

## **Actions à mener pour développer le transport ferroviaire transalpin**

Le comité Transpadana s'est posé le problème d'identifier les initiatives qu'il serait possible de mettre en place dès aujourd'hui et jusqu'à la mise en exercice du tunnel entre Turin et Lyon, initiatives qui pourraient avoir une incidence positive sur l'utilisation de la nouvelle infrastructure et qui pourraient en décupler les futurs bénéfices.

A partir de cette exigence, TRT a mené une étude visant à identifier et évaluer les interventions et les politiques les plus efficaces pour améliorer le pouvoir d'attraction du rail, et donc pour augmenter la demande tout au long de l'arc alpin, notamment sur le tronçon entre l'Italie et la France. A partir des principales données de circulation de marchandises totales (route et rail), en particulier entre l'Italie et la France, l'étude identifie et analyse plusieurs hypothèses d'intervention puis en discute l'efficacité dans la perspective d'augmenter la demande servie par le chemin de fer.

### ***Les actions proposées***

Les propositions et les sujets traités ont été regroupés en deux grands chapitres, par ordre d'importance :

- § Les mesures de requalification du secteur ferroviaire : c'est-à-dire ce que l'on peut faire à court et moyen terme pour rendre le chemin de fer existant plus attractif ;
- § Les politiques accessoires éventuelles de tarification et de régulation du transport sur route, à savoir quelles mesures de pénalisation du transport de marchandises sur route peuvent être mises en acte compte tenu des politiques communautaires actuelles et futures.

Dans le but de tracer un cadre aussi réaliste que possible, au-delà de ces deux types d'interventions, l'étude a déterminé et évalué au niveau qualitatif les menaces potentielles principales pour le fret et les risques correspondants, actuels et futurs, en cas de perte de compétitivité de cette modalité.

En synthèse, pour encourager une inversion de tendance dans l'évolution des trafics ferroviaires sur la ligne existante et passer d'une tendance en déclin ou stable à un maintien des parts de marché actuelles et si possible à une petite croissance, les mesures qui ont été jugées applicables à court terme sont les suivantes :

- § Amélioration de la qualité et augmentation de la quantité de services ferroviaires sur la ligne existante ;
- § activation de surpéages pour soutenir le financement du tunnel ferroviaire entre Turin et Lyon ;
- § rééquilibrage des transits routiers aux passages italo-français entre Vintimille d'une part et le Fréjus et le Mont Blanc de l'autre ;

L'application plausible de ces mesures à court terme est décrite ci-après.

En ce qui concerne le premier point, l'ouverture à la concurrence dans le secteur ferroviaire est estimé fondamentale, par exemple avec la mise en concurrence :

- du service de dédoublement ou de triplement de la traction pour les trains lourds ;
- des sillons disponibles à des opérateurs à des prix favorables, pour des prestations garanties.

Quant à la tarification du transport sur route, les interventions à court terme concernent notamment un surpéage éventuel à appliquer aux deux passages alpins (Fréjus et Mont Blanc), ainsi que le prévoit la Directive Eurovignette 2006/38/CE. Cependant, pour éviter que le passage de Vintimille se retrouve encore plus encombré par un report possible de circulation routière provoqué par le surpéage en question, il est suggéré de prendre en compte une autre possibilité. Celle de mettre en œuvre une politique de péages intégrés sur tous les passages, afin d'optimiser les capacités résiduelles sur les différents modes de transport. Dans cette logique, la proposition de surpéage devrait être prévue pour tous les passages et modulée, dans le cadre des prescriptions de la Directive Eurovignette, en fonction des niveaux d'encombrement et des sensibilités environnementales des différentes zones concernées par les flux.

A titre indicatif, l'étude propose une première quantification monétaire, très simplifiée, des impacts de l'application du surpéage, non seulement sur les tronçons alpins, mais aussi sur tout le réseau qui mène aux passages (le nord-ouest de l'Italie) ; cette hypothèse doit nécessairement être intégrée dans le cadre d'une politique globale de tarification du réseau routier européen et tenir compte également des indications concernant l'internalisation de ce que l'on appelle les coûts externes. C'est ainsi qu'à court terme il faudrait envisager des hypothèses de tarification plus complexes, prévoyant une modulation des péages en fonction des catégories d'émissions Euro des véhicules, ou bien de l'heure, de la journée ou de la saison de transit.

Une intervention à court terme de régulation de la circulation de PL qui n'a certainement pas une grande portée mais qui serait emblématique de la volonté de « réguler » les flux dans les territoires à l'environnement sensible de l'arc alpin, serait le transfert du transport de marchandises dangereuses de la route au rail, assortie de l'obligation de recourir au rail pour le passage des frontières, éventuellement en prévoyant des exceptions pour les parcours très courts.

Dans le cadre de la régulation du transport routier, les politiques de limitation suivantes sont également mentionnées :

- § contraindre le trafic de marchandises sur route de manière plus incisive (limite de vitesse de 80 km/h),
- § introduire un système de droits d'usage sur la totalité de l'arc alpin.

Un scénario à moyen et long terme illustre d'autres interventions, notamment du côté de l'offre, qui pourraient aider le transport ferroviaire à gagner en compétitivité. Les interventions les plus significatives devraient concerner :

- § le matériel roulant,
- § l'interopérabilité,
- § l'intégration efficace dans les plateformes logistiques,
- § l'institution éventuelle d'une Autorité franco-italienne qui vérifie et surveille l'évolution du trafic ferroviaire et ses caractéristiques à travers le temps.

Les risques potentiels pour le secteur ferroviaire sont liés d'une part aux modalités de mise en œuvre des interventions et de l'autre à des facteurs extérieurs, liés aux politiques décrites ci-

dessus. Les premiers concernent le respect des délais de réalisation des interventions. Un allongement des délais de réalisation de la nouvelle infrastructure réduiraient immédiatement à néant tous les avantages acquis si difficilement avec les politiques identifiées plus haut. Cela attire l'attention sur un aspect qui pourrait s'avérer critique, à savoir la concentration des ressources sur des interventions cohérentes et finalisées. La deuxième catégorie de facteurs de risque à ne pas oublier est celle des innovations technologiques des moyens de transport sur route, notamment en ce qui concerne les émissions polluantes, qui sont en déclin, et l'augmentation des dimensions maximum admissibles des PL sur route, en termes de poids comme de volume utile. Ces deux tendances pourraient, à moyen terme, modifier le contexte de référence de manière significative.

### *Les réponses du marché*

Une campagne d'interviews directes auprès d'opérateurs importants (notamment du rail) a permis de vérifier l'applicabilité des mesures envisagées et des avantages obtenus par la modalité ferroviaire pour les échanges en transit aux passages entre l'Italie et la France.

Parmi les éléments les plus intéressants, il nous faut souligner que le passage actuel de Modane s'avère onéreux, inconvénient à attribuer aux caractéristiques techniques de la ligne (notamment la pente, avec les limites que cela entraîne pour la capacité de charge et la longueur admissibles des trains, mais aussi le gabarit limite – des travaux pour la mise au gabarit sont en cours et devraient s'achever d'ici 2009).

L'exercice actuel sur la ligne de frontière, conditionné par les travaux en cours, s'avère pénalisé en termes de sillons disponibles et de validité de l'offre. Même les expériences novatrices, comme l'autoroute ferroviaire, n'ont produit jusqu'à présent que des résultats modestes (notamment du fait de facteurs intrinsèques : charge utile basse, brièveté du parcours, surtout côté français).

Les facteurs négatifs qui limitent le potentiel du rail se traduisent donc comme suit :

- § un niveau de service médiocre, qui manque de ponctualité et d'informations, et qui se répercute sur les rapports avec les clients ;
- § les résistances contre l'ouverture complète du marché de la part des anciens monopoles en termes d'accès au réseau. En fait, la séparation entre réseau et service n'est pas encore effective : un rôle de régulation plus fort est considéré comme nécessaire, par forcément à travers une agence consacrée ;
- § la concurrence des prix du transport routier : malgré les facteurs liés à la hausse des frets du transport routier, les mesures et les standards opérationnels ferroviaires sont tels que le coût du transport sur rail n'est réellement compétitif que dans de rares cas.

Les éléments fournis par les interviews avec les opérateurs pour améliorer l'offre ferroviaire actuelle en prévision de l'augmentation potentielle de la demande suite à la réalisation du tunnel Turin– Lyon peuvent être synthétisés en plusieurs mesures à prendre :

- § une adaptation du parc de wagons (davantage d'investissements dans des trains plus longs, plus lourds et interopérables). Grâce au nouveau tunnel entre l'Italie et la France, on pourrait libérer des sillons supplémentaires pour le fret, mais cela requiert une adaptation pour répondre aux standards européens quant à la longueur, l'opérabilité, la

capacité de charge etc. ; un parc de wagon renouvelé pourrait permettre de requalifier l'offre et de la faire correspondre davantage à la demande, pour consolider les flux, et donc améliorer l'exploitation du réseau ;

- § le développement de l'intermodalité, pour fournir une solution alternative à la route, sûre et rapide, et des mesures d'adaptation réglementaire et technologique en faveur du report modal. Les segments du marché possédant des marges de croissances sont l'autoroute ferroviaire accompagnée et non accompagnée (avec des trajets plus longs), le transport intermodal généré par les ports (y compris transroulage) ;
- § l'innovation technologique accompagnée par les nouveautés normatives : actuellement, la technologie des véhicules/locomotives et du système de communication véhicule-ligne s'est nettement améliorée. En revanche, l'aspect normatif de l'exercice n'a pas bénéficié d'une adaptation analogue. Ajoutons également des procédures documentaires et de sécurité qui appesantissent excessivement l'opérationnalité ferroviaire ;
- § l'introduction de politiques de financement : il faudrait prévoir des aides transparentes et non discriminatoires qui financeraient l'offre ferroviaire (par exemple, sur la base de ce qui se fait en Suisse), pour compenser les investissements de départ et pour maîtriser une augmentation possible des tarifs ferroviaires ;
- § le rapport avec les plateformes logistiques : le nombre de plateformes opérationnelles a augmenté sur le territoire italien ; ces structures ne sont pas toujours équipées correctement ;
- § le transfert de types de marchandises particuliers, notamment les produits dangereux, de la route au rail ;
- § les coûts du transport sur route, qui devraient augmenter pour le dissuader, et une réduction simultanée des coûts élevés du transport ferroviaire, qui ne permettent pas au secteur de devenir compétitif par rapport à la route ;
- § la libéralisation complète du transport ferroviaire et l'introduction de la traction unique intégrée, afin de disposer d'une seule interface dans les liaisons qui traversent plusieurs frontières : en France il y a encore des difficultés d'accès au réseau, et en Italie, des difficultés d'accès aux terminaux.

Pour l'essentiel, les indications fournies concernent les opportunités d'améliorer l'exercice ferroviaire et l'amélioration du niveau de service, qui se traduit par de meilleurs temps de rendement et une réduction des coûts. De sorte que la concurrence modale ne dépend pas trop de phénomènes de régulation comme l'imposition de péages, mais plutôt de facteurs d'efficacité internes à chaque secteur (et notamment au secteur ferroviaire).

La demande du marché en effet, est d'améliorer les niveaux de service mesurables en termes de rendement et de coûts totaux du transport (en classant parmi les coûts les frais liés au développement du projet, qui, dans le cas du transport ferroviaire, sont plutôt considérables ; au reste, le projet implique également de longs délais de programmation, une nécessité de stipuler des accords avec les vecteurs, les gérants des plateformes logistiques, etc.). Si elle n'est pas associée à d'autres mesures, l'application de surpéages risque de ne représenter qu'une pénalisation du transport routier, avec en conséquence une hausse des coûts de transport pour

tous les usagers, sans pour autant avoir d'effet direct sur les prestations des opérateurs ferroviaires.

Il est donc préconisé de programmer les interventions dans une perspective non seulement de compétition modale mais aussi et au premier chef, conformément à ce que promeut l'Union Européenne au niveau politique, de co-modalité. Il s'agit de fait de promouvoir des services de transport qui assurent des conditions équitables et une intégration entre les différentes modalités. Cet élément souligne l'importance de favoriser des services comme l'autoroute ferroviaire, avec des fréquences et des règlements qui ne pénalisent pas les coûts, et l'accès aux plateformes et aux terminaux de manière à augmenter le nombre d'opérateurs et donc de favoriser le développement du trafic ferroviaire y compris pour des chargements plus modestes, sur des parcours plus courts et avec une régularité moindre.