

Mont-Blanc, Saint-Gothard : Sortir du face à face rail-route

Édouard Berlet

Délégué général d'Armateurs de France

Il y a L'incendie survenu dans le tunnel du Saint-Gothard deux ans et demi après la catastrophe du tunnel du Mont Blanc relance le débat sur le partage du trafic entre les différents modes de transport.

La survenance du drame en Suisse montre en premier lieu que le débat dépasse largement celui de la sécurité des tunnels, même si celui-ci reste d'actualité. En effet, le tunnel du Saint-Gothard, un des plus récents dans les Alpes, était muni d'équipements (couloir de sécurité) dont était dépourvu – en tout cas au même niveau - celui du Mont Blanc. Par ailleurs, par une ironie de l'histoire ou un triste signe du destin, l'accident s'est produit dans le pays d'Europe qui a le plus longtemps lutté contre l'invasion routière (quota de transport, limitation du poids total en charge des véhicules) avant de céder progressivement sous la pression de ses voisins européens et d'admettre la croissance des trafics des poids lourds.

Limiter les risques d'un nouveau drame nécessite une rénovation de la réflexion sur le partage des trafics entre les différents modes de transport en Europe, au-delà du renforcement des exigences de sécurité dans les tunnels.

Par un hasard du calendrier, la Commission européenne vient d'adopter un Livre blanc¹ intitulé « Transport 2010 » qui trace le cadre d'évolution des transports en Europe pour la décennie à venir. L'institution communautaire plaide pour un rééquilibrage entre modes de transport, alors que la route, qui représente 87 % des transports terrestres, a crû de 50 % en 10 ans et poursuivrait sa croissance à ce rythme si rien n'est fait d'ici 2010. **Elle propose de façon très modeste et paradoxale que le partage modal constaté en 1998 soit fixé comme objectif pour 2010**, alors que la situation actuelle, très déséquilibrée au profit de la route, est contestée par la plupart des observateurs, y compris des personnalités du transport routier. Même si le poids des habitudes et l'inertie des systèmes de transport peuvent expliquer, par souci de réalisme, la modestie de cette ambition, le maintien du statu quo ne permettra pas de résoudre les problèmes d'ores et déjà posés par l'engorgement des trafics routiers et l'insécurité qui en résulte.

Le pari de cette simple stabilisation des tendances repose pour l'essentiel sur la renaissance du transport de fret par chemin de fer, « actuellement en voie de marginalisation » selon les propres termes de la Commission européenne (8 % du trafic de marchandises).

¹ Dont un extrait concernant l'eurocabotage maritime a été publié dans le n° 460 de la Revue Maritime sous le titre : *Lier le destin des modes de transport*. (Ndlr)

L'alternative rail-route...

Des développements sont certes consacrés au mode maritime et fluvial sans qu'ils se situent dans l'axe stratégique de ce rééquilibrage.

L'enfermement actuel du débat sur l'organisation des transports entre le rail et la route est donc conforté. Il est temps d'élargir la palette des choix et d'ouvrir en grand les fenêtres sur les autres modes car le pari de la relance du chemin de fer est très aléatoire. Alors que les pouvoirs publics ont fait le choix, auquel on peut souscrire, d'un doublement du trafic ferroviaire en 10 ans, constatons simplement que le trafic fret de la SNCF aura baissé en 2001 en raison des grèves. **L'introuvable réforme des chemins de fer enchâssés dans le monopole d'exploitation des réseaux et les insuffisances commerciales suscitent une désaffection progressive des chargeurs avant tout soucieux de fiabilité.** Seule l'ouverture progressive de l'exploitation des lignes à la concurrence de nouvelles entreprises ferroviaires, à compter de 2003, permettra d'aiguillonner cet esprit de réforme et de secouer le joug qui pèse sur les opérateurs actuels.

Le développement du fret ferroviaire passe également par l'attribution d'une priorité au passage des trains de marchandises par rapport aux rames des voyageurs sur le réseau existant. Constatons simplement que malgré les discours, celle-ci n'a jamais pu s'affirmer sur la durée pour inverser les tendances. Les voyageurs sont aussi des électeurs...

Le décollage du fret ferroviaire implique de lourds investissements et la création à terme d'infrastructures dédiées à cette seule activité, dont le financement très lourd est totalement à imaginer. La Commission européenne considère que le principal frein à la réalisation des infrastructures (routières ou ferroviaires), hors considérations techniques ou environnementales, est la difficulté à mobiliser des capitaux. Les besoins financiers pour développer le réseau européen de transport, pour les seuls grands projets prioritaires dépassent les 110 milliards d'euros pour les années à venir.

La mise en œuvre de l'alternative rail-route paraît donc singulièrement bloquée par le poids des infrastructures, leurs délais de réalisation et les contraintes qui pèsent sur la rénovation des chemins de fer. Il faut sortir de ce face à face étriqué et s'ouvrir sur les autres modes qui sont les parents pauvres d'un débat qui ne reflète pas leur place économique réelle.

Et le cabotage maritime

Le Livre blanc européen met en relief un fait méconnu : le transport maritime européen est avec 41 % de part de marché pratiquement à égalité avec la route qui en détient 44 %². Il peut, compte tenu de son poids, jouer en réalité un rôle significatif dans cette politique de rééquilibrage.

Bien entendu, l'alternative maritime sur distance courte n'existe que dans les régions côtières. Vu des Alpes, le tunnel de Fréjus est la solution de substitution immédiate à la fermeture du tunnel du Mont-Blanc. Toutefois, si la géographie commande, ses limites s'étirent avec la mondialisation et le grand marché européen. La croissance du commerce international se traduit par un allongement des distances de transport. Dans ce contexte, le recours au transport maritime offre de nombreux avantages.

La mer étant une infrastructure naturelle, les seules dépenses d'investissement nécessaires concernent le développement des ports et sont de très loin inférieures à celles exigées pour les routes et les chemins de fer. Ce mode de transport est peu sensible aux phénomènes de congestion, à l'exception des trafics dans les détroits. Il est cinq fois moins

² Pourcentage global compatible avec le fait que le transport routier représente 87 % du seul transport terrestre (Cf. supra).

consommateur d'énergie à la tonne/km que le transport terrestre. Les émissions polluantes de gaz carbonique sont en g/tonne/km sept fois inférieures à celles du transport routier. Il est enfin globalement très sûr car il opère loin des zones habitées.

Le transport fluvial présente globalement les mêmes avantages, à l'exception du coût d'infrastructure.

Cette réévaluation de la place du secteur maritime suppose que notre pays se dote d'une culture maritime qui lui fait actuellement défaut et qu'en conséquence, nos dirigeants insèrent le transport maritime dans le jeu intermodal. La déclaration faite par les Verts après la catastrophe du Saint-Gothard en la seule faveur d'une « accélération des programmes de ferroutage » montre que du chemin reste à faire, même chez ceux que la sensibilité devrait naturellement conduire à valoriser un mode particulièrement écologique.

À condition de l'intégrer véritablement dans la politique des transports, ce qui n'est pas le cas en France, où elle occupe une place marginale, la voie maritime peut apporter un appui décisif, immédiat et peu coûteux à la solution de problèmes majeurs, tels que le franchissement des seuils alpins et pyrénéens et les liaisons entre régions périphériques de l'Europe. Or il y a urgence : le trafic routier traversant les Pyrénées croît de 10 % par an. La modernisation de la ligne ferroviaire Pau - Saragosse, qui n'allégerait que modérément le trafic routier transpyrénéen est encore au stade du projet sans évoquer les projets de trains à grande capacité entre la France et l'Espagne qui sont à peine dans les cartons. Le financement très lourd (environ 100 milliards de francs) de la ligne ferroviaire Lyon - Turin, permettant le franchissement des Alpes, n'est pour sa part pas bouclé. En revanche, le transport maritime, qui n'est pas assujéti à ces contraintes de financement et de délais de réalisation d'infrastructures, peut apporter une réponse très rapide. Des études montrent que le développement de dessertes maritimes entre l'Espagne, la France et l'Italie permettrait, en captant seulement 10 % du trafic, de fluidifier considérablement la circulation routière, dans le secteur très chargé du littoral méditerranéen.

Quelle action conduire ?

Faire payer au transport routier ses coûts collectifs réels en intégrant dans ses prix les charges liées à la détérioration de l'environnement, à la sécurité et à l'application de la réglementation sociale, actuellement très limitée. Cette internalisation des coûts externes permettra d'effacer les écarts de coût illégitimes qui pénalisent les autres modes de transport. Cette tâche n'est pas la plus simple compte tenu de la puissance du *lobby* routier, mais elle est inévitable.

Aligner les conditions réglementaires et fiscales d'exploitation des navires sous pavillon français sur celles des principaux pays d'Europe. Malgré les efforts accomplis, des écarts de compétitivité demeurent au détriment des armateurs français. Des décisions simples sont à prendre dans des dossiers qui sont mûrs.

Poursuivre l'action en faveur d'une modernisation des ports et d'une compression des coûts de passage portuaire (manutention, etc...) qui pénalisent le transport maritime à courte distance par rapport au transport routier non soumis à des ruptures de charge. Des efforts importants ont déjà été accomplis dans ce domaine, qu'il faut poursuivre en développant les contacts entre ports, armateurs et chargeurs.

Développer le transport combiné de type *mer routage* associant les armateurs, les transporteurs routiers et les organisateurs de transport.

Créer un soutien au démarrage des lignes de cabotage, qui est parfois lent, compte tenu des hésitations des chargeurs, ce qui peut être à l'origine de pertes d'exploitation en début d'activité, qui ont causé de nombreuses interruptions prématurées de lignes. Les initiatives récentes de la Commission européenne vont à cet égard dans le bon sens.

Espérons que les catastrophes des tunnels du Mont-Blanc et du Saint-Gothard permettront de faire éclater les limites mentales et culturelles à l'intérieur desquelles est enfermé le débat sur les transports, car ni le rail, ni la route ne peuvent fournir seuls des réponses à bref délai. Or les exigences de sécurité ne peuvent attendre.

