

# »Faut-il mettre les écocombis à l'essai en Belgique?«



»Dans la discussion, on oublie souvent un élément très important: la voix du chargeur«

PRO



»L'infrastructure routière belge ne convient pas aux écocombis«

CONTRA

**L**e nouveau ministre fédéral de la Mobilité, Yves Leterme, est partisan d'une mise à l'essai d'écocombis en Belgique. C'est ce qu'il a déclaré lors de la réception de Nouvel An de la SAV. Il a affirmé être en principe d'accord avec un test, car il estime qu'il faut prendre une décision d'une manière objective. Leterme est à la recherche d'une base juridique pour le projet. Mais quels sont le pour et le contre d'un tel projet-pilote?

Dans la discussion sur les écocombis, on oublie souvent un élément très important, à savoir la voix du chargeur. Il détermine finalement quelles marchandises sont transportées par quel mode de transport.

L'association des chargeurs OTM est partisane des écocombis mais elle plaide également en faveur de la co-modalité. On ne peut toutefois pas imposer des contraintes aux flux de marchandises. Il existe en effet des flux de marchandises qui ne se prêtent absolument pas au transport ferroviaire ou fluvial et il se trouve qu'il s'agit sans exception de grands flux de marchandises. A cela s'ajoute que les avis divergent sur l'efficacité du rail et de la voie fluviale; bon nombre des ponts sur le canal Albert sont trop bas et ne permettent pas une navigation fluviale optimale. Avant d'atteindre un terminal ferroviaire, il faut dans la plupart des cas effectuer un trajet routier plus ou moins long.

Dans ce contexte, il ne faut pas oublier qu'il faut augmenter et améliorer la mobilité de personnes et de marchandises si l'on veut continuer à réaliser une croissance économique. Pour atteindre cet objectif, la capacité et l'efficacité de tous les modes de transport doivent être optimisées. Il faut ainsi e.a. augmenter la capacité du rail pour le transport de marchandises, améliorer l'infrastructure de la navigation fluviale, et surtout organiser l'interaction entre les divers modes. Il ne s'agit donc pas de transférer des flux de marchandises du rail vers la route, plus particulièrement vers les écocombis, mais d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure routière.

C'est pourquoi nous aimerions mener la discussion d'une manière intelligente tout en intégrant les points de vue d'une manière objective.

CHRIS TEMMERMAN

Président de l'OTM Belgian Shippers' Council

**L**a FGTB-UBOT émet des réserves contre les plans visant à lancer un projet-pilote avec des écocombis en Belgique. Elle invoque plusieurs raisons.

Dans un pays où le trafic est particulièrement dense comme la Belgique d'importants problèmes se posent sans aucun doute au niveau de la sécurité: l'angle mort, les ralentisseurs de vitesse et les ronds-points, l'interdiction de dépasser sur les autoroutes à deux bandes ou l'interdiction de dépasser en cas de précipitations, etc. Les comparaisons avec l'étranger ne nous rassurent pas: les Etats-Unis ou les pays scandinaves ne sont pas comparables avec notre réseau routier super fréquenté.

Deuxièmement, notre infrastructure n'est pas en mesure d'accueillir les écocombis. Je pense ici aux parkings, aux stations-service, au rayon de braquage, etc.

Troisièmement, les cargaisons plus lourdes causeront encore davantage de dommages aux routes déjà fortement abimées qui ont d'ailleurs besoin d'être rénovées d'urgence afin de veiller à ce que le flux de trafic actuel se déroule en toute sécurité.

Quatrièmement, personne ne s'inquiète des chauffeurs dans ce dossier. L'emploi diminuera étant donné que davantage de cargaisons peuvent être chargées dans un seul camion.

Finalement, la mise en services des écocombis exigera davantage de formation et davantage d'expérience de la part des chauffeurs, alors qu'il existe aujourd'hui déjà un manque de chauffeurs qualifiés.

La FGTB-UBOT s'attendait dès lors à d'autres priorités politiques du ministre Leterme qui, avec cette mise à l'essai des écocombis, ne fait rien d'autre que servir les employeurs au doigt et à l'oeil.

FRANK MOREELS

Le secrétaire fédéral de l'UBOT Transport routier et Logistique