

“Les prémisses de l'étude de TML sont discutables”

Alain Leglay

Faut-il ou non permettre l'introduction en masse des écocombis sur les routes européennes? Quelles seront les retombées non seulement sur le transport routier mais aussi sur les autres modes? Les avis sur la question sont pour le moins partagés.

Pour éclairer sa lanterne, l'ancien commissaire européen aux Transports Jacques Barrot avait demandé une étude sur le sujet (concrètement sur la révision de la directive 96/53) à cinq bureaux de consultance, la coordination étant assurée par Transport & Mobilité Leuven (TML). Une version provisoire de cette étude a été présentée en juillet au Centre Borschette. Elle a d'emblée suscité des questions tant chez les entreprises ferroviaires regroupées au sein de la CER que chez les entreprises du transport combiné rail-route de l'UIRR.

“Nous ne contestons pas qu'un écocombi permet de réduire le prix à la tonne-kilomètre offerte de 10

à 15% par rapport à un camion conventionnel”, nous a dit Rudy Colle, le directeur général de l'UIRR. “Nous sommes par contre étonnés de voir que l'étude coordonnée par TML se base sur une évaluation du retour de trafic du rail à la route de moins de 4%, sur base d'un seul taux d'élasticité de la demande qui a été “sélectionné” sans autres précisions, parmi diverses options. Or, et avec l'aide de sociétés d'études

lement qu'il faudra moins de circulations routières (assurées avec de plus en plus d'écocombis) pour traiter une demande routière estimée en faible augmentation.”

■ www.uirr.com

«Le risque de retour du transport combiné à la route est lourdement sous-estimé»

de grand renom, l'UIRR avait évalué à 55% ce risque de retour de trafic à la route, avec une forte probabilité d'un effet similaire pour le fret ferroviaire conventionnel.”

“Nous craignons dès lors que l'étude, se basant sur un taux de 4%, affirmera faci-



Rudy Colle, directeur général de l'UIRR.