

Des entreprises plaident pour l'introduction d'un réseau ferroviaire uniforme reliant la Scandinavie à la Méditerranée

# «Une vision européenne»

Comment alimenter le marché européen de manière efficace, écologique et surtout rentable? La FERRMED, association regroupant des représentants de sociétés telles que Ford ou Decathlon, plaide pour la création d'un axe ferroviaire uniforme reliant la Suède à l'Espagne. Un axe qui passerait par le Luxembourg.

■ «La logistique est un des piliers de la compétitivité. Aujourd'hui, le transport représente en moyenne 20 % du prix du produit et 30 % du prix des denrées alimentaires», explique Joan Amorós, secrétaire général de la FERRMED. D'où la volonté de cette association de réduire ces coûts en misant sur un axe ferroviaire de marchandises reliant la Scandinavie à la Méditerranée en passant par les vallées du Rhin et du Rhône.

La FERRMED vise une modernisation des infrastructures, afin que celles-ci permettent à des trains de 1.500 mètres (actuellement la norme est de 750 mètres) de circuler sur des voies exclusivement réservées au transport de marchandises, histoire d'éviter les interférences avec les trains dédiés aux voyageurs.

Afin d'étudier la faisabilité et surtout l'impact d'un tel axe ferroviaire, la FERRMED mène actuellement une vaste étude qui sera présentée vers la fin de l'année à Bruxelles. Mais déjà bien avant cette présentation, la Commis-



L'axe ferroviaire doit également permettre une meilleure interconnexion des ports maritimes et aéroports (Source: FERRMED)

sion européenne a témoigné de son vif intérêt pour la question.

Un intérêt qui est aussi palpable au Luxembourg. En effet, outre le caractère écologique de l'entreprise (un train de 1.500 mètres

peut transporter la charge de 80 camions), ce projet contribuerait à renforcer la position du Grand-Duché en tant que plate-forme logistique. Ainsi, la Chambre de commerce et Lorry-Rail (l'entre-

prise gérant l'autoroute ferroviaire reliant Bettembourg à Perpignan) font déjà partie de la FERRMED qui compte actuellement 126 membres dans ses rangs.

Cependant, avant d'en arriver à une éventuelle réalisation, de nombreux obstacles devront encore être affrontés, parmi lesquels l'harmonisation des différents réseaux qui représente sans doute le défi majeur. «Aujourd'hui, un camion peut partir de Madrid et se rendre sans embûches à Varsovie. Par contre un train qui effectuerait le même trajet serait confronté à une demi-douzaine de systèmes de sécurité, à une demi-douzaine de systèmes de tensions et à autant de langues différentes», explique Fernand Rippinger, directeur général de CFL Cargo avant de poursuivre: «Les standards ont été déterminés par des sociétés de chemin de fer nationales pour un marché national et qui n'avaient généralement pas trop intérêt à s'harmoniser». Et Joan Amorós de rajouter: «Nous avons besoin d'une vision européenne, il faut changer les mentalités en la matière. Bien entendu, il faut tenir compte des besoins régionaux, mais avec une vision européenne.»

Une nécessité, estiment de nombreux industriels. Ainsi, à titre d'exemple Ford, dispose de quatre usines en Europe (deux en Allemagne, une en Espagne et une en Belgique), chacune spécialisée dans la production de certains modèles. Or, dans la branche automobile, on estime que la probabilité d'effectuer une vente chute quasiment de moitié si le véhicule neuf n'est disponible qu'après une période de deux à quatre semaines...