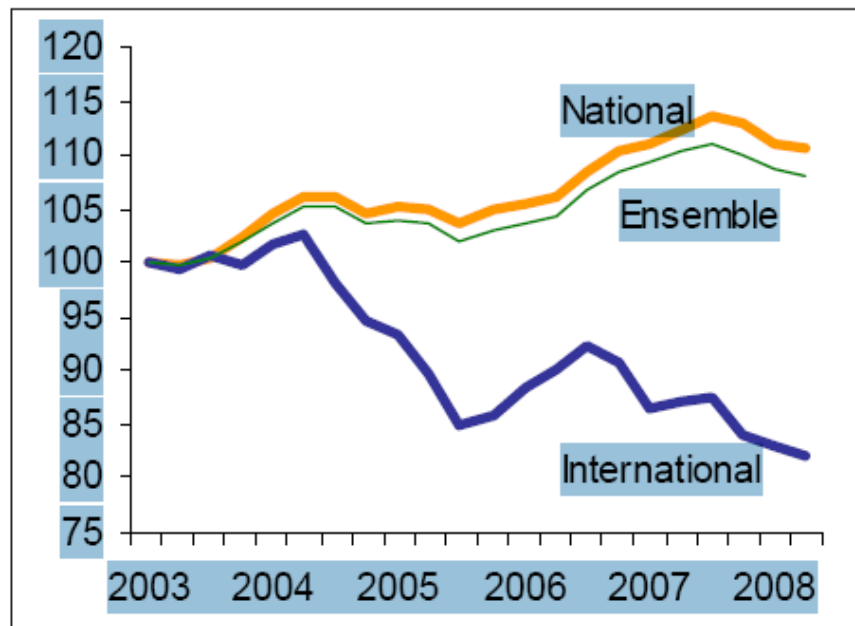
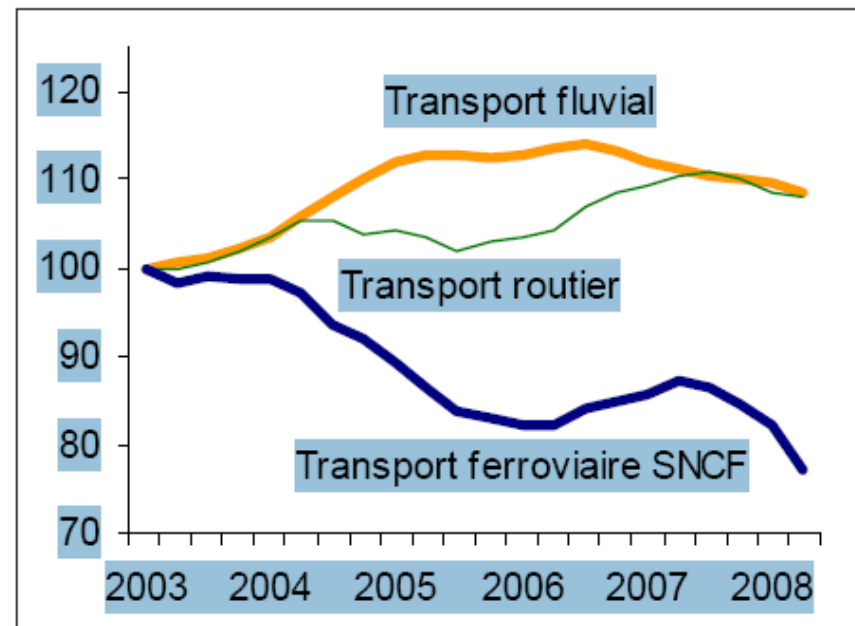


Le transport de fret non routier ne se porte pas bien ...

Graphique 7 (tendances)
Transports national et international
(Base 100 = T1 2003)



Graphique 8 (tendances)
Transports par mode
(Base 100 = T1 2003)



Tout le monde aura son explication pour le fer

...

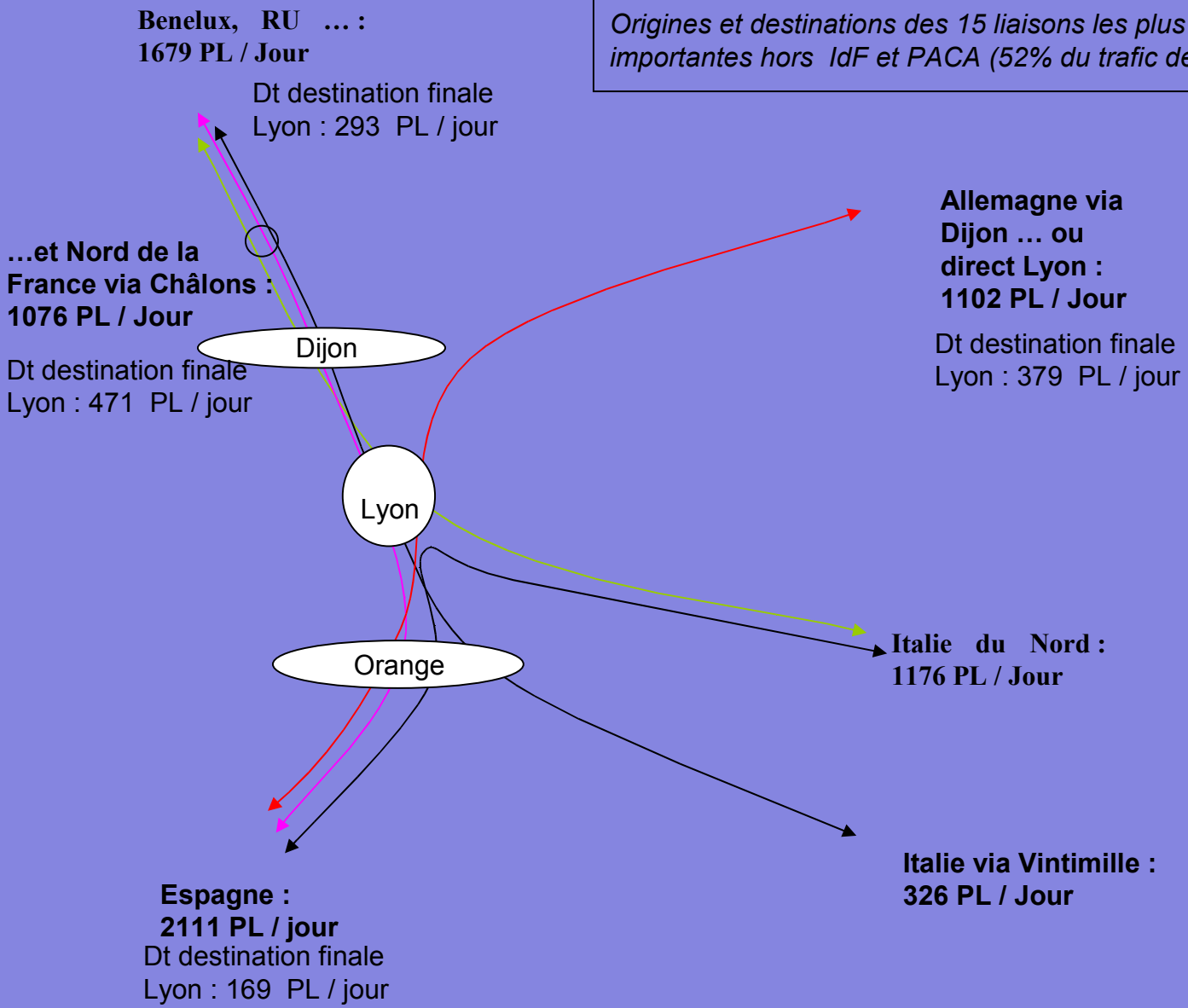
Mais il y a des éléments structurels :

- C'est la notion de « territoire mouillé »
- Et la difficulté de massifier avec des origines et destinations très variées qui rendent très difficiles des fréquences « minimales » pour un minimum d'attractivité

... les trafics sont difficiles à capter (Cf.Travaux du CNT sur le transport combiné)

			Tonnages en milliers de tonnes par an	"équivalents camions" / jour	
				Dijon Lyon	Lyon Avignon
Italie Alpes	Benelux via Metz	Transit	3824	546	
Nord Pas de Calais et Picardie	Rhône Alpes	National	3300	471	
Catalogne	Allemagne via Lyon	Transit	3091		442
Rhône Alpes	Allemagne	International	2651	379	
Catalogne	Italie par les alpes	Transit	2555		365
IDF	Rhône Alpes	National	2500	357	
Catalogne	Benelux via Metz	Transit	2488	355	355
Rhône Alpes	Benelux	International	2048	293	
Catalogne	Allemagne via Dijon	Transit	1972	282	282
IDF	PACA	National	1970	281	281
Picardie et Nord Pas de Calais	Italie Alpes	International	1855	265	
Catalogne	Royaume Uni	Transit	1629	233	233
Haute Normandie	Rhône Alpes	National	1490	213	
Italie Vintimille	Picardie / Nord Pas de Calais	Transit	1410	201	201
IDF	Italie par les alpes	International	1378	197	
Rhône Alpes	Catalogne	International	1182		169
PACA	Benelux	International	1017	145	145
PACA	Allemagne	International	972	139	139
Nord Pas de Calais	Catalogne	International	964	138	138
Catalogne	Benelux via Lille	Transit	893	128	128
Italie Vintimille	Benelux via Metz	Transit	873	125	125
total			non significatif	4748	3002

Origines et destinations des 15 liaisons les plus importantes hors IdF et PACA (52% du trafic de A7)



Document CNT établi à partir d'éléments issus de l'étude confiée au bureau d'études Samarcande)

Les 7 filtres du transport combiné ...

- *Premier filtre : la dissymétrie des flux*

Les fruits et légumes représentent un tiers des trafics « montant » d'Espagne vers l'Allemagne mais 2% des trafics « descendant ».

- *Second filtre : les pré et post acheminements :*

le bassin de captation est un « entonnoir » pas très ouvert, et pas trop profond.

- *Troisième filtre : la fréquence*

- *Quatrième filtre : La structure des entreprises de transport ... et la maîtrise du marché ...*

- *Cinquième filtre : l'économie*

seul un avantage économique substantiel sur un transport répétitif permet de « basculer » du mode routier au mode ferré moins souple

- *Sixième filtre : le marché*

Le transport combiné existant a « écrémé » ce qui était le plus facile

- *Septième filtre : la fiabilité*

... L'exemple concret de "l'autoroute ferroviaire"

Les études de trafic de l'autoroute ferroviaire Perpignan Luxembourg évaluent le potentiel éligible à 1000 camions dans le sens le moins chargé, avant toute application de filtres.

Ces études permettent en particulier d'illustrer deux questions :

- *La question du « filtre prix » : la sensibilité au prix est extrêmement forte : lorsque*

l'on passe d'un prix au km d'autoroute ferroviaire de 70 % du prix routier le plus bas

(prix du « pavillon espagnol ») à un prix de 80 % de ce même prix, ce filtre prix induit

un taux de captation qui passe de 50 % à moins de 10%.

- *La question du HUB : dans l'hypothèse d'un prix d'autoroute ferroviaire égal à 70%*

du prix routier , un arrêt à Avignon majorerait le trafic captable de 70% ; au prix supérieur de la fourchette (80% du prix routier), l'arrêt à Avignon multiplierait par 5

01/12/08

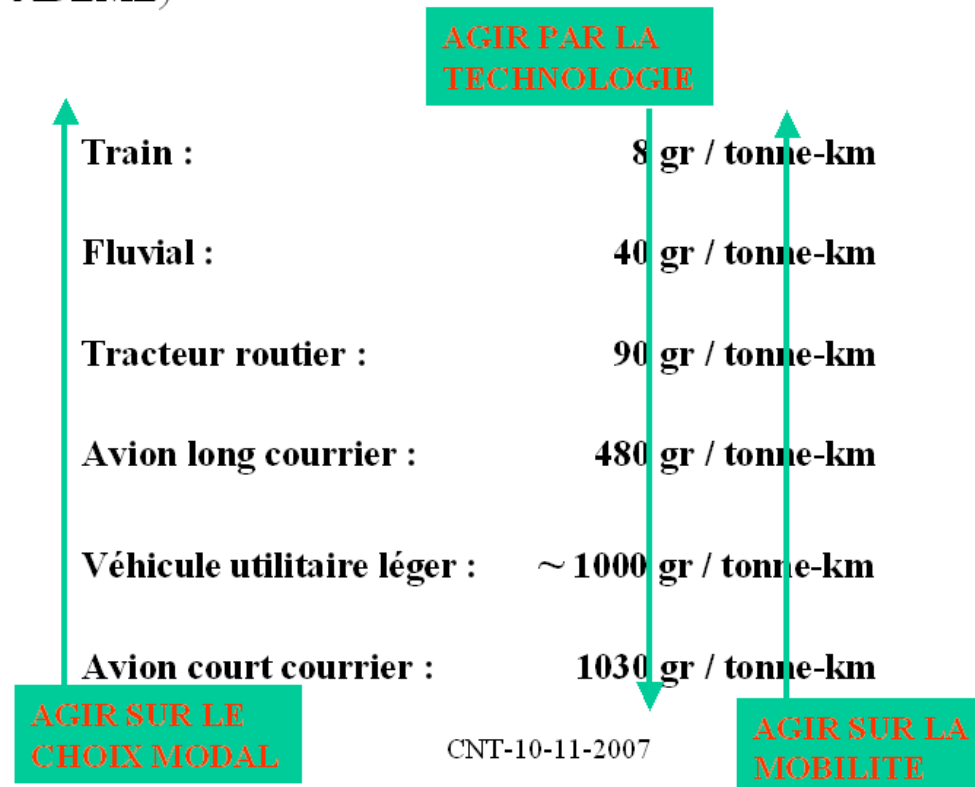
... le trafic éligible, et limiterait considérablement la « chute » de captation due à

Il ne faut donc pas attendre de « miracles » ; la lucidité est mère de la vertu

... mais ce n'est pas une raison de ne pas utiliser tous les moyens à disposition

EMISSIONS DE CO2 DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

(source ADEME)



Quelques **conditions nécessaires** pour réussir le transfert modal

Il faut disposer de modes « alternatifs » portuaires et ferroviaires, fiables et efficaces
... ce qui suppose :

- Une véritable autorité de régulation
- L'achèvement de la réforme de la manutention
- Une gestion efficace des voies ferrées des ports,
- L'amorce d'un réseau à priorité fret
- La solution de points noirs « agaçants »

Quelques pistes :

- Nécessité de normalisation d'une unité européenne de chargement intermodale « gerbable »
- Réseau européen de « Gateways » (« transshipment »)
- Encouragement des opérateurs de proximité, mixité des trains
- Attention portée au wagon isolé ... voire au Freycinet ...

Pour le fret longue & moyenne distance les potentiels retenus de report modal sont :

Evolution des trafics fret "longue & moyenne distance" (en milliard de T*Km)

		trafic en 1990	trafic en 2005	trafic en 2025	
				projection SES 2025	scénario TUGES 3
route	PL > 500 Km	176,1	132,2	167,1	147,9
	PL < 500 km		146,2	171,2	159,1
ferroviaire	moyenne distance nationale	49,7	<i>12,5</i>	18,2	18,2
	national LD + transit + international		28,2	39,8	46,4
	autoroutes ferroviaires			10,0	10,0
fluvial	Réseau existant	7,2	7,9	10,0	<i>14,7</i>
	Seine Nord			4,3	5,3
maritime	autoroutes de la mer			10,0	10,0
report 40t / 44 t*					5,0
total L & M Dist		233,0	327,0	428,7	416,6

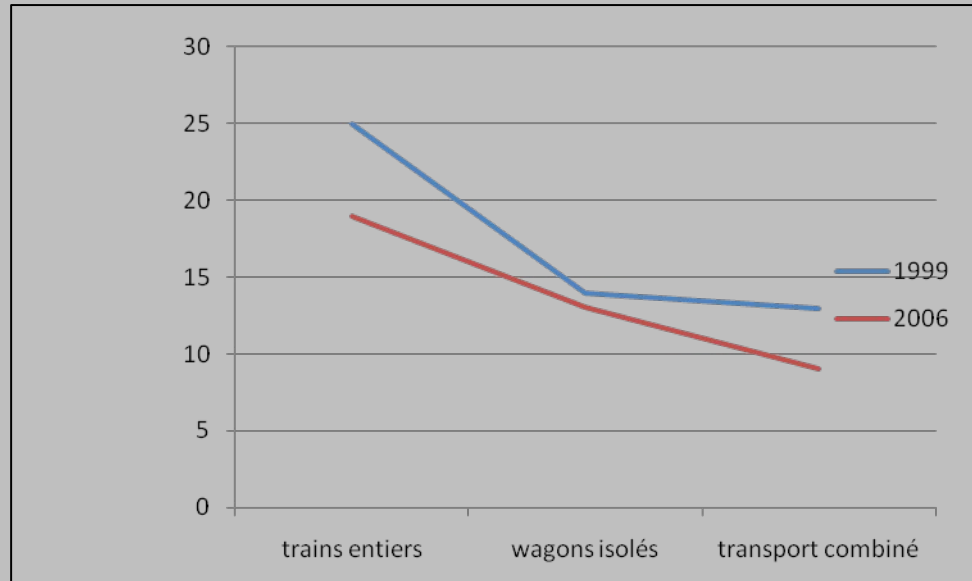
données "TUGES" moyenne et longue distance confondues

en italique rouge, chiffres corrigés

			projection SES 2025	scénario TUGES 3
évolution trafic / 2005		1,00	1,31	1,27
évolution trafic / 1990	1,00	1,40	1,84	1,79
part non routier	0,24	0,15	0,21	0,26
* en équivalent camions de 40 t (cf, étude CNR)				

trafic ferroviaire marchandise
en milliards de Tonnes-km

	1999	2006
trains entiers	25	19
wagons isolés	14	13
transport combiné	13	9
total	52	41



Le Facteur X

	Trafics marchandises Longue et Moyenne distance			émissions					
				unitaires			globales		
	199.	200.	TUGES 3	199.	200.2	200.0	199.	200.	TUGES 3
	milliards de T*Km			g CO ² par T*Km			kT CO ²		
PL > 000 Km	177,1	132,2	147,9	149,3	8,1	00,1	273..	1094	8102
PL < 000 km		147,2	174,1		148,9	102,0		21774	17818
fer	49,7	40,7	54,7	0,8	0,8	0,8	287	234	429
eau	7,2	7,9	20,0	37,7	37,7	37,7	271	298	704
mer			10,0		8,1	00,1			001
total marchandise	233,0	327,0	417,7				27807	32899	270.4
mobilité / 199.		1,40	1,79						
mobilité / 2000			1,27						
mobilité PL / 199.		1,08	1,77						
facteur "X" / 2000									1,23
facteur "X" / 199.								0,82	1,01

données "TUGES"

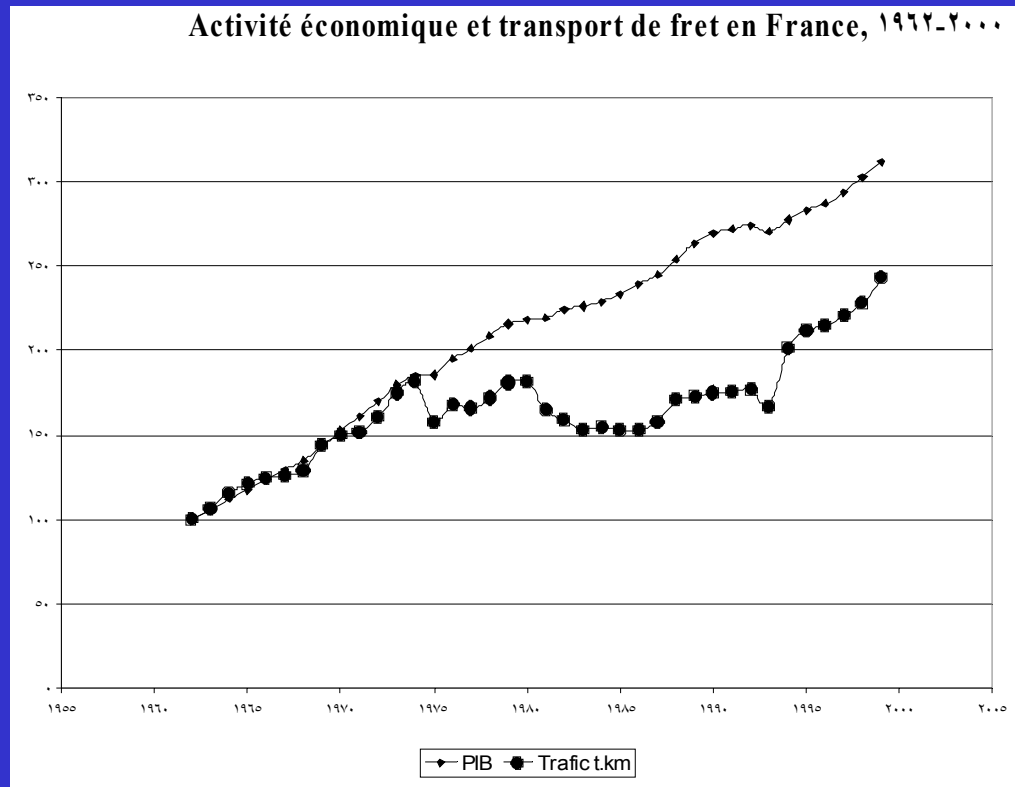
données rapport Savy CAS

gain de 14% d'efficacité des moteurs

gain de 20% par utilisation biocarburants

Le découplage : une illusion ?

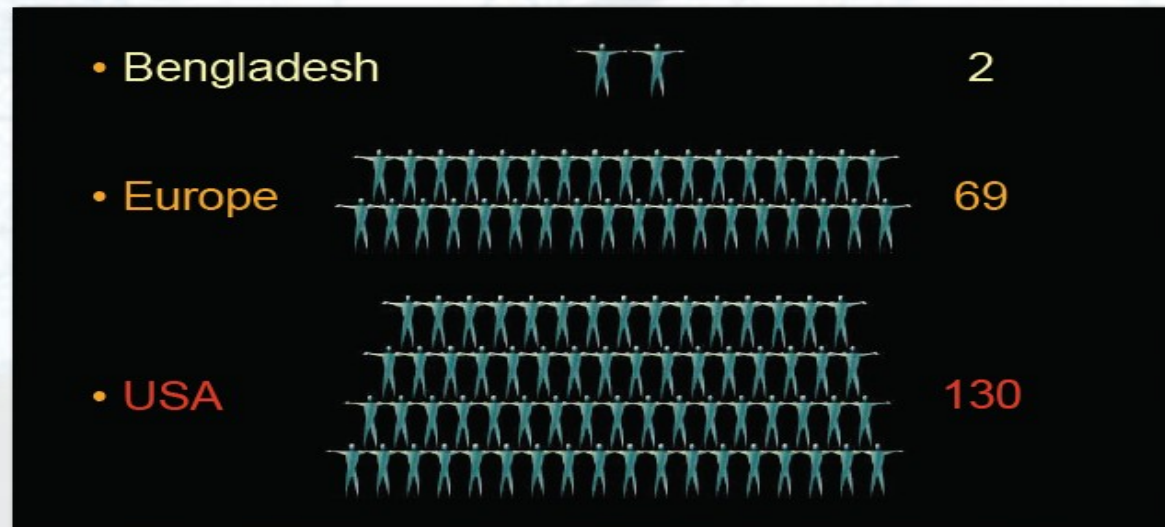
La France l'a rencontré



Source Michel Savy: notamment : *Annuaire rétrospectif de la France 1961-1981*, INSEE 1991, puis les volumes annuels de comptes de la Nation et *Mémento des statistiques de transport*, SESP (ex-OEST), ministère de l'Équipement, annuel.

Répartir les quotas d'énergie ...

- **La notion « d'esclave énergétique »**



Le « niveau d'excitation » des sociétés développées n'est pas compatible avec la notion de développement durable

Un nouveau métier dans la logistique ?

Aider à revoir les organisations de la production

- Pour rendre les entreprises moins vulnérables aux hausses de coût de l'énergie, aux risques de rupture d'approvisionnement
- Pour dégager des quotas d'émissions plus indispensables dans d'autres domaines de l'activité des « chargeurs »

Rapports du CNT sur le thème transport et développement durable

24 octobre 2007 Grenelle de l'environnement : l'avis du CNT

En réponse à la demande de Jean-Louis Borloo, le CNT a donné son avis sur les conclusions des groupes de travail du *"Grenelle de l'Environnement"* en dégagant les principales orientations qu'il souhaite voir mises en œuvre.

<http://www.cnt.fr/UserFiles/File/avis/AvisGrenelleEnvironnement2Ministre071011.pdf>

5 juin 2007 Réflexions à propos d'une politique des transports au regard des exigences d'un développement durable

<http://www.cnt.fr/UserFiles/File/avis/ReflexionsPolitiqueTransportsDurablesSP070605.pdf>

6 mars 2007 Observations du CNT sur la question de la mise en place d'un marché de quotas de CO2 pour le transport de marchandises http://www.cnt.fr/UserFiles/File/dossiers/DD/ObservationsCNT_PEN-TRM.pdf

avril 2006 La Co-Modalité outil du développement durable

http://www.cnt.fr/UserFiles/File/dossiers/DD/ComodaliteOutilDD_AGRevueTransports436.pdf

29 mars 2005 Rapport du CNT sur le transport combiné

http://www.cnt.fr/article.php3?id_article=2

24 juillet 2001 L'Effet de Serre et les Transports : les potentialités des permis d'émission négociables

http://www.cnt.fr/article.php3?id_article=81

18 décembre 1998 Relations entre les transports et l'environnement

01/12/08

http://www.cnt.fr/article.php3?id_article=147