



DIRECTION GÉNÉRALE DES POLITIQUES INTERNES
DÉPARTEMENT THÉMATIQUE B: POLITIQUES STRUCTURELLES ET
DE COHÉSION

TRANSPORT ET TOURISME

FRET ROUTIER: POURQUOI LES
EXPÉDITEURS DE L'UNION PRÉFÈRENT
LE CAMION AU TRAIN

SYNTHÈSE

Résumé

L'étude analyse les facteurs qui influencent le choix des expéditeurs de l'Union concernant le mode de transport et explique pourquoi ils préfèrent souvent la route au rail. S'appuyant sur une analyse des tendances à long terme dans le transport de fret, sur plusieurs études de cas (Allemagne, Pologne, France, Italie et Espagne) et sur des entretiens avec des acteurs du secteur, elle examine les principaux facteurs qui déterminent le choix modal. Le dernier chapitre formule des recommandations sur les éléments essentiels d'une stratégie efficace d'incitation à l'utilisation du rail, s'inspirant pour ce faire des enseignements tirés d'expériences antérieures.

Ce document a été demandé par la commission des transports et du tourisme du Parlement européen.

AUTEURS

Steer Davies Gleave - Francesco Dionori, Lorenzo Casullo, Simon Ellis, Davide Ranghetti, Konrad Bablinski, Christoph Vollath, Carl Soutra

ADMINISTRATEUR RESPONSABLE

Marc Thomas
Département thématique: politiques structurelles et de cohésion
Parlement européen
B-1047 Bruxelles
E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

ASSISTANCE ÉDITORIALE

Aдриенн Борка

VERSIONS LINGUISTIQUES

Original: EN.

À PROPOS DE L'ÉDITEUR

Pour contacter le département thématique ou pour vous abonner à sa lettre d'information mensuelle, veuillez écrire à l'adresse suivante: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manuscrit achevé en mars 2015.
© Union Européenne, 2015.

Ce document est disponible sur Internet à l'adresse suivante:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

DISCLAIMER

Les opinions exprimées dans le présent document sont celles de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement la position officielle du Parlement européen.

Reproduction et traduction autorisées, sauf à des fins commerciales, moyennant mention de la source, information préalable de l'éditeur et transmission d'un exemplaire à celui-ci.

SYNTHÈSE

TENDANCES DU FRET ROUTIER ET FERROVIAIRE

En moyenne, le transport de fret par rail n'a que faiblement progressé en valeur absolue dans l'Union depuis 2000. Relativement, la part du fret ferroviaire a reculé au bénéfice du fret routier. La tendance moyenne masque des différences importantes entre les États membres.

Les tendances à l'échelon national dépendent de plusieurs facteurs, notamment la taille du réseau ferroviaire, la proportion du trafic international dans le trafic national, et l'ampleur de la concurrence d'autres modes de transport (le transport fluvial, par exemple). Les parts respectives des frets routier et ferroviaire varient sensiblement en fonction des biens transportés. Les marchandises lourdes en vrac (comme le charbon) sont majoritairement transportées par rail, tandis que les marchandises plus légères et/ou périssables sont transportées par la route.

FACTEURS DÉTERMINANT LE CHOIX MODAL DES EXPÉDITEURS

Entre les marchandises transportées presque exclusivement par rail et celles majoritairement transportées par la route, qui se situent aux deux extrémités du spectre, nombre de facteurs relevant du micro-environnement influencent le choix modal. Les décisions des expéditeurs (principaux décideurs dans le processus) dépendent de leur expérience antérieure, du type de marchandise transporté, des caractéristiques du transporteur et des contraintes distance-temps.

Des facteurs généraux et structurels peuvent en outre contribuer à des changements à long terme des parts modales. On peut notamment citer le lien entre la croissance économique et le transport de fret, le transport routier réagissant généralement plus rapidement à l'évolution du cycle économique que le rail. L'évolution des processus de production industrielle et la fragmentation des activités logistiques ont eu une incidence négative sur le fret ferroviaire; en revanche, les nouvelles formes de transport intermodal représentent un marché à forte croissance pour le rail.

Concernant les préférences des expéditeurs, il ressort des études de cas à l'échelon national que le facteur des coûts joue un rôle important dans certains pays où le fret ferroviaire est perçu comme étant trop cher. Plus généralement, toutes les études de cas font état de la nécessité d'améliorer la qualité et les liaisons de l'infrastructure ferroviaire, notamment en ce qui concerne les goulets d'étranglement (Allemagne), la capacité (Italie, France) et la fiabilité (Espagne, Pologne).

Diverses études ont évalué le potentiel de transition de la route vers le rail ou le transport intermodal; les estimations vont de 1 à 14 points de pourcentage. Les publications indiquent également qu'au delà d'un seuil de 200-300 km, le rail est particulièrement compétitif et la probabilité d'un transfert modal est plus élevée. Une part modale de 20 % du transport terrestre total, mesuré en tonne-km, apparaît comme un objectif global à moyen terme réaliste pour le fret ferroviaire dans l'Union.

LES MESURES RELATIVES AU CHOIX MODAL

Plusieurs mesures destinées à favoriser un transfert modal de la route vers le rail ont été introduites au niveau de l'Union. On peut citer la directive Eurovignette, qui prévoit une taxation de l'utilisation des infrastructures routières en fonction de coûts externes, la réforme du transport ferroviaire pour l'ouverture des marchés de fret à la concurrence et l'amélioration de l'interopérabilité, ainsi que des programmes de financement de

l'investissement dans les infrastructures et les opérations intermodales, comme RTE-T et Marco Polo.

Parallèlement, les États membres ont mis en œuvre une série de mesures, dont un soutien financier direct au développement de l'infrastructure ferroviaire (pour le dégagement du gabarit d'infrastructure, par exemple, afin de permettre le passage de trains ayant un encombrement plus important, ou pour le rétablissement des voies de service). Dans l'ensemble, ces mesures nationales n'ont toutefois pas eu d'incidence majeure sur le transfert modal. La raison peut en être imputée à l'ampleur généralement limitée des investissements dans le rail et le transport intermodal par comparaison aux investissements dans l'infrastructure routière, ainsi qu'au manque de coordination des stratégies européennes et nationales en matière de fret ferroviaire. Des péages routiers ont été introduits dans plusieurs pays, mais leur effet sur le fret routier a généralement été compensé par d'autres mesures tendant à encourager le recours au transport par la route.

Il semblerait que les mesures les plus efficaces aient été celles visant le transport intermodal, soit par des subventions ciblées accordées aux opérateurs du secteur, soit par des accords spécifiques couvrant des nœuds intermodaux stratégiques, notamment des ports, comme en Allemagne, en Espagne et au Royaume-Uni.

STRATÉGIES D'INFLEXION DU CHOIX MODAL DES EXPÉDITEURS

L'analyse réalisée pour cette étude laisse à penser que les stratégies en faveur du transfert modal peuvent avoir une incidence sur les choix opérés par les expéditeurs pour autant que celles-ci se concentrent sur les principaux facteurs de compétitivité du fret ferroviaire. Ces stratégies doivent englober des mesures réglementaires d'incitation ciblées et des mesures d'investissement dans les infrastructures.

Le manque d'efficacité des dispositifs de mesures précédemment mis en œuvre et les bonnes pratiques identifiées par les études de cas à l'échelon national permettent de tirer trois grandes conclusions.

- Premièrement, une meilleure coordination des stratégies entre les différents échelons administratifs, de même qu'entre les modes de transport, est d'une importance capitale. Les programmes en faveur du transfert modal doivent éviter la mosaïque d'incitations financières. Les enseignements tirés des divers dispositifs mis en œuvre doivent être mieux partagés dans le secteur. Le futur projet Shift2Rail devrait y contribuer en se concentrant sur les solutions qui permettront une amélioration des capacités, de la fiabilité et du cycle de vie des systèmes ferroviaires européens. La coordination des politiques en matière de transport routier et ferroviaire est également importante, car toute mesure ayant une incidence sur la compétitivité de l'un de ces modes transport se répercute sur la compétitivité du second.
- Deuxièmement, il est important que les stratégies de transfert modal soient adaptées aux circonstances particulières dans lesquelles elles sont mises en œuvre. Par exemple, le constat que le transport transfrontalier longue distance est plus susceptible de passer de la route au rail se reflète dans l'élaboration des politiques de l'Union.
- Troisièmement, la mise en œuvre de stratégies efficaces nécessite des financements stables et suffisants en provenance de l'Union comme des États membres. À cet égard, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) contribuera largement au cofinancement du réseau RTE-T et du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS). Le fait que les fonds pour le transport ne soient pas affectés a priori à une utilisation spécifique dans le cadre du MIE pourrait inciter les promoteurs de projets à se faire concurrence et démontrer la valeur ajoutée réel de chaque projet d'investissement.