



L'EVOLUTION DU FRET TERRESTRE A L'HORIZON 2005 : PROPOSITIONS DE SCENARIOS

Gaston BESSAY et André REMY

Le début des années 1990 marque un tournant pour le transport terrestre :

- Le durcissement de la concurrence dans le transport routier de zone longue entraîne un recours accru à la productivité illicite par les entreprises les plus exposées. Une situation explosive se développe dont la grève des routiers de l'été 1992 est la manifestation la plus visible;
- La situation de l'opérateur ferroviaire, dont le trafic marchandises diminue de 15% entre 1989 et 1993, devient de plus en plus préoccupante;
- Le développement des trafics routiers entraîne des réactions de plus en plus négatives de l'opinion publique.

Dans le cadre des travaux du groupe de travail du CNT sur la crise du fret (mission ministérielle du 22 octobre 1993), l'OEST a évalué, à partir d'un scénario «au fil de l'eau» construit sur les évolutions observées entre 1978 et 1991, l'impact, à l'horizon 2005 de mesures volontaristes comportant les volets suivants :

- Assainissement de la concurrence dans le transport routier de zone longue;
- Prise en compte totale des coûts externes dans les prix facturés aux clients;
- Dynamisation de l'opérateur ferroviaire.

Cette simulation montre que de telles mesures permettraient de fixer le partage modal autour de la répartition constatée en 1992 et s'accompagneraient d'une forte amélioration de la profitabilité des entreprises.

A l'inverse, le scénario au «fil de l'eau», qui suppose une passivité totale des pouvoirs publics, conduit à la marginalisation des modes de transports autre que la route et à une détérioration progressive de la situation des entreprises du secteur.

Le modèle

Le modèle applique à deux scénarios de croissance fortement contrastés l'extrapolation des évolutions de trafics et du partage modal entre 1978 et 1991.

DES SCENARIOS DE CROISSANCE FORTEMENT CONTRASTES

Les scénarios de cadrage économique¹ se différencient par des hypothèses contrastées sur la croissance, le développement des échanges extérieurs et le niveau de réalisation du schéma directeur autoroutier.

TRANSPORT TERRESTRE

	1978-1991	1992-2005	
		scénario bas	scénario haut
Croissance du PIB	2,2%	1,6%	3,8%
Échanges extérieurs (*)	4,0%	2,7%	6,4%
Achèvement du S.D. autoroutier		83,0%	100%

(*) Importations + exportations

DES TRAFICS TERRESTRES TIRÉS PAR LES ÉCHANGES INTERNATIONAUX ²

L'évaluation des trafics terrestres suppose que les déterminants de la demande de transport soient les mêmes qu'entre 1978 et 1991. Les trafics internationaux (acheminement du commerce extérieur sous pavillon étranger et transit routier) représenteraient 83% de la progression des trafics terrestres dans le cas de la croissance faible, 41% dans le cas de la croissance forte.

	1984-1991	1992-2005	
		scénario bas	scénario haut
Trafics nationaux (*)	2,3%	0,1%	2,8%
Trafics routiers étrangers (**)	8,0%	2,7%	6,4%
Ensemble des trafics terrestres	3,2%	0,6%	3,5%

(*) S'agissant des trafics routiers, véhicules de plus de 3 t.

(**) Trafics routiers sous pavillons étrangers et transit

UNE DYNAMIQUE TIRÉE PAR LE TRANSPORT ROUTIER ET DES EFFETS STRUCTURELS

Entre 1978 -1991, trois facteurs ont joué un rôle dominant dans le partage modal :

- l'évolution de la production de produits intermédiaires et agricoles;
- le prix du transport routier de zone longue qui joue un rôle directeur pour le fret terrestre. Du fait de la forte concurrence entre les transporteurs, son évolution reflète celle de la productivité et du coût des facteurs de production;
- la longueur du réseau autoroutier.

Le modèle permet de calculer les effets mécaniques de l'évolution de ces variables. Ces résultats ont été complétés par la prise en compte d'effets de rupture que les réflexions du groupe de travail du CNT ont permis de préciser :

- dans le cas des scénarios «au fil de l'eau», le caractère insupportable des déficits et le fait que, dans de nombreux cas, l'offre ferroviaire est globale (les entreprises chimiques utilisent indifféremment wagons isolés, trains entiers et transports combinés), devraient amplifier les réductions de trafics. On a estimé à 4 milliards de tonnes-kilomètres par an à l'horizon 2005 cet impact négatif.
- dans le cas des scénarios volontaristes, au contraire, une efficacité plus grande de l'opérateur ferroviaire lui permet de reconquérir des parts de marché sur les autres modes de transport par une attitude plus entrepreneuriale et le développement de son offre technique. Cet effet positif a été estimé par le groupe de

TRANSPORT TERRESTRE

travail entre 5 milliards de tonnes-kilomètres à l'horizon 2005 (scénario bas), et 6 milliards de tonnes-kilomètres (scénario haut).

Deux cas sont étudiés : le "fil de l'eau" et la mise en place de mesures volontaristes.

Les hypothèses de politique des transports

Dans le cas du "fil de l'eau", le comportement des entreprises de transport ne change pas. Le transport routier continue à attirer des entrepreneurs peu expérimentés qui acceptent une sous-rémunération de leur travail et de leurs capitaux. Les contrôles et les sanctions ne sont pas suffisants pour lutter contre la recherche de productivité illicite. Les modes de gestion des entreprises de transports ferroviaires et fluviaux restent insuffisamment entrepreneuriaux. Une part importante des coûts sociaux restent à la charge de la collectivité.

Le scénario "politique volontariste" est symétrique. Il intègre le respect de la réglementation par le transport routier, la modernisation des entreprises, l'intégration des coûts externes du transport dans les prix des prestations.

Selon le rapport DOBIAS³, l'assainissement de la concurrence et le respect intégral des recommandations se traduirait par une hausse des prix du transport routier comprise entre 10 et 17%. On a retenu pour les calculs, une valeur de 13,5%, dont 2% pour l'amélioration des marges.

L'estimation retenue des coûts externes non compensés par la fiscalité est 1,3 Franc / V.Km. du coût de la circulation pour un maxi-code⁴.

Les résultats

LE SCÉNARIO VERTUEUX

Les effets sur les prix du transport routier de l'assainissement de la concurrence, de l'élimination de la productivité illicite et de la facturation au client de la totalité des coûts externes sont en partie compensés par les gains de productivité. Ils se traduisent néanmoins par une augmentation des tarifs du transport terrestre à longue distance qui donne à l'opérateur ferroviaire les moyens de mettre en place la restructuration entrepreneuriale supposée par le scénario.

La part modale du ferroviaire reste à peu près stable (+/-2%). Le développement du réseau autoroutier, la progression rapide des échanges extérieurs et un mode de croissance peu favorable aux produits pondéreux compensent les effets positifs de la hausse des prix routiers et de la restructuration de l'opérateur ferroviaire.

Ces évolutions s'accompagnent d'une amélioration des profits des entreprises de transport routier, évaluée à 2% des ventes dans les hypothèses du modèle. Dans le cas de la SNCF, les progressions du chiffre d'affaires liées à l'augmentation des prix et des trafics (+38% dans le cas de la croissance faible, +53% dans le cas de la croissance forte) laisseront la place à un accroissement significatif des marges.

LE PROCESSUS DE DÉGRADATION CUMULATIVE

Le scénario "fil de l'eau" est symétrique des évolutions présentées au paragraphe précédent. L'absence d'assainissement du marché du transport routier et la persistance de la productivité illicite maintiennent les marges des entreprises au bas niveau enregistré en 1992. Du fait de la faiblesse de la rentabilité, les progrès de productivité sont plus faibles que dans le cas du scénario vertueux. Par contre, le recours à la sous-traitance et l'allongement des durées du travail se développent.

TRANSPORT TERRESTRE

La poursuite de la baisse des prix du transport routier s'ajoute aux effets défavorables vis-à-vis du trafic ferroviaire, décrits plus hauts, et conduit à une forte baisse de la part modale du fer. Celle-ci est amplifiée par les ruptures accompagnant le réajustement de l'offre ferroviaire, qui absorbent une grande partie des gains de trafics dûs aux nouvelles infrastructures.

Ces évolutions s'accompagnent d'une détérioration de la situation des entreprises. Les hypothèses prévoient que les marges des entreprises du transport routier restent au bas niveau atteint en 1992. Pour la SNCF, la baisse des trafics et des prix entraîne à l'horizon 2005 une diminution du chiffre d'affaires de l'ordre de 30% dans le cas de la croissance faible et de 8% dans le cas de la croissance forte.

	Fil de l'eau		Régulation		
	Croiss. faible	Croiss. forte	Croiss. faible	Croiss. forte	
ENTREPRISES DE TRANSPORT ZONÉ LONGUE					
	1992	2005	2005	2005	2005
Réglementation				12,5%	12,5%
Taxes environnement et infra.				20%	20%
Productivité	100	110	120	120	130
Frais de pers./Eff. (1000 F.)	162	162	175	162	175
Durée du travail	60	62	60	45	43
Taux de sous traitance	0,22	0,3	0,3	0,2	0,15
E.N.E(*)/CA	4%	4%	4%	6%	6%
Prix /PIB	100	90	87	119	107
Chiffre d'affaires zone longue	55	56	88	57	91
Trafic en tonnes - km	74	84	135	64	114
FRET FERROVIAIRE					
Trafic du aux effets mécaniques (mds. TKM)	48,2	37	50	45	57
Effets de rupture (mds. TKM)		- 4	- 4	5	6
Trafic à infrastructure constante (mds. TKM)	48,2	33	46	50	63
Eurotunnel + Espagne (mds. TKM)		6	7	6	7
Trafic ferré total (mds. TKM)	48,2	39	53	56	70
Part modale	0,23	0,17	0,16	0,25	0,21
Chiffre d'affaire fret ferroviaire	13	10	12	18	20



Conclusion

Les réflexions du groupe de travail ont permis de préciser quelques orientations possibles pour une politique de redressement :

- Assainissement de la concurrence : l'application des règles de concurrence entre les modes et à l'intérieur de chaque mode ne peut être acquise que si tous les acteurs du système sont étroitement associés à leur élaboration. Une meilleure couverture des charges d'infrastructure (coûts directs et indirects), à un rythme compatible avec notre environnement européen, est un élément important de ce processus.
- Modernisation du secteur : dans le cas du transport routier, il s'agit d'accompagner la restructuration en cours afin de permettre une meilleure adaptation de l'offre à la demande (du double point de vue de la qualité et du dimensionnement des réseaux). Dans les autres secteurs, des mesures structurelles, requérant l'intervention des pouvoirs publics, semblent inévitables.
- Relations chargeurs - transporteurs : la rationalisation des différents interfaces entre chargeurs et transporteurs contient un important potentiel en terme de gains de productivité. Ces possibilités mériteraient d'être explorées par la mise en place d'une démarche commune de réflexion. ■