

Le fret ferroviaire va-t-il rebondir ?

Débat Si le fret reste incontournable pour le transport de certains produits, et présente des avantages en termes environnementaux, la logistique organisée autour de la route laisse peu de place à un rebond massif.

Recueilli par Michel Waintrop, le 31/05/2021 à 09:27 Modifié le 31/05/2021 à 09:28

Lecture en 2 min.



► « Des objectifs de développement illusoires »

Yves Crozet, économiste des transports, professeur émérite à Sciences-Po Lyon

i Pourquoi lire La Croix ?

La Croix privilégie le débat serein et approfondi, entre chrétiens et avec ceux qui ne croient pas ou croient autrement.



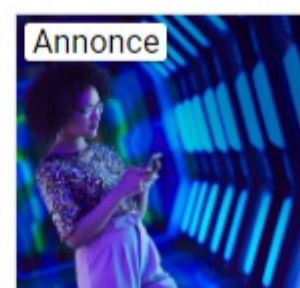
« Les efforts du gouvernement en faveur du fret ferroviaire sont louables. Notamment la baisse des péages pour aider les transporteurs à surmonter les conséquences de la crise du Covid et des grèves de 2019-2020. Le rail présente des avantages en termes environnementaux et limite la saturation des routes. Il reste incontournable pour les flux à longue distance de produits comme les céréales, les produits chimiques, les matières dangereuses, les granulats ou encore les voitures.

À lire aussi

Peut-on vraiment relancer le fret ferroviaire ?



Annonce



Meilleur prix garanti !

ALL - ACCOR

Réserver

Mais croire, comme certains le pensent, que le fret ferroviaire puisse représenter 18 % du transport de marchandises en 2030 contre 9 % aujourd'hui est illusoire. Depuis vingt ans, son trafic a chuté de 40 %. Pourquoi ? D'abord parce que la France s'est désindustrialisée. Dans une économie de services, les tonnages de marchandises transportées diminuent. En 2019, le trafic total de marchandises était en France inférieur à celui de 2007.

Ce qui compte vraiment dans l'actualité

LA CROIX



Participez aux débats dans le respect des convictions de chacun et en disposant des meilleures sources d'information.

Je teste

→ ANALYSE. Trains de nuit, petites lignes, fret ferroviaire... La revanche du rail

Ensuite parce que la logistique est organisée autour de la route. Des entrepôts, non embranchés au rail, se sont multipliés le long des autoroutes et près des métropoles. Les marchandises font des sauts de puce d'entrepôt en entrepôt. Le train n'est pas adapté à cette logique comme le montre l'exemple allemand. En vingt ans, le trafic de fret ferroviaire y a augmenté de 40 % mais exclusivement au détriment de la voie d'eau. La part modale du transport routier n'a pas changé. On peut en France améliorer les performances du fret en lui offrant de meilleurs sillons pour rendre les circulations plus fiables. Sa part modale peut frémir mais n'espérons pas une révolution. »