



# LE CAMION FAIT DE LA RÉSISTANCE

Acheminer les marchandises par train ? Une priorité pour l'écologie... Mais pas vraiment pour l'Union européenne. **Résultat, le transport routier ne cesse d'augmenter**, notamment en France.

PAR EMMANUELLE VIBERT

Un embouteillage sur l'A63, en Aquitaine. L'essor du fret routier engorge les autoroutes de France.



à 17,8 % entre 2000 et 2013 en Europe, selon un rapport de la Cour des comptes européenne paru en mai 2016, tandis que le fret routier passait de 73,7 % à 75,4 % – la part restante est assurée par le fluvial. Si l'Autriche, l'Allemagne et la Suède contredisent cette tendance, ce n'est pas le cas de la France, où la part du fret ferroviaire est passée sur cette période de 21 % à moins de 15 %. Pourtant, en 1950, on transportait deux tiers des marchandises par train, selon l'Association française du rail (Afar). Pourquoi un tel revirement ? Réponse en quatre points.

### 1 | L'essor des camions petit format

La différence de salaires entre les routiers des différents pays de l'Union européenne fait des ravages sur les routes. Le problème a pris de l'ampleur en 2009 avec le « cabotage », une pratique qui autorise un camion à se rendre dans un pays européen autre que le sien et à y faire jusqu'à trois livraisons sur une durée de sept jours. Face à cette concurrence, de nombreuses sociétés françaises ont mis la clé sous la porte, ou ont délocalisé leurs activités dans les pays où les salaires sont bas (Roumanie, Slovaquie, Pologne...). La situation devrait un peu s'améliorer après l'entrée en vigueur, le 1<sup>er</sup> juillet 2016, du décret de la loi Macron sur le transport routier. Le texte oblige les entreprises à payer leurs conducteurs étrangers au moins au salaire minimum français (Smic), même lorsqu'ils font du cabotage. Mais, faute de personnel, impossible de contrôler tous les camions qui franchissent les frontières françaises !

Le marché est aussi bouleversé par l'arrivée de nouveaux acteurs qui profitent des failles du système. Depuis quatre ans se multiplient ainsi les véhicules utilitaires légers (VUL) en provenance des pays de l'Est, Pologne et Roumanie en tête. Ces camionnettes échappent au « règlement communautaire pour l'exercice de la profession de transporteur routier », comme le souligne un rapport qui leur est consacré cette année, publié par la Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer. Ils circulent dans toute l'Union européenne, avec des salariés embauchés dans les pays à plus bas salaires. Aujourd'hui, on compte environ 8 utilitaires pour 100 poids lourds. Bien sûr, ces VUL, dont la grande majorité échappe aux contrôles, rendent le transport routier plus compétitif que le train.

# 91,6

MILLIONS de passages de poids lourds ont eu lieu en 2015 au niveau des péages des autoroutes Vinci, qui représentent la moitié du réseau français.

# -6

POINTS C'est le recul de la part du ferroviaire dans les transports de marchandises entre 2000 et 2013 en France.

**P**ourquoi croise-t-on toujours autant de camions sur la route ? Quand on sait que le transport routier représente près du tiers de la consommation d'énergie et des émissions de CO<sub>2</sub> dans l'Union européenne, la réponse ne s'impose pas d'elle-même.

Plus bizarre encore, pourquoi ce transport par route gagne-t-il du terrain, tandis que l'acheminement par rail, beaucoup moins polluant, est en perte de vitesse ?

On le sait : le train dégage environ 3,5 fois moins de gaz à effet de serre que le camion par tonne-kilomètre (transport d'une tonne sur un kilomètre). Et le fret ferroviaire contribue à désengorger des routes déjà bien encombrées. Or ce dernier a reculé de 19,7 %



### ●●●2 | Un réseau de plus en plus éclaté

« Il y a cinquante ans, on était face à des flux de transport massifs d'un point A à un point B, explique Roland Le Bris, du cabinet Transversales, qui a participé à plusieurs études sur le fret ferroviaire. Les dessertes étaient simples. Par exemple, il existait un flux de charbon depuis le port de Dunkerque vers les usines de sidérurgie lorraines. Aujourd'hui, on fait voyager moins de matières premières et plus de produits de consommation finis, avec des origines et des destinations multiples. Tout est plus compliqué à organiser. Le secteur des chemins de fer a tardé à prendre en compte cette nouvelle dimension. Les opérateurs routiers, en revanche, ont pris le virage.

#### LA SUISSE, CHAMPIONNE DU TRAIN

La part du fret ferroviaire en Suisse dépasse les 40 %. Pour parvenir à ce chiffre record, le gouvernement a pris plusieurs mesures. Une redevance sur le trafic des poids lourds est prélevée depuis 2001, des subventions sont accordées au transport combiné camion et train, les camions n'ont pas le droit de rouler la nuit ni le dimanche pour ne pas gêner les riverains... D'ici à 2018, seuls 650 000 poids lourds pourront traverser, chaque année, les cols alpins suisses. Par ailleurs, la Suisse a rénové et construit des lignes de chemin de fer, creusé de nombreux tunnels... « La densité du réseau y est très importante, relève le spécialiste Roland Le Bris. Certains trains desservent même directement des supermarchés. »

## “ Il reste très peu d'usines, de ports ou de carrières équipés d'une voie de chemin de fer ”

Roland Le Bris, consultant et spécialiste du fret ferroviaire

Ils sont allés sur le terrain de la logistique en proposant à leurs clients de prendre en charge l'organisation des flux. » Dans ce nouveau contexte, difficile de faire mieux que la flexibilité des camions.

### 3 | Des trajets en train chers et peu sûrs

La France manque de lignes ferroviaires « capillaires », ces voies peu fréquentées qui maillent le territoire, tels des affluents. « Il reste très peu d'usines, de ports ou de carrières équipés d'une voie de chemin de fer », observe Roland Le Bris. Dans les sept principaux ports français, 11,5 % seulement des marchandises étaient transportées par chemin de fer en 2012, apprend-on dans le rapport de la Cour des comptes européenne.

Par ailleurs, « les entreprises du fret ferroviaire achètent des “sillons”, parfois jusqu'à deux mois à l'avance. Il s'agit du droit de rouler sur un tronçon de réseau ferré pendant un temps donné. Or il y a beaucoup de retards, d'annulations à la dernière minute... », reconnaît Patrice Salini, économiste spécialiste des transports. Enfin, les prix ne sont pas



(Page de gauche)  
Automne 2013. Des portiques ont été installés sur le territoire français, en vue de récolter l'écotaxe poids lourds. Un an plus tard, le dispositif est abandonné.

(Ci-contre)  
Jura, juin 2016. Un véhicule utilitaire léger à l'immatriculation tchèque est contrôlé. Objectif: vérifier qu'il n'est pas trop chargé et qu'il respecte la réglementation.

toujours compétitifs. Prenons l'exemple du tronçon entre Perpignan et Figueras (Espagne), de l'autre côté des Pyrénées, géré par un concessionnaire privé. Selon la Cour des comptes européenne, une entreprise paierait six fois plus cher pour utiliser cette ligne ferroviaire que pour faire rouler, par autoroute, un nombre de camions équivalent.

#### 4 | Un manque de volonté politique

En 2009, la loi Grenelle fixait l'objectif d'augmenter la part du fret ferroviaire de 25 % d'ici à 2012, par rapport à 2006. « Mais la route a conservé son hégémonie, souligne Roland Le Bris. La taxe sur les poids lourds aurait pourtant pu contribuer à ce report de la route vers le rail et l'eau, en finançant la modernisation des transports ferroviaires et fluviaux. » Mais en octobre 2014, Ségolène Royal, ministre de l'Écologie, a mis un terme à cette écotaxe, qui devait être perçue grâce à des portiques installés sur le réseau routier français. Certes, quelques mesures ont été prises, comme la construction d'autoroutes ferroviaires. Une première traverse les Alpes depuis 2003. Une deuxième relie le Luxembourg au Boulou (près de la frontière espagnole) depuis 2007, une troisième a été ouverte ce printemps entre Calais et Le Boulou. Il y a aussi le projet de liaison entre Lyon et Turin. « Mais il n'y a pas de véritable politique pour le fret, regrette Patrice Salini. Il faudrait investir des milliards pour sécuriser les sillons, augmenter la vitesse des trains, améliorer les technologies, consacrer une partie du réseau aux trains de marchandises. Tout l'enjeu, c'est d'arriver à augmenter à la fois la capacité et la fréquence. » ●



Dans le nord de Paris, le quartier Chapelle International, prêt en 2017, abritera un terminal de fret ferroviaire.

## Paris se remet sur les rails

Une gare de marchandises a vu le jour, dans le 18<sup>e</sup> arrondissement de Paris, aux alentours de 1830. Bombardée en 1944, reconstruite après guerre, elle a fermé au milieu des années 1980. Elle renaît aujourd'hui avec le projet Chapelle International, et la construction depuis septembre dernier d'un « hôtel logistique » qui doit se terminer en 2017. Le bâtiment de 400 mètres de long et surplombé de 900 logements et bureaux accueillera deux trains par jour, soit l'équivalent de 40 semi-remorques. Les trains arriveront de deux plateformes logistiques au nord de Paris, à Bruyères-sur-Oise (Val-d'Oise) et à Dourges (Pas-de-Calais). Les marchandises seront ensuite livrées dans Paris grâce à des véhicules roulant à l'électricité ou au gaz naturel. L'objectif? Freiner la circulation des camions de livraison polluants, qui ne cesse d'augmenter, notamment depuis l'explosion du e-commerce.