Le centre d'analyse stratégique (CAS) vient de publier sa Note d'analyse 288

Pour une complémentarité du rail, de la route et du fleuve au service du transport de marchandises

Comment peut-on développer un transport durable des marchandises ? Quelles sont les difficultés rencontrées pour mettre en place une complémentarité du rail, de la route et du fleuve ? Quels sont les apports de la recherche pour l'appui des politiques publiques ?

Aujourd'hui, le mode routier reste fortement dominant dans l'organisation du transport de marchandises, avec 88 % de part de marché. Or, ses émissions de gaz à effet de serre sont particulièrement importantes : **en 2011, la route** a représenté **93 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports (dont le quart environ provient des poids lourds)**. De plus, **il repose quasiment exclusivement sur le pétrole dont le prix a été multiplié par 4 depuis 2000**.

Ensuite la situation du fret ferroviaire est préoccupante. Depuis 2000, non seulement **il ne s'est pas développé, mais il a reculé en France de près de 40 % :** le transport intérieur ferroviaire de marchandises est passé de 57 milliards de tonnes-kilomètres en 2000 à 34 en 2011 **;** en outre, dans le même temps, **le transport combiné ferroviaire a diminué d'environ 70 %.**

Ainsi, après nos travaux d'avril 2012 sur la logistique urbaine, **cette note s'intéresse au transport de marchandises à moyenne et longue distance, avec l'objectif d'optimiser la mobilité des marchandises. Ainsi, le CAS formule trois propositions qui doivent permettre de déterminer les orientations possibles des politiques publiques pour favoriser le report modal**

Les propositions du CAS :

1 - Dans le cadre de l'évaluation des projets d'infrastructures de transport annoncée par le gouvernement en juillet, examiner la rentabilité actuelle et future des différents services ferroviaires et fluviaux en prenant en compte l'hypothèse d'un doublement des prix du pétrole, afin de hiérarchiser les services les plus intéressants pour la collectivité.

2 - Encourager le développement de plateformes multimodales à valeur ajoutée par la mise à disposition de terrains fonciers, voire dans certains cas par des subventions, afin de renforcer la compétitivité des chaînes logistiques.

3 - Étendre, dans la mesure du possible, les horaires de fonctionnement des réseaux de transport complémentaires à la route.

Retrouvez l'intégralité de cette note et le détail des propositions sur www.strategie.gouv.fr
(rubrique publications / notes d'analyse)

Contacts Presse

Jean-Michel Roullé, Responsable de la communication
Tél. : +33 (0)1 42 75 61 37 –
jean-michel.roulle@strategie.gouv.fr

Le Centre d'analyse stratégique est une institution d'expertise et d'aide à la décision placée auprès du Premier ministre. Il a pour mission d'éclairer le gouvernement dans la définition et la mise en oeuvre de ses orientations stratégiques en matière économique, sociale, environnementale et technologique. Il préfigure, à la demande du Premier ministre, les principales réformes gouvernementales. Il mène par ailleurs, de sa propre initiative, des études et analyses dans le cadre d'un programme de travail annuel.