

## La ligne "High Speed One" est hors de prix pour le fret

Il avait d'emblée été prévu et proclamé que le Channel Tunnel Rail Link (aussi appelé High Speed One, HS1), la ligne à grande vitesse entre Londres et le tunnel sous la Manche, serait également accessible aux trains de marchandises. Mais le Rail Freight Group est convaincu que le gouvernement manque à sa parole.

Alain Leglay

ans une lettre au ministre des Transports, le président du Rail Freight Group Lord Berkeley estime que le système envisagé pour le calcul des charges d'utilisation sur le CTRL (de six fois supérieures par rapport aux lignes "normales" de Network Rail) ne parvient pas à faire la démonstration des coûts utilisés pour fixer les montants des péages pour les sillons. De plus, il n'utilise pas l'approche des coûts marginaux, autorisée par le Premier Paquet ferroviaire européen, et ne parvient pas à justifier de quelconque manière le niveau des péages que le marché devrait pouvoir supporter.

"Le gouvernement a longtemps affirmé que plus les péages seraient



Les charges d'utilisation de la "HS1" sont six fois supérieures à celle d'une ligne "normale".

élevés, plus élevées seraient les recettes et le produit d'une revente de la ligne à grande vitesse HS1. J'estime pour ma part que dans un marché où le concurrent est le transport routier, un droit d'accès six fois plus élevé que pour une voie ferrée conventionnelle fera en sorte qu'il n'y aura pas de fret du tout, et dès lors aucune recette fret pour les futurs nouveaux propriétaires", écrit Lord Berkeley.

Il estime par ailleurs qu'il y a un potentiel important pour le fret sur cette HS1, particulièrement pour le trafic destiné à la zone Barking/ Dagenham, qui pourrait éviter la longue route via la West London Line, et pour les trains au gabarit continental, ce qui pourrait réduire le nombre des camions qui empruntent la M20 parallèle.

"Il semble que le gouvernement britannique entend poursuivre sur sa lancée au lieu de mettre en place un système régulateur indépendant qui serve également pour le reste du réseau ferré britannique. Et le gouvernement n'est pas un bon régulateur, car il y a un conflit d'intérêt en tant que propriétaire de la HS1 et d'Eurostar. Cela pose aussi des questions concernant l'engagement du gouvernement vis-à-vis des futures lignes à grande vitesse quant au fait de savoir si l'on pourra y faire circuler des trains de fret, à propos des charges d'utilisation pour les trains de voyageurs et les trains de fret, et surtout sur la question de savoir si le gouvernement a vraiment l'intention de se conformer à la législation européenne si cela devait aboutir à une conflit avec les intérêts des investisseurs."

"Notre régulateur indépendant, l'ORR, est d'avis que dans un marché où le concurrent est la route, des augmentations de charges d'utilisation n'entraînent généralement pas des augmentations de recettes, à moins que des charges similaires d'utilisation de la route ne soient introduites en même temps. Le gouvernement ne veut clairement pas aller dans cette direction, mais nous espérons que s'il veut aller de l'avant avec des nouvelles lignes à grande vitesse, il ne répétera pas les erreurs évidentes commises avec la HS1."

Le Rail Freight Group a en tout cas adressé une plainte formelle à la Commission européenne afin d'étudier cette apparente non-conformité avec la législation européenne.

A l'origine, il était question de faire circuler des trains de marchandises jusqu'à 225 km/h sur la HS1.

www.rfg.org.uk