

**18th OSCE Economic and Environmental Activities
Prague, 24/26 May 2010**

Original: FRENCH

**Plenary Session V
The impact of transportation on environment and security**

Présentation générale UIC puis questions sûreté

Mr. Jean Pierre Loubinoux, Director General, International Union of Railways (UIC)

Le transport ferroviaire est un atout majeur du développement de nos sociétés par les quantités de transport qu'il permet tout en étant le moyen de transport le plus susceptible de participer à un développement durable et à la protection de l'environnement.

Pour qu'il puisse jouer ce rôle, il faut qu'il sache mettre en avant ces atouts globaux et qu'il puisse s'affranchir d'un certain nombre de contraintes communes, qu'elles soient professionnelles internes à l'organisation du transport ou qu'elles soient plus administratives ou institutionnelles et mettent en jeu les relations entre le transport, les autorités nationales et les institutions internationales parmi lesquelles l'OSCE peut jouer un rôle irremplaçable compte tenu de sa vocation, de ses membres, et de l'existence de ce forum économique et environnemental. D'après nos statistiques UIC de trafic fret ferroviaire, c'est près de 70% du trafic total national et international qui se réalise dans les Etats Membres de l'OSCE

Cela rentre dans les objectifs que j'ai fixés à la direction des valeurs fondamentales de l'UIC qui regroupe les aspects de sécurité, de sûreté, de développement durable, de recherche et de développement de la formation et de l'expertise.

Ces aspects sont bien sûr à développer non pour eux-mêmes mais au service des activités ferroviaires traditionnelles : passagers, fret et system/infrastructure et je voudrais insister sur certains thèmes de sûreté car, étant une responsabilité partagée, ils sont au cœur de notre débat.

Je souhaite donc les discuter et progresser chaque fois que cela peut se faire, avec les différentes instances ou organisations susceptibles d'accompagner le développement du trafic ferroviaire international.

A ce titre nous avons développé des MoU, par exemple avec la Banque Mondiale ou avec l'UNECE à Genève, MoU que nous allons d'ailleurs signer ici même tout à l'heure, avant de pouvoir confirmer des relations semblables avec d'autres structures régionales ou thématiques, peut être un jour l'OSCE !...

L'UIC est par essence le stakeholder global du monde ferroviaire et l'avenir du transport ferroviaire passe par des relations permanentes de coopération avec les structures étatiques et les organisations intergouvernementales compétentes en la matière sur des géographies globales ou plus régionales.

Je suis donc très heureux de pouvoir intervenir aujourd'hui pendant cette dernière réunion du 18^{ème} forum économique et environnemental.

Je sais bien sûr le contenu des relations nouées entre nos organismes depuis plusieurs années et je souhaite qu'elles se renforcent au service de la communauté ferroviaire que je représente et de l'ensemble des pays où nous pouvons intervenir ensemble au service de la stabilité, de la sûreté et du développement mutuel.

Laissez-moi maintenant évoquer à ce sujet quelques points particuliers sur lesquels nous devons continuer à travailler et nous pourrions progresser ensemble :

Le franchissement des frontières

C'est un problème essentiel en termes de procédures à gérer, comme en termes de temps de franchissement et de leurs conséquences sur la durée du transport.

Nous avons développé depuis la fin 2003 une méthode d'analyse et de prescriptions communes aux points frontière extérieurs de l'Union européenne dans le cadre de l'acquis Schengen. Le travail fait au sein de l'UIC a alterné des phases de terrain et des phases de discussion – négociation avec la Commission européenne, qui ont débouché sur un partenariat efficace avec l'agence européenne de gestion des frontières extérieures FRONTEX.

Cela concerne au premier chef les passagers mais a également un impact sur les trains de fret pour lesquels il faut systématiquement vérifier l'absence d'immigrants illégaux dissimulés dans les marchandises transportées.

Les pays de part et d'autre des frontières européennes ont été mobilisés et le système est en place. Cette démarche d'ensemble a permis de développer une action cohérente qui concerne plus de 50 points frontière extérieurs entre l'Union européenne et ses voisins

Il ne reste à régler que le problème spécifique d'un titre d'identité spécifique pour les personnels devant franchir régulièrement les frontières dans le cadre de leur activité. Une veille technologique doit par ailleurs permettre de faire évoluer les contrôles automatiques pour gagner du temps sur le contrôle sans porter atteinte à son efficacité.

Par ailleurs suivant les frontières concernées, se pose aussi le problème de la coexistence des systèmes CIM et SMGS. Le transport ferroviaire bénéficierait de progrès politiques en matière d'harmonisation ou de lettre de voiture commune par exemple sur la base de l'expérimentation faite sur certains corridors sous l'égide du CIT.

A ce titre nous suivons avec une particulière attention la possibilité de faire circuler un train de démonstration dès que possible pour montrer l'influence que peut avoir la création de l'union douanière Russie, Belarus, Kazakhstan qui rentre en vigueur concrètement le 1^{er} juillet 2010 sur la durée du transport.

La sûreté du fret

La globalisation se traduit aussi par la multiplication et la diversification des centres de production ce qui rend la chaîne logistique de plus en plus complexe et sensible aux retards et aléas de transport.

La sûreté de la chaîne logistique prend ainsi une importance particulière et au sein de l'UIC nous avons engagé une réflexion sur la sûreté des corridors internationaux de fret, au-delà des expérimentations aux quelles nous pouvons participer.

Il reste à veiller à ce que les conditions, normes ou règles de sûreté ne causent pas de distorsion entre les modes de transport et qu'elles n'aient pas non plus au sein du mode ferroviaire ou utilisant le ferroviaire pour une partie du transport, d'influence excessive en termes de structure ou de taille des entreprises.

A ce titre il faudra veiller lors de l'élaboration d'éventuelles règles de sûreté du transport à ce que les contraintes de sûreté et les contraintes liées aux douanes soient le plus compatibles possibles et n'ajoutent pas à la complexité du transport. La notion existante douanière d'opérateur économique agréé, par exemple doit être intégrée dans les travaux sur de futures règles sûreté.

Le transport des matières dangereuses

Différents textes relatifs à la sécurité des matières dangereuses existent et notamment le chapitre 1-10 du RID.

Face aux risques de sûreté et en particulier à ceux liés à l'évolution du terrorisme qui pourrait vouloir utiliser certains transport comme un menace ou une arme, ils semblent suffisants à l'heure actuelle et les atteintes sûreté à ce type de transport ne sont pas significatives.

Si la situation l'exigeait à l'avenir un réexamen devrait se faire au sein des instances compétentes, notamment la Commission Matières dangereuses COTIF et le Comité Matières Dangereuses de la Commission européenne

L'évolution du terrorisme

Nous ne pouvons exclure le fait qu'à court terme de nouvelles attaques se produisent contre le transport intérieur, parce qu'il est au cœur du fonctionnement de nos sociétés et parce que le renforcement permanent de la sûreté du transport aérien rend les attaques contre celui-ci beaucoup plus difficiles.

Notre transport ferroviaire est symbolique à un double aspect :

- dans sa composante de transport urbain vu la quantité de personnes qu'il transporte et l'impact médiatique et politique qu'a immédiatement tout événement qui le concerne : les exemples ne manquent pas en Europe ou en dehors, le dernier attentat contre le métro de Moscou le confirme malheureusement.
- dans sa composante de transport à grande vitesse qui est un symbole des technologies des pays industrialisés

Le renforcement des cohérences internationales

Sur l'ensemble de ces points, l'idée commune qui ressort est bien celle de la nécessité de renforcer la cohérence internationale en matière de sûreté du transport.

L'addition d'accords bilatéraux est une première réponse. Elle peut certes régler, avec un engagement plus ou moins fort des Etats ou/et de structures spécifiques qu'ils mettent en place, la situation d'infrastructures particulières telles que le tunnel sous la Manche ou la ligne Perpignan Figueras. Par contre mais elle est partielle, peut compliquer la tâche d'un pays ou d'entreprises qui auraient à appliquer plusieurs accords différents et ne garantit donc pas une cohérence globale.

Les espaces communs, européens ou non, ne couvrent pas l'ensemble du problème et certaines structures internationales se recoupent dans leurs objectifs ou leurs membres.

Un partenariat approfondi et permanent entre les entreprises de transport et les institutions internationales compétentes est une nécessité pour l'élaboration de textes adaptés qui permettent à la fois le développement du business et le respect des règles fondamentales de protection des personnes et des biens

Pour sa part, l'UIC, au nom de ses membres, est bien entendu disposée à apporter sa contribution à cet effort commun

En conclusion, Mesdames Messieurs je voudrais redire ma satisfaction d'avoir pu présenter aujourd'hui l'Union Internationale des Chemins de fer et son évolution, et d'avoir pu insister sur des problématiques communes.

Je suis certain que la poursuite des travaux de ce 18^{ème} forum économique et environnemental OSCE permettra des progrès significatifs au service de développement et de la sécurité de tous. Nous restons bien entendu totalement disponibles pour poursuivre le travail déjà engagé

Je vous remercie.