



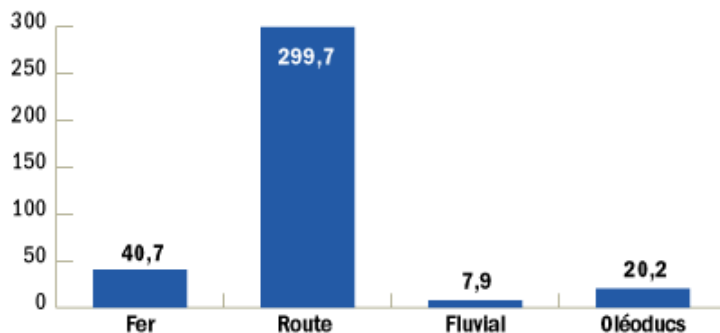
Les Cahiers de l'Observatoire n°231, Octobre 2006

Transfert du fret routier vers le rail : un impact insignifiant

Comme à chaque période électorale, la problématique du transfert du fret routier sur le rail se retrouve posée. Cette question n'est pas nouvelle mais cette fois elle est surtout justifiée par les problèmes des émissions polluantes et de ses conséquences sur l'effet de serre. La congestion qu'on ne saurait également sous-estimée semble aussi donner de plus en plus de légitimité au discours visant à transférer le trafic routier sur la technique ferroviaire. On ne saurait nier l'importance de ces problèmes mais si les questions posées sont justes, par contre, les réponses qu'on y apportent sont bien peu réalistes. En réalité quand on examine les chiffres de près aussi bien pour la pollution que pour la congestion, le report de la route vers le rail aurait un impact relativement modeste eu égard aux possibilités réelles de l'outil ferroviaire actuel.

On sait que la route assure plus de 80% du trafic en tonnes kilomètres et le fer un peu plus de 10%. Encore s'agit-il là d'un indicateur bien peu pertinent car compte tenu de l'évolution structurelle des échanges, c'est davantage le volume transporté qui compte que le poids (sauf pour certains transports spécialisés).

Trafic en milliards de TK en transports intérieurs 2005



En terme de chiffres d'affaires, indicateur plus pertinent que les tonnes kilomètres, le fer assure aujourd'hui en France de l'ordre de 5% de l'activité.

Des raisons objectives au succès de la route

En tonnes kilomètres et encore davantage en chiffre d'affaires, la route domine largement, la voie d'eau est insignifiante et le fer stagne en trafic et, bien entendu, régresse de manière dramatique en terme de parts de marché. Plusieurs causes fondamentales peuvent être identifiées :

- l'évolution structurelle de la production n'est pas favorable au fer,
- les produits lourds à faible valeur ajoutée sont en régression dans les pays développés,
- la transformation des processus de production et de distribution accentue la fragmentation et la tension des flux,
- la qualité et la compétitivité de la route,
- la mixité des trafics sur les mêmes lignes (voyageurs et marchandise, urbain et interurbain, trains lents et trains rapides) qui se fait au détriment du fret même si, ici ou là, quelques sillons ont été réservés mais pas toujours respectés,
- enfin l'obsolescence de l'offre ferroviaire et son manque de compétitivité.

La congestion est due essentiellement à la croissance de l'automobile

Quand on examine l'évolution de la circulation de 1980 à 2005, on observe que cette dernière a pratiquement doublée. La voiture particulière représente 67% de cette circulation et les véhicules industriels seulement 5%.

En ce qui concerne la pollution, la circulation représente 26% des émissions totales de CO2 (polluant le plus dangereux pour l'effet de serre). A l'intérieur de ces 26%, 27% sont imputables aux poids lourds.

Circulation routière (en milliards de véhicules kilomètres)

	1980	1985	1990	1995	2000	2004
VUL	38	48	66	72	80	90
VP	238	265	318	350	383	405
VI	17	15	19	25	27	27
Autres	26	26	32	29	36	78
Total	319	354	435	476	526	600

Le doublement du fer en fret entraînerait un gain de 0,25% sur la circulation routière et de moins de 2% sur les émissions de CO2. Il faut noter que le doublement du trafic ferroviaire constituerait un objectif particulièrement ambitieux qui ne pourrait sans doute pas être atteint avant une dizaine d'années. Cela supposerait évidemment une sérieuse réforme de l'outil ferroviaire.

Le fer peut pourtant être utile pour le transit et l'international

Le fer peut occuper une place plus substantielle dans l'intérêt de la route elle-même surtout pour le trafic de transit. A l'intérieur du trafic ferroviaire, les techniques combinées peuvent progresser de manière durable et significative mais cela passe sans doute aussi par une modification des conditions de commercialisation et une association accrue des utilisateurs actuels de la route (surtout des routiers qui détiennent l'essentiel du portefeuille commercial sur les distance de pertinence du rail). La réforme ne pourra se faire qu'à l'échelle européenne si l'on considère que le créneau prioritaire pour le fer est l'international et le transit. Cette politique intermodale doit être d'abord conçue puis mise en œuvre mais, pour autant, il faut bien en mesurer l'intérêt comme les limites. La route continuera de progresser et continuera d'assurer de l'ordre de 80% du trafic.

Le même phénomène au plan de l'Europe

En Europe, on constate les mêmes tendances : la progression du transport routier et le déclin des autres modes. Le fer perd la moitié de ses parts de marché et atteint désormais des niveaux qui pourraient à terme mettre en cause son existence. Parmi les facteurs explicatifs, des facteurs exogènes doivent être pris en compte comme la transformation de la nature des productions et l'organisation même de cette production. Les modes de distribution ne sont pas non plus très favorables au rail. Pour autant, des facteurs endogènes expliquent aussi cette régression, notamment l'absence d'offre adaptée, les difficultés en matière de gestion et les conflits récurrents. Cela en dépit des apports financiers de la collectivité. La voie d'eau de son côté subit une érosion régulière essentiellement due à l'évolution structurelle des échanges. Son maintien à son niveau actuel constituerait déjà un bon résultat.

La route a doublé sa part de marché en une trentaine d'année tandis que le fer en a perdu la moitié. Face à cette progression inquiétante du TRM, la tentation est grande de vouloir transférer "les camions sur le train". En réalité le fer serait bien incapable d'assurer aujourd'hui 50% de part de marché ou seulement de doubler son trafic ; même ce doublement de trafic en dix ans ne ferait que maintenir la répartition actuelle. Encore faudrait-il s'en donner les moyens. Deux grandes réformes significatives devraient être entreprises pour rendre possible le réveil ferroviaire. D'abord, la transformation de l'offre, ensuite la modification de son organisation.

Evolution des modes en Europe (en % tonnes kilomètres)

	Route	Fer	Voie d'eau	Oléoducs
1970	50	29	13	8
1975	57	23	11	9
1980	61	21	10	8
1985	65	20	9	6
1990	70	17	8	6
1995	72	15	8	5
2000	73	15	7	5

Dès lors se pose la question récurrente de la mixité fret-passagers sur le réseau routier. Pour l'essentiel ce réseau est occupé par les voitures individuelles. Or la productivité du camion et de l'automobile est loin d'être comparable. Le premier biais en matière de comparaison concerne l'indicateur physique : la tonne kilomètre en fret et le voyageur kilomètre en transport de personne. Or en moyenne un camion semi-remorque transporte 15 tonnes et une automobile environ 100 kg. La surface occupée au sol est loin d'être la même :

- une voiture pour 100 kg utilise de l'ordre de 6 m² au sol ; pour le même poids, 0,20 m² suffisent dans un camion (en moyenne 33 palettes de 0,80 m sur 1,20 m),
- la productivité du camion (comme du car) est donc trente fois supérieure à celle de l'automobile (c'est aussi à peu près le même écart pour le rendement énergétique),
- les automobiles roulent peu et passent surtout leur temps à occuper l'espace (en moyenne 12 m²) tandis que le camion est beaucoup plus productif (au moins dix fois plus en terme de kilométrages parcourus),
- interdire les camions en ville n'est pas nécessairement la bonne solution. Cela concourt largement à la péri urbanisation des succursales commerciales.

La problématique de la gestion des flux n'est pas simple, elle demande aussi du courage. Il n'est pas interdit non plus de s'interroger sur certaines idées reçues (priorité à l'automobile, nouvelle fiscalité sur la route, le camion sur le train etc.)...