

FAVORISER LES MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS À LA ROUTE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le constat

Rétrospective des 20 dernières années : une croissance continue du mode routier

Au cours des 20 dernières années, et d'une manière générale en France, le volume du transport routier a augmenté de 85%, alors

que les modes de transport alternatifs à la route - le transport fluvial et ferroviaire - étaient en recul. Une évolution identique a d'ailleurs concerné l'ensemble des pays d'Europe occidentale.

Evolution du transport de marchandises en France

1- En milliards tonnes-km

	1970	1980	1990	2003
Route	66,3	98,1	114,8	171,2
Fer	67,6	64,8	49,7	27,8
Voies navigables	12,7	10,9	7,6	4
Tous modes	146,6	173,8	172,1	203

2 - En part modale

	1970	1980	1990	2003
Route	45%	56%	67%	84%
Fer	46%	37%	29%	14%
Voies navigables	9%	6%	4%	2%
Tous modes	100%	100%	100%	100%

Source : DREIF - SITRAM

En Île-de-France en 2003, 365 millions de tonnes de marchandises (dont 80 millions de tonnes de transit) ont été transportées. Sur les 271 millions T transportées hors maritime et aérien, la part de la route avec 90% des

marchandises transportées est encore plus dominante que pour la France entière, le fer et la voie d'eau se partageant seulement 10 % des trafics.

Le transport de marchandises en Ile de France en 2003

En tonnes	interne	entrants	sortants	import	export	Total	en %
Route	138 013 585	47 277 188	41 346 924	13 208 794	4 753 871	244 600 362	90,2%
Fer	494 476	7 069 811	3 252 605	1 099 319	774 179	12 690 390	4,7%
Voie navigable	4 920 308	6 542 911	2 031 510	267 310	267 165	14 029 204	5,2%
Tous modes	143 428 369	60 889 910	46 631 039	14 575 423	5 795 215	271 319 956	100%

Interne : flux ayant leur origine et leur destination en Ile de France

Entrant - sortant : flux ayant une de leur extrémité en Ile de France et l'autre dans une autre région de France métropolitaine

Import-export : flux ayant une de leur extrémité en Ile de France et l'autre dans un autre pays

Source : DREIF - SITRAM

Plusieurs facteurs expliquent cette progression du transport routier. La désindustrialisation et la tertiarisation de l'économie, et, en parallèle, les contraintes liées à l'évolution des modes de production, de distribution et de consommation (flux tendus, juste à temps) ont permis au mode routier de s'imposer grâce à la flexibilité qu'il a su proposer face à une demande toujours plus exigeante.

En outre, la distance moyenne, tous modes, des échanges de marchandises entre l'Île-de-France et la France métropolitaine est de 135 kilomètres, distance pour laquelle le fleuve et le fer sont traditionnellement peu compétitifs.

Le transport fluvial s'inscrit toutefois dans un contexte aujourd'hui favorable et progresse sur d'autres trafics que les pondéreux, notamment les conteneurs et les déchets. Il devrait pouvoir devenir un mode de transport structurant en région Île-de-France.

Quant au mode ferroviaire, on peut regretter que la mise en œuvre du « Plan Véron » qui doit permettre au fret ferroviaire de revenir, en quelques années, à un nécessaire équilibre financier ait pour conséquence, en attendant l'arrivée de nouveaux entrants, l'abandon d'un certain nombre de trafics et donc l'augmentation du transport routier.

Les prévisions nationales à l'horizon 2025 : la route restera largement prépondérante

D'après l'hypothèse centrale du Service Économique et Statistique (SES), la croissance du transport de marchandises en France (en tonnes/kilomètres tous modes) devrait se ralentir d'ici 2025 et avoisiner +1,5% par an (il avait cru de +1,8%/an entre 1980 et 2002). La prévision prend en compte la réalisation de trois grands projets d'infrastructures : Perpignan-Figueras et Lyon-Turin en ferroviaire, Seine-Nord en fluvial. L'hypothèse centrale prend en compte une croissance annuelle du PIB de + 1,9 % sur période 2002-2025 (+2,1% sur la période 1980-2002), un prix du baril de pétrole de 35 dollars en 2025 et la parité de 1 dollar pour 1 euro.

Évolution de la demande en scénario central

	Variation en %/an		Milliards tonnes-km	
	1980-2002	2002-2025	2002	2025
Routier	+2,9%	+1,5%	257	365
Ferroviaire	- 1,2%	+1,2%	50	66
Fluvial	- 2,0%	+0,5%	6,9	7,8
Total	+1,8%	+1,5%	314	439

Source : DAET – SES / la demande de transport en 2025, oct. 2004

Cette moindre croissance globale résultera d'une croissance ralentie du mode routier (en tonnes.km poids lourds, la croissance sera de +1,5% par an contre +2,9% pour la période précédente), due essentiellement à l'augmentation des prix routiers liée notamment à la hausse du prix du pétrole et au ralentissement prévu de la croissance économique.

Évolution du partage modal en scénario central

	Partage modal en %		
	1980	2002	2025
Routier	65	82	83
Ferroviaire	30	16	15
Fluvial	5,1	2,2	1,8
Total	100	100	100

Source : DAET – SES / la demande de transport en 2025, oct. 2004

Le transport des biens de consommation, dont le poids dans le volume total des transports de marchandises ne cesse de progresser, devrait toutefois croître plus rapidement que par le passé du fait de l'évolution structurelle de l'économie et de la logistique. La multiplication des références, la diminution de la taille des envois et, parallèlement, la multiplication de leur nombre, la suppression des stocks dans les surfaces de ventes et les contraintes de livraison en flux tendus sont autant de facteurs qui favorisent l'augmentation de la demande de transport routier de marchandises ; la part de la route restera ainsi très largement prépondérante.

On notera en outre qu'en Île-de-France, la demande de transport pour les matériaux de construction - qui représentent la moitié des flux internes de marchandises - restera soutenue compte tenu de l'évolution du marché des granulats et des projets de construction prévus à court-moyen-long termes.

Ces prévisions à l'horizon 2025, moins importantes toutefois que celles qui avaient été réalisées par le passé, posent donc la question, dans un souci de minimisation des nuisances, de la gestion à prévoir de ces trafics.

Les dysfonctionnements

Des congestions routières qui s'aggravent

À l'horizon 2025, l'augmentation de 40% du volume de transport et une part routière qui restera très largement prépondérante vont conduire à une croissance des trafics poids lourds. L'augmentation prévisible des congestions routières, auxquelles les poids lourds contribueront en partie malgré différentes mesures¹ visant à minimiser leur impact sur le trafic, risquera d'aboutir à des situations intolérables ou de blocage qui vont nuire à la performance du système logistique francilien.

Les enjeux

Assurer dans de bonnes conditions économiques et environnementales la croissance du transport de marchandises qui concernera l'Île de France

Les évolutions en cours les plus marquantes en Europe en faveur du report modal concernent la mise en place progressive de grands itinéraires de fret reliant les ports du Nord de l'Europe à l'Europe du Sud et la Méditerranée. La constitution de tels itinéraires en France pose les questions suivantes :

- celle d'un contournement ferroviaire de l'Île de France par le Nord et l'Est, et du raccordement de l'Île-de-France à l'un de ces grands couloirs de circulation de marchandises (pour assurer sa propre desserte le cas échéant),
- celle du positionnement volontaire de l'Île-de-France sur un grand itinéraire ferroviaire nord-sud.

La réalisation de ces grandes infrastructures, parce qu'elles massifient les flux dans quelques

¹ la limitation des vitesses des PL ou encore l'autorisation de passer à 44t pour la desserte des ports maritimes qui pourrait permettre d'influer, certes légèrement, en faveur d'une moindre augmentation des véhicules.kilomètres

grands corridors, rendrait supportables les surcoûts liés aux ruptures de charge générées par les transbordements et permettrait donc le report modal.

En tout état de cause, quelle que soit la solution retenue quant au positionnement francilien, elle devra s'accompagner de l'amélioration des infrastructures ferroviaires² et fluviales desservant et irriguant l'Île-de-France :

- la grande ceinture dédiée au fret et dont il faut préserver cette vocation, ainsi que certaines radiales en Île-de-France entrant dans Paris qui supportent un trafic voyageurs croissant pour lesquelles il faudra partager les sillons de qualité entre le fret et les voyageurs ;

- l'extension de la section à grand gabarit de la Seine, la construction du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe dont le principe est acquis, voire la construction du canal Seine-Est qui permettrait d'ouvrir le bassin de la Seine vers le réseau fluvial est-européen et le nouvel espace économique européen ;
- la petite ceinture pour une logistique urbaine de proximité en zone dense.

2 la question de la qualité du service de fret ferroviaire se posant dorénavant dans le cadre européen et dans le contexte de la libéralisation