



Les Cahiers de l'Observatoire n°210, Novembre 2004

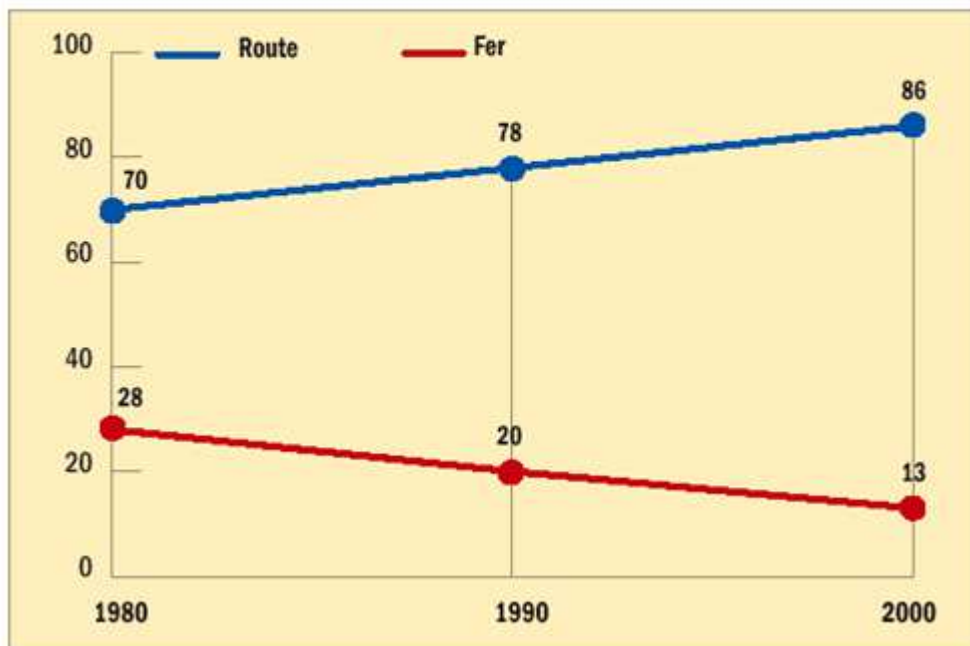
Rail-route : concurrence ou complémentarité ?

La problématique de la concurrence rail-route est souvent brouillée par des éléments subjectifs qui relèvent davantage d'arguties partisans que de l'analyse scientifique. Paradoxalement, ceux qui croient défendre le fer ne cessent de le discréditer en laissant croire que la solution du camion, c'est le train, alors que le fer ne peut même pas assumer ses parts de marchés potentielles. Ils affaiblissent les véritables perspectives de complémentarité entre les deux modes. En effet, quand le fer ne peut pas effectuer le trafic qui techniquement peut relever du train, on voit mal comment on pourrait réaliser un transfert massif entre modes. Même le partage de la future croissance des flux relève de l'utopie. Pour autant, le rail peut être fort utile, voire indispensable pour rationaliser l'utilisation des moyens de transport.

Pour tenter d'identifier les perspectives réelles de développement du fer, il faut d'abord cerner les facteurs explicatifs de son déclin actuel. Parmi ces facteurs, deux causes essentielles : l'évolution structurelle des échanges et la perte de compétitivité du rail ; pour parler plus simplement, la nature des marchandises à transporter a changé et les exigences des donneurs d'ordre aussi. Le fer, en l'état actuel de son mode de production, n'est plus adapté.

Evolution du partage modal en national

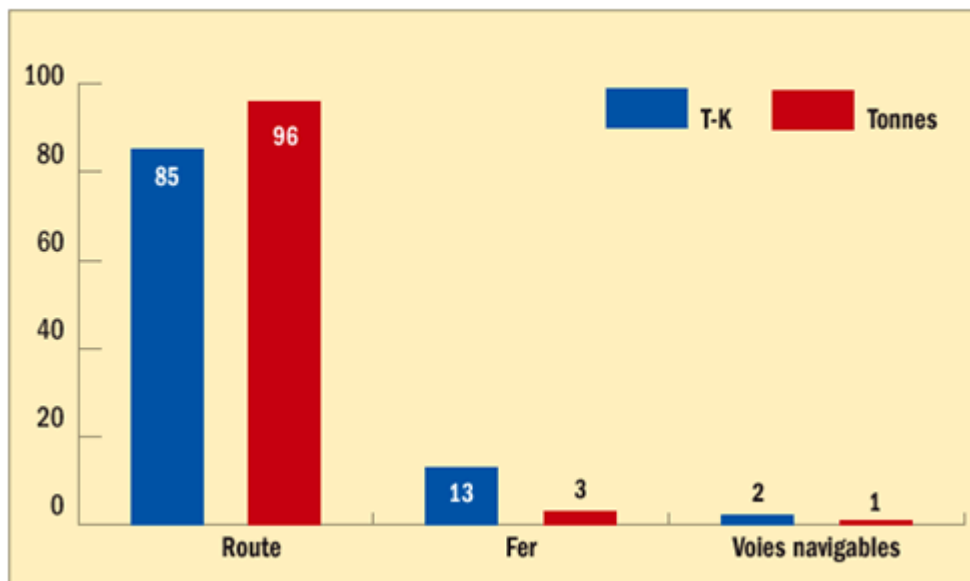
(en % sur les T-K)



Au rythme du déclin actuel, le fret ferroviaire pourrait disparaître d'ici 2015. En national, la part du transport ferroviaire tourne actuellement autour de 10% (sur les tonnes-kilomètre), c'est encore beaucoup moins en terme de chiffre d'affaires puisque le fret ferroviaire est beaucoup plus pauvre que le fret routier. En 2002, la route réalisait 30 milliards d'euros de chiffre d'affaires et le fer moins de 2 milliards. Le fer, globalement, génère des recettes équivalentes à 6% de celles de la route. Dans l'hypothèse d'un doublement en 20 ans du chiffre d'affaires de la route (soit autour de 60 milliards d'euros 2004), si on partageait cette croissance entre les deux modes

(soit 15 milliards pour chacun de ces 2 modes), le chiffre d'affaire de la SNCF atteindrait 17 milliards, le trafic ferroviaire serait alors 10 fois supérieur à ce qu'il est actuellement. On ne voit pas comment le fer pourrait atteindre cet objectif dès lors qu'il n'est même pas capable de gérer son potentiel actuel.

Parts modales en national en 2001 (en %)



Tous les indicateurs vont dans le même sens : tonnes, tonnes-kilomètre, chiffre d'affaires. L'indicateur actuellement le plus pertinent, à savoir le chiffre d'affaires, fixe bien les limites d'un éventuel transfert modal.

Le handicap de la distance

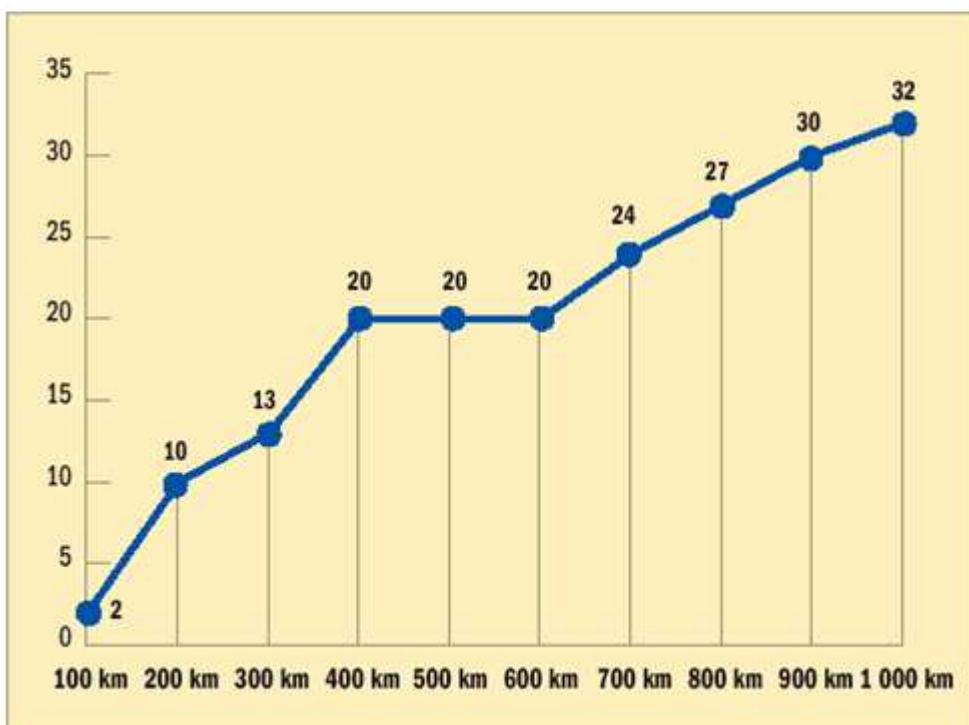
Pour l'ensemble des marchandises, la distance moyenne est de 100 km. A priori, une distance aussi faible peut paraître surprenante. En effet, on constate un accroissement progressif des zones d'échanges avec notamment l'internationalisation du commerce. En réalité, on assiste à deux phénomènes conjoints, d'une part effectivement, une extension des champs géographiques d'activité des transports terrestres mais, parallèlement, un très fort développement du transport local et régional. La polarisation des espaces favorise la croissance de multiples petits déplacements. Le concept de ville tend à s'effacer au profit de zones urbaines de 10, 20 ou 30 kilomètres de diamètre. La grande majorité des flux s'effectuent dans ces espaces. S'y ajoutent les déplacements dans la zone d'attraction des métropoles régionales, le transport régional proprement dit sur 100 ou 200 kilomètres. Le transport à longue distance (national et international) est assez minoritaire. Du coup, la moyenne générale pour la distance des flux est très basse (moins de 100 km).

La moyenne n'a évidemment qu'une valeur indicative et il importe tout autant d'examiner la distribution des écarts autour de cette moyenne. Si on affine par catégorie de produits, l'écart est effectivement important : de 39 km pour les minéraux jusqu'à plus de 250 km pour la chimie de base. Il s'agit toujours de moyenne, mais avec beaucoup d'écarts. Pour les minéraux, on sait que les produits de carrière destinés à la construction, du fait de leur très faible valeur, ne peuvent supporter des distances supérieures à 10 ou 20 kilomètres. A l'inverse, certains produits chimiques de base à haute valeur ajoutée s'échangent sur 500 ou 1 000 kilomètres (parfois davantage). La distance de pertinence du camion commence au premier kilomètre, celle du fer sans doute autour de 500 kilomètres. Bien entendu, des transports ferroviaires s'effectuent sur des distances inférieures puisque la moyenne générale pour le rail est de 350 kilomètres environ (là aussi il y des dispersions autour de la moyenne). La distance d'attractivité du fer est en moyenne quatre fois supérieure à celle de la route. Or, on sait que les deux grands types de produits qui "boostent" la croissance du transport sont, d'une part, l'agroalimentaire et, d'autre part, les produits manufacturés échangés en moyenne sur des distances de moins de 150 kilomètres (moyenne il faut encore le signaler toujours affectée par les très courts déplacements). Même si les moyennes évoquées demeurent peu opérantes pour cerner avec précision le champ de pertinence géographique de chaque mode, elles donnent cependant des tendances intéressantes.

Distance moyenne (en km)

Fer	Route	Fer-Route-VN
348	88	98

Part du fer selon la distance (en %)



Distances moyennes (en km)

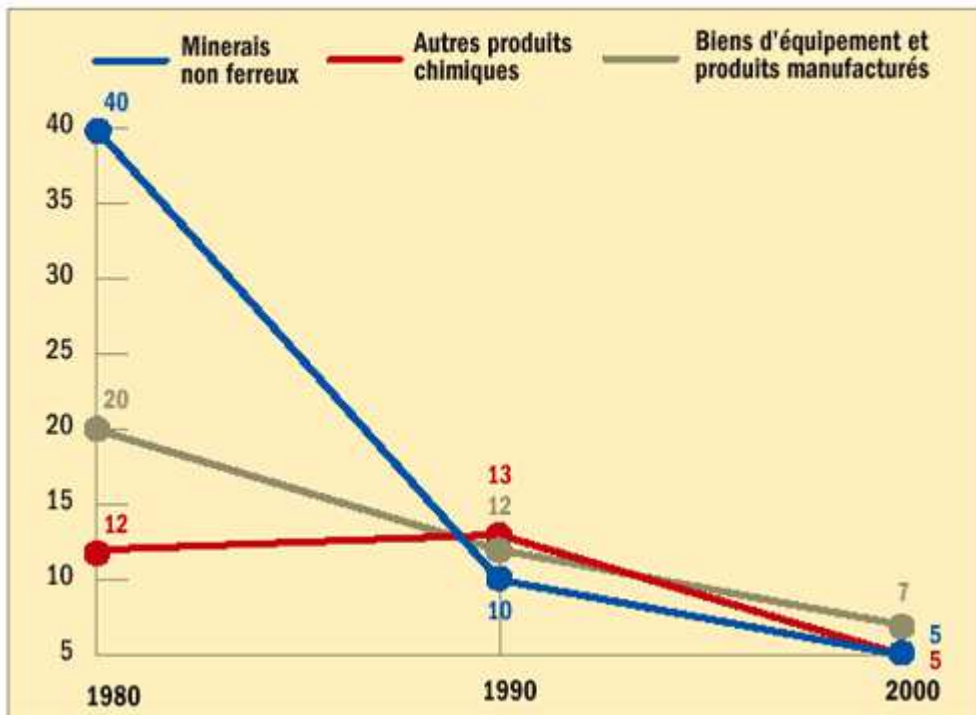
	Fer	Route	Fer-Ro
Agriculture	338	105	1
Agroalimentaire	449	140	1
Combustibles	356	86	1
Minerais et métaux ferreux	234	68	
Minerais et métaux non ferreux	152	55	
Produits métallurgiques ferreux	302	179	2
Produits métallurgiques non ferreux	613	215	2
Minéraux	235	33	
Matières premières chimie	290	108	1
Engrais	378	85	1
Chimie de base	388	191	2
Pâte à papier	522	138	1
Autres produits chimiques	377	192	1
Matériel et autres produits manufacturés	594	157	1
Ensemble	348	88	

En fonction de la distance, les parts de marché du fer croissent de manière presque linéaire (surtout entre 600 et 1 000 km). Les parts de marché deviennent assez significatives à partir de 400 à 500 km : distances minimales nécessaires pour rendre le rail attractif et compétitif. Sur 1 000 kilomètres, les parts de marché dépassent 30%, malheureusement c'est la distance maximale qu'on peut parcourir en national. Logiquement, l'attractivité devrait être encore plus grande en international, le chemin de fer n'est cependant pas plus performant car l'on se heurte à des problèmes commerciaux ou encore techniques. Chaque réseau joue sa partition même si,

ici ou là, quelques coordinations sont mises en place. L'absence d'opérateur unique (comme pour la route) constitue un obstacle récurrent. S'y ajoutent des difficultés techniques liées aux diversités du matériel, des conditions d'utilisation du personnel, à l'absence de plan de transport européen.

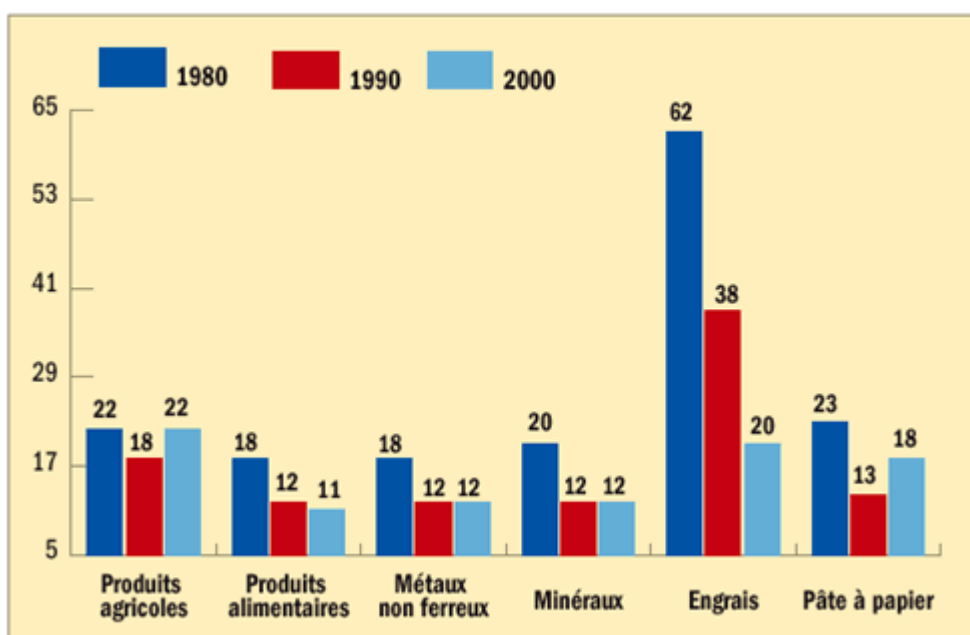
Le déclin du fer lié à la distance et à l'évolution de la nature des marchandises est confirmé sur une vingtaine d'année. Ainsi par exemple, pour les biens d'équipement et de consommation manufacturés, la part du fer est passée de 20% à 7%. Le déclin est encore plus brutal pour les non ferreux puisqu'ils passent de 40% à 5%. Pour les produits chimiques autres que la chimie de base, le fer résiste un peu.

Evolution des parts de marché du fer inférieures à 10% en 2000

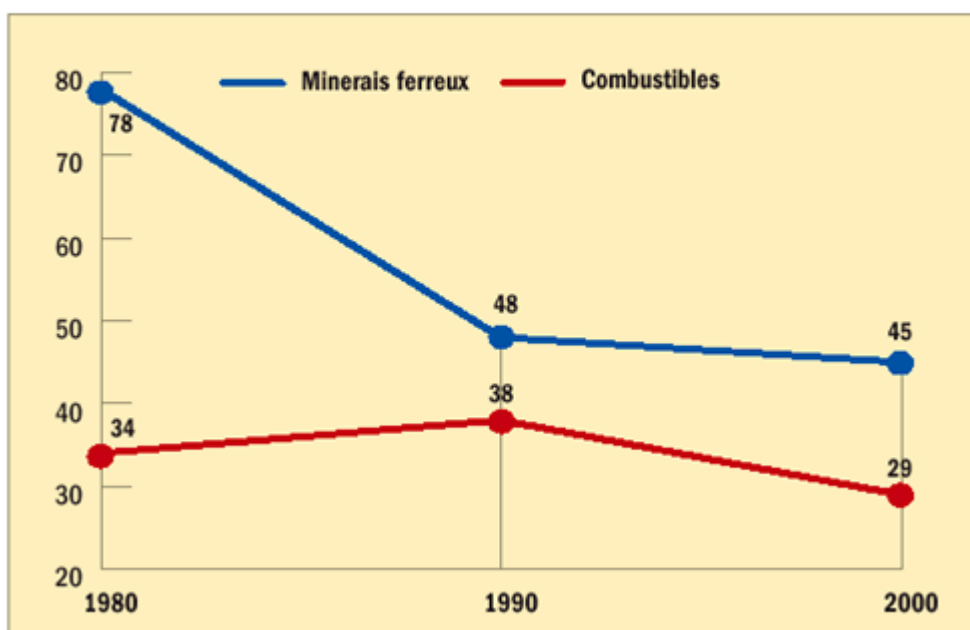


Pour les engrais, la chute est catastrophique, elle représente plus de 60% de parts de marchés en 1980 et 20% en 2000. La sophistication des produits, leur multiplication, leur mode de production et de distribution mettent progressivement le fer "hors marché". L'exemple le plus frappant de l'adéquation de l'offre ferroviaire par rapport à l'évolution structurelle de la demande est sans doute celui des produits alimentaires (18% en 1980 et 11% en 2000). Là aussi la gamme des produits s'est notablement enrichie et les flux deviennent plus diffus. Les nouvelles contraintes de stockage génèrent une tension des flux que le fer n'est pas à même de satisfaire. Une seule catégorie de produits résiste très bien, ce sont les produits agricoles. Ces produits sont particulièrement aptes à la massification (en prévision notamment du transport maritime), on peut les transporter par fer sur d'assez grandes distances et le mode de production ferroviaire est assez bien adapté.

Evolution des parts de marché du fer comprises entre 10% et 22% en 2000

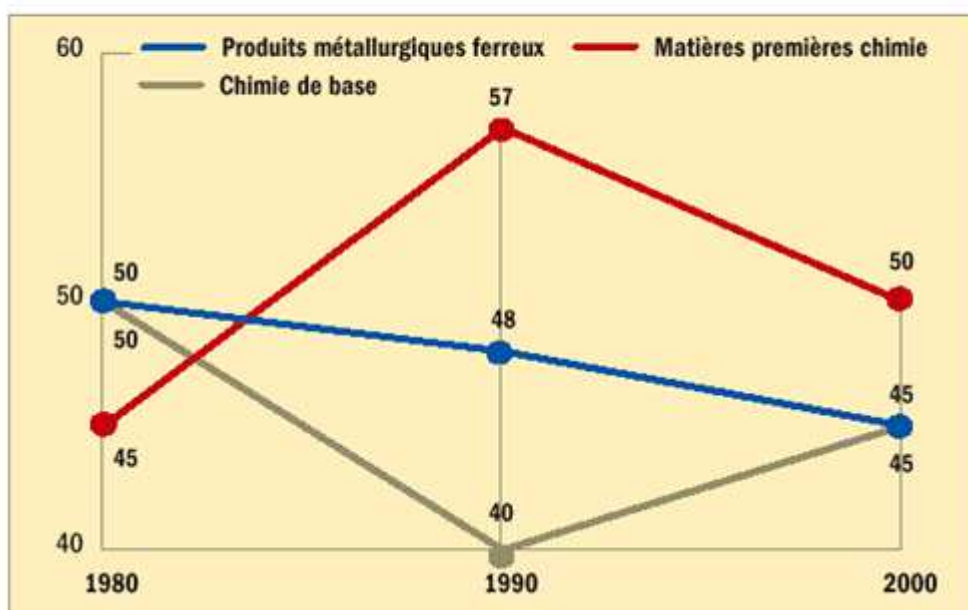


Evolution des parts de marché du fer comprises entre 20% et 45% en 2000



La chute des minerais ferreux s'explique évidemment avec la fermeture des mines françaises mais la part sur ces produits (essentiellement importés) est assez importante. Les produits combustibles sont à peu près dans la situation des produits agricoles. Ils se prêtent à la massification, au transport par rames ou trains complets et bénéficient de moyens techniques rapides pour gérer les ruptures de charge. Ce marché est cependant très attaqué par la route, surtout entre les dépôts et les lieux finaux de livraison, mais pas seulement.

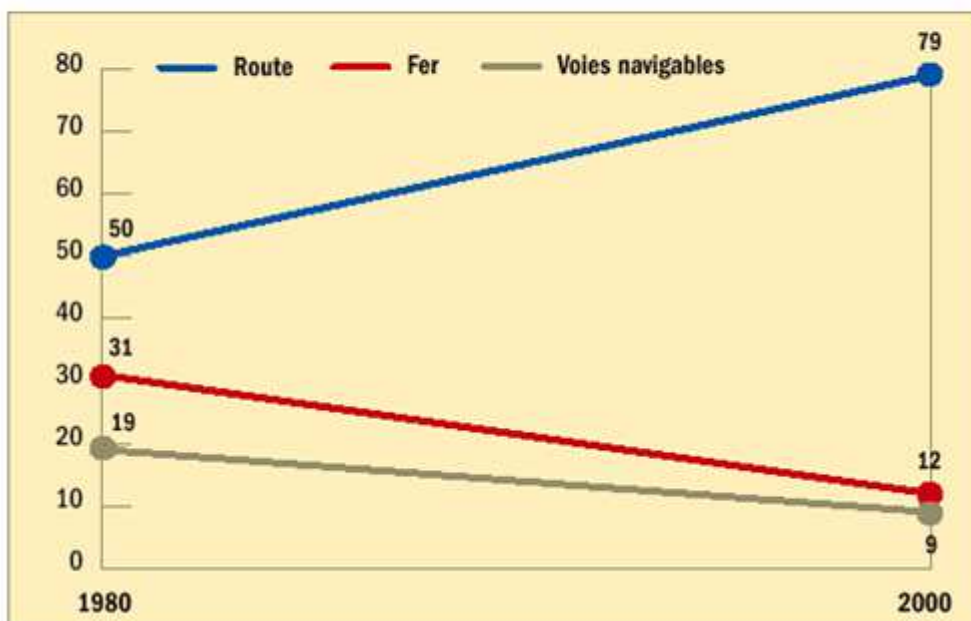
Evolution des parts de marché du fer supérieures à 40% en 2000



Trois types de produits se tiennent très bien : les produits métallurgiques ferreux, les matières premières de l'industrie chimique et les produits chimiques de base. En conclusion, à travers l'examen de la pertinence technique et commerciale par marché, on peut dire que le fer se positionne encore bien sur les minerais, les combustibles, les matières premières brutes ou légèrement transformées, c'est-à-dire sur des marchandises pauvres qui se prêtent à la massification et, en général, transportées sur d'assez grandes distances. Le fer et la route ne sont plus réellement concurrents puisque la majorité des flux routiers sont constitués de produits agroalimentaires riches (30% des T-K de la route en compte d'autrui), donc exigeants en matière de qualité de transport, et de produits manufacturés (35% des T-K), également à forte valeur ajoutée et tout aussi exigeants en terme de demande de prestation transport. On pourra objecter que le fer fait aussi plus de la moitié des T-K sur les deux types de marchés cités mais ce sont en général des produits nettement moins rémunérateurs que ceux de la route. La vraie concurrence s'exerce à travers le transport combiné. En fait, il ne s'agit pas d'une véritable concurrence mais d'une complémentarité. Le marché est, en effet, essentiellement détenu par la route qui le confie au fer sous condition d'offrir une qualité et une compétitivité semblables à celle du TRM. L'évolution structurelle des échanges condamne le fer dans son mode de production actuel. Le combiné, par contre, qui utilise les qualités spécifiques des deux modes, est sans doute la seule perspective de maintien d'un niveau de service ferroviaire utile pour rationaliser l'utilisation des services de transport et contribuer à un développement durable. Le transport combiné a vu son volume doubler en 15 ans alors que le transport ferroviaire autre a diminué, pendant la même période, de 20 %. Cela suppose, comme déjà indiqué : qualité, compétitivité mais aussi des distances suffisantes (autour de 500 à 600 kilomètres) et des possibilités de massification, donc des volumes suffisants. On pourra taxer encore davantage la route, les transferts modaux demeureront insignifiants. La seule conséquence sera de reporter sur des pavillons étrangers ce qu'effectuait le TRM français. Ce ne sont pas les prix trop bas de la route qui nuisent au fer (ils nuisent surtout à la rentabilité du TRM), c'est l'insuffisante qualité ferroviaire en général et en particulier pour le marché le plus porteur, à savoir le combiné.

Evolution des parts modales entre la France et l'UE

(en % sur tonnes)



Aujourd'hui, le rail fait en France environ 50 milliards de T-K. Si l'on tient compte de la déformation de la structure des échanges et du partage modal de 1980, le fer devrait effectuer un trafic d'environ 100 milliards de T-K, soit le double. Retrouver un tel niveau de trafic est possible à terme d'ici une vingtaine d'années (la route fera alors plus de 500 à 600 milliards de T-K) mais cela suppose une politique très volontariste centrée sur la qualité, la compétitivité et la recherche de complémentarité avec la route. La concurrence railroute se réduit aujourd'hui à peu de choses et sera encore moindre dans 20 ans. La concurrence s'exercera surtout à l'intérieur du mode ferroviaire où la venue d'opérateurs nouveaux pourraient impulser une dynamique dont les sociétés ferroviaires classiques ont le plus grand besoin.

Source : SES - Comptes Transports de la Nation - SNCF - BREC

Gaston BESSAY