaire et les clients de Railtrack ont une opinion sur ce qu'il faudrait faire pour que le réseau puisse résorber plus de transports de fret et de passagers.

En matière de fret, les clients demandent, outre des trains plus longs, que les entreprises ferroviaires travaillent 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Beaucoup de clients sont mécontents du fait que de nombreux trains restent bloqués le week-end pour cause d'entretien de l'infrastructure ferroviaire, et que par voie de conséquence le trafic doit emprunter la route.

La croissance la plus spectaculaire en transport de fret est attendue des trains de fret plus rapides et plus légers, principalement intermodaux. Ces trains circuleront à la même vitesse que les trains de passagers et les clients demandent le même traitement pour l'attribution des sillons.

Pour atteindre des améliorations en qualité de service, vitesse, fiabilité ainsi que les hausses prévues en transport de passagers et de marchandises, la SSRA, le régulateur ferroviaire et Railtrack devront s'entendre sur le financement et la réalisation en temps utile et au moindre coût de ces augmentations de capacité et d'accessibilité au réseau.

La nouvelle structure commence à prendre forme et les acteurs concernés se sont fixé comme but d'accroître ce marché. Pour y arriver, la qualité du service et les prix devraient être améliorés.

“NOUVEAU DÉPART” EN SCANDINAVIE

Par la construction de liaisons fixes, -le Grand Belt en 1997 et l'Öresund (Malmö-Copenhague) en 2000-, les pays scandinaves vont se rapprocher, dans le même temps que se réduiront leur distance par rapport au continent européen et la durée de voyage pour les passagers et les marchandises. L'effet en sera une intensification des échanges commerciaux, qui engendrera une augmentation de la demande de capacités de transport. Celles-ci figureront au centre des préoccupations dans les années à venir.

La concurrence accrue sur le marché du transport de fret a eu et a encore toujours comme conséquence la perte de parts de marché des entreprises ferroviaires. Le trafic de fret de et vers virtuellement toute gare en Europe et qui était non-rentable de ce fait, s'amenuise au profit d'une structure d'exploitation plus concentrée de trains complets compétitifs entre les principaux pôles de développement en Europe, offrant de meilleures perspectives d'efficacité.

Une collaboration plus efficace entre des entreprises ferroviaires est la condition pour une meilleure compétitivité entre elles, sur le plan des tarifs et de la qualité. Une meilleure coordination du transport de fret ferroviaire est nécessaire particulièrement dans les zones périphériques. L'ouverture des liaisons du Grand Belt et de l'Öresund présente de telles opportunités pour les entreprises ferroviaires de Scandinavie et des autres pays d'Europe. La création d'un "réseau combiné internordique" se traduira par la mise en place de trains complets directs entre la Scandinavie et les plate-formes européennes.

Dès le 28 août 2000, DSB Gods et Rail Combi/SJ feront un premier pas vers l'établissement du "réseau combiné internordique" en commercialisant un nouveau "Nordic Rail Shuttle" immédiatement après l'ouverture du pont sur l'Öresund. Il reliera 5 à 6 fois par semaine Stockholm Årsta, à Copenhague et Taulov (Jutland), en correspondance directe avec les trains circulant vers le sud.

Les armements et ports de la Mer Baltique ont reconnu la concurrence accrue que constitueront les liaisons fixes et investissent actuellement des millions dans des équipements aux terminaux portuaires ainsi que dans des ferries à plus gros tonnage dans l'espoir de consolider et même d'améliorer leur position sur le marché.



HANS RAUN

Directeur Général Kombi Dan, Padborg

Les liaisons fixes peuvent devenir un atout pour l'industrie et le commerce scandinaves, mais à elles seules elles ne suffisent pas. Si les corridors Dan Link/Nordic Link veulent être compétitifs avec le corridor de la Mer Baltique, il faudra rapidement procéder à un développement du réseau ferroviaire et des terminaux, aussi bien à l'est qu'à l'ouest du Grand Belt. Plus de 6,7 Mrd. EUR ont été investis dans les ponts sur l'Öresund et le Grand Belt, mais l'infrastructure du Danemark et du Schleswig-Holstein n'est pas adaptée aux quantités de marchandises de la Scandinavie, qui vont, selon les estimations, transiter par ces lignes.

Sans ces investissements, le corridor traversant le Danemark peut déboucher sur un goulot d'étranglement au lieu de devenir la liaison de transport du siècle, comme prévu. Il faut oser se poser la question de savoir pourquoi les Danois feraient en sorte que

le Danemark devienne attrayant en tant que pays de transit pour les Norvégiens et les Suédois.

Le succès des grands corridors de transit se mesurera d'après leur compétitivité et l'industrie et le commerce scandinaves doivent pouvoir choisir librement. Ainsi, les trains complets de et vers la Norvège et la Suède doivent toujours emprunter l'axe le plus attrayant, à savoir soit la Mer Baltique, soit le Dan- ou Nordic-Link. La consolidation des transports via une plaque tournante au Danemark sera avantageuse lorsque les volumes de trafic seront concentrés.

A la fin des années 80, la Scandinavie a mené une discussion sur la faculté du TC de constituer une alternative au transport routier. Entre-temps nous devons reconnaître qu'en ce qui concerne la partie ferroviaire, compte tenu de ses capacités limitées, le TC ne peut être qu'un complément, pourtant non négligeable. Dès lors nous devons nous employer à la création d'un réseau ferroviaire cohérent en Scandinavie, faisant partie du réseau ferroviaire trans-européen de fret.

La libéralisation progressive, introduite principalement par la Directive européenne 91/440 et en application de laquelle une séparation entre infrastructure et exploitation est envisagée, a d'abord causé de grands remous et des frustrations sur le marché. Ainsi les informations sur les horaires ne sont plus librement accessibles à tous, les entreprises ferroviaires nationales ne les diffusent pas ouvertement, et la qualité s'est détériorée au point de causer des pertes de parts de marché pour le TC. Un proverbe danois dit "Il faut que ça aille mal avant que ça aille mieux" et c'est ce à quoi nous nous rallions aujourd'hui.

Il est sûr que dans les années à venir le trafic de fret augmentera considérablement en Europe. Sur base d'une progression annuelle de 4-5%, les volumes doubleront sur une période de 15 ans. On ne peut qu'émettre des suppositions sur la part qui reviendra au rail. Le transfert de plus de marchandises de la route vers le rail n'est pas le problème-clé, les problèmes se situent plutôt au niveau des différents acteurs sur le marché. Ce seront sans aucun doute les hommes politiques qui établiront l'agenda de l'importance qui sera accordée au rail dans l'environnement « transport » en Scandinavie.



“NOUVEAU DÉPART” - DES PROJETS INNOVATEURS

En dehors de la représentation des intérêts de l'ensemble de ses membres vis-à-vis du secteur public, une des principales tâches du Bureau de l'UIRR consiste à améliorer l'efficacité de la collaboration entre les différents opérateurs de Transport Combiné au niveau européen. Ces dernières années, la coopération s'inscrivant dans le contexte de projets promus par la Commission Européenne n'a cessé de gagner en importance.

Dans de nombreux cas, le Bureau UIRR assure la gestion générale du projet. Etant donné que l'aide financière limite les risques de départ, elle favorise les innovations. Comme seuls des projets internationaux sont soutenus, la Commission Européenne appuie efficacement les activités de l'UIRR en faveur d'une harmonisation européenne. Ce point est surtout important en transport intermodal, pour que par la collaboration de nombreuses entreprises participant à la chaîne de transport, les incompatibilités soient progressivement éliminées.

Les sociétés UIRR prennent part au programme PACT (Pilot Actions for Combined Transport) depuis son lancement. Trois domaines sont à relever:

1. des études de faisabilité,
2. des projets opérationnels visant l'ouverture de nouveaux marchés,
3. des projets opérationnels en matière d'informatique et de télécommunications.

Le "Pan-European Survey", qui a fait le point des conditions-cadre du Transport Combiné en Europe est un exemple d'une étude de faisabilité. Entre-temps, ces données ont été actualisées dans le "Rapport sur la situation actuelle du transport combiné en Europe", publié par la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT). Une introduction générale au Transport Combiné, actuellement disponible en huit langues et dont le titre est "Regard sur le Transport Combiné" est également le résultat d'un projet PACT. L'étude "Promotion du Transport Combiné international de Marchandises Dangereuses", finalisée en 1999, a été accueillie très favorablement par les experts en la matière; elle a été assortie judicieusement d'un dépliant "Transport Combiné de Marchandises Dangereuses" édité à grand tirage en neuf langues et qui donne de premières informations utiles à la clientèle. Un



MARTIN BURKHARDT

Directeur Général Adjoint de l'UIRR, Bruxelles

projet visant le développement d'une stratégie de qualité en Transport Combiné est en cours. Cette étude s'appuie entre autres sur des statistiques de qualité, harmonisées au niveau européen et qui portent sur quelque 17.000 trains par an.

Un des premiers projets PACT à considérer comme exemplatif de l'ouverture de nouveaux marchés de TC, fut la mise au point en 1992 d'un corridor multimodal entre l'Europe Centrale et la Grèce par l'Italie, qui -compte tenu de la crise intervenue plus tard en ex-Yougoslavie- créait une importante connexion intra-communautaire. Le développement, en son temps, de capacités de transbordement à Port Bou à la frontière franco-espagnole fut un autre succès, comme l'est le projet en cours d'une liaison multimodale entre l'Autriche, l'Allemagne et la Suède, qui incorpore également des ports et des parcours par ferry.



La mise en service d'un train complet entre l'Europe Centrale et la Roumanie par l'Autriche et la Hongrie a permis en trois ans de transférer 10% des transports routiers sur cette relation difficile vers le rail. Elle a démontré les possibilités mais aussi les limites de la conquête de nouveaux marchés de TC. Car, suite à la crise que traverse le transport ferroviaire résultant d'augmentations successives des prix et suite à des retards de plus en plus flagrants, les opérateurs ont malheureusement été contraints d'arrêter temporairement ce train.

La modernisation de l'informatique a été au centre de nombreux projets. L'harmonisation de codes et de protocoles ainsi que des aides au démarrage pour des opérateurs de l'Est ou de moindre taille ont amélioré la télécommunication et ont permis de tester un suivi des envois par satellite.

Alors que le programme PACT vise à promouvoir l'application et la transposition de techniques existantes, orientées plutôt sur la pratique, les quatrième et cinquième programmes-cadre de la Commission Européenne mettent de vastes moyens financiers à disposition pour des travaux de recherche et de développement plus fondamentaux. Dans le cadre du projet "CESAR" (Co-operative European System for Advanced Information Redistribution), des normes européennes pour des interfaces/client en Transport Combiné sont mises au point. L'Internet, utilisé comme moyen de transmission, permet aux clients de réserver on-line et de demander la situation de leurs envois auprès des opérateurs de TC. La première phase du projet s'est terminée début 2000 par une application-pilote sur l'axe du Gotthard et avant la fin du premier semestre de la même année, le système sera à la disposition des clients des sociétés Cemat, Hupac et Kombiverkehr participant au projet, à l'adresse Internet <http://www.cesar-online.com>. Dans une deuxième phase, ces trois partenaires développeront plus avant ce système -en collaboration avec Novatrans, Swe-Kombi et Hungarokombi- en y ajoutant d'autres fonctionnalités; le programme reste bien entendu ouvert à d'autres opérateurs.

Des informations actualisées sur les résultats des différents projets ainsi que sur un vaste nombre d'autres sujets peuvent être obtenues sur notre serveur Internet <http://www.uirr.com>.

“UN NOUVEAU DÉPART” EN HONGRIE

Ces deux dernières années, le développement de l'économie hongroise a été marqué par un grand dynamisme. Des taux de croissance annuelle de l'ordre de 3 à 4% sont attendus, qui permettront à la Hongrie d'entrer en droite ligne dans l'Union Européenne.

Les sociétés multinationales qui se sont installées ces dernières années dans notre pays ont entraîné une répartition internationale du travail, jamais connue auparavant. Ceci engendre bien sûr des exigences supplémentaires pour le transport de fret. Nous souhaitons que l'augmentation des volumes à transporter profite principalement au Transport Combiné, étant donné qu'il réunit les avantages systémiques de ses deux composantes la route et le rail, et permet de soulager l'environnement, de désengorger les routes et de faciliter les passages en frontière.

Une haute efficacité du Transport Combiné dépend du bon fonctionnement de l'entreprise ferroviaire. En Hongrie, il existe actuellement deux entreprises ferroviaires d'importance nationale, celle contrôlée par l'Etat, la MAV, et la GYSEV, appartenant conjointement à la Hongrie et à l'Autriche.

Depuis la chute du mur en 1989, le transport de marchandises assuré par la MAV a chuté de 60%. Le gouvernement hongrois a reconnu que sans réforme profonde l'entreprise ferroviaire pourrait perdre son rôle antérieur de transit et sera évincée du marché des transports nationaux et internationaux après la libéralisation prônée par l'Union Européenne. Les buts qu'il s'est fixés sont une séparation complète entre infrastructure et exploitation, la stabilisation de la situation financière ainsi qu'une meilleure prise en compte des demandes du marché, avec adaptation simultanée aux normes européennes.

En Hongrie, le développement du TC a connu une accélération suite à l'accord d'adhésion conclu en 1990 avec la Communauté Européenne et la signature de l'accord AGTC¹ à Prague en 1991. Son rôle est renforcé par le fait que la Hongrie se situe à la croisée d'importants corridors routiers et ferroviaires. Les objectifs que se fixe le concept hongrois du TC sont:

- la création, au niveau requis, de la partie hongroise du réseau de TC européen;
- l'offre garantie d'une alternative de transport de fret respectueuse de l'environnement;
- le transfert de tous les transports routiers vers le rail et le fluvial, ce qui servira à préserver l'environnement et à augmenter la sécurité.



ISTVAN TOMCSANYI

Directeur Général Hungarokombi, Budapest

Les transports par route roulante ont débuté en 1992 par la mise en exploitation commune par Hungarokombi et Ökombi du parcours Budapest - Wels. Cette relation-pilote destinée exclusivement à l'époque aux transports de transit figure encore toujours parmi les produits offerts par l'opérateur de TC hongrois. Son importance a cependant évolué considérablement. Aujourd'hui, elle sert en premier lieu aux mouvements d'importation/exportation entre la Hongrie et le reste de l'Europe. Une autre étape significative des activités de route roulante a été le démarrage fin 1994 de transports entre Sopron et Wels. Cette relation devait permettre aux expéditeurs hongrois de s'habituer au ferroviaire. Le développement rapide des relations majeures avec l'Autriche et les expériences acquises nous ont encouragés à nous attaquer à de nouveaux marchés. Grâce au soutien du gouvernement hongrois et à nos efforts confiants, il a été possible d'instaurer une route roulante vers la Slovénie en collaboration avec Adria Kombi.



Dans le cours des années 1999 et 2000 nous développons un nouveau système informatique, reliant le siège avec les terminaux et les agences, de sorte à améliorer la gestion de nos activités et à mieux servir nos partenaires. Notre propre site web www.hungarokombi.hu en constitue une partie essentielle, par lequel tous les intéressés sont régulièrement informés sur le nombre de places disponibles sur les différents trains de route roulante. Par la participation au projet CESAR II, nous visons à offrir à nos clients la possibilité de demander la situation de tous leurs envois, de réserver des places sur les trains et d'obtenir une confirmation des places réservées.

La grande majorité des transports non accompagnés est constituée d'acheminements maritimes de grands conteneurs en direction de Hambourg, Bremerhaven, Rotterdam, Trieste et Koper.

Une importante tâche de notre société réside dans le développement du TC vers l'Est. Compte tenu de l'expérience acquise, notre situation géographique représente une opportunité pour le développement de transports vers la Roumanie, la Bulgarie, la Grèce, la Turquie, l'Ukraine ou la Russie. La normalisation de la situation en ex-Yougoslavie entraîne également une demande accrue de transports.

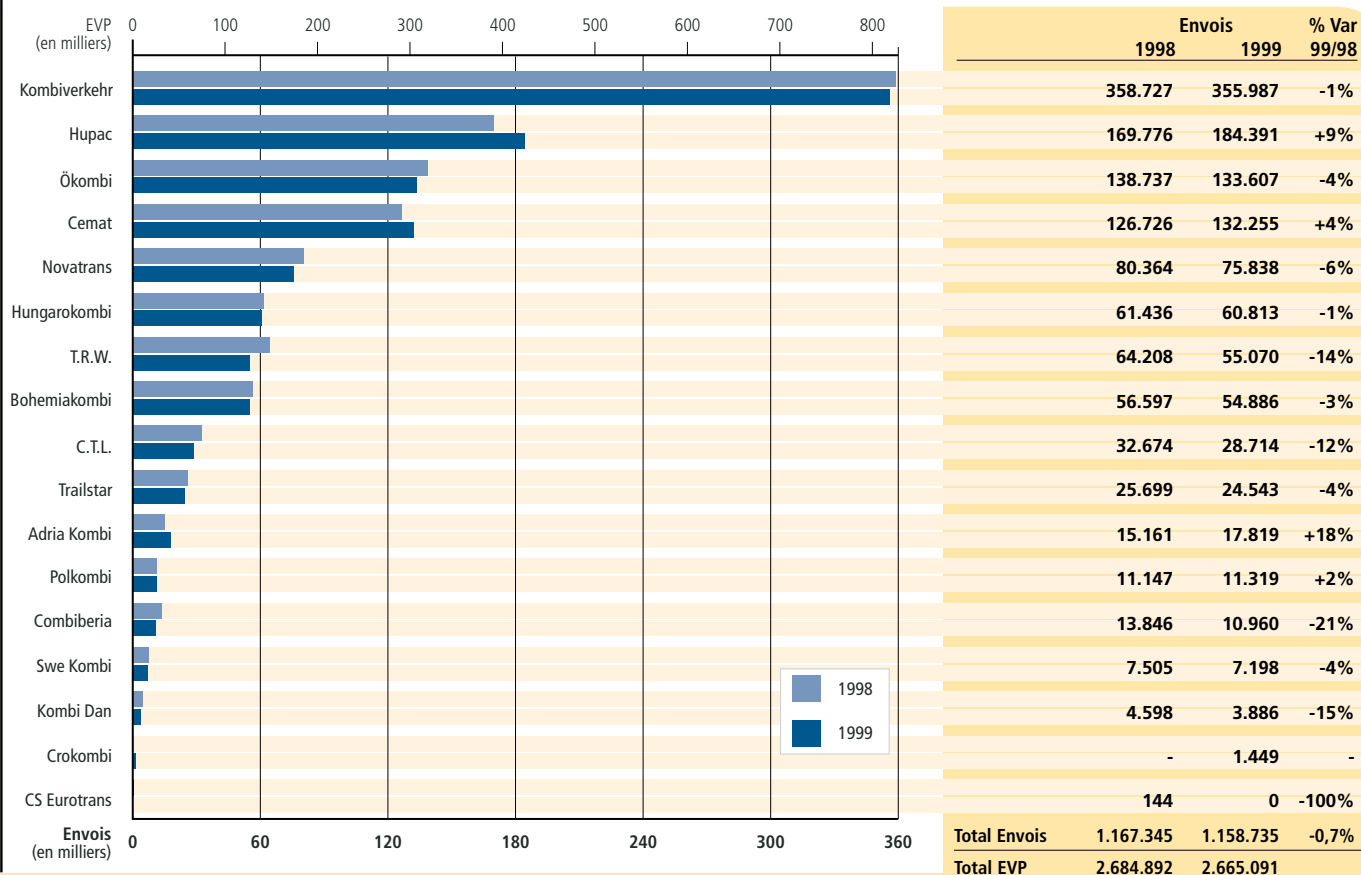
Dans le but de fournir à nos clients un service de haut niveau, nous avons développé un système de gestion de qualité, que nous avons fait certifier avec succès (selon ISO 9000) par TÜV Österreich. Il faut néanmoins que nous continuions à le développer, afin que la nouvelle finalité, l'obtention du certificat ISO 9000 :2000 orienté vers la clientèle, puisse être atteint.

Par les efforts évoqués, nous voulons renforcer notre position sur un marché caractérisé par une concurrence de plus en plus aigüe et une tendance négative du marché ferroviaire ; et parallèlement nous souhaitons garder le rythme des autres sociétés membres de l'UIRR afin d'être en toutes circonstances leur partenaire fiable et étroitement proche en Hongrie.

¹ Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes

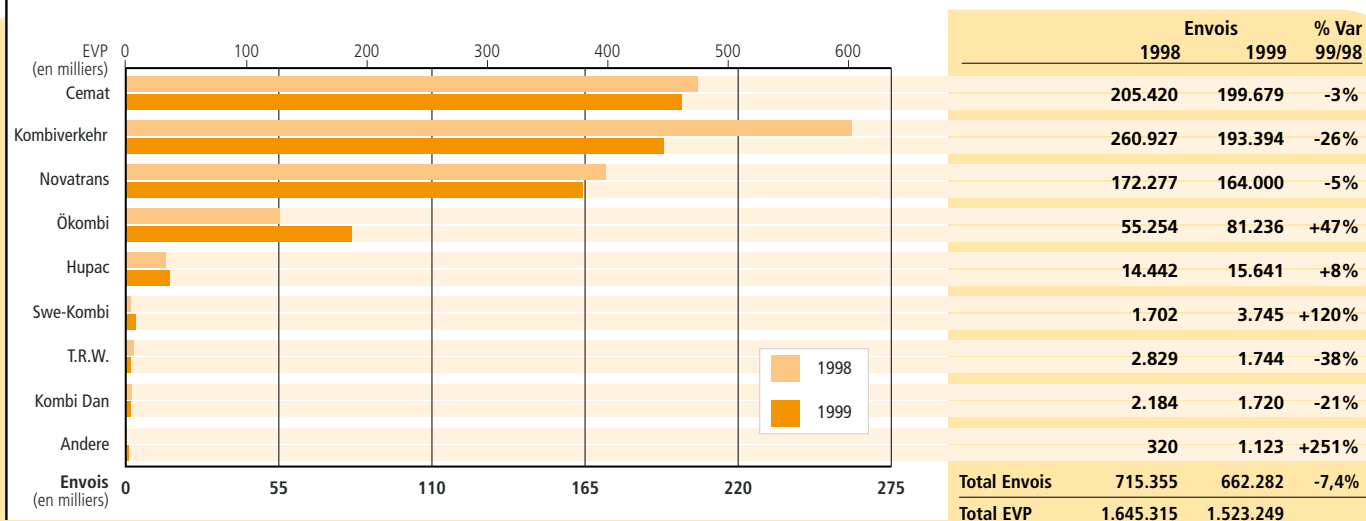
TENDANCES

TRAFIC INTERNATIONAL



Alors qu'elle avait été à l'origine d'une croissance devenue très faible l'année précédente, la crise que traverse le transport ferroviaire a même entraîné une stagnation du trafic en 1999. Les nombreux retards assortis d'augmentations de prix de la part des entreprises ferroviaires sont source de grandes difficultés. Alors que les opérateurs ont pu créer de nouveaux marchés, certains transports par train complet ont dû être supprimés. Il s'agit surtout de trains sur de longues distances internationales, qui sont théoriquement les plus appropriés au transport combiné mais qui accumulent des retards et des coûts suite à la mauvaise qualité du service offert par plusieurs entreprises ferroviaires encore toujours nationales. Seuls les acheminements sur l'axe du Gothard, dont les conditions-cadre en matière de politique des transports sont encore largement influencées par la Suisse, se sont développés sensiblement.

TRAFIC NATIONAL

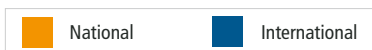
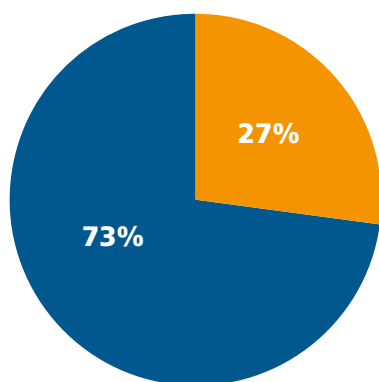


Les trois pays européens connaissant d'importants transports nationaux ont subi une régression du nombre d'acheminements. Alors que le recul restait relativement faible en France et en Italie, l'Allemagne a vu un quart des transports retourner vers la route. Kombiverkehr s'emploie à augmenter la qualité et la productivité par l'introduction d'un nouveau schéma de production, qui a affiché de bons résultats au début de l'année 2000 sur un réseau-clé.

Pour une grande partie des acheminements en Suisse et en Autriche, il s'agit de chaînes de transport internationales, dont seul le parcours principal sur le rail est "national".

TENDANCES

TRAFIC TOTAL



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

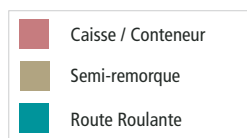
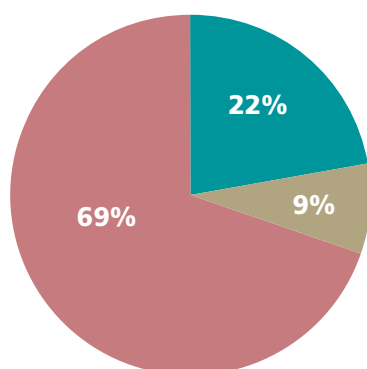
Année	Int.	Nat.	Total
1990	11.708	6.969	18.677
1991	11.902	7.170	19.072
1992	13.206	7.043	20.249
1993	14.490	6.844	21.334
1994	17.077	7.606	24.683
1995	17.720	7.250	24.970
1996	19.584	7.583	27.167
1997	21.527	8.334	29.861
1998	21.926	8.308	30.234
1999	20.742	7.846	28.588

Le marché intérieur dont la réalisation se poursuit en Europe et la globalisation de plus en plus marquée de l'économie entraînent une augmentation constante de la part du trafic international, qui représente actuellement, avec 21 milliards de tonnes-kilomètres, environ les trois quarts de tous les transports.

Les distances moyennes sont de l'ordre de 700 km pour l'international et de 600 km pour le national. Cette dernière est influencée par la structure et la géographie et varie fortement d'un pays à l'autre ; en Allemagne elle est de 530 km, en France de 650 km et en Italie de 800 km.

Par jour ouvrable, les opérateurs représentés au sein de UIRR transfèrent quelque 8.800 parcours routiers de longue distance sur le rail.

TECHNIQUES

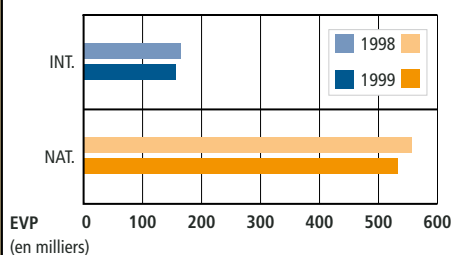


PART DES TECHNIQUES DE TRANSPORT COMBINÉ AU TRANSPORT TOTAL EN MILLIERS D'ENVOIS

Année	Caisse/Conteneur	Semi-remorque	Route Roulante	Total
1990	727	242	214	1.183
1991	765	235	226	1.226
1992	835	229	225	1.289
1993	884	202	211	1.297
1994	1.057	219	253	1.529
1995	1.079	224	312	1.615
1996	1.160	207	344	1.711
1997	1.333	185	346	1.864
1998	1.335	166	382	1.883
1999	1.260	155	406	1.821

Le transport non accompagné de caisses mobiles et de conteneurs représente, avec 69%, la plus large part des unités de chargement transportées par les membres actifs de l'UIRR. Si l'on ajoute les transports de CNC, qui sont structurés différemment, cette catégorie d'unités représente les trois quarts du Transport Combiné. La part des semi-remorques est tombée en-dessous des 10%. La technique de la route roulante, par laquelle des camions entiers "circulent sur le rail", les chauffeurs accompagnant les envois dans un wagon-couchettes, occupe une place de plus en plus importante. Certaines de ces "relations par ferry sur rail" comptent 12 départs par jour et contribuent ainsi de façon significative au désengorgement de la route.

MEMBRES ASSOCIÉS



TRAFIC NATIONAL (NAT.) ET INTERNATIONAL (INT.) EN EVP

Année	Int.	Nat.	Total
1998	165.495	556.200	721.695
1999	156.794	532.334	689.128
	-5,3%	-4,3%	-4,5%

Les transports effectués par CNC, en tant que filiale ferroviaire membre associé de l'UIRR, sont repris séparément, car ils présentent une autre structure. Alors que les membres actifs de l'UIRR organisent des transports ferroviaires de terminal à terminal pour des entreprises logistiques et des expéditeurs, CNC offre la chaîne de transport complète, y compris le pré- et post-acheminement routier en conteneur. Une autre partie de ses activités est constituée par des transports maritimes vers l'arrière-pays.

RAPPORTS DES SOCIÉTÉS

Adria Kombi, Ljubljana, a pu renouer avec une croissance du trafic, surtout sur la route roulante Ljubljana-Salzburg, après une année 1998 relativement faible. De concert avec l'entreprise ferroviaire slovène, Adria Kombi a développé un nouveau produit, le train navette KO-MAR reliant le port de KOper avec les terminaux de Ljubljana, Celje et MARibor dans l'arrière-pays. Il s'agit d'acheminements de porte à porte qui ont déjà permis de transférer de nombreux transports routiers vers le rail. Pour l'an 2000, l'opérateur slovène prévoit le développement du concept "Gateway Ljubljana", la connexion du port de Koper au système de trains complets en cours d'élaboration ainsi que l'introduction d'une nouvelle route roulante de Maribor vers Wels.

Bohemiakombi, Prague. La route roulante Lovosice-Dresde, mise en service en 1994 et servant avant tout à réduire les transports par poids lourds entre Nordböhmen et le "Land" Saxe, est parvenue à maintenir le niveau élevé de l'année précédente et même à améliorer les

taux de remplissage. Cette relation avec 10 trains aller/retour par jour continue d'être exploitée à la demande du Land Saxe en accord avec le Ministère Tchèque des Transports. En automne, le 450.000ème camion a été acheminé. Le transport non accompagné doit par contre faire face à un léger recul. Les résultats d'un train logistique entre la Tchéquie et la Pologne ont pu être stabilisés.

Cemat, Milan, a clôturé l'année 1999 avec un résultat mitigé. Le transport national a dû enregistrer une nouvelle fois un léger recul, alors que le transport international était en progression. Il s'agit des conséquences d'une période de transition, au cours de laquelle les entreprises ferroviaires ont pris certaines décisions et la qualité a laissé à désirer. Les perspectives sont pourtant positives, les entreprises ferroviaires se rendant compte du rôle stratégique du TC. En vue de cette croissance future, l'opérateur italien a fait des investissements substantiels dans du matériel roulant.

En collaboration avec le partenaire suisse Hupac, un train hebdomadaire circulera à partir de début 2000 entre Singen et le port de Gênes, à partir duquel la filiale Combimare et son partenaire T.C.E.T. (Transport Combiné Europe-Tunisie) assureront le transport maritime de et vers le port de Tunis.

Combiberia, Madrid. A l'image de l'année précédente, le résultat de 1999 fut à nouveau affecté par des conflits sociaux au sein des entreprises ferroviaires, ainsi que par des catastrophes naturelles, telles que les inondations dans le Midi de la France. Quoique les premiers mois aient été désastreux, l'opérateur espagnol a pu égaler les volumes de transport de 1997, grâce à un retournement de situation à partir du deuxième trimestre. Les gros investissements que les entreprises ferroviaires aussi entreprennent actuellement dans du matériel roulant constitueront la base de la croissance future du TC. Certains projets prévus pour 1999, comme la reprise des transports ibériques par le Tunnel sous la Manche, ont été différés jusqu'en 2000.

CTL, Londres, a pu maintenir sa position comme principal opérateur des transports par le Tunnel sous la Manche. Malgré un contexte de réduction de 8% des parts de marché détenues par le transport intermodal, CTL a été en mesure d'améliorer la fiabilité de ses lignes de trafic vers l'Italie et la France grâce à un dialogue étroit avec les entreprises ferroviaires. Un nouveau service vers l'Espagne est en préparation. De plus, l'opérateur britannique a élargi sa palette de services en offrant des transports routiers et des possibilités d'entreposage. Le suivi des unités de chargement par le biais d'Internet a rencontré un vif intérêt auprès de la clientèle, dans la mesure où ce système lui permet de savoir en temps réel où se trouvent ses envois.

Hungarokombi, Budapest. Contrairement à l'année précédente, la société hongroise a connu une augmentation du transport non accompagné et une régression des transports par route roulante. Le parc de wagons pour la route roulante s'est révélé insuffisant pour satisfaire la nette hausse de la demande intervenue lors du second semestre. La crise à laquelle sont confrontés des pays comme la Russie, la Turquie et la Roumanie ainsi que la guerre en Yougoslavie ont également jeté



une ombre sur la situation du marché. L'opérateur hongrois s'est employé à exploiter au mieux la capacité existante en adaptant les horaires avec beaucoup de flexibilité et en optimisant la disposition des wagons. Le train vers les ports maritimes dans le nord de l'Allemagne peut par contre se targuer d'avoir atteint des taux de croissance à deux chiffres. Les volumes que Hungarokombi a traités en 1999 l'ont placée en sixième position de toutes les sociétés UIRR. Outre la création d'un parc de caisses mobiles dans lequel les clients de TC pourront puiser, de nouvelles routes roulantes vers l'Ukraine, la Roumanie et la Bulgarie sont en cours d'élaboration.

Hupac, Chiasso, peut se targuer d'avoir atteint, voire dépassé, ses objectifs grâce à des efforts de rattrapage soutenus en fin d'année, favorisés par une intensification des échanges et une adaptation ponctuelle de l'offre. Ainsi, la société achève l'année 1999 avec une progression de quelque 5%. Le potentiel de développement du transport combiné est grand, la qualité toujours insuffisante de plusieurs entreprises ferroviaires reste le seul point négatif. En 2000, la mauvaise qualité aura encore une influence négative sur le résultat. Hupac est convaincue que le transport combiné pourra se mesurer à la route grâce à une réduction des coûts d'infrastructure ferroviaire (prix des sillons) et une augmentation de la qualité. Dans le but de se préparer aux nouvelles conditions du marché, Hupac Intermodal SA a été fondée fin décembre 1999. L'objectif est de séparer les activités opérationnelles de la société mère et de gérer une société commerciale autonome et transparente qui s'oriente aux demandes du marché et de la clientèle. L'obtention par Hupac GmbH à Singen d'une licence d'entreprise ferroviaire constitue également une étape marquante pour le groupe Hupac.

Kombi Dan, Padborg, est membre autonome de l'UIRR depuis la dissolution de Skan Kombi en date du 30.06.99. En même temps, la société danoise fondée en 1985 a été transformée d'une association coopérative en une société par actions, de sorte à constituer un groupe de propriétaires plus actif, mieux à même de remplir sa fonction d'intermédiaire entre les entreprises ferroviaires et la route. La libéralisation du rail, la création d'un marché interne, la croissante globalisation de l'écono-

mie ainsi que les effets du transport sur l'environnement ont renforcé ce rôle et entraîné une augmentation des exigences des clients danois en matière de prix et de qualité. Les efforts consentis pour obtenir les meilleures conditions de transport et de prix se sont traduits en un résultat financier positif malgré un recul des volumes transportés.

Kombiverkehr, Francfort, les changements persistants liés à la restructuration de l'entreprise ferroviaire nationale se reflètent dans les activités de l'opérateur de TC allemand. Alors que sur les relations internationales les quantités transportées ont pu être généralement stabilisées, deux augmentations de prix de la part du tractionnaire et de nouvelles réductions de prix en transport routier ont entraîné des pertes de volumes en transport national. Un revirement est intervenu en fin d'année, après la signature d'un contrat avec la DB pour l'achat d'un réseau national complet de trains navettes. "Kombi-Netz 2000+", opérationnel depuis février 2000, est composé lors de la première phase de 26 trains complets nationaux assurant 58 relations journalières, achetés et commercialisés de façon autonome pour créer la base d'une offre continue de services répondant aux attentes de la clientèle. Cette offre constitue une partie substantielle d'une structure trans-européenne. Le succès du transport international a prouvé une nouvelle fois que les conditions d'une poursuite dynamique du développement de ce mode de transport sont données par le marché, si l'on parvient à remédier au manque continu de qualité imputable



au tractionnaire ferroviaire. En novembre, Kombiverkehr a obtenu la licence d'entreprise publique de transport ferroviaire.

Novatrans, Paris, a subi un léger repli de son trafic en raison des problèmes de qualité ferroviaire qui n'ont été résorbés qu'en cours d'année. Plusieurs offres ont aussi contribué à une reprise: un doublement du nombre de trains sur l'axe Lille-Avignon-Marseille, ainsi qu'une augmentation de la fréquence des trains circulant entre Le Havre et Novara. De plus, plusieurs terminaux ont été modernisés et améliorés d'un point de vue technique, avec la mise en place de contrôles d'accès. La gestion est facilitée par l'installation d'un nouveau pro-



gramme informatique, introduit en collaboration avec les partenaires Hupac et Cemat. Les clients peuvent désormais consulter à tout moment l'état de leurs envois via Internet. En 2000, Novatrans s'associera au projet informatique CESAR, ce qui lui permettra d'être connectée à des partenaires supplémentaires.

Ökombi, Vienne, a réalisé une nouvelle expansion en 1999, à mettre à l'actif de la route roulante, suite à une hausse de la demande après les incendies intervenus dans le tunnel du Mont Blanc et celui de Tauern. Ökombi a réagi immédiatement à cette situation en regroupant les routes roulantes sur les trois axes Brenner, Tauern et Danube (vers la Hongrie). L'offre a été accueillie très favorablement, de nombreux nouveaux clients passés de la route au rail disent vouloir continuer à utiliser ce service. Si les wagons n'avaient pas fait défaut, la croissance aurait été encore plus importante. Cette situation ainsi que l'augmentation générale de la demande de ce mode de transport en transit alpin ont conduit l'opérateur de TC autrichien à commander pour la route roulante 200 wagons à plancher surbaissé additionnels d'une valeur totale de 30 millions EUR et livrables en automne 2000. Après un début d'année faible, le TC non-accompagné bilatéral mais aussi national a pu se redresser, le TC bilatéral égalant presque le résultat de l'année précédente et le TC national parvenant même à afficher finalement une augmentation.

Polkombi, Varsovie, se réjouit d'une augmentation du nombre d'unités de chargement transportées malgré le ralentissement de l'économie polonaise et la crise en Russie. Ceci a engendré un intérêt accru de la part des investisseurs et une augmentation du capital social. Le nombre de départs journaliers du train complet géré avec succès avec le partenaire UIRR tchèque Bohemiakombi devrait être porté prochainement à deux. Polkombi participe également activement à des projets avec d'autres partenaires au sein de l'UIRR. Depuis l'ouverture du terminal de Polkombi à Kobylnica près de Poznan, celui-ci transborde plus d'UTI que prévu et s'est inséré avec succès dans le réseau de TC.



Swe-Kombi, Helsingborg a gagné en impact sur le continent depuis l'entrée à son capital des partenaires UIRR Hupac et Kombiverkehr. Suite à la politique de prix des entreprises ferroviaires, seule la circulation de trains complets est actuellement rentable. Le taux de remplissage des trains circulant vers le sud n'est pas encore optimal et l'opérateur suédois tentera d'y remédier grâce à des solutions techniques. De plus, il s'efforce d'accroître le nombre de clients scandinaves, afin de regrouper un plus grand nombre de transports en Suède. Swe-Kombi est également un des nouveaux partenaires du projet informatique CESAR II.

Trailstar, Rotterdam. En automne, la société néerlandaise appartenant depuis 1998 au groupe Hupac s'est dotée d'une nouvelle structure. La gestion dépouillée et économe de l'entreprise permet une meilleure exploitation des possibilités de synergie avec la société mère. Ainsi, les clients des trains en direction de l'Italie sont pris en charge par Hupac Intermodal, mais Trailstar reste l'interlocuteur pour le domaine opérationnel local. En 1999 la relation Born-Italie a dû être arrêtée, faute

de couverture des coûts. C'est pourquoi Trailstar a enregistré une régression des volumes transportés. Les perspectives pour l'an 2000 sont pourtant bonnes et l'opérateur néerlandais compte sur une augmentation de ses activités. De plus il reste ouvert à de nouvelles formes de collaboration, aussi bien pour les transports terrestres que maritimes.

T.R.W., Bruxelles. Après une période difficile, la société a pu regagner la confiance des principaux actionnaires en vue de la poursuite efficace de ses activités. Un plan de redressement axé sur une recapitalisation, ainsi qu'un recentrage sur les principaux axes de trafic et la sous-traitance des activités de manutention ont porté leurs premiers fruits, principalement sur la ligne Belgique-Italie. Les transports de et vers l'Espagne par Hendaye mais aussi ceux sur la façade méditerranéenne ont à faire face à des problèmes suite à des travaux de construction et à une qualité de service insuffisante. Parmi les mesures de redressement initiées, l'effet de la simplification des schémas d'exploitation et une fiabilité accrue de l'information sont à souligner. A partir de début 2000, quatre trains par semaine circuleront vers Perpignan et Port Bou et un cinquième a été planifié. Le système Cortax sera également revu en détail et optimisé en fonction des demandes spécifiques de la clientèle.

Membre associé

CNC, (Compagnie Nouvelle de Conteneurs) Vincennes, a également vécu une année pleine de contrastes. En effet, alors que l'activité du premier semestre s'est, à l'image de 1998, traduite par un recul, le second semestre a vu un redressement de l'activité. Ce redressement résulte de l'ensemble des mesures de restructuration prises en interne et d'une amélioration progressive de la fiabilité ferroviaire. CNC a investi dans le développement d'importants partenariats; ceci s'est traduit notamment par la signature de conventions avec des ports et des prises de participations dans des sociétés de gestion de terminaux et des entités de transport routier. La démarche de renouvellement et d'extension de la certification ISO 9002 des sites s'est poursuivie.

MEMBRES DE L'UIRR AU 1. JANVIER 2000

SLOVENIE	ADRIA KOMBI Tivoljska 50 SLO - 1000 Ljubljana	Tel: (+ 386) 1 / 431.01.57 Fax: (+ 386) 1 / 431.01.54 E-Mail: infor@adriakombi.si
REPUBLIQUE TCHEQUE	BOHEMIAKOMBI Opletalova 6 CZ - 113 76 Praha 1	Tel: (+ 420) 2 / 24.24.15.76 Fax: (+ 420) 2 / 24.24.15.80 E-Mail: bohemiakombi@mbox.vol.cz
ITALIE	CEMAT Via Valtellina 5-7 I - 20159 Milano	Tel: (+ 39) 02 / 66.89.51 Fax: (+ 39) 02 / 668.00.755 E-Mail: info@cemat.it
ESPAGNE	COMBIBERIA c/ Rafael Herrera, 11; 3°, Pta 308 E - 28036 Madrid	Tel: (+34) 91 / 314.98.99 Fax: (+34) 91 / 314.93.47 E-Mail: combiberia@infonegocio.com
CROATIE	CROKOMBI Vodovodna 20a HR - 10000 Zagreb	Tel: (+ 385) 1 / 364.37.37 Fax: (+ 421) 1 / 364.37.35 E-Mail: crokombi@zg.tel.hr
SLOVAQUIE	C.S. EUROTRANS Kuzmányho 22, P.O. Box B-2 SK - 010 92 Žilina	Tel: (+ 421) 89 / 622.447 Fax: (+ 421) 89 / 625.138 E-Mail: cseurotrans@za.sknet.sk
GRANDE-BRETAGNE	C.T.L. 179/180 Piccadilly UK - London W1V 9DB	Tel: (+ 44) 207 / 355.46.56 Fax: (+ 44) 207 / 629.57.14 E-Mail: info@ctcl.com
HONGRIE	HUNGAROKOMBI Szilagyí Dezso tér 1 H - 1011 Budapest	Tel: (+36) 1 / 224.05.50 Fax: (+36) 1 / 224.05.55 E-Mail: info@hungarokombi.hu
SUISSE	HUPAC Viale R. Manzoni 6 CH - 6830 Chiasso	Tel: (+ 41) 91 / 695.29.00 Fax: (+ 41) 91 / 683.26.61 E-Mail: info@hupac.ch
DANEMARK	KOMBI DAN Thorsvej 8 DK - 6330 Padborg	Tel: (+ 45) 74.67.41.81 Fax: (+ 45) 74.67.07.03 E-Mail: kombidan@post.tele.dk
ALLEMAGNE	KOMBIVERKEHR Postfach 94 01 53 D - 60459 Frankfurt/Main	Tel: (+ 49) 69 / 79.50.50 Fax: (+ 49) 69 / 79.50.51.19 E-Mail: info@kombiverkehr.de
FRANCE	NOVATRANS 21, Rue du Rocher F - 75008 Paris	Tel: (+ 33) 1 / 53.42.54.54 Fax: (+ 33) 1 / 43.87.24.98 E-Mail: info@novatrans.fr
AUTRICHE	ÖKOMBI Taborstraße 95 A - 1200 Wien	Tel: (+ 43) 1 / 331.560 Fax: (+ 43) 1 / 331.56.300 E-Mail: info@oekombi.at
POLOGNE	POLKOMBI ul. Targowa 74 PL - 03-734 Warszawa	Tel: (+ 48) 22 / 619.79.14 Fax: (+ 48) 22 / 619.00.00 E-Mail: polkombi@it.com.pol
PORTUGAL	PORTIF Avenida Sidonio Pais, 4-4° - P.3 P - 1000 Lisboa	Tel: (+ 351) 1 / 52.35.77 Fax: (+ 351) 1 / 315.36.13
SUEDE	SWE-KOMBI Hamntorget 3 S - 252 21 Helsingborg	Tel: (+ 46) 42 / 38.12.00 Fax: (+ 46) 42 / 38.12.12 E-Mail: mail@swe-kombi.se
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
BELGIQUE	T.R.W. Avenue du Port, 100 / bte 1 B - 1000 Bruxelles	Tel: (+ 32) 2 / 421.12.11 Fax: (+ 32) 2 / 425.59.59 E-Mail: trw@trw.be



Membre associé:
FRANCE

CNC
8, Avenue des Minimes
F - 94300 Vincennes

Tel: (+ 33) 1 / 43.98.40.00
Fax: (+ 33) 1 / 43.74.18.40
E-Mail: continental@cnc-transport.com



UIRR
Union Internationale des sociétés
de transport combiné Rail-Route

rue Montoyer 31/bte 11
B - 1000 Bruxelles

Tel: (+ 32) 2 / 548.78.90

Fax: (+ 32) 2 / 512.63.93

E-Mail: headoffice.brussels@uirr.com

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