

FRET FERROVIAIRE : PITIÉ POUR LES CONTRIBUABLES !

Rémy Prud'homme¹

16 Septembre 2009

Un peu avant le beaujolais, le « plan fret » nouveau est arrivé. Il va coûter 7 milliards d'euros au contribuable, et échouer comme les autres. Il repose sur plusieurs idées reçues qui sont autant d'erreurs ou contre-vérités.

Premièrement, le déficit du fret ferroviaire est gravement sous-estimé. Le transport ferroviaire en général est déficitaire à hauteur d'environ 11 milliards par an. Le compte du fer est facile à faire. Les seuls salaires de la SNCF (8 milliards) sont presque égaux aux paiements des usagers (9,5 milliards, sans doute moins cette année). Tous les autres coûts, relatifs à l'énergie, et surtout au capital utilisé, considérable dans une activité aussi capitalistique, sont nécessairement à la charge du contribuable d'aujourd'hui (subventions) ou de demain (augmentation de la dette). L'équilibre, ou parfois même le bénéfique, présenté par la SNCF n'a rien à voir avec l'économie du transport ferroviaire français. La SNCF compte comme recettes les milliards de subventions qu'elle reçoit ! Elle compte comme une recette les dépenses qu'elle engage pour entretenir le réseau qu'elle utilise ! Le capital dont elle a besoin est mis gratuitement à sa disposition par RFF qui s'endette à sa place. En gros, les usagers du transport ferroviaire payent environ 50% de leurs coûts. Les usagers du fret payent certainement moins que la moyenne. Disons 30% pour fixer les idées. Comme ils payent 1,7 milliard, on peut estimer que le fret est subventionné à hauteur de quelques 3 milliards par an. Davantage cette année. Un doublement du fret ferroviaire, s'il devait se produire, impliquerait à peu près certainement un doublement de ces subventions.

Deuxièmement, la part actuelle du fret ferroviaire est largement surestimée. 14% dit-on. 11% montrent les chiffres officiels. Mesuré en tonnes-kilomètres. Mais le transport est bien le seul secteur où l'on estime l'activité en quantités physiques. Dans tous les autres secteurs, on mesure l'activité et son évolution en argent : soit en chiffre d'affaire, qui mesure l'utilité

¹ Professeur émérite, Université Paris XII

produite, soit en valeur ajoutée. Comparer en tonnes produites la chimie fine (pharmacie, parfums) avec la chimie lourde (engrais, ciment) ferait dire de grosses sottises. En valeur, le fer représente environ 3% du transport de marchandises. Le transport de marchandises est totalement dominé par le transport routier, qui assure environ 95% du transport intérieur de fret, 30 fois plus que le rail. La SNCF elle-même, qui possède Géodis, une belle entreprise de logistique et de camions, vend bien plus de transport de marchandises par la route que par le fer.

Troisièmement, la possibilité d'augmenter substantiellement le fret ferroviaire est grossièrement surestimée. Le plan fret prévoit un doublement d'ici 2012. M. Gayssot avait pris exactement le même engagement en 2000, et mobilisé beaucoup d'argent à cet effet : depuis cette date, le transport ferroviaire a diminué d'environ 30%. Un transfert modal massif vers le rail est un rêve, un mythe. Pour une part considérable, le transport de marchandises est local, sur de courtes distances ; pour ce type de transport, le ferroviaire qui ne peut pas aller partout est foncièrement inadapté. Une autre part importante consiste en petits envois très pressés, pour lesquels le fer est trop coûteux et trop lent : M. Blayau, directeur du fret SNCF mais aussi président de Géodis, est le premier à le reconnaître, et il veut, à juste titre, réduire - et non pas augmenter - cette activité ferroviaire. Le rail convient aux déplacements massifiés de marchandises pondéreuses sur de grandes distances, et convient mieux à un pays linéaire comme la Suisse ou dense comme l'Allemagne qu'à la France. La miniaturisation, les alliages composites, les nanotechnologies, le juste-à-temps, l'aménagement du territoire, le poids des services, trop d'évolutions jouent contre lui.

La supériorité de la route pour le transport de marchandises ne résulte pas de choix politiques, mais de réalités techniques. En forçant le trait, et en allant jusqu'à la caricature, on pourrait dire que le rail est à la route ce que la bougie est à l'électricité pour l'éclairage. Ne restent à la chandelle que des niches comme les dîners d'amoureux ou les cérémonies religieuses. Aucun « plan bougie » ne peut engendrer un transfert modal massif de l'électricité vers la chandelle.

L'avenir du fret ferroviaire est donc dans des créneaux, plus importants bien sûr que ceux de la bougie. On peut citer la desserte des grands ports, en priant pour que les ports français fonctionnent enfin. Ou le transport de petits colis à grande vitesse au départ de Roissy, pour

lequel FEDEX est prêt à payer. Ou le transport de produits chimiques dangereux. Ou peut-être même les autoroutes ferroviaires sur un ou deux axes majeurs. Ces créneaux méritent énergie et investissements, et Fret SNCF l'a bien compris. Mais il n'est pas raisonnable de croire que l'occupation de ces créneaux suffira à doubler le fret ferroviaire ni sans doute même à le maintenir. L'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg, par exemple, qui existe, n'attire que quelques dizaines de camions par jour, 1% ou 2% des camions qui empruntent cet axe. Leur doublement, leur triplement, ne pèserait guère dans le partage modal.

Tous les coups de menton volontaristes du monde et tous les milliards de dépenses publiques à fonds perdus n'y changeront pas grand chose. Mais alourdiront à coup sur les impôts (ou la dette) des Français.

On peut aussi brimer davantage encore le transport routier de fret, comme le font deux impôts nouveaux supplémentaires créés cette année : la taxe sur l'utilisation des autoroutes non concédées, et la taxe carbone. L'impact sur le transfert modal sera faible et incertain, mais l'augmentation du coût du transport en général sera forte et certaine. Un transport plus coûteux, on le sait depuis Adam Smith, c'est moins d'échanges, moins de productivité, moins de concurrence, moins d'activité et moins d'emploi.

Mais, dira-t-on, et le gain environnemental ? Il est dérisoire. Imaginons que les 7 milliards de ce plan fret augmentent le fret ferroviaire de 10%, et l'augmentent par diminution du fret routier - une hypothèse très optimiste. S'ensuivrait une diminution des rejets de CO₂ de 0,4 millions de tonnes, soit, au prix élevé de 32 euros la tonne, un gain de 12 millions d'euros. Dépenser 7 milliards pour économiser 12 millions par an : une fois de plus, l'environnement n'est qu'un prétexte à un mauvais coup porté à l'économie et au pouvoir d'achat.

(6300 signes)

[Détail du calcul du dernier paragraphe - 10% du fret ferroviaire égale 4,3 Gt*k. Soit 1,4% du fret routier exprimé en Gt*k. Les poids lourds consomment 11,1/51,8 (millions de m³), soit 21,4% des carburants routiers en général, et donc rejettent 21,4% des 125 Mt CO₂ du transport routier en général, soit 26,7 Mt CO₂. 1,4% de 26,7 Mt égale 0,37 Mt CO₂. Soit, à 32 €/t CO₂, 11,8 M€.]