

"La priorité au fret pourrait provoquer des goulets"

Si la Commission européenne décide bientôt d'accorder la priorité à certains trains de marchandises, elle devra corriger sa politique en matière de corridors. C'est ce qu'a déclaré l'ancien commissaire aux Transports Karel Van Miert lors d'une conférence de la CER à Bruxelles. Une approche plus cohérente et plus conviviale est indispensable, souligne-t-il.

Pieterjan van Wyngene

Van Miert a formulé quelques réserves en ce qui concerne la politique de corridors de la Commission européenne. "Le concept des corridors est une idée valable, mais elle perd trop de choses de vue", souligne-t-il. "La Commission se focalise trop sur l'aspect de l'infrastructure alors que d'autres éléments entrent également en ligne de compte, comme la gestion et le développement des terminaux, l'aspect financier et la réduction des nuisances sonores", a indiqué Van Miert durant la conférence "Rail Freight Transport: new challenges after liberalisation", que l'organisation ferroviaire CER vient d'organiser à Bruxelles.

Le coordinateur RTE-T a dès lors plaidé pour une approche de réseau. "Nous devons créer une plate-forme qui intègre tous ces éléments et qui donne voix au chapitre à toutes les parties concernées. Il est dans ce contexte essentiel que chaque décision profite à l'utilisateur final." Et c'est là où le bât blesse, selon Van Miert, qui émet des réserves quant au projet de règlement actuel de la Commission, qui veut donner la priorité aux trains de marchandises sur certains corridors. "L'objectif est de développer les corridors de manière à ce que la priorité puisse effectivement être donnée", explique Van Miert. "De nouveaux goulets d'étranglement risquent sinon de surgir."

Un des problèmes est selon Van Miert que la priorité est détermi-

«Il faut développer les corridors de manière à ce que la priorité puisse effectivement être donnée au fret»

née sur base du planning national. "Cela signifie qu'il peut y avoir de grandes différences entre les divers pays qui participent à un corridor. Et cela entraîne des difficultés opérationnelles."

L'opérateur ferroviaire Deutsche Bahn émet également des critiques. Dans une lettre adressée à la Commission européenne et au gouvernement allemand, elle s'oppose au projet de règlement. "Au lieu de renforcer le transport de fret, ce règlement affaiblit le transport ferroviaire en général", souligne-t-elle. "Il se traduira en effet par un surcroît de bureaucratie, une réduction de la capacité actuelle de l'infrastructure et des trains moins ponctuels", avertit la DB. "Surtout pour un pays de transit comme l'Allemagne, des priorités rigides et une capacité réservée au transport de fret auront un impact négatif".

Parmi les règles envisagées par la Commission figure celle qui prévoit entre autres que des pays comme l'Allemagne, où la prestation de transport dépasse les 70 mia. de t/

km, devraient participer à un minimum de trois corridors. De plus, les gestionnaires du réseau ferroviaire seraient tenus de créer un organe en charge de la planification de projet, tandis que



Karel Van Miert, coordinateur RTE-T et ancien commissaire aux Transports.

cohérente et ne devraient en aucun cas être développés de manière isolée." Il confirme que l'accès aux corridors et le développement de terminaux sont des questions prioritaires. "Pour mener à bien ce projet, il faudrait que tous les ministres de transport impliqués dans un certain corridor se mettent autour de la table afin de discuter des goulets".

l'attribution des sillons ne pourra être modifiée dans les sept jours précédant leur utilisation.

Johan Scheele, directeur de la DG TREN, reconnaît qu'une approche plus flexible s'impose dans le domaine de la politique de corridors. "Des projets ferroviaires de grande envergure sont en effet infiniment plus complexes que des projets de transport routier", remarque-t-il. "Une approche cohérente devrait se traduire dans des corridors au service des utilisateurs".

Antoine Hurel, directeur général de Veolia Cargo, partage son avis. "Les corridors requièrent une politique

L'administrateur délégué de la SNCB, Marc Descheemaeker, souligne dans ce contexte qu'il faut éviter de commettre des erreurs que l'on regrettera plus tard. "La bureaucratie ne devrait jamais l'emporter". Ainsi, des règles de priorité plus sévères ne généreront pas pour autant une capacité supplémentaire. "L'efficacité et la productivité constituent l'objectif principal. Une fois cette condition remplie, tout le reste suivra tout naturellement", souligne Descheemaeker".