

Monsieur le Président,  
Monsieur le Commissaire Européen,  
Monsieur le Ministre,  
Mesdames et Messieurs,  
Chers collègues et amis,

## INTRODUCTION

**SLIDE 1**

C'est un grand honneur pour moi de pouvoir m'adresser à vous, en ma qualité de Président du Conseil d'Administration de l'UIRR, à cette belle occasion que constitue notre Congrès biennal.

Celui-ci permet entre autres de faire le point sur les réalisations les plus récentes de notre Fédération européenne qui sont le résultat du travail et de l'engagement de ses sociétés-membres et de son Bureau de Bruxelles, et de relever en même temps à l'intention des Autorités de nos fournisseurs, et pour information à la presse spécialisée, les difficultés à vaincre et les attentes à rencontrer pour que notre système de transport poursuive son expansion au bénéfice d'une mobilité plus soutenable.

Puis-je aussi, en guise de préambule, remercier nos collègues de Adria Kombi pour le choix de ce site et pour l'excellent travail d'organisation.

## QUELQUES CHIFFRES

**SLIDE 2**

Au plan macro-économique, on a dû noter un certain fléchissement du PIB de l'Union Européenne en 2007, une même tendance s'étant manifestée partant cependant d'un niveau plus élevé pour celui de la Slovénie, ce qui n'a pas

manqué de se refléter dans la croissance consolidée du trafic de nos vingt sociétés-membres qui sont présentées ici avec leur logo sur la carte d'Europe. **SLIDE 3**

#### **SLIDE 4**

En effet, alors que l'accroissement du nombre d'envois avait été de 15% en 2006 par rapport à 2005, il est tombé à 9 % en 2007 mais vous admettez que ceci constitue un score encore tout à fait satisfaisant qu'envieraient de nombreux autres secteurs industriels.

Dans le détail des techniques, c'est le TC non accompagné qui continue de croître le plus substantiellement, sous l'impulsion du trafic international.

Le TC accompagné qui avait quant à lui subi un sérieux revers en 2004 et 2005 suite à l'élargissement de l'Union Européenne s'est ressaisi en 2006 mais voit sa progression quelque peu ralentir en 2007.

La tendance notée ces dix dernières années est tracée de façon très parlante par le graphique suivant

#### **SLIDE 5**

qui révèle, - il n'est pas interdit de le souligner - , que le non accompagné se présente comme le plus pertinent et le plus constant dans son développement.

## ATOUS DU TC

La progression du TC, acquise dans un contexte « transport » particulièrement concurrentiel, n'est pas l'effet du hasard. Elle traduit les nombreux avantages liés à la Combinaison du rail et de la route, je citerai en particulier :

- des acheminements par rail plus économiques de flux massifiés sur de plus longues distances (seuil minimum de 400 à 500 km)
- une facilitation très marquante pour la traversée

**SLIDE 6**

de zones géographiquement difficiles ou fortement réglementées en routiers, raisons pour lesquelles les axes de transit alpin constituent la majorité du trafic de TC, à proportion de 2/3 du trafic total géré par nos membres (tracés les plus larges sur la carte)

- la capacité de notre système de transport de fret à émettre beaucoup

**SLIDE 7**

moins de CO<sub>2</sub> que la route, jusqu'à 60% en moins en non-accompagné – et à consommer jusqu'à 29% moins d'énergie non renouvelable. Cet atout considérable et encore insuffisamment promu devrait se renforcer à l'avenir.

Si on ajoute les avantages opérationnels pour les logisticiens et routiers à ne pas envoyer leurs camions à l'autre bout du continent, on comprend pourquoi le TC UIRR a réalisé le plus beau score sur les dix années écoulées,

**SLIDE 8**

à savoir une progression de 26% supérieure à la route, et de 5 fois supérieure au fret ferroviaire total (conventionnel + combiné).

## MESURES

Pour faire du TC une « success story » toujours plus convaincante, les atouts précités doivent être soutenus par des décisions de gestion ressortissant à nos sociétés-membres :

- des investissements conséquents en matériel roulant, en équipement terminalistiques ainsi qu'en outils de management modernes (échange d'informations)
- le renforcement des liens de coopération avec leurs fournisseurs, du secteur ferroviaire en particulier
- la valorisation de leur expertise plus que trentenaire et de leur proximité du marché, dans le montage de services de TC conformes aux attentes de la clientèle.
- et s'employer sans relâche à faire lever les obstacles qui de façon trop persistante ne permettent pas au TC d'exploiter tout son potentiel, notablement supérieur aux niveaux de trafic déjà atteints.

Laissez-moi en ce qui concerne ce dernier point citer deux exemples cruciaux, où nos membres ont un rôle d'alerte :

- les difficultés des EF à assurer une qualité de service compétitive, d'un niveau constant, et
- l'insuffisance, qui va en s'aggravant, de capacités. Elle se manifeste non seulement sur des liaisons-clé de l'infrastructure ferroviaire mais aussi dans plusieurs terminaux. Or le développement de ces deux types de capacités doit se produire de façon cohérente et simultanée, car à défaut il y a le risque qu'ils se handicapent mutuellement. Et dans le même d'ordre d'idée, de plus en plus, la difficulté de trouver à acquérir ou maîtriser, des wa-

gons modernes (et des pièces de recharge telles que les essieux) en nombres suffisante.

## LE DEFI PARTICULIER DE L'ELARGISSEMENT

### SLIDE 9

L'élargissement de l'UE vers l'est et le sud-est de l'Europe commencé en 2004 et poursuivi en 2007 s'est trouvé représenter un scénario défavorable pour le TC.

Si dans les deux cas, les camions ont pu du jour ou lendemain circuler librement entre les nouveaux et anciens Etats-membres de l'UE, le rail a dû faire face, et fait encore face, à des problèmes d'interopérabilité, longs et coûteux à résoudre.

Les mois qui ont suivi ces deux élargissements furent caractérisés par un report massif vers la route de marchandises qui transitaient jusque-là par rail, surtout, comme je l'ai déjà indiqué, en TC accompagné, avec toutes les conséquences nocives que cela a engendré en matière de respect de l'environnement, de sécurité routière, de santé publique...

Mais grâce au dynamisme entrepreneurial de nos sociétés, déployant des services nouveaux ciblés sur les besoins commerciaux de la clientèle, et grâce à l'appui des Autorités des pays concernés, la tendance a pu être inversée.

### SLIDE 10

Quelques exemples, dont voici la synthèse, qui partent de la conviction, en l'anticipant, que l'élargissement de l'UE ne s'arrêtera pas aux 27 Etats-membres actuels. Les affinités, entre autres économiques, associeront par étapes d'autres

pays et non des moindres, sur la route des énormes courants de trafic déjà plus que perceptible entre l'Europe et l'Asie. Voici géographiquement plus en détail, quelques dessertes nouvelles :

#### **SLIDE 11**

- Hupac propose désormais des trains reliant la Pologne à la Russie jusque Vladivostok via l'Ukraine

#### **SLIDE 12**

- Kombiverkehr a mis en place un réseau très dense en Europe Centrale et en collaboration avec d'autres sociétés UIRR offre un service permettant de relier Istanbul avec Ljubljana comme plaque tournante.

#### **SLIDE 13**

- En partenariat avec plusieurs organisations dont Polzug, Kombiverkehr a participé à la création d'une joint venture visant à développer les services logistiques de transport containerisés entre l'Europe de l'Ouest et la Russie.
- Les services de Polzug s'étendent désormais jusqu'aux pays baltes, à la Russie et à l'Asie Centrale. Polzug est en outre associé à un projet visant à lancer un programme de trains de /vers la Chine.

#### **SLIDE 14**

- Enfin, avec le soutien de la Commission européenne, plusieurs projets ont vu le jour dans le cadre du programme Marco Polo : SEEIS & SINGER (impliquant AdriaKombi, Cemat, Kombiverkehr, bureau UIRR), en

vertu desquels 5 nouveaux trains de TC seront introduits de la Slovénie vers des pays du sud-est européen. Les nouvelles offres seront intégrées au réseau de TC existant mis en place lors du projet SINGER et par ailleurs

### **SLIDE 15**

- le projet CREAM, reprenant certaines idées du projet TREND, regroupe un ensemble important de partenaires dont ICA, Kombiverkehr, et TRW. Il vise à développer des services de fret ferroviaire sur le corridor Pays-Bas/Belgique – Turquie/Grèce, et attirer plus de marchandises sur le rail dans cette vaste région caractérisée entre autres par son dynamisme économique.

### **LE FUTUR**

Je le qualifie d'encourageant. Plusieurs développements sont en marche au niveau des indispensables conditions-cadre :

- la libéralisation du secteur ferroviaire s'intensifie même si il nous faut déplorer que ce processus fondamental se traduit encore imparfaitement dans les faits, alors que les exemples où la concurrence intramodale joue déjà montrent combien elle est bénéfique sur le trafic et sur la qualité des prestations du rail.
- l'égalité des chances d'accès au marché du fret pour tous modes et combinaisons de modes. Nous sommes convaincus que les propositions relatives à l'imputation des coûts externes qui seront présentées par la Commission européenne la semaine prochaine iront – enfin – dans le sens d'une concurrence plus juste entre les modes.

- la mise en place des infrastructures requises, trop lente et trop coûteuse si j'observe les délais de réalisations des RTE-T et des projets prioritaires ainsi que les dépassements de budget déjà subis, se poursuit. Dans ce contexte, la définition de corridors à priorité/fret est une initiative que nous saluons.

#### **SLIDE 16**

Nous mêmes ne restons pas inactifs. C'est ainsi que nous avons donné notre pleine collaboration à la conduite de l'étude DIOMIS initiée par l'UIC et qui vise, en appui aux démarches pré-indiquées, à améliorer les capacités sur l'existant pour pouvoir absorber aussi largement que possible la croissance moyenne attendue d'ici 2015 et qui est de près de 8% par an.

Sans autres mesures, l'infrastructure ferroviaire restera congestionnée en divers points-clé comme l'indique cette carte même en tenant compte des investissements

#### **SLIDE 17**

prévus. Cela ne peut laisser personne insensible, pas plus les Etats et leurs administrations que nous mêmes.



**C'est pour apporter une solution, partielle certes mais néanmoins substantielle, à ce problème et pour répondre au mieux aux besoins du marché que non seulement le projet DIOMIS I a été mené à bonne fin mais DIOMIS II lancé dans sa foulée avec les contours principaux suivants :**

**SLIDE 18**

- la mise en place effective des mesures de DIOMIS I
- la consolidation de ses résultats et
- l'extension de cet exercice de fond vers l'Europe Centrale et de l'Est.

**Une belle tâche nous attend que l'ambition nous amènera à réussir ensemble c.-à-d. le quasi-doublement du TC à l'horizon 2015 et la dissémination du TC dans un espace qui sera nécessairement de plus en plus sans frontières.**