

Le rail doit gagner en efficacité pour devenir plus compétitif

Comment le rail peut-il devenir un mode de transport attrayant d'un point de vue économique? Telle était la question centrale de la quatrième "New Opera Stakeholders Conference". La conférence n'a pas apporté une réponse définitive à cette question, mais une meilleure coopération entre Etats membres constituerait un pas dans la bonne direction.

Pieterjan Van Wyngene

La conférence a été ouverte par le parlementaire européen Georg Jarzembowski. Il a attiré l'attention sur le fait que la communication de la Commission européenne sur la

On n'en sait rien à l'heure actuelle." Selon Jarzembowski, une meilleure coordination du trafic de voyageurs et de marchandises est essentielle pour parvenir à une plus grande efficacité du transport ferroviaire en Europe.

Bart Verbeke, le responsable de la division intermodale chez P&O Ferrymasters, a abondé dans le même sens. "Pour nos clients, le rail est une alternative, mais il reste difficile de le convaincre. C'est pourquoi un juste équilibre entre trafic voyageurs et marchandises est indispensable."

Johannes Ludewig, le directeur général de la CER, a lui aussi critiqué les règles de priorité existantes. "Tout

le monde accepte la priorité générale accordée aux TGV. Pourquoi cela n'est-il pas possible pour le fret?"

Cédric Bouillet, manager logistique de Total Allemagne, propose de faire



Tout le monde s'accorde à dire que le transport ferroviaire européen a besoin d'une injection de qualité.

circuler les trains à voyageurs de jour et les trains de marchandises de nuit. Antoine Hurel, le managing director de Veolia Cargo, estime que cela n'est pas une bonne idée. "Les services de nuit impliquent des tarifs spéciaux pour les machinistes et reviennent donc très cher, ce qui saperait la compétitivité du transport ferroviaire."

INFRASTRUCTURE

Pour augmenter la part du transport ferroviaire dans la répartition modale globale, la qualité doit être sensiblement améliorée, estime Verbeke. "Il faut parfois des années avant qu'un wagon spécifique ne soit livré. C'est beaucoup trop long. De telles inefficacités doivent être éliminées d'urgence."

"La Commission a déjà fourni de nombreux efforts mais pour rendre le secteur ferroviaire attrayant d'un point de vue économique, il y a encore un long chemin à parcourir", a précisé Ludewig. Dans ce contexte, l'infrastructure joue à ses yeux un rôle crucial. "La demande en transport ferroviaire s'inscrit en hausse, mais l'infrastructure ne suit pas. Cela provoque de dramatiques problèmes de capacité. Il faut ainsi d'urgence s'attaquer aux goulots de plus en plus nombreux dans le réseau ferroviaire européen."

"En dépit de tous les efforts du Grenelle de l'Environnement, les chargeurs auront toujours le choix entre les divers modes de transport et opteront toujours pour le meilleur", souligne Hurel. Et d'insister sur l'importance de la qualité. "Jusqu'à présent, une grande partie des moyens financiers a été investi dans le transport de voyageurs. Lors de l'attribution des slots, le trafic de voyageurs a la priorité sur le transport de marchandises. Je suis dès lors partisan de capacité dédiée au fret. Le seul moyen d'attirer des clients vers le rail est de réserver des slots de qualité pour le transport de fret."

Pour augmenter l'efficacité du transport ferroviaire, Harald Rotter, le directeur général d'Optimodel, plaide pour un système de bonus-malus, partant du principe que les clients seront disposés à payer plus en échange d'une livraison ponctuelle.

Dans cette optique, Cédric Bouillet a déclaré que la ponctualité dans le transport ferroviaire est plus importante que la vitesse. Il a cité l'exemple du transport de wagons isolés, "qui requiert davantage de flexibilité et qui est souvent moins rapide. Tant que les marchandises arrivent à destination dans les délais, cela ne pose aucun problème aux clients."

ETATS MEMBRES

Enrico Grillo-Pasquarelli, le directeur de la DG TREN, a reconnu qu'il

y a des problèmes, mais il a souligné qu'on ne peut pas fonder tous les espoirs sur la Commission. "La Commission n'est pas une instance financière et dépend des Etats membres. S'ils estiment qu'un certain budget suffit, nous devons nous incliner."

Ludwig a estimé pour sa part que les Etats membres doivent mieux aligner leurs politiques les uns sur les autres. "Le business ferroviaire devient de plus en plus international, alors que la politique reste nationale. La ligne de la Betuwe est prête, mais la troisième voie de Zevenaar à Oberhausen se fait encore attendre." Il a plaidé pour une approche plus énergique, "car le temps entre la prise de décision et la réalisation effective est énorme dans le secteur ferroviaire. L'exemple du tunnel du Brenner l'a clairement démontré."

Matthias Raith, responsable du



Antoine Hurel, managing director de Veolia Cargo.

«Malgré tous les efforts du Grenelle de l'Environnement, les chargeurs auront toujours le choix entre divers modes»

développement international chez CTL Logistics, a lui aussi cité la ligne de la Betuwe comme exemple d'une mauvaise approche. "Cette route n'est manifestement pas bien intégrée au réseau existant."

Il a en outre fait référence au problème des locomotives, qui ne peuvent pas traverser la frontière sans encombre. "Ce sont surtout les autorités nationales qui doivent être convaincues, car se sont elles qui bloquent l'ouverture des frontières. Les procédures administratives prennent énormément de temps et la compétitivité du rail en souffre."

www.newopera.org



Bart Verbeke, le patron de la division intermodale de P&O Ferrymasters.

«Il faut parfois attendre des années avant qu'un wagon ne soit livré»

priorité pour le fret ne signifiera pas nécessairement le revirement souhaité. "Il est en effet positif que la Commission publie une Communication mais quelle suite sera donnée à ce débat?"

PORT ANNUALS 2007-2008



Includes:

- official services, institutions and associations
- alphabetical register of the companies
- index of persons
- index of the companies according to line of business

PORT OF ANTWERP

- Pages: 736
 - Price: € 119
- (VAT included, post & packaging excluded)

PORT OF ZEEBRUGGE AND OSTEND

- Pages: 230
 - Price: € 71
- (VAT included, post & packaging excluded)

PORT OF GHENT

- Pages: 264
 - Price: € 69
- (VAT included, post & packaging excluded)

DeLloyd

Vleminckstraat 18 - 2000 Antwerpen

Tel. +32 (0)3 234 05 50 - Fax +32 (0)3 234 08 50

e-mail: abo@lloyd.be - url: www.delloyd.be