



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.24/2002/8
6 février 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport combiné
(Trente-septième session, 18 et 19 avril 2002,
point 11 de l'ordre du jour)

**FAITS NOUVEAUX DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT COMBINÉ
DANS LES PAYS MEMBRES DE LA CEE**

**Analyse comparative de la consommation d'énergie et des émissions de CO₂
entre le transport routier et le transport combiné rail/route**

Résumé analytique

Communication transmise par l'Union internationale des transports routiers (IRU)

Note: Le secrétariat reproduit ci-après une communication transmise par l'Union internationale des transports routiers, dont le texte intégral sera disponible lors de la session.

1. Quelle est la consommation d'énergie du transport combiné rail/route par rapport à celle du transport routier pur? Et donc, quelles sont les émissions de CO₂ causées par le transport européen de marchandises? La présente étude s'est intéressée au transport par chemin de fer de conteneurs, semi-remorques et autres types de poids lourd (autoroute ferroviaire), en fonction des valeurs moyennes du coefficient de remplissage et de la distance parcourue sur 14 itinéraires européens actuellement exploités. Ont également été pris en compte les opérations de collecte et de livraison, les manœuvres et le transbordement entre modes.

2. Sur le plan de la consommation d'énergie, le transport par conteneurs est le plus intéressant. Le transport ferroviaire nécessite en effet moitié moins d'énergie primaire que le transport routier pour un même trajet. La consommation d'énergie primaire augmente s'il s'agit de poids lourds entiers. La quantité d'énergie primaire requise pour effectuer un transport combiné en autoroute ferroviaire est pratiquement équivalente à celle nécessaire pour effectuer un transport routier pur.

3. Sur certains trajets précis, les déviations d'itinéraire influent de manière négative sur les résultats de la comparaison. Les déviations sont courantes dans le transport combiné, surtout si la collecte et la livraison se font dans des directions opposées. En matière de transport routier, les déviations peuvent être dues à des restrictions d'ordre politique, administratif ou fiscal, notamment sur les axes routiers transalpins.

4. Plus le coefficient de remplissage est élevé, moins la consommation d'énergie relative est importante. Un coefficient de remplissage peu élevé peut diminuer l'avantage que représente le transport par rail, voire inverser le résultat. Un poids lourd ne part que s'il est plein, tandis qu'un train circule selon des horaires préétablis, qu'il soit ou non en pleine charge. Il convient toutefois de souligner que les données relatives au coefficient de remplissage qui ont été utilisées dans la présente étude portent essentiellement sur des itinéraires rentables, où les coefficients de remplissage effectifs peuvent aller jusqu'à 90 %. En l'espèce, la comparaison des émissions de monoxyde de carbone obéit aux mêmes paramètres que la comparaison de la consommation d'énergie primaire. En outre, on se dirige de plus en plus vers l'énergie électrique. Dans quelques pays, le transport ferroviaire est largement assuré grâce à l'électricité, ce qui a l'avantage de ne produire presque aucune émission de CO₂ (énergie hydroélectrique en Autriche et en Suisse, énergie nucléaire en France, mais également en Allemagne et en Suisse). En conséquence, le transport combiné rail/route est plus intéressant que le transport routier pur surtout si l'on compare leurs émissions relatives de CO₂. En revanche, dans d'autres pays, comme la République tchèque, l'utilisation importante de charbon et de lignite rend le transport ferroviaire moins intéressant en terme d'émissions de CO₂. En conclusion, les avantages respectifs que représente l'acheminement de conteneurs par transport combiné rail/route par rapport au transport routier en terme de consommation d'énergie et d'émissions de CO₂ ont été confirmés par une analyse de trajets concrets. Ces avantages sont cependant moins importants que ce qui est communément admis et avancé dans certaines déclarations politiques. Ces avantages sont encore moins importants lorsque les poids lourds sont transportés entiers, lorsque le coefficient de remplissage du train est peu élevé ou lorsque les déviations nécessaires à la collecte ou à la livraison sont très longues. Moins les combustibles fossiles sont utilisés pour produire de l'électricité, notamment ceux à forte teneur en charbon, plus l'utilisation de sources d'énergie renouvelable accroît ces avantages. Ces réserves doivent être soigneusement prises en compte avant d'opter pour le transport ferroviaire de marchandises.
