

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
AVIS ET RAPPORTS DU
CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

*UNE NOUVELLE
DYNAMIQUE POUR
LE TRANSPORT
INTERMODAL*

2006
Rapport présenté par
M. Christian Rose

MANDATURE 2004-2009

Séance des 14 et 15 novembre 2006

**UNE NOUVELLE DYNAMIQUE POUR
LE TRANSPORT INTERMODAL**

**Avis du Conseil économique et social
sur le rapport présenté par M. Christian Rose
au nom de la section des économies régionales et de l'aménagement
du territoire**

(Question dont le Conseil économique et social a été saisi par décision de son bureau en date du 21 juin 2005 en application de l'article 3 de l'ordonnance n° 58-1360 du 29 décembre 1958 modifiée portant loi organique relative au Conseil économique et social)

SOMMAIRE

AVIS adopté par le Conseil économique et social au cours de sa séance du mercredi 15 novembre 2006..... I - 1

Première partie - Texte adopté le 15 novembre 2006 . 3

I	- CRÉER UN ENVIRONNEMENT GÉNÉRAL FAVORABLE AU DÉVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITÉ.....	6
A	- RÉGULER LA CONCURRENCE INTERMODALE	6
	1. Pour une régulation européenne des conditions de concurrence entre les modes de transport.....	6
	2. Assurer la vérité des coûts d'usage des infrastructures de transport et l'internalisation des coûts externes	7
	3. Accompagner réglementairement l'intermodalité	7
B	- DIVERSIFIER LES MOYENS DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DE MANUTENTION INTERMODALES NOTAMMENT PAR LE RECOURS AU PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ.	8
C	- CRÉER UN DROIT EUROPÉEN DE L'INTERMODALITÉ.....	8
D	- CONCENTRER LES SUBVENTIONS À L'EXPLOITATION.....	9
II	- DONNER À CHAQUE TECHNIQUE INTERMODALE LES ATOUS DONT ELLE A BESOIN POUR SE DÉVELOPPER ...	9
A	- LE TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE	9
	1. Pour une chaîne plus intégrée.....	10
	2. Créer un espace ferroviaire européen	10
	3. Optimiser les conditions d'utilisation du transport combiné rail-route français.....	11
B	- LE TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS	13
	1. Optimiser la desserte terrestre des ports maritimes, Port 2000 en tête.....	13
	2. Reconnaître l'existence et soutenir le développement d'unités européennes de chargement intermodales.....	14
C	- LES AUTOROUTES DE LA MER.....	14
	1. Les critères de performance.....	15
	2. Pour un soutien à l'investissement et à l'exploitation	16

Deuxième partie - Déclarations des groupes.....	19
ANNEXE A L'AVIS.....	41
SCRUTIN.....	41
RAPPORT présenté au nom de la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire par M. Christian Rose, rapporteur	II - 1
INTRODUCTION.....	5
CHAPITRE I - LES LEVIERS TRANSVERSAUX DE L'INTERMODALITÉ	11
I - POUR UNE RÉGULATION EUROPÉENNE INTRA ET INTERMODALE	11
A - UNE HARMONISATION EUROPÉENNE DU TRANSPORT ROUTIER COMME LEVIER DE L'INTERMODALITÉ	11
B - DES MARGES DE MANŒUVRE NATIONALES	13
1. Une approche nationale de la « <i>fiscalité intelligente</i> »	13
2. L'accompagnement réglementaire de l'intermodalité	14
II - LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT INTERMODALES.....	14
A - UN RÉGIME D'AIDES D'ÉTAT TRÈS DIFFUS.....	15
B - UN PACTE DE STABILITÉ CONTRAIGNANT ET DES FINANCEMENTS PUBLICS LIMITÉS	15
C - ENCOURAGER LES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ.....	15
III - LA DEMANDE DES CHARGEURS	16
IV - DU BON USAGE ET DU BON RÔLE DES SUBVENTIONS À L'EXPLOITATION	17
CHAPITRE II - L'INTERMODALITÉ SOUS UNE APPROCHE SEGMENTÉE : ENTRE IMMOBILISME ET DYNAMISME	19
I - UN TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE QUI CHERCHE SA VOIE	19
A - UNE CHAÎNE COMPLEXE QUI SOUFFRE D'UN MANQUE D'HOMOGENÉITÉ.....	19
B - LA CRÉATION D'UN ESPACE FERROVIAIRE EUROPÉEN	21

C - VERS UNE OPTIMISATION DES AXES EXISTANTS.....	22
D - UNE « <i>AUTOROUTE FERROVIAIRE</i> » POUR RESTAURER LA CONFIANCE DES UTILISATEURS ?.....	26
II - LA DYNAMIQUE DU TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS	27
A - UN ACTIVITÉ EN PLEINE CROISSANCE.....	27
B - UNE VÉRITABLE STRATÉGIE INDUSTRIELLE DES OPÉRATEURS	28
C - LES ENJEUX DE LA DESSERTE TERRESTRE DES PORTS MARITIMES	29
D - LES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COMBINÉ FLEUVE-ROUTE ENTRAVÉES PAR UNE ABSENCE DE NORMALISATION	31
III - L'AVENIR DES AUTOROUTES DE LA MER.....	33
A - UNE AUTOROUTE DE LA MER, POUR QUOI FAIRE ?.....	33
1. L'approche offensive.....	34
2. L'approche défensive	34
B - LES CRITÈRES DE COMPÉTITIVITÉ D'UNE AUTOROUTE DE LA MER.....	35
1. Des autoroutes de la mer devant mériter leur appellation.....	35
2. Des autoroutes de la mer devant bénéficier d'un régime juridique et financier adapté.....	37
CONCLUSION.....	39
TABLE DES SIGLES	41

AVIS

**adopté par le Conseil économique et social
au cours de sa séance du mercredi 15 novembre 2006**

Première partie
Texte adopté le 15 novembre 2006

Le 21 juin 2005, le Bureau du Conseil économique et social a confié à la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire la préparation d'une étude intitulée « *Une nouvelle dynamique pour le transport intermodal* »¹. La section a désigné M. Christian Rose comme rapporteur.

Par décision en date du 16 mai 2006, le Bureau du Conseil économique et social, à la demande de la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire, a décidé de la transformation de l'étude en rapport et avis.

*
* *

Le transport de marchandises a démontré, d'une part qu'il était étroitement corrélé avec la croissance économique et l'emploi, et d'autre part qu'il était un élément central de l'aménagement et de l'irrigation des territoires.

Le transport routier s'est imposé comme le mode de transport terrestre dominant qui achemine à l'échelle de l'Europe 75 % des tonnes/kilomètres transportées et réalise 80 % du chiffre d'affaires des transports terrestres. Toutefois, parallèlement au sentiment d'insécurité qu'il véhicule, il génère de façon avérée des atteintes à l'environnement liées directement aux émissions de CO₂ dont il est à l'origine.

En France, entre 1990 et 2004, la part des transports dans le total des émissions de CO₂ est passé de 24 à 27 % et le transport routier tous modes confondus représente à lui seul 92 % des émissions de CO₂ des transports avec une production de 137,5 millions de tonnes équivalent CO₂ en 2004 (véhicules particuliers et véhicules utilitaires légers 74 %, véhicules poids lourds 26 %) contre 116 Mt en 1990.

La majeure partie de la communauté internationale signataire notamment en 1997 du Protocole de Kyoto convient que le réchauffement climatique engendré par les émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité humaine au titre desquelles les transports occupent une place prépondérante constitue une menace alimentaire, sanitaire et sécuritaire qui nécessite des actions volontaires immédiates.

De nombreux experts estiment en effet qu'il est possible de limiter le réchauffement climatique à un niveau acceptable d'ici à la fin du XXI^e siècle à condition d'engager dès maintenant des changements majeurs dans l'habitat, les modes de production et de consommation, et dans les transports.

S'agissant des transports de marchandises, le Conseil économique et social considère que l'objectif de rééquilibrage modal en faveur des modes de transport alternatifs au tout routier affiché tant par la Commission européenne que par la

¹ L'ensemble du projet d'avis a été adopté au scrutin public par 165 voix et 38 abstentions (voir le résultat du scrutin en annexe).

France passe essentiellement par le développement, dans ses créneaux de pertinence, de l'intermodalité. Dans le cadre de cet avis, l'intermodalité est définie comme *l'opération consistant à utiliser successivement deux ou plusieurs modes de transport maritime ou terrestre pour réaliser l'acheminement de son point d'origine jusqu'à son point de destination d'une unité de chargement intermodale qui est un conteneur maritime, une caisse mobile terrestre, voire une remorque ou semi-remorque accompagnée ou non de son véhicule moteur.*

Le Conseil économique et social estime que le fait d'associer les avantages de la massification des modes de transport lourds et doux aux avantages de souplesse et de capillarité du transport routier répond le mieux à la définition du développement durable qui consiste pour l'avenir des générations à concilier les enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

L'intermodalité bénéficie-t-elle d'un environnement favorable pour se développer ? Chacune des techniques intermodales réunit-elle en propre tous ses atouts pour séduire ? Des questions auxquelles le Conseil économique et social souhaite, à l'appui de propositions qui en raison de l'urgence à agir s'inscrivent dans le court et le moyen terme, apporter des réponses.

I - CRÉER UN ENVIRONNEMENT GÉNÉRAL FAVORABLE AU DÉVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITÉ

A - RÉGULER LA CONCURRENCE INTERMODALE

1. Pour une régulation européenne des conditions de concurrence entre les modes de transport

L'insuffisante et imparfaite harmonisation des conditions de concurrence au sein de secteur du transport routier de marchandises fausse partiellement la concurrence entre le transport routier et les transports intermodaux dans les créneaux de pertinence qui sont les leurs.

Le Conseil économique et social estime que l'harmonisation des règles de concurrence qui régissent le transport routier est de nature à contribuer au développement de l'intermodalité : compte tenu de l'internalisation des coûts qu'il permet, ce rééquilibrage des conditions de concurrence du transport routier ne pourra en effet que renforcer l'attractivité de services intermodaux sur des relations sur lesquelles ils auraient toute leur pertinence mais qui sont actuellement captives de transports routiers de bout en bout.

Cette régulation des conditions de concurrence comporte trois volets :

- des règles harmonisées sur les principaux postes qui impactent la concurrence, à savoir les normes sociales et le coût du travail, la fiscalité générale et spécifique et les normes techniques ;
- des règles en face desquelles sont déployés des moyens de contrôle homogènes d'un bout à l'autre de l'Europe ;

- des règles uniformément sanctionnées avec un échelonnement dissuasif des sanctions.

2. Assurer la vérité des coûts d'usage des infrastructures de transport et l'internalisation des coûts externes

Le Conseil économique et social est attaché au principe selon lequel chaque mode de transport doit couvrir la totalité de ses coûts, au titre desquels figurent notamment les coûts d'usage pour l'infrastructure qu'il emprunte, et ne pas faire supporter cette charge par la collectivité.

Il estime en conséquence que la mise en place d'une redevance d'usage des infrastructures routières - sur le modèle institué par certains pays voisins - sur les grands axes structurants actuellement non soumis à péage, qui sont largement empruntés sur de longues distances par du trafic routier de transit, serait susceptible de favoriser le développement de l'intermodalité.

Dans la mesure où cette redevance ne doit pas conduire à creuser les distorsions de concurrence européennes, sa mise en place doit être réalisée dans le cadre d'une coordination européenne.

3. Accompagner réglementairement l'intermodalité

Le fait que la très grande majorité des transports routiers ne puissent être reportés sur d'autres modes en raison de leurs distances courtes rend inopérant en termes de report modal toute intervention réglementaire ou fiscale de portée générale. Il n'exclut pas toutefois, de façon ciblée, la mise en place de dispositifs réglementaires visant à encourager le recours à l'intermodalité en assurant d'une certaine façon une « *garantie* » de trafic. Ceci peut plus particulièrement se concevoir quand se met en place un service intermodal présentant de grandes capacités d'accueil et un haut niveau de fiabilité.

Deux mesures d'accompagnement réglementaires sont plus particulièrement retenues par le Conseil économique et social :

- **Dans le cadre général de la mise en œuvre d'une politique de contrôle, systématiser, sur les axes routiers parallèles à la ligne intermodale fluviale, ferroviaire ou maritime le contrôle du respect par les entreprises de transport routier des règles sociales et de sécurité auxquelles elles sont astreintes.**
- **Autoriser la circulation à 44 tonnes des véhicules de transport routier de marchandises sur les parcours de pré et post acheminements routiers lorsque cela se justifie pour faciliter la réalisation d'un transport intermodal. Ceci permet ainsi, pour une même quantité de marchandises transportées, de limiter le nombre de poids lourds en circulation et de réduire les émissions de CO₂ et la congestion routière.**

B - DIVERSIFIER LES MOYENS DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DE MANUTENTION INTERMODALES NOTAMMENT PAR LE RECOURS AU PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ.

En raison du manque de moyens financiers dont souffrent l'Union européenne et les États membres, le financement des infrastructures intermodales ne pourra s'effectuer exclusivement sur des fonds publics ou par des emprunts. Les partenariats public-privé (PPP) pour la réalisation et l'exploitation d'une infrastructure doivent être encouragés au regard des gages de confiance qu'ils présentent.

Le PPP présente l'avantage de concentrer les efforts financiers sur des projets en nombre restreint et viables et de contribuer à la mise en cohérence des projets de construction de plate-formes multimodales indispensables au développement de l'intermodalité.

Le Conseil économique et social considère que l'importance des sommes mises en jeu dans de telles infrastructures - le ticket d'entrée - rapportées à la durée de vie de l'ouvrage nécessite d'autant plus la mise en place de mécanismes en mesure de garantir les trafics (cf *supra*) qu'il faut encourager l'implication financière des acteurs du transport intermodal dans de telles opérations.

Dans le cadre de la réflexion qu'il a menée sur cette problématique du financement des infrastructures, le Conseil économique et social s'inquiète pour l'avenir de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) dont les dotations ne sont pas à la hauteur des investissements en infrastructures de transport dont la France a besoin et pourraient se révéler rapidement insuffisantes.

C - CRÉER UN DROIT EUROPÉEN DE L'INTERMODALITÉ

Tout mode de transport de marchandises obéit à un régime juridique qui lui est propre dont les éléments substantiels sont constitués des conditions de mise en œuvre de la responsabilité du transporteur et des conditions d'indemnisation du client en cas de perte ou de dommages causés à la marchandise.

Quand une marchandise est amenée à être acheminée par plusieurs modes de transport, celle-ci se trouve assujettie à autant de régimes juridiques qu'il y a de modes empruntés, situation source d'une insécurité juridique pouvant rendre rédhibitoire le recours à l'intermodalité.

Afin de lever cet obstacle, le Conseil économique et social plaide en faveur de l'élaboration d'un droit intermodal européen soumettant à un seul et même régime juridique l'acheminement au sein de l'Union européenne et/ou entre pays de l'Union européenne d'une unité de chargement intermodal quel que soit le mode terrestre ou maritime utilisé ; il encourage l'aboutissement rapide des travaux menés dans cette perspective à l'échelon communautaire (projet *intermodal liability and*

documentation du programme ISIC - *integrated services in the intermodal chain*).

D - CONCENTRER LES SUBVENTIONS À L'EXPLOITATION

Les subventions qui sont accordées aux transports intermodaux ont pour objet de neutraliser une partie des coûts de manutention et de transbordement de l'unité de transport intermodale (UTI) et de permettre de la sorte à la prestation de transport de rester dans le marché. Elles prennent la forme aujourd'hui d'une aide forfaitaire (12 euros) qui est versée aux opérateurs de transport combiné pour chaque manutention (« *coup de pince* ») dont fait l'objet une unité de transport intermodale.

En raison de la visibilité dont ont besoin les opérateurs économiques qui recourent à l'intermodalité dans la mesure où cette discipline est consommatrice d'investissements adaptés, voire dédiés, se pose la question du rôle exact que doit remplir la subvention.

Doit-elle être saupoudrée et timidement demeurer un correcteur tarifaire au renouvellement incertain ou doit-elle constituer pour une période déterminée un levier permettant à son attributaire d'atteindre par le seul fonctionnement du marché le seuil de rentabilité ?

Cette deuxième voie de l'aide au démarrage que privilégie le Conseil économique et social nécessite de concentrer les subventions sur les projets les plus porteurs en termes d'objectif de massification des volumes à transporter.

La compétitivité tarifaire d'une offre intermodale repose sur sa capacité à massifier les flux et la rapidité avec laquelle le seuil de massification permettant de se dispenser de subvention est atteint ne peut que rassurer les investisseurs privés et encourager de la sorte leur implication dans le montage d'une chaîne de transport intermodale.

II - DONNER À CHAQUE TECHNIQUE INTERMODALE LES ATOUTS DONT ELLE A BESOIN POUR SE DÉVELOPPER

A - LE TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE

Alors que le transport combiné européen est globalement sur un rythme de croissance, le transport combiné français est en crise. Entre 1997 et 2005, le transport combiné français est passé de 13,9 milliards de tonnes/kilomètres à 8 milliards de tonnes/kilomètres, soit une baisse de 42 %, enregistrant pour l'année 2005 un recul de 18,2 % lié notamment à la réorganisation du plan fret de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF).

1. Pour une chaîne plus intégrée

Le mode de fonctionnement auquel obéit la chaîne de transport combiné rail-route qui fait intervenir le gestionnaire de l'infrastructure, l'entreprise ferroviaire, l'opérateur de transport combiné, le transporteur routier et, contrairement au modèle italien, en laissant dans l'ombre le chargeur client met en évidence que celui qui détient la maîtrise commerciale du fret, en l'occurrence le transporteur routier, n'a accès ni à l'achat du sillonnage, ni à l'achat des trains et que la maîtrise de la bonne fin de la prestation de transport qu'il vend à son client lui échappe en grande partie.

La libéralisation ferroviaire intervenue en trafic national le 31 mars 2006 doit être l'occasion de faire bouger ce cloisonnement institutionnel par l'émergence d'intégrateurs de fret qui, sur le modèle de Die Bahn ou à l'instar des armateurs maritimes qui s'efforcent de contrôler toute la chaîne de transport y compris dans ses dimensions acheminements fluviaux et ferroviaires et pré et post acheminements routiers, maîtriseront tout à la fois la commercialisation des transports et leur organisation, la gestion des moyens de transport, et disposeront de leurs propres sillonnages ferroviaires.

De telles organisations nécessitent d'importants investissements qui, s'ils ne sont pas mobilisés par ceux-là mêmes qui sont les acteurs du transport combiné rail-route d'aujourd'hui, le seront par de nouveaux entrants.

Le Conseil économique et social considère que la création de structures communes dédiées à la commercialisation et à la réalisation de transports combinés rail-route regroupant des chargeurs, des transporteurs routiers et ferroviaires et des gestionnaires de terminaux est une des orientations que les pouvoirs publics devraient soutenir.

Il s'agit ici, pour les acteurs concernés, de jouer les alliances plutôt que la concurrence frontale et d'être des forces de proposition auprès des autorités nationales et régionales en matière de choix et de priorités d'infrastructures dans le financement desquelles ils pourraient être impliqués ; de telles organisations en réseau seraient par ailleurs susceptibles d'apporter une réponse au problème des « *retours à vide* » et de permettre ainsi par une optimisation de l'utilisation des moyens de transport d'améliorer la compétitivité du transport combiné rail-route.

2. Créer un espace ferroviaire européen

Indépendamment du réseau de base national, le véritable marché du transport combiné est le marché européen, seul à même d'assurer la meilleure intensité d'utilisation du capital ferroviaire et le meilleur coefficient de remplissage.

Alors que les espaces routier, aérien et fluvial européens sont entièrement ouverts à la concurrence et permettent aux transporteurs concernés de répondre à la demande des clients à des conditions compétitives, les réponses intermodales

ferroviaires se heurtent à une imperméabilité des frontières, à un déficit d'interopérabilité et à un morcellement des responsabilités opérationnelles.

En raison de ce manque d'interopérabilité, la partie ferroviaire d'un transport combiné rail-route souffre paradoxalement dans les échanges internationaux d'un handicap là où précisément, face au transport routier, il devrait réunir tous les avantages compétitifs liés à sa capacité de tirer lourd et loin.

Le Conseil économique et social estime que le développement européen du transport combiné rail-route dépend de la réalisation de l'espace ferroviaire européen qui repose sur l'interopérabilité des systèmes (techniques, de sécurité et de signalisation). Il dépend également de la création d'un système de localisation des wagons.

Le Conseil économique et social encourage l'accélération de la mise en œuvre du système *European Rail Traffic Management System (ERTMS)* qui consiste à pouvoir disposer d'un standard européen de signalisation, de contrôle-commande et de communication, et **recommande les mutations sociales dans le sens de la polyvalence des personnels des entreprises ferroviaires.**

3. Optimiser les conditions d'utilisation du transport combiné rail-route français

a) Renforcer la priorité du fret ferroviaire

Si le réseau ferroviaire national n'est globalement pas saturé, il doit cependant faire face à des problèmes majeurs de contournement de grandes agglomérations comme Paris, Lyon, Dijon, Nîmes, Bordeaux ou Toulouse et à des problèmes de gabarit sur certaines lignes pour le traitement desquels il faut mobiliser les investissements nécessaires (ex : Le Havre-Paris, Poitiers-Bordeaux).

Au-delà de ces efforts financiers, le Conseil économique et social juge nécessaire de rééquilibrer le transport ferroviaire de personnes et le transport ferroviaire de fret.

À cet effet il préconise les orientations suivantes :

- **Accorder à Réseau ferré de France (RFF) la pleine maîtrise de l'attribution des sillons et permettre aux opérateurs de transport combiné de déposer directement auprès de RFF leurs demandes de sillons de jour comme de nuit.**
- **Conduire les collectivités locales à rationaliser leur politique de transport express régional en optimisant la création de lignes TER en rapport avec les besoins des usagers sans occulter les besoins des transports de fret. Les inviter dans cette perspective à aborder globalement, dans leurs schémas régionaux de transport, les problématiques fret et voyageurs.**

- **Instituer une instance de régulation indépendante des opérateurs ferroviaires et des autorités organisatrices de transport chargée d'arbitrer les conflits en matière d'attribution des sillons, notamment entre les intérêts socio-économiques du transport de fret et ceux du transport express régional.**
- **Afin d'optimiser l'usage de l'infrastructure ferroviaire et de permettre aux trains de fret de disposer de droits de circulation plus larges, intégrer les trains de transport combiné et les trains de voyageurs dans des régimes de cadencement des horaires.**

Le Conseil économique et social estime qu'il conviendrait par ailleurs d'étendre le développement des TGV fret de façon à les insérer dans le trafic en tenant compte des contraintes de la maintenance.

b) Améliorer la compétitivité du transport combiné rail-route

Le fait pour la SNCF d'avoir affecté depuis le début de l'année 2006 sur des lignes de transport combiné des personnels et des matériels de traction dédiés a contribué fortement à l'amélioration du service rendu et à restaurer de la sorte la confiance des utilisateurs.

Le Conseil économique et social encourage la généralisation et la pérennité de ce mode d'organisation moderne qui répond aux exigences de qualité et de fiabilité des clients et considère qu'il est parallèlement indispensable de réduire les coûts du transport combiné rail-route en concentrant les efforts sur la massification si on veut le voir reprendre des trafics qui sont aujourd'hui réalisés contre nature par la route de bout en bout.

Les trains de transport combiné sont actuellement d'une longueur de 750 mètres et permettent de transporter sur une hauteur une cinquantaine de caisses mobiles ou une quarantaine de semi-remorques.

Avec un réseau de base national magistral réduit sur lequel les trains de transport combiné rail-route enregistrent grâce à l'amélioration de la qualité de service des coefficients de remplissage de 95 % qui peuvent générer du « *surbooking* », la question de l'allongement de la longueur des trains et de l'agrandissement de chantiers de transport combiné doit trouver une réponse.

Le Conseil économique et social s'appuie sur le fait que la mise en service de trains de transport combiné de 1000 mètres permettrait de dégager une productivité supérieure à 20 % pour considérer que les études menées actuellement sur ce sujet avec le soutien du ministère en charge des transports doivent se traduire très rapidement dans les faits par des mesures concrètes.

B - LE TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS

Le taux moyen annuel de croissance de l'activité nationale des lignes régulières de transport fluvial de conteneurs maritimes depuis 1996 est de 22 %, correspondant à un volume d'activité de 100 000 EVP en 1996, de 200 000 en 2000, de 365 700 en 2004.

Cette embellie qui démontre que la règle du « *lourd et du loin* » n'est pas aussi rigoureuse en transport fluvial qu'elle ne l'est quand il s'agit d'atteindre le seuil de pertinence du transport combiné rail-route résulte de la conjugaison de trois principaux facteurs :

- la relativité du temps de transport consacré aux pré et post acheminements terrestres par rapport au temps de transport maritime ;
- la régularité du transport fluvial qui s'articule parfaitement avec les logistiques de flux tendus ;
- la capacité d'emport et de massification de la flotte ; un transport entre Le Havre et Gennevilliers peut emporter 365/365 jours 176 EVP.

1. Optimiser la desserte terrestre des ports maritimes, Port 2000 en tête

L'attractivité d'un port maritime repose tout autant sur la compétitivité de son organisation interne (pilotage, remorquage, coûts et fiabilité de sa manutention portuaire et des opérations de brouettage, coûts portuaires) que sur sa capacité à absorber, dans les meilleurs délais et au meilleur coût à l'exportation comme à l'importation, sur le plus grand hinterland, les flux de pré et de post acheminements terrestres.

Le Conseil économique et social doit mettre l'accent sur le fait que la qualité de la desserte terrestre est à cet égard déterminante et que le transport fluvial se prête particulièrement bien à une absorption des flux de pré et de post acheminement terrestre ; ceci est démontré par les croissances à deux chiffres du transport de conteneurs sur la Seine et le Rhône.

Pour consolider cette situation, le Conseil estime prioritaire d'assurer une interconnexion fluvio-maritime performante en dotant Port 2000 d'une écluse fluviale en grand gabarit qui permettrait aux navires porte-conteneurs fluviaux d'accéder directement dans les darses du port et dont la création avait été inscrite au titre des priorités du CIADT du 18 décembre 2003 ; il ne peut que regretter le retard pris par le ministère en charge des transports sur cette infrastructure indispensable et s'inquiète des incertitudes qui pèsent sur son financement.

Par ailleurs, le Conseil économique et social souligne l'intérêt stratégique du projet Seine-Nord-Europe par rapport à la place qu'il est amené à occuper dans le traitement terrestre des conteneurs maritimes dont le marché est en plein développement.

2. Reconnaître l'existence et soutenir le développement d'unités européennes de chargement intermodales

Toute perspective consistant à confier à la voie fluviale l'acheminement de marchandises générales dont le transport est actuellement réalisé par la route de bout en bout se heurte aujourd'hui économiquement à un problème d'ordre technique.

Si la caisse mobile terrestre dispose d'une largeur intérieure qui présente l'avantage de pouvoir emporter autant d'euro palettes qu'un véhicule routier, elle présente l'inconvénient en transport fluvial, compte tenu de sa structure et de ses dimensions extérieures, de ne pouvoir être chargée ni sur plusieurs hauteurs ni sur plus de trois largeurs.

Le Conseil économique et social estime qu'il faut pouvoir exploiter les avantages que présente la combinaison des deux modes performants que sont la route et la voie d'eau. Il recommande à cet effet de reconnaître l'existence et de soutenir le développement d'unités européennes de chargement intermodales normalisées, compatibles également avec le transport ferroviaire, d'une largeur extérieure de 2,50 m et présentant les caractéristiques de rigidité en permettant le gerbage sur plusieurs niveaux.

À cet égard, la reprise des travaux menés au plan communautaire en vue d'élaborer une directive sur la standardisation des unités de transport intermodales est désormais impérative dans la mesure où elle est la condition technique et économique indispensable pour permettre à des lignes fluviales intérieures de capter des parts de marché au transport routier.

C - LES AUTOROUTES DE LA MER

L'autoroute de la mer permet de substituer un segment maritime à un segment routier en embarquant sur un navire des marchandises soit contenues dans des véhicules routiers accompagnés ou non de leurs conducteurs soit conditionnées sous forme d'unité intermodale (conteneurs ou autres). Elle nécessite des infrastructures maritimes et terrestres adaptées.

Dans le prolongement de la décision commune du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 d'inscrire au titre du programme Réseau transeuropéen des transports (RTET) quatre projets prioritaires d'autoroutes de la mer sur quatre corridors maritimes (la Baltique - l'Atlantique/la mer du Nord et la mer d'Irlande - la Méditerranée occidentale et la Méditerranée orientale), la commission intergouvernementale franco-espagnole chargée de proposer une sélection de projets d'autoroutes de la mer sur la façade atlantique a été mise en

place le 26 juillet 2006. Les appels à projet seront lancés à la fin de l'année 2006 pour une mise en service d'une ligne projetée en 2007.

1. Les critères de performance

Qu'elles s'inscrivent dans une démarche offensive en agissant comme un catalyseur économique des ports maritimes auprès desquels les centres de distribution européens sont appelés à se repositionner ou dans une démarche défensive de désengorgement d'axes routiers, les autoroutes de la mer trouveront leur performance dans leur capacité à emporter beaucoup pour offrir un prix compétitif et à emporter souvent pour offrir un service compétitif capable de drainer, en aller-retour, comme pour une autoroute terrestre, des trafics diffus.

Ces deux exigences de capacité et de fréquence reposent tout autant sur les moyens que déploiera l'exploitant de la ligne « *mer routièr*e » et sur ceux qui seront mis en œuvre par les gestionnaires portuaires que sur la qualité de la desserte terrestre.

L'exploitant de la ligne doit s'attacher à disposer d'une flotte de navires rouliers de grande capacité dédiés au transport des ensembles routiers ou de semi-remorques en nombre suffisant lui permettant de garantir plusieurs départs quotidiens.

Les gestionnaires portuaires doivent de leur côté réduire les coûts de transit des navires, limiter le temps d'attente en mer en investissant dans des terminaux portuaires spécialisés pour l'accueil des navires et, sur le plan terrestre, disposer d'aires d'attente des véhicules routiers à l'embarquement.

Dans un objectif d'optimisation de la chaîne de transport de bout en bout, il est impératif de mettre en service des lignes de port à port sans escale(s) et de ne pas multiplier les ruptures de charge qui sont le maillon faible d'une chaîne de transport intermodale eu égard aux coûts et aux risques de dysfonctionnements qu'elles occasionnent. Il en résulte que les pré et post acheminements ne peuvent être que majoritairement routiers (le cas échéant « *ferrouliers* »), ce qui justifie l'existence d'infrastructures routières capables d'absorber le trafic de jour comme de nuit sans créer de nuisances nouvelles et disposant notamment de bretelles de raccordement avec les grands axes routiers.

Sur la base de ces considérations, le Conseil économique et social considère que la mise en service d'une autoroute de la mer nécessite une coordination de tous les acteurs privés et publics depuis la conception du projet en passant par sa réalisation financière et jusqu'à son exploitation. Associer les opérateurs de transport maritimes et routiers, les chargeurs et les ports maritimes pour réunir l'offre, la demande et les moyens est de nature à créditer le projet d'un capital de confiance.

2. Pour un soutien à l'investissement et à l'exploitation

Les investissements en infrastructures portuaires et routières et en moyens de transport que requiert la mise en service dans des conditions de viabilité d'une autoroute de la mer dont la rentabilité n'est attendue qu'après plusieurs mois voire plusieurs années d'exploitation conduisent le Conseil économique et social à la conclusion que le secteur privé ne peut en assumer seul la charge et à recommander les orientations suivantes :

- **Financer en tout ou partie sur fonds publics les investissements en navires en les inscrivant au budget de l'AFITF comme l'y autorise désormais le décret du 18 juillet 2006 aux termes duquel l'agence peut financer la création ou le développement de liaisons ferroviaires, fluviales ou maritimes.**
- **Exploiter des autoroutes de la mer sous le régime du service d'intérêt économique général (SIEG) qui présente l'avantage de pouvoir combler tout ou partie du déficit d'exploitation pendant un nombre d'années en contrepartie du respect par l'exploitant d'un certain nombre d'obligations de service public.**

*

* *

Qu'elle soit conçue comme une solution de rééquilibrage modal, ou comme un levier de l'efficacité économique et du développement social de nos territoires, l'intermodalité est inéluctablement amenée à se développer à partir du moment où elle réunira les atouts lui permettant de répondre aux attentes des acteurs économiques.

Le pouvoir et la volonté politiques doivent, en s'affranchissant d'un scénario au fil de l'eau, engager dès aujourd'hui dans leur sphère de compétence les moyens permettant l'émergence d'offres de transport intermodales, la consolidation de celles qui se sont développées et la modernisation de celles qui rencontrent des dysfonctionnements afin d'exploiter les gisements limités mais avérés de l'intermodalité et de concourir ainsi à la lutte contre le changement climatique.

Après des années d'incantation, nous sommes aujourd'hui à une croisée des chemins où le discours politique n'a jamais été aussi proche des exigences du marché, de la nécessité économique et des préoccupations environnementales ; il s'agit par des mesures de nature réglementaire, budgétaire, fiscale et technique prises aux échelons communautaire, national et local de transformer un affichage politique en une réalité économique et de constituer ainsi un contexte propice à l'innovation et à l'initiative privées en faveur d'une intermodalité performante et compétitive dont l'impact positif sur l'environnement est reconnu et avéré.

Dans la mesure où l'objectif de toute entreprise est de créer des richesses au moindre coût, donc d'opter pour le mode ou la solution de transport qui directement ou indirectement lui assure la meilleure productivité, deux éléments fondamentaux doivent guider la démarche :

- la compétitivité tarifaire de l'intermodalité repose sur ses capacités à massifier les flux grâce à des infrastructures et des moyens de transport dimensionnés et à réduire les coûts des ruptures de charge ;
- la compétitivité qualitative de l'intermodalité repose sur sa régularité et la fiabilité du service rendu ; pour cela, il faut une interopérabilité, des moyens dédiés et une organisation de traitement des flux la plus proche possible de celle du standard de référence que constitue jusqu'à présent le transport routier de bout en bout.

Deuxième partie
Déclarations des groupes

Groupe de l'agriculture

Les transports sont constitutifs d'un réel enjeu stratégique.

Mode d'acheminement des marchandises, les transports participent à la compétitivité des économies. Facteurs de désenclavement des régions, ils contribuent à un équilibre du territoire réussi. Ils constituent enfin un élément fort de la structuration du monde dans lequel nous vivons.

C'est pourquoi nous devons, dès à présent, procéder à des choix qui se révéleront déterminants pour l'avenir.

L'intermodalité constitue, à cet égard, une piste intéressante. La combinaison de plusieurs modes de transport, ferroviaire ou fluvial, de concert avec la route par exemple, révèle d'incontestables perspectives tant pour les agents économiques que pour la société dans son ensemble : réduction des coûts, diminution de la pollution, amélioration de la sécurité routière, développement local, facilité des liaisons au sein d'une Union européenne de plus en plus élargie...

Pour autant, et si intéressant soit-il, le transport combiné ne pourra se développer que s'il se montre capable de répondre aux besoins de ses principaux utilisateurs.

Beaucoup d'efforts doivent encore être fournis. Les contraintes demeurent fortes et nombreuses. L'intermodal nécessite de repenser la géographie des réseaux, de mieux entretenir les voies de transport courant, de limiter au maximum les ruptures de charges, de dépasser les incidents techniques, d'assurer une fiabilité sans faille... Le développement du transport combiné dépendra de sa capacité à offrir des produits conformes aux attentes des agents économiques, décideurs du choix du transport, et de sa capacité à prendre en considération les besoins du fret.

Pourtant, des marchés existent. Nous ne devons pas les négliger.

En qui concerne l'agriculture notamment, le transport combiné pourrait, dans certains cas, être un mode d'avenir alors qu'il demeure encore marginal. La commercialisation des produits agricoles devrait se faire essentiellement par voie ferrée ou voie d'eau pour le vrac comme les céréales et par voie routière pour les produits à haute valeur ajoutée comme le lait ou les fruits et légumes. Malheureusement c'est loin d'être le cas.

Dans le même esprit que le développement des biocarburants, ne pourrait-on pas rechercher les moyens d'une amélioration de la compétitivité au moment où le prix des carburants est élevé et les contraintes liées à l'environnement de plus en plus fortes ? Nous devons ici faire preuve d'innovation en opérant une rupture avec les tendances passées.

Cela supposerait une volonté politique ferme qui incite à réfléchir en profondeur à une nouvelle organisation de nos transports. Car le problème

majeur qui est posé ici est, comme dans l'agriculture, celui d'une harmonisation de réglementations européennes encore trop différentes.

Groupe de l'artisanat

Passer de l'affichage à la réalité en matière de politique de transport intermodal est aujourd'hui incontournable au regard de la congestion routière et de l'impact du « *tout routier* » sur les émissions de gaz à effet de serre.

Au-delà des préoccupations environnementales, c'est un véritable enjeu économique et social pour l'ensemble des territoires qui ont la chance de disposer de voies d'eau, de fer ou de mer particulièrement propices au rééquilibrage modal.

La France, de par la diversité de ses modes de transport et sa position géographique au carrefour de l'Europe, doit être partie prenante au développement de cette stratégie. Le fait qu'elle subisse les nuisances engendrées par le trafic routier de transit implique de se préoccuper rapidement du respect des règles de la concurrence. Celui-ci passe effectivement par l'harmonisation des normes sociales et fiscales, le traitement homogène des contrôles et sanctions imposées en cas de non respect de ces exigences.

Quant au développement du transport ferroviaire de fret, il ne sera effectif qu'une fois réglé le problème des normes techniques à savoir : la standardisation des sillons et des unités de transport intermodal mais aussi l'implantation judicieuse des plates-formes.

En dehors de ces préalables, il faut que les exigences des entreprises en matière de régularité, fréquence, rapidité et coût de l'acheminement de leurs marchandises soient respectées en tout point du territoire, quel que soit le mode de transport choisi. Pour cela, il faut lever un certain nombre de freins.

Le premier est d'ordre *psychologique* dans la mesure où tous les acteurs du transport doivent passer d'une logique de concurrence à celle d'alliances ou de réseaux pour pouvoir satisfaire ces critères et se positionner sur ce marché porteur.

Le second est d'ordre *réglementaire*, à savoir instaurer un régime juridique européen de responsabilisation des transporteurs et d'indemnisation des clients quel que soit le mode de transport choisi, pour éviter tout risque de distorsion de concurrence.

Le troisième est d'ordre *politique* au regard du choix et du volume d'investissements à réaliser et du nécessaire respect de l'intérêt général.

En effet, les mesures préconisées en matière de concentration des aides sur des projets ciblés, d'appel à des partenariats privés pour le financement des infrastructures et de création de structures communes dédiées sont des réponses pertinentes du point de vue des choix stratégiques et de l'optimisation des conditions du transport combiné, mais insuffisantes pour la garantie de la qualité et du suivi des prestations fournies.

Pour ces raisons, le groupe de l'artisanat insiste sur le renforcement du rôle de l'État car il est le seul garant de la continuité de l'acheminement en tout point du territoire. Dans le contexte de libéralisation du transport ferroviaire au niveau européen, le groupe de l'artisanat aurait souhaité que la notion de « *service d'intérêt économique général* » réservée aux autoroutes de la mer soit élargie à l'ensemble des modes de transport afin d'assurer à toutes les entreprises le respect des contraintes d'un service public de qualité.

Le groupe de l'artisanat a voté l'avis.

Groupe des associations

Les politiques publiques ont privilégié, pour l'avenir des transports de marchandises, deux orientations : le rééquilibrage entre les différents modes de transport et une politique ambitieuse d'équipement du territoire. Comme le suggère l'avis, cela passe par la volonté de créer un environnement favorable à la diversification des modes de transport.

Les priorités ne doivent pas être définies à partir des seules contraintes budgétaires. Il s'agit de dépenser dans l'optique d'un développement acceptable par notre environnement et notre économie. Dans ce contexte, l'intermodalité rencontre des difficultés à se développer : comme le souligne l'avis, les questions liées à l'énergie, à la fiscalité, à l'environnement et à l'encombrement du réseau routier sont à résoudre. Ainsi les problèmes auxquels se heurte le transport multimodal sont multiples : rapport de force favorable aux chargeurs dans un marché très dilué, vitesse moyenne trop basse par rapport à la route... De plus, il est subordonné aux trafics voyageurs auxquels une priorité systématique est accordée.

Le transport multimodal n'est pas le fait d'une seule entité économique maîtrisant l'intégralité du système mais d'une chaîne d'intervenants qui doivent coopérer pour assurer un service de qualité. La maîtrise de la logistique ne doit pas appartenir systématiquement aux transporteurs routiers. Les opérateurs ferroviaires doivent également pouvoir dégager des profits pour pouvoir investir et améliorer ainsi leurs prestations. L'interopérabilité ferroviaire exige des investissements considérables, donc une aide des pouvoirs publics. C'est pourquoi concentrer les subventions à l'exploitation sur le démarrage de nouveaux projets est dangereux et risque de priver de subventions d'équilibre, les opérations existantes qui fonctionnent bien. Les enjeux écologiques de l'intermodalité exigent une augmentation globale des subventions et des partenariats public-privé.

Chaîne complexe et à multiples maillons, indéniablement le transport multimodal s'inscrit dans le développement durable. L'intermodal renforce la sécurité en matière de transports, en diminuant le trafic de poids lourds, et en opérant un déplacement du trafic routier vers le fer, ce qui produit également un impact sur l'environnement. Car les transports sont devenus la principale source de pollution atmosphérique en milieu urbain.

C'est pourquoi promouvoir une politique de référence en Europe dans le respect des principes et des pratiques du développement durable constitue un enjeu majeur. Le développement d'un espace ferroviaire européen qui repose sur l'interopérabilité des systèmes est indispensable. Il s'agit également de réguler la concurrence intermodale, comme le suggère l'avis, en favorisant un droit intermodal européen. De même, la régulation des conditions de concurrence entre modes de transport est souhaitable, ainsi que la couverture de la totalité de ses coûts par chaque mode.

Comme le propose l'avis, nous devons prendre les décisions innovantes en matière de report modal de la route vers le rail, le fleuve et la mer. Il convient de faciliter l'acheminement des marchandises de bout en bout (coopération entre moyens de transport, aménagement des plates-formes, correspondances...) en France et à l'échelle européenne. Une coordination des pays européens est indispensable à terme. De plus, nous devons poser le problème de l'aménagement du territoire dans une perspective européenne notamment en favorisant les liaisons horizontales (est-ouest), sous-développées par rapport aux liaisons verticales (nord-sud).

Comme le suggère l'avis, il s'agit d'encourager de véritables autoroutes ferroviaires pour le fret. Les projets de plate-forme et d'autoroute maritime sont à promouvoir. Une interconnexion fluvio-maritime performante permettant aux navires porte-conteneurs fluviaux d'accéder directement dans les ports serait utile. De même la coordination des acteurs privés et publics pour construire un espace maritime européen commun est nécessaire.

Plus que jamais, il faut assumer les contraintes environnementales et prendre les moyens en concentrant les efforts financiers sur le rail tout en introduisant une fiscalité écologique dans le secteur des transports.

Le groupe a voté l'avis.

Groupe de la CFDT

La CFDT considère que la question du transport intermodal se situe dans la suite d'une série de travaux menés par le Conseil économique et social au cours de ces dernières années à partir de la problématique des multiples travaux sur les changements climatiques. Elle est étroitement liée à l'axe de travail qui structure actuellement une partie importante des travaux de l'assemblée autour du processus de Lisbonne-Göteborg et du Plan national de réformes.

En effet, l'objectif premier du développement du transport intermodal de marchandises doit permettre le rééquilibrage modal au profit des modes de transport plus respectueux de l'environnement. Dans le cadre d'une logique de développement durable, une telle approche doit aussi rechercher la compatibilité avec le développement économique, en partie lié aux transports, et le progrès social dans une période où la concurrence entre les entreprises autant que les stratégies d'attractivité menacent les conditions de travail.

La CFDT partage le souci d'une meilleure gouvernance de l'intermodalité rail-route à travers la proposition de créer « *des structures communes regroupant des chargeurs, des transporteurs routiers et ferroviaires et des gestionnaires de terminaux* ». Nous approuvons aussi la recherche d'une simplification des procédures que permettrait la préconisation de faire de RFF l'interlocuteur unique des opérateurs de transport pour l'attribution des sillons.

La CFDT apprécie particulièrement la volonté d'intégrer un grand nombre de propositions dans un cadre européen, que ce soit en matière d'interopérabilité, de réglementation ou de redevances d'usage à créer sur certaines infrastructures routières. La CFDT souhaiterait une harmonisation européenne des normes sociales et du coût du travail. À cet égard, citons l'exemple de la Convention maritime internationale adoptée en février 2006. Un tel objectif, séduisant, n'est envisageable qu'accompagné d'une politique et d'un budget ambitieux en matière de cohésion.

La CFDT regrette en revanche que cette dimension européenne soit moins présente en matière portuaire. Le développement de nos ports et de leurs dessertes terrestres est indispensable, ne serait-ce que pour prendre une place dans le traitement des conteneurs - base essentielle de l'intermodalité -, ou dans l'organisation des autoroutes de la mer. Cette volonté ne doit pas occulter la réalité : la plus grande partie de nos importations et exportations passe par des ports européens situés en dehors de l'hexagone et autour desquels s'organisent les réseaux de transports terrestres et les plates-formes intermodales.

La CFDT insiste enfin sur les régulations nécessaires pour répondre aux conflits d'usage entre fret et transport de voyageurs sur le réseau ferré. Dans cette perspective, il est en particulier indispensable que les régions soient associées aux décisions concernant le fret, ne serait-ce que pour éviter qu'elles n'arbitrent systématiquement en faveur du TER dont elles ont la compétence.

La CFDT a voté l'avis.

Groupe de la CFE-CGC

L'intermodalité vise à réduire l'usage des transports routiers et les nuisances qu'ils produisent.

Le secteur des transports est parmi les premiers émetteurs de gaz à effet de serre tant par l'intensité que par la croissance de ses émissions, et cela malgré des progrès technologiques accomplis. L'intensité toujours plus soutenue du transport routier en France alimente la croissance des émissions de gaz à effet de serre. Cela s'explique par la situation géographique de notre pays qui est un carrefour de l'Europe.

Pour le groupe de la CFE-CGC, la réduction des émissions de gaz à effet de serre issues des transports internationaux qui traversent notre pays passe entre autre par le ferroutage qu'il faut imposer ! À cet effet, il faut se doter d'un réseau adapté aux poids lourds. Cela nécessite bien sûr de lourds investissements. Une

source de financement est possible par la taxation des camions étrangers qui sillonnent notre pays (à l'instar de ce qui se fait en Autriche et en Suisse). Cette taxe aurait un double avantage : financer l'adaptation de notre réseau ferroviaire et détourner les camions de la route vers le rail.

Le ferroutage se heurte aussi au problème des transports intérieurs dans notre pays, avec l'inadéquation du rail aux parcours inférieurs à 500 km et les contraintes du train tant en termes de volumes transportés qu'en termes de délais. Il est donc primordial de redéployer le maillage économique de notre pays à l'échelle du territoire.

Les avantages du transport fluvial de marchandises sont nombreux : un faible coût aussi bien pour l'usager que pour la collectivité, une consommation d'énergie raisonnable et un mode de transport qui peut contribuer à limiter l'expansion du routier.

En matière d'aménagement du territoire, le transport fluvial peut désenclaver des territoires, les grands ports maritimes bénéficiant d'un arrière-pays fluvial. Sur le plan économique, c'est un mode particulièrement performant pour tous types de marchandises. Enfin, concernant l'environnement, le transport par voie d'eau concourt au développement durable et permettrait une réduction des nuisances, des risques écologiques et des accidents.

Pour l'heure, nous constatons une insuffisance des axes alternatifs existants et de leur capacité d'écoulement. Pour un réseau adapté aux divers transports, de lourds investissements sont nécessaires.

Le recours à des entités privées, avec la notion du partenariat public-privé, pour accélérer les réalisations alternatives au transport routier peut constituer un apport significatif. Mais nous faisons remarquer que la seule notion de rentabilité ne doit pas être un critère au maintien ou à la disparition du service public, ce qui n'exclut pas la prise en compte des gains de productivité.

Il est également indispensable d'impulser la recherche et l'innovation, de développer l'intermodalité en s'appuyant sur des projets interrégionaux.

Le groupe de la CFE-CGC a voté l'avis.

Groupe de la CFTC

Le transport routier s'est imposé comme mode de transport dominant à l'échelle de l'Europe avec 75 % des tonnes/kilomètres transportées et 80 % du chiffre d'affaires.

Ceci a une conséquence sur les émissions de CO₂, le transport routier représentant à lui seul 92 % des émissions de CO₂ des transports.

Par ailleurs, l'augmentation constante du transport par route nécessite d'importantes dépenses d'entretien, d'aménagement et de développement des infrastructures.

D'où l'idée d'un rééquilibrage en faveur d'autres modes de transports.

Le groupe de la CFTC approuve l'idée du rapporteur, d'une régulation européenne des conditions de concurrence entre les modes de transport, et particulièrement que cette régulation harmonise les normes sociales et le coût du travail.

Notre groupe estimerait également normale la mise en place d'une redevance d'usage des infrastructures sur les grands axes non soumis à péage.

Le groupe de la CFTC souhaite que l'on aboutisse à l'élaboration d'un droit intermodal européen soumettant à un seul régime ce mode de transport. L'insécurité juridique est en effet un frein considérable à l'évolution vers un système intermodal.

Le problème sur lequel nous nous interrogeons est celui du seuil de rentabilité du système intermodal. Les constructions de plates-formes multimodales représentent des investissements importants. Le système intermodal suppose une distance suffisamment longue et, de ce point de vue, la création d'un espace ferroviaire européen modifie la donne et ouvre des perspectives. Cela suppose une interopérabilité des systèmes techniques de sécurité et de signalisation

L'émergence d'intégrateurs de fret, contrôlant toute la chaîne de transport dans ses dimensions fluviales, ferroviaires et routières, répondra aux préoccupations et suggestions de l'avis.

Notre groupe pense, comme le rapporteur, qu'il serait nécessaire d'accorder à Réseau ferré de France la pleine maîtrise de l'attribution des sillons.

En conséquence et à l'instar de ce qui existe dans des secteurs comme celui de l'énergie, le groupe de la CFTC appuie la proposition visant à instituer une instance de régulation indépendante des opérateurs ferroviaires chargée d'arbitrer les conflits en particulier entre les intérêts du transport express régional et ceux du transport de fret.

Il est judicieusement souligné le rôle des transports par voie fluviale, la règle du « *lourd et du loin* » étant moins contraignante dans ce mode de transport que dans le transport combiné rail-route.

La création d'une unité européenne de chargement intermodale normalisée serait la bienvenue pour exploiter les perspectives ouvertes par la combinaison route et voie d'eau.

Même si le groupe de la CFTC aurait souhaité être mieux informé sur les seuils de rentabilité, il a apporté son soutien au rapporteur et a voté l'avis.

Groupe de la CGT

L'objectif de parvenir à un nouvel équilibre dans les différents modes de transport, et donc de réduire la part du routier au profit des autres modes, le ferroviaire et le fluvial, ne prête aujourd'hui plus guère à discussion dans son principe ; c'est donc sur les moyens pour y parvenir que porte l'essentiel du débat.

L'avis souligne justement que la part des transports dans le total des émissions de CO₂ a augmenté en passant de 24 % en 1990 à 27 % en 2004. Les poids lourds représentent 26 % de ce total, alors que leur part dans l'ensemble de la circulation automobile est à moins de 7 %.

Les engagements pris par la France et l'Europe de respecter les objectifs fixés par le Protocole de Kyoto de réduction des émissions de gaz à effet de serre supposent donc des mesures fortes pour atteindre un véritable rééquilibrage modal. C'est dans cet esprit que le développement du transport intermodal doit être considéré comme une priorité tant à l'échelle européenne que nationale.

Sans une volonté politique clairement affirmée à ces deux niveaux, sans des investissements importants dans les infrastructures notamment ferroviaires, sans une transparence des prix en matière de coûts de transport en intégrant l'ensemble des coûts externes dans la fixation des prix du transport, nous nous refuserons dans les faits à relever ce défi immense pour le présent et l'avenir de nos sociétés.

Il ne peut donc s'agir de laisser le marché déterminer le sens des évolutions dans ce secteur, quitte à lui apporter quelques correctifs à la marge. C'est la principale limite de l'avis car il fait du concept de marché des transports le postulat de départ de sa réflexion et dessine, dans cet espace, ses recommandations.

Pour la CGT, la réflexion doit porter sur quel type de transport pour un développement durable et non favoriser le développement durable des transports appelé par définition à faire toujours grandir ce marché. De même qu'à la suite du premier choc pétrolier une déconnexion entre croissance économique et consommation d'énergie a été opérée, il serait judicieux d'opérer maintenant une déconnexion entre croissance et consommation en transport, ce qui implique une transformation profonde des organisations de production actuelles. Le développement durable impose désormais d'intégrer l'impact environnement et consommation d'énergie pour déterminer la pertinence économique et sociale.

Dans cette logique d'internalisation des coûts externes, nous approuvons la proposition de mettre en place une redevance d'usage des infrastructures routières s'inspirant de ce qui a été réalisé dans plusieurs pays européens : il est en effet aberrant que le coût des infrastructures routières permettant le développement du transport sur route, soit pris en charge par la seule collectivité nationale.

Nous partageons l'inquiétude émise dans l'avis sur l'avenir de l'AFITF : la décision de privatiser les sociétés d'autoroute, pour des raisons à la fois idéologiques et de bouclage par l'État de ses fins de mois, hypothèque lourdement le devenir de cette structure alors que les besoins d'infrastructures nouvelles en matière de transport sont considérables, notamment pour permettre et développer des reports modaux de la route vers le rail.

En matière d'investissements publics, les actes ont du mal à suivre les déclarations généreuses de nos gouvernants, en témoignent les retard pris sur l'écluse fluviale grand gabarit de Port 2000 ou la réalisation de la liaison Seine-Nord.

Plusieurs propositions de l'avis méritent d'être rapidement mises en œuvre : c'est le cas de la standardisation des conteneurs, d'une systématisation des contrôles routiers sur les trajets où un report modal est possible, ou de la réalisation de l'espace ferroviaire européen. Mais la trame de l'avis et sa conclusion, en fixant l'objectif de tendre vers « *un standard de référence que constitue le routier* » ne se détache pas d'une logique de concurrence entre les modes de transport, et ne crée pas les conditions d'une nouvelle régulation pourtant si nécessaire.

Pour ces raisons, le groupe de la CGT s'est abstenu.

Groupe de la CGT-FO

Le projet d'avis rappelle que le réchauffement climatique à l'œuvre nécessite une mobilisation immédiate des actions et des moyens pour lutter contre l'effet de serre. Les transports tiennent en effet une place prépondérante dans le total des émissions de CO₂.

Le groupe Force ouvrière souscrit donc au rééquilibrage modal préconisé pour réduire sensiblement un trafic routier en voie de densification. Il serait, en effet, illusoire de penser que la tendance au développement des transports de marchandises, en particulier, pourrait s'inverser par enchantement. On ne peut balayer la réalité des échanges dont les effets externes en termes de croissance et d'emplois contribuent au développement économique du territoire.

En plaçant au cœur du projet d'avis l'intermodalité comme alternative, est confirmée la possibilité de maintenir les avantages tout en remédiant aux inconvénients.

Force ouvrière partage ce choix fait de longue date par les pouvoirs publics. Notons néanmoins la contradiction entre la volonté politique de faire et la diminution drastique des subventions publiques pour soutenir les plates-formes multi et intermodales.

Sous l'angle de la concurrence internationale, le groupe FO adhère aux mesures tendant à la régulation, d'autant que tous les sillons ferroviaires sont payants. Il y a là une distorsion qui n'est pas acceptable et renvoie à la nécessité de créer les conditions d'une concurrence loyale entre tous les modes de transport.

Par contre, le groupe émet des réserves sur un droit européen de l'intermodalité, soumis à un régime unique. En effet, la question se pose de savoir sur quel modèle il devrait s'adapter.

De même, comment réfuter la création d'un espace européen que la France a inauguré le 31 mars dernier. Ce qui ne signifie pas pour Force ouvrière acceptation de la libéralisation. Au contraire, il est impossible d'approuver une directive qui substitue à la finalité économique et sociale du service public, des exigences quasi exclusives de rentabilité.

FO est également en désaccord avec la recommandation visant, d'une part à accélérer les mutations sociales, de l'autre à privilégier les chargeurs au détriment du transport des voyageurs.

L'avis insiste, à juste titre, sur l'intérêt stratégique du transport fluvial et FO soutient la logique d'alléger le trafic routier mais partage les craintes du rapporteur quant au financement des infrastructures.

Les grands projets envisagés pour concrétiser l'intermodalité risquent d'être stérilisés pour cause de restrictions budgétaires sérieuses.

Cependant, le groupe FO ne peut cautionner le recours au partenariat public-privé. Ce mouvement importé du Royaume-Uni où il vient de montrer des dérives, notamment dans les hôpitaux publics, est un moyen pour l'État de se désengager des dépenses d'investissement et de sa responsabilité. Or, dans le domaine des transports, cette dernière est incontournable et ne saurait être transférée.

Force ouvrière a donc des désaccords de fond qui ne permettent pas un vote favorable. En conséquence, le groupe FO s'est abstenu sur l'avis.

Groupe de la coopération

L'adoption du Protocole de Kyoto, en 1997, a fait de la réduction des émissions des gaz à effet de serre l'une des conditions principales de l'évolution vers un développement durable. Le groupe de la coopération adhère pleinement à cet objectif et est partisan de mobiliser tous les efforts pour y parvenir.

Dans cette perspective, l'intermodalité pour l'acheminement des marchandises constitue une solution alternative au transport routier. Il s'agit d'un enjeu et d'un défi majeurs dans la mesure où les objectifs poursuivis sont l'augmentation de la croissance économique, sa répartition harmonieuse sur l'ensemble du territoire et la protection de l'environnement. Toutefois, le transport intermodal n'est pas une voie exclusive pour aller vers un développement durable ; d'autres initiatives doivent être mises en place, d'autres idées, examinées.

Le développement de l'intermodalité suppose, comme le souligne l'avis, de renforcer son attractivité et sa compétitivité dans le secteur du transport de marchandises. Des mesures réglementaires doivent certainement être adoptées afin de lancer une nouvelle dynamique favorable au transport intermodal. La définition de normes fiscales, sociales et techniques communautaires et la mise en place d'un droit européen de l'intermodalité semblent indispensables. L'harmonisation européenne est là une nécessité, afin de ne pas créer de

distorsions de concurrence. Or, à ce sujet, la mise en place d'une redevance d'usage des infrastructures routières sur les grands axes structurants qui ne sont pas actuellement soumis à péage comporte un tel risque. Tout en étant d'accord avec le principe selon lequel chaque mode de transport doit couvrir la totalité de ses coûts, le groupe de la coopération estime que l'instauration de cette redevance n'est acceptable qu'à la condition d'avoir reçu l'assurance claire et ferme qu'elle fera l'objet d'une coordination en Europe.

Par ailleurs, concernant le financement des nouvelles infrastructures intermodales, le groupe de la coopération est favorable au recours à des partenariats public-privé qui permettent de pallier l'insuffisance de moyens publics et d'encourager et développer la faisabilité des projets viables. Au-delà des normes fiscales, sociales et techniques et des mesures réglementaires, nous tenons à souligner que l'intermodalité doit gagner la confiance des professionnels du transport, ce qui implique qu'elle rencontre leurs attentes et satisfasse leurs exigences en termes de coût et de qualité du service (cadences, respect des horaires...). L'efficacité des services pourrait aussi être améliorée par une meilleure prise en compte des véritables besoins des clients.

Dans le transport combiné rail-route, la mise en place d'une chaîne plus intégrée permettrait de reconnaître le rôle des chargeurs clients dans une forme de gestion partagée. Le groupe de la coopération est ici favorable à la création de structures communes pour la commercialisation et la réalisation des transports combinés associant chargeurs clients, transporteurs routiers et ferroviaires et gestionnaires de terminaux.

Une impulsion publique - des autorités nationales et locales - est aussi souhaitable pour encourager le transport ferroviaire de fret face à celui des passagers. Le développement du fret implique la volonté des acteurs, en particulier de la SNCF, de développer plus de flexibilité dans la prise en compte des besoins des clients. Il s'agit aussi de mettre un terme à la hausse des tarifs et à la suppression de dessertes par la SNCF de certaines unités industrielles comme les silos, qui hypothèquent lourdement la compétitivité de certains territoires. Il conviendra toutefois de tenir compte des possibles nuisances qui peuvent résulter d'une augmentation du transport ferroviaire de fret pour les populations vivant à proximité des lignes ou lieux de chargement.

Le groupe de la coopération soutient aussi l'idée de doter Réseau ferré de France (RFF) d'une certaine maîtrise de l'attribution des sillons et la proposition d'instaurer une instance de régulation indépendante chargée d'arbitrer les conflits que l'attribution des sillons peut susciter. Il paraît cependant indispensable qu'elle ait l'obligation de consulter les partenaires intervenant en général, privés et publics, avant de prendre la décision finale. De telles instances de pilotage permettront au système de gagner en clarté et en efficacité. Le groupe de la coopération approuve, enfin, les recommandations de l'avis concernant le transport fluvial de conteneurs maritimes car elles contribuent à lever les

obstacles techniques existants, notamment liés au chargement, et à doter notre pays de capacités de pointe.

Le groupe de la coopération a voté en faveur de l'avis.

Groupe des entreprises privées

Les questions relatives aux transports et plus particulièrement au transport routier apparaissent comme de plus en plus prégnantes dans l'environnement actuel. En effet, la plus grande sensibilité des citoyens aux questions environnementales et de sécurité des transports induit une plus grande inquiétude, voire une défiance envers ces moyens de transport.

L'intérêt de ce rapport est de mettre en avant les moyens complémentaires de transport de marchandises pour le transport routier. Ce dernier demeure en effet indispensable à la desserte de proximité des entreprises.

L'intermodalité apparaît comme une solution à certaines difficultés d'engorgement. Pour autant, la France doit encore faire de nombreux efforts en la matière comme le démontrent les mauvais résultats concernant le transport combiné rail/route. À cet effet, les propositions du rapporteur, pertinentes, prônant une meilleure intégration et surtout la création d'un espace européen, sont soutenues par le groupe des entreprises privées.

En effet, l'appréhension du transport intermodal ne doit plus se limiter au seul niveau franco-français. La vision doit être globale afin d'avoir des normes communes, notamment techniques. Cette nécessité est d'autant plus importante que les investissements nécessaires à la mise en place et au développement du transport intermodal sont élevés.

Les entreprises veulent bien soutenir ce développement mais pour ce faire, elles doivent pouvoir bénéficier de la même qualité de prestation que celle fournie par le transport routier terrestre.

À ce titre, les expériences contradictoires du transport de fret ferroviaire et fluvial doivent être évaluées.

Il est nécessaire, en effet, de faire des choix politiques cohérents. Pour développer l'intermodalité, il faut certes des conditions techniques, réglementaires, fiscales et surtout économiques favorables. Mais il faut une véritable volonté politique en matière d'investissements car un transport efficace du fret ferroviaire nécessite une mise à un nouveau gabarit des voies ferrées concernées pour permettre une flexibilité convenable du transport de conteneurs. Le financement des investissements nécessaires notamment sur les plates-formes d'échanges entre les modes de transport (mer, fleuve, rail, route) devrait être facilité par le développement des partenariats publics-privés (PPP).

Le rapporteur prend ces éléments en compte et propose des solutions qui nous semblent réalistes et de bonne gestion.

C'est pourquoi le groupe des entreprises privées a voté le projet d'avis.

Groupe des entreprises publiques

Tout le monde conviendra de l'importance de la question du transport de marchandises. La corrélation entre croissance, emploi et transport de marchandises est claire et ce dernier est un élément central de l'aménagement des territoires, pour ne pas dire de leur compétitivité.

L'enjeu pour les décennies à venir est celui du développement durable. Comment pouvons-nous atteindre l'objectif de rééquilibrage modal en faveur des modes de transport alternatifs au tout routier, affiché tant par l'Union européenne que par la France ?

La tâche est rude et implique une volonté politique ferme que le projet d'avis appelle de ses vœux. Nous ne pouvons qu'espérer que cet appel soit entendu. Dans cette perspective, donner une nouvelle dynamique au transport intermodal est une priorité particulièrement opportune car, comme le montrent le rapport et le projet d'avis, les circonstances sont telles que les chances de succès ne sont pas négligeables. Pour renforcer celles-ci, le groupe des entreprises publiques souhaite mettre l'accent et commenter quelques-unes des propositions présentées.

Tout d'abord nous voulons souligner l'importance d'une politique européenne tant en matière d'infrastructures que de fourniture de services, sans oublier la réglementation et la création préconisée par le projet d'avis d'une redevance d'usage des infrastructures routières ne peut être accueillie que favorablement.

La France doit passer du statut d'acteur qui subit (nous pensons à l'ouverture à la concurrence des services de transport de fret, et demain de voyageurs) à celui d'un acteur qui propose, qui agit pour construire une politique dynamique de transports alternatifs au transport routier. Celle-ci passera notamment par un effort financier important en faveur de l'aménagement de grands axes ferroviaires fluviaux ou maritimes, condition du développement de l'intermodalité dans un contexte très compétitif.

Par ailleurs, la proposition relative à l'autorisation de circulation à 44 tonnes des véhicules de transport routier de marchandises sur les parcours de pré et post acheminements routiers, lorsque la réalisation d'un transport intermodal le justifie, recueille notre accord. En revanche, il serait extrêmement dangereux qu'une telle mesure, dont l'application serait mal maîtrisée, puisse conduire à une généralisation du 44 tonnes en tout routier au détriment de l'objectif de développement de l'intermodalité. Les conséquences en termes d'infrastructures seraient probablement lourdes. Et n'oublions pas que certains pays de l'Union européenne, qui n'ont pas les mêmes préoccupations que nous, commencent à penser et à agir en termes de 60 tonnes !

Notre groupe adhère également aux propositions relatives au développement des partenariats public-privé et des délégations de services publics. Mais ce serait une erreur que de penser qu'ils supprimeront la nécessité d'un effort financier public important, qu'il vienne de l'Europe, de l'État, des régions ou d'autres collectivités.

De ce point de vue, l'on ne peut être qu'inquiet quant aux perspectives de financement. Les ressources de l'Agence de financement des infrastructures de transports (AFITF) risquent d'être insuffisantes à partir de 2008, au moment même où l'intervention de celle-ci est ouverte, fort légitimement, à d'autres infrastructures. Nous pensons aux autoroutes de la mer.

Nous avons été particulièrement sensibles aux propositions relatives au fret ferroviaire. Elles vont dans le bon sens. L'aspiration de toute la société au développement durable et la croissance des échanges largement liée à la construction de l'Europe créent des opportunités prometteuses pour cette activité ; dans le même temps, l'arrivée récente de concurrents ferroviaires représente pour l'opérateur historique qu'est la SNCF de nouveaux défis.

Notre groupe souligne la nécessité d'améliorer la qualité de service, et celle d'accélérer les progrès de compétitivité indispensables pour gagner dans le nouveau contexte concurrentiel.

Cependant l'effort en matière d'infrastructures (à supposer que des solutions aient été trouvées à la question de leur financement notamment à l'occasion des contrats de projets État/régions) n'aura d'effets qu'à moyen sinon long terme. Il faudra donc réguler les trafics avec les infrastructures telles qu'elles sont. De ce point de vue, les arbitrages dans la répartition des capacités entre le fret ferroviaire, notamment intermodal, et les transports régionaux réclamés par la population, seront souvent difficiles.

La proposition du projet d'avis d'instituer une instance de régulation indépendante des opérateurs ferroviaires et des autorités organisatrices mérite d'être tout particulièrement soulignée.

Enfin nous voulons mettre l'accent sur une proposition ponctuelle : la réalisation d'une écluse fluviale à grand gabarit permettant une interconnexion fluvio-maritime performante pour Port 2000. Il serait regrettable de ne pas tirer tout le parti possible de l'investissement considérable qu'est la modernisation du port du Havre.

En conclusion, le groupe des entreprises publiques rappelle son attachement à l'équilibre entre les exigences économiques et celles de la société en général. Dans le cas présent, ceci nous conduit à préconiser, comme sur d'autres sujets, que des évaluations permettent d'apprécier la possibilité d'un développement pérenne de l'intermodalité, qui passe par l'existence d'entreprises performantes.

Le groupe des entreprises publiques a voté l'avis, car une intermodalité efficace et compétitive est un enjeu essentiel pour notre pays et une contribution importante pour le développement durable.

Groupe de l'Outre-mer

L'avis ne concerne pas directement les collectivités d'Outre-mer, les territoires ultramarins étant, en effet, confrontés à une importante insuffisance d'infrastructures notamment en matière de circulation routière, maritime, aérienne et fluviale...

Les problématiques de rééquilibrage, de réorganisation et d'alternative de communication abordées ne sont pas aujourd'hui, Outre-mer, des priorités.

La construction de routes, l'aménagement de voies fluviales, la régularité des services aériens sont, par contre, des nécessités pour assurer la libre circulation des personnes et des marchandises.

Cependant, le groupe se sent concerné par les propositions formulées, qu'il trouve judicieuses.

Il est en particulier extrêmement sensible à l'approche de développement durable et à la nécessité de la réduction des gaz à effet de serre.

C'est pourquoi le groupe de l'Outre-mer a voté l'avis.

Groupe des personnalités qualifiées

Mme Douvin : « Il est facile de constater que la croissance du transport routier international a des conséquences négatives sur le développement durable en termes d'émissions de CO₂ constituant des atteintes importantes en matière d'effet de serre et sur le plan économique en raison de la congestion des infrastructures.

D'un autre côté, le transport des marchandises constitue un levier indispensable de la croissance économique et des emplois qui lui sont liés.

On pourrait donc en déduire qu'il faut viser un report intermodal d'un bout à l'autre de la chaîne de transport. Mais pour le fret, ce type de report n'apparaît pas comme une réponse appropriée, tant les besoins et caractéristiques des marchandises transportées sont différents et tant la part du routier restera importante, ne fût-ce qu'en pré et post acheminement.

Face à cette équation, la section a voulu tenir compte de certaines spécificités françaises particulièrement significatives telles que notre situation géographique et l'important trafic routier international de transit que supporte notre réseau, facteur de coûts et non producteur de richesses.

Elle a aussi estimé indispensable le développement et le bon usage des infrastructures nécessaires à une bonne desserte de nos ports maritimes qui constituent une ressource précieuse.

Nous avons donc recherché quelles seraient les différentes recettes au développement du transport intermodal, celui-ci étant entendu comme l'utilisation successive de deux ou plusieurs modes de transport terrestre, maritime ou fluvial d'une unité de chargement intermodal.

Pour chaque proposition retenue s'ajoutent l'exigence de rentabilité économique et celle de la recherche des conditions favorisant l'émergence de modes de transport moins polluants que le seul transport routier.

Le fait que les différents échelons de décision, local, régional, national ou européen se superposent aux différents modes, routier, ferroviaire, fluvial et maritime renforcent la difficulté de l'exercice.

Sur le transport routier, l'idée d'une fiscalité « *intelligente* » se traduisant par l'instauration d'une redevance d'usage des infrastructures routières (à l'exception des autoroutes à péages) me semble tout à fait pertinente.

Se pose également la question du tonnage. La possibilité du 44 tonnes est à aborder avec précaution même si nos voisins d'Europe du Nord en sont aux 60 tonnes. Il me semble qu'une mesure souple de dérogation au coup par coup est préférable à une réglementation générale.

Je suis également d'accord sur l'instauration de contrôles plus efficaces du respect des règles sociales et de sécurité auxquelles les entreprises de transport routier sont assujetties.

Au niveau du transport ferroviaire, je voudrais insister sur l'importance de l'échelon européen et affirmer qu'il est indispensable d'organiser dans les meilleurs délais l'espace ferroviaire européen.

Aujourd'hui le déficit de coordination se traduit encore par une différence d'écartement des voies entre la France et l'Espagne ou la coexistence de systèmes nationaux de signalisation. Le train Thalys, qui dessert quatre pays, a 8 systèmes embarqués ! Il y a 23 systèmes coexistant en Europe que le système ERTMS a vocation à remplacer.

Comment, dans ces conditions, ne pas souligner l'importance de l'investissement humain de la formation des conducteurs à un système unifié ?

Le second point qui m'interpelle particulièrement, en tant qu'élue locale, est le partage de l'espace ferroviaire entre le transport du fret et celui des voyageurs. Il est plus que temps que les collectivités locales opèrent entre trains de marchandises et TER des arbitrages qui soient basés sur les véritables besoins des voyageurs et sur la reconnaissance de l'importance du fret.

La libération de certaines voies par la mise en service de trains à grande vitesse devrait y aider.

Nous avons abordé le développement de TGV fret de nuit mais la prudence semble de mise en raison des nuisances sonores et des contraintes liées à l'entretien des voies.

En matière de transport fluvial, il faut reconnaître ses possibilités de développement et la croissance de son activité depuis 2000. Il convient donc d'investir pour lui donner les moyens de sa croissance par la restauration et le développement du réseau de voies navigables et la réalisation du projet Seine Nord Europe. Il est à remarquer que, dans ce secteur, il y a une intégration bénéfique des transporteurs qu'on ne trouve pas encore dans le ferroviaire où les chargeurs n'ont pas accès à la demande de sillons.

Au niveau des ports maritimes, la massification est indispensable en raison du coût élevé du pré et du post acheminement qui est aussi élevé que celui du transport maritime. En particulier s'impose la nécessité d'une normalisation européenne des unités de chargement intermodales pour encourager le transport combiné fleuve-route. Sur le plan des infrastructures, la mise en chantier rapide d'une écluse fluviale de grand gabarit dans le port du Havre s'impose aussi.

Enfin, pour les autoroutes de la mer, la rentabilité ne peut être visée qu'à longue échéance et il est indispensable pour ce type d'opération, où il faut emporter beaucoup et souvent, de coordonner du début à la fin du projet l'ensemble des acteurs privés et publics pour des investissements à long terme.

En conclusion, sur ce dossier complexe, il apparaît que le moment est venu qu'un signal de volonté politique accompagne la mise en œuvre d'une intermodalité appelée à se développer mais qui ne pourra le faire que si elle réunit les atouts qui lui permettent de répondre aux attentes des partenaires économiques.

Tel est l'esprit de ce projet d'avis que je soutiens ».

Groupe de l'UNAF

Le concept d'intermodalité est né aux États-Unis dans les années cinquante. Il se caractérise par l'intégration de différents modes de transport (routier, ferroviaire, fluvial, maritime et aérien), au niveau de l'infrastructure et des matériels, comme des services, de la réglementation et de la tarification. En France, après avoir connu une forte croissance entre 1993 et 1997, et alors que le trafic routier ne cesse de croître, le trafic combiné enregistre depuis plusieurs années un recul constant.

Les entreprises du secteur des transports ont subi une pression extérieure puissante résultant d'une prise de conscience européenne des risques écologiques du transport routier. Or, les systèmes de transport contemporains et les politiques dont ils font l'objet devraient être examinés sous l'angle de leur rapport au développement durable. C'est donc une nouvelle représentation du transport multimodal qui doit être retenue, dans une vision de prospective intégrant le développement durable, dans le respect de l'environnement et des futures générations.

Le développement de l'intermodalité sera facilité par la régulation des conditions de concurrence, et notamment par le respect des règles sociales et de sécurité. Le groupe de l'UNAF approuve la proposition de l'avis en faveur de l'élaboration d'un droit intermodal européen pour l'acheminement au sein de l'Union européenne d'une unité de chargement intermodale, soumise à un seul et même régime.

Il aurait toutefois souhaité qu'une réflexion soit également conduite sur les possibilités de transport aérien de fret.

Ce développement des modes de transport a des conséquences humaines, notamment sur la vie des familles. Celles-ci sont interpellées par les conditions d'emploi et de travail des personnels de la batellerie, du chemin de fer et des transports routiers, pour lesquels les contraintes professionnelles sont difficilement conciliables avec la vie de famille.

Les citoyens sont plus directement concernés par :

- ***Une politique de transport mieux adaptée aux exigences modernes de l'aménagement du territoire***, par le développement de centres d'échanges multimodaux sur l'ensemble du territoire. Cela peut contribuer à renforcer des polarités de développement, en fixant des industries, des services, et en innervant les espaces régionaux proches, en suscitant des emplois dans les entreprises assurant l'amont ou l'aval du transport, et en rapprochant l'utilisateur des zones d'échanges de flux.
- ***Une gestion des flux plus en accord avec les contraintes actuelles ou prévisionnelles de l'environnement, dans l'esprit du développement durable***. Le transport combiné appelle une harmonisation des conditions d'organisation des échanges et devrait permettre une meilleure prise en compte des coûts externes, notamment en matière d'environnement.
- ***Une meilleure prise en compte de la sécurité et des nuisances sonores***. Le problème se pose avec acuité dans les grandes villes et les voies de contournement. Le transport combiné devrait permettre une gestion plus rationnelle des flux et une amélioration des conditions de vie des personnels concernés.

Pour terminer, il convient d'insister sur la nécessité de concevoir le développement du transport intermodal dans une prospective à long terme et non pas à moyen terme. En effet, les orientations et décisions prises aujourd'hui ne seront applicables que dans une vingtaine d'années, comme par exemple les transports fluviaux par canaux, nécessaires à l'acheminement des matières lourdes.

Le groupe de l'UNAF a voté l'avis positivement.

Groupe de l'UNSA

Depuis plus de trente ans, en Europe et en France, les différentes politiques des transports ont favorisé le transport routier de marchandises, au point de lui assurer un véritable monopole au détriment des modes répondant mieux aux exigences du développement durable dans ses trois composantes : économique, sociale, environnementale.

L'avis fait cet état des lieux et tente, au travers des vertus présumées de la régulation des parts de marché des différents modes multimodaux, une approche multimodale de rééquilibrage entre la route, le rail, le fluvial et le maritime. Il ne faut pas oublier que l'internalisation des coûts externes, l'harmonisation du temps et des conditions de travail, de rémunération et de formation des salariés du secteur sont de nature à sanctionner les excès pratiqués ici ou là.

Des solutions pour le long terme, par des financements public-privé attribués aux infrastructures, auraient de la pertinence à condition de mettre en valeur les modes les moins polluants. Malheureusement, une constante priorité est donnée à la route, par exemple par des financements « *macadam* » toujours plus nombreux. Même l'attribution des subventions aux chargeurs plutôt qu'aux transporteurs n'a pas été de nature à re-dynamiser le rail, le fluvial ou la mer.

Depuis des années, de nombreux rapports, notamment du Conseil national des transports (CNT) et du Conseil supérieur du service public ferroviaire (CSSPF) n'ont pas favorisé l'émergence des bonnes pratiques.

L'évaluation, réalisée par la Commission européenne, sur les effets de la libéralisation des différents services en réseau, démontre que l'augmentation des parts de marché n'est pas au rendez-vous des espérances des adeptes de la « *destruction* » des monopoles publics. L'amélioration de la qualité du service et la baisse des tarifs non plus.

La création du réseau trans-européen de fret ferroviaire, la mise en place de l'Agence ferroviaire, l'élaboration des spécificités techniques d'interopérabilité (STI) et les règles sociales harmonisées pour les personnels sont en attente d'une réelle volonté politique. À ce propos, l'avis ne développe pas une défense acharnée du chrono-tachygraphe électronique qui, pourtant, marque une avancée remarquable pour les contrôles : temps de travail, entretien des véhicules, si importants pour la sécurité.

L'UNSA rappelle l'implication des eurodéputés du Parlement et des syndicats de cheminots de la Confédération européenne des syndicats qui ont contribué à rendre viable le projet communautaire d'ouverture à la concurrence en conservant au système ferroviaire un haut niveau de sécurité (second paquet ferroviaire).

L'UNSA ne partage pas les propositions de l'avis relatives à la rationalisation des sillons, la vision comptable de la gestion des capacités d'usage d'infrastructures par une agence indépendante, ainsi que la mise en concurrence du transport de fret avec celui des voyageurs en région.

L'UNSA regrette également que l'avis se focalise sur la signalisation, en soutenant le projet ERTMS, sans évoquer les énergies de traction.

L'avis propose de rationaliser l'attribution des sillons. Or, RFF assure déjà la pleine maîtrise de l'attribution des sillons, l'optimisation du réseau fait l'objet de plans de transport concertés périodiquement entre RFF, la SNCF et les conseils régionaux. Il est politiquement impossible de remettre en cause les conventions régionales. Casser ce qui marche n'apporterait pas de solution durable au développement de l'activité fret. Il faut une impulsion économique, financière et politique au niveau communautaire pour changer les mentalités et les habitudes du « *tout routier* ».

De plus, les propositions de l'avis coûtent cher.

Enfin, l'UNSA redoute que l'écart trop important entre la politique nécessaire et les orientations de l'avis ne permette pas de donner une place suffisante aux concurrents de la route. Pourtant, la route a besoin du rail sur les longues distances pour le transport de marchandises à l'international et pour le franchissement des obstacles naturels.

L'avis a le mérite de relancer le débat. Mais l'UNSA attend de voir, dans les prochains mois, si les handicaps imposés au rail ne font pas partie d'une stratégie pour disqualifier durablement la SNCF dans sa version d'entreprise publique intégrée.

L'UNSA s'est donc abstenue.

ANNEXE A L'AVIS

SCRUTIN

Scrutin sur l'ensemble du projet d'avis

Nombre de votants.....203

Ont voté pour.....165

Se sont abstenus.....38

Le Conseil économique et social a adopté.

Ont voté pour : 165

Groupe de l'agriculture - MM. Aussat, Baucherel, Bayard, de Beaumesnil, de Benoist, Canon, Cazaubon, Mme Cornier, MM. Couturier, Ducroquet, Ferré, Giroud, Guyau, Lemétayer, Lépine, Lucas, Marteau, Meurs, Salmon, Sander, Schaeffer, Thévenot, Vasseur.

Groupe de l'artisanat - MM. Alméras, Dréano, Duplat, Griset, Lardin, Liébus, Martin, Paillason, Pérez, Perrin.

Groupe des associations - Mme Arnoult-Brill, MM. Da Costa, Leclercq, Pascal, Roirant.

Groupe de la CFDT - Mme Azéma, M. Bérail, Mme Collinet, MM. Heyman, Jamme, Mme Lasnier, MM. Le Clézio, Legrain, Mmes Paulet, Pichenot, M. Quintreau, Mme Rived, M. Toulisse, Mme Tsao, MM. Vandeweege, Vérolet.

Groupe de la CFE-CGC - Mme Dumont, MM. Garnier, Saubert, Van Craeynest, Mme Viguier, M. Walter.

Groupe de la CFTC - MM. Coquillion, Fazilleau, Louis, Mme Simon, MM. Vivier, Voisin.

Groupe de la coopération - Mme Attar, MM. Fosseprez, Fritsch, Gautier, Grave, Thibous, Verdier.

Groupe des entreprises privées - MM. Buisson, Mme Clément, MM. Creyssel, Daguin, Didier, Mme Felzines, MM. Gautier-Sauvagnac, Ghigonis, Gorse, Jamet, Lebrun, Lemor, Marcon, Mariotti, Mongereau, Pellat-Finet, Placet, Roubaud, Salto, Schilansky, Pierre Simon, Didier Simond, Talmier, Tardy, Veysset, Mme Vilain.

Groupe des entreprises publiques - MM. Brunel, Chertier, Duport, Mme Duthilleul, Mme Idrac.

Groupe des Français établis hors de France, de l'épargne et du logement - Mme Bourven, MM. Cariot, Clave, Feltz.

Groupe de la mutualité - MM. Caniard, Davant, Laxalt, Ronat.

Groupe de l'Outre-mer - Mme André, MM. Kanimoa, Mme Moustoifa, MM. Omarjee, Osénat, Paoletti, Paul, Penchard, Radjou.

Groupe des personnalités qualifiées - MM. d'Aboville, Aillagon, Aurelli, Baggioni, Mme Benatsou, M. Cannac, Mme Cuillé, MM. Dechartre, Mmes Dieulangard, Douvin, MM. Duharcourt, Duquesne, Ferry, Figeac, Gentilini, Mme Kristeva-Joyaux, MM. de La Loyère, Mandinaud, Marcon, Massoni, Mme Morin, MM. Nouvion, Pasty, Plasait, Mme Rolland du Roscoät, MM. Roulleau, Slama, Steg, Sylla, Mme Tjibaou, MM. Valletoux, Vigier.

Groupe des professions libérales - MM. Capdeville, Maffioli, Mme Socquet-Clerc Lafont, M. Vaconsin.

Groupe de l'UNAF - Mme Basset, MM. Brin, Édouard, Fresse, Guimet, Laune, Mmes Lebatard, Therry.

Se sont abstenus : 38

Groupe de l'agriculture – M. Szydlowski.

Groupe de la CGT - Mmes Bressol, Chay, Crosemarie, MM. Decisier, Dellacherie, Mme Doneddu, M. Durand, Mmes Geng, Hacquemand, Kotlicki, MM. Larose, Mansouri-Guilani, Michel, Muller, Rozet, Mme Vagner.

Groupe de la CGT-FO - MM. Becuwe, Bilquez, Bouchet, Mme Boutaric, MM. Daudigny, Devy, Houp, Lemercier, Mazuir, Noguès, Mmes Peikert, Perray, Pungier, MM. Quentin, Reynaud, Mme Videlaine.

Groupe des personnalités qualifiées - MM. Masanet, Obadia.

Groupe de l'UNSA - MM. Duron, Martin-Chauffier, Olive.

RAPPORT

**présenté au nom de la section des économies
régionales et de l'aménagement du territoire
par M. Christian Rose, rapporteur**

Le 21 juin 2005, le Bureau du Conseil économique et social a confié à la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire la préparation d'une étude intitulée « *Une nouvelle dynamique pour le transport intermodal* ». La section a désigné M. Christian Rose comme rapporteur.

Par décision en date du 16 mai 2006, le Bureau du Conseil économique et social à la demande de la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire, a décidé de la transformation de l'étude en rapport et avis.

Pour son information, la section a entendu :

- M. Christian Estrosi, ministre délégué à l'Aménagement du territoire ;
- M. Alain Bréau, président de la Fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF) ;
- M. Jean-Claude Brunier, président du Groupement national des transports combinés (GNTC) ;
- M. Denis Choumert, président de l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF) ;
- M. Jean-François Dalaise, président du Comité des armateurs fluviaux ;
- M. Gérard Duhesme, directeur de la logistique pour l'Europe à la manufacture française des pneumatiques Michelin ;
- M. Patrice Raulin, directeur général de la Mer et des Transports au ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer ;
- M. Marc Véron, directeur général délégué de Fret SNCF.

La section s'est rendue à Vérone pour visiter la plate-forme intermodale « *Quadrante Europa* ». Dans ce cadre, elle a notamment rencontré :

- Mme Michela Sironi, présidente du consortium pour la Zone agricole-industrielle (ZAI) de Vérone ;
- M. Giancarlo Brunetto, vice-président délégué de Quadrante Servizi ;
- M. Peter Disertori, directeur général de Hangartner Vérone ;
- M. Giancarlo Montagnoli, adjoint au maire de Vérone ;
- M. Eugenio Muzio, conseiller délégué de Combined european management and transportation (CEMAT) ;
- M. Silvio Rocca, président de Quadrante Europa Terminal Gate ;
- M. Paolo Scagliori, directeur régional de Rete Ferroviaria Italiana (RFI) à Vérone ;
- M. Giuseppe Signori, vice-président du consortium ZAI.

Le rapporteur s'est également entretenu avec :

- M. Michel David, directeur de Paris Terminal (Ports de Paris) ;
- M. Alain Intrand, consultant pour Réseau ferré de France (RFF) ;

- M. Bernard Pacory, directeur des ports de Lille ;
- M. Jacques Trorial, président de l'Association pour le développement des ports français (ADPF).

Il remercie toutes ces personnalités pour l'aide précieuse qu'elles lui ont apportée au cours de l'élaboration de son rapport. Ses remerciements vont également aux membres de la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire pour leur appui constant.

INTRODUCTION

Qu'elle s'applique aux personnes, aux capitaux, aux informations ou aux marchandises, la mobilité contribue au développement économique et social et demeure un élément central de l'aménagement et de l'irrigation des territoires.

À cet égard, quels que soient les modes utilisés et leur part respective, le transport de marchandises demeure un levier indispensable de la croissance économique des entreprises et des emplois qui y sont attachés, de la production de richesses des États et plus globalement de celle du Marché intérieur européen confronté à une mondialisation omniprésente ; le développement économique n'aurait pas été possible sans des transports de marchandises performants faisant preuve au fil du temps d'une capacité d'adaptation aux évolutions des modes de production et de consommation de nos économies modernes.

Si l'on prend l'exemple de la France de 1845 à nos jours, la hiérarchie des modes de transport s'est profondément transformée.

L'ère industrielle, qui a commencé dans la deuxième moitié du XIX^e siècle pour s'achever à la fin des années 1960, s'est accompagnée d'une domination très nette du transport ferroviaire ; elle a fait place à une logique d'économie de marché orientée vers la satisfaction des besoins du consommateur qui veut toujours plus en gammes de produits, toujours plus près et toujours plus vite. En raison de ces nouvelles exigences, le transport routier de marchandises est devenu et demeure encore aujourd'hui, par sa souplesse, sa réactivité, sa rapidité et son ubiquité, le mode de transport terrestre dominant qui achemine à l'échelle de l'Europe 75 % des tonnes/kilomètres transportées et réalise 80 % du chiffre d'affaire des transports terrestres.

En 2004, le trafic intérieur français de marchandises a représenté 350 milliards de tonnes/kilomètres dont la route a assuré 85 %, le fer 13 % et la voie d'eau 2 %.

Le transport fluvial a connu au cours du siècle passé un long déclin entrecoupé de plusieurs sursauts. Il amorce aujourd'hui un retour à la croissance qui semble s'inscrire dans la durée.

Le déclin du rail au profit de la route prend un caractère symptomatique si l'on observe l'évolution constatée dans les pays de l'ex-bloc de l'Est dont certains sont entrés dans l'Union européenne en mai 2004.

Malgré le réseau ferré extrêmement dense dont ils sont dotés, la part du transport ferroviaire qui avoisinait les 77 % en 1970 y est descendue à 39 % en 2000 et la part du transport routier est passée sur la même période de 15 à 50 % ; entre 1989 et 2000 - la décennie qui a suivi la chute du mur de Berlin - la part du transport routier a tout simplement doublé.

Tout au long de ces cycles économiques qui ont connu par alternance le monopole de la voie d'eau, puis de la route (avant 1845), la prépondérance du transport ferroviaire (1845-1960), puis la suprématie du transport routier (période actuelle), on a toujours constaté, sauf sur la période 1976-1985 correspondant au pic du programme électronucléaire français, que le volume du transport de marchandises augmentait proportionnellement avec la croissance économique.

Les facteurs qui expliquent ce parallélisme résultent tout autant de l'augmentation des tonnages et de l'augmentation des distances parcourues que des pratiques plus récentes de délocalisations industrielles, de spécialisation, de politique de flux tendus, de stocks zéro, de morcellement des envois ou encore d'externalisation des fonctions logistiques qui, par une division fonctionnelle et spatiale du travail, ont contribué à démultiplier les effets des facteurs naturels de la croissance des transports que sont la démographie et la géographie (plus de population sur un plus grand territoire).

L'élargissement de l'Union européenne et le dynamisme commercial du marché asiatique à l'exportation - la Chine en tête - vont manifestement concourir, notamment au départ des ports européens, à une augmentation des échanges terrestres de marchandises sur le territoire communautaire ; le Livre blanc de la Commission européenne de 2001 « *La politique européenne des transports en 2010 : l'heure des choix* » a mis en exergue cette perspective.

Ce Livre blanc, dont la consultation publique en vue de sa révision à mi-parcours a été clôturée le 31 décembre 2005, a mis en avant les risques que faisait peser la croissance attendue des transports routiers sur le développement durable : menaces de congestion des infrastructures, atteintes à l'environnement par la production de gaz à effet de serre, insécurité routière. Face à ces menaces, le document de la Commission européenne répond par la promotion d'un rééquilibrage modal au profit des modes de transport plus respectueux de l'environnement et prône le découplage de la croissance des transports et de la croissance économique.

Il est en effet admis, et le Protocole de Kyoto nous y engage, que la production de CO₂ ne pourra pas continuer à augmenter au même rythme que celui qu'elle a connu jusqu'à maintenant et qu'en parallèle du développement des énergies alternatives aux énergies fossiles doit être engagée une politique encourageant les acteurs économiques à ne pas laisser le transport routier absorber seul la croissance projetée des transports.

En France, entre 1990 et 2004, la part des transports dans le total des émissions de CO₂ est passé de 24 à 27 % et le transport routier tous modes confondus représente à lui seul 92 % des émissions de CO₂ des transports avec une production de 137,5 millions de tonnes équivalent CO₂ en 2004 (véhicules légers 56 %, véhicules poids lourds 26 %).

La France, dans le cadre du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, a clairement affiché une politique des transports orientée vers un rééquilibrage modal en concentrant les trois quarts des grands projets d'infrastructures de transport sur les modes alternatifs à la route.

Une politique des transports qui se focaliserait autour d'un objectif consistant à découpler la croissance des transports routiers de la croissance économique en misant sur un rééquilibrage substantiel entre le transport routier et les modes alternatifs à la route que sont notamment le transport ferroviaire et le transport fluvial, est séduisante mais se heurte aux réalités économiques actuelles.

En effet, malgré l'élargissement de l'Union européenne, le rapport entre le volume des transports et leur distance n'a pas été fondamentalement affecté puisqu'à l'échelle européenne, 75 % des transports routiers se font à moins de 200 kilomètres, distance qui économiquement n'est pas la plus pertinente notamment pour la voie ferroviaire dont la performance repose sur sa capacité à massifier les flux sur de longues distances - la règle « *du lourd et du loin* ».

En France, la distance moyenne d'un transport routier pour compte d'autrui était en 2004 de 139 kilomètres et les trajets routiers de plus de 500 kilomètres ne représentait globalement que 5 % du nombre total de trajets.

Il convient en outre de garder présent à l'esprit que si le transport routier peut se substituer rapidement aux autres modes de transport terrestres - à cet égard la mauvaise performance qualitative du transport ferroviaire de wagons isolés dont le concurrent direct est le transport routier doit susciter une réelle inquiétude - la réciproque n'est pas vraie.

Il s'ensuit qu'une démarche de rééquilibrage modal, par ailleurs indispensable, repose essentiellement sur une logique de complémentarité modale ou d'intermodalité qui associe les avantages de massification des modes de transport lourds aux avantages de souplesse et de capillarité du transport routier.

Le concept d'intermodalité n'est apparu que très récemment comme outil de la politique européenne des transports en remplacement du concept de transport combiné rail-route dont le premier modèle économique a été exploité en France en 1930 avec l'acheminement ferroviaire de remorques routières.

Ce concept fait l'objet de plusieurs définitions institutionnelles parmi lesquelles celle de la Commission européenne et celle de la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT).

La Commission européenne définit l'intermodalité de façon globale comme une caractéristique d'un système de transport en vertu de laquelle au moins deux modes de transports différents sont utilisés de manière intégrée avec un niveau élevé d'interopérabilité pour compléter une chaîne de transport de porte à porte. Cette définition répond davantage à celle de la multimodalité ou de la co-modalité qu'à celle de l'intermodalité.

La CEMT adopte une définition plus opérationnelle consistant à ne seulement considérer comme intermodales que les solutions de transport utilisant des charges unitaires.

Pour des raisons de délais d'acheminement, de coûts directs et de risques de dégradation de la marchandise qu'entraînent toutes opérations de manutention et toutes ruptures de charge, l'intérêt de l'intermodalité repose pour une large part sur la limitation des opérations de manutention de la marchandise transportée que seul le recours à des unités de chargement homogènes peut garantir.

Aussi est-ce la raison pour laquelle nous définirons, dans le cadre de ce rapport, un transport intermodal comme *l'opération consistant à utiliser successivement deux ou plusieurs modes de transport maritime ou terrestre pour réaliser l'acheminement de son point d'origine jusqu'à son point de destination d'une unité de chargement intermodale qui est un conteneur maritime, une caisse mobile terrestre, voire une remorque ou semi-remorque accompagnée ou non de son véhicule moteur.*

Le conteneur aérien dont les dimensions, la structure et la configuration ne lui permettent ni d'être arrimé sur un châssis routier ou un wagon ni d'être embarqué sur un bateau fluvial ne constitue pas une unité de transport intermodale. Les réflexions et projets consistant à confier au transport ferroviaire (TGV fret) des liaisons qui sont aujourd'hui réalisées par voie aérienne s'intègrent dans une démarche de rééquilibrage modal au profit de modes de transport moins polluants mais correspondent à des transferts modaux indépendants de toute intermodalité.

Il en résulte que le transport aérien n'a pas de clé d'entrée dans l'intermodalité dans son acception retenue pour le présent rapport et que les pré et post acheminements effectués par nature par la route sous le régime du fret aérien camionné n'ont pas de substitution modale.

L'intermodalité rencontre en France des fortunes diverses selon le marché sur lequel elle s'est positionnée et les volontés politiques - avec les moyens mis en place pour sortir de l'incantatoire - qui s'expriment pour la développer ; rien de comparable en effet entre les faibles résultats du transport combiné rail-route et les 48 % de part modale que la voie d'eau a pris dans les trafics de pré et de post acheminement des conteneurs maritimes sur la région Nord-Pas-de-Calais.

Plus que tout autre pays de l'Union européenne, la France demeure le pays qui a très certainement le plus d'intérêt à orchestrer une véritable politique de l'intermodalité : il est en effet confronté, d'une part, à un transit routier international qui, outre les nuisances qu'il engendre, ne produit aucune richesse et ne couvre que partiellement ses coûts d'usage des infrastructures ; il se trouve, d'autre part, dans l'obligation d'assurer une desserte sans faille de ses ports maritimes à laquelle le transport routier ne pourra répondre seul. Il s'agit donc notamment d'identifier les conditions dans lesquelles la France peut faire face à ces deux défis.

De très nombreux ouvrages, rapports, études, thèses et mémoires ont déjà très largement et de façon très pertinente dressé l'inventaire des avantages de l'intermodalité en termes de développement durable et de lutte contre l'insécurité routière ainsi que des contraintes qui entravent son développement.

Nous n'allons pas tous les développer dans la présente étude qui, dans une dynamique de court et de moyen termes, va appréhender l'intermodalité sous un angle transversal (Chapitre I) avant de l'envisager sous une approche segmentée en abordant successivement le transport combiné rail-route, le transport combiné mer-fleuve et fleuve-route, puis les autoroutes de la mer (Chapitre II).

CHAPITRE I

LES LEVIERS TRANSVERSAUX DE L'INTERMODALITÉ

I - POUR UNE RÉGULATION EUROPÉENNE INTRA ET INTERMODALE

L'espace des transports européens entièrement libéralisé qui obéit aux principes du libre choix du mode de transport et de la libre circulation des marchandises n'interdit pas les initiatives nationales (B) mais rend inévitable une régulation européenne des conditions de concurrence du transport routier d'autant plus nécessaire depuis l'arrivée de dix nouveaux membres en mai 2004 (A).

A - UNE HARMONISATION EUROPÉENNE DU TRANSPORT ROUTIER COMME LEVIER DE L'INTERMODALITÉ

Pour l'essentiel des relations sur lesquels il existe une offre de transport intermodale, le prix de marché est déterminé par le prix du transport routier qui fait office de prix directeur. Le transport d'une unité de transport intermodale de point à point est en effet un transport « *sec* » et banalisé dont les seules exigences sont d'arriver en bon état, au bon endroit et à l'heure prévue, exigences que le transport routier est à même de garantir en toutes circonstances.

Face à cette réalité économique, la tentation peut être grande d'aborder le thème de la répartition modale par une politique de taxation globale du transport routier.

Pour les partisans de cette thèse, le succès du transport routier ne serait dû qu'à son faible coût dont l'augmentation aurait ainsi pour effet mécanique de conduire les opérateurs économiques à recourir aux modes alternatifs.

Or, s'il est indispensable de placer le transport routier dans un environnement concurrentiel européen harmonisé qui constituerait la meilleure voie pour accompagner son développement, il serait en revanche inapproprié d'envisager la régulation entre les modes de transport sous sa seule approche financière *via* l'augmentation administrée des coûts du transport routier.

Plusieurs éléments sont à mettre en avant :

- La majorité des transports routiers effectués en Europe n'étant pas transférable sur d'autres modes compte tenu de leur distance moyenne inférieure à 200 kilomètres (cf. introduction), une « *taxation* » aveugle et générale ne ferait qu'affecter la compétitivité des entreprises de transport routier et entraînerait une dérive inflationniste sans se traduire par des reports modaux massifs.

- Les augmentations des coûts du transport routier n'ont jamais profité à d'autres modes mais ont par contre entraîné des dommages collatéraux pour le mode routier lui-même. Deux exemples illustrent cette réalité :
 - la mise en place en Allemagne en 2005 de la LKW MAUT (taxe allemande sur les véhicules poids lourds), dont l'objet n'est pas de favoriser un report modal mais d'assurer le financement des infrastructures Outre-Rhin, s'est traduite en zone frontalière par un report de trafic routier sur les axes autoroutiers français gratuits ;
 - les envolées successives du prix du gazole au cours de ces trois dernières années n'ont pas davantage profité aux modes alternatifs mais n'ont fait que dégrader la rentabilité des entreprises de transport routier et accélérer le nombre de leurs défaillances.
- Augmenter les coûts des entreprises de transport routier de l'Union européenne ne résoudra pas les problèmes plus fondamentaux et structurels de distorsions de concurrence entre les différents Etats qui sont à l'origine du déclin de certains pavillons routiers nationaux au profit de pavillons concurrents.

La perte de parts de marché à l'international des entreprises de transport routier françaises de 15 points en 6 ans (de 50 % en 2000 à moins de 35 % en 2005) est à cet égard révélatrice du déficit de compétitivité du pavillon routier français engendré par une absence d'harmonisation européenne sociale et fiscale.

En quête constante de productivité, les entreprises de transport routier françaises, y compris les PME, opérant sur longues distances sont d'autant plus demandeuses de véritables offres intermodales attractives et compétitives si celles-ci peuvent leur permettre de retrouver, notamment sur les marchés internationaux, la compétitivité qu'elles ont perdue.

La régulation européenne des conditions de concurrence au sein du mode routier constitue donc le point de passage obligé par lequel il faut passer avant d'entreprendre le vaste chantier de la transparence tarifaire entre chaque mode de transport dont la colonne vertébrale est le principe de l'internalisation par chacun d'eux des coûts externes qu'il génère.

Cette régulation, qui a pour but de mettre en transparence la rentabilité du transport routier par une internalisation de ses coûts internes, tient en trois axiomes :

- des règles harmonisées sur les principaux postes qui impactent la concurrence, à savoir les normes sociales et le coût du travail, la fiscalité générale et spécifique et les normes techniques ;
- des règles en face desquelles sont déployés des moyens de contrôle homogènes d'un bout à l'autre de l'Europe ;
- des règles uniformément sanctionnées avec un échelonnement dissuasif des sanctions.

B - DES MARGES DE MANŒUVRE NATIONALES

1. Une approche nationale de la « fiscalité intelligente »

La réduction du différentiel de compétitivité abordée ci-dessus ne dépend pas toutefois de la seule volonté conjointe des 25 États membres de l'Union européenne mais peut aussi reposer sur des initiatives nationales.

Si l'on reprend la question de la taxe allemande sur les poids lourds, il ne faut pas perdre de vue que la problématique posée par les droits d'usage des infrastructures, quelles que soient les formes qu'ils peuvent prendre (péage, eurovignette, redevance), soulève moins un problème de montant qu'un problème d'application uniforme en Europe.

L'affirmation selon laquelle les véhicules poids lourds ne couvriraient pas leurs coûts doit être nuancée en fonction de leur nationalité et du trafic qu'ils réalisent. S'il apparaît en effet que les véhicules français couvrent globalement leurs coûts en milieu interurbain, 26 % du trafic de poids lourds pour la plupart étrangers qui circulent sur le territoire national n'acquittent pas la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers (TIPP) sur le gazole l'une des plus élevées d'Europe, bénéficiant ainsi d'un avantage concurrentiel et occasionnant pour l'État un manque à gagner estimé annuellement à un milliard d'euros.

Cette réalité autorise que soit menée une étude d'impact sur ce que doit être demain le concept de « fiscalité intelligente », prise dans son acception la plus large. Basée sur le principe de la territorialité et non de la nationalité, cette « fiscalité intelligente » présente cumulativement les quatre avantages de ne pas accroître la pression fiscale sur les entreprises de transport routier françaises et de préserver ainsi les emplois, de réduire les distorsions de concurrence entre opérateurs français et étrangers, d'augmenter les recettes de l'État et enfin d'être un levier de la complémentarité et du rééquilibrage modaux susceptible de désengorger les grands axes routiers de transit.

L'illustration de ce que pourrait être cette fiscalité « intelligente » consiste à compenser une réduction de la TIPP sur le gazole par l'instauration d'une redevance d'usage des infrastructures routières inscrites au Réseau transeuropéen des transports (RTET) à l'exception du réseau autoroutier à péage.

Neutre pour les entreprises de transport routier françaises, cette orientation aurait pour effet d'inciter les entreprises concurrentes étrangères à acheter leur gazole en France, générant ainsi un surplus de recettes fiscales, et de les conduire à s'acquitter de la redevance d'usage des infrastructures ; l'augmentation de leurs coûts d'exploitation pourrait renforcer l'attractivité de toute forme de transfert intermodal, plus particulièrement chez celles qui voyagent exclusivement en transit sur le territoire national.

2. L'accompagnement réglementaire de l'intermodalité

Les développements qui précèdent aux termes desquels on a fait valoir qu'il était inapproprié et inefficace de mener une politique de revalorisation générale des coûts du transport routier pour favoriser le report modal n'exclut toutefois pas, de façon ciblée, la mise en place de dispositifs réglementaires visant à encourager le recours à l'intermodalité. Ceci peut plus particulièrement se concevoir quand se met en place un service intermodal présentant de grandes capacités d'accueil et un haut niveau de fiabilité.

Deux mesures d'accompagnement réglementaires sont plus particulièrement retenues :

- Autoriser la circulation à 44 tonnes des véhicules de transport routier de marchandises sur les parcours de pré et post acheminements routiers dans le cadre d'un transport intermodal, ce qui permet ainsi, pour une même quantité de marchandises transportées, de limiter le nombre de poids lourds en circulation et de réduire les émissions de CO2 et la congestion routière.
- Sans remettre en cause la nécessité d'avoir une politique de contrôle générale et efficace, systématiser, sur les axes routiers parallèles à la ligne intermodale, le contrôle du respect par les entreprises de transport routier des règles sociales et de sécurité auxquelles elles sont astreintes ; il s'agit de faire en sorte que le coût de la sanction au regard de la probabilité d'être contrôlé devienne supérieur au gain de productivité procuré par la commission des infractions (effet radar automatique). La politique de renforcement des contrôles des transports routiers dans laquelle l'Italie s'est engagée depuis le milieu de l'année 2005 améliore la compétitivité des offres alternatives de transport combiné rail-route - comme par exemple celle qui relie Vérone à l'Allemagne par le col du Brenner.

D'autres mesures telles que des restrictions autoritaires de circulation peuvent également être envisagées mais leur mise en œuvre doit, sous peine de porter atteinte aux principes fondamentaux de la libre circulation des marchandises et du libre choix du mode de transport, veiller à respecter un critère de proportionnalité et ne s'appliquer qu'aux véhicules effectuant les trafics substituables.

II - LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT INTERMODALES

Qu'il s'agisse des infrastructures transeuropéennes de transport ou des terminaux de manutention et de transbordement, leur financement rencontre aujourd'hui de nombreux obstacles.

Le régime des aides d'État prohibées (A) et les critères du Pacte de stabilité et de croissance (B) constituent des freins importants à la contribution des États membres au financement des projets inscrits dans le programme des Réseaux transeuropéens des transports face auxquels le partenariat public-privé (PPP) trouvera très vite ses limites s'il ne bénéficie pas d'encouragements forts de la part de l'État (C).

A - UN RÉGIME D'AIDES D'ÉTAT TRÈS DIFFUS

L'approche avec laquelle sont traitées les aides d'État en matière d'infrastructures de transport manque d'homogénéité et n'est donc pas de nature à faciliter le financement des terminaux intermodaux. La multitude des textes communautaires traitant du régime des aides d'État applicables aux infrastructures intermodales selon qu'elles sont terrestres ou maritimes témoigne de l'absence de cohérence de l'action de l'Union européenne en matière d'intermodalité qu'il conviendrait de corriger.

B - UN PACTE DE STABILITÉ CONTRAIGNANT ET DES FINANCEMENTS PUBLICS LIMITÉS

En imposant aux États membres de limiter leur déficit à 3 % de leur PIB, le Pacte de stabilité et de croissance limite automatiquement la capacité de chacun d'eux de s'engager dans des investissements structurels au titre desquels figurent bien évidemment les infrastructures de transport.

La récente révision des modalités d'application du Pacte de stabilité en mars 2005 devrait fort heureusement redonner un peu de latitude aux États ; en effet, tout en maintenant le seuil de 3 %, les dépenses structurelles effectuées dans un objectif communautaire seront prises en compte pour l'évolution du déficit public de chaque État. On doit espérer que les dépenses engagées au titre des infrastructures de transport figurent parmi ces dépenses structurelles même s'il ne faut pas occulter que le manque de moyens financiers est le principal obstacle au lancement de grands projets d'infrastructures.

C - ENCOURAGER LES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ

Les récents assouplissements apportés au Pacte de stabilité ne permettront toutefois pas de considérer que le financement des infrastructures de transport puisse s'effectuer exclusivement sur des fonds publics ou par des emprunts et le développement des partenariats public-privé pour la réalisation mais aussi l'exploitation d'une infrastructure doit être encouragée.

Même si leur concours financier ne pourra que très rarement dépasser la moitié des investissements nécessaires, l'association d'investisseurs privés dans des opérations financièrement lourdes comme le sont les infrastructures de transport doit, au regard des gages de confiance qu'elle présente, être incitée.

Dans la mesure où le retour sur investissements d'une entreprise privée doit être rapide et important, son implication induit en amont une étude fine sur la faisabilité du projet comportant études de marché et *business plans*.

Ce PPP présente l'énorme avantage de concentrer les efforts financiers sur des projets en nombre restreint mais viables ; il encourage par ailleurs la concertation entre les collectivités locales et les acteurs socio-économiques sur les projets de construction de plate-formes multimodales dont certaines ont fleuri ces dernières années plus par effet de mode que par nécessité économique.

L'importance des sommes mises en jeu dans de telles infrastructures - le ticket d'entrée - rapportées à la durée de vie de l'ouvrage nécessite d'autant plus la mise en place de mécanismes en mesure de garantir les trafics qu'il faut encourager l'implication financière des acteurs du transport intermodal dans de telles opérations.

III - LA DEMANDE DES CHARGEURS

Il demeure toujours possible d'appréhender une dynamique de l'intermodalité en suscitant le besoin auprès des chargeurs mais le risque est alors majeur de ne pas parvenir à la meilleure adéquation entre l'offre et la demande et de passer ainsi à côté de réelles opportunités qui peuvent se dégager à l'appui de la volonté de développer l'intermodalité.

Une bonne connaissance des préoccupations des chargeurs en matière de transport et des leviers de gouvernance qui les conduisent à faire tel choix plutôt que tel autre permet d'apporter les réponses opérationnelles les plus efficaces et d'éviter les mauvais choix.

Dans un marché européen et mondial extrêmement concurrentiel, il faut rappeler, quitte à tomber dans un lieu commun, que l'intermodalité ne se décrète pas.

Les chargeurs sont des entreprises de production, de transformation, de négoce qui sont dans une logique compétitive et dont il ne faut pas surestimer les préoccupations vis-à-vis du développement durable ; les comportements citoyens consistant à recourir pour les transports de produits manufacturés ou de consommation qui constituent le cœur de cible de l'intermodalité à un mode plus respectueux de l'environnement que ne l'est le mode routier cèdent le plus souvent le pas devant des objectifs économiques de court terme.

Des exceptions demeurent, et l'on ne peut que s'en réjouir, mais elles ne sont pas emblématiques d'un mouvement d'ensemble et s'inscrivent le plus souvent dans une démarche d'anticipation réglementaire ou normative.

Au sein d'une entreprise, quels que soient sa taille et son degré d'organisation, l'approche « *transport* » est prise en tenaille entre, d'une part, les impératifs de réduction de coûts de la fonction « *achats* » et, d'autre part, les impératifs visant à s'assurer que le processus de production, de transformation ou de vente ne sera pas affecté par une non qualité du transport qui pourrait s'avérer, le cas échéant, plus coûteuse que l'économie réalisée sur le coût facial du transport.

L'intérêt que manifeste un chargeur à l'égard d'un report de ses trafics de la route vers une solution alternative ne se conçoit, sans aucun dogmatisme modal, que dans deux cas de figure :

- soit la technique alternative offre une qualité de service et un coût au moins équivalents à ceux de la route ;
- soit le surcoût direct de la technique alternative est compensé par une amélioration de la performance du cœur de métier de l'entreprise.

Dans la mesure où le chargeur n'est pas un « *cobaye de laboratoire* », il ne lâchera pas la proie pour l'ombre, et ce n'est qu'avec une garantie d'efficacité dans le temps qu'il franchira le pas.

Chaque entreprise, selon son domaine d'activité, a ses propres besoins et ses propres exigences qui se fondent néanmoins dans un tronc commun que sont la régularité, la fréquence, la rapidité et le coût.

Dans le segment du transport de marchandises générales (biens d'équipement et de consommation) qui constitue le cœur de l'intermodalité telle que nous l'avons retenue pour cette étude, le chargeur est dans une dynamique d'échanger des coûts contre des délais et réciproquement avec toutefois comme exigence permanente la fiabilité des délais convenus. Ce dernier paramètre est déterminant et conditionne l'avenir de toutes les formes d'alternative intermodale au transport routier.

IV - DU BON USAGE ET DU BON RÔLE DES SUBVENTIONS À L'EXPLOITATION

Les subventions qui sont accordées aux transports intermodaux ont pour objet de neutraliser une partie des coûts de manutention et de transbordement de l'unité de transport intermodale et de permettre de la sorte à la prestation de transport de rester dans le marché. Elles prennent la forme aujourd'hui d'une aide forfaitaire (12 euros) qui est versée aux opérateurs de transport combiné pour chaque « *coup de pince* » dont fait l'objet une unité de transport intermodale.

Ce raisonnement ne vaut bien évidemment qu'à partir du moment où la prestation rendue est de qualité car rien ne justifie que l'on subventionne de la non qualité.

Bien que le rééquilibrage modal soit, on l'a vu, au centre des préoccupations politiques, rien n'est cependant plus incertain dans le temps et en volume que l'attribution de subventions.

Le monde du transport combiné rail-route français s'interroge régulièrement sur le maintien des aides dont il bénéficie qui, entre 2001 et 2004, sont passées de 90 millions à 16 millions d'euros, pour une moyenne qui a, par le passé, longtemps avoisiné les 45 millions d'euros annuels.

Cette incertitude pèse directement sur les résultats financiers des opérateurs et constitue un frein à la décision des chargeurs et des organisateurs de transport de passer du transport routier de bout en bout à une technique intermodale ; la crainte d'être brutalement confrontés à une vérité des prix que la subvention avait pour effet de masquer étant d'autant plus forte que le choix de recourir à l'intermodalité nécessite bien souvent des investissements adaptés, voire dédiés, et une réorganisation des plans de transport coûteuse.

La visibilité dont ont besoin les opérateurs économiques, que la pratique du saupoudrage ne permet pas de garantir, pose la question du rôle exact que doit remplir la subvention.

Doit-elle timidement demeurer un correcteur tarifaire au renouvellement incertain ou doit-elle constituer pour une période déterminée un levier permettant à son attributaire d'atteindre par le seul fonctionnement du marché le seuil de rentabilité ?

Cette deuxième voie qui doit être privilégiée nécessite de concentrer le maximum de subventions sur un minimum de projets, les plus porteurs en termes d'objectif de massification des volumes à transporter.

La compétitivité tarifaire d'une offre intermodale repose sur sa capacité à massifier les flux et la rapidité avec laquelle le seuil de massification permettant de se dispenser de subvention est atteint ne peut que rassurer les investisseurs privés et encourager de la sorte leur implication dans le montage d'une chaîne de transport intermodale.

Le nombre limité des lieux de massification que comporte l'hexagone, en trafic national et en trafic international, est paradoxalement un atout dont il faut à cet égard tirer profit.

On pourrait en outre se demander si le système de subvention ne devrait pas être remplacé par un dispositif d'avance remboursable plus sain et moins consommateur de fonds publics.

L'avance remboursable s'inscrit dans une démarche de financement de trésorerie qui ne correspond pas aux objectifs de rentabilité dans le temps d'un service de transport intermodal et présente de surcroît l'inconvénient d'être exposée aux pratiques de saupoudrage à l'efficacité douteuse. Elle n'est par ailleurs pas adaptée aux financements des infrastructures intermodales qui s'inscrivent sur le long terme. Le principe de la subvention doit de ce fait être maintenu.

CHAPITRE II

L'INTERMODALITÉ SOUS UNE APPROCHE SEGMENTÉE : ENTRE IMMOBILISME ET DYNAMISME

I - UN TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE QUI CHERCHE SA VOIE

Alors que le transport combiné européen est globalement sur un rythme de croissance, le transport combiné français est en crise. Pour l'année 2004, les trafics de transport combiné en Europe ont augmenté de 8 % en national et de 16 % à l'international ; sur la même période, le transport combiné français reculait de 10 % en trafic national et de 20 % en trafic international

Entre 1997 et 2005, le transport combiné français est passé de 13,9 milliards de tonnes/kilomètres à 8 milliards de tonnes/kilomètres, soit une baisse de 42 %, enregistrant pour l'année 2005 un recul de 18,2 % lié notamment à la réorganisation du plan fret de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF).

Bien qu'il faille reconnaître que la France dispose d'une géographie plate dont elle a su tirer profit en développant un réseau autoroutier performant favorable au transport routier et qu'elle ne dispose pas d'un potentiel de trafics comme ceux qu'offrent les ports de l'Europe du nord - le trafic de conteneurs maritimes équivalent vingt pieds (EVP) au départ d'Anvers assure 50 % du trafic de la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) à hauteur de 125 trains par jour - elle n'est pas pour autant démunie d'axes lourds de transport combiné de point à point dont le potentiel est loin d'être exploité au regard de la part exorbitante qu'occupe le transit routier.

A - UNE CHAÎNE COMPLEXE QUI SOUFFRE D'UN MANQUE D'HOMOGENÉITÉ

La technique consistant à faire acheminer une unité de chargement intermodale (semi-remorque - caisse mobile - conteneur maritime) par voie ferroviaire pour l'essentiel du trajet et à confier l'exécution des pré et/ou post acheminements au transport routier nécessite la mobilisation de plusieurs intervenants dans des tâches bien fractionnées - et peut-être trop morcelées par rapport à la visibilité globale dont aurait besoin celui qui détient la maîtrise commerciale du fret pour doper son activité intermodale.

La chaîne de transport combiné rail-route est aujourd'hui composée de maillons qui ont chacun leur rôle respectif. Elle est résumée de la façon suivante :

- le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire vend au transporteur ferroviaire un sillon (droit de circulation sur une partie du réseau dans un espace temps donné) ;

- le transporteur ferroviaire vend à un opérateur de transport combiné la traction d'un train vide afin qu'il le remplisse ;
- l'opérateur de transport combiné vend aux transporteurs routiers des places sur le train afin qu'ils y mettent leurs unités de chargement intermodales ;
- le transporteur routier vend son transport à son client, le chargeur.

Ce mode de fonctionnement met en évidence que celui qui détient la maîtrise commerciale du fret, en l'occurrence le transporteur routier, n'a accès ni à l'achat du sillon, ni à l'achat des trains et que la maîtrise de la bonne fin de la prestation de transport qu'il vend à son client lui échappe en grande partie.

S'ajoute à cela le fait que les chargeurs ne sont à aucun moment associés au mode opératoire car, contrairement à l'opérateur de transport combiné italien CEMAT au sein duquel les chargeurs sont présents, ces derniers sont absents de l'opérateur Novatrans détenu à 63 % par le monde routier et à 37 % par le monde ferroviaire et de l'opérateur Naviland Cargo détenu avec une majorité de 93,8 % par SNCF Participation.

Ce cloisonnement « *institutionnel* », source de rigidité qui ne favorise pas la commercialisation des prestations de combiné rail-route auprès des chargeurs, doit pouvoir être aéré du fait de la libéralisation des transports ferroviaires domestiques qui est intervenue en France le 31 mars 2006.

Les nouveaux opérateurs ferroviaires qui ont obtenu ou qui sont en passe d'obtenir leur licence d'entreprise ferroviaire et leur certificat de sécurité ne vont vraisemblablement pas dans l'immédiat s'orienter vers le transport combiné, faute de disposer du réseau commercial *ad hoc*, mais vont plutôt concentrer leurs efforts sur les transports de masse par trains entiers de produits pondéreux ou d'automobiles.

Toutefois, la libéralisation ferroviaire doit être l'occasion de voir émerger des intégrateurs de fret qui, à l'instar des armateurs maritimes qui s'efforcent de contrôler toute la chaîne de transport y compris dans ses dimensions acheminement fluvial et pré et post acheminements routiers, maîtriseront tout à la fois la commercialisation des transports et leur organisation, la gestion des moyens de transport, et disposeront de leurs propres sillons ferroviaires.

De telles organisations nécessitent d'importants investissements qui, s'ils ne sont pas mobilisés par ceux-là mêmes qui sont les acteurs du transport combiné rail-route d'aujourd'hui, le seront par de nouveaux entrants.

La création de structures communes dédiées à la commercialisation et à la réalisation de transports combinés rail-route regroupant des chargeurs, des transporteurs routiers et ferroviaires et des gestionnaires de terminaux est une orientation que les pouvoirs publics pourraient soutenir notamment par une garantie des emprunts.

Il s'agit ici, pour les acteurs concernés, de jouer les alliances plutôt que la concurrence frontale et d'être des forces de proposition auprès des autorités nationales et régionales en matière de choix et de priorités d'infrastructures dans le financement desquelles ils pourraient être impliqués ; de telles organisations en réseau seraient par ailleurs susceptibles d'apporter une réponse au problème des « *retours à vide* » et de permettre ainsi d'améliorer la compétitivité du transport combiné rail-route.

En complément de ces initiatives à encourager, se profile également en filigrane la stratégie industrielle européenne de Fret SNCF qu'il faut mettre en parallèle de la croissance externe et de la diversification auxquelles se livre actuellement l'opérateur historique allemand qui ne cache pas ses ambitions de maîtriser les flux du nord et de l'est de l'Europe.

B - LA CRÉATION D'UN ESPACE FERROVIAIRE EUROPÉEN

Indépendamment du réseau de base constitué des trois axes majeurs nationaux que sont le Lille-Paris-Lyon-Marseille, le Lille-Paris-Bordeaux-Hendaye et le Lille-Paris-Toulouse-Perpignan sur lesquels Fret SNCF s'est concentré dans le cadre de son plan de retour à l'équilibre financier 2004-2006, le véritable marché du transport combiné domestique est le marché européen, seul à même d'assurer la meilleure intensité d'utilisation du capital ferroviaire et le meilleur coefficient de remplissage.

Depuis ou en passant par la France, l'axe Paris-Milan, l'axe Barcelone-Allemagne et l'axe le Havre-Italie sont les lignes les plus prometteuses.

Les industriels qui délocalisent leurs activités afin de gagner en compétitivité ou de rapprocher leurs lieux de production des lieux de consommation entraînent dans leur sillage les opérateurs de transport auxquels ils demandent d'assurer une solution de transport de bout en bout.

Alors que les espaces routier, aérien et fluvial européens sont entièrement ouverts à la concurrence et permettent aux transporteurs concernés de répondre à la demande des clients à des conditions compétitives, les réponses intermodales ferroviaires se heurtent à une imperméabilité des frontières, à un déficit d'interopérabilité et à un morcellement des responsabilités opérationnelles que la réponse politique constituée par la libéralisation ferroviaire européenne ne suffira pas à surmonter. L'illustration la plus marquante de cette situation est la différence d'écartement des voies ferrées espagnoles par rapport aux normes en vigueur dès la frontière française franchie.

En raison de ce manque d'interopérabilité, la partie ferroviaire d'un transport combiné rail-route souffre paradoxalement dans les échanges internationaux d'un handicap là où précisément, face au transport routier, il devrait réunir tous les avantages compétitifs liés à sa capacité de tirer lourd et loin.

Il est manifestement de la responsabilité des autorités communautaires d'organiser et de concrétiser dans les meilleurs délais l'espace ferroviaire européen, en accélérant l'uniformisation des systèmes de sécurité et de

signalisation - il en existe une quinzaine de différents en Europe -, ce qui permettra de supprimer les arrêts aux frontières pour changer de machine et de conducteur ; la création d'un système de localisation des wagons est en outre indispensable pour assurer l'information en temps réel des clients.

Le système *European Rail Traffic Management System (ERTMS)* qui consiste à pouvoir disposer d'un standard européen de signalisation, de contrôle-commande et de communication constitue la réponse technique qui peine cependant à se développer tant les États sont historiquement attachés à leur subsidiarité en instillant dans la « *transposition* » de l'ERTMS des nuances nationales qui entachent l'interopérabilité du dispositif d'ensemble.

La réalisation de cet espace européen est de nature à constituer un élément de réponse tangible au transit routier Nord-Sud qui constitue une particularité française particulièrement prégnante dans les régions traversées par l'autoroute A10, pour ne citer que cet axe.

En marge de cette question d'espace ferroviaire européen à créer se rattache la question du manque de polyvalence des agents de l'opérateur historique national qui est source d'allongement du temps et d'augmentation du coût de la traction ferroviaire.

Les nouveaux opérateurs n'ont pas cette contrainte historique et ont joué la carte de la polyvalence des personnels de traction, mais dans la mesure où ils ne vont pas se tourner dans l'immédiat vers le transport combiné, les cartes sont encore entre les mains de la SNCF.

C - VERS UNE OPTIMISATION DES AXES EXISTANTS

Sur les trois axes domestiques majeurs sur lesquels le transport combiné rail-route opère aujourd'hui, on constate un taux de remplissage de l'ordre de 90 %, un taux de fiabilité de 95 % avec des acheminements jour A jour B en saut de nuit avec des trains programmés pendulaires.

Peut-on faire mieux et plus en quantité, en qualité et en coût et espérer ainsi voir le transport combiné rail-route reprendre des trafics qui sont aujourd'hui réalisés par la route de bout en bout ?

Nous l'avons vu, le transport combiné rail-route d'un conteneur ou d'une caisse mobile est un transport sec dont les seules exigences auxquelles il doit répondre sont la fiabilité et un coût extrêmement compétitif par rapport à un transport routier de bout en bout.

Malgré un taux de fiabilité de 95 % que l'on peut qualifier de satisfaisant, subsiste néanmoins une fraction de non qualité de 5 % qui entache lourdement l'image de cette technique.

La SNCF gère aujourd'hui quotidiennement 1 000 trains de fret qui génèrent 80 000 flux et n'est donc pas à l'abri de dysfonctionnements de l'outil de production ; il est cependant très certainement possible de limiter la survenance de tels dysfonctionnements en plaçant ces trains de transport combiné sous un régime de service dédié.

a) Du réseau dédié au réseau prioritaire

L'idée consistant à réserver un réseau ferroviaire au seul transport de marchandises est dans l'absolu la solution idéale. Cette orientation ne se justifie toutefois pas au regard du constat que le réseau ferroviaire national n'est globalement pas saturé d'une part, qu'elle nécessiterait des investissements démesurés d'autre part, et qu'elle susciterait des réactions de rejet des populations et des collectivités locales qui sont prêtes à recevoir des trains mais pas à les voir passer.

Indépendamment des problèmes majeurs de contournements de villes comme Paris, Lyon, Dijon, Nîmes, Bordeaux ou Toulouse auxquels il faut remédier, le réseau ferroviaire français est bien positionné et loin de la saturation.

Si la création d'un réseau dédié ne devait donc trouver sa seule justification que pour résoudre les contournements d'agglomérations, il est facile d'admettre que les efforts doivent être déployés pour fluidifier ces contournements.

Les efforts dont il s'agit sont tout autant de nature financière que stratégique et politique. Si la création de nouvelles infrastructures ou les rénovations et mises au gabarit d'infrastructures existantes demeurent nécessaires, les arbitrages dans l'attribution des sillons entre les TER et le fret ferroviaire doivent être entièrement réexaminés.

Bien que Réseau ferré de France (RFF) soit en titre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire responsable à cet effet de l'attribution des sillons, les arbitrages entre les demandes de sillons des trains express régionaux (TER) et des trains de fret sont effectués par la SNCF au détriment des seconds qui ne circulent que la nuit, limitant ainsi le potentiel de développement du transport combiné. Dans un raisonnement économique, il est facile d'admettre que le fait pour une locomotive de rouler plus longtemps en effectuant notamment des trajets de jour permettrait de réduire le prix de la traction ferroviaire des trains de transport combiné. La même conclusion peut être développée pour les chantiers de transport combiné dont le sous-emploi actuel se traduit par des surcoûts de manutention des unités de transport intermodales.

Dans le cadre de la politique de rééquilibrage modal et de développement de l'intermodalité que poursuit le ministère en charge des transports, Réseau ferré de France doit être à même de rechercher les équilibres et de procéder aux arbitrages dans l'attribution des sillons quelle que soit la qualité du donneur d'ordre initial.

Dans cette perspective, il ne faut pas écarter l'idée de permettre aux chargeurs et aux opérateurs de transport combiné de déposer directement auprès de RFF leurs demandes de sillons sur lesquels ils confieraient la traction ferroviaire aux entreprises de leur choix.

Les pouvoirs publics nationaux et régionaux doivent de leur côté avoir des actes qui soient en cohérence avec leurs discours ; faut-il continuer à demander des sillons pour des TER à faible coefficient de remplissage ? Faut-il réglementairement continuer à afficher que les sillons TER sont toujours prioritaires sur le fret national ?

Il est indispensable, tant par souci de bonne gestion de leurs finances obérées par la régionalisation ferroviaire que pour laisser au transport combiné rail-route et plus généralement au fret ferroviaire une chance de retrouver une croissance attendue, que les collectivités locales rationalisent leur politique de transport express régional en optimisant la création de lignes TER en rapport avec la demande des usagers et cessent de vouloir « *cannibaliser* » la moindre portion de réseau ferré régional dédiée au fret ; on pense notamment au contournement de la voie rive droite du Rhône, à la future portion Bordeaux-Bayonne libérée par l'apport de la ligne à grande vitesse et plus généralement à toutes les portions de lignes ferroviaires libérées par la mise en service de lignes passagers à grande vitesse.

La réglementation relative à la gestion du Réseau ferré de France est complètement muette sur la place que doit tenir le fret ferroviaire national par rapport aux autres trafics ferroviaires ; tout se passe comme s'il n'existait pas, ce qui est, dans une moindre mesure, incompatible avec l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire national au 31 mars 2006 et, dans un sens, constitutif d'une entrave à la concurrence.

b) La mise en place d'horaires cadencés

Les différentes vitesses de circulation des trains interrégionaux de fret ou de voyageurs qui circulent sur le même réseau neutralisent de nombreux sillons qui profitent aux trains de voyageurs les plus rapides. Afin d'optimiser l'usage de l'infrastructure ferroviaire et de permettre aux trains de fret de disposer de droits de circulation plus larges, RFF et la SNCF travaillent depuis deux ans sur un projet d'horaires cadencés en réseau couplé à des nœuds de correspondances voyageurs dont le résultat sera de mettre à la disposition des entreprises ferroviaires à partir de 2008 un catalogue de sillons « *solides* » pour le fret y compris en période de pointe de trafic voyageurs.

c) Le matériel dédié ?

La cause la plus souvent à l'origine du retard d'un départ de train est l'absence ou la panne du matériel de traction. Dans la mesure où la compression des coûts à laquelle doit obéir le transport combiné rail-route pour rester compétitif ne permet pas de financer la réservation de sillons de rechange permettant au train de repartir dans un délai court, de tels dysfonctionnements se traduisent par des retards pouvant aller pour certains jusqu'à plusieurs jours.

L'une des façons de limiter la survenance de tels incidents consiste à affecter aux services de transport combiné du matériel dédié assurant de bout en bout et sans changement la traction ferroviaire.

Ce concept qui s'applique à l'autoroute ferroviaire alpine reliant Aiton à Orbassano et qui devrait être étendu à l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg dont la mise en service est projetée en mars 2007 convient parfaitement aux trains programmés en navette que sont les trains de transport combiné.

d) Le personnel dédié et polyvalent ?

L'acheminement d'un train de fret repose sur une organisation humaine qui se traduit, d'une part, par des changements de conducteurs et, d'autre part, par un morcellement des tâches augmentant d'autant les risques de points de rupture de la chaîne de transport.

L'exemple des entreprises ferroviaires privées ou de certains opérateurs historiques étrangers comme Die Bahn (DB) qui jouent la carte de la polyvalence de leurs personnels et de la continuité du service rendu en limitant la « *rupture d'attelage* » mérite d'être suivi par l'ensemble des entreprises ferroviaires et plus particulièrement par la SNCF dont il faut rappeler qu'elle gardera encore pendant quelques années le monopole de fait pour le transport combiné rail-route national et qu'il lui faudra le développer pour espérer prospérer sur les réseaux ferroviaires de l'Union européenne.

Le deuxième volet de la compétitivité qui est le coût facial du transport trouve sa réponse dans les perspectives de massification qui consistent à pouvoir constituer en plus grande quantité des trains plus lourds d'une capacité bien supérieure à celle d'aujourd'hui.

e) Augmenter la capacité des trains ?

Les trains de transport combiné sont actuellement d'une longueur de 750 mètres et permettent de transporter sur une hauteur une cinquantaine de caisses mobiles ou une quarantaine de semi-remorques.

L'augmentation de la capacité d'emport qui passe par le gerbage des unités de chargement intermodales et/ou l'allongement des trains permettrait de réduire le coût de la traction ferroviaire et serait en outre une réponse économique au problème de sous-dimensionnement des caisses mobiles qui emportent 85 m³ par rapport aux remorques routières dont certaines ont un volume de 125 m³.

Si la première solution a toujours été rejetée pour des raisons budgétaires, la seconde ne pouvait être envisagée avec des coefficients de remplissage de 60 % comme c'était le cas sur certains axes avant la réforme de Fret SNCF entamée en 2004 et s'est toujours heurtée à des contraintes techniques.

Désormais, avec un réseau de base magistral réduit sur lequel les trains de transport combiné rail-route enregistrent des coefficients de remplissage de 95 %, la question mérite d'être réexaminée notamment par le lancement de projets expérimentaux d'allongement de la longueur des trains et d'agrandissement de chantiers de transport combiné.

Bien que le doublement de la capacité d'emport d'un train de transport combiné n'ait pas mathématiquement pour effet de multiplier par deux la productivité et de diviser par deux le prix du transport combiné, les gains de compétitivité attendus d'une telle évolution seraient toutefois considérables et permettraient, corrélés avec une meilleure qualité de service, de reconquérir des parts de marché à la route.

D - UNE « *AUTOROUTE FERROVIAIRE* » POUR RESTAURER LA CONFIANCE DES UTILISATEURS ?

La société Lorry Rail associant les Autoroutes du sud de la France (ASF), la Caisse des dépôts et consignations (CDC), Modalohr, la SNCF et la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL) assurera la commercialisation et la gestion d'un service d'« *autoroute ferroviaire* » entre les gares de Bettembourg (Luxembourg) et du Boulou (Perpignan) dont la mise en exploitation est fixée à la fin du mois de mars 2007.

Le service sera constitué dans un premier temps d'un départ quotidien dans chaque sens d'un train de nuit, pouvant emporter sur des wagons surbaissés par chargement horizontal 40 semi-remorques en mode non accompagné (30 000 remorques par an). La traction ferroviaire serait assurée en co-exploitation par la CFL pour la partie Bettembourg-Thionville et par la SNCF pour la partie française, moyennant un prix d'acheminement de la semi-remorque de l'ordre de 90 centimes d'euro du kilomètre, non compris les coûts des pré et post acheminements routiers. Par comparaison, le prix de vente d'un transport routier sur une telle distance varie de 0,75 à 1,10 euro du kilomètre selon le pays d'établissement du transporteur routier.

La réussite de cette opération conditionne une montée en puissance du nombre de navettes sur cet axe ainsi que l'ouverture de nouvelles autoroutes ferroviaires notamment celle sur l'axe atlantique Paris-Irun qui prendrait son rythme de croisière si était réalisée - à échéance 2012 ? - la mise au gabarit B1 d'une quinzaine d'ouvrages entre Poitiers et Irun.

Dans la mesure où ce concept ne conduit pas les transporteurs routiers à devoir recourir à des investissements dédiés, on peut considérer qu'il est de nature à restaurer la confiance des opérateurs économiques vis-à-vis du transport ferroviaire. Si l'autoroute ferroviaire peut faire la démonstration de la pertinence qualitative de la traction ferroviaire et de l'exploitation des terminaux, rien ne s'oppose à ce que cette qualité de service soit rendue sur le transport combiné rail-route traditionnel qui, toutes choses égales par ailleurs, permet d'emporter une charge utile plus importante et de dégager par conséquent une plus grande productivité.

*
* *

Si le domaine d'application et de pertinence du transport combiné rail-route est connu et n'est pas extensible à l'environnement, il est en revanche avéré que, là où il peut s'appliquer, il peut faire preuve d'une grande performance si les moyens pour y parvenir sont réunis.

Il n'y a pas une solution miracle mais une conjugaison de facteurs qui, mis bout à bout, sont de nature à renforcer cette complémentarité entre le rail et la route de façon à lui permettre d'enregistrer sur la durée le développement qu'elle mérite.

Plutôt que de céder au discours consistant à alourdir le coût du transport routier sans que cela ne se traduise, faute d'harmonisation, par une augmentation des prix de transport, il convient de mettre l'accent sur des mesures permettant simultanément de réduire le coût de la traction ferroviaire et de la manutention, et d'améliorer la compétitivité d'ensemble de la chaîne de telle sorte que le transport combiné rail-route réunisse les trois avantages qui font la force du transport routier : la régularité, le délai et le coût.

II - LA DYNAMIQUE DU TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS

A - UN ACTIVITÉ EN PLEINE CROISSANCE

L'activité nationale des lignes régulières de transport fluvial de conteneurs maritimes connaît depuis 1996 une véritable explosion sur l'ensemble des bassins fluviaux avec une progression moyenne de 30 % en 2004 et de 85 % depuis 2000.

Le taux moyen annuel de croissance depuis 1996 est de 22 %, correspondant à un volume d'activité de 100 000 EVP en 1996, de 200 000 en 2000, de 365 700 en 2004.

Si l'année 2005 n'avait pas été touchée par le phénomène de basses eaux sur le Rhin sur lequel le trafic de conteneurs a baissé de 9,8 %, le volume d'activité aurait largement dépassé sur l'année les 400 000 EVP, ce qui a correspondu toutefois à une augmentation de 8,3 % par rapport à 2004 (y compris le transport conteneurisé de déchets qui a, quant à lui, doublé) avec des augmentations de 40 % sur la Seine et de 20 % sur le Rhône.

Cette croissance à deux chiffres dépend pour une large part du trafic de conteneurs des ports maritimes du Havre et de Marseille-Fos, des ports de l'Europe du Nord et dans une moindre proportion du port de Dunkerque ; les chiffres de pré et post acheminements terrestres mettent clairement en évidence que la voie fluviale capte des trafics, jusqu'alors réalisés par la voie ferroviaire.

Vers ou depuis le port du Havre, en 2004, le transport routier réalisait 85,8 % des pré et post acheminements terrestres de conteneurs maritimes, en progression de 5,8 %, tandis que le transport fluvial enregistrait une croissance de 24 % pour atteindre une part de 6 % et que le fer, bien qu'occupant la position intermédiaire avec 8,5 % des trafics, enregistrait une baisse de presque 8 %.

Cette embellie que connaît le transport fluvial de conteneurs maritimes malgré un réseau fluvial en grand gabarit relativement limité avec des sections d'itinéraire de l'ordre de 350 km sur la Seine, le Rhône et la Saône et de 250 km sur le bassin du Nord, tend à faire la démonstration que la règle du « *lourd et du loin* » n'est pas aussi rigoureuse en transport fluvial qu'elle ne l'est quand il s'agit d'atteindre le seuil de pertinence du transport combiné rail-route.

Cette compétitivité résulte de la conjugaison de trois principaux facteurs que sont la relativité du facteur temps, la régularité et la capacité d'emport.

Le temps de transport d'une opération de pré ou de post acheminement terrestre d'un conteneur maritime qui naviguera ou a navigué plusieurs semaines en mer prend dans la plupart des cas une importance toute relative qui ne fait pas de la vitesse du transport fluvial un obstacle rédhibitoire à son utilisation même s'il s'agit de transport de biens d'équipement ou de consommation qui peuvent s'inscrire dans une logistique de flux tendus.

La régularité que le transport fluvial assure dans des proportions aussi bonnes que le transport routier compense la faible vitesse d'acheminement et s'articule parfaitement avec les flux tendus dont l'objectif premier n'est pas la rapidité mais la réduction des stocks fixes dont il faut assurer la meilleure rotation.

La facilité accordée par les douanes françaises aux opérateurs de dédouaner la marchandise durant le transport fluvial entre leur port maritime d'arrivée et la rupture de charge en port fluvial contribue à cette régularité et est une illustration des moyens développés par l'État à la faveur de sa politique de rééquilibrage modal.

À ces deux composantes, il faut ajouter l'existence d'une flotte moderne de bateaux et de barges dédiés au transport de conteneurs dont le faible tirant d'eau les met le plus souvent à l'abri des phénomènes d'étiage, capables pour les plus grands d'emporter, quand le tirant d'air (hauteur d'eau sous les ponts) et les écluses le permettent comme sur le Rhin, entre Rotterdam et Strasbourg, 485 EVP sur cinq hauteurs.

Ces capacités de massification ne peuvent toutefois pas masquer l'existence d'une flotte de navires opérant, comme c'est le cas entre Dunkerque, Lille et Valenciennes, sur un réseau dont le gabarit ne permet d'emporter que 78 EVP et sur le Rhin en amont de Strasbourg avec des cales ne dépassant pas 120 EVP.

B - UNE VÉRITABLE STRATÉGIE INDUSTRIELLE DES OPÉRATEURS

Ce renouveau fluvial dont le transport de conteneurs maritimes illustre la réalité n'aurait pas été possible sans une libéralisation du secteur intervenue en janvier 2000 et sans une politique de restauration et de développement du réseau fluvial dans laquelle Voies navigables de France (VNF) s'est fortement impliqué avec une priorité accordée aux grands axes navigables qu'il faut relier entre eux en grand gabarit et dont le projet Seine-Nord Europe constitue l'étape incontournable la plus attendue.

C'est aussi une offre des opérateurs élargie, étoffée et intégrée qui a été à la base de cette véritable révolution fluviale et qui pourra demain en assurer la consolidation.

À côté des armateurs et transporteurs fluviaux constituant l'offre traditionnelle, les armateurs maritimes sont venus renforcer l'offre fluviale des transports de conteneurs avec le projet et la stratégie industriels de contrôler toute la chaîne de transport - le transport maritime, la manutention portuaire et la

gestion des EVP vides, le transport terrestre d'approche dans ses dimensions fluviale et routière.

Contrairement à ce qui fait aujourd'hui défaut dans le transport combiné rail-route, le transport fluvio-maritime voit l'émergence de véritables intégrateurs de transport qui ont parfaitement perçu les enjeux de Port 2000 et demain de Fos 2XL.

On doit également mettre l'accent sur le rôle moteur que doivent jouer les ports intérieurs et, bien que constituant un exemple isolé, le positionnement du port de Lille en tant qu'opérateur et prestataire de transport intégré a très certainement contribué à son développement en en faisant le premier port fluvial français en parc à conteneurs malgré un bassin fluvial contraint.

C - LES ENJEUX DE LA DESSERTE TERRESTRE DES PORTS MARITIMES

L'attractivité d'un port maritime repose tout autant sur la compétitivité de son organisation interne (pilotage, remorquage, coûts et fiabilité de sa manutention portuaire et des opérations de brouettage, coûts portuaires) que sur sa capacité à absorber, dans les meilleurs délais et au meilleur coût à l'exportation comme à l'importation, sur le plus grand hinterland, les flux de pré et de post acheminements terrestres.

Rapporté au conteneur, le coût du pré/post acheminement terrestre est bien souvent aussi élevé voire plus élevé que le coût de son transport maritime. Il en résulte que la compétitivité de la desserte terrestre repose sur sa capacité de massification dans le temps et dans l'espace afin de permettre aux ports d'accepter des navires porte-conteneurs les plus importants pouvant emporter pour ceux de la prochaine génération 12 000 EVP, et de réduire les temps de stockage des conteneurs sur les parcs portuaires qui leur sont réservés. Cela passe par de grandes capacités d'emport et une multiplication des lignes fluvio-maritimes et de leurs fréquences.

Le transport routier qui effectue aujourd'hui l'essentiel de la desserte terrestre des ports maritimes français ne pourra pas faire face au potentiel attendu dans un premier temps de Port 2000 et dans un deuxième temps de Fos 2XL et le risque d'engorgement demeure réel sans une progression massive des modes alternatifs. Cette perspective est encore plus prégnante sur les capacités de la desserte routière de la région parisienne proche de la saturation.

La diversité de l'offre de transport participe directement à la compétitivité et à l'attractivité d'un port dans la mesure où elle rejaillit directement sur la tarification des pré et des post acheminements.

Les ports de l'Europe du Nord l'ont bien compris depuis longtemps car grâce à une meilleure répartition de la desserte terrestre - 60 % route, 30 % voie d'eau et 10 % voie ferroviaire - le coût du transport d'un EVP sur une distance moyenne de 400 km passe presque du simple en transport fluvial au double en transport routier, le fer se situant dans le milieu de la fourchette.

Sur des distances inférieures, l'écart tarifaire est moins important mais, si l'on prend l'exemple du bassin du Nord de la France, l'essentiel des trafics de conteneurs qui se fait par voie routière est dans sa quasi totalité accaparé par des entreprises de transport routier belges bénéficiant de conditions de concurrence avantageuses.

Cet exemple illustre le potentiel de compétitivité que recèle le pré/post acheminement fluvial des conteneurs maritimes dont il faut faciliter le développement en assurant notamment la meilleure interconnexion fluvio-maritime.

L'écluse fluviale qui permettrait aux navires porte-conteneurs fluviaux d'accéder directement dans les darses de Port 2000 et dont la création avait été inscrite au titre des priorités du CIADT du 18 décembre 2003 doit être réalisée à bref délai dans une configuration grand gabarit permettant l'accueil de 5 largeurs de conteneurs (longueur de 185 mètres et largeur d'environ 15 mètres).

La solution transitoire retenue qui ne peut en aucun cas être une alternative durable à l'écluse fluviale consisterait soit à confier à des bateaux fluvio-maritimes le soin de faire du brouettage de conteneurs depuis les parcs à conteneurs de Port 2000 jusqu'au terminal fluvial, soit à réaliser cette opération de brouettage par voie ferroviaire sur site propre, occasionnant dans un cas comme dans l'autre des surcoûts de manutention contre-productifs et se heurtant à brève échéance à des problèmes de capacité de traitement.

La multiplication et l'augmentation de la fréquence des navettes de transport de conteneurs en pré et post acheminement comme levier de massification se heurtent néanmoins à un problème de rentabilité résultant du fait que les ports français génèrent des trafics de conteneurs structurellement déséquilibrés.

Le déficit de trafic de conteneurs à l'exportation rejaillit directement sur la capacité de remplissage des navires qui opèrent en pré acheminement, occasionnant à coûts constants une perte de rentabilité affectant la compétitivité de l'offre tarifaire. Le repositionnement systématique des conteneurs vides sur les ports fluviaux, à l'instar de ce qui se fait sur le port de Gennevilliers, est une réponse organisationnelle à ce problème des « *retours à vide* ».

Cette situation déséquilibrée tient au fait - même si c'est un peu moins vrai pour les ports de Marseille ou de Fos sur mer dont l'hinterland constitué par la vallée du Rhône avec Lyon comme port avancé représente un vivier économique - que les activités industrielles françaises ne se situent pas à proximité des ports maritimes et qu'il faut aller chercher les activités génératrices de flux de marchandises aux confins du territoire et au-delà dans l'hinterland des ports de l'Europe du Nord dont il faut aller « *piétiner les plates-bandes* ».

On se heurte alors sur une plus grande échelle à l'insuffisance des dessertes fluviales du port du Havre et plus globalement à l'absence d'un véritable réseau fluvial national. Faute d'avoir relié entre eux au grand gabarit les différents bassins fluviaux (exemple : Seine-Est) et faute d'avoir su relier avec suffisamment d'anticipation les bassins fluviaux au réseau européen (exemple :

Seine-Nord Europe), l'hinterland fluvial de Port 2000 pourrait bien être limité pour quelques années encore aux portes de Paris.

Ce constat ne peut nous priver de nous interroger sur l'opportunité de relancer le projet Rhin-Rhône ou tout autre option comme une liaison Saône-Moselle qui, en assurant une liaison continue entre les ports de Marseille-Fos et ceux de Anvers, Rotterdam et Hambourg, permettrait au port de Fos 2XL de rivaliser *via* des lignes de conteneurisation fluviale à grand gabarit avec ses homologues de l'Europe du Nord.

Il est par ailleurs permis de penser qu'un réseau fluvial à grand gabarit reliant les principaux ports maritimes français aura un effet structurant avec les ports intérieurs en mesure de drainer de nouvelles activités économiques et d'attirer de nouvelles entreprises ; telle est en tous cas la tendance qui se dégage des études menées par VNF sur les retombées économiques du canal Seine-Nord Europe dont l'ouverture est programmée pour 2012.

D - LES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COMBINÉ

FLEUVE-ROUTE ENTRAVÉES PAR UNE ABSENCE DE NORMALISATION

Tout transport de conteneurs maritimes par voie fluviale comporte par nature depuis un port intérieur un pré et un post acheminement routier sur lequel il n'y a pas lieu de développer de commentaire particulier.

En revanche et toujours dans cette perspective de rééquilibrage modal au profit des modes alternatifs à la route, la question peut être posée d'identifier la pertinence de confier à la voie fluviale l'acheminement de marchandises générales dont le transport est actuellement réalisé par la route de bout en bout.

Nous avons en effet indiqué que la faible vitesse du transport fluvial était compensée par sa régularité qui est, rappelons-le, la première exigence que formule le chargeur vis-à-vis des transports qu'il commande.

Les avantages que présente la combinaison des deux modes performants que sont la route et la voie d'eau s'arrêtent toutefois à ce stade dans la mesure où subsiste l'écueil d'une absence de normalisation européenne des unités de chargement intermodales.

Compte tenu de ses dimensions intérieures qui autorisent, comme le permet une semi-remorque routière, le chargement parallèle de deux rangées d'euro palettes, la caisse mobile est l'unité de chargement intermodale terrestre la plus compétitive pour assurer ce type de trafic fluvio-routier.

Elle présente toutefois vis-à-vis du transport fluvial deux handicaps rédhibitoires, le premier de n'être pas superposable, le second d'avoir une largeur hors tout qui ne permet que d'en charger trois de front sur un navire fluvial porte-conteneurs.

Un conteneur maritime ISO présente l'avantage d'être gerbable sur plusieurs hauteurs et dispose d'une largeur qui lui permet d'être chargé par rangées de quatre pièces sur un porte-conteneur fluvial ; il présente en revanche l'inconvénient de n'offrir qu'une capacité de chargement de 25 euro palettes, inadaptée aux transports terrestres qui en accueillent 33.

La caisse mobile dispose d'une largeur intérieure qui présente l'avantage de pouvoir emporter autant d'euro palettes qu'un véhicule routier mais présente l'inconvénient en transport fluvial de ne pouvoir être chargée ni sur plusieurs hauteurs ni sur plus de trois largeurs.

Une unité européenne de chargement intermodale normalisée, d'une largeur extérieure de 2,50 m et présentant les caractéristiques de rigidité en permettant le gerbage sur quatre hauteurs, est la condition technique et économique indispensable pour permettre à des lignes fluviales intérieures de capter des parts de marché au transport routier. À cet égard la reprise des travaux menés au plan communautaire en vue d'élaborer une directive sur la standardisation des unités de transport intermodales est désormais impérative.

Des solutions de substitution ont néanmoins été développées par des fabricants de conteneurs maritimes sous l'appellation de conteneurs « *palletwide* » dont l'augmentation de la largeur intérieure a pu être obtenue sans augmenter la largeur extérieure ; dans la mesure où ces unités de transport intermodales ne sont toutefois pas normalisées ISO, leur utilisation massive en transport combiné fleuve-route ne peut se concevoir qu'en étant dédiées à des trafics pendulaires et avec un soutien à l'investissement du même type que celui qui existe pour l'acquisition de caisses mobiles pour le rail-route.

*
* *

Le transport fluvial de conteneurs a su démontrer une capacité d'innovation et de modernisation dans laquelle toute la filière fluviale s'est inscrite et réunit de nombreux atouts pour constituer une offre alternative compétitive au transport routier de bout en bout. Il se heurte toutefois à certains obstacles sur lesquels il n'a aucune maîtrise mais qui sont de nature à retarder le moment à partir duquel il passera d'une organisation artisanale ingénieuse à une organisation industrielle performante.

Le retard pris dans la réalisation des infrastructures nécessaires à sa consolidation (interface fluvio-maritime de Port 2000 et raccordements des bassins français et européens) ou leur abandon pur et simple comme ce fut le cas pour le projet Rhin-Rhône vont inmanquablement freiner ses prises de parts de marchés sur le transport routier.

Les enjeux que présentent ces infrastructures fluviales dépassent toutefois la seule question du rééquilibrage modal mais conditionnent notre capacité à desservir nos ports maritimes sur lesquels reposent l'attractivité du site France et l'irrigation de nos territoires.

III - L'AVENIR DES AUTOROUTES DE LA MER

Le concept d'autoroute de la mer consiste à substituer un segment maritime à un segment routier en embarquant sur un navire des véhicules routiers accompagnés ou non de leurs conducteurs.

Appelé aussi « *merroulage* », il illustre la complémentarité qui peut exister entre le transport maritime et le transport routier en étant le pendant sur la mer de l'autoroute ferroviaire terrestre.

C'est un concept apparu en 2001 lors de la consultation préalable sur le projet du Livre blanc de la Commission européenne qui, jusqu'à aujourd'hui, s'est développé à la marge de façon presque confidentielle. Il convient de le dissocier du concept de *cars ferries* destinés à relier deux territoires séparés par un obstacle maritime, du cabotage maritime (transport maritime de proximité avec escales) et du *feeding* (groupage et dégroupage par voie maritime des conteneurs entre un port maritime principal et des ports maritimes secondaires).

Une nouvelle étape politique en vue du développement des autoroutes de la mer a été franchie avec la décision commune du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 d'inscrire au titre du programme Réseau transeuropéen des transports (RTET) quatre projets prioritaires sur quatre corridors maritimes (la Baltique - l'Atlantique/la mer du nord et la mer d'Irlande - la Méditerranée occidentale et la Méditerranée orientale).

Comme toute autre forme d'intermodalité, le « *merroulage* » ne devra son salut que dans sa capacité à être une alternative compétitive pérenne au transport routier de bout en bout en réunissant les deux atouts de ce dernier que sont la fiabilité et la flexibilité ; à cet égard, les échecs ou les résultats décevants qu'ont rencontrés les initiatives de mise en service de lignes d'autoroutes maritimes associant un port français et un port étranger permettent de mieux identifier les éléments de cette compétitivité (B). Il convient préalablement de mieux cerner le rôle et l'objectif qui peuvent être assignés aux autoroutes de la mer (A).

A - UNE AUTOROUTE DE LA MER, POUR QUOI FAIRE ?

Poser cette question dans le cadre d'une étude dont le fil rouge est d'identifier les leviers permettant grâce aux techniques intermodales de reporter du trafic routier sur des modes alternatifs peut paraître indécent dans la mesure où la réponse est dans la question.

Il s'agit en réalité de s'interroger sur le cadre dans lequel les autoroutes de la mer peuvent s'inscrire avec pertinence dans une politique de rééquilibrage modal à la lueur de leur capacité à massifier des flux équilibrés en aller-retour.

Deux situations peuvent fondamentalement justifier l'intérêt de la mise en service d'une ligne d'autoroute de la mer :

- pour relier deux hinterlands portuaires à forte activité économique, et l'on peut parler alors d'autoroute de la mer offensive susceptible de créer de nouveaux flux et de la valeur ajoutée ;

- pour désengorger des axes routiers de leur trafic de transit international ou de leur trafic national à destination ou en provenance d'un pays voisin, et l'on parlera alors d'autoroute de la mer défensive dont l'objectif est de réduire les externalités négatives du transport routier.

Ces deux situations obéissent à des stratégies et des ambitions différentes dont les effets en termes d'économies régionales et d'aménagement du territoire sont différents.

1. L'approche offensive

Dans son approche offensive, l'autoroute maritime agit comme une courroie d'entraînement et d'accélération de l'activité économique sur la base d'un trafic préexistant qui justifie initialement sa mise en route. Elle joue un rôle de catalyseur économique des ports maritimes auprès desquels les centres de distribution européens sont appelés à se repositionner.

Les retombées financières et sociales dont profiteraient les territoires desservis permettraient de compenser les investissements auxquels il serait nécessaire de procéder pour permettre aux pré et aux post acheminements routiers d'être effectués dans les meilleures conditions.

La France ne présente pas actuellement de grandes prédispositions pour entrer dans ce schéma, sauf à envisager que le pôle économique Rhône alpin se déplace suffisamment vers le sud de la vallée du Rhône pour justifier la mise en service d'autoroutes de la mer entre Marseille-Fos et Gênes, Barcelone ou Valence.

2. L'approche défensive

En raison de sa situation géographique, la France demeure plus particulièrement sur l'axe Nord-Est/ Sud-Ouest et sur l'axe Espagne/Italie un pays de transit routier, transit qui est réalisé par des entreprises de transport routier battant pavillons étrangers, ne générant quasiment pas de recettes fiscales et ne couvrant pas les coûts d'usage des infrastructures qu'elles empruntent.

Pour désengorger les axes routiers français et fluidifier le franchissement des Pyrénées (10 000 camions franchissent chaque jour le col du Perthus, 8 000 passent à Biriadou), les gouvernements français et espagnol ont conceptuellement retenu dans le cadre des priorités du programme des Réseaux transeuropéen des transports une (des) autoroute(s) de la mer sur la façade atlantique.

Le Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (CIACT) du 14 octobre 2005 a inscrit l'autoroute de la mer atlantique parmi les projets retenus à réaliser pour les années 2006-2007 ; des appels à manifestation d'intérêt vont à cet effet être lancés et un port comme Saint-Nazaire a d'ores et déjà mené des réflexions avancées sur une autoroute maritime TransGascogne.

De tels systèmes qui n'ont pas pour objectif de créer de l'activité économique posent la question centrale des transferts de contraintes et de charges qu'ils peuvent occasionner sur les collectivités et territoires qui devront gérer l'absorption du trafic de pré et de post acheminement routier, qui sera d'autant plus important que l'efficacité économique d'une autoroute de la mer repose notamment - nous le verrons plus loin - sur une grande fréquence des rotations des navires maritimes.

Dans la mesure où il ne s'agit pas de décongestionner un territoire pour en congestionner un autre, le choix du port maritime est déterminant : il doit ne pas être trop excentré des pôles de distribution économiques et disposer d'une infrastructure routière dimensionnée pour servir la collectivité économique tout en répondant aux objectifs de développement durable.

B - LES CRITÈRES DE COMPÉTITIVITÉ D'UNE AUTOROUTE DE LA MER

Dans une économie de marché extrêmement compétitive, une autoroute de la mer doit satisfaire la demande de l'expéditeur et du destinataire de la marchandise, améliorer la compétitivité du transporteur routier et faire vivre l'exploitant de la ligne « *mer routièrre* ».

La mise en service en janvier 2005, à titre expérimental, d'une ligne d'autoroute de la mer entre le port de Toulon et celui de CivitaVecchia (port de Rome) exploitée par GLD Lines (consortium réunissant les armateurs Grimaldi et Louis Dreyfus) illustre, nous semble-t-il, les écueils dans lesquels il faut éviter de tomber.

Malgré un parcours de port à port deux fois plus rapide et un coût toujours de port à port inférieur à celui d'un parcours exclusivement routier (350 euros au lieu de 800), la ligne a perdu 5 millions d'euros que les 700 000 euros de subventions dont elle a bénéficié n'ont que maigrement compensés.

La conjugaison de plusieurs facteurs explique cette situation :

- des ports italien et français situés en dehors de leur poumon économique national respectif ;
- des navires rouliers non dédiés au transport de poids lourds, dont le fond de cale est assuré par du transport de voitures ;
- une fréquence de trois allers-retours hebdomadaires trop réduite.

1. Des autoroutes de la mer devant mériter leur appellation

Que l'on se situe dans une configuration offensive ou dans une configuration défensive, la mise en service d'une autoroute de la mer ne se justifie que par l'existence de trafics pendulaires équilibrés qu'elle peut capter et dont elle fait son cœur de cible. Il lui faut pour cela mettre en place une organisation qui soit financièrement attractive et compatible avec les organisations logistiques amont et aval qui s'inscrivent de plus en plus dans des processus de flux tendus et de stocks roulants et navigants provenant ou approvisionnant des plates-formes logistiques et de distribution.

Emporter beaucoup pour offrir un prix compétitif et emporter souvent pour offrir un service compétitif, capable de drainer comme pour une autoroute terrestre des trafics diffus, sont les deux exigences que doit satisfaire une autoroute maritime. Il faut par ailleurs ajouter que seule une grande fréquence de rotation des navires peut avoir un impact significatif en termes de développement durable ; une autoroute de la mer franco-espagnole en façade atlantique qui fonctionnerait sur la base de trois allers-retours quotidiens avec des navires emportant 150 remorques pourrait drainer 900 remorques/jour soit 10 % des flux routiers qui franchissent la frontière de Biriadou.

Ces deux exigences de capacité et de fréquence reposent tout autant sur les moyens que déploiera l'exploitant de la ligne « *mer routièr*e » et sur ceux qui seront mis en œuvre par les gestionnaires portuaires que sur la qualité de la desserte terrestre.

L'exploitant de la ligne doit s'attacher à disposer d'une flotte de navires rouliers de grande capacité dédiés au transport des ensembles routiers ou de semi-remorques en nombre suffisant lui permettant de garantir plusieurs départs quotidiens, offrant un rapport « *vitesse de navigation/distance à parcourir* » compatible avec la réglementation européenne relative aux temps de conduite et de repos des conducteurs routiers s'il s'agit de transport en mode accompagné (véhicule avec son conducteur).

Soulignons ici que l'option du transport en mode non accompagné, qui permet de mieux utiliser la capacité du navire et le temps disponible du conducteur, est toutefois la plus performante mais nécessite de la part des entreprises de transport routier une réorganisation de leur exploitation aux ports d'embarquement et de débarquement.

Le nombre de navires - avec l'investissement que cela occasionne -, le nombre de fréquences et la longueur du segment maritime sont étroitement interdépendants : plus le maillon maritime est court, plus il faut assurer de fréquences pour ne pas altérer la performance de l'ensemble de la chaîne de transport, et pour une fréquence donnée, plus le segment maritime est long, plus il faut de navires.

Les gestionnaires portuaires doivent de leur côté réduire les coûts de transit des navires et offrir un service de manutention fiable et performant, limiter le temps d'attente en mer en investissant dans des terminaux portuaires spécialisés pour l'accueil des navires et, sur le plan terrestre, disposer d'aires d'attente des véhicules routiers à l'embarquement.

Dans un objectif d'optimisation de la chaîne de transport de bout en bout, il est impératif de mettre en service des lignes de port à port sans escale(s) et de ne pas multiplier les ruptures de charge qui sont le maillon faible d'une chaîne de transport intermodale eu égard aux coûts et aux risques de dysfonctionnements qu'elles occasionnent. Il en résulte que les pré et post acheminements ne peuvent être que routiers, ce qui justifie l'existence d'infrastructures routières capables d'absorber le trafic de jour comme de nuit sans créer de nuisances nouvelles et disposant notamment de bretelles de raccordement avec les grands axes routiers.

Ces quelques précisions tendent à confirmer l'idée générale développée plus haut (cf. chapitre I) selon laquelle la mise en service d'une autoroute de la mer nécessite une coordination de tous les acteurs privés et publics depuis la conception du projet en passant par sa réalisation financière et jusqu'à son exploitation.

Des consortiums associant les opérateurs de transport maritimes et routiers, les chargeurs et les ports maritimes réunissant l'offre, la demande et les moyens sont de nature à créditer le projet d'un capital de confiance.

Les investissements que requièrent de telles opérations tant en infrastructures portuaires - le cas échéant routières - qu'en navires peuvent cependant difficilement n'être que d'origine privée et justifient, au nom de la politique européenne en faveur du rééquilibrage modal, le soutien à l'investissement et à l'exploitation de la part de la collectivité.

2. Des autoroutes de la mer devant bénéficier d'un régime juridique et financier adapté

Les dispositifs de financement européens que sont le programme Marco Polo et le programme des Réseaux transeuropéens des transports demeurent, semble-t-il, insuffisants pour financer le démarrage d'une autoroute de la mer dont la rentabilité n'est attendue qu'après plusieurs mois, voire plusieurs années de mise en service.

S'il ne fait aucun doute que le programme RTET finance les équipements et les infrastructures portuaires, le plus grand flou subsiste autour du fait de savoir s'il permet de financer les navires alors que ceux-ci constituent, à l'instar d'une infrastructure routière ou ferroviaire, le support physique de l'autoroute de la mer. Sur le plan national, les fonds de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) permettraient théoriquement cette opération mais là aussi la prudence est de mise.

Les plafonnements et leur limitation à trois ans au maximum dont sont l'objet les mécanismes d'aides au démarrage ne permettent pas davantage de compenser l'ampleur des investissements en cales et de couvrir les déficits d'exploitation le temps que le seuil de massification permettant de dégager des économies d'échelle ne soit atteint ; cela dissuade les investisseurs privés et conduit de toutes les façons les chargeurs et les transporteurs routiers à hésiter à s'engager dans la voie du report modal.

Même si elles n'entrent pas dans la même échelle de grandeur d'investissement que les infrastructures de transport terrestre, les autoroutes de la mer mobilisent des fonds dont l'amortissement, avant même de parler de rentabilité, s'inscrit sur le long terme.

Pour contourner l'inadéquation des dispositifs de cofinancement ou de subventions publics actuels avec le concept d'autoroute de la mer, il est souhaitable, d'une part, de placer son exploitation sous le régime du service d'intérêt économique général (SIEG) qui présente l'avantage de pouvoir combler tout ou partie du déficit d'exploitation pendant un nombre d'années en contrepartie du respect par l'exploitant d'un certain nombre d'obligations de service public et, d'autre part, d'examiner au niveau communautaire les conditions dans lesquelles le financement des navires pourrait être réalisé selon les mêmes modalités que les infrastructures de transport terrestres.

Une telle articulation illustrerait sans ambiguïté l'interventionnisme public sur un marché des transports ouvert à la concurrence, mais traduirait aussi la concrétisation du volontarisme politique affiché.

*

* *

Pour ne pas usurper leur appellation, les autoroutes de la mer doivent réunir les mêmes caractéristiques que les autoroutes terrestres, dont elles ont vocation à capter un trafic de même nature, et savoir exploiter leur atout de pouvoir neutraliser les contraintes que constituent, pour les entreprises de transport routier, le respect de la réglementation relative aux temps de conduite et de repos des conducteurs routiers dont le contrôle sera amélioré par la mise en œuvre au 1^{er} mai 2006 du chronotachygraphe électronique.

Pour réussir ce pari, les autoroutes de la mer doivent reposer sur des organisations industrielles nécessitant des investissements lourds dont le caractère structurant justifie une adaptation des mécanismes de financement et d'exploitation actuellement en vigueur.

CONCLUSION

La prépondérance qu'occupent les transports routiers de marchandises dans l'ensemble des transports terrestres ne doit pas faire oublier que le transport maritime de courte distance réalise quant à lui 40 % des échanges intracommunautaires de marchandises, soit la même part que le transport routier.

Ceci permet d'observer que la sous-tarification chronique du transport routier - comme de la plupart des modes de transport terrestre de marchandises - n'a pas empêché des services de transport maritime de réunir les atouts leur permettant d'être de véritables alternatives au tout routier et qu'il y a donc lieu de penser qu'il puisse en aller de même pour toutes les formes d'intermodalité que cette étude a passé en revue.

Qu'elle soit conçue comme une solution de limitation du développement des transports routiers ou comme un levier de l'efficacité économique et sociale de nos territoires, l'intermodalité est inéluctablement amenée à se développer à partir du moment où elle « *rentre dans le marché* » en répondant aux attentes des acteurs économiques ; la seule inconnue demeure le moment où le degré de maturité du marché sera atteint.

Le pouvoir et la volonté politiques peuvent exercer une prise sur ce facteur temps en s'affranchissant d'un scénario au fil de l'eau et en engageant dès aujourd'hui les moyens permettant, par l'émergence d'offres de transport intermodales, la consolidation de celles qui se sont développées et la modernisation de celles qui rencontrent des dysfonctionnements d'exploiter les gisements limités mais avérés de l'intermodalité.

Après des années d'incantation, nous sommes aujourd'hui à une croisée des chemins où le discours politique n'a jamais été aussi proche des exigences du marché, de la nécessité économique et des préoccupations environnementales ; il s'agit par des mesures de nature réglementaire, budgétaire, fiscale et technique prises aux échelons communautaire, national et local - aussi courageuses soient-elles - de transformer un affichage politique en une réalité économique et de constituer ainsi un contexte propice à l'innovation et à l'initiative privées en faveur d'une intermodalité performante et compétitive dont l'impact sur la limitation des atteintes environnementales est reconnu et avéré.

Trois fondamentaux doivent guider cette démarche :

- l'objectif de toute entreprise est de créer des richesses au moindre coût ; ceci la conduit à opter sans *a priori* pour le mode ou la solution de transport qui directement ou indirectement lui assure la meilleure productivité ;

- la compétitivité tarifaire de l'intermodalité repose sur ses capacités à massifier les flux grâce à des infrastructures et des moyens de transport dimensionnés ;
- la compétitivité qualitative de l'intermodalité repose sur sa régularité et sa fiabilité pour lesquelles il faut une interopérabilité, des moyens dédiés et une organisation la plus proche possible de celle du standard de référence qu'est le transport routier de bout en bout.

TABLE DES SIGLES

ADPF	Association pour le développement des ports français
AFITF	Agence de financement des infrastructures de transport de France
ASF	Autoroutes du sud de la France
AUTF	Association des utilisateurs de transport de fret
CDC	Caisse des dépôts et consignations
CEMAT	Combined European Management And Transportation
CEMT	Conférence européenne des ministres des Transports
CFL	Société nationale des chemins de fer luxembourgeois
CIACT	Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires
CIADT	Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire
DB	Die Bahn
ERTMS	European Rail Traffic Management System
EVP	Équivalent vingt pieds
GNTC	Groupement national des transports combinés
PPP	Partenariat public-privé
RFF	Réseau ferré de France
RFI	Rete Ferroviaria Italiana
RTET	Réseau transeuropéen des transports
SIEG	Service d'intérêt économique général
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
TER	Train express régional
TIPP	Taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers
TLF	Fédération des entreprises de transport et logistique de France
UTI	Unité de transport intermodale
VNF	Voies navigables de France
ZAI	Zone agricole-industrielle

L'impact positif de l'intermodalité sur l'environnement est reconnu. La développer suppose de créer un contexte général favorable : une concurrence mieux régulée, des mesures d'accompagnement ciblées et une diversification des moyens de financement.

Cela suppose aussi de valoriser les atouts de chaque technique : pour le rail-route, accroître la place du transport de fret sur le réseau ferré national et créer un véritable espace ferroviaire européen ; pour la voie d'eau, améliorer la desserte terrestre des ports maritimes ; pour les autoroutes de la mer, faire appel au soutien financier du secteur public.