Zeitschrift: Revue économique Suisse en France
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 80 (2000)
Heft: 1: Automobile : ça roule pour la Suisse!

Artikel: Le transport de marchandises en France : y a-t-il une solution miracle?
Autor: Chevalier, Robert
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-889274

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Le transport de marchandises en France

Y a-t-il une solution miracle ?

La croissance du transport de marchandises par la route ne va pas sans poser de problèmes. Le transport-combiné semblait une heureuse alternative, mais son développement en France n'a pas été - et ne peut être - à la hauteur des espérances. Reste à trouver la solution miracle !

Robert Chevalier

Président du Syndicat Régional des Organisateurs Commissionnaires de Transport (SROCT), Région PACAC

La suprématie de la route sur le rail est le résultat d'une évolution qui s'est faite sur 30 années durant lesquelles le transport routier a su apporter la meilleure réponse à la demande du marché que ce soit en termes de souplesse, de rapidité ou de fiabilité. Deux types d'éléments sont intervenus dans cette évolution :

- au plan structurel tout d'abord : la part des matières premières et des produits pondéreux n'a cessé de diminuer au profit des produits finis, avec des lots de moins en moins volumineux qui se trouvaient de fait peu adaptés au transport ferroviaire et surtout fluvial qui se trouve confiné à quelques liaisons très limitées pour des produits spécifiques ;
- en termes de compétitivité ensuite qui a joué en faveur du transport routier.

Vers la saturation des réseaux routiers

Actuellement, le trafic poids lourds sur le réseau autoroutier représente environ 18 % du trafic local. A l'horizon 2015, à partir d'hypothèses médianes touchant à la croissance du PIB et aux politiques des transports, le taux de croissance annuel moyen du trafic routier de marchandises peut être estimé à 2,4 % l'an contre 0,8 % pour le ferroviaire et autant pour le fluvial.

Le trafic des véhicules particuliers qui représente plus de 80 % du total devrait dans le même temps augmenter de plus de 50 %. L'allongement du réseau autoroutier se fait à un rythme largement inférieur à celui de l'augmentation du trafic (respectivement + 25 % et + 60 % entre 1980 et 1997). La poursuite de l'évolution constatée conduit à la saturation du réseau autoroutier, ou du moins de certains tronçons les plus fréquentés à un horizon rapproché. Actuellement, des flux de plus de 15.000 poids lourds/jour sont enregistrés sur l'autoroute A1 entre Paris et Lille, plus de 10.000 poids lourds/jour dans la vallée du Rhône.

Pour des raisons économiques et financières (rentabilité en diminution pour les tronçons res-

▶▶▶

© Eurotunnel

Débarquements de poids lourds.

© Eurotunnel

Portail côté France : un Eurostar arrivant d'Angleterre sort du tunnel.

tant à construire) et pour des raisons liées à la prise de conscience par les population des enjeux qui s'attachent à la protection de l'environnement naturel, le débat s'est engagé sur la poursuite du développement du mode dominant. Le Gouvernement français travaille aujourd'hui sur la mise en œuvre d'une politique des transports dont l'objectif affiché est de réduire le déséquilibre entre les modes. Ainsi, dans le cadre de la loi d'aménagement et de développement durable du Territoire, les pouvoirs publics ont engagé l'élaboration des schémas de services collectifs dont deux concernent les transports (fret et voyageurs). L'innovation par rapport aux approches précédentes est d'ordre méthodologique : elle consiste à appréhender les problèmes de transports et de déplacements dans leur globalité, avec une vision multimodale voire intermodale. Les pouvoirs publics annoncent ainsi vouloir rompre avec l'élaboration de schémas sectoriels par mode de transports qui avaient prévalu jusque là (Schéma Directeur National Routier, Schéma Directeur des Lignes à Grande Vitesse...).

Face au développement du transport de marchandises et à l'accroissement de la mobilité, l'objectif est de favoriser les modes alternatifs à la route et notamment le transport ferroviaire et les transports collectifs.

Le transport ferroviaire a du mal à trouver sa voie

Le ministre des Transports a clairement annoncé sa volonté de rééquilibrer le partage modal au profit du chemin de fer avec l'objectif de doubler le trafic ferroviaire sur 10 ans. Il est soutenu dans cette voie par le ministre de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire compte tenu des avantages que représente ce mode par rapport à la protection de l'environnement naturel.

Dans la réalité, que constate-t-on ? Que la part de marché du fer continue pour le moment de décliner.

Plus de 15.000 poids lourds/jour sont enregistrés sur l'autoroute A1 entre Paris et Lille, plus de 10.000 poids lourds/jour dans la vallée du Rhône

En fait, le transport ferroviaire en France n'a pas su s'adapter à l'évolution de la demande. Son manque de compétitivité par rapport au mode dominant qui constitue la référence de prix, son absence de fiabilité ont lourdement altéré la confiance des clients. La clientèle est devenue extrêmement concentrée : 1 % des 10.000 clients génère 80 % du trafic. Le redressement du trafic et, par la même occasion, de l'entreprise SNCF (plus de 200 milliards FRF d'endettement repris par RFF – Réseau Ferré de France, soit environ 4 fois son chiffre d'affaires annuel) suppose une véritable révolution culturelle interne avec la mise en œuvre d'une stratégie basée sur les attentes des clients et intégrant la nouvelle dimension européenne. Cette remise en cause doit aller bien au-delà de la réforme organique de 1997 qui a séparé l'entreprise en deux établissements publics : RFF et SNCF, respective-

Quelques données de cadrage (1998)

Répartition par mode de transports mesurée en tonnesXkm :

- *oléoducs 6,8 %*
- *route 75,3 %*
- *fer 16 %*
- *voies navigables 1,9 %*

En réalité, si on prend le chiffre d'affaires comme unité de mesure, la suprématie de la route est encore plus marquée avec 97 % du marché reléguant les autres modes à un rôle marginal.

ment chargés de la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaire.

Sur le plan européen, la stratégie de la SNCF qui vise à coopérer avec d'autres réseaux (freightways) s'oppose à la libération prônée par l'Union européenne. Cette politique de coopération avec d'autres réseaux s'est traduite par la création de « corridors fret » dont les premiers sont opérationnels depuis janvier 1998. Sur ces axes la coopération entre réseaux, à défaut d'une régulation par une autorité supranationale, a pour objectif d'améliorer les performances du système (vitesse commerciale, traçabilité, passage frontières, etc.) à un échelon où le chemin de fer doit trouver sa pertinence.

La technique combinée représente un intérêt certain pour le franchissement d'obstacles physiques sur des distances limitées

Pas d'envol pour le transport combiné

Le transport combiné rail/route a connu en France, au cours des années 1990, une croissance soutenue mais... Cette progression a fait suite à une réflexion engagée par la Communauté des Chemins de Fer Européens (rapport A.T. Kearney-1988) qui a entraîné une prise de conscience du potentiel que pouvait attirer la technique sous réserve d'engager cinq actions prioritaires :

- conception d'un réseau européen
- amélioration de l'offre
- amélioration de la compétitivité (productivité)
- politique commerciale revalorisant l'image du fer
- organisation commerciale répondant aux besoins des clients

Toutefois, depuis 1998, les trafics sont en stagnation voire en diminution. Les causes sont essentiellement :

- un manque de fiabilité de l'opérateur ferroviaire qui n'attire pas de nouveaux clients et même décourage parfois les utilisateurs actuels ;
- des investissements insuffisants en infrastructures (terminaux rail/route) et en matériels (wagons) alors que certains éléments du système arrivent à saturation.

Par ailleurs, il convient de rappeler quelques ordres de grandeur pour ne pas entretenir l'illusion que le transport combiné pourrait constituer une solution pour éviter la saturation des infrastructures routières :

- le transport combiné ne représente que le quart environ du trafic fret ferroviaire qui, lui-même, ne représente que 16 % du marché. Ainsi l'objectif ambitieux de doubler le trafic du combiné sur dix ans ne conduirait qu'à un maintien de la part de marché du ferroviaire compte tenu de la croissance du marché global et du déclin prévisible du fer d'autre part.
- 70 % des trafics routiers concernent des trajets inférieurs à 200 km, soit une distance largement inférieure à celle de pertinence du transport combiné rail/route, ce qui limite fortement son marché.

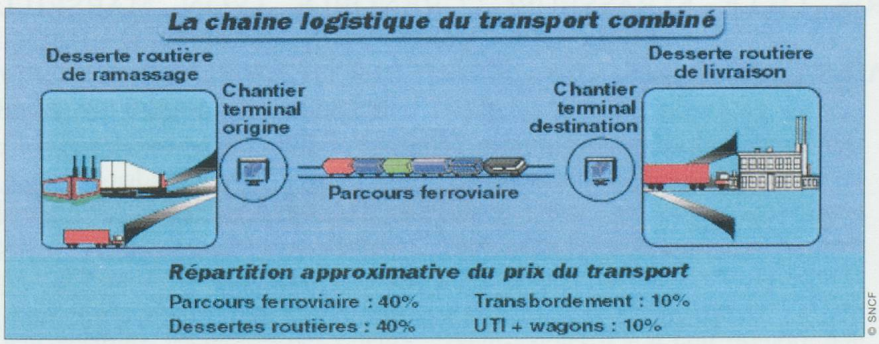
Par contre, la technique combinée représente un intérêt certain pour le franchissement d'obstacles physiques sur des distances limitées (tunnel sous la Manche, franchissement alpins...).

Savez vous que...

Le volume de fret ferroviaire qui transite par la Suisse au départ de la France s'élève à un million de tonnes par an générant, pour les CFF Cargo, un chiffre d'affaires annuel de 14 millions CHF. ***Implantée à Paris, la filliale française des CFF Cargo*** *collabore depuis de très nombreuses années avec la division Fret SNCF afin de trouver, face à la concurrence routière, des solutions qui rendent le rail plus compétitif.*

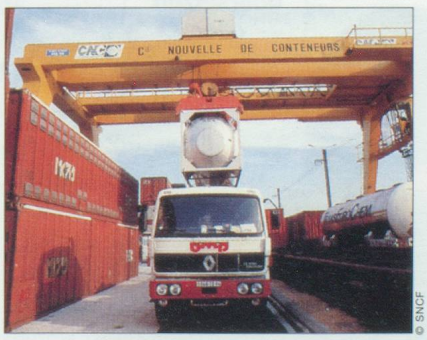
L'Etat veut réduire les déséquilibres

Toutes les prévisions pour les quinze prochaines années montrent que le développement du transport routier va se poursuivre. Compte tenu des problèmes posés par cette croissance (énergie, environnement, saturation...), les pouvoirs publics ont engagé des politiques visant à réduire les déséquilibres entre les modes de transport. Ainsi, dans le budget (chiffres provisoires 1999), les investissements routiers sont en diminution de 14 % alors que les crédits consacrés au fer s'élèvent à 49 milliards FRF sur un total de 99 milliards. Sur le Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, 53 % des crédits sont affectés au fer. Même si les investissements démontrent la volonté ferme du Gouvernement français de favoriser le transport de marchandises en mode combiné, il est évident - au vu des chiffres qui précèdent - que ce développement ne peut répondre à l'heure actuelle à toutes les attentes.



© SNCF

Source : Site Internet de la SNCF - www.sncf.fr



© SNCF