



23 juin 2006 – Polytech'Lille

Forum i-Trans

SYNTHESE



Sommaire

Les grands enjeux de la recherche ferroviaire au seuil du 7^e PCRD	4
Présentation de l'ERRAC	4
❖ <i>Le Strategic rail research agenda</i>	4
❖ <i>Les travaux de l'ERRAC</i>	4
Les résultats du 6 ^e PCRD	5
La préparation du 7 ^e PCRD	5
Les enjeux pour la recherche ferroviaire européenne	5
Questions de la salle	5
Conclusion	6

Intervenants

<i>Philippe RENARD</i>	4
------------------------------	---

Nota : ce document est une synthèse des interventions et des échanges. Les propos ne sont pas repris dans leur intégralité mais condensés.

Les grands enjeux de la recherche ferroviaire au seuil du 7^e PCRD

PHILIPPE RENARD

Vice-président ERRAC, directeur de l'innovation et de la recherche de la SNCF

Présentation de l'ERRAC

Fin 2001, les organisations du secteur ferroviaire ont proposé à la Commission européenne de créer un conseil pour développer la recherche précompétitive dans leur domaine. L'ERRAC¹ a ainsi été constitué. Cet organisme complexe compte un représentant par Etat membre (donc 25 représentants), ce qui ne simplifie pas son pilotage. Son travail avec les Directions générales de la recherche, du transport et de l'énergie suppose un arbitrage entre ces différentes directions.

L'ERRAC est soutenu par les associations professionnelles du secteur ferroviaire (UIC, UITP, UNIFE, CER, EIM), associées aux travaux de recherche.

L'objectif de l'ERRAC est de **définir une stratégie commune et de la mettre en œuvre, de renforcer la recherche collaborative et de contribuer au développement du transport ferroviaire dans l'UE.**

❖ *Le Strategic rail research agenda*

Strategic rail research agenda² est un programme fondé sur une vision de ce que devra être le secteur ferroviaire européen en 2020. Il reprend les points forts du transport ferroviaire, les scénarios quantifiés et détaille la contribution du transport ferroviaire à l'UE.

Ce programme stratégique définit des priorités de recherche, dont la contribution aux objectifs est quantifiée (pas seulement des déclarations de bonnes intentions) et analyse les technologies clés nécessaires pour progresser vers ces objectifs.

❖ *Les travaux de l'ERRAC*

Par ailleurs, l'ERRAC travaille sur l'identification, l'évaluation et la coordination des programmes de recherche nationaux dédiés au ferroviaire.

La recherche nationale relève de la propre initiative de chacun des Etats membres. En effet, la politique de recherche n'est pas une politique de l'UE, elle ne relève pas d'une politique commune au sens des traités européens. Par conséquent, l'harmonisation des programmes nationaux de recherche liés au transport ne tient qu'à la bonne volonté des acteurs d'avancer sur une politique commune.

L'ERRAC mène aussi des travaux de recherche sur les conséquences des investissements d'infrastructures (ex : marché du rail léger) et commence à évaluer les résultats des projets européens : si un projet a connu des résultats en recherche, a-t-il pour autant été mis en œuvre par les acteurs économiques ?

¹ Conseil consultatif européen de la recherche ferroviaire

² Programme stratégique de recherche de l'ERRAC

Les résultats du 6^e PCRD

La Commission européenne a agi énergiquement pour accompagner, dans le cadre du 6^e PCRD, le travail du secteur ferroviaire. Elle a réalisé son propre travail et a défini les appels à projets, qui découlent directement des attentes de la communauté de la recherche ferroviaire. Le 6^e PCRD comptait des projets :

- intégrés : (gros travaux) architecture modulaire des trains, système d'information, constituants innovants pour la voie, efficacité énergétique...
- ciblés : (plus modestes) sécurité aux passages à niveau, couple pantographe/caténaire, compatibilité électromagnétique...

La préparation du 7^e PCRD

La brochure *Rail 21*, remise par l'ERRAC au commissaire européen pour la recherche, présente les enjeux du 7^e PCRD vus par le secteur ferroviaire. Cette brochure doit intéresser l'ensemble des acteurs politiques, montrer que la recherche se porte bien et qu'elle débouche sur la mise en œuvre de systèmes de transport européens efficaces.

Les 5 orientations du PCRD consistent à :

- **promouvoir l'excellence dans l'exploitation ferroviaire** avec des objectifs précis pour encourager le transfert modal (dépendant de la qualité des prestations) et pour décongestionner les grands itinéraires internationaux. L'excellence dans l'exploitation permet de gagner en capacité et de limiter les investissements d'infrastructure, sans pour autant qu'on puisse s'en passer.
- **développer des solutions attractives** pour le transport urbain, assurant une mobilité urbaine durable
- **garantir la sécurité des personnes** pour encourager un usage accru du transport public
- **consolider les avantages environnementaux du chemin de fer** et continuer ainsi à encourager les modes de transport les moins polluants, (malgré les progrès des autres modes de transport en efficacité énergétique et en maîtrise des émissions polluantes).
- **renforcer la compétitivité mondiale du secteur ferroviaire européen, par la R&D.**

Les enjeux pour la recherche ferroviaire européenne

Les principaux enjeux de recherche sont :

- une coopération renforcée entre les industriels, les exploitants et la recherche académique.
- la création d'un socle précompétitif commun (développé par une recherche énergétique) nécessaire aux industriels pour continuer à se mesurer aux marchés mondiaux (les constructeurs européens du ferroviaire représentent 70% du marché mondial).

L'objectif unique de la recherche est d'assurer la compétitivité du transport ferroviaire avec les domaines du service, de la recherche, de l'industrie, et des filières de formation.

Questions de la salle

De la salle

Quel est le niveau actuel des parts de marché du ferroviaire ?

Philippe RENARD

En fret, nous voulons doubler notre part de marché, ce qui est ambitieux. Même en doublant une part de marché minoritaire, nous ne pourrions gérer qu'une partie de l'augmentation de trafic prévue.

Conclusion

Les enjeux environnementaux mondiaux créent cette demande de transport ferroviaire partout dans le monde. Le Canada, par exemple, aborde son âge d'or ferroviaire car les grands espaces lui permettent de construire des lignes facilement. En Europe, au contraire, le chemin de fer doit être très dense en technologie car, vu la densité du continent, il est difficile de construire de nouvelles infrastructures. Ce développement du rail européen nécessite par conséquent des travaux très pointus et intenses de l'ensemble de la communauté scientifique et industrielle.

Sigles

ANR : Agence nationale de recherche

CER : Centre d'éducation routière

ERRAC : Conseil européen de la recherche ferroviaire

PCRD : Programme de recherche et de développement

UIC : Union des industries chimiques

UITP : Union internationale des transports publics

UNIFE : Union des industries ferroviaires européennes

Réalisation de la synthèse :

AVERTI
La rédaction par des experts

E-mail : contact@averti.fr
Téléphone : 03 20 13 02 02