HAL
open science

Les conditions du renouveau du fret

Alain Bonnafous

To cite this version:

Alain Bonnafous. Les conditions du renouveau du fret. Rail International, 2001, pp.16-23. halshs-01670980

HAL Id: halshs-01670980

https://shs.hal.science/halshs-01670980v1

Submitted on 21 Dec 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les conditions du renouveau du fret

Professeur Alain Bonnafous
Laboratoire d'Economie des Transports
Université Lumière – Lyon 2

Des objectifs peu contestés

Si certains objectifs de la politique des transports sont objet de controverse, d'autres apparaissent comme consensuels, tel l'objectif de fluidité des transports urbains ou celui de la maîtrise des effets des transports sur l'environnement. On peut encore citer, parmi les objectifs qui paraissent raisonnables, le redressement du fret ferroviaire, car on aperçoit de plus en plus clairement les inconvénients d'une expansion excessive du fret routier.

Les études de trafic s'accordent à identifier trois domaines déjà marqués, ou susceptibles de l'être dans un proche avenir, par des phénomènes de congestion : quelques grands corridors proches de la saturation, les franchissements montagneux et les aires métropolitaines. Dans chacun de ces cas, la question se pose de savoir ce que peut être la contribution du système ferroviaire au traitement ou à la prévention de ces difficultés. En matière de transports de personnes, les réponses sont convenablement établies, que ce soit par de multiples travaux qui concernent les transports urbains[1] ou par les études *ex ante* ou *ex post* que suscite le développement des lignes à grande vitesse[2].

En matière de transports de marchandises, le problème a été peu abordé jusqu'à une période récente, soit que l'on fasse l'hypothèse que la congestion est une affaire de voitures particulières, qu'il s'agisse des heures de pointe en milieu urbain ou des encombrements saisonniers des réseaux autoroutiers, soit que l'on fasse celle où la tendance à long terme de baisse des parts de marché du fer est appelée à se poursuivre, laissant ainsi à la route le soin d'assurer toute la croissance des trafics de fret. Ce premier paragraphe a pour objet de montrer que la première hypothèse est quelque peu hâtive et que les encombrements pourront être aussi, à l'avenir, une affaire de camions.

Cela conduit à examiner la seconde hypothèse, celle de l'effacement du fret ferroviaire. En interrogeant rapidement l'histoire du marché du fret (chapitre suivant), nous verrons qu'elle s'inscrit dans une tendance longue. L'explication de cette évolution conduit à un schéma qui décrit la mécanique de long terme de ce marché (troisième chapitre) sur la base duquel un modèle de simulation peut être établi afin de pouvoir explorer les avenirs possibles. Nous verrons alors que ces simulations nous suggèrent, certes, que la déflation du fret ferroviaire reste la plus vraisemblable (quatrième chapitre), mais qu'elles nous disent aussi à quelles conditions elle pourrait être infirmée (cinquième chapitre).

Des trois terrains évoqués plus haut pour lesquels des phénomènes de congestion sont généralement anticipés, celui des grands corridors a été, somme toute, plus négligé que celui des aires urbaines ou que celui des franchissements montagneux, du moins sous l'angle du partage modal du transport de marchandises. Cela peut tenir à une sous-estimation du rôle des poids lourds. Ainsi, sur un axe français comme Lille – Paris – Lyon - Marseille, il est vrai qu'en moyenne annuelle les poids lourds représentent un peu moins du quart du trafic[3] et qu'en période de pointe cette proportion est encore inférieure dans la mesure où la saturation des capacités est bien le fait d'un surcroît de voitures particulières dans les périodes de week-end ou de grandes migrations. C'est ainsi, par exemple, que le trafic des véhicules légers est augmenté de plus de 50 % en juillet et août. Il est vrai également que le trafic de poids lourds est plus étalé sur les 24 heures que celui de la voiture et, par conséquent, pèse un peu moins dans la journée que ne l'indique sa part de trafic.

[1] Cf. par exemple Les rapports de Table Ronde de la Conférence Européenne des Ministres des Transports qui concernent les transports urbains (Editions de l'OCDE).
[2] On peut trouver quelques résultats synthétiques dans « *Villes et TGV* », Etudes et Recherches (Laboratoire d'Economie des Transports), 1994, 330 p.
[3] Tous les éléments chiffrés de trafic routier évoqués dans cette communication concernent la France et proviennent des publications du SETRA ou du site de l'Union Routière de France.

ferroviaire

Il y a cependant au moins deux bonnes raisons de considérer que la contribution des poids lourds à la congestion n'est pas et, surtout, ne sera pas aussi marginale que le suggère la lecture habituelle des données de trafic.

La première tient à l'interprétation qui peut être faite des chiffres bruts. Ils dénombrent, en effet, des véhicules ou des véhicules-kilomètres. Or, s'agissant de trafics proches de la saturation, la contribution d'un poids lourd à cette dernière est évaluée à trois fois celle d'une voiture particulière. Cela signifie que, dans la zone sensible de débit qui correspond au passage d'un régime fluide à un régime saturé, l'effet de l'éviction d'un poids lourd sur la vitesse d'écoulement est équivalent à celui de l'éviction de trois voitures. Cela signifie encore que, dans un tel trafic qui comporterait 15 % de poids lourds, leur contribution relative à l'encombrement serait proche de 35 %.

La deuxième raison qui justifie de porter attention à ce fret routier tient à l'évolution des choses. Toujours sur cet axe Lille - Paris - Lyon - Marseille, la part des poids lourds en nombre de véhicules est passée de 19,5 % en 1980 à 22,4 % en 1998, en dépit du fait que cette période ait été marquée par deux creux conjoncturels en 1983 et 1993, qui ont eu plus d'effets sur la contraction du marché du fret que sur celle des déplacements de personnes. Dans une hypothèse de croissance régulière, qui viendrait à s'établir en Europe, cette tendance serait évidemment renforcée. Les quelques exercices de simulation que je proposerai un peu plus loin apporteront une illustration de ces risques.

Ces évolutions, et les perspectives qu'elles suggèrent, donnent à penser que le redressement du fret ferroviaire présenterait de multiples avantages collectifs, à la condition banale que le coût de ce redressement ne l'emporte pas sur ces avantages. Mais, avant d'explorer les conditions de ce redressement, il n'est pas inutile de rappeler quelques leçons du passé.

Interroger l'histoire pour mieux scruter l'avenir

Ce regard sur le très long terme est aussi nécessaire pour repérer les tendances lourdes actuelles que pour bien comprendre ce qui peut infléchir de manière significative le partage modal. L'histoire du marché du fret nous procure en effet des illustrations saisissantes de ces tendances lourdes, mais aussi d'étonnantes inflexions. Considérons simplement trois dates qui ne sont que des points de repère des évolutions observées en France : 1840, au tout début du chemin de fer; 1900, à la veille de l'arrivée des véhicules automobiles, et 1996 pour le plus récent. La *figure 1* nous donne un aperçu de ces transformations en termes de part de marché.

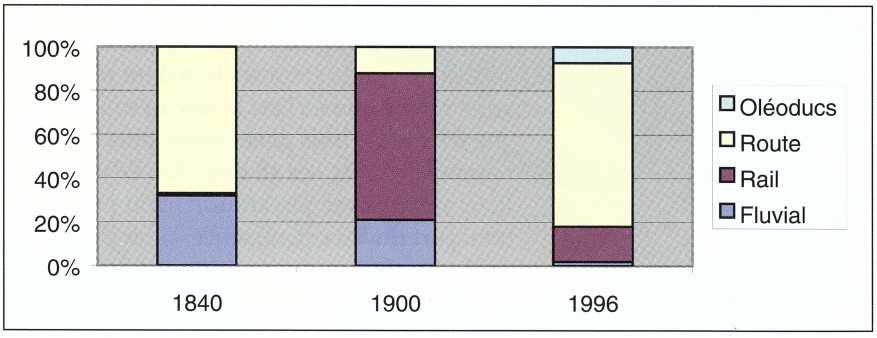


Figure 1

En 1840, plus des deux tiers du fret (mesuré en tonnes-kilomètres) étaient transportés par la route, qui était évidemment la route du coche. En 1900, c'est exactement la part de marché qui a été conquise par les chemins de fer (67 %). En 1996, la route a conquis à son tour près de 75 % du marché. Nous voyons donc, d'une part, qu'il n'y a pas que des linéarités dans les tendances comme tendrait à le suggérer l'évolution du trafic fluvial et, d'autre part, que de nouvelles donnes technologiques peuvent infléchir sensiblement les choses. Examinons quelques-unes des dimensions techniques ou économiques de ces évolutions pour mieux les comprendre.

Aux environs de 1840, alors que la place du chemin de fer est encore symbolique, quelles

étaient les forces en présence ? En position quasiment exclusive sur les courtes distances avec des bouviers et des muletiers, le transport routier est dominant sur la longue distance avec des voituriers qui assurent près des deux tiers des trafics. Le roulage ordinaire, avec ses 4 à 5 km/h de vitesse commerciale coûte environ 20 centimes (de franc or !) à la tonne-kilomètre. Le roulage accéléré, qui fonctionne à marche continue nuit et jour et par relais, peut assurer des vitesses commerciales de l'ordre de 7 km/h, mais il en coûte le double. Sur l'impériale des diligences, la messagerie et les colis urgents peuvent être transportés à plus de 10 km/h, mais il en coûte au moins 90 centimes.

Le transport fluvial est deux fois plus lent que le roulage ordinaire mais il est le moins coûteux des modes de transport avec un prix de l'ordre de 13 centimes à la tonne-kilomètre. Cela en fait le mode dominant sur les axes dotés d'un cours d'eau navigable ou d'un canal, mais il s'agit d'un réseau faiblement connecté : nous sommes loin d'un réseau aussi maillé que ne l'est le réseau routier ou que ne le sera, trois générations plus tard, le réseau ferré avec ses 38 000 km de voies. Pour autant, avec son argument du prix, le transport fluvial concurrence, là où il est présent, le roulage ordinaire avec plus de vigueur que ne le suggère sa part de marché au niveau national.

Plus généralement, les clients des transporteurs, aussi bien que ceux qui transportent pour leur propre compte, *arbitrent entre les modes de transport en fonction des prix et des vitesses d'acheminement*. Ainsi se forment des marchés à la lisière desquels se jouent des concurrences spécifiques : le fluvial, là où il existe, domine sur le marché des pondéreux et n'est contesté par le roulage ordinaire que si un transport plus rapide est justifié par la valeur des produits transportés. Lorsque cette valeur augmente encore, le roulage accéléré s'impose en dépit de son coût. Il est à son tour contesté, pour les petits lots les plus précieux par la très onéreuse diligence.

Voilà posé le problème du marché, ou plutôt des marchés du fret. *L'intérêt de cette position du problème est qu'elle est plus actuelle que jamais en dépit de changements profonds des paramètres techniques et économiques.* Elle rend aussi bien compte de l'épopée des chemins de fer dans la deuxième moitié du XIXe siècle que de celle, dans le siècle suivant, des transports routiers motorisés.

En effet, lorsque, dans les années 1840, le chemin de fer arrive sur ces marchés dont nous avons esquissé les grands traits, il propose d'emblée des vitesses commerciales de 15 à 20 km/h pour des prix de l'ordre de 15 centimes la tonne-kilomètre. Le transport routier, plus lent et plus cher, sera ainsi évincé des axes bénéficiant de lignes ferroviaires. Le transport fluvial, beaucoup plus lent et à peine moins cher, ne résistera que pour une part des produits pondéreux de faible valeur comme les minéraux, les matériaux de construction ou les céréales.

Avec 38 000 km de lignes exploitées, le chemin de fer aura donc conquis, au tournant du siècle, près de 67 % du marché, s'affirmant ainsi comme le mode de transport de la révolution industrielle française. Un peu plus de 20 % restent au fluvial, aidé dans sa résistance par le plan Freycinet de 1879, qui lui assure un réseau supportant des péniches de 38,50 mètres pouvant emporter jusqu'à 350 tonnes, réseau dont la longueur aura triplé en 1900, pour approcher les 5 000 km. Le reste du marché est assuré par la route du coche, là où le chemin de fer n'est pas encore arrivé.

Les mécanismes ne seront pas différents après 1900, qui entraîneront un succès du transport routier motorisé qui ne s'est pas, jusqu'ici, démenti en Europe[4] : les progrès des véhicules et des infrastructures lui permettront de proposer une plus grande vitesse commerciale que celle des chemins de fer pour un prix supérieur d'à peu près 30 %. Outre le rôle particulier du transport par oléoduc qui capte aujourd'hui une grosse part du trafic de produits pétroliers, le marché du fret lourd se joue principalement entre le train et

[4] Le redressement du fret ferroviaire aux USA ne semble pas contredire, bien au contraire, la logique du modèle S.D. FRET dont une application au marché américain est actuellement tentée, en dépit des difficultés d'accès à certaines sources de données.

les péniches, avec un rapport de prix qui n'est pas très différent de ce qu'il était il y a 160 ans. Pour le fret de valeur moyenne, c'est évidemment entre le rail et la route que se joue la compétition, ce dernier mode ayant capturé la totalité du fret qui exige de la vitesse commerciale.

Si les compétiteurs ne sont plus les mêmes, non plus que leurs performances, *la compétition ne semble pas avoir changé de nature. Aujourd'hui encore, elle se joue, sur des prix et des temps, entre des modes qui disposent de réseaux dont l'infrastructure est plus ou moins développée.*

Cet aspect des choses, le développement de l'infrastructure, est évidemment en interaction avec l'efficacité commerciale du mode concerné : ce développement permet de conquérir des marchés, ne serait-ce que dans la dimension géographique, mais il est lui-même déterminé par le succès du mode qu'il supporte. C'est bien l'évolution des parts de marché du chemin de fer dans la deuxième moitié du XIXe siècle qui explique une accumulation du capital telle que l'on ait pu inaugurer, sur le réseau français, plus de mille kilomètres de nouvelles lignes par an dans la période la plus intense. Soit à peu près la longueur des lignes nouvelles à grande vitesse qui ont été inaugurées en France au cours des 20 dernières années du XXe siècle.

Un schéma général des marchés du fret et de leur dynamique

De toutes ces transformations, dont nous avons essayé de saisir les grands traits, il semble donc ressortir deux mécanismes décisifs pour la dynamique intermodale du secteur : *d'une part, une compétition marchande entre des modes qui se battent avec leurs prix et leurs performances sur le marché du fret, d'autre part une évolution de chaque réseau déterminée par les performances techniques et économiques du mode qu'il supporte.*

Il reste à préciser, dans cette mécanique, le rôle de l'Etat. S'il est clair qu'il est central en matière d'infrastructures, qu'il s'agisse de les autoriser ou de les financer, ce rôle peut aller bien au-delà du seul choix des investissements.

C'est ainsi, par exemple, que la plupart des pays ont mis en place, à un moment ou à un autre, des systèmes d'administration du secteur qui prétendaient assurer une coordination intermodale à l'aide d'instruments divers. Par exemple, le contingentement de licences pour assurer un contrôle de l'offre ou encore des tarifications obligatoires pour assurer un contrôle des prix du transport. Mise en place pour protéger un mode de transport en difficulté ou, plus généralement, pour protéger l'usager des « défaillances du marché », cette régulation administrée s'est révélée le plus souvent inapte à assurer ses objectifs et a même provoqué suffisamment d'effets pervers pour que, peu à peu, les gouvernements décident de s'en débarrasser. D'où une transition, pratiquement achevée dans les pays industrialisés pour le marché du fret, vers une régulation par les coûts qui repose, théoriquement, sur la logique concurrentielle. Cependant, la réglementation qui détermine les termes de cette concurrence reste de la compétence des Etats, de même que d'autres instruments qui apparaissent lorsque l'on démonte le système de régulation.

Dans le modèle le plus général des marchés du transport, des réseaux à la fois complémentaires et concurrents, offrent des prestations qui autorisent ou induisent un certain niveau de trafic. Dans ce schéma, nous considérons comme exogène le niveau global de la demande, et ne traitons que de la compétition intermodale. Celle-ci se joue entre les modes selon des arbitrages qui mettent en balance, d'une part les prix relatifs du transport, d'autre part, les caractéristiques des offres concurrentes : la vitesse, mais aussi les fréquences, le confort, la commodité pour les transports de personnes ; la régularité et les qualités du service pour les transports de marchandises.

A leur tour, les niveaux de fréquentation des différents réseaux, qui résultent de leurs prix et avantages relatifs, détermineront la rentabilité des investissements nouveaux. Ainsi, *à ces dynamiques des marchés correspondent des dynamiques d'accumulation du capital d'infrastructure. Elles s'entretiennent mutuellement* ainsi que nous l'avons évoqué ci-dessus.

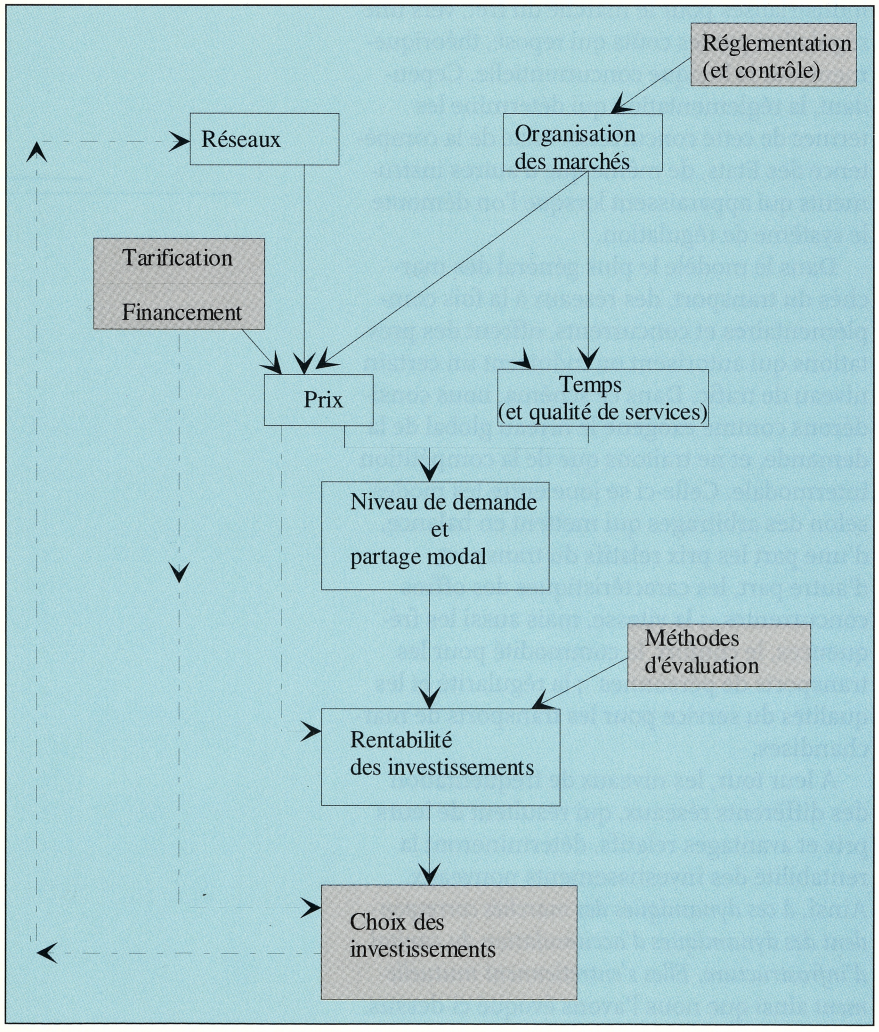
Cependant, ce processus n'est pas autonome car la puissance publique détient des commandes majeures du système par lesquelles elle peut infléchir son évolution. Ces commandes sont représentées sur le schéma par des rectangles grisés.

Ces commandes concernent, tout d'abord, *les deux instruments liés que sont les politiques de financement et de tarification*, en particulier de tarification d'usage des infrastructures. *La réglementation et son contrôle* constituent un troisième instrument majeur de détermination des performances relatives des modes de transport, en particulier en matière de formation des coûts. Ces trois premières commandes jouent ainsi sur la compétitivité relative des modes concurrents et donc sur le niveau et le partage modal de la demande. De ce fait, elles influencent indirectement la rentabilité des nouveaux investissements, au même titre que *les méthodes retenues pour leur évaluation*, cette rentabilité constituant, théoriquement, la base *des décisions d'investissements*. Pour des réseaux strictement privés, qui sont rares, l'évaluation repose sur un calcul de rentabilité financière. Lorsqu'intervient un financement de la puissance publique, l'évaluation intègre généralement des effets externes positifs ou négatifs et détermine ainsi une rentabilité socio-économique.

Si, dans la réalité, le fonctionnement des marchés du transport est nécessairement plus complexe que ne le suggère ce schéma, il reste que l'on peut interpréter toute l'histoire que nous avons esquissée dans le précédent paragraphe selon cette double mécanique *du partage modal* et de *l'extension des réseaux*.

Mais ce schéma ne rend pas seulement compte de l'histoire. Il permet également de situer des questions vives et très actuelles de la politique ferroviaire. C'est ainsi que si l'on considère le rôle de la tarification d'usage des infrastructures, on sait que des choix différents ont été faits par les différents pays à la faveur des réformes des années 90. Alors que le Royaume-Uni ou la RFA ont choisi des niveaux de péage élevés, la France a situé ces péages en deçà du moyen de maintenance et de gestion de l'infrastructure en ajoutant un coefficient de réfaction pour le fret. Dans le premier cas, le choix a été d'apporter des ressources pour financer le développement du réseau, dans le second, il a été d'alléger la charge du transporteur ferroviaire pour préserver à court terme sa position concurrentielle vis-à-vis de la route.

Figure 2 : Un modèle général des marchés de transport



Des simulations qui confirment l'importance de l'enjeu fret

Un autre avantage de la représentation proposée sur la *figure 2* est de suggérer une modélisation du marché du fret sur une période suffisamment longue pour permettre de produire des simulations permettant d'explorer les avenirs possibles. Cette modélisation a pu être établie aussi bien sur la très longue période (de 1840 à 1996) que sur les

dernières décennies avec modèle Quin-Quin Fret[5] développé par le LET. En ce cas, le développement de chaque réseau est une variable exogène (dépendant de la décision politique) alors qu'elle est « endogénéisée » dans le modèle séculaire (dépendant de la dynamique commerciale du mode considéré).

Pour illustrer notre propos, nous utiliserons des simulations issues de ce dernier modèle[6], en considérant plus particulièrement les trafics du corridor de la Vallée du Rhône. Parmi ces trafics, nous nous en tiendrons au trafic international qui correspond à des exportations ou des importations de la France. En effet, en choisissant ce segment de marché, nous nous situons dans un cas où le chemin de fer doit avoir une place car il s'agit de transports de plus longue distance que dans le cas du fret national. La simulation particulière représentée sur la *figure 3* repose sur le jeu d'hypothèses suivant :

- la croissance industrielle est supposée s'établir en Europe au rythme régulier de 1 % par an jusqu'en 2020, ce qui correspond à une croissance comprise entre 2 et 3 % du PIB ;
- les prix du fret routier sont supposés croître, en francs constants, de 0,5 % par an, hypothèse qui peut correspondre à un meilleur respect de la réglementation sociale et de sécurité et à un léger accroissement de la tarification d'usage des infrastructures ;
- les prix du fret ferroviaire sont supposés inchangés en francs constants, ce qui suppose des améliorations de productivité qui compensent l'accroissement du coût des facteurs ;
- la longueur du réseau autoroutier libre d'encombrement est supposée s'accroître de 2 % par an, soit un rythme inférieur à celui du passé.

Il convient de souligner que ce bloc d'hypothèses constitue un scénario proche du « fil de l'eau » dans la mesure où il s'inscrit dans une certaine continuité par rapport aux tendances passées (comme la croissance modérée) mais en intégrant quelques inflexions qui sont du domaine du raisonnable et concernent, par exemple, le prix du fret routier (qui était à la baisse jusqu'à la fin des années 90) ou l'expansion du réseau autoroutier (qui serait plus modeste que dans le passé).

Sous cette hypothèse de croissance modérée, nous observons que le trafic considéré, exprimé en tonnes, croît moins vigoureusement que, par exemple, dans la période 87-92 : il n'augmenterait que d'environ 60 % de 1993 à 2020[7]. Le tonnage routier augmenterait, quant à lui, de 94 %. Ces résultats seraient bien entendu plus inquiétants

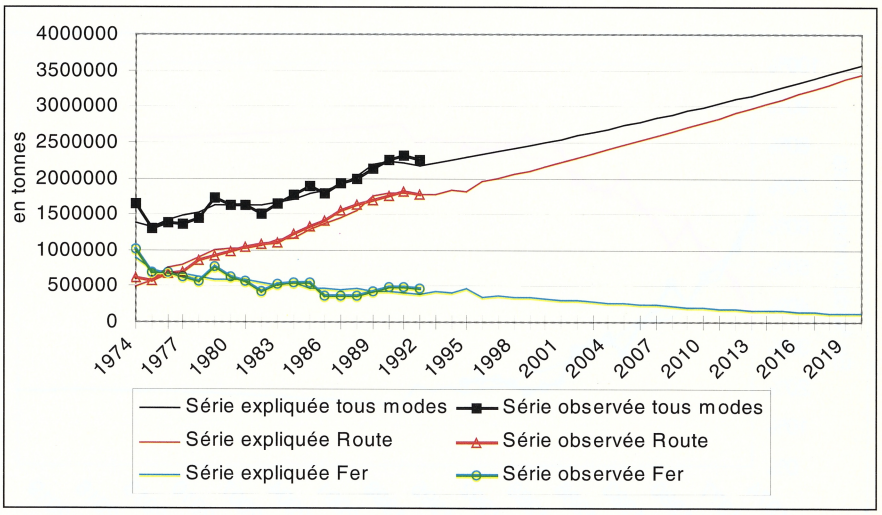


Figure 3

avec des hypothèses de croissance supérieure : ces accroissements seraient respectivement de 100 % et 138 % pour une croissance industrielle établie à 2 % et de 150 % et 194 % pour une croissance industrielle établie à 3 %.

Nous pouvons retirer de ces résultats et des observations du premier paragraphe deux importantes leçons quant au phénomène de congestion. En premier lieu, par les masses de trafic concernées et par son poids relatif dans le trafic, il est peu douteux que le fret routier pèsera d'autant plus sur la congestion du corridor rhodanien que la croissance s'éta-

[5] Le modèle QUIN-QUIN FRET a été développé au Laboratoire d'Economie des Transports et a notamment donné lieu à une thèse (Céline Latreille). Les simulations présentées sont extraites d'un travail réalisé par une équipe du LET pour Réseau Ferré de France et publiées avec l'autorisation de son président.

[6] Des simulations semblables ont été présentées dans « *Saturation de la route et report sur le rail* », Annales des Ponts et Chaussées N°96, Elsevier, oct.-déc. 2000.

[7] La référence 1993 peut sembler ancienne. Elle tient à l'indisponibilité, au-delà de cette date, de statistiques suffisamment fiables pour alimenter le modèle.

blira à un niveau élevé. En second lieu, il est clair qu'une bonne part de la dynamique de ce trafic est liée à l'incapacité de l'offre ferroviaire à la contester. Ce qui est simulé pour l'avenir était déjà lisible dans les évolutions passées : la *figure* 3 nous montre que sur le segment de marché considéré, entre 1974 et 1993, le chemin de fer a perdu plus de la moitié de son fret alors que celui de la route a été multiplié par trois.

Il reste donc à s'interroger sur les conditions d'une inversion de cette tendance, ce qui correspond à la question majeure du fret ferroviaire, celle de sa survie.

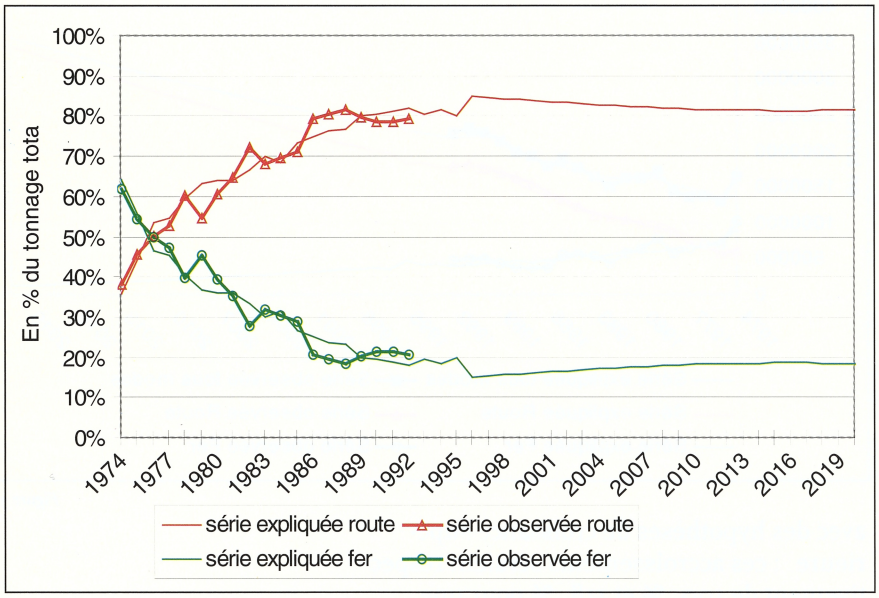


Figure 4

Les paramètres de la survie

Si l'on admet que le modèle de simulation utilisé donne une image pertinente, sinon très précise, de ce que provoqueraient les hypothèses retenues, c'est-à-dire de ce que seront les évolutions futures si les termes de la compétition entre les modes restent peu changés, il permet aussi d'explorer les conditions sous lesquelles un redressement du fret ferroviaire peut être envisagé. Restant sur ce segment de marché du corridor rhodanien qui concerne les exportations et exportations françaises, et sachant que les problèmes ne se posent pas très différemment sur d'autres grands axes, nous pouvons éclairer une question simple : existe-t-il un jeu raisonnable d'hypothèses avec lequel le fret ferroviaire résisterait ?

La simulation représentée sur la *figure 4* aboutit à un quasi-maintien des parts de marché du rail *alors que cette part a été divisée par trois en moins de 20 ans.* Cette « performance » est obtenue sous le jeu d'hypothèses suivant : le prix relatif du fer s'abaisserait de 1,5 % par an alors que le prix de la route, comme dans la simulation représentée sur la *figure 3*, est supposé croître de 0,5 % par an ; le développement du réseau autoroutier est supposé limité à une croissance de sa longueur de 1,5 % en moyenne annuelle.

Ce résultat ne serait pas si modeste pour le transport ferroviaire car il correspondrait, compte tenu de l'expansion du marché, à un quasi-doublement du fret qu'il assure en cas de croissance de la production industrielle de 1 % par an. Certes, un tel résultat est évidemment plus aisé à obtenir en jouant avec les variables d'entrée du modèle que dans la réalité de la formation des coûts.

Une performance de cet ordre sur le prix du fret ferroviaire correspondrait à des gains de productivité très supérieurs à ceux qui ont été réalisés dans le passé[8]. Ces gains de productivité devraient, en effet, couvrir tout à la fois :

- la résorption du déficit de cette activité,
- la croissance des coûts salariaux unitaires,
- des redevances d'infrastructures à défaut desquelles le financement de leur développement ne serait pas assuré ?
- et, bien entendu, cette contraction annuelle des prix du fret de 1,5 %.

L'observation du passé semble nous suggérer que nous sommes très loin du compte. Cependant, cette même observation du passé nous montre que le transport routier de marchandises a connu un scénario comparable depuis les années 60 : en dépit d'une instauration des péages sur

[8] Gains de productivité pour lesquels nous ne disposons par d'indicateurs fiables qui isoleraient la seule activité fret en l'absence d'une comptabilité analytique opérationnelle de notre système ferroviaire.

autoroutes (ou grâce à elle), le développement de ces dernières a permis d'améliorer les vitesses commerciales sur la longue distance, d'accroître du même coup la productivité du travail et du capital roulant et de renforcer, face aux arbitrages prix-temps des chargeurs, la position concurrentielle de la route. La question est alors de savoir si de telles évolutions sont envisageables pour le rail. Ou, formulée autrement : quelle est la politique *(au sens des commandes de la figure 2) et quel est le dispositif technique, économique et institutionnel qui pourraient stimuler de telles évolutions ?*

Cette question est évidemment trop difficile pour être résolue dans le cadre d'un congrès. Du moins pouvons-nous indiquer, outre une internalisation convenable des coûts sociaux de la route, trois pistes qui méritent d'être explorées et qui résultent très directement des analyses et des simulations qui précèdent.

En premier lieu, sur les axes majeurs, des lignes dévolues au fret devraient permettre d'offrir des sillons parallèles qui auraient le double mérite d'assurer des vitesses commerciales très supérieures à celles qui sont observées aujourd'hui et d'affréter des trains plus longs car ils n'auraient pas à se « garer » pour laisser passer des trains de voyageurs considérés comme prioritaires.

Les vitesses commerciales des trains de fret ne font pas l'objet de statistiques précises et continues sur le système ferroviaire français mais quelques tirages statistiques sur des missions fret suggèrent que ces vitesses sont relativement modestes. Suffisamment faibles, en moyenne, pour que la perspective d'un doublement soit raisonnablement envisageable sur des lignes dévolues au fret. Ce doublement correspond à peu près à ce que le passage de la route à l'autoroute a pu apporter au fret routier qui a permis un quasi-doublement, sur la longue distance de la productivité des facteurs variables de production (matériel roulant et personnel). Il est clair que le saut de productivité envisagé ci-dessus deviendrait alors réalisable.

En second lieu, la tarification d'usage des infrastructures ferroviaires devrait permettre d'assurer dans un terme raisonnable les coûts de développement d'un tel réseau. A l'instar de ce que l'histoire nous a enseigné pour la route, on peut être assuré qu'un tel développement ne se fera à un rythme convenable que si les recettes du système en assurent l'essentiel du financement.

Si, dans la situation actuelle, le fret ferroviaire peut difficilement couvrir une telle charge supplémentaire, dans une situation « cible » dans laquelle les doublements de la vitesse commerciale et de la productivité des facteurs variables seraient assurés, les redevances d'infrastructure pour le fret pourraient être très sensiblement relevées. Il reste à vérifier que ces relèvements apporteraient au gestionnaire d'infrastructure les moyens de financer les investissements de capacités requis pour assurer la continuité des lignes dévolues au fret. Il reste également à concevoir une transition entre la situation actuelle, marquée par la faible solvabilité de l'activité du fret et une situation cible dans laquelle les niveaux de coûts d'exploitation et de recette du service fret seraient radicalement modifiés.

Enfin, il est clair que l'adaptation de l'offre ferroviaire n'est pas qu'une question d'infrastructure ou d'adaptation technique du chemin de fer. Si la direction du fret de l'opérateur a progressivement développé une culture d'agressivité commerciale, le système dans son ensemble est installé dans une culture qui privilégie le transport de voyageurs, en particulier dans la gestion des capacités. La dévolution de lignes au seul fret est une manière de pallier ce lourd handicap mais elle ne concernera jamais qu'une partie limitée du réseau. Aussi faudra-t-il que la tyrannie du statu quo de notre système ferroviaire soit débordée par le souci de relever les défis de la concurrence sur le marché du fret. ■

9 Dans l'actuel système de redevance d'infrastructure, le péage kilométrique d'un train de marchandises est inférieur à celui d'un poids lourd sur autoroute.