

UNE PROSPECTIVE

POUR LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

PLAN DE L'EXPOSÉ

- I. Les principaux chiffres actuels des transports de marchandises en France
- II. Rétrospective
- III. Prospective 2050
- IV. Le Grenelle de l'Environnement
- V. Les problèmes actuels
- VI. Conclusion

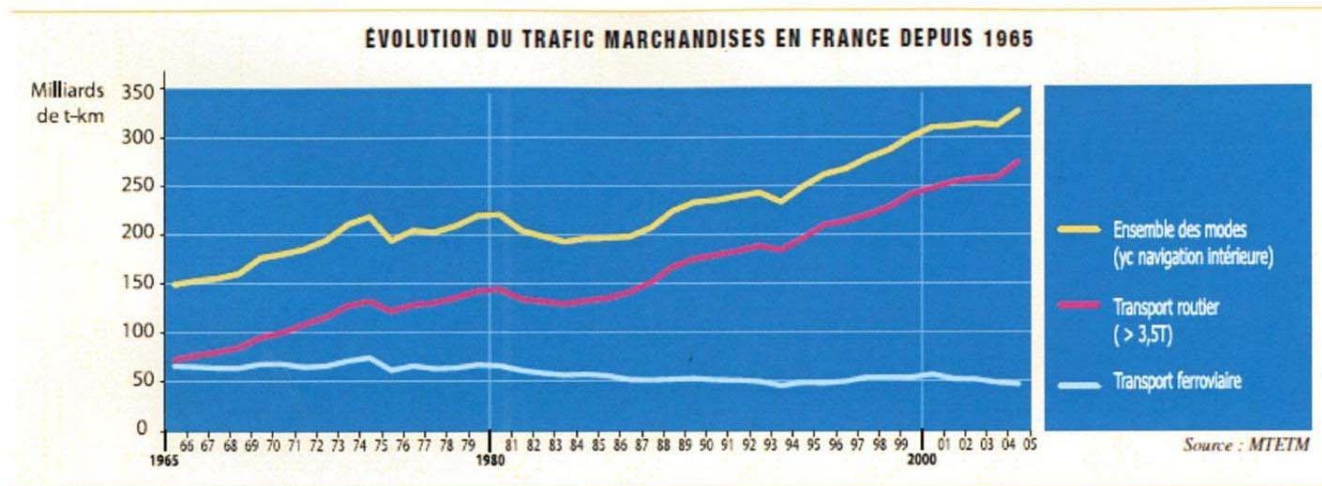
I. LES PRINCIPAUX CHIFFRES ACTUELS DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES EN FRANCE

	<i>Niveaux en Gt-km, évolutions en %</i>				Structure
	2007/2006	2008/2007	2009/2008	2009	
Transports routiers	4,8	-4,9	-14,3	286,3	83,2%
Transports ferroviaires	3,8	-4,6	-20,9	32,1	9,3%
Oléoducs	-2,1	-1,1	-13,3	18,2	5,3%
Transport fluvial	-5,1	-0,5	-1,1	7,4	2,2%
Transports intérieurs	4,8	-4,8	-14,7	344,1	100%

source CCTN juin 2010

II. RÉTROSPECTIVE

a) Les transports intérieurs de marchandises en France entre 1965 et 2005



- 2 - Tonne x kilomètre : unité de mesure du trafic marchandises qui correspond au transport d'une tonne de marchandises sur un kilomètre
- 3 - Le surcoût du transport de lots moins massifiés est compensé par une baisse des coûts de stockage et des frais financiers.

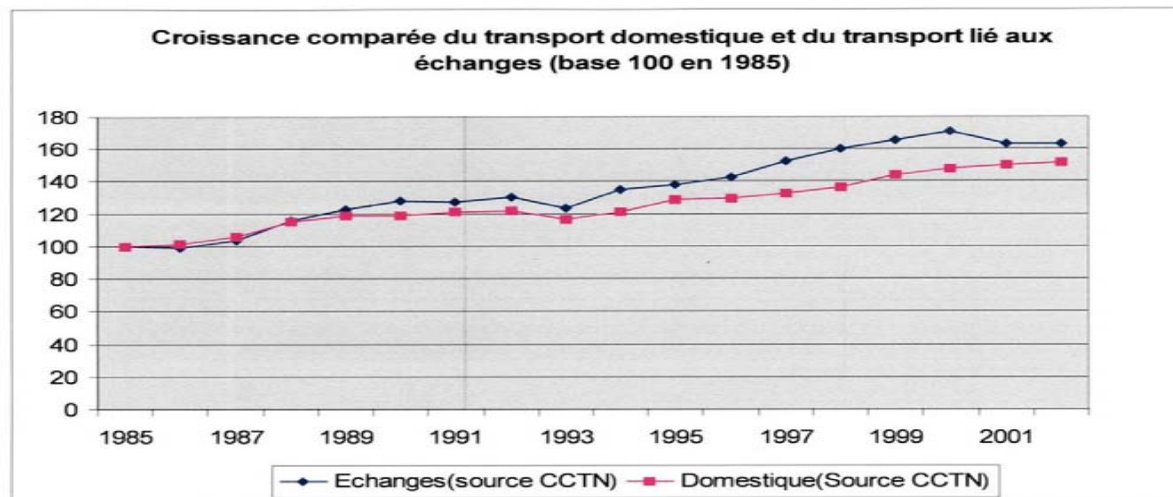
II. RÉTROSPECTIVE

b) Evolution des transports intérieurs de marchandises entre 1984 et 2007 par rapport au PIB

	1984	2007	Augmentation en %
PIB	100	165	65,00%
Transports intérieurs de marchandises (en milliards de Txkm)	217	425	96,00%

II. RÉTROSPECTIVE

c) Une croissance plus forte des échanges internationaux



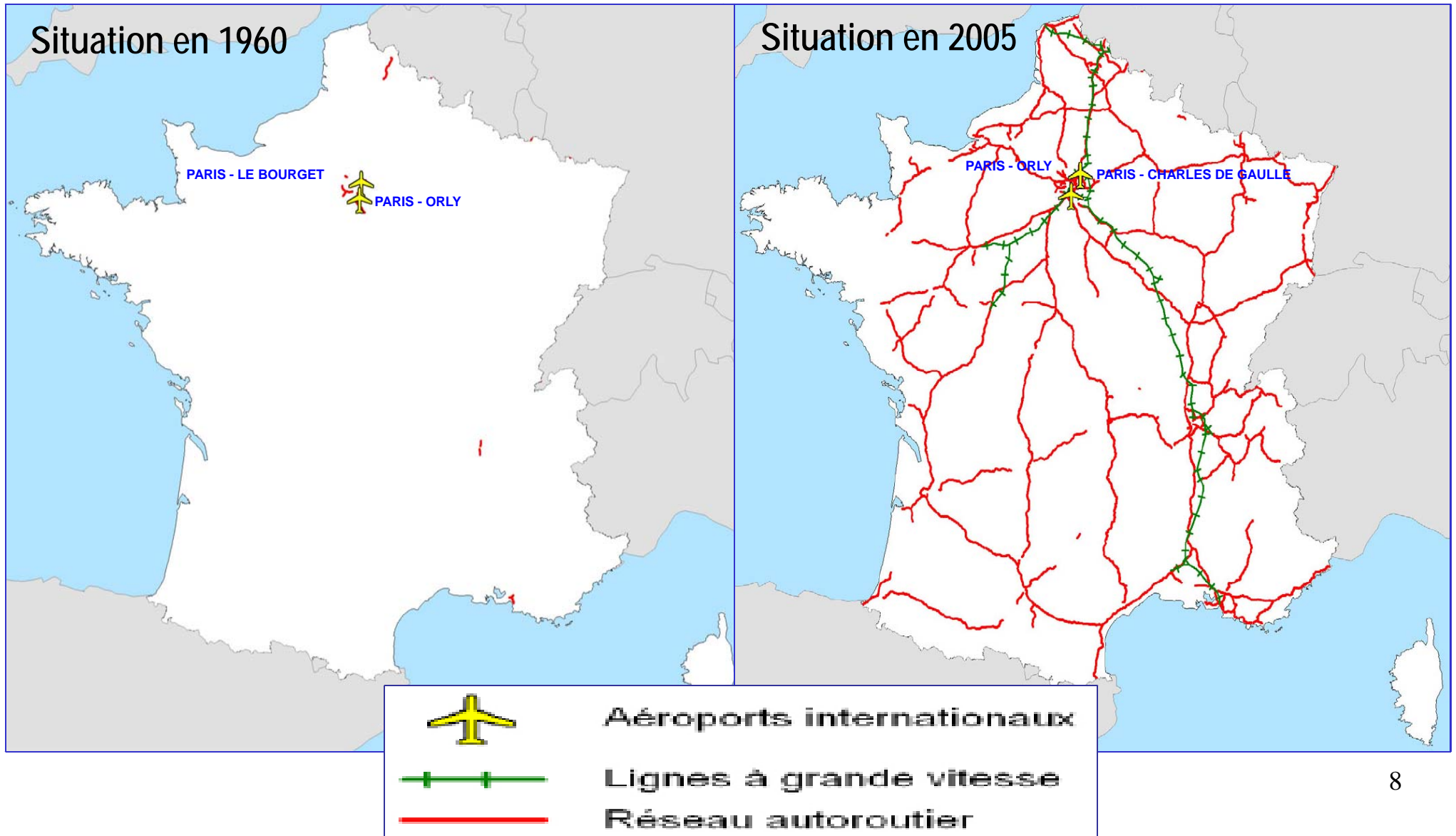
II. RÉTROSPECTIVE

d) Cinq facteurs expliquent la croissance des transports

- L'accroissement de la richesse
- L'ouverture des économies
- La transformation des modes de vie
- Une énergie abondante et à bas prix
- Le développement des transports rapides

II. RÉTROSPECTIVE

e) Les réseaux en 1960 et en 2005



II. RÉTROSPECTIVE

f) Forte internationalisation des économies européennes

PAYS	1970-2002	
	Elasticité exportations au PIB	Elasticité importations au PIB
Allemagne	2,3	2
Espagne	2,4	2,8
UK	1,9	2,2
Italie	2,1	2
France	2,2	1,9
Belgique	1,9	1,8
Pays-Bas	2	1,8
Portugal	1,8	1,9

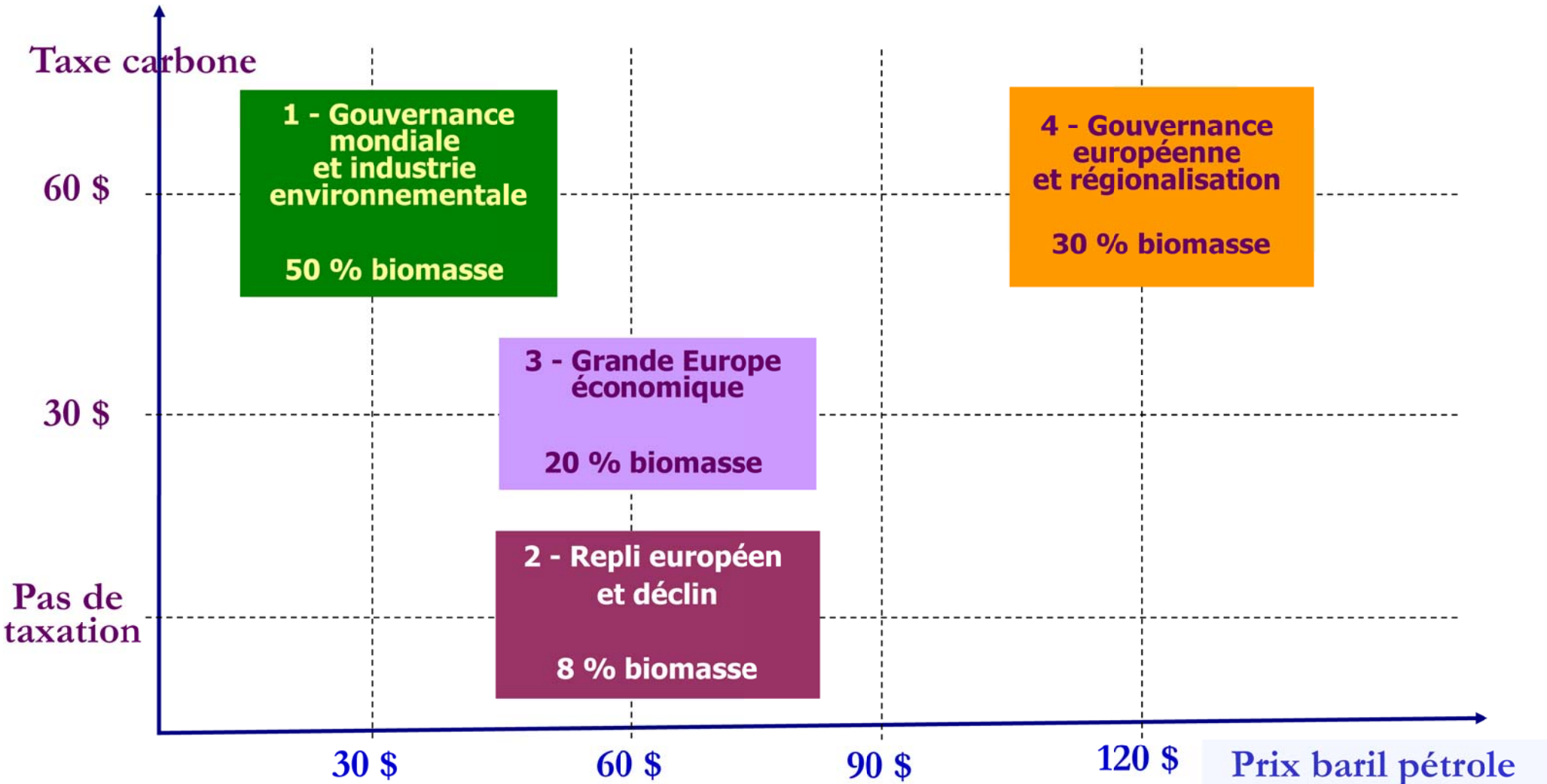
II. RÉTROSPECTIVE

g) Une modification profonde de la structure de l'économie en 30 ans

- ▶ Fermeture des mines de charbon et de fer
- ▶ Implantation des usines sidérurgiques en bord de mer (Fos – Dunkerque)
- ▶ Important programme nucléaire
- ▶ Recul relatif de l'agriculture et de certains biens intermédiaires (textile, transformation des métaux)
- ▶ Très forte croissance des biens d'équipements, de l'automobile et des composants électriques et électroniques
- ▶ Très forte progression des biens de consommation

III. Prospective 2050

Les scénarios et les hypothèses clés



III. RÉTROSPECTIVE 2050

a) Les variables clés retenues dans les scénarios 2050

- ◆ Niveaux de croissance de l'économie
- ◆ Part des secteurs qui génèrent le transport
- ◆ Evolution du commerce extérieur de ces secteurs
- ◆ Degré de délocalisation de ces secteurs
- ◆ Echanges extérieurs avec l'Espagne et l'Italie

III. PROSPECTIVE 2050

b) Les hypothèses économiques retenues dans les quatre scénarios

<i>Récapitulatif des hypothèses retenues</i>	1975 - 2002	2002 - 2050			
		SC1 : Industrie environnement	SC2 : Europe stagnante	SC3 : Puissance européenne	SC4 : Régionalisation
P.I.B.	+ 2.3 % / an	+ 1.5 % / an	+ 1 % / an	+ 2 % / an	+ 1.5 % / an
Production industrielle	Maintenue	Maintenue à un niveau élevé	Maintenue à un niveau faible avec délocalisations	Production fortement délocalisée	Dématérialisation de l'économie
Échanges extra- européens	Croissance intra- européenne	Forte croissance	Ralentissement des échanges	Croissance produits manufacturés	Faible croissance
Organisation de la production		Concentrée	Concentrée	Concentrée	déconcentrée

III. PROSPECTIVE 2050

c) Ports maritimes français : évolution des tonnages

- ◆ Baisse de l'activité pétrolière, selon les options de politique énergétique des scénarios
- ◆ Baisse des minerais et charbons, compte tenu de l'évolution industrielle
- ◆ Très forte croissance des marchandises diverses et conteneurs (plus orientée Méditerranée)
- ◆ Stabilité des autres trafics

III. PROSPECTIVE 2050

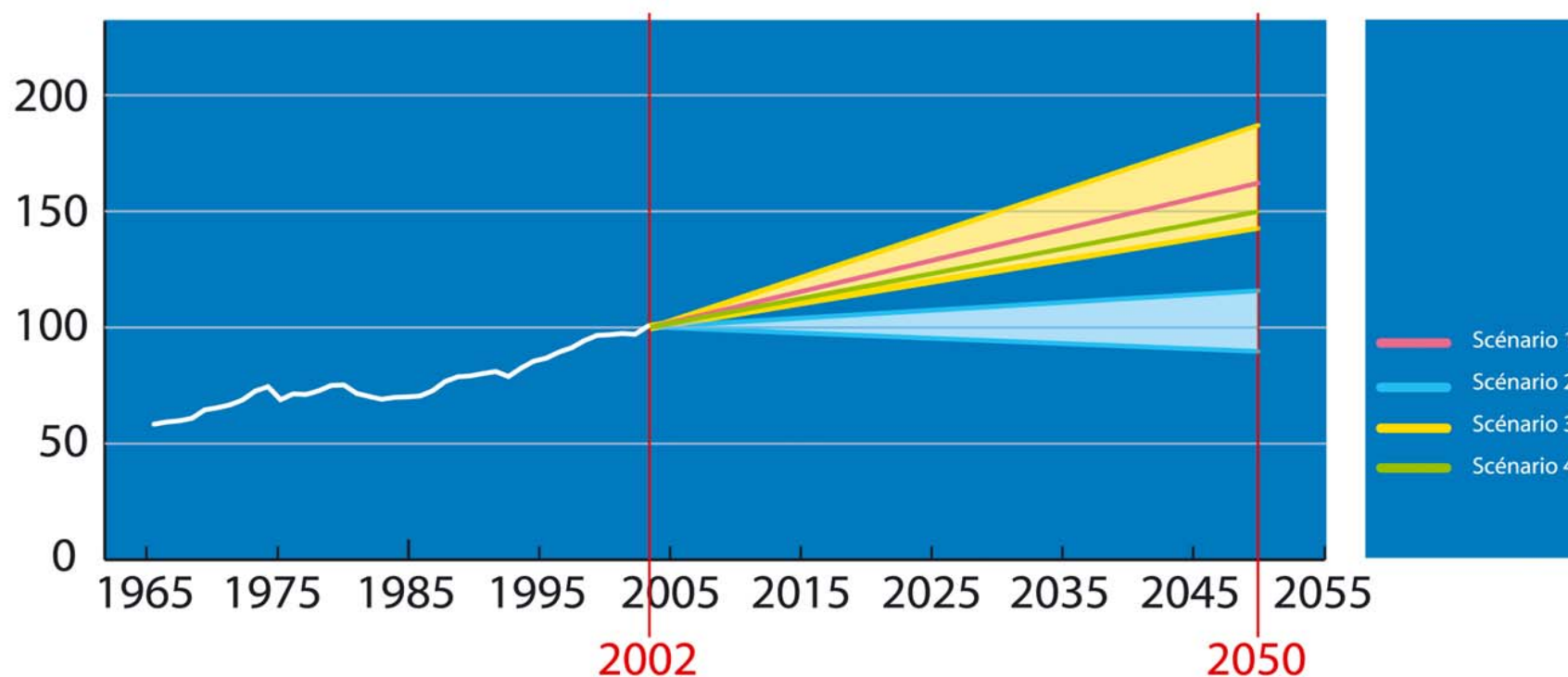
d) Résultats : chiffrage des flux de transport pour les 4 scénarios

<i>Flux de marchandises terrestres</i>	2002	2025	Scénarios 2050			
			SC1 : Industrie environnement	SC2 : Europe stagnante	SC3 : Puissance européenne	SC4 : Régionalisation
<i>Milliards de tonnes x km</i>						
Transport national.	204	246 - 253	278	173 à 235	210 à 273	282
Import + export.	76	83 - 106	135	77 à 84	154 à 187	109
Transit par la France.	53	62 - 86	112	45 à 48	95 à 113	81
TOTAL transport intérieur	333	391 - 445	526	295 à 367	484 à 573	472
Dont conteneurs le Havre	5	15	23	19	31	23
Dont conteneurs Marseille	3	12	18	15	25	18

III. PROSPECTIVE 2050

e) Résultats :

flux de marchandises : les effets de la croissance du PIB et de la structure de production/distribution



III. PROSPECTIVE 2050

f) Résultats : une croissance 2002–2050 du transport inférieure à l'évolution passée

- ◆ Une fourchette de variation 2002-2050 de 0% à +80% selon les scénarios extrêmes
- ◆ une croissance nettement plus forte du trafic international de +10% à +160% selon les scénarios
- ◆ La part du trafic international pourrait passer de 37% en 2002 à 53% dans le scénario où la croissance est la plus forte. Elle progresse modérément dans les autres scénarios

III. PROSPECTIVE 2050





g) Résultats : une évolution du transport très liée à l'organisation industrielle

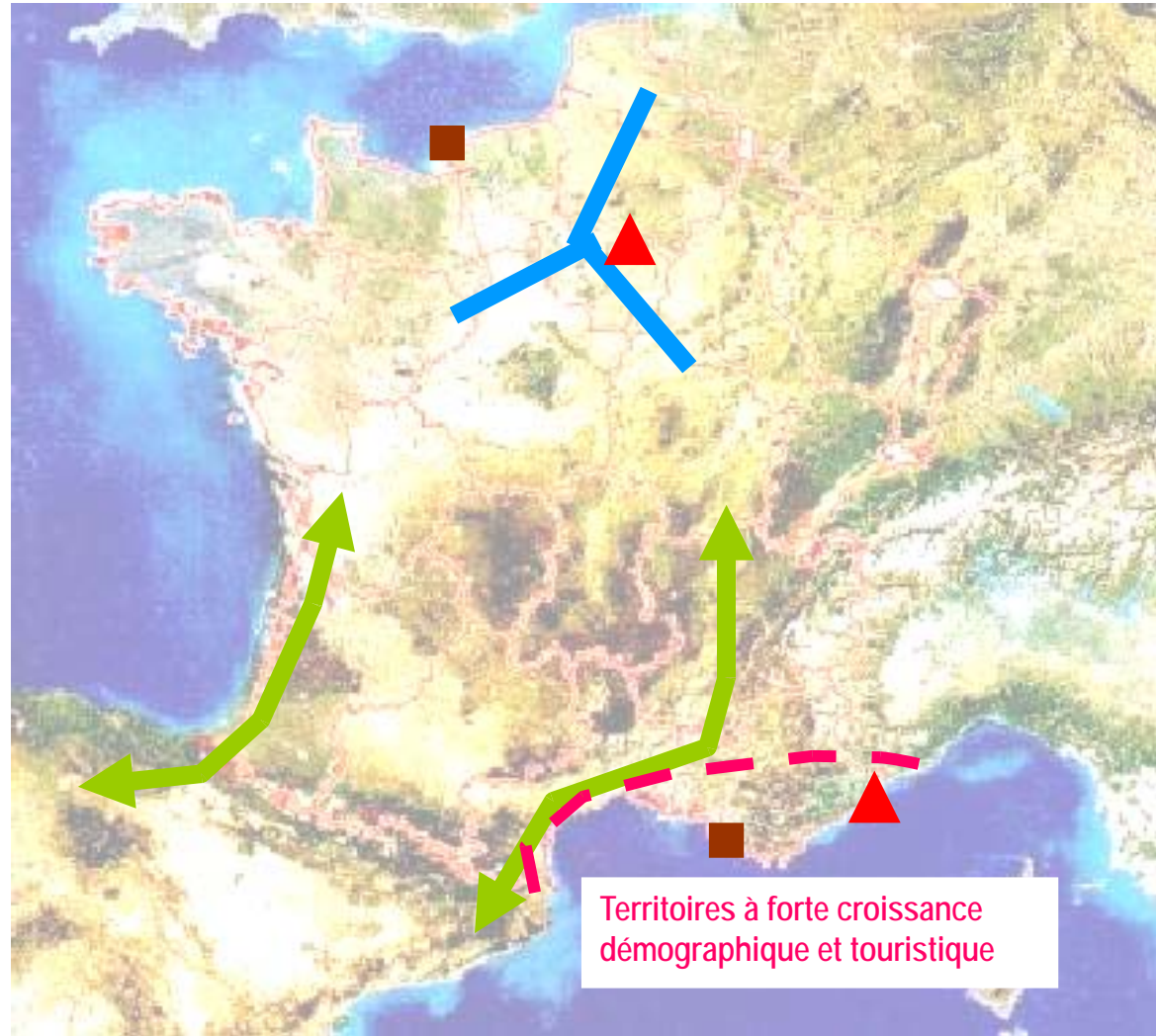
- ♦ De fortes variations (et incertitudes) liées à l'organisation de la production industrielle dans le cadre européen et international (volume des échanges, délocalisations)
- ♦ Un relatif découplage avec la croissance du PIB ; toutes les élasticités des transports intérieurs au PIB sont inférieures à 0.65.

III. PROSPECTIVE 2050

h) Les enseignements

Cerner
les goulets
d'étranglement
sur les réseaux

-  LGV Atlantique, Sud-Est et Nord Europe
-  Axe atlantique et axe rhodanien
-  Aéroports de Paris et de Nice
-  Ports de Marseille et du Havre



III. PROSPECTIVE 2050

i) Enseignements : développement potentiel de l'intermodalité sur les grands axes massifiés

- ◆ Deux facteurs favorables au ferroviaire et au fluvial : le coût de l'énergie (qui impacte surtout le TRM) ; la concentration des flux sur les ports et les grands axes de transit (qui facilite l'organisation du transport combiné)
- ◆ Une reprise de la croissance du ferroviaire et du fluvial aurait des effets localement significatifs, mais globalement faibles

IV. LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

a) Les engagements du Grenelle de l'Environnement

- A l'horizon 2050 division par 4 des émissions de gaz à effet de serre en FRANCE**

- A l'horizon 2020 prise en compte des objectifs décidés au niveau de l'Union Européenne**
 - a) -20% d'émissions GES par rapport au niveau de 1990 (-30% en cas d'accord international)
 - b) 20% d'amélioration de l'efficacité énergétique
 - c) 20% d'énergies renouvelables

- Pour les transports : ramener en 2020 les émissions de CO2 au niveau de 1990 soit -20% par rapport à 2005**

IV. LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

b) Signaux pour les transports de marchandises

1) signaux non tarifaires

- ◆ Normalisation des émissions de CO2 des véhicules
- ◆ Indicateur du contenu CO2 des prestations de transport
- ◆ Eco-conduite, test sur -10 km/h
- ◆ Mise en place d'un observatoire environnemental des transports

2) Signaux tarifaires

- ◆ Tarification de l'usage du réseau routier national non concédé par les transports routiers de marchandises
- ◆ Taxe carbone

IV. LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

c) Objectifs du Grenelle de l'Environnement concernant les transports de marchandises

- ◆ Croissance de 25% de la part de marché fret non routier d'ici 2012 : de 14 à 17,5% soit + 16 à 17 Gtk
- ◆ Part de marché du fret non routier portée à 25% en 2022
- ◆ Amélioration des performances environnementales du fret routier grâce à la mise en place de péages sans arrêts
- ◆ Augmentation des capacités routières limitée au traitement des points de congestion, les problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local

V. LES PROBLÈMES ACTUELS

a) Le fret ferroviaire (1)

Un diagnostic terrible :

- ◆ Diminution du trafic de fret ferroviaire de façon continue depuis 1974 avec plusieurs causes :
 - ◆ modification de la structure de l'économie
 - ◆ mauvaise qualité de service
 - ◆ trop peu de productivité

- ◆ Déficit de fret SNCF de 25% du chiffre d'affaire

- ◆ Domaines de pertinence du fret ferroviaire :
 - ◆ les trains massifs réguliers
 - ◆ 50 à 75% des trains massifs réguliers
 - ◆ 20 à 40% de la messagerie ferroviaire

V. LES PROBLÈMES ACTUELS

b) Le fret ferroviaire (2)

- ♦ Augmentation des crédits de régénération du réseau
(en 2015, 400 M d'euros de plus qu'en 2008)
- ♦ Résorption des points de congestion par une meilleure gestion des sillons et par les investissements de capacité indispensables
- ♦ Réservation des sillons de qualité pour le fret
- ♦ Infrastructures ferroviaires à priorité fret
- ♦ Redressement de fret SNCF : qualité et productivité

V. LES PROBLÈMES ACTUELS

c) Le fret ferroviaire (3)

- ◆ Encouragement aux nouveaux entrants dans le domaine du fret
- ◆ Pour cela commission indépendante de régulation des activités ferroviaires
- ◆ Autoroutes ferroviaires à forte fréquence (Bénéluce – Espagne par la vallée du Rhône d'une part et par l'axe atlantique d'autre part)
- ◆ Créations d'opérateurs ferroviaires de proximité
- ◆ Fret ferroviaire à grande vitesse

V. LES PROBLÈMES ACTUELS

Fluvial, portuaire et maritime

- ◆ Amélioration de la compétitivité des ports et développement des capacités portuaires
- ◆ Doublement de la part de marché du fret non routier pour les acheminements à destination et en provenance des ports
- ◆ Encouragement au cabotage maritime
- ◆ Soutien au développement de lignes d'autoroute de la mer, notamment au travers d'obligation de services publics, dans le but d'offrir des alternatives à la traversée des massifs pyrénéens et alpins
- ◆ Canal Seine Nord Europe

VI. Conclusions pour 2030 (1)

- Une augmentation des transports de marchandises plus modeste que dans les 30 années précédant la crise actuelle
- Une croissance nettement plus forte du trafic international
- Une concentration des flux sur les ports et les grands axes massifiés
- D'où des perspectives favorables sur ces grands axes pour le fluvial et le ferroviaire
- Mais le transport routier restera largement prépondérant

VI. Conclusions pour 2030 (2)

Mais il y a des nombreuses incertitudes

- Niveau de la croissance économique
- Degré d'industrialisation de la France
- Ampleur des délocalisations
- Degré de gouvernance mondiale contre le changement climatique
- Dynamisme plus ou moins fort des acteurs du fluvial et du ferroviaire

L'avenir n'est pas encore écrit