

LE FRET FERROVIAIRE EN ESPAGNE

Au plan européen, l'Espagne est classée en 3^{ème} position derrière l'Irlande et La Grèce comme pays **utilisant le moins le ferroviaire** comme mode de transport de ses marchandises.

En 2011, sur les 310.874 millions de tonnes-kilomètre transportées en Espagne, 85% ont emprunté la route et 2,46% le chemin de fer[1].

Pourtant on nous prédit un déferlement du fret ferroviaire dès la cessation de la rupture de charge à la frontière grâce à l'adjonction d'un troisième rail.

Pourquoi le mode ferroviaire est-il boudé par les transporteurs ?

Deux raisons sont avancées.

La première est que 75% des marchandises sont transportées sur des courtes distances (150km) alors que le transport ferroviaire est compétitif sur les grandes distances et avec des volumes élevés.

La seconde, la plus importante, le fret ferroviaire en Espagne serait « peu efficient ». Pour les spécialistes comme Jesús Maria Arlabán Mateos « *Le choix du mode de transport par les chargeurs ne répond pas aux plans gouvernementaux mais résulte d'un libre choix en fonction de la qualité, fiabilité, commodité, du prix, du temps de trajet, de la fréquence du service...* ».

1- Le réseau ferroviaire espagnol et ses contraintes.

➤ Le réseau

Le réseau administré par ADIF comprend 15.214km dont 12.365km de lignes conventionnelles (11.078km à écartement ibérique et 1.287km à écartement métrique).

Les 2.849km restantes sont les lignes à grande vitesse majoritairement à l'écartement UIC.

Le fret emprunte 10.843km du réseau conventionnel et **127km du réseau à grande vitesse !**

Seuls 717km sont dévolus exclusivement au fret, le reste est partagé avec le trafic voyageurs.

Il faut ajouter les réseaux autonomes de la Catalogne (270km) et de la CAPV (226km).

Fig. 1- Le réseau ferroviaire. Année 2011



Fuente: ADIF, Declaración de red 2012.

Source : ADIF

➤ Les contraintes

La seule connexion aux normes UIC avec la France pour le fret est le tronçon Figueras-Perpignan (44km). Actuellement il est nécessaire de transborder les containers ou de changer les essieux des wagons (à condition que les wagons soient interoperables).

Une 3^{ème} option est le tunnel de TP Ferro.

Les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire espagnole impliquent l'utilisation de trains de 450m, 322m en moyenne (alors que la moyenne européenne est de 750m).

Des trains plus longs ne pourraient accéder aux installations logistiques, 40% de ces installations ne peuvent accueillir que des trains de moins de 600m.

Les systèmes d'électrification ne permettent pas le passage des frontières française ou portugaise. Pour le Portugal il faut utiliser des locomotives diesel.

Les systèmes d'électrification avec la France sont différents : en France on utilise du 1500V

continu, en Espagne du 3300V continu.

De même les systèmes de signalisation sont différents. L'UE préconise une harmonisation avec la généralisation du système ERTMS dont la généralisation n'est envisageable qu'à moyen et long termes.

Enfin les réglementations ferroviaires ne sont toujours pas harmonisées ainsi que la formation des machinistes ou l'homologation du matériel roulant. De plus certains tronçons présentent de fortes rampes limitant la charge et la longueur des trains.

2- Le trafic ferroviaire marchandises

Fin 2010, le Plan Stratégique pour le développement du fret ferroviaire (Fomento) définit les routes prioritaires du trafic marchandises qui se concentrent entre Madrid et l'est de la péninsule et Madrid et les "routes du sud".

Fig. 2- Lignes prioritaires pour le trafic de marchandises sur le réseau d'écartement ibérique. Année 2010



Fuente: Ministerio de Fomento, Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España. Año 2010.

Source: Fomento. Plan stratégique pour le développement du fret ferroviaire en Espagne. Année 2010

Les principaux trafics se réalisent par le corridor méditerranéen, le corridor central sud mais aussi de Madrid vers les corridors de l'Ebre et du nord-est (figure ci-dessous).

Fig. 3- Moyenne journalière de circulation des marchandises sur le réseau ferré d'Etat



D.G. Planificación estratégica
D. de Planificación de Gestión de Red

RED FERROVIARIA DE TITULARIDAD DEL ESTADO
AÑO 2008 (Datos a Julio 2008)
(Mapa esquemático)

Source : Fomento. Plan stratégique pour le développement du fret ferroviaire en Espagne. Année 2010

La figure suivante montre les principaux flux incluant le wagon conventionnel et le transport intermodal.

Ces flux se développent principalement dans le quadrant nord-est de la péninsule.

Fig. 4- Flux les plus significatifs du fret ferroviaire.

Trafics nationaux : wagon conventionnel et interrmodal (> 150.000 T.)

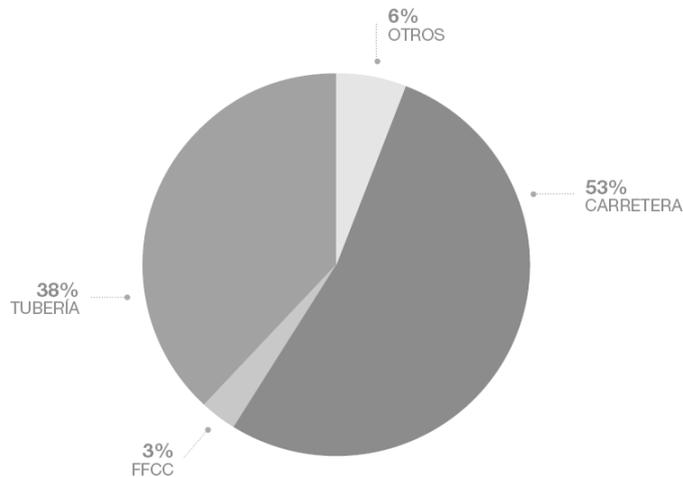
Année 2011.



Source : Fomento. Plan de infraestructuras, transporte y vivienda.

Le trafic intermodal maritime/ferroviaire est peu développé (3%) au départ des plateformes portuaires avec une prévalence nette pour la route (53%) et 38% et pour les « conduites » (tuberias).

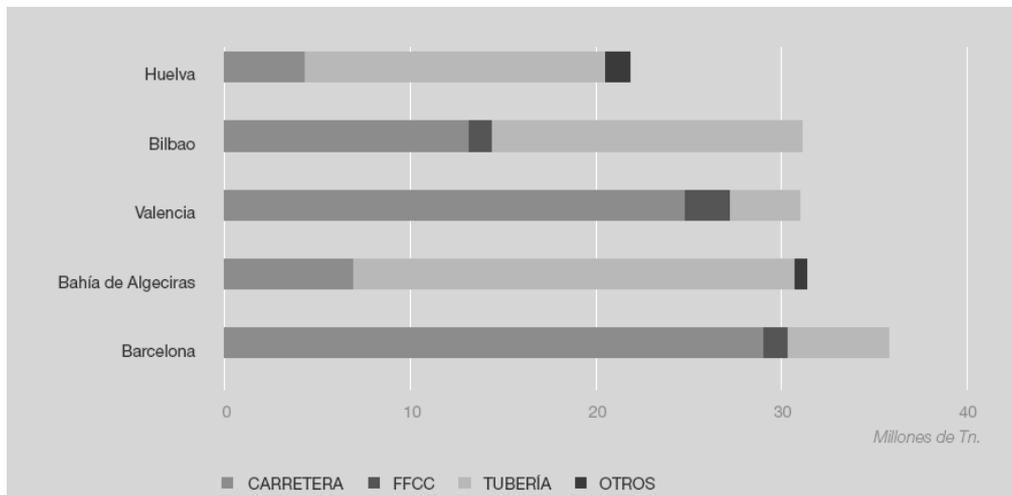
Fig. 5- Répartition du trafic interrmodal.



Source : Commission Nationale de la Compétence élaboré à partir de l'Annuaire Statistique 2010 des Ports de l'Etat.

L'analyse du trafic dans les cinq principaux ports espagnols confirme la faible participation du ferroviaire dans le report modal du trafic maritime. La participation du ferroviaire est quasi inexistante dans les ports de Huelva et Algeiras, elle atteint 4% à Barcelone et Bilbao et 8% à Valence.

Fig. 6 - Répartition du trafic intermodal dans les cinq principaux ports. Année 2010.

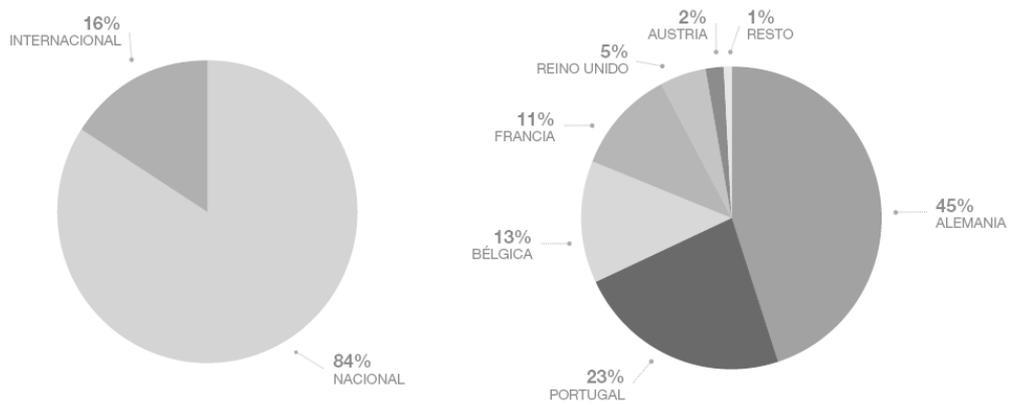


Source : Commission Nationale de la Compétence élaboré à partir de l'Annuaire Statistique 2010 des Ports de l'Etat.

L'étude du fret ferroviaire international confirme l'importance des échanges avec l'Allemagne (45% du trafic ferroviaire).

Fig. 7- Fret international





Source : Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España. Année 2010

Fig. 8- Liste des opérateurs certifiés pour le fret ferroviaire

Opérateurs ferroviaires	Date de concession de la licence
RENFE-OPERADORA	2005
COMSA RAIL TRANSPORT	2005
CONTINENTAL RAIL	2005
ACCIONA RAIL SERVICE	2006
ACTIVA RAIL	2006
TRACCION RAIL	2006
LOGITRAIN FERROVIARIA	2008
FESUR	2008
FGC MOBILITAT	2009
ALSA FERROCARRIL	2010
FERROVIAL RAILWAY	2011

Source : ADIF

3- Evolution du fret ferroviaire en Espagne

➤ Evolution générale

Depuis les années 2000, le fret ferroviaire ne cesse de décliner avec une discrète progression depuis 2010 (+ 19,5%) mais avec des volumes nettement inférieurs à ceux de l'année 2000 (-34,3%).

Fig. 9- Evolution du transport marchandises par la RENFE (en milliers de tonnes)

Période	TOTAL	NATIONAL	INTERNATIONAL
2013	19 202	15 866	3 336
2012	17 074	14 206	2 868
2011	17 327	14 484	2 843
2010	16 064	13 553	2 511
2009	16 563	13 878	2 685
2008	22 012	18 315	3 698
2007	24 738	20 326	4 412
2006	24 918	20 442	4 477
2005	25 524	23 415	2 109
2004	26 360	23 524	2 836
2003	26 928	24 162	2 766
2002	26 376	23 638	2 738
2001	25 645	22 926	2 719
2000	25 790	22 818	2 972

Source : Fomento

Cette baisse se constate également au niveau des opérateurs ferroviaires autres que la RENFE.

Fig. 10- Evolution du fret ferroviaire (tous opérateurs)

	Total		RENFE-Operadora		FEVE		Comp.CC.AA., Particulares	
	Millions TN	TN/Km	Millions TN	TN/Km	Millions TN	TN/Km	Millions TN	TN/Km
1970	43,2	10.339	38,9	9.693	0,2	12	12,1	634
1980	46,9	11.282	36,5	10.888	4,7	171	5,7	223
1985	41,1	12.074	31,7	11.653	5,0	183	4,4	228
1990	37,3	11.613	28,1	11.206	4,3	205	3,9	202
1995	30,0	10.419	25,1	10.077	3,0	211	2,8	131
2000	30,7	12.171	25,8	11.620	3,2	451	1,7	100
2005	31,1	11.641	25,5	11.071	3,5	465	2,1	105
2006	31,3	11.599	24,9	11.011	4,1	473	2,3	115
2007	30,9	11.124	14,7	10.547	3,9	460	2,3	117
2008	27,4	10.287	22,0	9.937	3,0	429	2,4	121
2009	21,0	9.391	16,6	6.973	2,8	339	1,6	79

Source Fomento

Certes si l'on constate une baisse du trafic de marchandises due à la conjoncture économique, il n'en reste pas moins que la part dévolue au ferroviaire ne cesse de décliner.

Fig. 11- Evolution de la part du fret ferroviaire en Espagne par rapport au fret terrestre tous modes confondus (en %)

1993	7,80	2002	5,90
1994	8,05	2003	5,70
1995	9,70	2004	4,90
1996	9,80	2005	4,60
1997	10,30	2006	4,40
1998	8,30	2007	4,10
1999	7,90	2008	4,08
2000	7,30	2009	4,01
2001	6,80	2010	3,94

Source Eurostat 2011[2]

Depuis 2010, on constate une discrète inflexion de la situation, le fret ferroviaire représentant en 2012, 4,7% du transport terrestre.

Selon Eurostat, le total de tonnes-kilomètre transporté en Espagne par fer est passé de 9.948 millions en 2011 à 9.957 millions en 2012 soit 0,1% de plus.

En fait c'est la baisse conséquente du trafic routier de marchandises qui est responsable du relèvement à 4,7% de la part du fret ferroviaire dans le transport terrestre[3].

Fig. 12- Evolution de la part du fret ferroviaire en Espagne par rapport au fret terrestre
En tonnes/kilomètre et pourcentage



Sources : Eurostat/Fomento

Cette forte baisse du fret ferroviaire se constate également à l'international avec une chute de -31% entre 2006 et 2011. Cette chute est particulièrement nette pour les « wagons complets » alors que le transport intermodal devient dominant dans le transport international^[4].

Fig. 13- Evolution du trafic marchandises à l'international de 2006 à 2011
(En tonnes-kilomètre)

Année	Total	% Transport intermodal	% Wagon complet
2006	1.887	41%	59%
2007	1.784	29%	71%
2008	1.513	32%	68%
2009	1.109	37%	63%
2010	1.047	41%	59%
2011	1.301	53%	47%

Source : Commission Nationale de la Compétence à partir des statistiques de Fomento

➤ Evolution du fret ferroviaire international sur l'arc atlantique

(2006-2011)

Fig.14- Périmètre d'étude

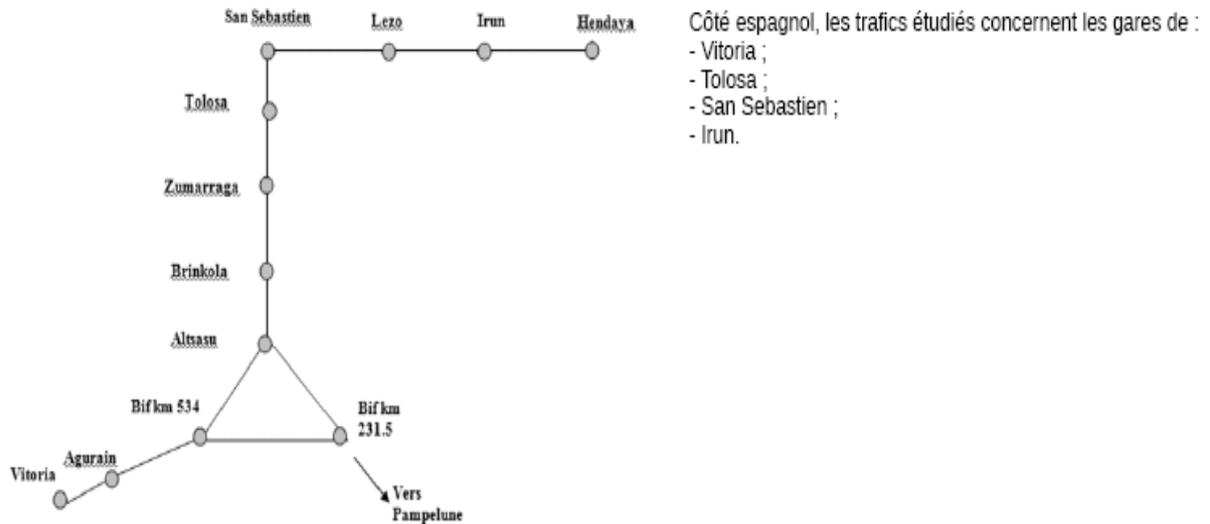
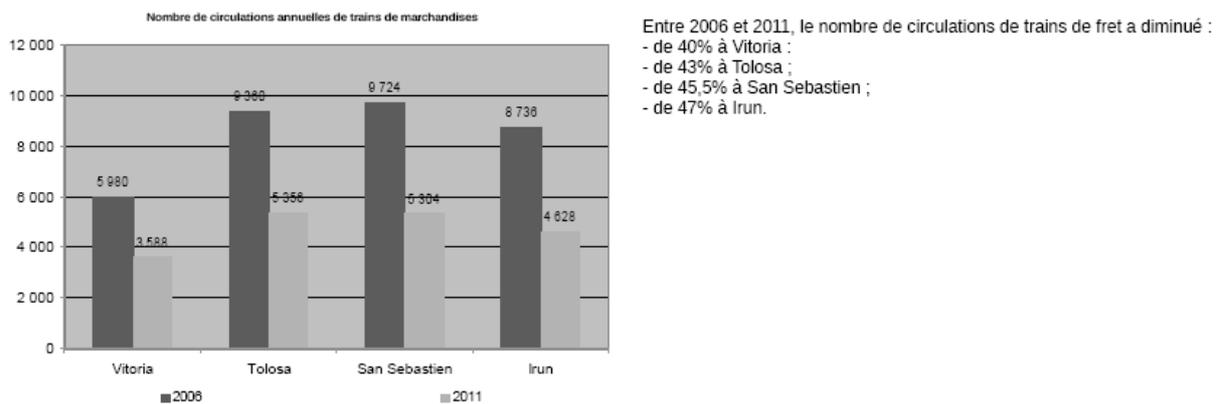
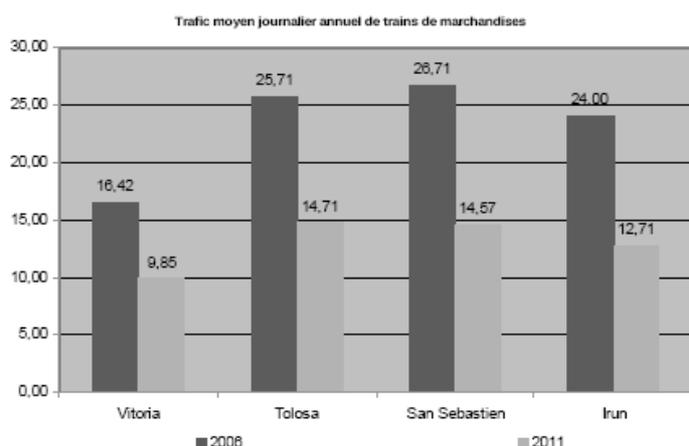


Fig.15- Nombre de circulations annuelles de trains de marchandises



Source : ADIF

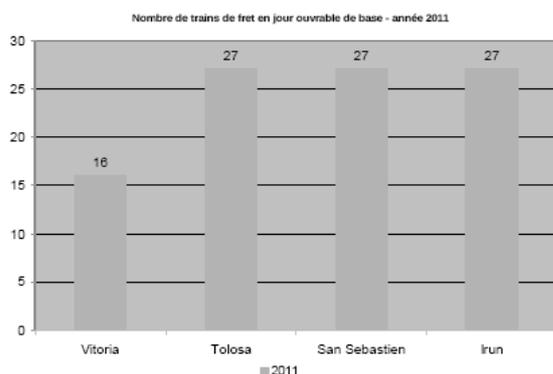
Fig. 16- Trafic moyen journalier annuel des trains de marchandises (TMJA)



Entre 2006 et 2011, le TMJA de trains de fret a diminué :
 - de 40% à Vitoria ;
 - de 43% à Tolosa ;
 - de 45,5% à San Sebastian ;
 - de 47% à Irun.

Source : ADIF

Fig. 17- Nombre de trains de fret en jours ouvrables de base pour l'année 2011 (JOB)



Ces données correspondent à un jour quelconque de semaine en 2011 (le 15/12/2011), représentatif du jour ouvrable de base français.

Source : ADIF

Fig.18- Tonnages annuels transportés à Irun par origine-destination

	Importations		Exportations	
	2006	2011	2006	2011
Irun-Andalousie	26 779	25 072	18 888	8 321
Irun-Aragon	72 236	16 980	78 954	29 249
Irun-Asturias	0	0	0	4 380
Irun-Castilla la Mancha	11 214	0	180	0
Irun-Castilla Leon	474 722	148 294	283 407	40 263
Irun-Cataluna	4 985	0	609	0
Irun-Euskadi	63 368	26 255	30 315	16 241
Irun-Extremadura	2 490	0	65	0
Irun-Galicia	42 307	748	1 268	80
Irun-La Roja	32 222	900	0	0
Irun-Madrid	195 491	251 762	47 747	141 747
Irun-Murcia	40 183	20 658	8 180	17 466
Irun-Navarra	113 629	72 388	84 527	51 502
Irun-Valancia	51 781	6 238	56 961	25 358
Irun-Portugal	26 647	26 913	2 090	1 298
Total	1 158 054	596 208	613 191	335 905

Les volumes de marchandises présentés dans ce tableau sont exprimés en tonnes. Ils correspondent uniquement au trafic international.

Source : RENFE

4- Comparaison avec les autres pays européens

Voici les constatations faites dans l'étude « Informe sobre la competencia en el transporte de mercancías por ferrocarril en España » par la Commission Nationale de la Compétence (CNC).

■ **Le réseau ferroviaire espagnol est différent de celui des autres pays européens.**

L'Espagne, avec 15. 543 km, est le 6^{ème} pays européen. La longueur de son réseau est proche de celle du Royaume Uni et de l'Italie. L'Allemagne et la France sont les deux pays de l'UE 27 possédant le réseau ferroviaire le plus long avec respectivement 33.707 km et 29.841 km.

Fig. 19- Comparaison de la longueur des réseaux dévolus au fret et du % aux normes UIC

Pays	Structure du réseau (largeur des voies en %)			Longueur du réseau (km)
	UIC	Inférieur à UIC	Supérieur à UIC	
Allemagne	100%	0%	0%	33.707
France	99%	1%	0%	29.841
Pologne	97%	0%	3%	19.702
Roy. Uni	94%	4%	2%	18.725
Italie	100%	0%	0%	17.009
Espagne	15%	10%	75%	15.543
Roumanie	99%	0%	1%	10.777
Suisse	100%	0%	0%	9.957
R.. Tchèque	100%	0%	0%	9.468
Hongrie	97%	3%	0%	7.893
Finlande	0%	0%	100%	5.019
Autriche	100%	0%	0%	5.039

Bulgarie	97%	0%	100%	4.097
Slovaquie	96%	1%	3%	3.622
Belgique	100%	0%	0%	3.578
Hollande	100%	0%	0%	2.886
Portugal	0%	7%	93%	2.842
Danemark	100%	0%	0%	2.131
Irlande	0%	0%	100%	1.919
Lettonie	0%	2%	98%	1.897
Lithuanie	1%	0%	99%	1.767
Slovénie	100%	0%	0%	1.228
Estonie	0%	0%	100%	787
Luxembourg	100%	0%	0%	275
TOTAL	85%	2%	13%	210.609

Source : International Union of Railways (2010), *International Railway Statistics*.

Il faut souligner qu'en Espagne seul 15% du réseau est à l'écartement UIC et si l'on enlève les lignes AVE, c'est la quasi-totalité du réseau conventionnel qui n'est pas à l'écartement UIC. Au Portugal tout le réseau n'est pas à l'écartement UIC.

L'Espagne se classe ainsi parmi les 7 pays périphériques de l'UE27 ayant 15% ou moins de 15% de son réseau ferroviaire à l'écartement UIC.

■ Le ratio entre la longueur du réseau et le volume de marchandises transportées au km est le plus élevé ce qui traduit une faible utilisation du réseau ferré espagnol.

Fig. 20

Pays	Longueur du réseau	Superficie	Tonnes-km	Longueur réseau	Longueur réseau
	(km)	(km ²)	(millions)	par rapport superficie	par rapport Tonnes-km (millions)
Allemagne	33.707	357.104	107.317	0,094	0,31
France	29.841	675.417	29.965	0,044	0,99
Roy.Uni	18.725	244.023	18.576	0,077	1,01
Italie	17.009	301.338	18.616	0,056	0,91
Espagne	15.543	504.645	9211	0,031	1,69

Source: Commission Nationale de la Compétence à partir des statistiques : International Union of Railways (2010)

■ Le fret ferroviaire est peu développé en Espagne et dans la dernière décade il a diminué plus que dans les autres pays.

Si l'on étudie le volume du fret ferroviaire par rapport au PIB on constate qu'il pèse peu en Espagne par rapport aux principales économies européennes.

Fig. 21- Tonnes-km/PIB Année 2010

Pays	Tonnes-km (millions)	PIB (millions €)	Tonnes- km/PIB
Allemagne	107.317	2.496.200	4,3
France	29.965	1.937.261	1,5
Italie	18.616	1.551.886	1,2
Roy.Uni	18.576	1.709.607	1,1
Espagne	9.211	1.048.883	0,9

Source: Commission Nationale de la Compétence à partir des statistiques Eurostat

■ **L'Espagne est le pays européen qui privilégie pour les marchandises le transport routier au détriment du ferroviaire.**

95,8% du transport intérieur des marchandises se fait par la route (20% au dessus de la moyenne européenne) et seulement 4,2% par le fer, nettement au dessous des autres pays comme l'Allemagne (22,2%), la France (13,5%), le Royaume Uni (11,2%), l'Italie (9,6%).

Dans l'UE27 l'Espagne n'est devancée que par 3 pays : le Luxembourg, la Grèce et l'Irlande !

Durant le dernier quart de siècle, les infrastructures routières ont été particulièrement favorisées avec la mise en service de 13.000km de voies rapides de grande capacité. Ce choix d'aménagement territorial a repoussé vers le long terme des aménagements similaires pour le réseau ferré conventionnel.

Le tableau ci-dessous permet de mesurer l'importance des investissements au profit de la route. Il faut rappeler que de tels investissements n'ont été possibles que grâce au concours de l'UE.

Fig. 22- Investissements réels de Fomento (auparavant M.O.P.U et M.O.P.T.).

Organismes autonomes et sociétés gouvernementales reconnues

	Réseau ferré		Réseau routier	
	Millions€*	% total	Millions€	% total
1981	86,33	20,61	147,86	35,30
1985	228,15	22,41	404,64	39,76
1990	383,62	10,77	2.131,84	59,88
1995	378,06	13,89	2.259,74	83,08
2000	354,43	13,07	2.283,16	64,12

Source : José María Serrano Martínez. Transporte de mercancías por ferrocarril en España.

Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles N° 60 – 2012

- Valeurs calculées en prix courants

•

Parallèlement le parc général des véhicules a considérablement augmenté. Ainsi le parc de camions pour le transport des marchandises est passé de 1,33 millions en 1980 à 5,13 en 2009. De plus la gratuité des autoroutes a aussi contribué à ce que la route devienne le mode prépondérant du transport des marchandises.

Aujourd'hui, cette stratégie, si elle a contribué à l'essor économique, s'avère une stratégie à « courte vue », non respectueuse de l'environnement et difficilement soutenable.

Ces dernières années, on observe des changements significatifs de la politique des transports avec une inversion de l'orientation des investissements comme le montre le tableau suivant.

Fig. 23- Investissements dans les infrastructures de transport en Espagne (en millions d'euros) et en pourcentage selon la différenciation modale

	Réseau routier		Réseau ferroviaire		Aéroports		Ports	
2000	2.498	42,91%	1.732	33,21%	570	10,93%	415	7,95%
2001	2.481	37,66%	2.573	39,04%	1.020	15,47%	516	7,83%
2002	2.695	27,11%	3.490	48,85%	1.413	17,35%	545	6,69%
2003	2.821	30,39%	3.558	38,29%	2.205	23,73%	706	7,59%
2004	2.876	29,13%	4.136	41,87%	2.075	21,00%	791	8,00%
2005	3.251	29,51%	5.453	49,46%	1.406	12,75%	913	8,28%
2006	3.480	29,62%	5.518	46,95%	1.614	13,73%	1.140	9,70%
2007	3.982	28,77%	6.660	48,07%	2.073	14,96%	1.137	8,20%
2008	4.242	27,17%	7.783	49,82%	2.284	14,62%	1.312	8,39%
2009	5.674	30,30%	9.599	51,57%	1.775	9,20%	1.672	8,93%
2010	5.725	29,67%	10.191	52,83%	1.868	8,68%	1.509	7,82%

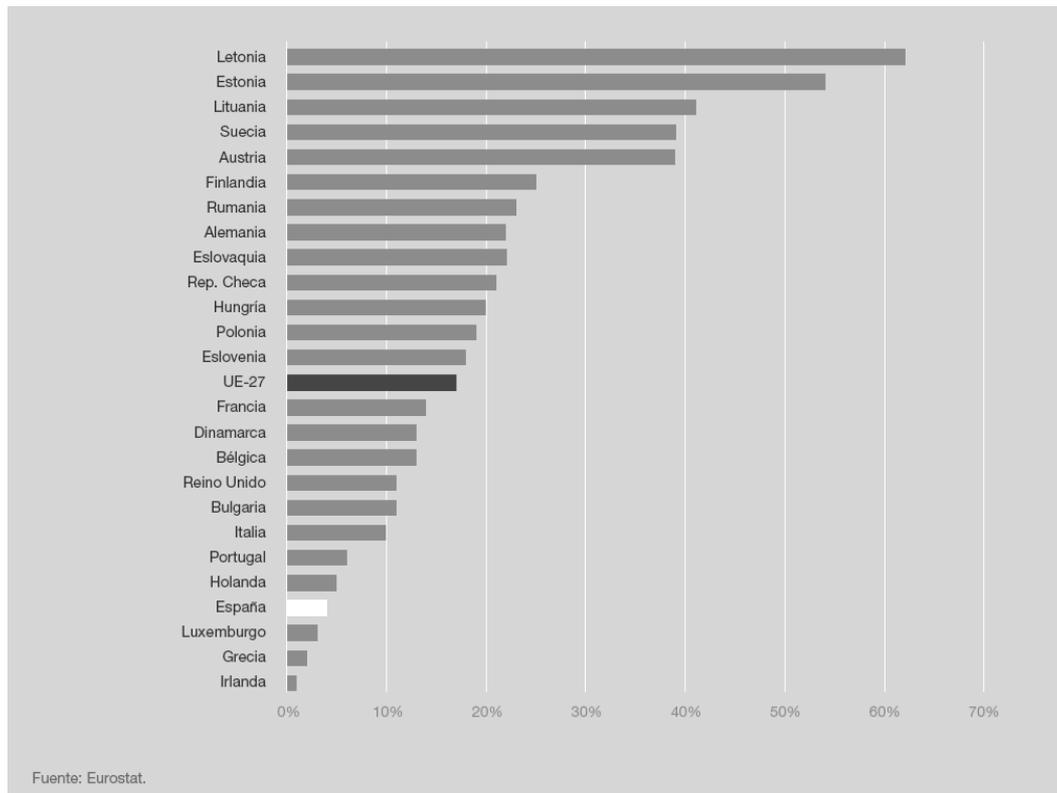
Source : Fomento. José María Serrano Martínez. Transporte de mercancías por ferrocarril en España.

Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles Nº 60 – 2012

Ce qui ressort c'est l'augmentation des investissements dans le ferroviaire avec à terme une inversion de la répartition entre routier et ferroviaire par rapport à la décennie précédente.

Cette tendance est retrouvée dans le Plan Stratégique des Infrastructures de Transport (PEIT).

Fig. 24- Part du ferroviaire dans le transport intérieur des marchandises en % par rapport au volume transporté par distance (tonnes-km) dans l'UE27. Année 2010



Source : Eurostat

Dans la décennie écoulée la part du fret ferroviaire intérieur est passée de 7,2% à 4,2%. Cette chute a été particulièrement nette de 2000 à 2005 après la libéralisation des chemins de fer.

Le ferroviaire pendant cette période de diminution du trafic marchandises due à la crise s'est montré moins résistant que le transport routier.

En effet, les statistiques 2011 de Fomento montrent que pendant cette période 62. 785 millions d'euros ont été investis dans le transport routier !

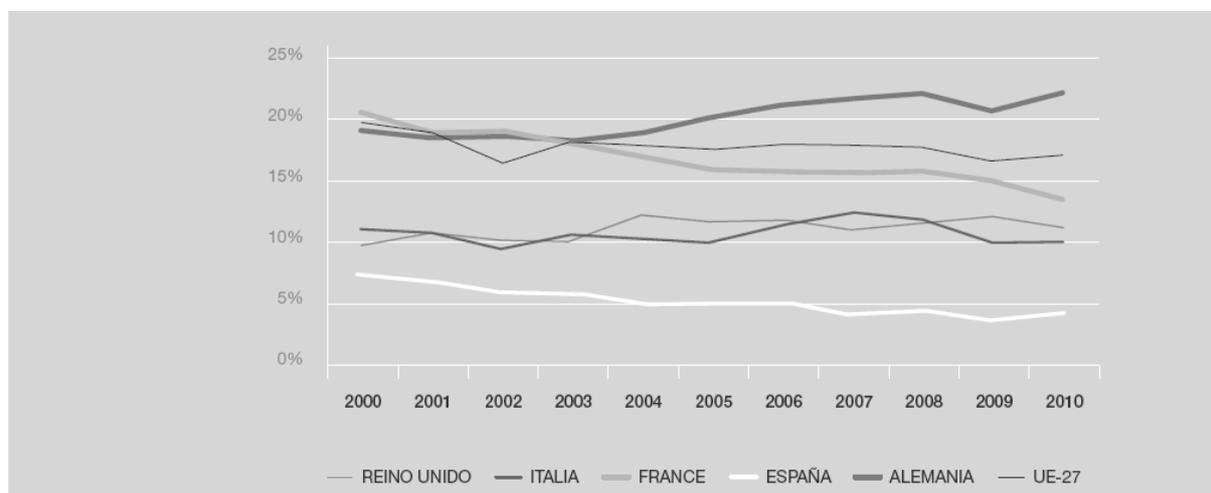
En Allemagne, la part du ferroviaire continue d'augmenter comme au Royaume Uni mais elle baisse en France comme en Italie. Néanmoins la chute en Espagne est spectaculaire (-42%).

Fig. 25- Evolution de la part de ferroviaire par rapport au volume de marchandises transportées à l'intérieur de chaque pays (en tonnes-km). 2000-2010

Pays	2000	2005	2010
UE27	19,7%	17,7%	17,1%
Allemagne	19,2%	20,3%	22,2%
France	20,6%	16,0%	13,5%
Royaume Uni	9,8%	11,7%	11,2%
Italie	11,0%	9,7%	9,6%
<i>Espagne</i>	<i>7,2%</i>	<i>4,7%</i>	<i>4,2%</i>

Source: Eurostat

Fig. 26- Evolution du fret ferroviaire (tonnes-km). 2000-2010

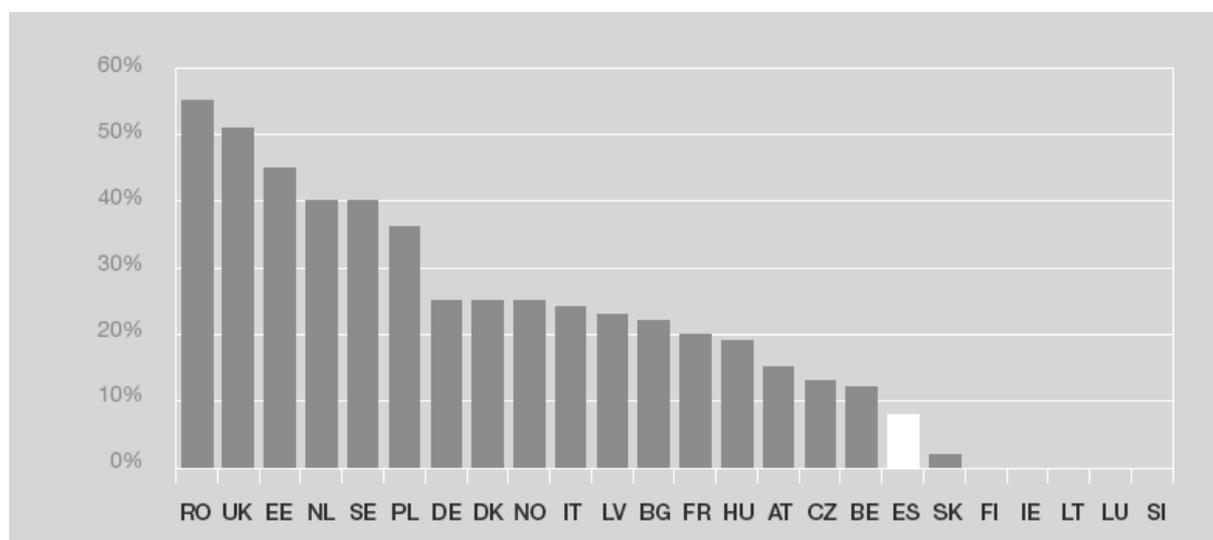


Source: Commission Nationale de la Compétence à partir des statistiques Eurostat

■ **En matière de transport de marchandises, l'Espagne est un des pays européens qui attire le moins de nouveaux opérateurs de transport ferroviaire.**

La quote part des nouveaux opérateurs s'élève à 8,1% en 2010 alors qu'elle est de 20% en France, 24% en Italie, 25% en Allemagne et 51% au Royaume Uni.

Fig. 27- *Quote part des nouveaux opérateurs dans le transport ferroviaire des marchandises (en tonnes-km). Année 2010*



Source : Commission européenne. Etude pour le Conseil et le Parlement européen sur le développement du marché ferroviaire.COM (2012)0459.

Ainsi l'organisation du système ferroviaire espagnol s'avère peu efficace dans le développement du fret ferroviaire.

5- Lignes à grande vitesse (AVE) et fret ferroviaire

Selon la Commission Nationale de Compétence (CNC), les lignes à grande vitesse sont réservées surtout aux voyageurs et de façon « résiduelle » au trafic marchandises avec peu de perspective de croissance à court terme.

L'Espagne a construit un réseau à grande vitesse à l'écartement UIC « *sans développer la complémentarité, la compatibilité et l'interopérabilité des deux réseaux*^[5] ».

Selon cet économiste « *la grande question est de savoir si le pays peut continuer à investir dans l'extension du réseau AVE sans se priver des énormes investissements que requiert le réseau conventionnel pour acquérir les paramètres adéquats de qualité et d'efficacité* ».

Cet auteur pose la question de savoir si on s'achemine vers une mixité voyageurs/fret des lignes à grande vitesse AVE.

Pour lui la réponse est loin d'être claire :

« Les responsables politiques aimeraient être affirmatifs pour justifier ces coûteux investissements de construction. Cependant ce trafic nécessite certaines conditions importantes. En premier lieu, les caractéristiques géométriques du tracé, en particuliers les pentes et la longueur des rampes. En second lieu, l'incidence de trains de marchandises roulant à des vitesses de 100-120km/h sur la capacité de la ligne. Enfin, l'impact de charges supérieures par essieu que des trains de voyageurs »

sur la détérioration de la qualité géométrique de la ligne avec pour conséquence un surcoût de la maintenance ».

Les plans successifs n'apportent pas non plus de réponse.

« Le plan stratégique des infrastructures de transport (PEIT) envisage un réseau de hautes prestations créé « basiquement » pour un trafic mixte. Mais il ajoute : "Sur des itinéraires où le volume du trafic le nécessite, les nouvelles infrastructures seront réservées au trafic exclusif voyageurs". Et sur la présentation du réseau, à l'horizon 2020, il définit un trafic exclusif voyageurs sur les lignes Madrid- Zaragoza- Barcelona, Madrid- Orense, Madrid- Sevilla- Málaga- Algeciras, Madrid- Cuenca- Valencia, réduisant ainsi la prévision de lignes à trafic mixte. D'autre part, le plan stratégique pour le développement du trafic ferroviaire de marchandises (PEITFM), présenté en septembre 2010 par le ministre de Fomento José Blanco retient un " Réseau Basique pour les marchandises". Dans le même acte, il annonce une révision du PEIT, publiant les principales directives et un calendrier. Je ne sais si cela a été mené à bien et si le PEIT est en vigueur, mais je crains qu'à son habitude, le nouveau gouvernement prétend approuver ce nouveau plan. En fait, le 26 septembre dernier, il a présenté comme document de travail un Plan d'Infrastructures, Transport et Logement (PITVI 2012-2024). »

Sur le diagnostic sur le fret ferroviaire, voilà ce que signale ce document (PITVI) :

*« La position effective du ferroviaire dans le système de transport espagnol de marchandises est très éloigné des perspectives et potentialités qui correspondent à ses caractéristiques. Ainsi le fait de libérer du trafic voyageurs sur quelques lignes du réseau conventionnel par le développement du réseau à grande vitesse permet de grandes opportunités d'amélioration du trafic marchandises [...] Ces lignes à grande vitesse, bien que certaines aient été créées pour un trafic mixte **présentent des difficultés techniques, opérationnelles et de maintenance à l'heure de décider leur compatibilité avec un trafic mixte voyageurs et marchandises** »*

6- Les handicaps du fret ferroviaire espagnol

Partant de son analyse, la Commission Nationale de la Compétence (CNC) a identifié cinq groupes de facteurs qui grèvent le fret ferroviaire.

- **Les caractéristiques spécifiques des infrastructures** qui contribuent à « isoler » le marché espagnol, à ralentir la circulation des trains, à limiter leur longueur, à réduire l'intermodalité du ferroviaire et du transport maritime.
- **L'administration et la gestion des infrastructures.** Parmi les éléments qui limitent l'entrée de nouveaux opérateurs dans le secteur ferroviaire, la CNC signale le défaut de régulation et de flexibilité des différents services dans les terminaux, le double rôle joué par ADIF, administrateur unique de l'infrastructure et prestataire de ses services.

La « congestion » du trafic à proximité des grands centres urbains avec une priorité absolue donnée au trafic voyageurs exacerbe les problèmes de circulation des trains de marchandises, majorent leur temps d'attente et réduisent leur vitesse moyenne (56km/h).

- **La régulation de l'accès et de l'exercice de l'activité ferroviaire.** Les éventuels opérateurs peuvent être découragés par la lourdeur et le coût des procédures pour l'obtention et le maintien des habilitations nécessaires (licence, certificat de sécurité, homologation du matériel roulant, du personnel). De plus les redevances pour utiliser l'infrastructure sont plus élevées pour les nouveaux exploitants

- **Les avantages spécifiques de RENFE-Operadora par rapport à ses concurrents.** Ce sont d'abord les clauses « del abuelo » série de dispositions prioritaires qui l'avantage : adjudication de capacité, priorité en cas de congestion du trafic, accès au matériel roulant de largeur ibérique, à la maintenance et réparation...
 En outre RENFE-Operadora reçoit un financement public sans contrôle réel de son utilisation.

- **L'insuffisance de moyens du CRF.** Le Comité de Régulation Ferroviaire (CRF), organisme de supervision du système a un pouvoir très limité ce qui limite ses décisions et la crédibilité de ses actions ou prestations vis-à-vis des opérateurs ferroviaires.

7- Perspectives d'avenir

➤ **Les recommandations de la CNC**

Pour améliorer la situation, la CNC fait pas moins de 26 recommandations. Concernant l'infrastructure, elle évoque la nécessité de permettre la circulation des trains de marchandises sur les lignes à grande vitesse « où cela est techniquement possible (nous avons vu les limites). Autre possibilité utiliser les sillons libérés sur le réseau conventionnel grâce aux lignes AVE.

Autres mesures : « activer » les services d'ADIF pour le trafic marchandises, atténuer les « avantages » de RENFE-Operadora, renforcer la surveillance et le contrôle du marché, renforcer l'indépendance de RENFE par rapport à ADIF et Fomento, développer le Comité de Régulation Ferroviaire (CRF) et le détacher de Fomento.

➤ **Les investissements à prévoir dans le fret ferroviaire**

Le plan stratégique des infrastructures de transport (PEIT) a évalué les investissements à réaliser principalement dans le domaine des transports.

Fig. 23- Estimation économique des actions du PEIT (2005-2020)

	Millions d'euros	%
Transport par fer, sauf en milieu urbain	108.706	43,70
Transport routier, sauf en milieu urbain	62.785	25,23
Transport aérien	15.700	6,31
Transport maritime et ports	23.460	9,43
Transport intermodal de marchandises et voyageurs	3.620	1,45
Transport urbain et métropolitain	32.527	13,07
Recherche, développement et innovation	2.040	0,82
Total	248.892	100,00

Source : Fomento

Selon José María Serrano Martínez[6], « *il faut être conscient des difficultés que représente cette inversion de stratégie* » privilégiant le ferroviaire.

La réalité est tellement grave qu'elle nécessite des solutions ambitieuses de « *grande envergure* ». Il faut réaliser une planification des transports à l'échelle nationale avec une conception géostratégique des transports à l'échelle péninsulaire et européenne.

Renverser la tendance en faveur du ferroviaire suppose de développer l'intermodalité et sa logistique, ce qui représente une « *énorme* » difficulté. Les investissements à réaliser sont très importants. Cela pose une question essentielle : où trouver les financements nécessaires ? Le contexte de crise économique n'aide en rien ni la poursuite des investissements de la grande vitesse pour les passagers avec des perspectives de « *rentabilité douteuse* ».

La libéralisation du ferroviaire permet la participation du privé. Il serait intéressant de la stimuler, encore faut-il que les investissements privés trouvent leur intérêt.

Ainsi « *plusieurs fronts sont ouverts* ». S'ils ne trouvent pas une réponse adéquate dans le plan présenté, il restera une simple déclaration d'intention. La situation risque de rester inchangée voire de s'aggraver.

« *Les interrogations sont d'une telle ampleur qu'elles génèrent une certaine angoisse* » conclut ce brillant géographe...

En résumé : faiblesses et handicaps du fret ferroviaire espagnol :

- Le fret ferroviaire représente 4,7% du fret terrestre en 2012.
- 15% du réseau à écartement UIC (essentiellement les lignes AVE). La quasi-totalité du réseau conventionnel n'est pas à l'écartement UIC.
- 3% de report modal du maritime vers le ferroviaire au niveau des ports.
- Pas de connexion entre réseaux à grande vitesse et conventionnel.
- La congestion des trafics à proximité des centres urbains.
- A l'international : différence alimentation électrique, de système de sécurité, de signalisation.
- Trains courts (322m en moyenne), lents (56km/h en moyenne).
- Plateformes logistiques mal gérées, manquant de régulation et de flexibilité, admettant des trains de moins de 600m.
- Situation quasi monopolistique de RENFE Operadora.
- Faible pénétration sur le marché des opérateurs privés.
- Inversion des investissements au profit du ferroviaire mais budgets consacrés en priorité aux lignes AVE.

Bibliographie

1- Etude réalisée par la « Comisión Nacional de la Competencia » : « Informe sobre la competencia en el transporte de mercancías por ferrocarril en España ». 2012

[http://www.google.fr/url?](http://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CDMQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.cncompetencia.es%2FInicio%2FGestionDocumental%2Ftabid%2F76%2FDefault.aspx%3FEntryId%3D198140%26Command%3DCore_Download%26Method%3Dattachment&ei=Q3NiU8u-Fa2b0AWkhoCwAQ&usg=AFQjCNEycLWhgLuz2KVNJYvRLfCVWRixOQ&sig2=QX78B3FU_A7ESfFImIXD5A&bvm=bv.65636070,d.d2k)

[sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CDMQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.cncompetencia.es%2FInicio%2FGestionDocumental%2Ftabid%2F76%2FDefault.aspx%3FEntryId%3D198140%26Command%3DCore_Download%26Method%3Dattachment&ei=Q3NiU8u-Fa2b0AWkhoCwAQ&usg=AFQjCNEycLWhgLuz2KVNJYvRLfCVWRixOQ&sig2=QX78B3FU_A7ESfFImIXD5A&bvm=bv.65636070,d.d2k](http://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CDMQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.cncompetencia.es%2FInicio%2FGestionDocumental%2Ftabid%2F76%2FDefault.aspx%3FEntryId%3D198140%26Command%3DCore_Download%26Method%3Dattachment&ei=Q3NiU8u-Fa2b0AWkhoCwAQ&usg=AFQjCNEycLWhgLuz2KVNJYvRLfCVWRixOQ&sig2=QX78B3FU_A7ESfFImIXD5A&bvm=bv.65636070,d.d2k)

2- Plan Estratégico para el impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías en España. Fomento. Noviembre 2010

<http://www.faprove.es/wp-content/uploads/2011/11/DocPEITFM-.pdf>

3- Transporte de mercancías por ferrocarril en España. Agotamiento de un modelo y su necesaria renovación. El difícil futuro par José María Serrano Martínez. Departamento de Geografía Universidad de Murcia. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles N° 60 – 2012, pages 203-226.

<http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4067070>

4- Foro para la sostenibilidad de Navarra du 18 juin 2013. « Algunos comentarios sobre el transporte ferroviario en España » par Jesús M^a Arlabán Mateos. Economiste et ingénieur des Ponts et chaussées.

http://www.forosostenibilidadnavarra.org/documentos/debates_jornadas/2013_04_09_ComentariosArlaban.pdf

5- Rapport DREAL Aquitaine. Observatoire des trafics et des évolutions économiques transfrontalier atlantique. Indicateurs de suivi des trafics. Indicateurs économiques. Evolution 2006-2011. Juin 2013.

[1] *Foro para la sostenibilidad de Navarra* du 18 juin 2013. Quelques commentaires sur le transport ferroviaire des marchandises en Espagne par Jesús M^a Arlabán Mateos. Economiste et ingénieur des Ponts et chaussées

http://www.forosostenibilidadnavarra.org/documentos/debates_jornadas/2013_04_09_ComentariosArlaban.pdf

[2] Cité dans l'étude publiée dans « Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles N^o 60 – 2012 » José María Serrano Martínez

[3] Analyse faite par le Diario del puerto 2 juillet 2013.

<http://www.structuralia.com/es/golf/item/102014-la-cuota-del-ferrocarril-en-espa%C3%B1a-se-sit%C3%BAa-en-el-47-y-crece-por-tercer-a%C3%B1o-consecutivo&ORIG=related&CAMP=noticia&TCAMP=WEB>

[4] Etude réalisée par la « Comisión Nacional de la Competencia : « Informe sobre la competencia en el transporte de mercancías por ferrocarril en España »

[http://www.google.fr/url?](http://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CDMQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.cncompetencia.es%2FInicio%2FGestionDocumental%2Ftabid%2F76%2FDefault.aspx%3FEntryId%3D198140%26Command%3DCore__Download%26Method%3Dattachment&ei=Q3NiU8u-Fa2b0AWkhoCwAQ&usg=AFQjCNEycLWhgLuz2KVNJYvRLfCVWRixOQ&sig2=QX78B3FU_A7ESfFImlXD5A&bvm=bv.65636070,d.d2k)

[sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CDMQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.cncompetencia.es%2FInicio%2FGestionDocumental%2Ftabid%2F76%2FDefault.aspx%3FEntryId%3D198140%26Command%3DCore__Download%26Method%3Dattachment&ei=Q3NiU8u-Fa2b0AWkhoCwAQ&usg=AFQjCNEycLWhgLuz2KVNJYvRLfCVWRixOQ&sig2=QX78B3FU_A7ESfFImlXD5A&bvm=bv.65636070,d.d2k](http://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CDMQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.cncompetencia.es%2FInicio%2FGestionDocumental%2Ftabid%2F76%2FDefault.aspx%3FEntryId%3D198140%26Command%3DCore__Download%26Method%3Dattachment&ei=Q3NiU8u-Fa2b0AWkhoCwAQ&usg=AFQjCNEycLWhgLuz2KVNJYvRLfCVWRixOQ&sig2=QX78B3FU_A7ESfFImlXD5A&bvm=bv.65636070,d.d2k)

[5] Selon Jesús M^a Arlabán Mateos. Algunos comentarios sobre el transporte ferroviario en España.

[6] Transporte de mercancías por ferrocarril en España. Agotamiento de un modelo y su necesaria renovación. El difícil futuro (p. 222)

<http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4067070>