

TRAFIC DE MARCHANDISES : La compétitivité de la route

Florent FAVRE - Karim MOUSSALAM

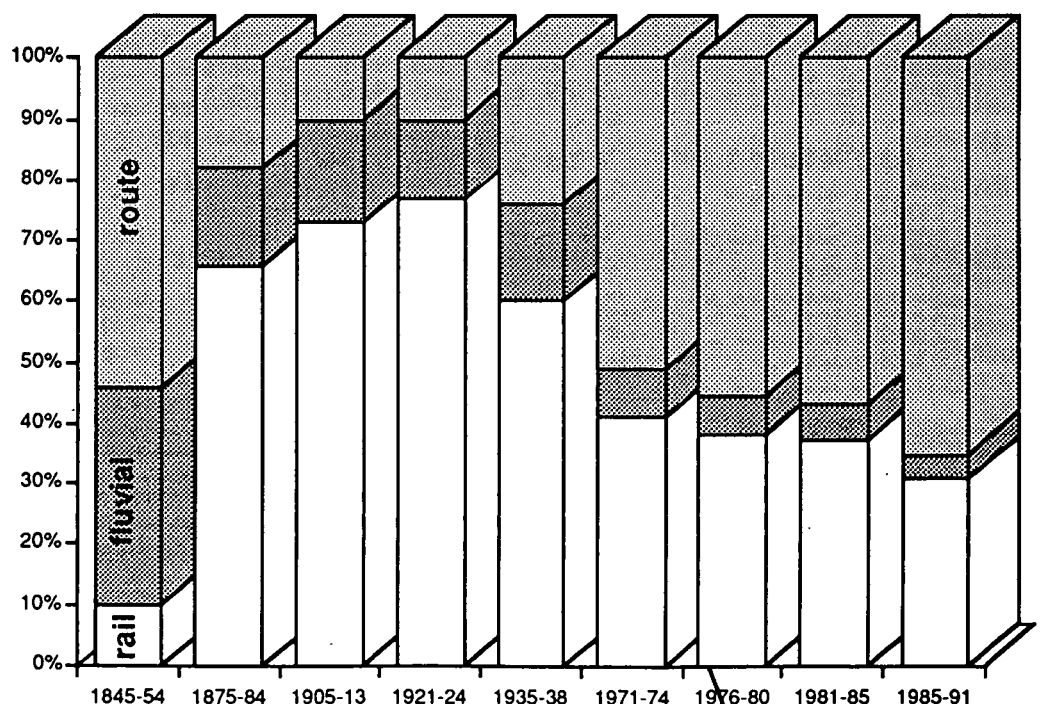
Dans le précédent article, nous avons décomposé l'évolution des parts modales en un effet de structure et un effet résiduel, dit de compétitivité. Nous analysons ici les déterminants de ce dernier effet (1).

La progression de la route est très liée au recul des capacités de transport des wagons. Pour rétablir sa situation financière, la SNCF a dû ces dernières années procéder à un réajustement de son offre, laissant à la route les trafics déficitaires. Grâce au développement du parc des camions gros porteurs, la route a accru sa concurrence sur les grandes distances. Le lien entre gain de trafic de la route et prix du carburant est également élevé. Le transport routier bénéficie plus que le ferroviaire des reprises de trafic stimulées par les baisses de prix des carburants. La baisse relative des prix du transport ferroviaire par rapport au routier n'a pas empêché la baisse de sa part dans le trafic.

La route a également bénéficié de l'évolution qualitative de la demande. Les entreprises clientes exigent des délais de réaction et de traitement de plus en plus courts.

Le lien entre l'évolution des parts modales et le progrès technique (infrastructures et matériel) est mis en relief par une analyse historique. La montée de l'industrie automobile entre les deux guerres et surtout après la seconde guerre mondiale ont permis à la route de retrouver une prépondérance perdue avec l'émergence du chemin de fer. L'apogée de ce dernier mode a eu lieu avant la première guerre mondiale.

Evolution des parts modales depuis un siècle et demi



(1) Dans tout cet article, le gain de part de trafic de la route est calculé à structure par produits constante depuis 1972. Cet effacement de l'effet de structure permet donc d'analyser l'évolution attribuable à la compétitivité de la route.

Forte contraction de l'offre de transport ferroviaire

Le gain de part de trafic de la route est très fortement corrélé à la diminution de la capacité offerte par les wagons de fret de la SNCF ^(?). Cette capacité a chuté de 10,39 millions de tonnes en 1972 à 7,22 en 1990. Parallèlement, les gares de marchandises les moins rentables ont été fermées. Le nombre de gares et chantiers réservés au transport de marchandises SNCF a décliné de 1 213 en 1976 à 715 en 1991. De même, le kilométrage de lignes ouvertes au seul trafic de marchandises a baissé, surtout au cours des 10 dernières années (9 645 km fin 1992 contre plus de 11 000 en 1980).

La baisse de la capacité offerte par la SNCF de 13% entre 1984 et 1987 a coïncidé avec une chute des tonnes-kilomètres transportées de 11% et un recul de cinq points de sa part dans les trafics. Cette contraction de l'offre de fret SNCF résulte de la politique générale de l'entreprise visant à une meilleure maîtrise des coûts (contrat de plan avec l'Etat). Mais ceci a probablement affecté la capacité de la SNCF à répondre à la reprise des trafics de 1986-1987.

Chute du trafic des wagons isolés

Si le trafic SNCF total a reculé de 24% entre 1972 et 1991, le transport combiné s'est fortement développé pour atteindre 16% des trafics de fret de la SNCF en 1991, tandis que les acheminements par trains entiers ont résisté (24,4 milliards de t-km en 1991 contre 21,8 en 1972). La part des trains entiers a progressé pour toutes les grandes catégories de marchandises transportées. En règle générale, elle reste faible pour les produits les plus élaborés. C'est le trafic par wagons isolés qui a subi l'essentiel du recul, là où la route est plus compétitive. Ces évolutions ont conduit la SNCF à élaborer une nouvelle stratégie en matière de fret express, avec livraison le lendemain de la prise en charge.

La grève qui a touché la SNCF en décembre 1986 n'explique qu'environ un cinquième des pertes de trafic marchandises de cette année-là. Par contre, il est possible que cette grève ait détourné du transport ferroviaire certaines entreprises, ce qui fournit une autre explication de la décroissance du trafic ferroviaire en 1987, année où le trafic global a augmenté de 4,3%.

La route a bénéficié de progrès en matière d'infrastructures routières et de véhicules

Le parc de camions a augmenté de 92% entre 1972 et 1991. Cette croissance a bénéficié le plus aux véhicules gros porteurs. Ce sont ceux qui réalisent le plus de kilomètres en moyenne par an. De 1970 à 1991, le parc de semi-remorques de plus de 17 tonnes de charge utile a triplé, en passant de 46 600 à 133 100 véhicules. Les remorques de ce gabarit sont passées d'un millier à plus de 5 000. Ceci a accru la concurrence du transport routier face au rail sur les grandes distances. A l'autre bout de la chaîne, on a assisté à un fort développement de véhicules petits porteurs. Par contre, le nombre de camions de 3 à 17 tonnes a reculé.

De plus, les transports routiers ont bénéficié de l'extension du réseau autoroutier français. Celui-ci est passé entre 1970 et 1991 de 1 302 km à 7 080 km. Si le développement du parc est lié à la conjoncture dans le transport routier, par contre, l'impact du développement autoroutier se ferait sentir à plus long terme.

COMPTES

Développement d'une offre de transport routier couvrant l'ensemble de la chaîne de transport

Le développement du groupage (réseaux 'hubs and spokes') a permis la réalisation d'économies d'échelle, les gros porteurs pouvant laisser la place à des véhicules plus légers pour la desserte terminale. Ce mode de fonctionnement suppose la mise en œuvre d'une logistique intégrée avec des quais et des entrepôts. D'autre part, les petits véhicules ont été à même de répondre à la demande des petites et moyennes industries, dont le poids a fortement augmenté dans l'ensemble de l'économie. La dérégulation dans le transport routier (suppression des licences de transport et de la Tarification Routière Obligatoire) a accru la souplesse de ce mode en avivant la concurrence. L'émergence de groupes de transport routier a permis d'offrir un service complet de transport. La très forte progression de la route en 1986 et 1987 a profité aux grandes entreprises routières. Le ratio du chiffre d'affaires hors sous-traitance des entreprises routières de moins de cinq salariés par rapport à celui des plus de cinq salariés a diminué de 4 points entre 1985 et 1987.

Les politiques d'approvisionnement ou de distribution de la production ne se font pas au jour le jour. Le passage d'un mode de transport à un autre répond à une évolution de la logique organisationnelle de l'entreprise, telle que l'introduction de la gestion des stocks à flux tendus (ou juste à temps). Celle-ci nécessite des temps de réaction des transporteurs plus courts. La modification de la gestion des stocks ne semble pas pouvoir expliquer l'évolution de la part de la route sur le long terme. Néanmoins, elle a contribué pour partie à l'accroissement des parts modales de la route depuis 1985.

L'évolution des prix relatifs n'explique pas le recul des trafics ferroviaires

L'évolution du prix relatif du transport routier par rapport au transport ferroviaire n'explique pas la perte de compétitivité de ce dernier (*voir note en bas du tableau*). Il n'y a pas de corrélation entre les gains de part de trafic de la route et le prix relatif de la route par rapport au transport ferroviaire.

Depuis 1972, le prix du transport ferroviaire de marchandises a progressé nettement moins vite que pour les transports routiers et fluviaux. Les pertes sévères de marché subies par la SNCF entre 1986 et 1988 coïncident avec des baisses de prix plus importantes pour le ferroviaire que pour le transport routier. En dehors des deux dernières années, les prix des transports routiers et ferroviaires ont toujours évolué dans le même sens, à la hausse jusqu'en 1985 puis à la baisse jusqu'en 1989. Ceci indique que la SNCF s'est alignée sur le prix de la route.

Evolution annuelle moyenne des prix

en %

	1972-1978	1978-1985	1985-1991	1972-1991
transport routier de marchandises	9,7	10,5	-0,3	6,7
transport SNCF de marchandises	8,0	9,8	-1,2	5,6
transport fluvial de marchandises	8,9	11,4	-0,6	6,7
prix des branches marchandes	10,4	10,2	2,6	7,8

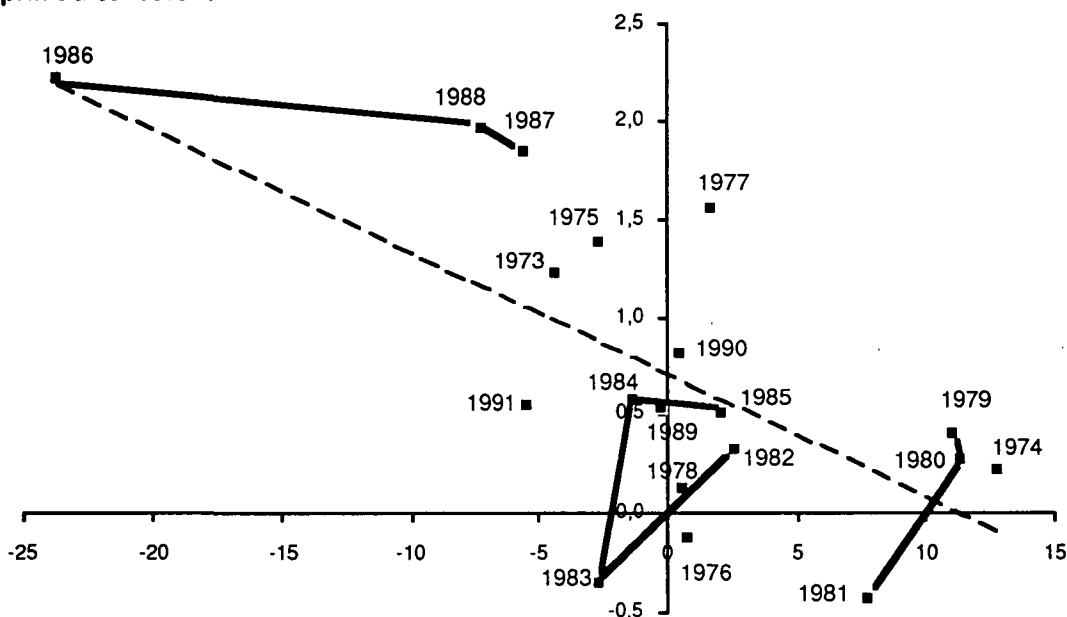
Note : Il s'agit pour le ferroviaire et le fluvial du produit moyen généré par une tonne-kilomètre transportée. Pour le transport routier, il s'agit d'un indice des prix à la tonne-kilomètre, donc après élimination de l'effet de structure (stratification par tranche de charge utile du véhicule et produit transporté; cf. Rapport des Comptes des Transports de la Nation p130). Le prix des branches marchandes est calculé à structure par produit constante (base en 1980, indice des prix de la comptabilité nationale). La comparaison de ces prix doit donc se faire avec précaution. En effet, le prix de transport d'une tonne de charbon et d'une tonne de micro-ordinateurs ne sont certainement pas identiques. Les structures par produit des différents modes étant très différentes, il faudrait effectuer la comparaison des évolutions de prix par grandes catégories de marchandises.

Progression de la route et prix du carburant sont liés

Le prix du carburant a fortement influencé l'évolution de la part de la route dans les trafics ⁽³⁾. En général, les gains les plus forts de la route ont coïncidé avec de fortes baisses du prix du carburant (en particulier pour la période 1986-1988). Inversement, les années de crises du pétrole ont vu une progression faible voire négative de la route. L'année 1977 est la seule de la période pour laquelle la progression du prix du carburant n'a pas empêché une forte progression de la route. Cette année-là, le transport ferroviaire avait souffert de la crise de la sidérurgie et du BTP.

L'influence du prix du carburant sur le partage modal du trafic s'explique en partie par son impact négatif sur la production ⁽⁴⁾. Les fortes variations des prix des carburants constituent en effet un indicateur des chocs et contre-chocs pétroliers. La variation de la production des branches marchandes a un effet positif sur le gain de part de trafic de la route ⁽⁵⁾. Cette dernière liaison s'interprète comme le signe d'une plus grande souplesse de réponse de la route face à la croissance de la demande. La baisse du prix du carburant a également pour effet d'accroître la rentabilité du transport routier, d'où croissance de l'offre ⁽⁶⁾.

Evolution des gains de part de marché de la route en fonction du taux de croissance des prix du carburant



Note : La droite de régression (moindres carrés) représentée sur ce graphique a été déterminée en excluant l'année 1986. L'inclusion de cette année ne change pas sensiblement la droite.

L'analyse faite dans cet article n'explique pas entièrement la compétitivité de la route. Une partie du gain de compétitivité de la route s'explique par une évolution de la structure du trafic par produits plus fine que celle retenue dans cette étude. Cela tient notamment au développement du fret express, et plus généralement des produits pour lesquels les délais de livraison sont réduits. L'impact des évolutions qualitatives et des effets de réseaux est difficile à appréhender dans le cadre d'une analyse statistique. ■

⁽³⁾ Corrélation entre variation du prix du carburant et gain de la route de - 0,66.
⁽⁴⁾ Corrélation entre prix du carburant et variation de la production des branches marchandes de -0,81, hors année 1975. Comme pour tous les prix utilisés dans cet article, il s'agit d'un prix relatif à celui de l'ensemble des branches marchandes.
⁽⁵⁾ Corrélation entre variation de la production et gain de la route de 0,54. L'année 1975 constitue un point aberrant dans la relation entre évolution de la production et gain de la route. Cette année-là, la production des branches non marchandes avait reculé alors que la part de trafic de la route augmentait de 1,4 point. Ce gain a eu lieu dans un contexte de baisse des trafics, avec un recul particulièrement important du trafic ferroviaire (-20%, après un maximum historique atteint en 1974).
⁽⁶⁾ Corrélation entre prix du carburant de l'année précédente et variation du nombre de camions : -0,81.