

Réduire d'un quart le trafic routier : la facture

Rémy Prud'homme¹

1er Juillet 2007

Le gouvernement, affirme M. Borloo, va "*reporter au moins un quart du trafic routier vers le rail et la voie d'eau*". Cet objectif politiquement correct peut-il être atteint? Comment? A quel coût pour l'économie et les finances publiques de la France? Avant de faire repeindre sa maison (même en vert) il est sage de demander un devis.

Supposons, comme nous y invite la référence à la voie d'eau, que le ministre vise le transport de marchandises. Quelle est la part actuelle du « trafic routier » dans le transport de marchandises? La question a plusieurs réponses : 92% lorsque l'on évalue le trafic en tonnes transportés, 85% lorsqu'on l'exprime en tonnes*kilomètres, et 96% lorsque on le mesure en valeur (ce que les usagers payent). Pour un économiste, c'est ce dernier chiffre qui est le plus significatif : la production de tous les autres secteurs de l'économie s'apprécie et se compare en valeur, pas en quantités physiques. Retenons cependant les chiffres moyens de 90% pour la route, et de 10% pour le fer et le fluvial. La décision du ministre revient donc à diminuer la part de la route de 90% à 67%, et corrélativement à augmenter la part du rail et du fer de 10% à 33%.

En 2000 déjà, M. Gaysot avait décrété le doublement du fret ferroviaire en dix ans et son triplement en vingt ans. M. Borloo fait mieux, puisqu'il veut « au moins » un triplement en pourcentage, ce qui, compte-tenu de la croissance du trafic, revient à un quadruplement ou un quintuplement en valeur absolue. Les dix ans de M. Gaysot ne sont pas écoulés, mais depuis 2000 –malgré deux ou trois « plans fret » et beaucoup de milliards d'euros– le fret ferroviaire loin d'augmenter de 60% a diminué d'environ 25%.

¹ Professeur émérite à l'Université Paris XII ; auteur (avec Michel Didier) d'un rapport récent du Conseil d'Analyse Economique intitulé « Infrastructures de transport, mobilité et croissance ». prudhomme@univ-paris12.fr

Cet objectif ambitieux peut-il être atteint ? Cela sera certainement très difficile. Si les chargeurs préfèrent la route, ce n'est pas par méchanceté. C'est parce la route répond mieux à leurs besoins et à leurs contraintes. C'est notamment une affaire de vitesse. De porte à porte le transport routier s'effectue à 60 km/h, le transport ferroviaire à 15 km/h, et mieux vaut ne pas parler de la performance du fluvial. Pour expédier des poissons ou des abricots, ou des pièces détachées manquantes, cela a son importance. C'est aussi parce que pour beaucoup de trajets, en particulier pour les transports de courte distance qui constituent une part considérable du « trafic routier », il n'y a tout simplement pas de lignes de chemin de fer (et encore moins de rivières).

Ceci dit, il existe des politiques radicales qui permettraient d'atteindre cet ambitieux objectif ou de s'en rapprocher.

La première consiste à augmenter massivement l'offre de transport ferroviaire et à en diminuer considérablement le prix. Actuellement, le fer dans son ensemble est subventionné à hauteur d'au moins 50%. Les seuls salaires –9 milliards par an– sont à peu près égaux aux paiements des usagers. Tout le reste, énergie, achats, investissements, pour un montant un peu plus élevé, est à la charge du contribuable d'aujourd'hui et de demain. Tout indique que le fret est davantage subventionné que le reste, peut-être à 75%, ce qui ferait une contribution d'environ 1,5 milliards d'euros par an au fret ferroviaire. Le taux de subvention pourrait être porté de 75% à 100%, ce qui rendrait le transport ferroviaire de marchandises gratuit –et ferait grincer des dents à Bruxelles. Malheureusement une diminution de 100% du prix du prix du fret n'entraînera pas une augmentation de 300% de la demande. Il est donc à peu près certain que même une hypothétique gratuité ne suffirait pas à engendrer le quadruplement du trafic ferroviaire visé.

Cette politique aurait cependant un coût élevé pour les finances publiques. Même sans la gratuité, c'est-à-dire avec le taux d'assistance actuel, multiplier par quatre le trafic ferroviaire de marchandises entraînerait une subvention annuelle supplémentaire de plus de 4 milliards. En réalité, le coût pour les finances publiques serait certainement beaucoup plus élevé, au moins dans un premier temps, parce que le coût marginal est plus élevé que le coût moyen actuel. Pour faire face à un quadruplement, ou même seulement à un doublement du trafic, des investissements massifs très coûteux seraient en

effet nécessaires. En comparaison, le coût supplémentaire entraîné par la gratuité -1,5 milliards- apparaît modeste.

Une deuxième politique visant à augmenter considérablement le coût du transport routier serait donc indispensable. Elle peut prendre deux formes : cesser d'investir ou même désinvestir dans les routes afin de créer des embouteillages ; doubler ou tripler les impôts. Les carburants sont actuellement taxés (en plus de la TVA qui frappe tous les produits) à plus de 100%. Ce taux pourrait être porté à 200% par exemple. A taux constant, la diminution du trafic routier d'au moins 25% voulue par le ministre, entraînerait une perte de recettes annuelle pour l'Etat d'environ 2,5 milliards, qu'une hausse du taux pourrait sans difficulté compenser.

C'est le coût économique, plus que le coût fiscal, de la mise en œuvre de cette politique qui serait élevé. Le coût direct en emplois est facile à estimer. Le transport routier de marchandises emploie directement environ 500.000 personnes (bien plus si l'on compte les mécaniciens et les pompistes). Une diminution d'au moins le quart, c'est 130.000 emplois supprimés, 30 fois les emplois menacés à Airbus qui ont mobilisé toute la classe politique.

Un marché qui se réduit de 25% n'affecte pas que les emplois. Il suppose une hausse des prix considérable : un peu plus de 40% (avec une élasticité plausible de -0,6). Un calcul simple fait apparaître une perte de surplus -une perte d'utilité, c'est-à-dire un coût économique- de 20 milliards d'euros par an.

Il y a plus, hélas. Une partie importante du trafic routier ainsi éliminé ne se reportera pas sur le fer, mais disparaîtra purement et simplement. Ce recul de la mobilité engendrera un recul de la productivité et de la compétitivité des entreprises françaises. Les marchés de biens deviendront plus étroits, avec moins d'échanges, moins de concurrence, moins d'économies d'échelles. La forte hausse du coût du transport routier, et donc du transport en général, aura le même effet que la réapparition des barrières douanières démantelées par la construction européenne. Ce coût est difficile à estimer, mais il est plus important que la simple perte de surplus évaluée ci-dessus.

La hausse du coût du transport nécessaire au succès de la politique aura en outre un impact marqué et négatif sur l'aménagement du territoire. Elle pénalisera les zones les plus excentrées qui sont les plus grosses

consommatrices de transport (par habitant ou par emploi) et aussi celles que la politique d'aménagement du territoire cherche à développer. Les entreprises s'adaptent, à un coût élevé, en concentrant dépôts et usines dans les zones les plus denses et les plus centrales.

La facture est donc lourde. Comparable par plus d'un côté à la facture des 35 heures. 130.000 chômeurs de plus, une dizaine de milliards d'euros publics par an (de quoi doubler le budget de l'enseignement supérieur), une perte d'utilité sociale de plus de vingt milliards par an (1% du PIB), un coup d'arrêt à la politique d'aménagement du territoire. Mais vous oubliez le CO2, malheureux ! Pas du tout, je le mesure. Dans l'autre plateau de la balance, une diminution des rejets de CO2 d'environ 13 millions de tonnes. Ce n'est pas négligeable. C'est à peu près 2% des rejets de gaz à effet de serre de la France, le quart des rejets des bovins de France, ou encore ce que la Chine rejette en 18 heures. Dépenser quelques 30 milliards d'euros pour économiser 13 millions de tonnes de CO2, cela met la tonne de CO2 évitée à plus de 2.000 euros, presque cent fois la valeur préconisée dans les circulaires officielles. Il y a vingt façons d'économiser une tonne de CO2 à un coût cinquante fois moindre.

Le gouvernement peut légitimement faire le choix de payer cette facture pour ce résultat. Mais on voudrait être sûr qu'il le fait en connaissance de cause.

(6.700 caractères)