

France : La fiscalité pourra-t-elle arbitrer le match rail route ?



Quel que soit le produit : Agricole, industriel ou minéral, dans leurs cycles d'utilisation, ceux-ci doivent fatalement être déplacés. Ces opérations de transport sont confiées par les chargeurs à des intermédiaires qui sont les acteurs du transport et de la logistique. Sur le continent, la route et le ferroviaire, à défaut de se compléter se concurrencent. Ce clivage modal s'affiche dès les premiers instants de la demande de service. Le mode routier, très réactif enregistre les commandes et essaie de répondre parfaitement aux souhaits. Le mode ferroviaire, beaucoup plus rigide, recherche dans sa gamme de produits la réponse la plus cohérente à laquelle le chargeur devra s'adapter. Le mode routier est de plus catalysé par son environnement. Il est régi par un encadrement législatif et règlementaire strict mais doit aussi se positionner au milieu d'une concurrence impitoyable. Cette pression exacerbée fait l'affaire des chargeurs qui disposent d'offres pléthoriques de la part de prestataires routiers, sans cesse en recherche de productivité pour peser sur leurs coûts toujours en baisse. Cette rivalité entre entreprises routières oriente les constructeurs de camions vers des offres de véhicules toujours plus performants. Les nouveaux modèles remplacent environ tous les quatre ans la génération des camions précédente car ils sont immédiatement obsolètes. Sur la dernière décennie, des apports significatifs en charge utile et en consommation ont respectivement amélioré le rendement des véhicules de 13 et 10%. A cela s'ajoutent les améliorations de normes environnementales qui font du routier le mode fédérant la normalisation des envois.

Le mode routier est également un tissu professionnel vivant où les entreprises se créent et disparaissent, répondant par cette loi économique impitoyable aux variations des marchés. Les coûts sont ainsi sans cesse ajustés sans inertie économique. Cela a permis d'inventer les flux tendus. Parmi les autres avantages : des groupages de lots avec des poses multiples et des délais de livraison réduits. Les plans de transport répondent en permanence aux exigences des clients. Dans ce contexte, il est nécessaire de repositionner le chemin de fer. Le mode ferroviaire s'accordait à poser sa pertinence sur des transports massifs et répétitifs à plus de 500 kilomètres. Cette rigidité dans un pays qui a perdu son industrie lourde a fait décliner sa part de marché. La conséquence de l'incapacité à s'adapter rapidement a obligé les entreprises ferroviaires historiques à trainer des surcharges de structures qui ont pénalisé et décalé le train.

Les routiers envisagent déjà les Euro-combis de 25 mètres de long pour encore anticiper le marché. 30% d'économies de trajet sont attendues. Le train cherche toujours à inventer le wagon pour transporter demain des camions aux silhouettes de 2013 déjà obsolètes.

Il est donc clair que les 1.3% estimés du surcôt de la future taxe carbone routière ont déjà été anticipés. Ce n'est donc pas cette fiscalité qui réorientera le fret vers une alternative à la route. Au final, les contribuables consommateurs paieront aussi cette taxe tout comme ils paient les surcharges de structure du ferroviaire.

Il est temps de comprendre que le transport global est à la massification. Un navire porte conteneur transporte en équivalence 200 trains. Il a déjà pris le relai du fer par ses escales successives sur des distances supérieures à 1500 kilomètres. Le fer français traite quelques trafics de niche et n'a plus la capacité de se développer sur les infrastructures actuelles. Son expansion se réduit à transporter des camions, ce ne qui ne représente que quelques pour cents du marché. Doubler sa part saturerait le réseau ferré national conventionnel aujourd'hui occupé par des TER. La réflexion aurait dû arbitrer en faveur de la construction d'un réseau fret à gros débit face au choix du « Tout TGV ». C'est ce que fait l'Europe consciente de la saturation du RFN. La Betuwe line contournera la France de Rotterdam à Gènes par un nouvel itinéraire fret capacitaire

