

"L'écocombi va à l'encontre de la politique européenne"

Le secteur du transport combiné rail-route et les entreprises ferroviaires craignent que la mise en service généralisée d'écocombis va entraîner un report de trafic du rail vers la route. Soit précisément l'inverse de la politique suivie par la Commission depuis des années.

Alain Leglay

Un des arguments avancés par les promoteurs des écocombis est de dire que le rail et la route ne transportent pas les mêmes produits, de sorte que les écocombis ne feront pas concurrence au rail. Rien est moins vrai, avancent de concert l'UIC, la CER, l'ERFA, l'EIM, l'Unife et l'UIRR (voir Le Lloyd du 8/8/2008).

A l'heure actuelle, le rail transporte tout, sur des longues et moins longues distances. Non seulement des vrac secs (31% du volume), mais aussi des vrac liquides (11%), du general cargo (souvent palettisé, 25%) et surtout des containers (33%). En faisant en sorte que le transport routier améliore son efficacité et dès lors diminue ses coûts, il sera en mesure d'attaquer de nouveaux marchés, comme les vrac, et de se substituer au transport combiné rail-route puisque pouvant faire la concurrence au rail sur le segment ferroviaire du transport, redoutent les opérateurs concernés.

Ce serait ruiner les efforts entrepris par l'Union européenne pour

promouvoir l'intermodalité, la modalité et le transport combiné, ajoutent-ils.

Selon une étude de Claus Doll, du Fraunhofer Institute, les améliorations d'efficacité écologique (réduction des émissions par tonne transportée) de l'écocombi seront contrebalancées par le glissement de transports du rail (et de la voie d'eau) vers la route du fait que l'écocombi peut transporter plus de tonnes à moindres frais. Là aussi, ce n'est pas vraiment l'objectif suivi par la Commission européenne.

Toujours selon le document commun, il faudra aussi adapter les infrastructures si l'on généralise les écocombis en Europe. Non seulement au niveau des routes, des ronds-points, des ponts, mais aussi dans les parkings (déjà saturés), les terminaux et les plates-formes logistiques.

Rien qu'en Allemagne, ces coûts se monteraient selon certaines estimations à entre 4 et 8 milliards d'euros. Ces dépenses supplémentaires alourdiront les budgets des Etats membres, des régions, des gouvernements locaux.



Tant le rail que la voie d'eau risque de perdre des transports au profit des écocombis.

Des essais en Allemagne ont conclu que des véhicules routiers plus lourds sont en outre beaucoup plus dangereux lorsqu'ils sont impliqués dans des collisions. De manière générale, introduire des écocombis dans des réseaux routiers déjà congestionnés (particulièrement dans les zones de grande production et de grande consommation, dans les ports, etc) pose de nouveaux types de risques en matière de sécurité routière, disent les représentants du secteur ferroviaire.

Quand on sait que 80% des coûts externes du transport sont imputables au transport routier, encore

développer le transport routier grâce aux écocombis ne fera qu'augmenter ces coûts externes et donc la facture pour les contribuables européens, ajoutent-ils.

Au moment où le transport ferroviaire entend des efforts considérables pour améliorer la productivité et la fiabilité du transport de marchandises (trains traditionnels et combiné rail-route), admettre et promouvoir l'écocombi, c'est envoyer un mauvais message aux chargeurs, conclut le document commun.

www.nomegatrucks.eu

■ Northrail lease pour le dernier kilomètre

Le port de Kiel et la société de participations Paribus ont créé une joint venture 24/76 baptisée Northrail GmbH. Cette société (qui n'est pas elle-même une entreprise ferroviaire) va donner en leasing des locomotives diesel pour les opérations de manoeuvre dans les usines, les terminaux et les lignes industrielles. Elle veut disposer d'ici 2009 d'un parc de 25 locos.

■ Un raccordement fret remplace 225.000 camions

Network Rail veut construire un raccordement de 1,6 km à hauteur de Nuneaton afin de permettre au fret venant de l'Est de l'Angleterre d'arriver sur la West Coast Main Line sans gêner les trains de voyageurs. Cet investissement de 40 millions de GBP permettra à partir de décembre 2010 d'éviter le passage de 225.000 camions par an.

■ RAI conclut un accord avec l'Iran

L'Iran et la compagnie autrichienne RAI ont signé un accord sur la mise en œuvre de projets ferroviaires. La société autrichienne coopérera avec les chemins de fer iraniens pour la réalisation de la ligne Qazwin-Rasht-Astara (qui fait partie du "Rail de la Soie") dans les domaines de l'infrastructure et de la signalisation. L'Iran et l'Autriche entretiennent de bonnes relations: le volume des transactions a dépassé le milliard de dollars.

