

L'avenir du fret ferroviaire patine

L'association Ferrmed, pour la promotion du transport ferroviaire, se réunissait mardi à Luxembourg pour faire le point sur la situation en Europe.

Créée en 2004 à Bruxelles, l'association est depuis 2005 soutenue par la Chambre de commerce. Si le transport ferroviaire n'en est toujours qu'à ses balbutiements, Ferrmed compte bien y mettre un coup d'accélérateur.

De notre journaliste
Audrey Somnard

Plus de transport sur rail, c'est moins de transport sur les routes, donc du développement durable. C'est l'équation que les 127 membres de Ferrmed tentent de développer en Europe. «Le coût logistique arrive aux alentours des 20 % pour une entreprise, 30 % quand il s'agit d'agroalimentaire, il faut réduire ces coûts et transporter avec plus de valeur ajoutée», explique Joan Amoros, secrétaire général de Ferrmed.

Pour développer le transport ferroviaire, c'est toute une approche qu'il faut changer d'après les acteurs du secteur. L'ambition de l'association est de créer de grands axes nord-sud et est-ouest en reliant notamment tous les grands ports maritimes et fluviaux européens. L'aire d'influence de ce réseau toucherait 54 % de la population européenne selon Joan Amoros. Ferrmed a ainsi commandé une étude pour mieux comprendre dans quelle direction doit se développer le réseau du fret ferroviaire.

«Nous voudrions utiliser autant que possible les lignes existantes,

parfois parallèlement aux lignes grande vitesse», indique Joan Amoros, mais «les infrastructures actuelles, ferroviaires ou routières, ont atteint leurs limites», explique quant à lui Fernando Rippinger, directeur général de CFL Cargo.

Le transport ne connaît plus de frontière, il est de plus en plus une question européenne et non plus nationale, ce qui est d'autant plus le cas du transport ferroviaire qui traverse l'Europe. «Le Luxembourg a l'ambition d'être un gros hub logistique entre les grands ports européens tels que Anvers ou Barcelone par exemple», ajoute Fernando Rippinger. Mais le développement du transport ferroviaire bloque et tarde à devenir compétitif pour les entreprises. Selon Ferrmed, la faute en reviendrait aux rigidités historiques des entreprises nationales de transport ferroviaire.

Harmoniser les standards européens

Le fret ferroviaire européen nécessite une harmonisation des standards et des procédures, des changements que certains pays rechignent à faire. Un convoi passant par exemple par l'Allemagne et la France devra être homologué deux fois par chaque pays, le même train arrivant en Italie devra laisser un conducteur italien aux commandes du train. Autant de malentendus et de lourdeurs administratives que Ferrmed

voudrait éradiquer. Les différents systèmes de sécurité électrique devraient à terme être harmonisés pour que le fret ferroviaire se développe commercialement et soit tout à fait rentable pour les entreprises qui y auront recours. L'Europe devra intervenir pour être l'arbitre dans cette bataille de standards. Ce projet transeuropéen devrait être à l'ordre du jour de la Commission européenne en 2010, sous la pression de Ferrmed qui n'avait pas pu intercéder en faveur du projet lors des dernières décisions en matière de projets prioritaires de l'Union européenne, l'association n'existant pas encore.

La traversée des massifs montagneux reste également un grand défi à réaliser. Plus de 20 000 camions traversent actuellement chaque jour les Pyrénées. Le fret ferroviaire permettrait de réduire cette nuisance pour les riverains, mais également de réduire fortement la facture énergétique.

Un enjeu majeur qui pour l'instant n'intéresse pas vraiment les politiques européens. Une situation qui pourrait peut-être changer si Ferrmed arrive à utiliser la force de ses membres pour faire changer d'avis les hommes politiques et mettre sur le devant de la scène la problématique du transport ferroviaire, pour que rentabilité économique rime avec développement durable.

www.ferrmed.com



Photo : alain rischard

Le transport ferroviaire luxembourgeois est basé à Bettembourg.