

DÉCLARATION FERRMED-EULER

La position de FERRMED et de la plateforme EULER / R + D + 4i concernant la révision du Réseau Transeuropéen de Transport RTE-T

EULER = Régions de locomotives économiques de l'Union Européenne (R + D+ 4i : recherche, développement, innovation, identité, impact et infrastructure)

À PROPOS DE FERRMED

FERRMED est une association multisectorielle à but non lucratif qui a été fondée par le secteur privé à Bruxelles le 5 août 2004 afin d'améliorer le transport ferroviaire de marchandises et la compétitivité industrielle en Europe et dans les pays voisins.

Un autre objectif clé de FERRMED est l'optimisation de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, c'est-à-dire par une logistique performante impliquant : une intermodalité adéquate, une réduction des coûts, une augmentation de la qualité, une garantie du respect de l'environnement, une adéquation des temps de transit et l'amélioration des procédures de gestion du système des transports, dans le cadre de la 5G et de l'économie circulaire.

FERRMED compte plus de 130 membres à travers l'Europe¹.

À PROPOS DE LA PLATEFORME EULER / R + D + 4i

La plate-forme EULER / R + D + 4i (EULER = EU / Eurasian Locomotive Economic Regions) est une alliance ouverte d'institutions et d'entreprises au niveau européen / eurasiatique, promue par FERRMED et toutes les autres organisations qui souscrivent cette déclaration, afin de :

- Soutenir le plan d'action lié à « l'étude FERRMED sur le trafic de marchandises et l'optimisation du transfert modal dans l'UE »
- Promouvoir un nouveau concept international de « région » basé sur la sphère socio-économique
- Promouvoir des objectifs socio-économiques et environnementaux basés sur le développement de six facteurs d'excellence : recherche, développement, innovation, identité, impact et infrastructure (R + D + 4i)

1. UTILITÉ ET IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT

1.1. ANTÉCÉDENTS

- En 2015, le volume de transport dans l'UE-28 était de 19 milliards de tonnes de marchandises transportées (soit 2,385 milliards de tonnes-kilomètres). En

¹ Members | FERRMED. (2020). <http://www.ferrmed.com/es/MEMBERSHIP/members>

termes de tonnes-kilomètres, 75% ont été transportés par route, 18% par chemin de fer et 7% par péniche².

- Une approche alternative s'impose. En 2018, le débit total du transport de marchandises dans l'UE-27 (hors Royaume-Uni) était de 2 267 milliards de tonnes-kilomètres dont 75,4% par route, 18,7% par ferroviaire et 6% par voie navigable³.
- La plupart (environ 55%) du transport routier total de marchandises s'effectuaient sur des distances de plus de 300 km, et environ un tiers dépassait 1.000 km⁴.
- L'impact négatif du transport routier de marchandises sur l'environnement est considérable : environ 275 millions de tonnes de CO2 par an, soit 30% des émissions totales de GES du secteur des transports⁵. De plus, il contribue considérablement à la congestion routière et est responsable de décès prématurés dus à la pollution de l'air et aux accidents.

1.2. CONDITIONS ACTUELLES DU SYSTÈME EUROPÉEN DE TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES

- Dans l'Union Européenne, selon le "World Economic Forum "⁶:
 - 24% des véhicules de transport routier roulent à vide
 - La charge du restant est, en moyenne, de 57% du poids utile
 - L'efficacité globale n'est que de 43%
 - La perte récupérable est estimée à 160 000 millions d'euros / an. Des conditions similaires apparaissent au niveau eurasien.
- Le chemin de fer a une consommation d'énergie spécifique et des coûts externes 6 fois inférieurs à ceux de la route. Cependant, il n'y a pas eu d'augmentation de la part du transport ferroviaire de marchandises en Europe au cours des 15 dernières années.

² Rail Freight Forward (13/12/2018): 30 pour le 2030 – Rail Freight strategy to boost modal shift (page 6)

³ EU Transport in figures 2020 (Table 2.2.1)

⁴ Eurostat: Exposition de statistiques: Statistiques du transport routier de marchandises, novembre 2019 (page 4)

⁵ Rail Freight Forward (13/12/2018): 30 d'ici 2030 - Stratégie de transport ferroviaire pour favoriser le transfert modal (page 6)

⁶ Conférence FERRMED (2019) Discours d'ouverture du député européen Antonio Tajani, président de la commission des affaires constitutionnelles, ancien président du Parlement européen.

<https://www.weforum.org/agenda/transportation/>

1.3. APPEL À UN PLAN GLOBAL POUR OPTIMISER LE CHANGEMENT MODAL

Considérant :

- Les volumes et l'impact environnemental
- Le taux de croissance du trafic marchandises prévu de 2019 à 2030
- L'inefficacité existante du système
- Le gaspillage des ressources économiques en investissements inutiles
- La moindre consommation d'énergie spécifique et les coûts externes moindres du chemin de fer par rapport à la route
- Un plan global pour optimiser le transfert modal au niveau de l'UE (y compris sur connexions trans-asiatiques) est requis d'urgence. Il s'inscrit dans le cadre du « PACTE VERT » de l'UE. (Voir Annexe 1)

1.4. MESSAGES CLÉ

Au regard du "Pacte Vert pour l'Europe", il y a lieu de :

- Concentrer les efforts pour atteindre les objectifs du "Livre Blanc" prioritairement dans les sections les plus fréquentées des corridors du RTE-T définis par la CE. Ces sections constituent le réseau dorsal ou Backbone Network de l'UE ;
- Promouvoir la mise en œuvre d'actions innovantes dans le système ferroviaire (infrastructure - exploitation - matériel roulant), en recherchant une plus grande flexibilité et une réduction drastique des coûts d'exploitation ;
- Automatiser les opérations dont les attelages/couplages, en développant « les trains de marchandises intelligents » et « les terminaux intermodaux intelligents » ;
- Mettre d'urgence en œuvre un plan d'action prioritaire (obligatoire) au niveau du réseau principal de l'UE, dirigé par la Commission Européenne, préalablement convenu avec le Parlement Européen.

2. DÉFIS DU SYSTÈME DE TRANSPORT EUROASIEN

L'augmentation continue des échanges entre les pays eurasiens⁷ (UE et Afrique du Nord comprises) nécessite le renforcement des performances du système de transport

⁷ Selon China National Railway Co., le réseau ferroviaire transeurasien a fonctionné de manière inattendue bien sous les contraintes sévères imposées par les mesures contre l'épidémie de COVID-19. Au premier semestre 2020, le pont terrestre eurasiatique a répondu de manière remarquable à la demande croissante de fret ferroviaire aux deux extrémités du continent, produisant une croissance globale de 50% du trafic de conteneurs Chine-Europe par rapport à la même période l'année dernière.

mondial, notamment ferroviaire pour lequel sont requis l'identification des hubs stratégiques, le raccourcissement des temps de transit, des trains longs, compacts et intelligents, ainsi que des terminaux et des ports intermodaux intelligents et efficaces. Ces éléments sont essentiels pour réduire les coûts logistiques et l'impact environnemental.

3. ÉTUDE FERRMED DU TRAFIC ET OPTIMISATION DU TRANSFERT MODAL DANS L'UE

3.1. INTRODUCTION

Compte tenu qu'il n'y a pas eu d'augmentation de la part du fret ferroviaire dans l'UE au cours des 15 dernières années (17,9% en 2005 et 17,3% en 2017) et que le réseau de transport de base de l'UE est trop vaste (70 000 km), le passage du fret de la route au rail nécessite la concentration des investissements sur une partie spécifique des principaux corridors du réseau central.

FERRMED a entamé une étude importante dont le contenu est exposé ci-dessous.

3.2. OBJECTIFS

Les objectifs de l'étude sont :

- Identifier le trafic de marchandises total et par mode de transport dans les principaux couloirs du réseau dorsal de transport de l'UE.
- Proposer un plan d'action pour atteindre les objectifs du « Livre blanc » de l'UE pour 2030 (30% du transport terrestre de marchandises supérieur à 300 km effectué par chemin de fer ou par péniche) dans les sections les plus chargées des corridors, qui couvrent 60 à 65% du trafic lié au « EU Core Transport Network ». (Voir l'annexe 2)

3.3. THÈMES PRINCIPAUX DU TRANSFERT MODAL AU CHEMIN DE FER

- L'intention n'est pas de mettre le chemin de fer en concurrence avec l'autoroute mais plutôt que le chemin de fer soit le principal complément du trafic routier. Dans la grande majorité des cas, la route est meilleure pour les courtes distances et pour les premiers et derniers kilomètres. Le chemin de fer peut être considéré de la même manière qu'un « ferry » ou un navire de courte distance, ce qui le rend apte aux transports de camions et/ou de remorques sûres de longues distances (et / ou trafic point à point).
- Pour assurer le bon transfert de la route au rail, le « transport combiné » (TC) est essentiel, principalement le TC non accompagné. Le TC accompagné (« autoroutes roulantes ») est plus pratique pour faciliter le franchissement d'obstacles géographiques (par exemple la Manche, les Alpes, etc.). Par conséquent, l'expédition par chemin de fer ou par péniche d'unités de chargement intermodaux telles que conteneurs, caisses mobiles et semi-

remorques sont le fondement du TC et le meilleur moyen d'atteindre les objectifs du Livre blanc sur les transports dans l'UE.

3.4. STRUCTURE DE BASE ET CONTENU DE L'ÉTUDE

- Identification des :

- Sections des principaux corridors du réseau principal « Core Network » avec le plus de trafic (tous modes de transport cumulés) enregistré sur le réseau dorsal ou «EU Backbone Network » (65% du trafic du réseau principal). Conditions présentes et futures.
- Pôles logistiques stratégiques clés.
- Terminaux intermodaux et ports, clés du réseau dorsal « Backbone Network ».
- Principales liaisons d'interconnexion, les liaisons d'urgence et les liaisons électrifiées reliant terminaux et ports intermodaux du réseau dorsal «Backbone Network ».
- Goulots d'étranglement dans les terminaux et ports intermodaux et les liaisons d'interconnexion (conditions présentes et futures)
- Meilleurs itinéraires pour relier les principaux pôles logistiques de l'UE avec les pays voisins et les principaux pays eurasiens tels que la Fédération de Russie, la Chine, le Kazakhstan, etc. (Voir les concepts de base à l'annexe 3)

- Enjeux clés :

- Résorber les goulots d'étranglement dans le réseau dorsal de l'UE.
- Mettre en œuvre pleinement le plus haut niveau de digitalisation (dont ERTMS) dans les principaux terminaux intermodaux et ports ainsi que sur les liaisons d'interconnexion.
- Déterminer les caractéristiques et le nombre requis des terminaux intermodaux.
- Dans le cas des chemins de fer, les principaux terminaux intermodaux et les liaisons d'interconnexion correspondantes doivent pouvoir accueillir des trains de marchandises longues (1er niveau 740 m., 2e niveau 1000 ÷ 1500 m) et offrir en plus la possibilité de charger des remorques et des camions (ferroutage) dans chacun d'eux des gabarits de chargement adéquats est requis.
- Réussir les connexions transfrontalières avec les pays voisins de l'Union européenne dans une perspective eurasiennne. Des temps de transit plus courts et des trains longs sont essentiels.

- Disposer d'un nouveau matériel roulant apte à la digitalisation complète principalement avec des attelages automatiques et de plus grandes longueurs avec une capacité d'emport de 4 EVP. Ces caractéristiques permettent des trains plus longs et plus compacts, grâce à l'automatisation de l'attelage / découplage des wagons pour toutes les opérations dans les gares de triage.
- **Composantes incontournables :**
 - Actions à impact socio-économique et environnemental :
 - Réseau ferroviaire prenant en compte l'infrastructure et l'exploitation
 - Matériel roulant ferroviaire
 - Voies navigables intérieures
 - Résultats socio-économiques et environnementaux
 - Investissements nécessaires
 - Économies en COV
 - Gain de temps du transport
 - Mesures environnementales : réduction des gaz à effets de serre et autres émissions, réduction du nombre d'accidents
 - Valeur actuelle nette
 - Impact sur le PIB
 - Approche de financement potentiel (public ou privé)

3.5. UN OUTIL CLÉ POUR LE PLAN DE RÉCUPÉRATION DU COVID-19 DE L'UE DANS LES INFRASTRUCTURES ET LES OPÉRATIONS DE TRANSPORT

FERRMED travaille fermement sur « l'étude FERRMED sur le trafic et l'optimisation du transfert modal dans l'UE », dont les résultats peuvent être un outil clé pour obtenir le meilleur retour sur investissement des actions à mener dans la chaîne logistique globale.

Il est nécessaire de mettre un terme aux investissements à caractère politique ou de gaspillage et de disposer d'un plan d'investissement dûment structuré au niveau de l'UE, conformément aux critères de priorité socio-économiques et environnementaux préalablement approuvés au niveau européen par le Conseil, le Parlement Européen et la Commission Européenne. Ces initiatives doivent être conformes aux objectifs du Livre Blanc de la Commission sur les transports ; nous devons agir d'abord là où il y a vraiment du trafic et non pas où l'impact socio-économique et en particulier environnemental reste marginal.

3.6. JALONS

La première phase de l'étude, qui comprend l'enquête sur les domaines de l'ensemble du « réseau principal de l'UE », où il est nécessaire d'agir en premier lieu sera achevée d'ici mi-2021 ; l'étude complète, dans laquelle les actions à mener seront précisées sur le réseau ferroviaire et fluvial, ainsi qu'une étude d'impact économique et environnemental, d'ici la fin avril 2022.

Les résultats provisoires déjà disponibles de la première phase de l'étude pour certains pays, donnent une image claire des tronçons du réseau ferroviaire qui nécessitent des investissements, pour que d'ici 2030 le chemin de fer et la barge transportent 30% du trafic marchandises terrestre sur les distances plus de 300 km. Les actions proposées par l'étude FERRMED pour l'ensemble de l'Europe comprennent le court terme (2023), le moyen terme (2025) et le long terme (2030).

3.7. PROGRAMME

ÉTUDE FERRMED DE L'OPTIMISATION DU TRAFIC ET CHANGEMENT MODAL DANS L'UE

CALENDRIER DE DÉVELOPPEMENT

MAIN ACTION / ACTIVITY	CALENDAR													
	3Q 2019	4Q 2019	1Q 2020	2Q 2020	3Q 2020	4Q 2020	1Q 2021	2Q 2021	3Q 2021	4Q 2021	1Q 2022	2Q 2022	3Q 2022	4Q 2022
1 Definition/approval of targets and content	█													
2 Definition/approval of budget and required manpower	█													
3 Establishment of agreements/collaborations with key international Associations	█													
4 Development timing preparation	█													
5 Data collection of traffic on railway, road and IWW		█	█	█	█	█	█							
6 Backbone Network determination					█	█	█	█						
7 Interactive maps preparation					█	█	█	█						
8 Data collection intermodal terminals & ports and marshalling yards + stakeholders survey					█	█	█	█	█					
9 Data collection interconnecting links						█	█	█	█					
10 Forecast traffic & scenarios + stakeholders survey						█	█	█	█					
11 Analysis of traffic & scenarios impact in intermodal terminals & marshalling yards + Actions required							█	█	█	█				
12 Analysis of traffic & scenarios impact in interconnection links + Actions							█	█	█	█				
13 Rolling Stock improvement							█	█	█	█				
14 Trans-Eurasian Main Railway Network Enhancement							█	█	█	█				
15 Socio-economic and environmental analysis							█	█	█	█				
16 Edition of the Study content							█	█	█	█	█	█	█	█
17 Dissemination							█	█	█	█	█	█	█	█

Les résultats et les propositions de l'Étude FERRMED sur le Trafic et l'Optimisation du Transfert Modal dans l'UE seront pleinement disponibles pour la Commission Européenne, le Conseil, le Parlement Européen, tous les États membres concernés et les pays voisins interdépendants. Ils seront sans aucun doute un outil clé pour établir les priorités correspondantes et obtenir les meilleurs résultats socio-économiques et environnementaux, conformément au plan d'action de l'étude.

Bruxelles, décembre 2020

Nom de la société / association / institution,

apporte son soutien au développement de «l'étude FERRMED sur l'optimisation du trafic et du décalage modal dans l'UE» et aux principaux objectifs envisagés.

Nom de la personne représentative

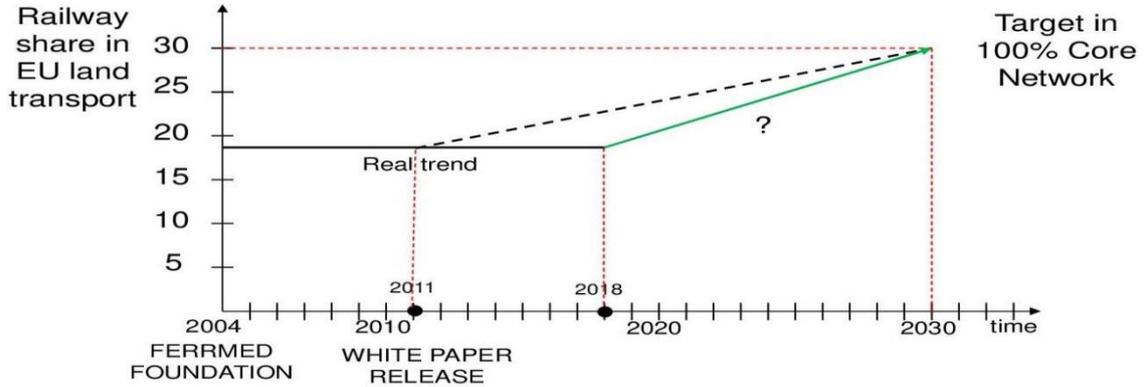
Signature

Positionner

Adresse / téléphone / e-mail

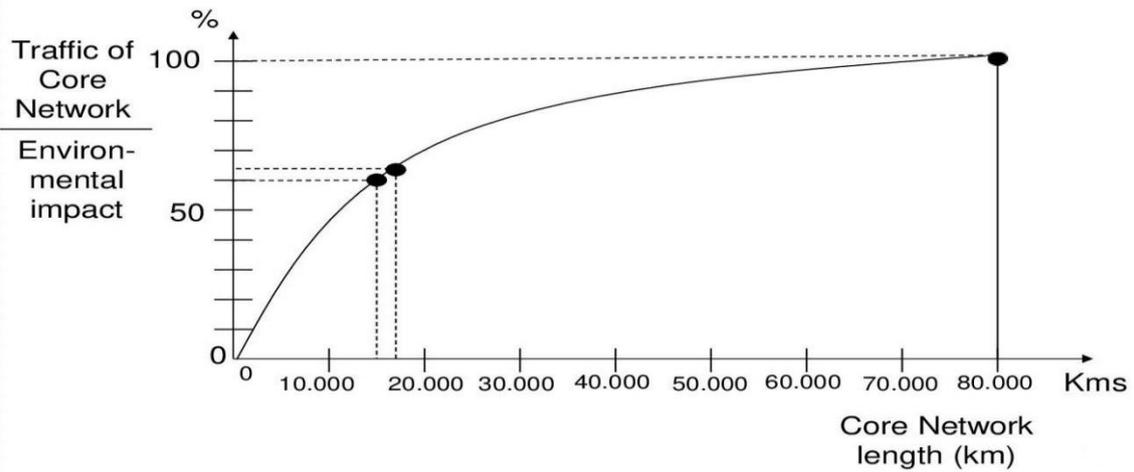
Annexé 1

RAILWAY SHARE REAL VERSUS PLANNED



Annexé 2

FERRMED APPROACH TO ACHIEVE AT LEAST 60 ÷ 65% OF "WHITE PAPER" TARGETS IN 2030



Annexé 3

