

Transports routiers de marchandises et développement économique : une nécessité incontournable ?

Face au « tout route » qui suscite des oppositions croissantes, de nombreuses propositions sont avancées qui permettraient de réduire la place du transport routier de marchandises et de développer les modes « alternatifs ». Une analyse rigoureuse, toutefois, conduit à reconnaître que la croissance du mode routier dans tous les pays européens développés est liée à des phénomènes structurels d'évolution de nos systèmes de production et de distribution, de sorte que réaliser le « découplage relatif » de la croissance et du transport routier, implique des efforts à long terme, certainement coûteux, parce qu'ils devront aller à l'encontre des tendances spontanées.

par Maurice Bernadet
Laboratoire d'économie
des transports, Lyon

La part du transport routier dans le transport terrestre de marchandises croît de façon régulière depuis 30 ans, dans tous les pays d'Europe. Elle varie selon l'indicateur que l'on adopte. Dans le transport national, elle atteint, en France, en 2002, près de 95 % en tonnes chargées et 84 % en tonnes-kilomètres ; en valeur des prestations, on retrouve le chiffre de 95 %. Le transport international laisse une place plus importante au transport ferroviaire et au transport fluvial, mais il ne représente que le quart, mesuré dans l'unité qui lui est la plus favorable c'est-à-dire le tonnage kilométrique, du transport national. Or ces chiffres n'ont rien d'exceptionnel, puisque la part du mode routier en France est proche de la moyenne européenne et que six pays de l'Union européenne sur quinze ont recours au transport routier

dans des proportions plus importantes.

Si les parts de marché du transport routier dans les pays européens sont sensiblement différentes, en revanche les tendances constatées sont les mêmes, et les explications qu'on peut donner des évolutions intervenues, très proches. Aussi prendrons-nous en référence le cas de la France, sachant que ce que nous dirons à son sujet pourrait être dit pour d'autres pays, au moins pour les autres pays européens développés.

De l'importance du transport routier à l'idée du « découplage »

S'agissant de la France, donc, l'évolution du transport (en tonnes-kilomètres) des différents modes terrestres depuis

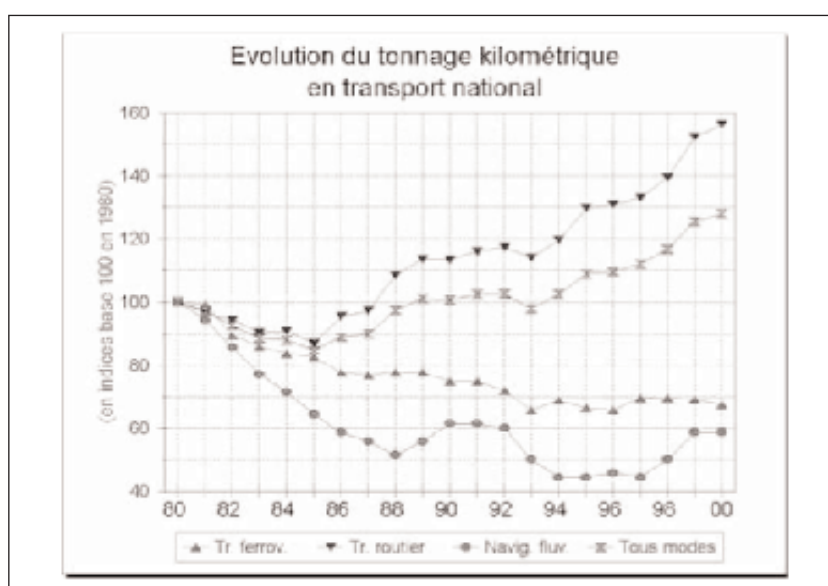


Fig. 1. - Evolution du transport (en tonnes-kilomètres) des différents modes terrestres depuis 1980 à partir des statistiques du SES.

1980 peut être illustrée, à partir des statistiques du SES (1) par la figure ci-contre.

L'importance du transport, et, à l'intérieur de ce secteur, du transport routier de marchandises, dans l'émission des gaz à effet de serre, et plus encore l'augmentation continue de son importance relative, contribuent à expliquer que la domination du transport routier soit de plus en plus fréquemment dénoncée. Le transport routier est, de plus, créateur d'autres nuisances, même si sa contribution à la pollution locale est en forte régression grâce aux progrès techniques réalisés dans la fabrication des moteurs. Mais les poids lourds sont bruyants, encombrants et participent, du fait de la gravité des accidents dans lesquels ils sont impliqués – et non par la fréquence de leur implication – à l'insécurité routière.

La préoccupation du développement durable a conduit les pouvoirs publics à préconiser un « découplage » entre la croissance économique et celle du transport. Cette notion est fortement présente dans le « livre blanc » de la Commission des Communautés européennes (2), mais elle a suscité des commentaires assez critiques de la part des experts, l'idée ne reposant pas sur une analyse rigoureuse des relations entre les deux termes qu'on voudrait « découpler ». Les relations sont d'ailleurs fort différentes selon qu'on prend pour indicateur de la croissance le PIB ou la production industrielle, et, pour indicateur du transport, le tonnage chargé ou les tonnes kilomètres produites. Le PIB croît plus vite que la production industrielle ; le tonnage chargé par les modes de transport terrestre n'est guère supérieur aujourd'hui au niveau qu'il avait au milieu des années 70 et, donc, le « découplage » s'est déjà produit. Mais le tonnage kilométrique augmente depuis 20 ans plus fortement que le PIB. Du point de vue de cet indicateur, la tendance est donc totalement opposée au « découplage » souhaité.

Les réflexions autour de cette notion ont conduit à distinguer ce que l'on appelle le découplage « absolu » (baisse du transport de marchandises par rapport au PIB) et le découplage « relatif » (baisse du transport routier dans l'activité de transport de marchandises).

Compte tenu du poids du transport routier, il est évident qu'il n'y a pas de découplage absolu possible sans découplage relatif. Mais le découplage relatif est-il possible ? Peut-on imaginer une croissance faisant moins appel au transport routier mais recourant davantage aux modes « alternatifs » ?

Pour répondre à cette question, il faut s'interroger sur les raisons pour lesquelles le transport routier a pu croître aussi fortement dans le passé, laminant les autres modes de transport terrestre. L'analyse conduit à distinguer deux ensembles de réponses, selon qu'elles se situent du côté de l'offre de transport ou du côté de la demande.

Du côté de l'offre de transport : une concurrence intermodale favorable à la route

Evacuons tout d'abord l'explication la plus classique, qui consiste à mettre en cause les conditions de la concurrence entre les modes de transport terrestre. On entend fréquemment, notamment chez les défenseurs du transport ferroviaire, les affirmations suivantes : le transport routier ne respecte pas les règles du jeu que les pouvoirs publics ont posées principalement pour des raisons sociales ou de sécurité ; il génère des externalités dont il ne supporte pas le coût. L'avantage relatif dont il bénéficie ainsi explique son succès.

Il est vrai que les « gains de productivité illicites » que réalisent les transporteurs routiers en ne respectant pas les temps de conduite et de repos des conducteurs, en pratiquant les surcharges et les excès de vitesse, sont importants (3). Il est en revanche moins certain que les poids lourds ne couvrent pas, par la fiscalité à laquelle ils sont soumis, les coûts externes ; dans ce domaine, une réponse globale est sans doute simpliste et il faut distinguer selon le type de véhicule, selon la nature des voies qu'ils empruntent...

Admettons cependant que des « biais » existent, que le chemin de fer ou la voie d'eau subissent des contraintes auxquelles la route échappe, que la

concurrence intermodale est une course à handicap... Mais il existe bien d'autres raisons qui apparaissent, même si on ne se place que du côté de l'offre pour comparer les différents modes, et qui peuvent expliquer les gains de part de marché de la route, de sorte que le caractère inéquitable de la concurrence n'est qu'un facteur parmi d'autres qui paraissent plus importants.

Pour approfondir l'analyse, définissons ce qu'on peut appeler l'aire d'intervention d'un mode de transport. En effet, aucun mode de transport ne peut tout faire ou, plus exactement, faire n'importe quoi ; chacun assure des prestations ayant des caractéristiques précises et on peut appeler aire d'intervention l'espace dans lequel se situent les prestations qui ont ces caractéristiques. Cette aire, dans son étendue et dans sa forme, est influencée par trois ensembles de facteurs : des facteurs géographiques, techniques et économiques. Des facteurs organisationnels se combinent aux facteurs techniques et économiques pour amplifier ou réduire leurs conséquences.

Tout mode de transport terrestre nécessite la présence d'infrastructures adaptées. Si ces infrastructures n'existent pas, dans une région ou sur un axe donné, le mode considéré ne peut pas intervenir. Or les modes de transport ne sont pas, du point de vue de l'existence des infrastructures, sur un pied d'égalité. La route est présente partout, le réseau ferré est beaucoup moins dense, et le réseau fluvial – si l'on peut utiliser l'expression de réseau alors qu'il ne s'agit que d'axes non reliés entre eux – moins encore. Il en résulte un avantage économique considérable en faveur du mode routier qui peut assurer le porte-à-porte et éviter le coût et les risques des ruptures de charge.

Les caractéristiques techniques des différents modes de transport terrestre ne sont pas les mêmes et, combinées avec la réglementation et les choix organisationnels, elles déterminent les proprié-

(1) Service économique et statistique du ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer.

(2) La Politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix. Livre blanc, septembre 2001.

(3) On peut consulter la publication récente, « infractions et distorsion de concurrence », Les Etudes du SES, n° 144, avril 2003, 92 p.

tés des prestations qu'ils peuvent assurer. Quelques exemples suffisent à le montrer. Les capacités de chargement, en volume comme en tonnage, sont plus faibles pour le transport routier ; la vitesse « technique » du chemin de fer est plus importante mais sa vitesse commerciale est beaucoup plus faible, tandis que le mode fluvial se caractérise par sa lenteur. Mais dans le domaine de la fiabilité, c'est-à-dire la capacité à respecter les délais prévus, le mode routier et le mode fluvial sont performants, alors que pour des raisons diverses, le chemin de fer ne l'est pas...

Enfin, les données proprement économiques sont différentes. Les marchés sur lesquels se confrontent l'offre et la demande ont des caractéristiques très dissemblables : le marché du transport routier est un marché très concurrentiel, celui du chemin de fer est monopolistique. Les prix ne sont évidemment pas les mêmes...

Ainsi les aires d'intervention des trois modes ont des configurations très différentes et les évolutions qui sont intervenues au cours des 30 dernières années sur les facteurs qui les déterminent n'ont pas été semblables.

S'agissant du facteur géographique (la densité des infrastructures), la route a bénéficié de la construction de quelque 5 000 kilomètres d'autoroutes qui ont considérablement augmenté sa capacité à assurer des transports de longue distance en moins de 24 heures. Le transport routier a également gagné en rapidité et en fiabilité. Dans le même temps, les infrastructures ferroviaires destinées au fret ont « rétréci », puisque la SNCF a dû fermer près de 5 000 km de lignes, ainsi que nombre des points d'accès au réseau (gares de marchandises et installations terminales embranchées) ; la saturation a augmenté à certains nœuds du réseau. Le kilométrage de canaux « utiles », c'est-à-dire réellement fréquentés par les bateaux, a également diminué.

S'agissant du facteur technique, il est évident que les véhicules routiers ont bénéficié de changements très importants dans le domaine de la puissance, de la fiabilité, de la tenue de route, du confort, grâce notamment à l'introduction massive des technologies électroniques. Il ne semble pas que les

locomotives, les wagons, les bateaux aient évolué dans les mêmes proportions. Et d'ailleurs, il existe entre les parcs de véhicules des différents modes une différence essentielle : leur âge moyen n'est pas le même. L'âge moyen du parc de véhicules routiers est de l'ordre de 7 ans ; celui des matériels ferroviaires varie, selon ces matériels, autour de 30 ans ; celui du parc fluvial est encore plus important. Il en résulte que la vitesse de pénétration des innovations technologiques dans le parc en service est plus forte pour le transport routier que pour les autres modes.

Enfin, dans le domaine économique, le changement majeur intervenu au cours des 20 dernières années est la libéralisation du transport routier de marchandises. Réalisée au milieu des années 1980, elle a permis une véritable explosion du nombre des entreprises (passant de 25 000 à 35 000 en dix ans) et renforcé considérablement le degré de la concurrence interne au secteur. Elle a obligé les transporteurs routiers à des gains de productivité considérables qui, pour l'essentiel, ont bénéficié aux chargeurs sous la forme de baisses des prix. Le résultat est que, entre 1980 et 1999, les prix routiers ont diminué, en monnaie constante de 25 %... Ce dynamisme contraste avec les difficultés de réponse du transport ferroviaire et du transport fluvial qui peinent à s'aligner sur les prix du transport routier, prix directeurs du marché.

Le bateau, le train, le camion ne sont pas interchangeables

Cette analyse, en termes de zone d'intervention des modes de transport terrestre, qui pourrait aisément être développée et approfondie, permet de tirer quelques conclusions essentielles :

- les évolutions des différents facteurs qui déterminent l'étendue et la forme des zones d'intervention des modes de transport terrestre et, en définitive, leur compétitivité ont toutes joué en faveur du mode routier ;

- le mode routier apparaît, sinon comme un mode « universel », du moins comme celui dont les capacités sont les plus étendues : la gamme des

prestations qu'il peut assurer est très large, et elle s'est accrue au cours des 30 dernières années. A l'opposé, les zones d'intervention des modes ferroviaire et fluvial paraissent beaucoup plus circonscrites, dans l'espace, dans la nature des produits qu'ils peuvent prendre en charge, dans les caractéristiques qualitatives des prestations qu'ils peuvent assurer, etc. ;

- les modes de transport ne sont que partiellement concurrentiels entre eux. Ils ne le sont que lorsque leurs zones d'intervention respectives se superposent. Mais très souvent, la route est seule capable d'assurer, pour des raisons variées (parce qu'elle est le seul mode desservant l'espace considéré, parce que l'unité de chargement est faible, parce que le produit exige un transport rapide et le respect des délais, parce que ses prix sont très compétitifs, etc.) le type de prestation demandé par le chargeur. On peut certes identifier des prestations pour lesquelles, inversement, le mode ferroviaire et/ou le mode fluvial disposent d'un avantage tel que, lui aussi, jouit d'une situation non contestée ; mais cette situation est beaucoup plus rare ;

- si les modes de transport terrestre ne sont pas, dans de très nombreuses circonstances, en concurrence entre eux, cela signifie qu'ils ne sont pas substituables. On ne peut demander à l'un d'assurer convenablement des prestations pour lesquelles il est comparative-ment mal armé. Il est faux de prétendre, sauf cas très particulier, qu'une barge fluviale de 3 000 tonnes pourrait remplacer un convoi de 120 camions de 25 tonnes de charge utile, ou que, pour limiter l'importance du transport routier, il suffit de mettre les camions sur les trains... Le bateau, le train, le camion ne sont pas interchangeables car ils n'assurent pas les mêmes prestations.

Cette dernière conclusion permet déjà de percevoir les difficultés de la mise en œuvre d'un découplage relatif par transfert du transport d'un mode à un autre...

Mais il nous faut à présent analyser ce qui s'est passé du côté de la demande de transport, qui est tout aussi important pour comprendre la croissance de la part de marché du mode routier.

Du côté de la demande de transport : une évolution des systèmes de production et de distribution favorable à la route

Le système économique de la France, comme celui de tous les pays de l'Europe occidentale, a subi des transformations profondes aux cours des 20 ou 30 dernières années. Un certain nombre de changements ont affecté le système de production et le système de distribution. Bien que ces changements se situent en amont du (des) marché(s) du transport, ils n'en ont pas moins eu des conséquences très importantes sur la répartition modale, car ils ont modifié les caractéristiques de la demande de transport en les rapprochant de celles que présente l'offre du mode routier.

Ces changements peuvent être regroupés sous trois thèmes : changement dans la nature du fret transporté ; changement de l'organisation dans l'espace de la production et de la distribution ; changement dans la gestion logistique des flux de transport.

Un des changements les plus évidents des économies développées est la dématérialisation de la production qui se traduit d'abord par la « tertiarisation » de nos économies c'est-à-dire le développement de la part des services dans la valeur ajoutée créée et donc le PIB. Mais la dématérialisation de la production se manifeste également, s'agissant de la production industrielle elle-même, par des transformations dans la nature des productions et des produits. Des productions, puisque le poids des industries dites lourdes a considérablement décliné : les industries extractives, la sidérurgie, la chimie de base ont perdu de leur importance. Ce changement se répercute sur la nature des produits transportés et cela apparaît clairement lorsqu'on observe la répartition, par nature de produits, des trafics des différents modes (4) : les produits pondéreux occupent aujourd'hui une place nettement plus faible qu'il y a 20 ou 30 ans, tandis que les produits manufacturés (NST 9) sont proportion-

nellement plus importants. Or il se trouve que, pour des raisons techniques liées aux capacités de changement des véhicules, mais aussi pour des raisons historiques, le chemin de fer et la voie d'eau sont assez largement spécialisés dans le trafic des produits pondéreux, à faible valeur spécifique, transportés en vrac. Les transports de ces produits, sur lesquels ces deux modes détenaient et détiennent une forte part de marché, sont en déclin : la SNCF et les bateliers ont vu fondre leur fonds de commerce traditionnel.

L'impact sur la répartition modale de ce changement de la structure du fret peut être estimé à partir des statistiques disponibles dans SITRAM (5). On peut, en effet, calculer que près du quart de la perte de la part du chemin de fer intervenue depuis 20 ans peut être imputée à l'évolution, défavorable pour la SNCF, de la structure du fret ; s'agissant de la voie d'eau, l'évolution de la structure du fret « explique » 30 % de la perte de part de marché. Inversement, le transport routier, mieux adapté au transport de produits manufacturés, a tiré profit de ce changement et le quart de ses gains de part de marché y trouve son origine.

La dématérialisation de la production se manifeste enfin par un allègement très significatif des produits et de leurs emballages grâce à la substitution de matériaux de synthèse aux matériaux traditionnels plus lourds. S'ils incorporent moins de matière, les produits manufacturés, plus légers, sont en revanche plus « sophistiqués ». Ils incorporent plus de technologie, plus de valeur ajoutée et leur valeur spécifique est plus importante. De ce fait, les conditions de leur transport sont plus exigeantes, en termes de vitesse, de fiabilité, de sécurité.

Les changements dans la nature des produits que nous venons d'évoquer permettent de comprendre pourquoi, malgré la croissance de nos économies, le tonnage chargé est stagnant. Mais ce qui nous intéresse ici plus particulièrement, c'est le fait que des produits différents ne font pas appel aux mêmes modes.

La modification de l'organisation dans l'espace de la production et de la distribution est un phénomène complexe qui

ne se confond pas avec les modifications de la géographie des localisations industrielles et des lieux de consommation. Sans doute des changements ont eu lieu qui ont des incidences sur la géographie des flux, de région à région, mais pas nécessairement sur la répartition modale. C'est sur les changements de la structure des réseaux d'approvisionnement et de distribution des entreprises industrielles et commerciales que nous voulons mettre l'accent.

Le changement le plus évident que met en lumière l'économie industrielle résulte de la tendance à une plus grande spécialisation des unités de production. La recherche d'économies d'échelle a conduit à resserrer la gamme des produits fabriqués dans une unité donnée, et ceci, à la fois horizontalement et verticalement. Horizontalement, c'est-à-dire qu'à un niveau déterminé du processus de production, chaque site ne fabrique qu'un produit ou une gamme restreinte de produits ; au sein d'un même secteur, le nombre d'usines produisant un bien déterminé est donc beaucoup plus faible qu'il y a 20 ou 30 ans. Verticalement, la spécialisation a conduit à réduire le nombre des étapes du processus de production mises en œuvre dans une même unité de production mais, à l'inverse, à centrer chacune sur un nombre limité d'étapes de ce processus.

Les conséquences sur les flux amont et aval des entreprises sont évidentes. Chaque unité fait appel, pour ses approvisionnements, dans des proportions plus importantes qu'autrefois, à d'autres unités, elles-mêmes spécialisées, au sein de la même entreprise, ou à des fournisseurs ou sous-traitants extérieurs. L'efficacité du système des transports lui permet, dans le choix de ses sources d'approvisionnement, de n'accorder qu'un poids relativement secondaire à leur localisation, et de faire venir, si nécessaire, les pièces et sous-ensembles d'une région éloi-

(4) Les statistiques de transport sont établies, pour tous les modes, en nature de produits selon la nomenclature dite NST (Nomenclature des Statistiques de Transport), ce qui permet de procéder à des comparaisons entre ces modes.

(5) On peut consulter à ce sujet, pour un exposé de la méthode utilisée, et une présentation détaillée des calculs sur la période 1980-1992, Maurice Bernadet, Succès du mode routier : effet de la production ou effet de la compétition ?, *Transports*, n° 359, mai juin 1993, pp. 177-180.

gnée, d'un autre pays d'Europe, voire d'un autre continent. Quant à l'aire de distribution de ses produits, elle est évidemment beaucoup plus vaste.

Au total, pour une unité de production donnée, le système des flux d'approvisionnement en amont et des flux de distribution en aval, comporte un nombre de relations plus important qu'autrefois, en dépit des efforts pour diminuer le nombre des fournisseurs, et de la tendance à la concentration de la distribution. Pour l'ensemble du système productif, le réseau des flux est devenu plus complexe et la matrice des origines - destinations comporte un nombre accru de lignes et de colonnes. Or le volume total des flux, mesuré en tonnage chargé, a, comme nous l'avons vu, peu évolué. Ce qui signifie que chaque flux, en moyenne, est moins important, que les transports sont devenus plus diffus, et s'inscrivent dans un espace géographique plus vaste.

Une telle évolution n'est pas favorable à l'efficacité des transports et a conduit à rechercher diverses solutions permettant de massifier les flux autour d'un nombre aussi limité que possible de points de stockage ou de simples plates-formes, au prix d'un allongement des distances de transports. Transports massifiés, distances longues pourraient favoriser le mode ferroviaire. Mais les flux en jeu restent le plus souvent d'un volume compatible avec le transport par camion complet et les efforts de massification ne contredisent pas l'avantage de la route dans un système de flux qui tend à être plus diffus. Le chemin de fer n'a pas non plus tiré tous les bénéfices possibles de l'allongement des distances, notamment à l'international, parce que les marchés européens du transport ferroviaire sont compartimentés en autant de marchés qu'il y a de pays et de compagnies, avec des normes incompatibles, et que la coordination des actions commerciales de part et d'autre des frontières est une tâche difficile.

Au total l'éclatement dans l'espace des systèmes productifs et distributifs constitue un facteur supplémentaire de l'évolution de la répartition modale en faveur de la route.

Le juste à temps : des flux d'approvisionnement plus fréquents

Quant à la gestion des flux, le développement du juste à temps est sans doute l'un des phénomènes les plus importants qui a modifié les pratiques des entreprises au cours des 20 ou 30 dernières années. Ses causes sont nombreuses, et bien que notre propos n'implique pas une analyse approfondie, il n'est pas inutile de les rappeler. Sans doute, la prise de conscience de l'importance du coût des stocks (en termes d'espace, de frais de gestion, d'immobilisation du capital surtout lorsque les taux d'intérêt réels sont élevés,...) a-t-elle joué un rôle dans la recherche systématique de la diminution de leurs niveaux. Mais plus fondamentalement, c'est l'idée que les stocks constituent un facteur d'inertie, incompatible avec l'instabilité de la demande, sur un marché très concurrentiel où les goûts de la clientèle varient de façon difficilement prévisible, qui a conduit à cette politique. De même le constat que les stocks, parce qu'ils dissimulent les dysfonctionnements de l'appareil productif, sont incompatibles avec une politique de qualité a certainement contribué à convaincre les industriels de l'intérêt de les compresser. Même si le « stock zéro » n'est qu'un mythe, même si dans certains cas la logique des flux tendus a été poussée au-delà du raisonnable, générant des systèmes coûteux et fragiles, ce phénomène n'a sans doute pas encore épuisé ses effets. Or, le juste à temps implique, du fait de la réduction des stocks, des flux d'approvisionnement plus fréquents, portant sur des quantités réduites, rapides pour les marchandises à très forte valeur, et surtout parfaitement fiables. Le coût d'une rupture d'approvisionnement, pour une entreprise livrée en flux tendus, est tel que la garantie des délais de livraison est une condition essentielle. L'évolution progressive de la demande de transport des industriels et des systèmes de distribution vers ces caractéristiques a joué un rôle sans doute difficile à mesurer, mais certainement très important dans le choix privilégié du mode routier. Sa capacité de charge-

ment adaptée à des lots de taille réduite, mais surtout sa flexibilité répondaient parfaitement aux besoins des chargeurs. Le chemin de fer et la voie d'eau, de par leurs caractéristiques techniques et organisationnelles, ne pouvaient offrir des prestations équivalentes de ces points de vue.

Il faut ajouter que les entreprises liées au mode routier ont compris beaucoup plus rapidement que les autres modes que l'évolution des spécifications des prestations de transport s'accompagnait d'une tendance à l'externalisation des prestations annexes et qu'elles se sont dotées des moyens techniques et des compétences nécessaires pour y répondre.

L'analyse que nous avons présentée est sans doute rapide, et elle n'avait d'autre but que de permettre de comprendre les raisons essentielles pour lesquelles le mode routier a pris l'importance qui est la sienne aujourd'hui.

Le « découplage » : un objectif à long terme, qui sera difficile à atteindre

Les analyses qui précèdent ont mis en lumière le fait que les facteurs qui ont encouragé la croissance du transport routier de marchandises touchent aux fondements mêmes de notre système économique et des transformations qu'il a connues. Dans ces conditions, la répartition modale n'est pas le résultat des « libertés » que les transporteurs prennent avec la réglementation, ni même celui d'une politique qui favoriserait abusivement le mode routier : elle est le reflet des transformations structurelles de notre économie. On peut le déplorer, souhaiter que le chemin de fer et la voie d'eau résistent à l'impérialisme du « tout camion » ; mais on doit être convaincu que la domination du mode routier est durable, et que les mesures simplistes qui sont parfois proposées pour remédier à cette situation n'ont aucune chance de modifier, sinon peut-être à la marge, la situation.

Si l'on veut d'abord stabiliser, puis peut-être réduire la part de marché du transport routier, il faut certainement agir sur

tous les facteurs que nous avons analysés, tant du côté de l'offre que du côté de la demande de transport.

Du côté de l'offre, des politiques qui viseraient à contraindre le transport routier auraient pour effet premier de renchérir le transport et de diminuer la compétitivité de l'économie. D'ailleurs, l'expérience passée de la régulation administrative du transport routier, fondée sur un système de licences contingentes et une tarification obligatoire, s'est révélée largement inefficace, notamment en ce qu'elle n'a pas permis, ce qui était son objectif principal, de protéger le chemin de fer. Dans le climat de libéralisme économique régnant, un retour à des modalités de fonctionnement contraires à la logique de l'économie de marché paraît peu vraisemblable. En revanche, le renforcement des contrôles et des sanctions en cas de non-respect des règles qui encadrent le transport routier paraît probable, de même que l'imposition d'une tarification de l'usage des infrastructures qui oblige les utilisateurs du transport routier à mieux couvrir les coûts qu'il engendre.

Mais si l'on veut que les modes alternatifs retrouvent une partie de la place qu'ils ont perdue, il faut impérativement rendre ces modes, et plus particulièrement le mode ferroviaire, plus efficaces. Cet objectif est affirmé de longue date par les pouvoirs publics, et les entreprises ferroviaires, elles-mêmes, reconnaissent la nécessité d'améliorer la qualité de leurs prestations. La Commission des Communautés européennes a fait admettre, non sans mal, l'idée que la liberté d'accès au réseau et la mise en concurrence des opérateurs permettraient de dynamiser le fret ferroviaire. On peut penser que la libéralisation du fret ferroviaire était indispensable et ne pas croire qu'elle pourra suffire à changer profondément la situation. Le manque d'efficacité du transport ferroviaire de marchandises et la mauvaise qualité de service qu'il offre à ses clients ont des origines multiples, principalement d'ordre organisationnel et social, voire culturel, de sorte qu'il faudrait mettre en cause de façon radicale le système de production des entreprises ferroviaires pour obtenir des

résultats significatifs. Certains estiment que des entreprises intégrées, assurant à la fois des transports de voyageurs et des transports de marchandises, alors que les caractéristiques de ces deux marchés sont profondément différentes et que, dans de telles entreprises, la priorité est toujours donnée aux transports des personnes, devront laisser place à des entreprises spécialisées. En tout état de cause, la pénurie de sillons impose de réaliser des investissements d'infrastructures dont la rentabilité socio-économique est faible dans l'état actuel de la situation, infrastructures sur lesquelles la priorité au fret devrait être affirmée.

Du côté de la demande, un recours accru aux modes alternatifs implique des transformations structurelles (et plus exactement le renversement des orientations des changements structurels en cours) dans les systèmes de production et de distribution.

Il est exact que certaines entreprises, conscientes des conséquences néfastes pour l'environnement de la répartition modale actuelle, convaincues qu'elles seront contraintes à terme de modifier leurs pratiques, et estimant qu'il est préférable d'anticiper les changements plutôt que d'attendre qu'ils leur soient imposés, se sont déjà engagées dans la voie d'une modification de leurs systèmes d'approvisionnement et de distribution, de leurs organisations spatiales et de leurs organisations logistiques. Le surcoût qui en résulte peut être compensé par une meilleure image auprès de la clientèle, celle d'une entreprise « citoyenne ». Les conditions pour qu'une entreprise puisse mettre en œuvre une telle politique à des coûts raisonnables sont cependant strictes, et il n'y a aucune chance pour que ces pratiques se généralisent spontanément.

En fait, les transformations souhaitables impliquent que les entreprises industrielles et commerciales fondent leurs gains de productivité sur des bases autres que la recherche des économies d'échelle, s'agissant de leur organisation dans l'espace, et sur un arbitrage différent entre transport et stockage, s'agissant de leur organisation logistique. La modification du prix du trans-

port est certainement un moyen de modifier les données des calculs effectués par les entreprises et de les inciter à modifier leurs comportements.

Toutefois, l'utilisation de l'outil tarifaire est délicate, car la sensibilité des comportements de choix modal au prix du transport semble faible. Or l'objectif est de remettre en cause des formes d'organisation qui sont en amont de ce choix, et compte tenu de la forte inertie de ces structures, il faudrait sans doute que les augmentations de prix (par exemple sous la forme d'un accroissement de la fiscalité pesant sur le gazole) soient très élevées, pour atteindre des niveaux qui paraissent tout à fait irréalistes.

Aussi, l'instrument des permis négociables, permettant d'adapter plus précisément l'effort à accomplir à l'objectif à atteindre et d'atteindre cet objectif à un coût social moindre, paraît-il potentiellement plus efficace. Mais la réflexion à ce sujet n'est qu'esquissée et de nombreux problèmes restent posés, qu'il s'agisse de problèmes « techniques » (par exemple celui de savoir à qui les permis seront accordés : aux transporteurs ou à leurs donneurs d'ordre ?) ou du problème majeur de l'acceptabilité sociale d'un tel système...

Des décisions à prendre dans le cadre de l'Union européenne

Quels que soient les outils qui seront mis en œuvre, les ajustements structurels nécessaires seront coûteux, et le résultat le plus immédiat d'une telle politique sera une perte de productivité, voire de compétitivité si les décisions ne sont pas prises dans un cadre large qui, au minimum, devrait être celui de l'Union européenne.

On comprend dans ces conditions pourquoi, au-delà des déclarations d'intention sympathiques et des incantations inefficaces, les pouvoirs publics ne paraissent pas pressés de s'engager résolument dans cette voie et semblent, dans l'immédiat, s'accommoder parfaitement de la situation et d'un transport efficace à prix modéré, le transport routier ! ●