



Harmoniser nos réseaux ferroviaires : un enjeu vital pour l'Union

Le transport ferroviaire est la clé d'une mobilité durable en Europe. Malheureusement, ce secteur extrêmement fragmenté doit être harmonisé rapidement pour être capable d'affronter la concurrence de l'aérien et pour offrir un mode de transport plus écologique en prévision d'une augmentation du trafic de passagers de 27 % à l'horizon 2020.

Les marchés nationaux ferroviaires de l'Union européenne ne sont ouverts à la concurrence que depuis le 1^{er} janvier 2007 et ces compagnies fonctionnent encore trop souvent sur les bases des standards et des réglementations nationales établies il y a cent vingt-cinq ans !

Véritable atout stratégique national, le train fait partie intégrante de l'État. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'en 2005 50 milliards d'euros ont été versés aux compagnies ferroviaires au sein de l'Union européenne sous forme d'aide et de différentes contributions publiques.

La gestion nationale du train en Europe ralentit considérablement le déploiement d'un réseau inter-États. Le manque d'harmonisation entre les pays crée des situations kafkaïennes : les pays ibéri-

ques utilisent encore, sur certaines lignes, un écartement non standard entre les rails ; les trains voyageant entre l'Autriche et l'Italie doivent changer d'extincteurs avant le passage de la frontière (l'Autriche interdisant l'usage de la poudre CO₂ alors que l'Italie l'exige...). Autre difficulté, pour parcourir le nord de l'Europe, le Thalys a dû être équipé avec sept systèmes de signalisation et de contrôle de vitesses différents ! Ailleurs, ce sont les certifications des conducteurs de trains ou encore le mode de transport de l'électricité qui reste à harmoniser.

Cette situation handicape le secteur ferroviaire européen. Pour contrer cette inertie imposée par des réglementations nationales datées, la Communauté européenne a lancé en 2001 une directive visant à assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires. Cet été, les grandes compagnies ferroviaires européennes se sont rassemblées pour créer l'alliance Railteam, un réseau européen à grande vitesse regroupant sept compagnies nationales et trois partenaires associés. Objectif affiché : tripler la taille de ce réseau d'ici à 2020 et, d'après Guillaume Pépy, directeur général exécutif de la SNCF, devenir une véritable alternative à l'avion et à la voiture en révélant le réseau européen de la grande. De 5000 km aujourd'hui, il passera à 15300 km en 2020 permettant de relier 200 destinations européennes.

Railteam va dans le sens de l'histoire. L'expérience du TGV en France montre que le train à grande vitesse peut tailler des croupières à l'aérien. Les voyageurs d'affaires ont traditionnellement réservé l'usage du train aux trajets d'une durée inférieure à trois heures. Aujourd'hui, sans doute pour des raisons de coûts et de confort, et peut-être aussi pour des raisons écologiques, le train remporte 50 % du trafic sur les trajets de moins de quatre heures et demie.

Par
Yves Weisselberger*



« Aujourd'hui, le train remporte 50 % du trafic sur les trajets de moins de quatre heures et demie »

La politique écologique de l'Europe va jouer un rôle déterminant dans le développement du train dans les mois qui viennent. En France, la bataille fait rage entre Air France et la SNCF ; en Angleterre, c'est Virgin Train et EasyJet qui se battent. Dans les deux cas la question est de savoir qui est le plus gros pollueur, du train ou de l'avion. Vaste question... Certes, l'impact du nucléaire sur l'environnement est trop facilement éludé et tous les trains ne partent pas complètement remplis. Par ailleurs, d'après l'Ade-me, peu de calculs prennent en compte l'effet de serre additionnel dû aux traînées de condensation dans le sillage des avions, or le Giec propose de le prendre en compte via un coefficient multiplicateur de 2. Il faudrait alors doubler les émissions de CO₂ affichées pour l'avion.

Quoi qu'il en soit, d'après l'Union internationale des chemins de fer (UIC), une orientation « écologique » de la politique européenne du transport conduirait à une augmentation du trafic des passagers par le train de 120 % d'ici à 2020. La croissance de ce secteur semble être bien partie. L'UIC

vient d'ailleurs d'annoncer que « les entreprises ferroviaires de l'espace européen enregistrent une hausse (...) de 2,6 % en nombre de voyageurs transportés ».

Un autre facteur va également jouer en faveur du train pour les trajets de moyenne distance en Europe, la technologie.

Les systèmes de réservation de voyage en ligne sont présents dans les entreprises depuis plusieurs années. Aujourd'hui, certains permettent un affichage qui compare le coût, le temps de trajet et les services associés des trains, des avions classiques et des avions à bas coûts. Cet affichage multimodal est tributaire des règles définies par la politique de voyage de l'entreprise.

Ces systèmes sont efficaces pour réduire les coûts. En centralisant toutes les réservations de voyages, ils seront demain tout aussi efficaces pour réduire les émissions de carbone.

Aujourd'hui, les compagnies ferroviaires sont en bonne voie pour harmoniser leur infrastructure et fluidifier les échanges transfrontaliers. Par contre, des obstacles majeurs restent encore à lever pour permettre aux voyageurs d'affaires de réserver en ligne des trajets internationaux. Les systèmes informatiques des compagnies ferroviaires sont aussi fermés que l'étaient les frontières il y a un siècle. De plus, les agences de voyages souvent encore commissionnées par la compagnie nationale sont peu enclines à émettre les billets de trains étrangers. Malgré tout, là encore le vent semble tourner et Internet encore une fois fait tomber les barrières. En Allemagne, la Deutsch Bahn permet aujourd'hui au voyageur d'imprimer son billet chez lui et en France la SNCF vient de lancer une gamme de tarifs et de services dédiés au voyageur d'affaires.

* PDG de KDS, éditeur de solutions logicielles pour la gestion des déplacements professionnels.