

# »Le train n'est pas toujours plus propre que le camion«

*Le Verband der Automobilindustrie (VDA) formule des objections au calculateur de CO2 EcoTransIT. L'association allemande estime, sur base d'une étude réalisée par PE International, que l'impact environnemental des camions n'est pas toujours plus grand que l'empreinte écologique laissée par les trains. La Deutsche Bahn émet quant à elle des doutes sur les conclusions de cette étude.*



»Notre étude démontre qu'aucun mode n'est systématiquement moins polluant«

OUI



»Dans la plupart des cas, le rail reste l'option présentant les niveaux de CO2 les moins élevés«

NON

Certains connaisseurs du secteur du transport affirment à tous les coups que l'empreinte écologique du transport ferroviaire est plus faible que celle du transport de marchandises par la route. Cette thèse est même devenue un dogme dans certains milieux. Elle n'est pourtant pas tout à fait correcte. Les études qui propagent le rail comme l'option la plus verte, surestiment la consommation de carburant d'un camion plein. Les études des compagnies ferroviaires ou des organisations environnementales partent d'une consommation de 39 à 46 litres par 100 km pour un camion de 40 tonnes, alors que nos chercheurs estiment qu'une consommation de 30 l/100 km est plus réaliste. Les tests de camions effectués par des journalistes professionnels confirment par ailleurs cette estimation.

Un autre aspect que les études sur les mérites écologiques des trains ignorent, sont les variations en fonction de la nature et du poids des marchandises. Le rail et la navigation intérieure semblent en effet les modes idéaux pour les vracs lourds comme l'acier. Mais pour des machines dans des containers, par exemple, l'empreinte écologique du train est égale à celui du camion. Lorsqu'on tient compte du nombre élevé de wagons vides et des longs pré- et post-acheminements, on constate que dans de nombreux cas, les camions émettent relativement moins de CO2. Les clichés sur le transport vert sont trop souvent basés sur une interprétation inexacte de la situation réelle. N'acceptez donc pas sans plus ce qu'écrivent les études obligées sur les futurs niveaux de CO<sup>2</sup> des deux modes. Une part plus élevée d'énergie renouvelable renforce en théorie le caractère vert du train de marchandises. Mais les constructeurs de camions ne restent pas non plus les bras croisés. Il semble dès lors plausible que les biocarburants et les écomobis réduiront à moyen terme l'empreinte écologique des camions.

MICHAEL BETZ

Managing director de PE International GmbH

Monsieur Betz ne fait qu'enfoncer une porte ouverte. Chez Deutsche Bahn (DB), nous avons toujours eu conscience du fait que le rail n'est pas à priori la solution de transport la plus écologique. C'est pourquoi nous avons créé un instrument comme EcoTransIT, qui permet de comparer l'impact du rail et de la route. Chargeurs et opérateurs de transport font depuis de longues années appel à cet outil. A ce jour, aucun des utilisateurs professionnels n'a mis en doute la validité de notre instrument de comparaison. La VDA formule aujourd'hui des critiques, mais les chiffres qui étayent ses affirmations, sont incorrects.

Ce qui est difficile à digérer, c'est que l'étude met en doute les niveaux de consommation sur lesquels se base EcoTransIT. Cet instrument n'a jamais fait de calculs en se basant sur des camions fictifs qui consomment 46 litres aux 100 km. Nos valeurs de consommation sont différenciées en fonction du coefficient de chargement et varient entre 22,7 l/100 km et 37,1 l/100 km. Dans les deux cas, pour une unité de quarante tonnes. Nous basons d'ailleurs ces données sur les calculs de diverses instances de contrôle indépendantes au sein de l'Union européenne. N'importe qui peut consulter ces chiffres. C'est pourquoi il est choquant de constater que les chercheurs n'ont pas contrôlé les véritables valeurs utilisées par l'EcoTransIT. Plus fondamentalement, la conclusion tirée par Betz est basée sur un raisonnement spéculatif. Il démontre que deux affirmations diamétralement opposées sont toutes deux incorrectes et suggère en conséquence que la vérité se situe sans aucun doute au milieu. Ce qui est bien entendu absurde. Ni le rail ni le transport routier ne sont les modes les plus écologiques dans toutes les situations données. Cela ne signifie pas pour autant que ces deux vecteurs se valent. Dans la plupart des cas, le rail reste l'option présentant les niveaux de CO2 les moins élevés.

RÜDIGER GRUBE

CEO de Deutsche Bahn