

Ecocombis: le combiné risque de perdre 55% de ses trafics

Quel serait l'impact d'une admission généralisée des écocombis en Europe, sur le transport routier lui-même, sur les politiques de transport, sur le développement durable, sur les autres modes? Un document publié en commun par l'UIC, la CER, l'EIM, l'ERFA, l'UNIFE et l'UIRR fait le point.

Alain Leglay

Le secteur ferroviaire demande aux autorités responsables de tenir compte des "effets dynamiques" des écocombis et des conséquences de leur introduction sur les autres modes de transport plus durables. Ce faisant, les supposés avantages des écocombis deviennent vite des menaces importantes pour la politique européenne des transports, affirment les organisations représentatives du secteur. Les études montrent que les écocombis vont reprendre des trafics au rail, ce qui entraînera une augmentation considérable des émissions de CO₂.

On sait combien la situation diffère fortement dans l'Union européenne en ce qui concerne le recours à des poids lourds surdimensionnés. Les écocombis sont déjà admis depuis longtemps en Suède et en Finlande, et des expériences sont actuellement



Autoriser les écocombis à grande échelle mènera-t-il in fine à davantage de transport par la route?

menées aux Pays-Bas, au Danemark et bientôt en Belgique. Celles menées en Allemagne dans plusieurs Länder ont mené non seulement au rejet des écocombis de 25,25 mètres et 60 tonnes, mais aussi au rejet de la version "légère" de 25,25 m et 40 tonnes. La Grande-Bretagne a également rejeté les écocombis.

Le document commun reconnaît bien entendu l'avantage majeur de l'écocombi, à savoir une plus grande charge payante pour un supplément financier minimal, et dès lors une utilisation plus rationnelle des routes (en admettant que chaque écocombi propose en moyenne un tiers de capacité en plus), une réduction ou en tout cas une sta-

bilisation du nombre de camions conventionnels; une réduction des coûts unitaires par tonne-kilomètre offerte de 20 à 25% sur les longs trajets, selon les données de l'UIRR. Pour autant, bien entendu, que ces camions soient toujours remplis! Sans doute le même volume de fret pourra-t-il être transporté par moins de camions, mais quid des centres logistiques et de la distribution des marchandises apportées?

Toutefois, les écocombis vont aussi entraîner un processus dynamique du fait de la hausse de productivité et dès lors de meilleurs prix pour les transporteurs routiers. Selon K+P Consultants, rien qu'en Allemagne, un trafic équivalant à 7 milliards de

tonnes-kilomètres (re)passerait du rail à la route, générant 400.000 voyages de camions en plus dans ce pays. Une autre étude de TIM Consult/UIRR/Kombiverkehr prévoit qu'en Allemagne, jusqu'à 55% du trafic combiné retournerait à la route. Qui plus est, ces deux études ne mesurent pas l'impact sur les transports effectués par wagons isolés, qui seront certainement fortement touchés eux aussi.

En conclusion, les écocombis devraient créer une nouvelle demande qui mènera à davantage de transport routier. (à suivre)


www.uic.asso.fr
www.cer.be
www.uirr.com

Algeposa et Renfe s'allient pour l'acier

La Renfe et la société logistique espagnole Algeposa ont créé la joint-venture Railsider Logistica Ferroviaria pour regrouper leurs activités dans les transports d'acier. Algeposa détient 51% de la nouvelle société et la Renfe 49%. L'objectif est de transporter un million de tonnes en plus d'ici quatre à cinq ans.

Wroclaw modernise son terminal

Polzug Intermodal (en partie contrôlé par HHLA) a modernisé et étendu le terminal de transbordement de containers de Wroclaw, qui voit passer des produits électroniques et pour l'industrie automobile. Il a désormais deux portiques, quatre reachstackers et quatre voies et peut stocker 2.200 TEU.

CFF Cargo entre Rotterdam et Brescia

Le groupe finlandais Ruuki a confié à CFF Cargo le transport de 40.000 tonnes d'acier par an sur la liaison entre Rotterdam et San Zeno, près de Brescia. Gevelco DistriPort décharge les bobines d'acier et les transfère dans les wagons. Veolia assure le transport jusqu'à Cologne, où CFF Cargo le reprend jusqu'à Brescia. Ce trafic était confié à la route. Le passage au rail permet d'éviter 2.400 tonnes de CO₂.