

UIRR

Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route



Rapport
2003



IMPRESSUM

Editeur responsable: UIRR s.c.r.l., Bruxelles
c/o Aurélie Dhaussy

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

Création graphique: Tostaky s.a., Bruxelles

Imprimé en Belgique sur papier blanchi sans chlore.



PRÉFACE

EUGENIO MUZIO

Président du Conseil

Le 1^{er} mai 2004, nouvelle date-clé de son histoire, l'Union Européenne (UE) a ouvert ses portes à dix nouveaux membres, dont huit pays continentaux de l'Europe centrale et orientale.

Le potentiel de croissance économique et le coût encore relativement faible de la main-d'œuvre dans les Etats adhérents s'avèrent particulièrement attractifs. Il est donc permis d'envisager une augmentation des échanges avec ces Etats qui sera plus que proportionnelle à celle de la population de l'Union.

Dans le trafic Est-Ouest, le Transport Combiné (TC) est parvenu à se créer une place utile, et ce malgré la faible efficacité opérationnelle et commerciale de plusieurs chemins de fer des nouveaux Etats-membres, due à leur longue situation de monopole. Nous pouvons toutefois espérer que l'adhésion à l'UE modifiera cet état de fait.

Hormis les matières premières qui resteront un marché du rail, l'acheminement des autres types de marchandises a connu un transfert important vers la route. La récupération d'une partie de ces échanges ne pourra se faire que par le biais du TC; mais cette évolution modale nécessite la collaboration des entreprises ferroviaires, afin d'établir une offre de traction faisant du TC une alternative globalement compétitive à la route.

Grâce à sa souplesse organisationnelle et à de plus faibles coûts de main-d'œuvre dans ces pays, on peut s'attendre à ce que le transport routier offre à nouveau ses solutions. L'augmentation du trafic routier risque dès lors d'être plus que proportionnelle à celle des échanges. Compte tenu des limites générales de l'infrastructure routière, un tel développement dans l'Europe élargie ne peut être accepté. Or, le secteur du fret ayant basé sa logistique sur le transport routier, il ne pourrait plus s'accommoder d'un trafic ferroviaire traditionnel, mais seulement de modes associant la route comme l'est, précisément, le Transport Combiné.

Il est donc important d'élaborer au plus vite une stratégie d'offre de TC entre l'est et l'ouest de l'Union élargie. Pour porter ses fruits, celle-ci doit cependant être issue non pas d'un ensemble d'actions spontanées et indépendantes les unes des autres, mais, au contraire, de concepts innovants coordonnés.

Cette tâche relève en premier lieu de la Commission européenne, avec la mise en œuvre d'une politique visant à:

- modifier le comportement des chemins de fer des nouveaux Etats-membres, assez passifs à ce jour vis-à-vis du TC;
- octroyer des subsides pour la conversion des gares de marchandises lorsque cela est possible, ou pour la réalisation de nouveaux terminaux performants;
- accorder des aides ciblées dans le temps aux transporteurs routiers, aux transitaires ainsi qu'aux opérateurs logistiques, afin qu'ils s'équipent en unités de chargement et qu'ils puissent activer l'intermodalité dans des conditions compétitives vis-à-vis du tout-route.

En définitive, il faut que cette politique communautaire fixe au plus vite des priorités et évite l'accroissement excessif du transport routier observé en Europe occidentale.

L'UIRR devra quant à elle assurer l'organisation d'initiatives coordonnées entre ses sociétés-membres et visant à engendrer de nouveaux flux de trafic. Elle doit par ailleurs entretenir des rapports constants avec l'UE afin de signaler les difficultés à résoudre et l'opportunité d'interventions communautaires.

Eugenio Muzio



LE NOUVEL ESPACE

RUDY COLLE

Directeur Général

Le présent Rapport est placé sous le thème de l'ouverture, que traduisent deux développements à peu près simultanés et tous deux porteurs de considérables potentialités et défis.

D'une part, l'UE connaît un élargissement sans précédent, venant de passer de 15 à 25 Etats-membres et sa population de 380 à 450 millions de citoyens.

D'autre part, l'UIRR permet désormais à toute entreprise dont l'activité principale consiste à organiser et commercialiser le TC d'en devenir membre, qu'elle soit privée comme cela fut exigé antérieurement, ou contrôlée au niveau de son capital ou de ses structures dirigeantes par une entreprise ferroviaire (EF) traditionnelle.

De beaux succès d'affiliation ont déjà été enregistrés - les nouveaux venus dans notre Union se présentent à vous plus avant dans ce Rapport -, et d'autres adhésions d'importance sont sur le point de se concrétiser.

Nous en attendons un effet doublement bénéfique: les sociétés-membres collaborent au sein d'une plateforme d'échange d'expertise encore plus vaste, ce qui augmente leur fiabilité et leurs opportunités commerciales; dans le même temps, le Bureau UIRR de Bruxelles voit sa représentativité et sa crédibilité confortées auprès de ses diverses cibles politiques et professionnelles.

Le rôle de ce Bureau est en effet de veiller aussi, par une juste information des décisionnaires, à ce que les diverses conditions-cadre politiques, opérationnelles et commerciales retenues permettent aux opérateurs de TC de répondre aux objectifs d'un transfert modal accru et par là d'une mobilité plus soutenable, tout en ménageant leurs intérêts d'entreprise.

Les prises de position de l'UIRR sont un vecteur connu de cette information*. Notons parmi les plus récentes celles de portée politique concernant l'ouverture du rail à la concurrence, celles à impact plus opérationnel relatives aux unités



de chargement, à la sécurité du transport ou encore à l'organisation commerciale du secteur. Leur point commun est d'être marquées par le souci constant d'accroître la compétitivité du TC.

C'est la qualité de l'avis donné qui nous anime et qui trouve sa récompense à chaque fois qu'il est entendu, et nous continuerons à suivre cette voie avec la même conviction.

A un niveau moins public, l'UIRR a été très active sur le plan de la recherche de toute condition améliorant la qualité de l'offre ferroviaire, dont les déficiences ont été largement soulignées.

Nous gardons en particulier l'espoir que les EF soient disposées à mettre en œuvre avec leurs clients les contrats et dispositions Qualité que ceux-ci jugent nécessaires pour pouvoir concurrencer les formes de transport les plus efficaces. Ainsi, elles concrétiseraient les engagements pris dans leur Charte de juillet 2003, et permettraient de réduire le taux de non-qualité et son coût pour tous les intervenants.

L'UIRR attend aussi beaucoup de la libéralisation du rail et de ce souffle concurrentiel dynamisant tel qu'il s'est manifesté dans d'autres secteurs. Elle a ainsi organisé le 17 mars 2004, en collaboration avec l'EIM et l'ERFA, une conférence de très haut niveau qui a démontré, au travers de premiers exemples, combien l'arrivée de nouveaux entrants ferroviaires peut s'avérer bénéfique pour le niveau qualitatif général.

Les raisons ne manquent donc pas pour continuer à consacrer temps et énergie à ce thème essentiel pour un meilleur avenir de notre technique de transport.



* Cf. site web <http://www.uirr.com>

BELGIQUE : NOUVELLES POTENTIALITÉS

JEAN-LUC MÉLARD

Directeur Général de TRW



L'ouverture du marché ferroviaire ainsi que celle de l'UE seront source de changements considérables dans le secteur du TC. Les opérateurs devront dès lors faire preuve d'une grande capacité d'adaptation pour se conformer au nouveau cadre géographique, juridique et surtout organisationnel qui se profile.

Créée en 1965 par 52 entreprises de transport routier, la société TRW (Transport Route-Wagon) constitue un outil ferroviaire performant en matière de fret. Celle-ci s'est développée au fil des évolutions techniques, politiques, tarifaires et de leurs aléas. Ainsi est-elle devenue, à la veille de son quarantième anniversaire, une société constituée de 38 personnes, gérant un portefeuille clientèle de 325 entreprises pour un chiffre d'affaires de 68,3 millions d'euros en 2003. Cette même année, le secteur du TC a dû faire face à un déficit de qualité des services en fret fournis par les entreprises ferroviaires; les opérateurs ont non seulement été confrontés à un manque de cohérence dans l'offre de nouveaux produits et dans l'élaboration des politiques tarifaires, mais aussi à un manque d'information. TRW a néanmoins su diversifier ses activités, générées à 80% par 20 sociétés, contre 4 il y a 5 ans.



Ce développement s'effectue dans le cadre d'un marché accueillant de nouveaux entrants, suite à l'application progressive des Directives communautaires qui ouvrent le transport ferroviaire à la concurrence. Pour soutenir l'évolution du TC, les conditions de la libéralisation du rail initiées par la Directive 91/440 devront se traduire par des réalisations concrètes en termes d'accès aux infrastructures et d'allocation de capacités. La libéralisation du rail entraîne par ailleurs de profonds changements dans la définition même des métiers du secteur: ainsi, plusieurs entreprises ferroviaires ont fait la démarche de devenir également opérateurs de TC, tandis que certains opérateurs souhaitent pouvoir offrir directement tout ou partie du service de traction. L'émergence d'un tel contexte nécessite une capacité à adapter les schémas de pensée

et de coopération existants afin d'être en mesure de faire face à ces nouveaux défis.

L'élargissement de l'UE présente de multiples opportunités pour le TC. Les transporteurs belges perçoivent la Pologne comme l'un des premiers marchés à s'ouvrir en termes de capacités de transport rail-route. Le potentiel de croissance de sa production, notamment celle de l'acier, permettra en effet de charger les trains en provenance de l'Europe occidentale dans le sens retour et, de cette façon, d'utiliser les capacités disponibles dans les deux directions.

Soucieuse de s'adapter continuellement aux exigences de la demande, TRW s'est attachée à entreprendre des études de faisabilité et de rentabilité concernant des liaisons en direction des pays adhérents, par exemple vers la République Tchèque. En raison des risques financiers inhérents au lancement de ces produits, certaines alliances deviennent incontournables. L'ouverture de l'UIRR à de nouveaux membres permet désormais d'élaborer des projets qui n'auraient pu voir le jour dans le passé.





LA HONGRIE REJOINT LE CENTRE

ISTVÁN TOMCSÁNYI

Directeur Général de Hungarokombi

L'adhésion à l'UE va considérablement modifier le paysage économique hongrois, présentant des aspects à la fois favorables et défavorables au TC. Dès lors, les acteurs de la chaîne de transport devront redoubler d'efforts pour développer cette technique sur le marché.

Grâce à la disparition des contrôles douaniers, l'entrée de la Hongrie dans l'UE facilitera l'accroissement des échanges de marchandises. Les files d'attente aux points-frontière du réseau routier seront notablement réduites, et les autorisations internationales de circulation supprimées au sein de l'UE; même les quelques licences, nécessaires jusqu'à présent en Hongrie pour le transport routier, seront devenues superflues. Dans un premier temps, les entreprises de transport et de logistique porteront donc peu d'intérêt au TC.



La durée d'attente des trains aux frontières ne diminuera que progressivement en raison d'actuelles incompatibilités techniques entre les entreprises ferroviaires. Avec l'élargissement, la frontière orientale de la Hongrie devient la frontière extérieure de l'UE, ce qui se révélera profitable aux trains de Route Roulante provenant de l'extérieur. Hungarokombi a ainsi proposé, conjointement avec l'entreprise ferroviaire MÁV, des projets de nouvelles lignes au départ des pays voisins.

Dans un second temps, plusieurs facteurs se présentent en faveur du TC. Tout d'abord, l'Europe de l'Est compte très peu d'autoroutes. L'introduction de la taxe kilométrique en Autriche et en Allemagne est aussi appelée à exercer un effet positif sur le TC, tout comme les prescriptions relatives au temps de repos des chauffeurs et l'interdiction pour les poids lourds de rouler les jours fériés et le week-end. De plus, il ne faut pas s'attendre à ce que toutes les contraintes concernant le transit en Autriche soient levées.

Au moyen d'offres de TC valorisées et compétitives, les transporteurs et entreprises de logistique pourront prendre en considération ce mode de transport plus écologique, contribuer à désengorger les routes et réduire les coûts externes. Ces avantages donnent aux opérateurs des

nouveaux Etats-membres l'espoir d'obtenir, pendant une période transitoire, des subventions afin de faire face aux coûts d'exploitation.

Par une coopération accrue, les transporteurs hongrois et étrangers pourront améliorer leur organisation; cette adaptation est en effet une condition nécessaire au développement du service de trains complets offert par Hungarokombi dans les ports de l'Allemagne du Nord et vers Rijeka, en Croatie, ainsi que vers le port slovène de Koper. Ce dernier circule sur la nouvelle ligne directe entre la Slovaquie et la Hongrie. Il est important de poursuivre le développement de l'infrastructure ferroviaire afin de réduire le nombre de zones à vitesse limitée et d'accroître les capacités. Pour évoluer, le TC a besoin de terminaux adaptés à la route et au rail, équipés pour le transbordement de caisses mobiles et de semi-remorques préhensibles. Hungarokombi a ainsi pris une participation dans le terminal BILK à Budapest, appelé à devenir la plaque tournante du TC en Hongrie.

Les nouveaux Etats-membres de l'UE peuvent désormais participer au programme Marco Polo, ce qui encouragera la création de nouveaux axes. Aussi, Hungarokombi s'emploiera à trouver, en collaboration avec les partenaires UIRR, un soutien pour ses projets de développement.



L'ALLEMAGNE, PLAQUE TOURNANTE

ROBERT BREUHAHN

Directeur Général de Kombiverkehr



Le domaine des échanges avec l'Europe centrale et orientale est appelé à devenir un des principaux secteurs de croissance. Les acteurs impliqués dans la chaîne de TC devront dès lors s'employer à élaborer un réseau européen étendu, ainsi qu'une stratégie adaptée aux exigences du marché.

Le 1^{er} mai 2004, l'UE a gagné en importance de par son élargissement vers l'Est. Les conséquences de ce changement pour le fret ferroviaire donnent cependant lieu à controverse parmi les experts. Certains pensent qu'il entraînera une nette hausse des échanges par rail entre les Quinze et les nouveaux adhérents, tandis que d'autres tablent sur un scénario de concurrence accrue avec la route, qui appellerait un niveau de prix que le rail ne pourrait dans un premier temps pas soutenir.



A un niveau de 44% pour le transport de personnes et de marchandises en 1999, la part du chemin de fer dans les nouveaux Etats est trois fois plus élevée que dans les "anciens" pays membres (15%). L'UE s'est par conséquent fixé l'objectif de ne pas laisser passer cette part sous le seuil des 35% après leur adhésion, ce qui représente un important défi pour toutes les parties intéressées.

Une condition essentielle à une place juste du rail dans l'ensemble du transport de marchandises réside dans l'élaboration d'un réseau ferré transeuropéen (RTE-T). Il n'est cependant pas certain que les moyens alloués aux projets de RTE-T suffiront à couvrir les besoins, notamment en matière de terminaux pour le TC. La construction d'infrastructures implique une disposition à garantir une performance et à investir de la part des Etats, des entreprises ferroviaires, des entreprises de transport ainsi que des opérateurs concernés. En effet, c'est uniquement lorsque les processus de production peuvent être

optimisés que la vitesse et l'efficacité du rail augmentent, et que le TC devient une alternative attractive face au transport routier.

Kombiverkehr s'attache à augmenter régulièrement les capacités des liaisons établies depuis 10 ans avec les pays adhérents et, avec ses partenaires, à s'aligner sur la demande et les conditions du marché. La situation centrale de l'Allemagne au sein de l'Union élargie offre des conditions idéales pour faire du réseau national une plaque tournante entre l'Est et l'Ouest.

En plus des services de trains existants à destination de la Pologne et de la Hongrie, Kombiverkehr développera en 2004 de nouvelles relations en direction de l'Europe centrale et orientale. Les services de wagons isolés seront convertis en trains complets d'abord vers la République Tchèque, la Slovaquie et la Slovénie, puis sur les lignes en direction de la Roumanie et de la Bulgarie. Par le passé, de nombreuses liaisons avec les ports allemands de la mer Baltique avaient déjà été établies, dans la perspective de l'élargissement de l'Union. Kombiverkehr offre aujourd'hui des connexions via Kiel, Lübeck et Rostock, en direction de l'Estonie, de la Lettonie, de la Lituanie et de la Russie.

Certains projets, dont l'extension du concept de trains complets à destination de la Pologne et de la Hongrie, seront entrepris dans ce cadre avec nos partenaires UIRR.





SLOVÉNIE: CARREFOUR PANEUROPÉEN

ROK SVETEK

Directeur Général de Adria Kombi

L'élargissement de l'UE représente un défi pour les anciens Etats-membres comme pour les nouveaux. Ces derniers ont de grandes attentes mais aussi des craintes quant à l'avenir. Le secteur du transport, en particulier, devra en effet réagir plus vite et adapter ses pratiques commerciales aux exigences du Marché Unique.

Dans les années 1990, la plupart des pays adhérents avaient des sociétés nationales de TC. Certaines ont très bien réussi dans leurs activités domestiques comme internationales, tandis que d'autres ont disparu, faute de moyens financiers et de gestion expérimentée. L'adhésion de ces sociétés à l'UIRR leur procure une assistance complète; par une information suivie sur la législation européenne et les opportunités existantes, elle les prépare efficacement aux défis à venir.

La libéralisation complète du transport routier entraîne une perte d'intérêt pour les Routes Roulantes dans les nouveaux Etats-membres, même si elles sont compétitives et avantageuses, surtout à travers les Alpes. En 2004, une diminution de 20 à 30% de leur trafic est attendue par rapport à 2003. En outre, les opérateurs devront adapter leurs services à la demande en termes de prix, de destinations et d'horaires afin de répondre notamment à l'intérêt croissant porté par les Balkans et la Turquie.

Le transport non-accompagné est appelé à devenir un service de premier ordre. Avec nos partenaires UIRR, les chemins de fer et nos clients, nous devons dès lors garantir des capacités suffisantes.

Profitant de la situation géographique favorable de la Slovénie, au croisement des V^{ème} et X^{ème} corridors paneuropéens, Adria Kombi a lancé, il y a plusieurs années, le projet Gateway Slovenia. En partenariat avec Kombiverkehr, Hungarokombi et Cemat, un réseau dense a été établi vers Munich (Kombi-Netz 2000+), Budapest (réseau



Hungarokombi), Ljubljana (Slovénie, port de Koper, et le réseau Adria Kombi en ex-Yougoslavie), ainsi que Vérone (vers la France et l'Espagne). Les liaisons de Ljubljana vers Budapest et les Balkans sont d'ores et déjà opérationnelles. Celles à destination de Munich et Vérone le seront fin 2004. Ces évolutions réduiront les temps de transit, et développeront le réseau mais aussi la connaissance du marché local chez nos partenaires. En outre, de nouvelles destinations sont prévues vers l'Ukraine et la Russie jusqu'au Kazakhstan.

Afin de continuer à développer le TC, les nouveaux Etats-membres devront moderniser leurs infrastructures, notamment les terminaux obsolètes majoritairement détenus par les chemins de fer nationaux. Leurs capacités sont suffisantes pour gérer le trafic existant, mais pas la croissance potentielle. De plus, les chemins de fer sont confrontés à un manque de financement dû aux faibles retours sur investissement.

La priorité politique est donnée à la construction de routes, plus populaire aux yeux du grand public. Néanmoins, pour éviter des goulots d'étranglement prévisibles, davantage d'investissements dans les infrastructures ferroviaires sont nécessaires. Les Autorités considèrent la Route Roulante comme un raccourci vers le TC, négligeant le développement du transport non-accompagné.

Qualité et prix compétitifs sont les conditions préalables à un développement réussi du TC dans notre région. Ces conditions peuvent assurément être établies grâce à une concurrence plus vive avec des sociétés privées de traction ferroviaire, et à une modification des politiques tarifaires des entreprises ferroviaires.



LES NOUVEAUX MEMBRES



Alpe Adria assure depuis 1991 le transport intermodal de conteneurs et autres unités de chargement en provenance et à destination du port de Trieste, ainsi que d'autres terminaux de la Région Frioul-Vénétie Julienne. Par un système de trains complets, elle entend promouvoir le transfert de la route au rail du trafic arrivant par voie maritime de l'Extrême-Orient, de l'Afrique et du pourtour méditerranéen, et ayant pour destination l'Europe centrale. Son capital est détenu à parts égales par la Région autonome Frioul-Vénétie Julienne, l'Autorité du port de Trieste, et FS Cargo, opérateur appartenant aux chemins de fer italiens.

L'adhésion de Alpe Adria à l'UIRR représente une étape importante de son développement dans une nouvelle configuration du marché européen, par l'adoption des meilleurs standards de fiabilité et d'efficacité. Alpe Adria attend de cet engagement des échanges d'éléments nouveaux de nature technique et légale, afin de s'intégrer parmi les acteurs européens du TC et de prendre les décisions les plus appropriées pour l'essor de son activité.



RAlpin a pour objectif la commercialisation d'un service de TC accompagné de qualité. Depuis juin 2001, elle exploite la Route Roulante empruntant l'axe Lötschberg-Simplon, sur un tronçon de 414 km entre Fribourg-en-Brigau (D) et Novare (I).

Les actionnaires de RAlpin sont les sociétés BLS Lötschbergbahn, Hupac et SBB Cargo ainsi que FS Trenitalia. La direction de la société est assurée par M. Carlo Degelo (BLS Cargo) et Dottore Alberto Grisone (Hupac Intermodal).

Par le transport de camions et de leurs chauffeurs, elle contribue au transfert du trafic transalpin de la route vers le rail, conformément aux objectifs de la politique suisse en matière de transport.

Cette Route Roulante répond aux besoins du marché, profitant de la limite de poids de 44 tonnes en amont et en aval, et tenant compte des temps de repos des chauffeurs et des interdictions de circulation la nuit et le week-end.



Conliner a été créée fin 2002 en tant que filiale à 100% de DB Cargo; elle est aujourd'hui une société de commercialisation du TC de la Division Intermodale de Stinnes.

Conliner est spécialisée dans l'offre quotidienne de navettes ferroviaires en sauts de nuit, reliant les ports à conteneurs d'Anvers et de Rotterdam à leur arrière-pays.

La société Conliner est un allié fiable des armateurs et des commissionnaires, assurant une liaison efficace avec les réseaux de ses partenaires, notamment celui de Kombiverkehr via les hubs de Duisbourg, Mannheim, Munich et Salzbourg, ou avec les réseaux routiers et de navigation intérieure.

Depuis octobre 2003, Conliner est membre actif de l'UIRR qui constitue, selon son Directeur Général Hans-Dieter Hartwich, une plateforme européenne essentielle pour la promotion du TC: "Dans un souci d'efficacité, nous avons adapté notre règlement de transport aux standards de nos partenaires UIRR."



Eurotunnel est le groupe franco-britannique qui exploite le Tunnel sous la Manche.

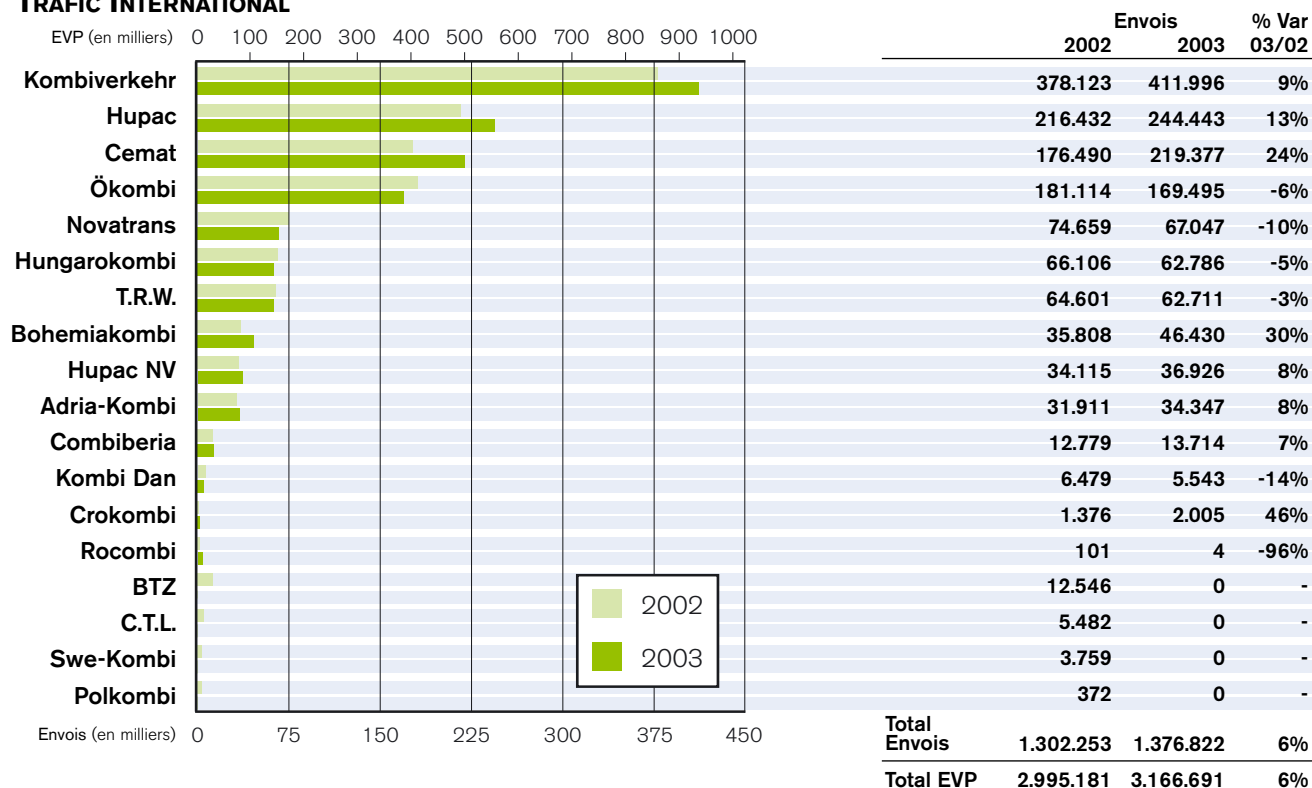
En tant que gestionnaire d'infrastructure, Eurotunnel assure le passage des trains d'opérateurs ferroviaires (Eurostar, SNCF, EWS) dont il perçoit des redevances.

En tant qu'opérateur de transport, Eurotunnel gère ses propres navettes voitures et autocars, ainsi que des navettes camions en constante augmentation. Cette activité, fonctionnant 24 heures sur 24 tout au long de l'année, a représenté 57% de son chiffre d'affaires en 2003.

L'adhésion d'Eurotunnel à l'UIRR comme membre associé représente un soutien pour son activité de TC. La société espère ainsi mieux faire entendre sa voix en matière de politique des transports dans la résolution de problèmes structurels liés au transport ferroviaire comme au transport transmanche.

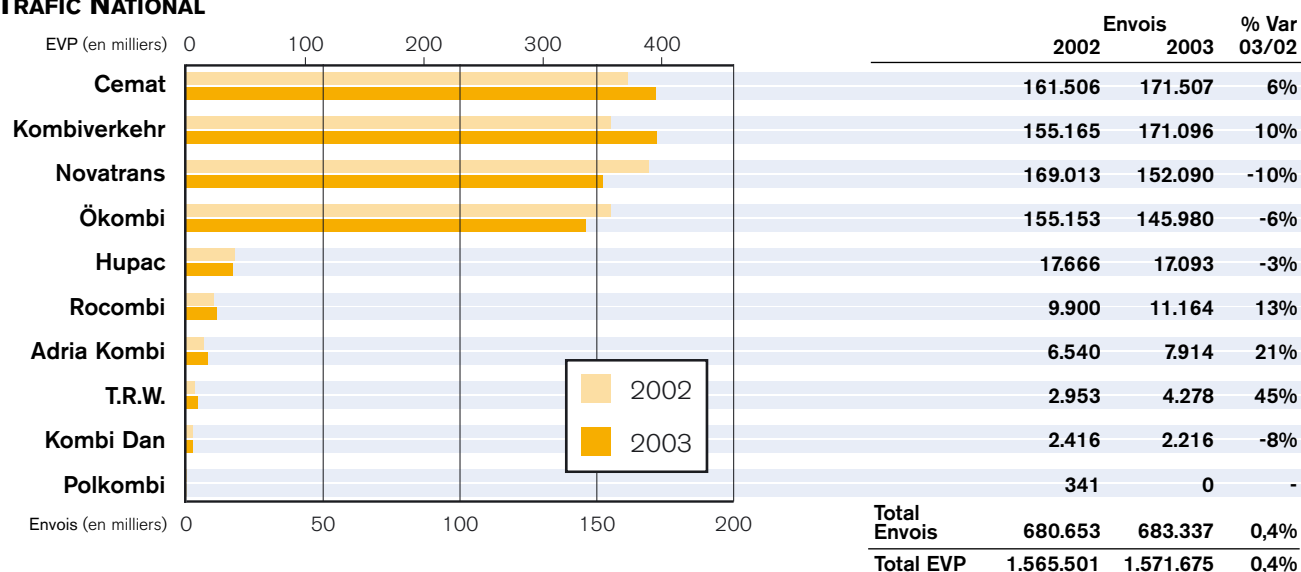
L'ANNÉE 2003 EN BREF - TENDANCES

TRAFIC INTERNATIONAL



Le trafic international des sociétés UIRR a enregistré une progression d'environ 6%. Le trafic transalpin a en particulier connu une évolution intéressante, notamment de/vers l'Allemagne (+2%), le Danemark (+16%), les Pays-Bas (+11%) et la France (+41%). Cette dernière augmentation est principalement due à la canicule estivale subie dans le Nord de l'Italie, qui a amené les Autorités à importer plus de matières premières de la France (céréales). Les relations helvétiques (+11% avec l'Allemagne et +58% avec la Belgique) ont progressé grâce à un recours accru au chantier de Bâle. Par ailleurs, les relations Allemagne-Pologne et Allemagne-Espagne ont vu leur trafic augmenter respectivement de 32% et 5%. Le trafic de Route Roulante n'a quant à lui pas réellement progressé et certaines routes majeures ont dû faire face à d'importantes baisses, notamment sur le Brenner (-12%) et sur la relation Autriche-Hongrie (-7%). Celles-ci ont pu être compensées par des croissances importantes sur la relation Dresden-Lovosice (+30%) et sur les relations de/vers la Slovénie (+12%).

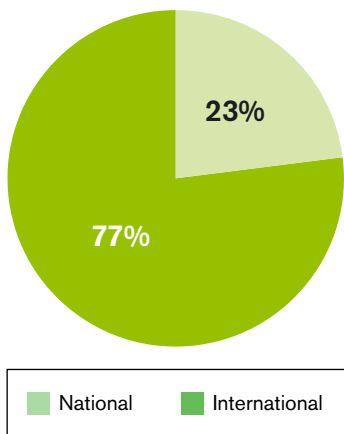
TRAFIC NATIONAL



Les envois nationaux ont pu maintenir leur niveau de 2002 malgré des évolutions très contrastées selon les pays. En Italie, l'instauration de relations gateway performantes et l'introduction du permis à points pour les chauffeurs routiers ont poussé les transporteurs routiers à recourir davantage au TC, et ce particulièrement de/vers la région de Puglia (+15%) et Campania (+39%). La volonté d'introduire une taxe kilométrique pour les poids lourds sur le territoire allemand a incité les entreprises logistiques à faire davantage appel au réseau de TC Kombi-Netz 2000+, qui est régulièrement adapté à la demande. En revanche, la situation en France est préoccupante non seulement en raison de tarifs revus à la hausse, mais aussi d'une stagnation de la qualité de service offerte aux clients. Pour la première fois depuis des décennies, l'Autriche a connu des grèves du secteur ferroviaire qui ont fortement affecté le volume total transporté.

L'ANNÉE 2003 EN BREF - TENDANCES

TRAFIC TOTAL



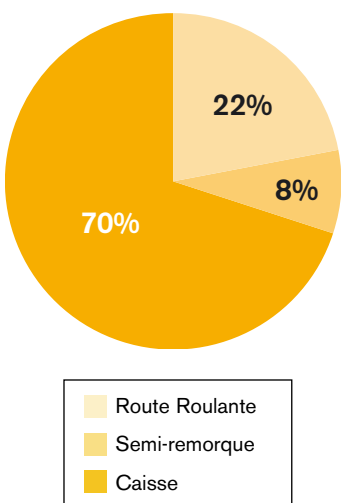
Trafic International (Int.) et National (Nat.) en Mio de TKM

Année	Int.	Nat.	Total
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
2003	26.366	7.671	34.037

Les performances de trafic ont été plutôt inégales en 2003. D'un côté, le trafic international a en effet connu des augmentations tant au niveau du tonnage brut transporté (+4%) que des tonnes-kilomètres (+5%). Quelques relations ont particulièrement contribué à ce résultat: Autriche-Slovénie, Allemagne-Suisse/République Tchèque et France/Pays-Bas-Italie. De l'autre, le trafic national a enregistré une baisse générale de 4% en tonnes brutes transportées et de 5% en tonnes-kilomètres; la nette diminution en Autriche du poids moyen par unité de chargement en est la principale cause (de 27t en 2002 à 24t en 2003).

Les distances moyennes sont de l'ordre de 800 km en international et de 550 km en national. Le tonnage moyen d'une unité de chargement se situe à 25 tonnes pour l'international et à 20 tonnes pour le national.

TECHNIQUES

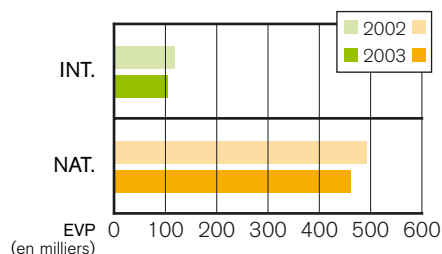


Part des techniques de TC dans le transport total en milliers d'envois

Année	Caisse	Semi-remorque	Route Roulante	Total
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
2003	1.449	152	460	2.061

En TC non-accompagné, la part des caisses mobiles et conteneurs a progressé pour atteindre 70% des envois effectués en 2003, la caisse mobile restant l'UTI la plus utilisée en raison de sa tare inférieure et de son coût moindre. En international, cela représente environ 75.000 caisses en plus (+9%) et environ 7.000 en national (+1%). A noter que 60% des caisses mobiles et conteneurs sont acheminés en international et le reste en national. La part des semi-remorques a pu se maintenir en raison d'une utilisation accrue de ce type d'UTI sur les axes Allemagne-Suisse (+16%), Belgique-Italie (+14%) et France-Italie (+27%) et ce malgré une baisse conséquente sur l'axe Allemagne-Italie (-8%). Globalement, c'est le TC accompagné qui est en diminution (-1%): une baisse non négligeable en national (-6%) conjuguée à un statu quo en international. Le trafic interne suisse a été interrompu suite à la fermeture du tronçon Chiasso-Monte Olimpio II, tandis qu'en Autriche des grèves ont perturbé le trafic durant le mois de juin 2003. La société RAlpin, membre de l'UIRR depuis 2004 et de ce fait non reprise dans ces chiffres, a connu une année positive avec un transfert vers le rail de plus de 44.000 camions entiers (+26%).

MEMBRES ASSOCIÉS



Trafic International (Int.) et National (Nat.) en EVP

Année	Int.	Nat.	Total
2002	117.429	490.411	607.840
2003	103.436	459.038	562.474
	-12%	-6%	-7%

L'activité globale de CNC exprimée en EVP est en diminution par rapport à 2002. Intervenant sur différents marchés du combiné rail/route, CNC est bien entendu affectée par les sérieuses difficultés qui entravent l'essor des techniques combinées en France, notamment par une hausse systématique des tarifs de la traction ferroviaire. Néanmoins, il ne faudrait pas que la situation globale du secteur masque les succès notables remportés sur certains segments de l'activité. Assurant les pré-/post-acheminements de conteneurs en provenance ou à destination des ports maritimes, sa branche "Naviland European Services" affiche depuis trois ans une croissance régulière et soutenue avec +21% en tonnes brutes sur cette période. Connaissant un succès particulièrement marqué en ce qui concerne la desserte de Marseille, cette activité représente 45 % du CA global de la société. L'offre "Continental European Services" représente les 55 % restants du CA global et concerne l'acheminement terrestre de conteneurs et de caisses mobiles en porte à porte.

L'ANNÉE 2003 EN BREF

CHANGEMENTS AU SEIN DE L'UIRR

L'Association

Lors de son Assemblée Générale à Vienne en mai 2003, l'UIRR a modifié ses statuts afin d'élargir le champ de sa représentativité à l'ensemble des opérateurs de TC. Regroupant à l'origine des acteurs privés, l'UIRR compte désormais parmi ses membres des sociétés à forte participation de leur entreprise ferroviaire (EF). Ce développement souligne l'intérêt que portent tous les opérateurs à une harmonisation européenne en matière de technique, d'exploitation, de télécommunication et de responsabilité, et leur souhait de contribuer à l'élaboration de conditions favorables au TC. Ainsi, l'UIRR a accueilli trois nouveaux membres: **Alpe Adria** (I), **Conliner** (NL) et **RAIpin** (CH). La société **CNC**, filiale de la SNCF, est passée au statut de membre actif, et **Eurotunnel** a adhéré à l'Union en tant que membre associé.



Suite aux difficultés actuelles du TC, certaines sociétés, en cessation d'activités, ne font plus partie de l'UIRR: il s'agit de **BTZ**, **CTL**, **Polkombi** et de **Portif**.

Les sociétés-membres

Pour **Novatrans**, l'année 2003 a été marquée par l'arrivée de son nouveau Président-Directeur Général, M. René PETIT, remplaçant M. Jean-Claude BERTHOD qui a dirigé la société pendant 18 ans. **CNC** a également accueilli un nouveau Président du Directoire, M. Christian COCHET, qui succède à M. Jean-Michel DANCOISNE.

La mise en liquidation de la société britannique **CTL** a entraîné la création de **Novatrans UK**, filiale à 100% de **Novatrans**. Après son acquisition il y a quelques années par le groupe **Hupac**, la société néerlandaise **Trailstar NV** est devenue **Hupac Intermodal NV**.

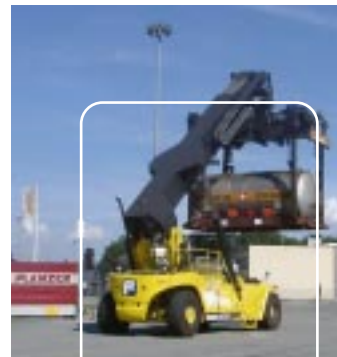
DÉVELOPPEMENTS POLITIQUES

AU NIVEAU COMMUNAUTAIRE

Second paquet ferroviaire

Ayant fait l'objet d'un compromis entre le Parlement européen et le Conseil, le "Second paquet ferroviaire", proposé par la Commission en janvier 2002, sera confirmé par les

deux institutions dans le courant de l'année 2004. Il regroupe plusieurs mesures législatives qui accentuent l'ouverture du marché du fret ferroviaire et renforcent la sécurité et l'interopérabilité du rail, sous la coordination d'une Agence ferroviaire européenne. En outre, la Commission a adopté un



"Troisième paquet" comportant des propositions de Directives sur la certification des conducteurs de train, la libéralisation du transport de voyageurs, y compris le cabotage, mais aussi un Règlement sur la qualité des services.

Unités Européennes de Chargement Intermodales

La Commission a lancé en avril 2003 une proposition de Directive pour la normalisation d'une Unité Européenne de Chargement Intermodale (UECI) afin de promouvoir l'intermodalité. Optimisée pour le transport de palettes, elle devrait faciliter les transbordements entre la route, le rail et les voies navigables. Le Parlement a adopté cette proposition en première lecture, avec un amendement précisant que les contrôles de sécurité réguliers, auxquels chaque unité sera soumise, ne devront pas être effectués plus souvent que ne l'exige la Container Safety Convention (CSC), en vigueur dans le monde entier.

Qualité

Un des thèmes principaux abordés en 2003 est la qualité des services du rail. Depuis 1999, plusieurs groupes de travail réunissant les sociétés UIRR et les EF analysent les irrégularités observées en matière de fret. Une amélioration de la ponctualité a été enregistrée sur certains axes, notamment celui du Brenner, grâce à la concurrence entre les EF traditionnelles et privées. Néanmoins, la qualité se révèle insuffisante sur d'autres lignes, essentiellement en raison d'un manque de locomotives et de conducteurs. Des grèves de la SNCF et des ÖBB ont en outre substantiellement affecté les activités de **Novatrans**, **TRW** et **Ökombi** pour 2003. Ce déficit en matière de qualité étant particulièrement présent dans le secteur du fret, la Commission a proposé, dans son Troisième paquet, un Règlement instaurant une compensation financière en cas de non respect des termes du contrat de prestation de service. En collaboration avec les EF, l'UIRR s'est employée à élaborer un accord-cadre introduisant une base volontaire dans ce domaine, sans avoir toutefois obtenu de résultat satisfaisant à la fin du premier semestre 2004.

L'ANNÉE 2003 EN BREF

COMPÉTITIVITÉ DU TC

Taxe kilométrique en Allemagne et en Autriche

L'année 2003 a été marquée en Autriche et en Allemagne par la volonté d'introduire une taxe kilométrique (LKW-Maut) sur les poids lourds de plus de 12 tonnes empruntant les autoroutes. Elle vise à générer des revenus supplémentaires pour la construction et l'entretien des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales, mais aussi à favoriser le rail, laissant présager une hausse de la demande vers le TC rail-route. Entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2004 en Autriche, la taxe kilométrique frappe désormais chaque trajet autoroutier, et remplace le droit de péage relatif au poids du chargement, dont étaient exemptés les pré- et post-acheminements de la chaîne de TC. L'offre d'**Ökombi** se concentre dès lors sur les atouts du TC rail-route que constituent sa qualité et sa compétitivité.

Après plusieurs reports en Allemagne pour des raisons techniques, cette taxe est désormais annoncée pour le 1^{er} janvier 2005. **Kombiverkehr** a donc, dans un premier temps, concentré l'augmentation de ses capacités sur les liaisons existantes, notamment sur le réseau Kombi-Netz 2000+, enregistrant une hausse des envois nationaux et internationaux. Les sociétés de TC des pays limitrophes, en premier lieu **Kombi Dan**, perçoivent également les conséquences de ce retard: les accords avec les EF pour l'achat de nouvelles capacités ont dû être annulés, voire renégociés sur la base de conditions-cadre plus sévères générant des coûts supplémentaires.

Élargissement de l'UE

La concurrence entre le TC et le transport routier pur, déséquilibrée par les différentes vitesses de libéralisation, se verra renforcée par l'adhésion de nouveaux Etats à l'UE. Cette situation peut s'avérer désavantageuse pour les services de Route Roulante offerts par **Bohemiakombi**, **Hungarokombi** ainsi que **Ökombi**. Néanmoins, le TC dispose d'autres atouts, notamment la vitesse des échanges assurée par les services de trains complets. On peut en outre attendre de l'élargissement de l'Union une amélioration des conditions-cadre pour les échanges ferroviaires sur



l'ensemble de son territoire. Ainsi, **Alpe Adria** opère déjà un transport accompagné expérimental pour des marchandises provenant d'Europe centrale et orientale, passant par l'Adriatique, à destination de l'ouest du continent.

INNOVATIONS DE L'OFFRE

Nouvelles lignes

Au cours de l'année 2003, qui fut sa première année d'activité, **Conliner** a constitué une offre de navettes ferroviaires reliant les ports d'Anvers et Rotterdam à leur arrière-pays. Début 2004, la société a établi cinq départs supplémentaires de et vers le Nord de l'Italie, mais aussi une liaison régulière vers Vienne et Wels, en coopération avec **Kombiverkehr** et **Ökombi**. La société autrichienne a également organisé, avec **Adria Kombi**, une quatrième paire de trains sur la Route Roulante Maribor-Wels. Après la création d'une nouvelle ligne vers Pancevo, cette dernière établira en 2004 des navettes reliant Ljubljana à Munich et Vérone.



En Italie, le report en 2004 de l'entrée en vigueur de la loi sur les aides au TC a été compensé par le nouveau code de la route et l'introduction du permis à points. Le renforcement des contrôles routiers constitue un autre élément favorable au TC; il a notamment suscité la création par **Cemat** d'un train direct Padoue-Catane, mais aussi la signature d'accords pluriannuels avec **Kombiverkehr** et **Novatrans**.

Après leur arrivée dans le port de Rijeka, les conteneurs en provenance de l'Extrême-Orient sont désormais acheminés vers Budapest par les sociétés **Crokombi** et **Hungarokombi**. En outre, **Eurotunnel** travaille aujourd'hui sur des projets de TC non-accompagné. Le groupe **Hupac** a étendu ses services de navettes vers le Benelux (Anvers-Brescia et Rotterdam-Worms) et l'Allemagne (Ludwigshafen vers Brescia et vers Leipzig-Schwarzheide). Elle a aussi établi une liaison Rotterdam-Novara via

L'ANNÉE 2003 EN BREF



Lötschberg-Simplon permettant le transport de semi-remorques d'une hauteur aux coins pouvant atteindre 4 mètres. Un transport en correspondance maritime a été également organisé en collaboration avec des commissionnaires suisses entre Anvers et la Suisse. De plus, la filiale néerlandaise du groupe s'est vu confier la gestion de départs quotidiens sur une ligne Rotterdam-Worms; elle prévoit aussi le développement de l'axe Pays-Bas-Italie et des liaisons passant par le hub de Duisbourg au cours de l'année 2004. **RAIpin** a augmenté son offre à 8 paires de trains par jour sur la Route Roulante entre Fribourg-en-Brigau et Novare, la neuvième étant prévue pour 2004. De plus, elle a augmenté la capacité des trains par des wagons surbaissés supplémentaires.

Terminaux

Renforçant son schéma gateway vers l'Italie centrale et méridionale, **Cemat** a ouvert le nouveau hub de Milan Segrate. **Hungarokombi**, quant à elle, prévoit de créer une nouvelle Route Roulante au départ du nouveau terminal BILK et en direction de l'Autriche.

Afin de maintenir un réseau de terminaux efficace, les sociétés DB Netz, Stinnes Intermodal et **Kombiverkehr** sont associées au sein de la firme DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße), qui exploite 34 terminaux en Allemagne. Deux sociétés en participation

de **Kombiverkehr** gérant les hubs de Lübeck et de Hambourg, respectivement Baltic Rail Gate et Eurokombi, sont entrées dans le réseau de TC. L'implantation d'un chantier de transbordement automatisé dans la région de Hanovre est également en projet.

Le trafic réalisé par **Novatrans** au départ et à l'arrivée de Lille a été basculé en décembre 2003 sur Dourges, une nouvelle plateforme multimodale du Nord de la France. La société a en outre modernisé son chantier de TC de Noisy-le-Sec près de Paris. Un terminal sera prochainement ouvert dans le port de Constanta, à partir duquel **Rocombi** proposera des liaisons vers Budapest, Bratislava, Belgrade, Sofia ou encore Vienne, avec une capacité annuelle de 325 000 TEU.



En mars 2003, **TRW** a repris la gestion du terminal Charleroi Dry Port, et a transféré en décembre son hub de Schaarbeek à Ronet, près de Namur, pour lequel de nouvelles liaisons sont à l'étude.

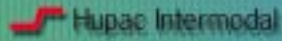
Matériel roulant

Les 50 premiers wagons surbaissés destinés à la Route Roulante sur l'axe Vérone-Wörgl ont été mis en service en joint venture par **Cemat** et **Ökombi**, la première ayant également acquis 7 nouvelles grues sur pneus. **Ökombi** a par ailleurs connu un manque de wagons surbaissés en raison du renforcement des contrôles prescrits par la EBA allemande ainsi que du retrait d'une série de wagons anciens par les ÖBB. Suite à la commande de 50 wagons surbaissés par les chemins de fer croates, **Crokombi** prévoit d'ouvrir en octobre 2004 une première Route Roulante reliant Zagreb à Wels ou Salzbourg. **Novatrans** a quant à elle acquis 50 wagons de type BSL, et **TRW** s'est équipée de 75 nouveaux wagons déjà aptes au transport à un régime de 25 tonnes par essieu.



MEMBRES DE L'UIRR AU 1^{ER} JANVIER 2004

ALLEMAGNE	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: dg@trw.be
CROATIE	CROKOMBI Miramarska 13 a HR - 10000 Zagreb	Tel: (+385) 1 / 615.18.67 Fax: (+ 385) 1 / 615 18 69 E-Mail: crokombi@crokombi.hr
DANEMARK	KOMBI DAN Omfartsvejen 1 DK - 6330 Padborg	Tel: (+ 45) 74.67.41.81 Fax: (+ 45) 74.67.08.98 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.madrid@combiberia.com
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
	NOVATRANS 21, Rue du Rocher F - 75008 Paris	Tel: (+ 33) 1 / 53.42.54.54 Fax: (+ 33) 1 / 45.22.45.25 E-Mail: info@novatrans.fr
HONGRIE	HUNGAROKOMBI Szilágyi Dezső tér 1 H - 1011 Budapest	Tel: (+36) 1 / 224.05.50 Fax: (+36) 1 / 224.05.55 E-Mail: info@hungarokombi.hu
ITALIE	ALPE ADRIA Via Santa Caterina n. 1 I - 34122 Trieste	Tel: (+39) +40 63.92.33 Fax: (+39) +40 66.00.08 E-Mail: alpeadria@alpeadria.com
	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	CONLINER Abel Tasmanstraat 81 NL - 3165 AM Rotterdam-Albrandswaard	Tel: (+31) 10 / 299 48 48 Fax: (+31) 10 / 299 48 55 E-mail: info@conliner.com
	HUPAC INTERMODAL NV Albert Plesmanweg, 151 NL - 3088 GC Rotterdam	Tel: (+ 31) 10 / 495.25.22 Fax: (+ 31) 10 / 428.05.98 E-Mail: info@hupac.nl
REPUBLIQUE TCHEQUE	BOHEMIAKOMBI Opletalova 6 CZ - 113 76 Praha 1	Tel: (+ 420) 2 / 42.444.560 Fax: (+ 420) 2 / 42.444.924 E-Mail: bohemiakombi@bohemiakombi.cz
ROUMANIE	ROCOMBI B-dul Dinicu Golescu 38 RO - 010873 București, sector 1	Tel: (+ 40) 21 312.23.14 Fax: (+ 40) 21 312.17.74 E-Mail: rocombi@hotmail.com
SLOVENIE	ADRIA KOMBI Tivolska 50 SI - 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 / 695.28.00 Fax: (+ 41) 91 / 695.28.01 E-Mail: info@hupac.ch
	RALPIN Genfergasse 11 CH - 3001 Bern	Tel: (+ 41) 31 / 327.28.39 Fax: (+ 41) 31 / 327.28.60 E-Mail: info@ralpin.ch
MEMBRE ASSOCIÉ:		
FRANCE	EUROTUNNEL 19, Boulevard Maiesherbes F - 75008 Paris	Tel: (+33) 1 55 27 39 59 Fax: (+33) 1 55 27 37 75 E-Mail: freight@eurotunnel.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>

