

## Mettre le fret ferroviaire sur de bons rails

Ce mercredi 29 mars 2023, Karima Delli, la présidente de la commission 'transports et tourisme' du Parlement européen, Josef Doppelbauer, directeur exécutif de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, Conor Feighan, secrétaire général de l'Association européenne du fret ferroviaire, Alberto Mazzola, secrétaire général de la Communauté européenne des compagnies ferroviaires et plusieurs dirigeants d'entreprises de fret ferroviaire lancent un appel à mettre en place des politiques ambitieuses pour une réelle accélération du transport de marchandises par voie ferroviaire.

*« Nous avons appelé en mai 2020 à une relance du fret ferroviaire partout dans l'Union européenne, afin d'atteindre une part modale de 30% à l'horizon 2030. Trois ans plus tard, la part modale a légèrement baissé, malgré une augmentation absolue »,* souligne Karima Delli. *Face à l'urgence climatique et le besoin de parvenir à nos objectifs climatiques, à savoir la neutralité carbone à l'horizon 2050, le fret ferroviaire est une solution incontournable »,* poursuit la présidente de la commission 'transports et tourisme' du Parlement européen.

Dans ce texte signé par les différentes actrices et différents acteurs du secteur, sont formulées plusieurs recommandations-clefs pour faciliter le report modal et parvenir à atteindre cet objectif de 30% de part modale à l'horizon 2030. Il y est notamment question des péages ferroviaires, de la mise en place du système européen de gestion du trafic ferroviaire, de l'attribution d'aides d'État pertinentes ou encore de la révision du régime de gouvernance des corridors de fret ferroviaire.

*« La déclaration confirme notre engagement à faire du fret ferroviaire une priorité, qui est non seulement économique mais qui émet également neuf fois moins de CO2 que n'en émet le fret routier »,* affirme Josef Doppelbauer. *« Passer du routier longue-distance à du ferroviaire pour des distances de plus de 700 km pourrait nous faire économiser 40 millions de tonnes de CO2 chaque année et augmenter la part modale pour le fret ferroviaire à hauteur de 36% dans l'UE. Ces chiffres impressionnants doivent nous conduire à des prises de décision durables et informées »,* ajoute-t-il.

Alberto Mazzola, Directeur Exécutif de la CER, ajoute: *« Aujourd'hui, l'Union fait face à un nouveau défis de taille : une pénurie énergétique sans précédent. La crise ukrainienne nous a révélé à quel point nous sommes vulnérables. Et pourtant, ce n'est peut-être que le début d'une crise structurelle de long terme. Or le rail n'est pas seulement 9 fois moins émetteur de CO2 que la route. N'oublions pas qu'il est aussi, et peut-être de façon plus cruciale encore, 7 fois plus efficace énergétiquement. Tandis que l'Union dépend des importations pour 58% de ses besoins énergétiques, il est clair que le critère 'consommation d'énergie' doit devenir un critère par défaut dans toutes les initiatives politiques présentes et à venir, dont le très attendu 'Paquet pour le Verdissement du Transport' ».*

*« Les émissions de gaz à effet de serre ont baissé de 32% dans l'UE de 1990 à 2022. Dans le même temps, les émissions dans le secteur des transports ont augmenté de 7%. Notre politique de transports actuelle, notamment concernant le fret, n'est pas en ligne avec notre stratégie de réduction d'émissions. Comme mentionné précédemment, le report modal est une solution*



Karima Delli



*incontournable pour atteindre ces objectifs, le transport ferroviaire permettant de réduire ces émissions, et doit donc être mis en place », déclare Conor Feighan. « Cependant, nous devons aussi reconnaître que la croissance du fret ferroviaire a stagné au cours de la dernière décennie. Il est donc essentiel de mettre un fort accent sur ce mode de transport maintenant, afin de s'assurer que ce mandat législatif soit celui ayant eu un impact positif sur le fret ferroviaire. Le cadre juridique actuel ne permet clairement pas de répondre aux attentes du secteur », poursuit-il.*

Cette déclaration est publiée alors que l'année 2023 va être majeure pour le secteur des transports de marchandises dans l'Union européenne. La Commission européenne doit en effet proposer plusieurs textes en milieu d'année et des négociations sont en cours sur des dossiers y ayant également trait (par exemple concernant le réseau transeuropéen de transport, RTE-T).

La déclaration tient donc compte de ces développements et futurs développements législatifs, mais également de possibles politiques publiques nationales.

*« Nous savons pertinemment que le fret ferroviaire ne peut pas être la réponse à toutes les situations et celui-ci devra se conjuguer intelligemment avec d'autres modes de transport. Il a cependant été délaissé pendant trop longtemps et il est urgent de le réinscrire en haut de l'agenda politique. Nous invitons ainsi les États membres et la Commission européenne à répondre efficacement aux défis auxquels nous faisons actuellement face. J'espère que ce message sera entendu », conclut l'eurodéputée.*



Karima Delli



## Getting rail freight on the right track

On Wednesday 29 March 2023, Karima Delli, chairwoman of the transport and tourism committee (TRAN) of the European Parliament, Josef Doppelbauer, the Executive Director of the European Union Agency for Railways, Conor Feighan, the Secretary general of the European Rail Freight Association (ERFA), and Alberto Mazzola, the Secretary general of the Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) as well as several CEOs of rail freight companies have called on decision-makers to implement ambitious policies to concretely foster the transport of goods by train.

*“In May 2020, we called for relaunching rail freight across the European Union, in order to achieve a 30% modal share by 2030. Three years later, this modal share has slightly decreased, although the volume has got higher”, said Karima Delli. While we face climate emergency and we must comply with our climate objective (carbon neutrality by 2050), rail freight is definitely part of the solution”, MEP Delli added.*

In this statement, the stakeholders make several recommendations to facilitate modal shift as well as to achieve the 30% modal share by 2030. Many issues are raised, such as track access charges, the implementation of the European rail traffic management system, relevant state aids regimes as well as a review of the governance regime of rail freight corridors.

*“The statement confirms our commitment to prioritise rail freight, which is not only more economical but also emits 9 times less gCO<sub>2</sub>e than road freight”, says Josef Doppelbauer. “Shifting from long-distance road to rail for distances over 700 km could save 40 million tonnes of CO<sub>2</sub> per year and increase rail's modal share for freight to 36% in the EU. These impressive figures provide a compelling call to action for informed and sustainable decision-making.”*

Alberto Mazzola, Executive Director of CER, added: *“Trains don't fly. We need infrastructure. We count on the European Parliament and Council to take the appropriate decisions on TEN-T. Today, the Union is also facing another significant challenge: unprecedented energy scarcity. The Ukraine crisis has revealed how vulnerable we are in this regard and this may well be the start of a long-lasting energy crunch. Whereas rail is 9 times less CO<sub>2</sub>-emitting than road, rail is also, and perhaps more crucially, 7 times more energy-efficient. While the Union is 58%-dependent on outside supply for its total energy needs, it is now clear that ‘energy consumption’ must become a default criteria in all policy initiatives, including the upcoming ‘Greening Transport Package”.*

*“Greenhouse gas emissions in the EU fell by 32% between 1990 and 2020 across sectors. In the same period, however, transport emissions have increased by 7%. Our current transport policy, including freight transportation, is not aligned with our emissions reduction strategy. As pointed out, modal shift is a key enabler of achieving this, as rail freight has significant environmental savings, and must be pursued” says Conor Feighan. “However, we must also recognise that rail freight growth has stagnated over the past decade. It is therefore essential that there is a strong push now to ensure this legislative mandate is one that had a positive impact on rail freight. The current framework is clearly not meeting the needs of rail freight”.*

Karima Delli



Issuing this statement at the end of Q1 2023 is significant, as 2023 will be of major importance when it comes to the freight sector in the European Union. The European Commission is indeed supposed to present several proposals in June and political negotiations linked to freight are ongoing (on the Trans European Transport Network – TEN-T, for instance).

The statement then takes into account those current and upcoming legislative developments, as well as addresses issues related to national public policies.

*“We are absolutely aware about the fact that rail freight cannot meet all the needs. All modes of transports must be considered adequately with this regard. Rail freight has however been left behind for years and it is vital to make it a matter of top priority. We then call on the Member States and the European Commission to address the current challenges effectively. I really hope our voice will be heard”*, Mrs Delli concluded.



Karima Delli

