



Pour un fret ferroviaire plus compétitif

● Vers un réseau ferroviaire à priorité fret



Le développement du fret ferroviaire représente un enjeu majeur pour les transports dans l'Union. Bien qu'il ait connu un déclin important depuis les années 70 jusqu'aux années récentes, ce mode présente des atouts non négligeables pour la construction d'un système européen de transport efficace et durable. Moins coûteux environnementalement que la route et sûr, le rail peut être une alternative compétitive au transport routier sur certains segments de marché. Il fait toutefois face à des handicaps importants : le partage de l'utilisation de l'infrastructure avec le trafic de voyageurs, le manque d'interopérabilité et une culture encore trop peu orientée vers le client.

La Communauté a engagé depuis une quinzaine d'années une série d'initiatives destinées à redynamiser le transport ferroviaire de marchandises et à lui donner une dimension plus européenne. Elles concernaient tant l'organisation du secteur (le fret ferroviaire a progressivement été ouvert à la concurrence et l'est totalement depuis 2007), que le développement de l'interopérabilité technique et la réalisation d'infrastructures structurantes pour le continent au travers du programme TEN-T.

MEMO - POUR UN FRET FERROVIAIRE PLUS COMPETITIF

Ces actions ont donné des résultats satisfaisants mais non suffisants. La performance du fret ferroviaire croît à nouveau de façon significative depuis plusieurs années. Au cours du 1^{er} semestre 2007, elle a augmenté de 7%¹, portée par le dynamisme du trafic international, notamment. La part modale du rail dans le transport de marchandises peine toutefois à progresser. Par ailleurs, le développement de l'interopérabilité reste modeste et doit être accéléré.

● La nécessité d'agir au niveau européen

Dans ce contexte, il apparaît utile de compléter les initiatives communautaires déjà engagées par de nouvelles actions afin de stimuler davantage la construction d'un espace ferroviaire européen intégré et compétitif. Le Livre blanc sur les transports à l'horizon 2010 affichait ainsi la volonté de la Commission de promouvoir la réalisation d'un réseau européen à priorité fret.

La Commission a souhaité traduire en actions cette orientation, toujours pertinente et adaptée au contexte actuel du marché des transports de marchandises. C'est notamment lorsqu'il transporte d'importants volumes sur de longues distances que le fret ferroviaire semble avoir le plus de chances d'être compétitif face à la route. La conteneurisation croissante des marchandises transportées et l'allongement des distances parcourues par ces dernières au sein du marché européen unique pourraient engendrer une demande de plus en plus forte de transport par rail.

Il est par conséquent proposé d'engager une série de mesures, financières et législatives qui visent à favoriser le développement d'un réseau ferroviaire européen orienté fret corridor par corridor. Cette approche s'appuie sur les programmes et initiatives déjà engagées dans le domaine, tels que le déploiement d'ERTMS² sur des axes européens importants.

● Développer davantage le concept de corridor

La Commission a identifié un possible réseau européen en fonction des flux existants et à venir. Pour les corridors qui le composent, grâce à une coopération accrue entre les gestionnaires d'infrastructures et les États membres en matière de programmation des investissements et de gestion des corridors, au travers de structures de corridors chargées de cette coordination, l'utilisation de l'infrastructure et son financement devraient être optimisés à l'échelle européenne.

Une plus grande coordination et la volonté commune de donner une priorité suffisante au fret sur ces axes devraient permettre de proposer aux opérateurs de fret ferroviaire des sillons de qualité ce qui améliorera la performance de la chaîne de production du service de transport de marchandises par rail.

¹ Source : UIC

² Le système européen de gestion du trafic ferroviaire (European Rail Traffic Management System).

La Commission propose notamment la création d'au moins un corridor international orienté fret dans chaque État membre d'ici 2012. Pour chaque corridor elle propose des initiatives visant à :

- améliorer la coordination entre États membres et gestionnaires d'infrastructures concernant la gestion et les investissements ;
- donner une priorité suffisante au trafic de fret par rapport aux autres trafics sur le réseau à priorité fret ;
- améliorer l'accès aux services annexes et la transparence sur la qualité du service offert. L'ensemble des propositions seront examinées et évaluées attentivement par un groupe d'experts début 2008, puis traduites en propositions législatives et financières fin 2008.

La Commission est consciente que ces propositions ne représentent qu'une réponse à la revitalisation du fret ferroviaire et non pas la réponse. La restructuration effective des entreprises historiques, une ouverture accrue à la concurrence du fret ferroviaire et une plus grande innovation du secteur, qui doit trouver de nouveaux modèles qui répondent mieux aux exigences de la logistique moderne, restent indispensables à la redynamisation d'un secteur dont l'Europe a besoin.

● Exemples de corridors en chiffres:

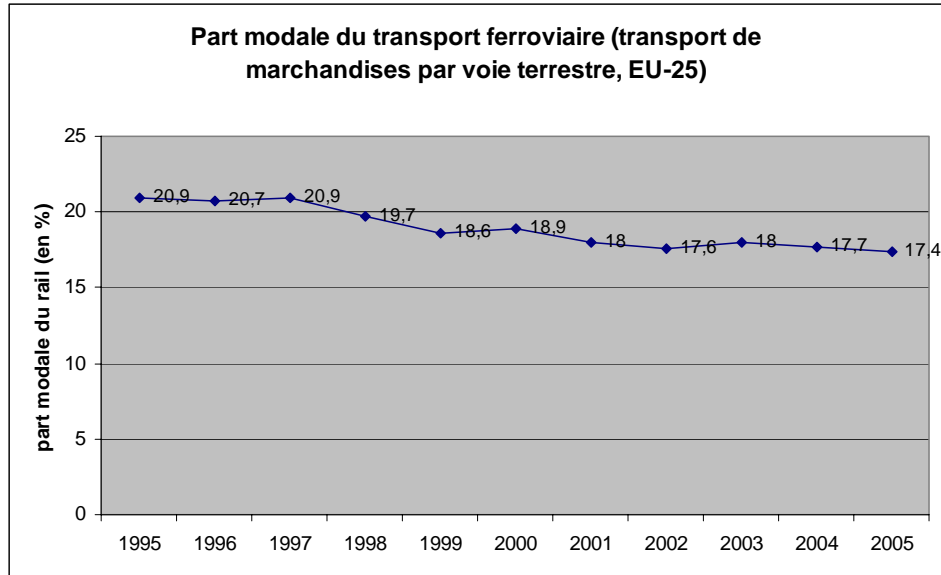
- **Corridor A : Rotterdam-Gènes**

Sur le corridor Rotterdam-Gènes, les objectifs sont de doubler le volume transporté d'ici à 2020, par une augmentation de la ponctualité de 26% et par une diminution du temps de parcours de 20%. Concrètement, ces mesures permettront que, chaque année, 28 milliards de tonnes.km de marchandises transitent par le rail et non par la route : ceci représente, en chaque point des 1300km de ce corridor, 1 camion chargé de 26t de marchandises passant toutes les 37s, 24h sur 24, tous les jours de l'année.

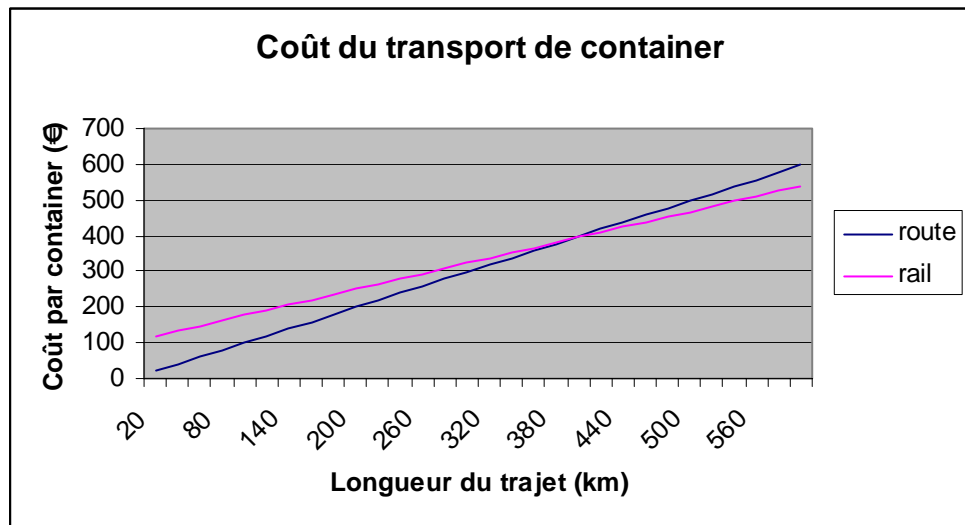
- **Cooridor C : Anvers-Lyon/Bâle**

Sur le corridor Anvers-Lyon/Bâle, les objectifs sont d'accroître le volume transporté de 55% d'ici 2020, en diminuant notamment le temps de parcours de 15%, et en divisant par quatre le nombre de trains en retard sur la branche Anvers-Lyon et par deux sur la branche Anvers-Bâle. Ces mesures permettraient, sur ces axes très denses où le rail peut disposer d'un avantage compétitif, d'assurer qu'environ 7 milliards de tonnes.km de marchandises utilisent le rail et non la route.

MEMO - POUR UN FRET FERROVIAIRE PLUS COMPETITIF



Source : Eurostat



Source : étude d'impact, Atkins