



## Qui roule pour l'environnement ? Le rail ou le camion ?

*Nous y voyions un lieu commun : le transport de marchandises par chemin de fer est plus sûr et plus écologique que par route. C'est la raison principale pour laquelle on n'a cessé de réclamer le transfert du transport de marchandises vers le rail. La VDA<sup>1</sup> vient néanmoins de commander une étude qui a fait parler d'elle dans la presse pendant la période creuse de l'été en titrant : « Le rail n'est pas toujours gagnant », ou « Le transport de marchandises par le rail n'est pas toujours meilleur pour le climat que le recours à des camions ». Alors, qu'en est-il ? Avons-nous fait fausse route ? Devons-nous revoir notre copie ? L'UIRR, l'association des opérateurs du combiné, s'est penchée sur cette étude.*

« Nous souhaitons une discussion basée dorénavant sur les faits » est une des citations attribuées dans la DVZ<sup>2</sup> à M. Eckehart Rotter de la VDA dans la DVZ. « Il existe un besoin croissant en informations quantifiées sur les émissions de CO<sub>2</sub> et de gaz à effet de serre ». « Les sources actuelles portent, en règle générale, la marque des entreprises ferroviaires ou des Autorités environnementales ». D'autre part, la fédération de l'industrie allemande de l'automobile, la VDA et son consultant « PE International » prétendent à présent fournir des informations objectives, affirmation attestée en sus par une expertise de la DEKRA.

Quelles sont donc les affirmations centrales de cette étude intitulée « Comparatif des besoins en énergie et des émissions du camion, du chemin de fer et du bateau pour le transport de marchandises de longue distance » ? « L'étude a pour objectif d'examiner l'hypothèse selon laquelle le chemin de fer offre, par principe, en matière de transport de marchandises de longue distance, des solutions plus écologiques que le transport routier ». Point de départ tiré par les cheveux, s'il en est. En effet, l'UIRR n'a connaissance d'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 100km fournies par les constructeurs sur base de cycles d'essais pour arriver ainsi aux conclusions apparemment équilibrées :

- Globalement, le transport ferroviaire est à préférer lorsqu'il s'agit de marchandises lourdes transportées en vrac et en conteneurs sur plus de 20, voire 25 wagons.
- Les camions et les chemins de fer sont plus ou moins à égalité dans le cas de rames d'une composition de l'ordre de la moyenne des trains de transport combiné national.
- Le camion est globalement meilleur lorsque pour des marchandises lourdes on fait appel à des trains courts de moins de 10 ou, en transport combiné, jusqu'à 15 wagons.

<sup>1</sup> Verband der deutschen Automobilindustrie : Fédération allemande de l'industrie automobile.

<sup>2</sup> Deutsche Verkehrs-Zeitung, Nr. 83, 13.07.2010.



On ne s'explique pas la motivation à affirmer « que les trains de la fédération Kombiverkehr comptent en moyenne 16 wagons ». <sup>3</sup>

Le fait est que pour Kombiverkehr, membre allemand de l'UIRR, la réalité est toute autre : le train le plus court de Kombiverkehr représente déjà la capacité maximale supposée par l'étude de 20 emplacements de wagons. Les trains les plus longs en comptent 39 et la moyenne est de 28 à 30 emplacements<sup>4</sup>. La longueur maximale des trains est de 700 mètres, la moyenne étant de 500m. Comme Kombiverkehr, mais aussi comme la plupart des autres sociétés membres de l'UIRR achetant des trains complets auprès des sociétés de chemin de fer, elles doivent enregistrer un taux d'occupation élevé, de 70 à 80% pour être rentables.

En conclusion, il y a lieu de constater que pour les sociétés membres de l'UIRR qui représentent la moitié du transport combiné en Europe, 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. Et même dans le transport de wagons isolés pratiqué par les sociétés ferroviaires, il faudra mener de longues recherches avant de trouver exceptionnellement des trains à 6 wagons.

Le fait se confirme : 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 de longue distance. Il y a quelques années déjà, une étude de l'UIRR 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 le transport ferroviaire électrifié est produite à partir de sources fossiles d'énergie, la réduction des émissions de gaz à effet de serre était de 60% par tonne-kilomètre<sup>5</sup> passée de la route au rail. L'utilisation croissante d'énergies renouvelables a permis entretemps au transport ferroviaire électrifié d'améliorer encore ces valeurs et de viser à moyen terme l'objectif des « émissions zéro ».

Personne ne conteste que le camion a toute sa place, d'un point de vue économique ainsi qu'écologique, dans le transport de proximité, pour les distances moyennes et pour les transports dans des zones où les quantités ne permettent pas de former des trains complets. Le jeu de la concurrence devrait déterminer dans chaque cas ce qui est le meilleur entre le transport par camion, en combiné rail/route ou par train, à condition qu'on parvienne à établir des conditions-cadre équitables de concurrence entre les modes de transport. En font partie l'internalisation des coûts externes, (surtout en matière d'accidents, de gaz à effet de serre et toxiques et de bruit) selon le principe de pollueur-payeur, ainsi que l'avènement d'un marché ferroviaire européen interopérable et libre. Moins il faudra de temps pour y parvenir, au plus vite nous pourrions disposer d'un système de transport durable et respectueux des ressources dans lequel chaque mode occupe la place qui lui revient.

<sup>3</sup> Il n'est pas clair si par 'fédération' on désigne l'UIRR ou son membre allemand Kombiverkehr.

<sup>4</sup> „emplacement de wagons“ parce que des wagons articulés d'une capacité équivalant à celle de deux wagons normaux du TC sont également utilisés.

<sup>5</sup> Ces valeurs concernent le transport combiné en caisses mobiles, en semi-remorques et en conteneurs. Voir étude « Contribution du transport combiné à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> » 2003, publiée à l'adresse <http://www.uirr.com>. Les transports conventionnels et de volumes par rail, où moins de "charges mortes" sont transportées, représentent en moyenne des valeurs bien meilleures.