

Karima Delli et le secteur du fret ferroviaire appellent la Commission et les États Membres à accélérer le transfert modal.

« Le fret ferroviaire est un moyen d'acheminement des marchandises beaucoup plus propre que ne l'est le transport routier. Il génère en effet neuf fois moins d'émissions de gaz à effet de serre. Le rail apparaît donc comme une clé essentielle pour honorer l'accord de Paris et atteindre les objectifs du Green Deal. Nous nous engageons ainsi à promouvoir un maximum ce secteur et souhaitons construire une réelle synergie entre les différents modes de transport : transport maritime pour les longs courriers et les marchandises denses, rails transfrontaliers pour les principaux axes et enfin transports routiers pour les kilomètres restants. »

Faisant suite à la première vidéo conférence qui s'est tenue le 5 mai dernier, Karima Delli, la Présidente de la commission « Transport » au Parlement européen s'est mobilisée aux côtés du directeur de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) et les PDG des compagnies de fret.

Alors que les lignes de fret sont de loin le moyen de transport le moins polluant pour l'acheminement des marchandises, encourager le transfert modal à l'échelle européenne est une priorité. Cette stratégie nous permettrait de satisfaire les ambitions du Pacte vert dans la lutte contre les changements climatiques.

La polycrise mondiale que nous traversons actuellement affecte tous les secteurs de l'économie, le rail y compris. Ce secteur d'activités a besoin de soutien pour survivre et nous permettre de développer une stratégie de transport durable sur l'ensemble de la chaîne logistique.

C'est pourquoi la coalition du transport ferroviaire travaille à l'accélération du transfert modal et ambitionne d'augmenter la part du transport du fret à hauteur de 30 % d'ici à 2030 contre seulement 18 % aujourd'hui. Il est donc question d'inverser la tendance actuelle qui voit le recours au rail diminuer malgré les nombreux avantages qu'il présente.

Les parties prenantes ont identifié quatre axes de travail :

1. Le fret ferroviaire comme une priorité :

- Les secteurs du rail et de la route font face à des coûts et une concurrence de différentes natures. Il est impératif que le Conseil reprenne ses travaux sur la directive Eurovignette et parvienne le plus rapidement possible à un accord qui lancerait les trilogues. La question de la concurrence entre la route et le rail doit être discutée au plus haut niveau de l'Union Européenne.
- Le rail ferroviaire a été un secteur clé durant la crise du Coronavirus et continuera d'être essentiel. Il n'est pourtant pas considéré comme une priorité par rapport au transport ferroviaire de passagers. C'est une situation qui devra être rééquilibrée à l'avenir.
- Le fret ferroviaire est international et la révision de la réglementation 913/2010 sur les couloirs de fret ferroviaire devra conduire à mettre en place des structures de gouvernance adaptées à ses enjeux.

2. Le besoin d'un soutien économique et financier :

- Le secteur doit être subventionné pour faire face à la crise.
- Les aides économiques et financières devront être conditionnées à des investissements durables concrets.
- Les États membres devront aussi prendre des mesures concernant les frais d'accès aux infrastructures afin de réduire leurs coûts pour les opérateurs de fret ferroviaire, tout en indemnisant les propriétaires des infrastructures si besoin il y a.

3. Investissements :

- Renforcer et accélérer le transfert modal implique que l'on investisse massivement à l'échelle l'Union européenne (ex : dans les nouveaux outils de surveillance de trafic). Nous devons flécher les investissements sur les infrastructures en soutenant la numérisation et les nouvelles technologies qui pourront augmenter les capacités des voies.
- Ces investissements devront répondre aux engagements de lutte contre les changements climatiques, y compris en ce qui concerne l'innovation technologique.
- Ces investissements ne sont pas une fin en soi. Nous attendons des opérateurs du rail qu'ils fassent preuve d'efficacité et d'initiative.

4. Numérisation :

- Afin de rendre le fret ferroviaire le plus écologiquement responsable et efficace possible, les nouvelles technologies représentent des pistes sérieuses, notamment en terme de numérisation et de standardisation.
- L'utilisation de ces nouvelles technologies devra néanmoins répondre aux critères de sauvegarde de l'emploi et de protection des données personnelles.

Delli Karima, Présidente de la Commission ‘transport’ au Parlement Européen

Doppelbauer Josef, Directeur exécutif de l'agence européenne des chemins de fer (ERA)

Bednárík Ivan, ČD Cargo

Debaisieux Nicolas, RailCoop

Del Carmen Rincón María, Renfe

Delorme Frederic, SNCF

Flore Sven, SBB Cargo International AG

Först Clemens, ÖBB Rail Cargo Group

Giaconia Maria Annunziata, Mercitalia

Gono Roman, ZSSK Cargo

Mandl Andreas, LTE Group

Maslikov Yuriy, MT Group

Nikutta Sigrid, DB

Pauwels Geert, Lineas

Söderholm Ted, Green Cargo

Stahl Dirk, BLS Cargo

Warszewicz Czesław, PKP Cargo

Zenner Laurence, CFL Cargo

Davenne François, International Union of Railways (UIC)

**Feighan Conor, European Rail Freight Association (ERFA) Lochman Libor, Community of
European Railway and Infrastructure Companies (CER)**