



Les Cahiers de l'Observatoire n°169, Février 2001

Transport combiné : mythe ou réalité ?

Après la SNCF et le Ministre des transports, c'est maintenant le Premier Ministre et le Président de la République qui entonnent l'hymne au transport combiné. Rarement le transport combiné aura fait l'objet d'autant de discours. De ce point de vue, jamais non plus le décalage n'aura été aussi grand entre les déclarations d'intention et la réalité. Si l'on se fie à ces discours, les camions sur le train c'est pour demain, qu'en est-il exactement ?

Nos sociétés développées peuvent se permettre de cultiver des paradoxes, tout au moins pendant un temps ! Ainsi, fort légitimement, le citoyen souhaite une amélioration de la qualité de vie en réclamant notamment une réduction des nuisances, de la pollution et de l'insécurité. Dans le domaine du transport, qui génère la plus grande partie de ces nuisances (sonores, spatiales, environnementales), il est clair que le «tout route» a théoriquement atteint ses limites. Ceci étant, on entretient une habile ambiguïté vis-à-vis de ces limites. S'agit-il des flux de personnes ou des flux de marchandises ? S'agit-il des transports en zones urbanisées ou des transports à longue distance ? S'agit-il du transport privé ou du transport public ?

Un préalable : la coexistence des flux de marchandises et de personnes

Contrairement à ce que l'on peut affirmer ici ou là, la circulation des biens est indispensable à nos économies, c'est même l'un des vecteurs du progrès. Certes on peut imaginer supprimer certains flux parasites qui ne correspondent pas à une vraie rationalité économique mais les sociétés en croissance sont toujours caractérisées par un développement de leur mobilité. Peut-être pourra-t-on dans 50 ou 100 ans envisager la mobilité virtuelle, c'est à dire la substitution au moins partielle des flux d'informations aux flux physiques. En attendant, il faut gérer cette mobilité. Se pose alors l'épineuse question de la cohabitation du transport de marchandises et de personnes. Une cité, une région, un pays ne peuvent se passer de transports de marchandises sauf à s'asphyxier économiquement. Le transport de marchandises est aussi indispensable que le transport de personnes pour permettre à nos cités de vivre socialement, économiquement et même culturellement. Mais quel équilibre trouver entre le transport automobile et le transport par camion dans les zones denses ? La solution n'est certainement pas dans la suppression du camion car il est démontré que le rejet en périphérie des activités économiques et commerciales génèrent 1 000 fois plus de pollution qu'un camion qui dessert un centre ville. En effet, compte tenu de la spécialisation des espaces, on crée des milliers de flux automobiles parasites qui perturbent beaucoup plus que ne le fait un camion.

La structure actuelle des flux

Il faut savoir que la très grosse majorité des flux est circonscrite dans l'espace local sur des trajets relativement courts qui ne sont donc pas du domaine de pertinence du transport combiné. La distance moyenne du transport routier pour compte d'autrui est de 130 kilomètres (42 kilomètres pour le compte propre) ; certes les échanges internationaux ne cessent de se développer mais les échanges locaux progressent encore davantage, de sorte que la distance moyenne se réduit depuis dix ans. La route couvre donc naturellement 95% des échanges de marchandises. La distance moyenne en transport ferroviaire se situe entre 430 kilomètres (wagon isolé) et 630 kilomètres (combiné). Le domaine de pertinence du ferroutage se situe actuellement autour de 500 kilomètres. Même s'il est sans doute possible d'abaisser ce seuil de pertinence, le combiné ne concernera en réalité qu'une faible partie du potentiel transport. En chiffre d'affaires, le TRM assure 90% du marché et la SNCF moins de 10%. Parmi ces 10% le combiné représente environ le quart des recettes SNCF. En 2000, la SNCF a progressé comme la route d'environ 6% ; le combiné ferroutage a enregistré un gain de 7% mais le conteneur a baissé de 1%. En 2001, compte tenu de la tendance baissière de la croissance des quatre derniers mois, la direction fret SNCF n'envisage plus que 4% de croissance pour le fer. Autant dire que, dès la première année, c'est le renoncement au doublement prévu du fer et au triplement du combiné. On voit donc qu'il y a loin entre les discours et la réalité.

L'avenir

Le fer a réalisé environ 52 milliards de TK en 1999 et la route 177 (la progression de la route avait dépassé 5% par rapport à 1998 et le fer avait enregistré une baisse de 1%). Pour 2000, on estime que chaque mode a progressé de l'ordre de 6%. Pour 2010, on envisage donc le doublement du fer et de la route (sur 11 ans, et non sur 10, ce qui rend la prévision moins hasardeuse). Ensuite pour les 15 années à venir, c'est à dire jusqu'en 2015, on suppose un ralentissement de la croissance et un doublement des trafics seulement en 15 ans au lieu de 10. Ces scénarii ne sont

pas impossibles. En effet, pour les dix années à venir, la croissance annuelle devrait atteindre en moyenne entre 2,5% et 3% pour que le fer et la route connaisse une augmentation de 6% par an. Au-delà c'est évidemment plus hypothétique mais, précisément, on a supposé que le PIB serait nettement inférieur : de l'ordre de 2%. Il faut noter que le transport a tendance à amplifier à la hausse comme à la baisse les fortes évolutions du PIB.

Trafics (en milliards de TK)

	2000*	2010*	2025*
SNCF	55	110	220
TRM	187	374	748

* Previsions

En tout état de cause ce ne sont pas les chiffres précis qui sont importants mais les grandes tendances. Ces dernières soulignent dans le temps la marginalisation du fer et le risque de congestion de la route dans les 15 à 25 ans à venir. Ce qui est en cause ici ce n'est pas l'intérêt direct de chacun des modes mais l'intérêt général et en particulier de développement durable en Europe ; il est clair que l'Europe aura besoin de tous les modes pour assurer son développement (y compris la voie d'eau, le transport aérien et le maritime). Il est fort probable qu'en l'état actuel des réseaux, la route va continuer de progresser et la SNCF aura les pires difficultés à atteindre l'objectif ; en effet, déjà avec un trafic de l'ordre de 50 milliards de TK la qualité est rarement au rendez-vous. Le problème fondamental réside dans le fait que le fret, en dépit des déclarations, vient en seconde priorité à la SNCF, après les TGV (qui circulent aussi sur lignes classiques) après le trafic voyageurs intercity, après les trafics banlieue et régional. En outre, dans les dix ans à venir le trafic voyageurs va continuer de progresser (de l'ordre de 3% à 5% par an), la croissance sera certainement de 50% d'ici 10 ans et le doublement peut être envisagé dans les 20 ans. Comment la SNCF parviendra-t-elle à écouler l'ensemble du trafic ?

La réalité des investissements prévus

Si on se réfère maintenant au «perspectives d'investissements ferroviaires pour les 10 ans à venir» du 8 février 1999, on se rend compte qu'une nouvelle fois la priorité est donnée aux lignes à grande vitesse et d'une manière générale au trafic de personnes puisque la seule opération précise qui concerne le fret est le contournement de Lyon. Certes, le principe de privilégier les projets qui contribuent à la désaturation du réseau, notamment pour le fret, est réaffirmé mais sa concrétisation se fera essentiellement par la libération de sillons... après la création de TGV. A titre de comparaison, la ligne entre Rotterdam et l'Allemagne, mise en service en 2004, permettant la circulation de conteneurs gerbés, donc sur deux niveaux, aura nécessité un investissement de 25 milliards de francs sur 8 ans soit le montant annuel de la modernisation du réseau classique français. Pour schématiser, on pourrait dire que depuis 25 ans, la priorité des investissements va au TGV et qu'à la vitesse de réalisation des projets prévus, ils iront encore pour 25 ans à ces mêmes TGV. On est évidemment très loin du compte quant aux moyens à mobiliser pour assurer le développement du fret.

Investissements envisagés de 2000 à 2010

(en milliards de francs)

Construction Lignes grande vitesse	45
Entretien réseau actuel	40
Modernisation réseau classique	30

Les facteurs explicatifs du succès de la route

Comme souvent, lors de la définition des orientations ferroviaires, on fait presque l'impasse sur l'évolution de la demande ; or, aujourd'hui aucun marché n'est captif d'un mode, c'est la capacité des modes et des entreprises qui permet de satisfaire l'offre et d'arracher les parts de marchés. Ce qui caractérise très schématiquement l'évolution de la demande c'est :

- * la restructuration de l'appareil de production et de distribution,
- * l'accroissement géographique des aires de marchés,
- * la demande croissante de qualité.

Il faudrait donc analyser en profondeur ces grandes mutations et en tirer des conséquences sur l'offre ferroviaire. Certes, des efforts sont réalisés et c'est heureux ; encore une fois, ce qui caractérise la période c'est l'ampleur et le rythme des mutations, il ne s'agit donc pas seulement de faire des progrès mais de s'adapter à temps. De ce point de vue, le fer à toujours un train de retard. La route s'est développée pour plusieurs raisons : d'abord sans doute avec le développement du réseau routier et autoroutier, ensuite parce qu'elle dispose de sillons et enfin grâce à la qualité et au dynamisme des entreprises ; il faudrait également tirer enseignement de ces facteurs de développement.

Les insuffisances du fer

Le fret ferroviaire ne dispose pas d'un réseau en développement, on pourrait même dire que si théoriquement il peut disposer des infrastructures, en fait, l'accélération des vitesses et la croissance du trafic voyageurs réduisent les capacités. Certes, on peut sans doute ici ou là améliorer l'existant et libérer des sillons en optimisant les graphiques mais en cas de désheurement, les trains voyageurs ont presque toujours la priorité. Cela ne signifie pas pour autant qu'il ne faut pas tout faire pour optimiser l'utilisation des sillons mais cela ne sera pas suffisant. Alors que sur la route il y a strictement égalité de priorité pour les sillons entre transport

de personnes et de fret, il en va différemment pour le fer. Aucun investissement d'envergure n'a été fait pour le fret depuis 30 ou 40 ans.

Les conditions pour un véritable plan de développement du combiné

Un plan de développement passe par l'impérative nécessité d'affecter des moyens propres au fret (infrastructures, machines, agents) sinon le risque est grand que ces nouveaux moyens ne soient détournés de leur objet au moins en partie et affectés au transport de personnes. Pour illustrer le propos, notons qu'on parle rarement d'insuffisance de moyens de traction pour le transport de personnes tandis que ce manque serait chronique en marchandises. Pour les infrastructures, il s'agit de substituer au concept peu opératoire de RETF (réseau européen qui n'est que l'addition des réseaux existants), le concept de réseau dédié au fret. Bien entendu, il ne s'agit pas de reconstruire dans chaque pays un réseau maillé couvrant tout le territoire. Il y a d'ailleurs longtemps que la plupart des réseaux ferrés ont abandonné toute fonction d'aménagement du territoire, laissant désormais la route assurer cette mission. En France, comme ailleurs, la plupart des lignes dites à faible trafic ont été supprimées sans trop d'état d'âme et sans qu'on tente de rechercher des modes d'exploitation plus performants et moins coûteux. De ce point de vue, la norme et les coûts moyens ont détruit une grande partie du patrimoine ferroviaire ; ce patrimoine considérable appartenant à la collectivité a été condamné pour les modes de gestion de la SNCF. Avec des infrastructures nouvelles, il est possible d'envisager de tirer des trains longs et lourds. De nouvelles lignes permettraient également d'utiliser des gabarits plus larges ou encore de gerber des conteneurs comme aux Etats-Unis ou encore, comme cela est prévu à partir de 2004, entre Rotterdam et l'Allemagne. Pour faire de la productivité et, par exemple, tirer des trains de 5 000 tonnes, du matériel adapté est bien entendu nécessaire. Des dessertes spécifiques fret ferroviaire rendraient possible l'amélioration de l'attrait de nos ports concurrencés, d'une part, par les grands ports du Nord de Europe et, d'autre part, depuis quelques années par les ports espagnols et italiens. D'une façon générale, il convient de prévoir la planification de moyens de financement.

Rééquilibrer les investissements fret et voyageurs

Comme déjà indiqué, l'essentiel des investissements va au transport de personnes et, en particulier, au TGV depuis 25 ans et il en sera de même sur les tendances actuelles pour les 25 ans à venir. En tout cas, c'est ce qui est prévu pour les 10 prochaines années. Il est clair que la SNCF ne peut dégager les moyens d'investissements nécessaires (et ce n'est plus son rôle pour les infrastructures). Par ailleurs, RFF (Réseau Ferré de France), qui doit à la fois assurer le développement des infrastructures et financer l'existant tout en gérant la plus grosse partie de l'ancienne dette SNCF, n'aura pas non plus les moyens de financer un tel plan. Les redevances d'utilisation des infrastructures seront encore longtemps insuffisantes pour de telles opérations. Dès lors, c'est évidemment à la collectivité de décider et de financer ensuite. Dans les faits, c'est ce qui s'est passé avec les TGV, en définitive financé par le contribuable puisque la plus grosse partie de la dette a été mise sur le compte de RFF. Il est clair, en effet, que les différentes contributions de l'Etat seraient notablement moins conséquentes si la SNCF était parvenue à l'équilibre avant la création de RFF. Le coût dépendra de l'ampleur du projet et la charge moyenne annuelle de la durée d'étalement. En unité kilomètres le transport de voyageurs représente grossièrement le double des unités kilomètres fret. Or, la part des investissements en infrastructures fret représente sans doute moins de 20% du total. Cette répartition est aujourd'hui inégale, proportionnellement s'entend.

L'enjeu pour la collectivité et le TRM

Un tel plan de financement ne se justifie que s'il ne se dégage qu'un intérêt fort pour la collectivité. Cet enjeu est de différentes natures : économique, écologique et sociétale, ce qui peut se résumer à travers le concept de développement durable. Il est évident qu'à l'horizon de 15 à 20 ans nos principaux axes routiers seront congestionnés, compte tenu des perspectives de développement de la route. Le premier enjeu concerne donc la décongestion des réseaux. Le second, et peut être le principal, c'est la capacité de nos réseaux à assurer les échanges nécessaires au développement économique. De ce point de vue, la croissance européenne risquerait d'être grandement affectée sans amélioration et optimisation de ses réseaux de transport. Dernier exemple en date du décalage des réalités et des discours : le tunnel Lyon-Turin. Officiellement, il est convenu de réaliser un tunnel pour des navettes rail-route avec ouverture en 2015. En fait, il se pourrait bien qu'il n'y ait en 2015 (voir déclaration officielle de janvier 2001 du sommet franco-italien) qu'un seul tunnel, donc une voie unique ; le tunnel complet ne verrait le jour qu'en 2020 ou 2025, d'autant qu'aucun financement n'est prévu ! Les routiers qui sont très favorables au développement du combiné (comme la collectivité) devront attendre et se satisfaire de déclarations.

source : IFRE

Gaston BESSAY