



Recommandation du Conseil parlementaire interrégional (CPI)

concernant

« le soutien au développement du fret ferroviaire transfrontalier au sein de la Grande Région »

Adoptée par la 70^e Séance plénière du CPI le 8 décembre 2023 à Trèves

Sur proposition de la Commission « transports et communication », le CPI décide :

Le Conseil Parlementaire Interrégional (CPI),

- Considère que le développement du transport de marchandises par rail est un enjeu crucial pour la réussite du transfert modal et des objectifs climatiques européens. Le transfert modal consiste à favoriser des alternatives au transport routier, tant pour le transport de personnes que pour le transport de marchandises ;
- Justifie la nécessité de favoriser le transfert modal par deux constats. Premièrement, les réalités nationales convergent au sein de la Grande Région : les perspectives d'évolution du trafic prévoient une augmentation du trafic de marchandises alors même que ce trafic n'a cessé de croître depuis plusieurs décennies faisant peser une pression toujours plus forte sur les infrastructures routières de la Grande Région.

Sans vision politique, et sans mesures adaptées, cette augmentation risque d'accroître la congestion du trafic routier, entraînant des impacts négatifs écologiques, économiques, en termes de sécurité routières et en termes de bien-être des habitants. Deuxièmement, le transfert modal s'inscrit dans la logique de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Au moment de la signature de l'Accord de Paris, la Belgique, l'Allemagne, la France et le Luxembourg se sont fixés comme objectif de maintenir le réchauffement climatique sous la limite des 2°C, et si possible 1,5°C.

- Souhaite qu'au sein de la Grande Région le transport de marchandises par rail soit largement amplifié et qu'un transfert modal s'opère afin qu'une part significative des marchandises transportées par route soit réorientée vers le train.

L'Union européenne matérialise cet engagement dans sa loi climat européenne et par le paquet législatif « Fit For Fifty-five » qui ambitionne d'atteindre la neutralité carbone en 2050. Considère que le secteur du transport est un acteur crucial pour

atteindre cet objectif, dans la mesure où il contribue grandement aux émissions actuelles de CO2.

- Considère que le fret ferroviaire est une alternative concrète déjà en activité mais qui doit être largement amplifiée. Le transport de marchandises par rails, en plus d'être moins polluant et moins énergivore que le transport par camions, permet de surcroît de libérer les réseaux routiers nationaux. Comparé au transport routier, le transport de marchandises par voie ferrée consomme, en moyenne, six fois moins d'énergie et émet neuf fois moins de CO2.
- Observe qu'en Belgique et en France, moins de 10 % du transport de marchandise passe par le rail, la route étant encore largement favorisée.
- Note que ce taux est en deçà de la moyenne européenne. A cet égard, l'Allemagne détient la meilleure performance de fret au niveau européen, avec 108 milliard de tonne/kilomètre en 2020, soit 30 % de l'ensemble du fret ferroviaire européen pour cette année.

Observe qu'au niveau de la Belgique, l'état fédéral s'est fixé l'objectif de doubler le volume des marchandises transportées par le rail d'ici 2030. Actuellement, 75 % du transport de marchandise passe par la route. Le « Plan Marchandise » belge s'inscrit dans la « Vision Rail 2040 » visant à faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité. Ce plan s'articule autour de 4 grands axes : une meilleure gestion de l'infrastructure, agir sur la proximité, optimiser le trafic, travailler sur l'équité et la cohérence entre les modes de transport.

- Estime que les intérêts des riverains concernés, notamment en ce qui concerne la protection contre le bruit, doivent être pris en compte à cet égard.
- Observe qu'en France, l'État a signé en 2021, avec SNCF Réseau, l'Alliance 4F (Fret Ferroviaire Français du Futur) et l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF), un pacte pour le développement du fret ferroviaire. L'objectif est identique qu'en Belgique : doubler la part du fret dans le transport de marchandises d'ici à 2030. La stratégie française se décline autour de 3 axes : faire du fret ferroviaire un mode de transport attractif, fiable et compétitif ; agir sur tous les potentiels de croissance du fret ferroviaire ; et accompagner la modernisation et le développement du réseau.
- Prend acte du fait qu'en 2020, le Ministère fédéral allemand du Transport et des Infrastructures (BMVI) a présenté son « masterplan » pour le fret ferroviaire, en concertation avec l'industrie ferroviaire. L'Allemagne ambitionne d'atteindre 25 % de transport de marchandise par le rail d'ici 2030.

Note encore que le Grand Duché du Luxembourg s'est doté d'une stratégie multimodale Modu 2.0 en 2018, qui s'est récemment vue compléter d'un Plan national de mobilité 2035 en avril dernier. Ceux-ci sont cependant centrés sur le transport de personne et non de marchandises, le fret devant être développé dans le futur Plan

national de mobilité 2040. On note cependant la volonté de réduire la congestion sur les routes, d'améliorer la qualité de l'air, objectifs alignés avec le transfert modal.

Enfin signale qu'au niveau européen, de nombreux acteurs se mobilisent pour booster le développement du transport de marchandises par le rail, notamment à travers l'initiative « Rail Freight Forward ». Son objectif est de faire passer la part du fret ferroviaire dans le fret européen de 18 à 30 % d'ici 2030. Le fret ferroviaire est intrinsèquement international. En Europe, plus de la moitié de l'ensemble du trafic de fret traverse au moins une frontière. La part de transport transfrontalier est certainement d'autant plus importante en Grande Région, vu l'interconnectivité du tissu économique de part et d'autre de ses frontières. La Commission Européenne, vient d'achever un cycle de consultations publiques de deux mois et demi, sur la préparation et l'implémentation de mesures visant à faciliter le trafic ferroviaire international et sa gestion. L'European Rail Freight Association en a profité pour réclamer une législation robuste pour coordonner les sillons internationaux. Selon l'association, actuellement en charge d'un projet d'étude des procédures d'établissement des horaires entre les pays européens, la situation actuelle comporte de nombreuses perturbations et une mauvaise coordination des capacités au sein du réseau européen.

- Rappelle que de par sa position centrale et stratégique au cœur de l'Europe, le réseau ferroviaire de la Grande Région est un maillon essentiel du transport européen de marchandises par le rail. De plus, la région, dont le territoire est si fortement imbriqué, ambitionne de devenir « un modèle européen de réussite », selon l'ancien Président du Conseil Parlementaire Interrégional Stephan Toscani.
- Souhaite que la Grande Région devienne une pionnière dans le domaine du fret ferroviaire, en développant une véritable coordination des sillons en Grande Région. Selon Sibelit - fruit du partenariat entre la SNCB Cargo, le Fret SNCF, la CFF Cargo, et le CFL – une telle coordination se justifie principalement pour deux raisons. Tout d'abord, parce qu'elle offrirait une meilleure vue d'ensemble des travaux prévus, pour pouvoir anticiper les déviations, et pourrait même, favoriser une coordination des travaux afin de ne pas bloquer certaines routes.

Dans cette perspective, appelle les quatre gestionnaires d'infrastructures qui opèrent dans la Grande Région à investir massivement afin de mettre à niveau les infrastructures ferroviaires. Actuellement certains goulots freinent le développement du fret ferroviaire, en particulier les 6 tunnels vosgiens (Arzweiler, Hofmühl, Lutzelbourg, Niederheinberg, Niederheinthal, Haut-Barr) qui ne sont toujours pas au gabarit P400. Le fret ferroviaire, pour se développer, nécessite des routes fiables et permettant les convois au plus grand gabarit. La généralisation de l'équipement ETCS est également nécessaire pour améliorer l'interopérabilité. A cet égard, il convient d'examiner la réactivation des voies ferroviaires déjà existantes.

- Appelle de ses vœux cette étroite collaboration entre les opérateurs de la Grande Région pour faire face ensemble aux diverses contraintes qui pèsent sur le secteur : coûts énergétiques élevés, pénurie de conducteurs, infrastructures requérant des investissements pour faire sauter certains goulots d'étranglement.

- Formule la demande que s'établisse au sein de l'Union européenne une véritable coordination dans le traitement des sillons. Actuellement, dans la Grande Région, il faut 4 sillons pour traverser 4 pays. Or, techniquement, cette coordination est tout à fait possible et a déjà eu lieu entre la France, la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, lorsqu'en pleine crise de la Covid, les trois pays ont dû collaborer très rapidement et étroitement, à l'aide d'un simple tableau Excel pour assurer de manière équitable les transports essentiels qui étaient encore possibles en période de confinement. Il est essentiel que l'Union européenne se saisisse de cette demande et œuvre à une coordination européenne de la gestion des sillons. Une telle coordination offrirait une meilleure vue d'ensemble des travaux prévus, permettrait d'anticiper les déviations, et pourrait même, favoriser une coordination des travaux afin de ne pas bloquer certaines routes.

Le **Conseil Parlementaire Interrégional** adresse la présente recommandation :

- au Conseil Régional du Grand Est,
- au Gouvernement de la Communauté Germanophone de Belgique,
- au Gouvernement de la Fédération Wallonie-Bruxelles,
- au Gouvernement de la Wallonie,
- au Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg,
- au Gouvernement du Land de Rhénanie-Palatinat,
- au Gouvernement du Land de Sarre

ainsi que

- au Gouvernement de la République Française,
- au Gouvernement du Royaume de Belgique,
- au Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne,
- à la Commission Européenne,
- au Parlement Européen,
- au Comité européen des régions.