



TRANSPORT COMBINÉ : DES RETOMBÉES ENERGETIQUES INTERESSANTES POUR LA COLLECTIVITE NATIONALE

Pierre CHANSON

Une étude récente sur le développement du Transport combiné réalisée par le Bureau International des Containers pour le compte de l'AFME et l'OEST a montré notamment* que le Transport intermodal conduit à une consommation de produits pétroliers nettement inférieure à celle qu'aurait exigé le Transport routier de bout en bout pour le même trafic et génère de ce fait une économie significative sur les importations énergétiques annuelles françaises.

Le terme de la comparaison

1. Les parcours terminaux ont été exclus de la comparaison énergétique car on peut estimer qu'il y a globalement équivalence entre les parcours terminaux routiers des 2 modes étudiés : route pure et combiné.
2. Le Transport combiné a été considéré comme étant un transport d'origine routière : il y a en effet peu de transferts de trafics du wagon isolé vers le transport combiné.

L'efficacité éner- gique comparative des modes routiers et ferroviaires

Le transport par fer des unités de Transport Intermodal (UTI) s'effectue par des trains entiers spécialisés soit de transport combiné soit de messageries ou de denrées.

Le transport routier substituable est le plus souvent assuré par des trains routiers, semi-remorques ou caisses mobiles de charge unitaire élevée approchant le rendement du Maxicode.

On peut donc considérer que les consommations d'énergie unitaires sur le parcours principal sont sensiblement celles du train entier pour le transport combiné et du maxicode pour la route. Cependant cette hypothèse conduit à une évaluation par défaut de l'économie résultant du Transport Combiné d'autant plus qu'une évolution divergente des efficacités énergétiques des 2 modes est vraisemblable à court terme : celle du transport par fer devrait s'améliorer (mise en service de nouvelles lignes électrifiées augmentation de la charge de train etc...) celle de la route devrait tendre à diminuer avec la saturation de certains itinéraires.

Les ratios ci-dessous font apparaître que la consommation énergétique du train entier est inférieure de 10,95 gep par tonne kilomètre soit 10,95 TEP (Tonne équivalent pétrole) par Million de Tonne Kilomètre à celle du MaxiCode.

	Efficacité énergétique (tonne km/kep)	Consommation spécifique (gep/tonne km)
Train complet	127,3	7,85
Wagon isolé	64	15,6
Maxi code	53,2	18,8
Camion PTCU >3T.	18,7	53,5
Camion PTCU <3T.	8,3	120,5

Source : A.F.M.E.

Kep : kilo équivalent pétrole - gep : gramme équivalent pétrole

© O.E.S.T.
Décembre 1990

* Une prochaine note rendra compte de la totalité de cette étude

L'économie globale d'énergie dûe au Transport Combiné

En 1989 le trafic combiné (parcours national) a été de 7.4 milliards de tonnes kilomètres. Vers 1998/2000 selon les prévisions, il devrait atteindre 15 milliards de Tonnes kilomètres.

A partir de ces chiffres, on peut mesurer ainsi l'ordre de grandeur de l'économie globale réalisée annuellement en France du fait du transport combiné.

En 1989	7,4 x 10.95	soit environ	81.000 TEP
En 2000	15 x 10.95	soit environ	165.000 TEP

Cependant la répartition du trafic du transport combiné étant de 1/3 en national et de 2/3 en international, il est clair que l'économie d'énergie réalisée pour l'ensemble du parcours est supérieur à ces chiffres, puisque ces évaluations ne prennent pas en compte les parcours hors frontières françaises. En fait l'économie globale réalisée en Europe serait de l'ordre :

- 140.000 TEP pour le trafic de 1989
- 300.000 TEP pour le trafic évalué en 2000

L'incidence financière pour la collectivité de l'efficacité énergétique du Transport combiné

L'incidence financière de la traction ferroviaire du transport combiné s'évalue sous 2 angles :

- sa meilleure efficacité énergétique se traduit par une économie globale d'énergie indépendante de la nature de celle-ci
- l'utilisation pour la traction ferroviaire d'électricité d'origine nucléaire à 98 % entraîne une réduction des importations de pétrole brut supérieure aux seules économies d'énergie, de l'ordre de :

- 143. 000 Tonnes de pétrole en 1989
- 282.000 Tonnes de pétrole en 2000

Sur la base d'un dollar à 5 F et d'un prix de baril de pétrole brut d'environ 27,5 dollars, la valeur des économies d'énergie serait de :

- 81 MF en 1989 pour 81 000 TEP
- 165 MF en 2000 pour 165 000 TEP

quant aux économies réalisées sur notre balance du commerce extérieur, elles seraient de l'ordre de :

- 150 MF en 1989
- 290 MF en 2000

Un investissement intéressant pour la collectivité

A ces économies, on peut également ajouter celles liées directement ou indirectement au transport combiné que nous nous contentons de rappeler :

- Moindre consommation d'espace (pour l'écoulement d'un même trafic la voie ferrée demande une largeur inférieure à celle de la route.
- réduction des charges d'entretien des autoroutes et des routes
- respect de l'environnement
- respect de la sécurité routière
- économie en vies humaines

Les économies générées par le transport combiné montrent clairement l'intérêt pour la collectivité d'une politique volontariste de développement de cette technique, et apportent une première réponse au délicat problème du choix des investissements d'infrastructures. ■