



Communiqué de presse

Luxembourg, le 24 mai 2016

Le fret ferroviaire de l'UE n'est « toujours pas sur la bonne voie », mettent en garde les auditeurs

Malgré l'objectif de la Commission européenne consistant à transférer du fret de la route vers le chemin de fer, la part du chemin de fer dans le transport de marchandises au niveau de l'UE a en réalité légèrement baissé depuis 2011, selon un nouveau rapport de la Cour des comptes européenne. Le chemin de fer est plus respectueux de l'environnement et utilise moins de pétrole importé, peut-on lire dans ce rapport, mais il ne parvient pas à concurrencer le transport routier.

Les auditeurs ont examiné la performance du transport ferroviaire de marchandises dans l'UE depuis 2000. Ils ont visité cinq États membres – la République tchèque, l'Allemagne, l'Espagne, la France et la Pologne – entre la mi-2014 et la mi-2015.

Le budget de l'UE a contribué au financement de projets ferroviaires à hauteur de 28 milliards d'euros environ entre 2007 et 2013. Malgré cela, et en dépit de la priorité accordée par la Commission au transfert de fret de la route vers le chemin de fer, ces 15 dernières années, le transport ferroviaire de marchandises n'est pas parvenu à concurrencer efficacement le transport routier dans l'UE, affirment les auditeurs. Sa performance reste globalement insuffisante.

Les auditeurs ont constaté que les expéditeurs préfèrent nettement transporter les marchandises par route que par rail. Même si certains États membres (comme l'Autriche, l'Allemagne et la Suède) sont parvenus à obtenir de meilleurs résultats, en moyenne, la part du fret ferroviaire au niveau de l'UE a en fait légèrement baissé depuis 2011. En outre, la vitesse moyenne des trains de marchandises dans l'UE est très faible (environ 18 km/h seulement sur un grand nombre de lignes internationales).

La réalisation d'un espace ferroviaire unique européen n'est pas encore pour demain, déclarent les auditeurs. Le réseau ferroviaire de l'UE reste dans l'ensemble un système composé de réseaux nationaux distincts. Il existe en effet plusieurs autorités nationales et des règles très disparates en matière d'affectation des sillons, de gestion et de fixation des tarifs.

L'objectif de ce communiqué de presse est de présenter les principaux messages du rapport spécial adopté par la Cour des comptes européenne.

Celui-ci est disponible dans son intégralité sur le site www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Porte-parole T: (+352) 4398 47063

Damijan Fišer – Attaché de presse T: (+352) 4398 45410

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu @EUAuditorsECA eca.europa.eu

M: (+352) 691 55 30 63

M: (+352) 621 55 22 24

Les procédures de gestion du trafic ne sont pas adaptées aux besoins du fret ferroviaire, même au sein des corridors de fret, les trains de marchandises devant payer pour chaque kilomètre d'infrastructure ferroviaire qu'ils utilisent. Cela n'est pas toujours le cas pour le transport routier.

Dans trois des États membres visités, davantage de fonds ont été alloués par l'UE à la route qu'au rail entre 2007 et 2013; en outre, les fonds affectés par l'UE au chemin de fer n'ont pas principalement servi à cibler les besoins du fret ferroviaire. Enfin, un mauvais entretien du réseau ferroviaire peut affecter la durabilité et la performance.

«Si les problèmes mis au jour dans notre rapport ne sont pas résolus», a déclaré M. Ladislav Balko, le Membre de la Cour responsable du rapport, «l'affectation de fonds supplémentaires ne permettra pas davantage de le faire. La Commission et les États membres doivent aider les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires à améliorer le transport ferroviaire de marchandises pour ce qui est de la fiabilité, de la fréquence, de la flexibilité, de l'adaptation à la clientèle, ainsi que de la durée de transport et les tarifs.»

Les auditeurs recommandent à la Commission et aux États membres de remédier aux faiblesses qui affectent la libéralisation du marché du fret ferroviaire, les procédures de gestion du trafic, les contraintes administratives et techniques, le suivi et la transparence en matière de performance du secteur du fret ferroviaire, ainsi que la concurrence équitable entre les différents modes de transport.

En vue d'une meilleure utilisation des fonds alloués par l'UE, ils recommandent également à la Commission et aux États membres de renforcer la cohérence entre les objectifs politiques et l'affectation des fonds, la sélection, la planification et la gestion des projets ainsi que l'entretien du réseau.

Remarques à l'intention des journalistes

La promotion de modes de transport plus efficaces et plus durables, et en particulier du fret ferroviaire, constitue depuis 25 ans un volet essentiel de la politique de l'UE. Dès 1992, la Commission européenne a fait de la modification de l'importance relative des différents modes de transport l'un de ses principaux objectifs. En 2001, elle a confirmé qu'il importait de redynamiser le secteur ferroviaire, et s'est fixé pour objectif de maintenir la part de marché du fret ferroviaire dans les États membres d'Europe centrale et orientale à 35 % à l'horizon 2010. Enfin, en 2011, la Commission s'est fixé comme objectif de transférer pas moins de 30 % du fret routier transporté sur des distances supérieures à 300 km vers d'autres modes de transport tels que le chemin de fer ou les voies navigables d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050.

Les transports représentent environ un tiers de la consommation d'énergie et du total des émissions de CO₂ dans l'UE. Favoriser le remplacement du transport routier par des modes de transport efficaces et durables, comme les transports par chemin de fer et par voie navigable, pourrait permettre de réduire la dépendance de l'Europe vis-à-vis des importations de pétrole ainsi que la pollution. Selon l'Agence européenne de l'environnement, les émissions de CO₂ provenant du transport ferroviaire sont 3,5 fois inférieures, en tonnes-kilomètres, à celles causées par le transport routier. Des modes de transport plus durables permettraient également de contribuer à réduire les coûts associés à la congestion des routes (lesquels, suivant les prévisions actuelles, devraient augmenter d'environ 50 % d'ici à 2050, pour atteindre près de 200 milliards d'euros par an) et à faire baisser le nombre d'accidents liés aux transports.

Le transport intérieur de marchandises dans l'UE (qui englobe les transports par chemin de fer, par route et par voie navigable) représente environ 2 300 milliards de tonnes-kilomètres par an, le transport routier comptant pour quelque 75 % de ce total.

Le rapport spécial n° 8/2016 «Le transport ferroviaire de marchandises dans l'UE: toujours pas sur la bonne voie» est disponible en 23 langues de l'UE.