

L'UIRR récuse l'étude sur les émissions du TC et des camions

La récente étude de la VDA, la fédération allemande de l'industrie automobile, avec l'aide de PE International sur les émissions de CO2 et de gaz à effet de serre, selon laquelle "Le rail n'est pas toujours gagnant", a incité l'UIRR à formuler quelques remarques pertinentes qui réfutent les conclusions de l'étude.

Alain Leglay

Le postulat de départ de l'étude de PE International (voir aussi LL du 2/8/2010) est en effet "tiré par les cheveux": "l'étude a pour objectif d'examiner l'hypothèse selon laquelle le chemin de fer offre, par principe, en matière de transport de marchandises sur longue distance, des solutions plus écologiques que le transport routier". L'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route fait justement remarquer qu'il n'existe aucune étude affirmant de manière générale que le chemin de fer offre dans tous les cas de figure des solutions meilleures que le camion. "Il est évident qu'une locomotive tractant quelques wagons seulement ne peut être plus économique et écologique qu'un camion. Mais on sait aussi que, depuis des années et pour des raisons économiques, les chemins de fer ne desservent plus d'embranchements si quelques wagons seulement doivent être acheminés."

"L'étude se construit une cible imaginaire, pour ensuite la détruire en choisissant trois cas de figure isolés, sans se soucier de leur représentativité: un train de 6 wagons seulement, un de 15 et un de 20 wagons. En outre, elle retient pour la consommation de carburant des camions les valeurs particulièrement basses de 30 litres par 100 km fournies par les constructeurs."

"L'étude affirme aussi que les trains de Kombiverkehr (ou des sociétés membres de l'UIRR? L'étude n'est pas claire...) comptent en moyenne 16 wagons. Or, le train le plus court de Kombiverkehr est de 20 wagons, mais la moyenne est de 28 à 30 wagons. Et le taux d'occupation doit se situer au moins entre 70 et 80% pour que le train soit rentable." L'UIRR constate donc que pour ses sociétés membres, la capacité et le taux d'utilisation des trains dépassent de loin les valeurs retenues dans l'étude pour la meilleure catégorie. "Personne ne peut se permettre le luxe de faire circuler des trains à 15 wagons". L'UIRR

confirme que le transfert du transport de la route vers le transport combiné est une des mesures les plus efficaces pour diminuer la consommation en énergie et l'émission de gaz à effet de serre dans le transport de marchandises sur longue distance. Et de rappeler qu'une étude de l'UIRR (en 2003) fondée sur des valeurs réelles en matière de longueurs et d'utilisation des trains concluait à une économie moyenne d'énergie de 29%. En tenant compte du fait qu'une partie seulement de l'électricité produite pour la traction électrique est produite à partir de sources fossiles d'énergie, la réduction

des émissions de gaz à effet de serre était de 60% par tonne-km passée de la route au rail. Et l'utilisation croissante d'énergies renouvelables a permis entre-temps au transport ferroviaire d'améliorer encore ces valeurs et de viser à moyen terme l'objectif des émissions zéro, remarque encore l'UIRR. L'union reconnaît bien sûr aussi que le camion a toute sa place dans le transport de proximité, sur distances moyennes ou lorsque les quantités ne permettent pas de former des trains complets.

www.uirr.com



© Hupac

Les trains du combiné rail-route dépassent tous 20 wagons, le nombre maximal évoqué dans l'étude VDA/PE International.