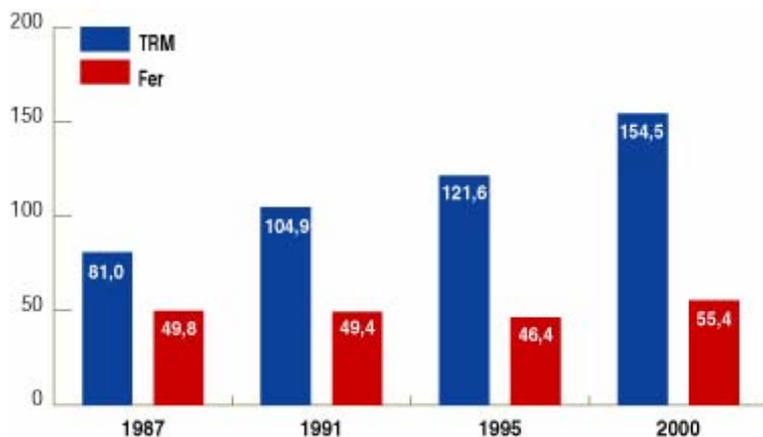


Intermodalité et évolution structurelle des marchés du TRM

Dans une perspective intermodale la question se pose souvent des possibilités de transfert d'un mode sur l'autre ou encore de l'utilisation de techniques combinées ; le récent Livre blanc européen soulève cette problématique. L'examen des marchés de la route sur longue période permet d'abord de mieux cerner les évolutions du TRM. De ce point de vue, l'étude démontre que le marché routier est relativement ciblé et porte seulement sur trois ou quatre grandes catégories de produits. L'analyse de cette évolution est également à mettre en perspective par rapport à celle du rail afin, notamment, de mieux discerner les possibilités de transfert modal.

L'évolution des parts modales met en lumière la quasi-stagnation du rail sur une quinzaine d'années tandis que la route (compte d'autrui) voit son trafic presque doubler. Bien entendu, plusieurs facteurs explicatifs sont à identifier pour comprendre un tel écart de croissance. Dans cette étude, on se limitera surtout à l'évolution structurelle de la demande.

Evolution de la répartition modale (en milliards de TK)



Les marchandises transportées ne sont évidemment pas comparables, par exemple, en terme de densité ou de valeur. Les opérateurs de transport utilisent des indicateurs qui reflètent le mieux les coûts afin de déterminer leur politique tarifaire. Le plus souvent ce sont des indicateurs de poids, de volume, d'unités logistiques et de tonnes-kilomètres. Pour cette recherche, on a utilisé les tonnes-kilomètres dont on sait bien qu'elles ne sont pas toujours l'indicateur le plus pertinent mais qui ont le mérite d'être disponibles statistiquement.

Finalement, en terme de tonnes-kilomètres, on constate que le marché du TRM est relativement ciblé ; les grandes masses portent seulement sur quelques produits. La progression la plus significative affecte les produits manufacturés dont les TK rendent pourtant mal compte de la progression. De ce point de vue, il faut relativiser la perte de parts de l'agroalimentaire. D'abord cette diminution relative s'effectue dans un marché global qui double, ensuite la nature même des produits ne cesse de se transformer pour des contenus à plus grande valeur ajoutée mais de plus faible poids. Il en est de même pour la chimie. A souligner la tendance baissière des produits pétroliers du fait d'une meilleure maîtrise de l'énergie.

TRM compte d'autrui - Evolution du trafic intérieur (en % des TK)

	1987	1991	1995	2000
Agroalimentaire	31,6	33,5	34,8	29,3
Comb. minéraux solid.	0,8	0,6	0,4	0,3
Produits pétroliers	4,6	4,1	3,7	3,2
Minerais	1,0	1,1	1,0	1,0
Siderurgie	4,9	4,0	3,3	2,8
Fonderie	1,1	1,0	1,0	0,6
Mat. de construction	16,5	15,9	13,9	13,8
Chimie de base	3,8	2,9	2,2	1,7
Papier	0,7	0,6	0,6	0,7
Chimie organique	4,8	5,2	5,1	3,6
Matériels transport	2,3	3,4	3,7	4,1
Machines	4,5	4,6	4,1	3,4
Vere	1,3	1,6	1,8	1,3
Produits manufacturés	22,0	21,4	24,5	34,3

On pourrait conclure schématiquement que le TRM est surtout concentré sur l'agroalimentaire et sur les produits manufacturés ; il faut faire un cas à part des matériaux de construction qui, pour importants qu'ils soient en tonnage, correspondent le plus souvent à des marchés de proximité. Seule la chimie, en dehors des trois produits évoqués, parvient à dépasser les 5% de parts de marché. Les autres sont assez nettement en dessous. Cela ne signifie certainement pas qu'il faille négliger ces marchés qui peuvent être porteurs et même parfois rémunérateurs mais il s'agit ici de dégager les grands secteurs économiques qui sont le support essentiel du développement de la route.

Principaux marchés du TRM (en % des TK)

* Produits cités dans le 1^{er} tableau n'atteignant pas 5% de parts de marchés

	1987	1991	1995	2000
Produits manufacturés	22,0	21,4	24,5	34,3
Agroalimentaire	31,6	33,5	34,8	29,3
Mat. de construction	16,5	15,9	13,9	13,8
Chimie	8,6	8,1	7,3	5,3
Autres*	21,3	21,1	19,5	17,3

Si on fait la comparaison avec le fer, on constate certaines tendances similaires, à savoir : croissance des parts des produits manufacturés mais par contre une diminution de la part de l'agroalimentaire. Cette évolution est à souligner car il faut rappeler que le potentiel ferroviaire n'a pas progressé en une quinzaine d'années. Le fer a donc perdu d'importantes parts de marchés dans cette dernière branche. En fait, le marché de l'agroalimentaire est sans doute le plus révélateur des mutations de la demande de l'économie moderne. Plus encore que pour d'autres produits, la demande exige régularité, rapidité et flexibilité ; ce que bien évidemment le fer ne peut être en mesure d'assurer en l'état actuel de son mode de production.

Trafic fer intérieur (en % des TK)

* Produits n'atteignant pas 5% de parts de marchés

	1987	1991	1995	2000
Produits manufacturés	16,5	18,7	25,7	27,3
Agroalimentaire	29,2	27,2	22,9	22,1
Siderurgie	11,5	13,0	12,7	13,0
Mat. de construction	10,2	10,7	10,7	10,2
Chimie	9,3	7,1	7,6	6,3
Pétrole	6,9	7,6	6,1	6,8
Autres*	23,3	23,3	20,4	21,1

De la même manière, en dépit des bons résultats apparents des produits manufacturés, ces marchés ont surtout profité à la route.

Evolution des produits manufacturés (en milliards de TK)

	1987	1999
Fer	8,7	14,2
Route	17,8	47,5

Pour ces types de production (dont la diversité est cependant assez grande), la route est actuellement mieux adaptée. Aux facteurs explicatifs des mutations déjà évoquées il faudrait ajouter les flux tendus et le retour d'information qui permet au transport routier de proposer une offre plus adaptée. Dès lors, on peut se poser la question des possibilités de transfert modal tellement sont ciblés les marchés. Pour les principaux clients de la route un transfert est impossible à envisager sauf, évidemment, à accepter un retour difficile à d'autres conditions de production et d'échanges. La concurrence ne le permettrait pas et, même dans cette hypothèse difficilement envisageable, il n'est pas certain que le consommateur ne se tournerait pas alors vers d'autres produits. Pour mordre de manière significative sur les marchés de la route, il n'y a donc pas d'autres solutions que d'offrir la même qualité.

Evolution des parts respectives des marchés fer et route pour les produits manufacturés (en pourcentage)



Il est évident que le mode de production actuel du rail est complètement inadapté à la plupart des marchés en développement de notre économie. Parmi les solutions possibles figure le transport combiné mais à condition encore une fois d'offrir, comme la route, régularité, flexibilité et rapidité. On peut aussi compléter l'approche avec les valeurs de transport (le coût subi par la marchandise transportée). Dans une perspective intermodale, il est intéressant de comparer les dépenses de services de transport effectués dans tous les modes. Il est clair que la domination de la route est encore plus nette ; la route est encore mieux placée en terme de coûts de transport subis par la marchandise (donc de recettes pour le TRM). La route et les auxiliaires récupèrent plus de 90% des dépenses transport et le fer 5% seulement. Si l'on compare le fer et la route, le TRM seul

représente plus de 93% et le fer 7%. Or, en valeur de transport, ce sont encore les produits en plus fort développement, à savoir, les produits agroalimentaires et les biens de consommation pour lesquels la route obtient les meilleurs scores. Puisqu'il s'agit des marchés les plus porteurs, ce sont sans doute ceux qu'il faudrait prendre en compte pour une offre intermodale compétitive et de qualité. Précisément, en l'état actuel des conditions de production du fer, l'offre est le plus souvent complètement obsolète pour ces produits. Cela relativise donc les possibilités de reports modaux annoncés pour les années à venir ici ou là. Inversement, cela souligne l'impérative nécessité de revoir complètement les conditions de l'offre intermodale si on veut un jour que les techniques combinées occupent une place significative.

Structures des coûts de transport par modes et par produits (en pourcentage)

	Fer	Route	Oléoducs	Fluvial	Air	Mer
Produits agricoles	6,1	80,4	0,0	0,9	0,7	7,5
Agroalimentaire	2,0	78,3	0,0	0,0	0,5	2,2
Biens consommation	2,3	73,0	0,0	0,0	1,1	1,2
Automobile	9,9	66,6	0,0	0,0	2,1	2,6
Bien équipement	8,2	64,2	0,0	0,0	1,7	2,1
Biens intermédiaires	6,5	72,2	0,0	0,8	1,5	5,0
Produits énergétiques	8,7	61,4	11,2	2,0	0,1	15,0
Part modale de chaque mode	5,2	72,4	0,6	0,4	1,1	4,0

source : SES
Gaston BESSAY