



Lettre ouverte

Lundi 4 septembre 2017

Alexander Dobrindt, ministre fédéral
Ministère fédéral des Transports et des Infrastructures numériques – Berlin

Violeta Bulc, commissaire européenne
Commission européenne en charge des Transports – Bruxelles

Copie à:

- > François Bellot, ministre des Transports, Belgique
- > Elisabeth Borne, ministre des Transports, France
- > Graziano Delrio, ministre des Transports, Italie
- > François Bausch, ministre des Transports, Luxembourg
- > Melanie Schultz van Haegen, ministre des Transports, Pays-Bas
- > Jörg Leichtfried, ministre des Transports, Autriche
- > Doris Leuthard, cheffe du Département fédéral des Transports, Suisse
- > Josef Doppelbauer, Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer

Crise dans le transport ferroviaire de marchandises – une urgence économique

Désastre de Rastatt: les chemins de fer ne transportent qu'un quart des volumes de fret – le transport intermodal est particulièrement désavantagé

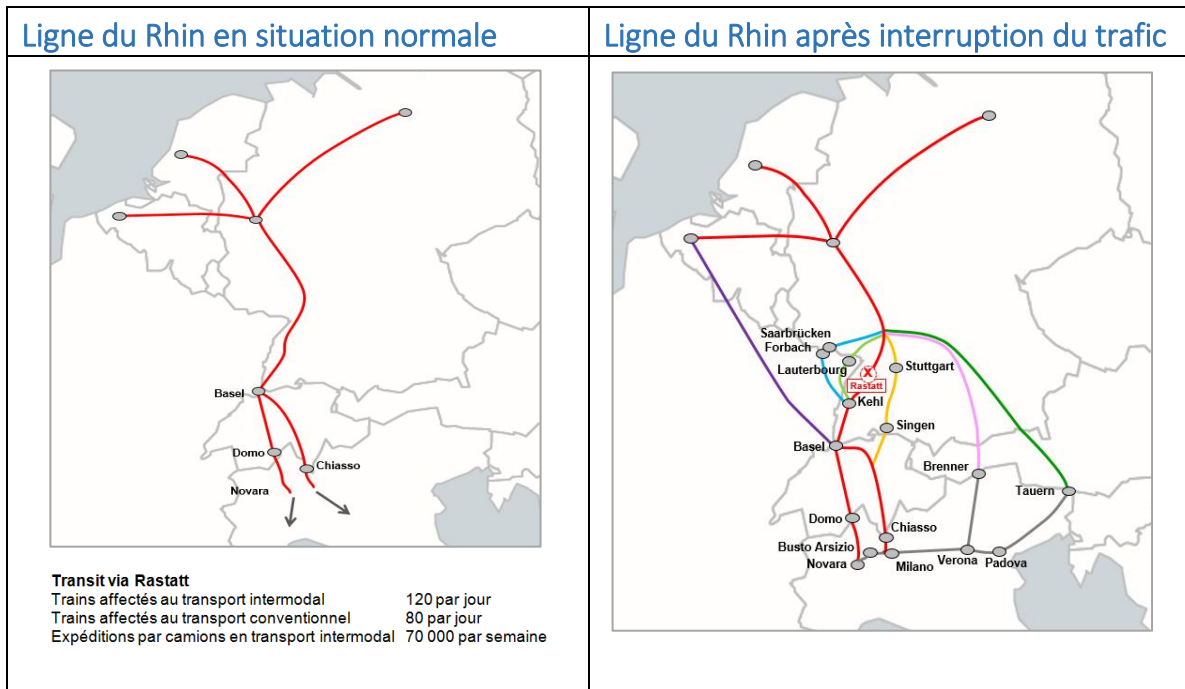
Monsieur le Ministre fédéral,
Madame la Commissaire européenne,

En raison de l'incident survenu sur le chantier de construction de Rastatt, le trafic ferroviaire sera interrompu pendant près de deux mois dans la vallée du Rhin. Lors de la remise en service de l'itinéraire, qui a été annoncée pour le 7 octobre 2017, la logistique ferroviaire aura subi un **énorme préjudice**.

Quelle est la situation à ce jour?

- > Pour les 200 trains de marchandise qui circulent normalement chaque jour sur la ligne de la vallée du Rhin en septembre, il existe théoriquement des possibilités de dérivation pour 150 trains de marchandises via Stuttgart-Singen, le Brenner et l'Alsace.
- > La ligne de la vallée du Rhin est le principal corridor de transport intermodal en Europe. **Près de la moitié des expéditions de marchandises qui s'effectuent entre l'Europe du Nord et l'Italie via la Suisse** reposent en temps normal sur le transport intermodal assuré sur cet axe.
- > **A présent, les trains de transport de marchandises ne peuvent prendre en charge que 25% des volumes habituels en empruntant les itinéraires de dérivation via l'Allemagne, la France et l'Autriche.**
- > **Le transport intermodal est particulièrement désavantagé: les volumes déviés pour ce segment le plus vigoureux du marché n'atteignent même pas 15% du niveau normal.**

- **C'est surtout en raison de l'indisponibilité de conducteurs de locomotive** dans la région du Brenner et en Alsace que la majeure partie des capacités de sillons sur les lignes de déviation ne sont toujours pas exploitées trois semaines après l'incident qui a causé l'interruption.
- Du fait des conditions d'exploitation difficiles pour les dérivations via Stuttgart-Singen, **la majorité des trains est supprimée** ou circule avec des retards extrêmes, pouvant atteindre plusieurs jours.



Quelles en sont les conséquences?

- Le réseau de la **logistique ferroviaire européenne est sur le point de s'effondrer.**
- Les terminaux de transbordement pour le transport intermodal le long du corridor Rhin-Alpes regorgent de conteneurs et ne veulent plus accepter d'unités de chargement supplémentaires.
- Des pénuries d'approvisionnement et des arrêts de la production ont déjà eu lieu dans un nombre alarmant d'usines au nord et au sud des Alpes – **une multitude de sites de production sont sur le point de cesser leur exploitation.**
- **Il en résulte des préjudices qui se chiffrent en milliards** pour l'économie, l'industrie, les chemins de fer, les opérateurs et les entreprises de transport.
- Le rail va perdre une partie de son trafic au profit de la route et il ne pourra pas le récupérer avant des années. **Les objectifs définis par l'UE au titre de sa politique de transfert du trafic sur le rail sont ainsi menacés.**
- Les investissements considérables réalisés pendant des décennies au profit du réseau ferroviaire vont être mis à mal ou réduits à néant.

Comment en est-on arrivé là?

L'incident de Rastatt à l'origine de l'interruption et le mode actuel de gestion de la crise sont tout à fait révélateurs de ce qui ne va pas dans le transport ferroviaire de marchandises en Europe:

- > au niveau des principaux corridors de transport de marchandises, **trop peu d'itinéraires de contournement** ont été prévus en complément pour pouvoir être utilisés immédiatement en cas de perturbations du trafic;
- > la perspective d'un corridor transnational pour la planification et la gestion des infrastructures en est encore à un stade embryonnaire;
- > il n'y a **aucune coordination internationale des mesures de construction** en matière d'infrastructures ferroviaires. Les itinéraires de remplacement et de dérivation adaptés au transport de marchandises ont été partiellement ou entièrement fermés lors des travaux notamment risqués d'aménagement du tunnel sous Rastatt en raison de la conduite d'autres activités de construction;
- > **les spécificités des réseaux ferroviaires nationaux** rendent difficile les déviations sur les lignes d'autres pays. Par exemple, les conducteurs de train germanophones ne peuvent pas être déployés sur les axes de contournement passant par la France;
- > **aucune structure de gestion des crises de dimension internationale** n'a été mise en place dans le domaine du fret ferroviaire. Bien qu'indispensable au quotidien, la coordination entre les gestionnaires d'infrastructures, les compagnies de chemins de fer, les terminaux et les opérateurs des différents pays s'avère extrêmement lente et inefficace.

Quelles mesures faut-il prendre à court terme?

Beaucoup de spécialistes du trafic ferroviaire ont encore du mal à comprendre pourquoi la fermeture totale de la ligne n'a pas pu être évitée, ou substantiellement réduite dans sa durée, grâce à la construction d'une **ligne de remplacement temporaire, même à voie unique**, juste après la survenue des dégâts liés aux travaux de construction sur la ligne de la vallée du Rhin.

Afin d'éviter une panne du système, et donc une perte durable de confiance du marché, il est nécessaire de prendre les mesures suivantes:

1. constituer un **groupe de travail** de niveau ministériel et/ou européen qui soit apte à gérer les crises et qui intègre en son sein les gestionnaires de réseau;
2. apporter un soutien collectif aux sociétés publiques de transport ferroviaire pour les aider à **renforcer rapidement leurs équipes de conducteurs de train** sur les lignes de dérivation du trafic via le Brenner, la France et l'espace Stuttgart-Singen-Schaffhouse par des détachements au profit du transport de marchandises: c'est là une mesure qui permettrait d'accroître sous deux à trois jours la capacité de contournement de 50 à 60%, contre seulement 25% aujourd'hui;
3. **simplifier les procédures opérationnelles** sur les lignes de déviation en faisant appel à la coordination de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (AFE);
4. examiner la possibilité de prendre des mesures d'exception temporaires pour apporter **un soutien aux entreprises de transport de marchandises** qui subissent l'impact direct du désastre de Rastatt et qui sont confrontées à de graves problèmes financiers;
5. mettre en place une **commission spéciale** chargée d'effectuer au plus vite une étude sur ce qui constitue le blocage du transport de marchandises de loin le plus important et le plus grave de ces dernières décennies, y compris l'élaboration de plans de secours, la gestion des chantiers de construction, la fixation des priorités en matière de trafic, etc. **Il faut absolument éviter un second Rastatt!**











L'Europe mise sur le rail pour promouvoir le mode de transport écologique de demain. Ne voulant pas laisser passer la chance que nous avons d'établir une logistique ferroviaire compétitive, nous comptons sur votre plein soutien.

Nous tenons à remercier l'ensemble des citoyens et citoyennes qui se voient confrontés à des restrictions dans la circulation des trains au profit du fret ferroviaire pour leur compréhension. Ensemble, nous nous employons à garantir le bon fonctionnement de la logistique ferroviaire même dans la situation d'urgence que nous connaissons.

Avec nos meilleures salutations

Les représentants de la logistique ferroviaire européenne

Werner Reh Director	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland		Germany
Jürgen Resch Director	Deutsche Umwelthilfe		
Olaf Krüger Director	Interessengemeinschaft der Bahnspediteure		
Peter Westenberger Director	Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V.		
Clemens Bochynek Director	Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e.V		
Wasilis von Rauch Federal chariman	Verkehrsclub Deutschland		
Malte Lawrenz President	Verband der Güterwagenhalter		
Nicolette van der Jagt Director General	European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services		EU - Brussels
Andreas Zink President	European Chemical Transport Association		
Julia Lamb Secretary General	European Rail Freight Association		
Nik Delmeire Secretary General	European Shippers' Council		
Heiko Fischer President	International Union of Wagon Keepers		
Ralf-Charley Schultze President	International Union for Road-Rail Combined Transport		
A.J. Toet Director	Koninklijk Nederlands Vervoer		The Netherlands

Don van Riel President	Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens		
François Launaz President	Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure		Switzerland
Fabio Regazzi President	Cargo Forum Schweiz		
Josef Dittli President	Cargorail		
Thomas Baumgartner President	Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici		Italy
Andrea Gentile President	Assologistica		
Guido Gazzola President	Associazione Operatori Ferroviari e Intermodali		
Giancarlo Laguzzi President	Fercargo		
Dominique Luzuy President	Association Française des Détenteurs de Wagons		France
Johann Feindert President	Verband der Privatgüterwagen- Interessenten Österreichs		Austria

Werner Reh Director	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland		Germany
Jürgen Resch Director	Deutsche Umwelthilfe		
Olaf Krüger Director	Interessengemeinschaft der Bahnspediteure		
Peter Westenberger Director	Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V.		
Clemens Bochynek Director	Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e.V		
Wasilis von Rauch Federal chairman	Verkehrsclub Deutschland		
Malte Lawrenz President	Verband der Güterwagenhalter		
Nicolette van der Jagt Director General	European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services		EU - Brussels
Andreas Zink President	European Chemical Transport Association		
Julia Lamb Secretary General	European Rail Freight Association		
Nik Delmeire Secretary General	European Shippers' Council		
Heiko Fischer President	International Union of Wagon Keepers		
Ralf-Charley Schultze President	International Union for Road-Rail Combined Transport		
A.J. Toet Director	Koninklijk Nederlands Vervoer		The Netherlands
Don van Riel President	Nederlandse Vereniging Particuliere Goederenwagens		
François Launaz President	Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure		Switzerland
Fabio Regazzi President	Cargo Forum Schweiz		

Josef Dittli President	Cargorail	 www.cargorail.ch	
Thomas Baumgartner President	Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici	 ASSOCIAZIONE NAZIONALE IMPRESE TRASPORTI AUTOMOBILISTICI	Italy
Andrea Gentile President	Assologica	 Assologica	
Guido Gazzola President	Associazione Operatori Ferroviari e Intermodali	 ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI	
Giancarlo Laguzzi President	Fercargo		
Dominique Luzuy President	Association Française des Détenteurs de Wagons		France
Johann Feindert President	Verband der Privatgüterwagen- Interessenten Österreichs		Austria