

AVERTISSEMENT

Les positions, analyses et propositions exprimées dans cette contribution par M. Marc-Philippe DAUBRESSE - Député du Nord- n'engagent que lui même dans le cadre de la mission que lui ont conjointement confiée le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de la Ville et de l'Intégration et le Secrétaire d'Etat chargé des Transports.

Elles n'engagent évidemment en aucun cas à titre personnel ou représentatif **les membres du Conseil du Transport Combiné** qui, s'ils travaillent dans cette enceinte aux objectifs communs et consensuels que constituent le développement et la promotion du transport intermodal, n'en demeurent pas moins tenus, par la défense des intérêts légitimes des entreprises, des administrations et des associations qui les y ont mandatés.

LAMBERSART, le 2 avril 1997

SOMMAIRE

PREAMBULE	4
AVANT-PROPOS INTRODUCTIF	9
A Le contexte du succès sous condition du Transport Combiné depuis 1994	9
1 - De l'idéologie à l'efficacité économique	9
2 - Pour une compétitivité accrue du Transport Combiné	10
3 - L'évolution des trafics	12
4 - Les conditions complémentaires du développement	12
B La réussite des plans de développement du Transport Combiné mis en place par la gouvernement en 1995 et 1996	13
1- La réussite des plans d'action 1995 et 1996 fondés sur l'aide publique	13
2 -Un contexte favorable à la poursuite de la politique engagée	14
3 -Le réseau d'offre d'avenir du Transport Combiné	14
C L'importance de la création de Réseau Ferré de France	16
D La problématique et les objectifs de la mission	17
E La méthode et la structure du rapport	18
PARTIE I - LA LEGITIMATION OBJECTIVE DU 6ème SCHEMA D'INFRASTRUCTURES	21
A Des réalités économiques	21
B La structuration du secteur au plan international	22
C L'évolution du paysage institutionnel	25
1 - Les interventions publiques sur le Transport Combiné en Europe	26
2 - Le rôle de la Commission Européenne	29
D Cartes évolutives et schémas mouvants	31
1 - Transport Combiné et plates-formes logistiques : faut-il lier les deux concepts ?	32
2 - En attendant les stratégies régionales	33

PARTIE II - SITUATIONS ET PERSPECTIVES DANS LES REGIONS	34
A L'enquête auprès des régions	34
1 - Présentation de l'enquête	34
2 - Exploitation de l'enquête	34
Les opérations récentes ou programmées	35
B Un tour de France de quelques projets émergents	36
C Les attentes des Régions : de la diversité régionale à un essai de mise en cohérence nationale	64
PARTIE III - PROPOSITIONS POUR L'ELABORATION D'UN SCHEMA DES PLATES-FORMES LOGISTIQUES ET DES TERMINAUX DU TRANSPORT COMBINE	65
A Caractéristiques générales et rôles dévolus au schéma	65
1 - L'expression d'une stratégie concertée	65
- Le développement économique	66
- L'aménagement du territoire	66
- La politique des transports	67
- La politique d'environnement	67
2 - Un outil de clarification	68
- Une sémantique du Transport Combiné	69
3 - Un outil prospectif et évolutif	71
B Critères de sélection et de localisation des zones à enjeux	74
1 - Les terminaux d'intérêt européen	74
2 - Les terminaux d'intérêt national	75
3 - Les chantiers locaux de transport combiné	77
4 - Détermination des zones à enjeux d'intérêt européen et national	77
- Les 10 zones d'intérêt européen	77
- Les 20 zones d'intérêt national	79
C Les rôles respectifs de l'Etat Aménageur du Territoire et des Régions	79

CONCLUSION	81
Synthèse des 7 recommandations pour réussir l'intermodalité et le transport combiné du XXIème siècle	82
CONTRIBUTION ANNEXE 1 -	83
Réflexion prospective sur les besoins de financement du Transport Combiné	83
1 - Le financement des terminaux	83
2 - Les investissements en lignes	84
3 - Des sources de financement possibles	85
CONTRIBUTION ANNEXE 2 -	87
Réflexion sur des montages juridiques innovants	87
1 - La problématique	87
2 - Les propositions de montage juridique et fiscal	88
- La responsabilité d'autorité, d'initiative, de cohérence de financement	
- La compétence d'aménagement	
- Le mode de réalisation	
- Les conditions de gestion technique économique et financière	
- Le régime fiscal	
- Les règles du jeu à observer	
TABLE DES ANNEXES	91

ANNEXES TECHNIQUES

REMERCIEMENTS

PREAMBULE

L'air du temps est à la logistique.

L'industrie a cessé depuis longtemps d'assumer seule la charge historique de création et de pérennisation des gros bataillons du plein emploi. Le secteur tertiaire, qui avait un temps assuré le relais et permis la première transition entre une économie de pure production à une économie de prestations marchandes et intellectuelles, connaît lui aussi à présent les affres de la productivité introuvable et cherche à grand renfort de plans sociaux, à redéployer - à la baisse - ses effectifs devenus eux-aussi pléthoriques. Pensons, à titre d'exemple, aux jours difficiles que pourrait connaître, à court terme, le secteur bancaire français pour se calibrer au format mondial.

L'informatisation des tâches et l'accroissement de la vitesse des échanges - physiques et virtuels - a proprement « asséché » toutes ces belles entreprises qui faisaient hier encore la gloire de nos pays et la fortune de leurs enfants les plus talentueux. Et c'est donc à présent dans la valorisation de l'échange de ces biens que résident des promesses de croissance.

Conçus aujourd'hui encore à Paris ou à New York, mais fabriqués à Ho Chi Minh-Ville, en Malaisie ou à Tananarive, ces produits sont transportés à vil prix dans un conteneur anonyme, lui-même chargé avec 4500 de ses semblables sur un navire spécialisé ultramoderne, battant pavillon coréen, grec ou philippin. Ce conteneur sera transbordé sur un avant-quai vidé de toute présence humaine où une grue informatisée, voire sans pilote, le chargera sur une remorque filoguidée sans chauffeur qui le glissera sur un train interminable, en partance pour un terminal où un homme - enfin - chauffeur routier de son état, le réceptionnera, premier élément humain de ce périple intercontinental.

Bref c'est dans la valorisation de ces acheminements, dont la demande reste en croissance, que résident les rares activités nouvelles porteuses d'emploi que notre vieille planète promet encore.

L'air du temps est bien à la logistique, qui est aujourd'hui au transport d'hier ce que la cuisine élaborée d'un Bocuse est au fast-food cloné de nos parkings péri-urbains, c'est-à-dire une activité à plus ou moins haute valeur ajoutée selon le degré d'intégration de services de l'opérateur.

Et si l'air du temps est à la logistique, la mode est aux aires multimodales, vastes zones striées de rails et zébrées de routes, où s'entrecroisent les richesses manufacturées et emboîtées des entreprises du 3ème type de cette fin de millénaire.

Les plates-formes de fret sont aussi anciennes que le transport lui-même, qui demande relais et rupture de charge. Ainsi le moindre port est-il une plate-forme de fret naturelle, souvent multimodale de surcroît puisque peuvent y aboutir quasiment tous les modes de transport traditionnels du fret. Une plate-forme de fret n'implique pas nécessairement le multimodal. Certaines, et pourtant des plus complexes comme GARONOR ou SCHIPHOL, sont uniquement routières ou aériennes. Mais l'évolution du transport a appelé à créer des lieux dans lesquels on peut non seulement bénéficier de la coordination de plusieurs modes de transport mais encore grouper des marchandises de provenances diverses, stocker, déconditionner, reconditionner pour distribuer ou réexpédier après éclatement.

La standardisation a entre-temps travaillé à une unification progressive des contenants : il s'agit des conteneurs maritimes et des caisses terrestres, bref les « boîtes » que l'on peut empiler et concentrer sur ces aires nouvelles du génie humain, puis massifier sur des itinéraires directs grâce à des norias de wagons, de remorques ou de barges fluviales, qui rejoindront ainsi d'autres points d'échanges ou de massification.

On a appris ainsi à mieux gérer les surfaces, les stocks, mais aussi l'information et le temps qui se révèlent être des données stratégiques dans un marché mondialisé où la maîtrise de l'offre et de la demande constituent les clés de la puissance économique. Les opérateurs de ce marché sont aussi bien des transporteurs, des industriels, des distributeurs que des entreprises hyper-spécialisées dans l'activité logistique, devenue un « métier », au sens où elle réclame un savoir-faire, une culture particulière. Il va sans dire que les techniques de traitement de l'information, l'informatique et la télécommunication ont été et demeurent pour beaucoup dans le développement de cette activité, et qu'à côté des investissements considérables que réclament le bâti, les infrastructures de roulement et les matériels de manutention, il faut investir des sommes tout aussi considérables pour conserver, grâce aux techniques de communication et de télégestion, l'avantage technologique qui assure aux opérateurs un discriminant avec leur concurrence, déjà considérable en nombre et en qualité sur ce marché.

Ces innovations et ces investissements infrastructurels sont coûteux pour l'économie générale ; leur rentabilité immédiate est extrêmement faible puisqu'on assiste à une course poursuite au « discriminant concurrentiel » pour tenir des prix de marché qui filent malgré tout vers le bas.

Les prix souffrent en effet de la confrontation entre une offre explosive et une demande en moindre croissance. Cette situation conflictuelle ne permet pas d'amortir l'investissement. Au contraire, si l'on excepte des niches de marché extrêmement étroites où peuvent encore subsister quelques rentes de situation, la fin définitive des monopoles, la montée des dérégulations ultra-libérales et le coût d'entrée en investissements financiers sur ce marché, ont contraint les concurrents à s'associer, à rechercher le bon effet de taille, et le mieux-disant-rentabilité.

Par ailleurs tout cela se joue aussi en termes d'emploi, au coeur de systèmes sociaux et politiques vieillissants où l'angoisse de la « *fin du travail* » confine à la terreur obsessionnelle, et qui ne parviennent pas, sur les décombres des crises

« parkinsonniennes » du système capitaliste sauvage, pas plus d'ailleurs que sur les déserts économiques du marxisme léniniste totalitaire, toutes versions confondues, à inventer définitivement un système politico-économique qui sache structurellement échapper au syndrome du plein-emploi, tout en assurant une bonne intégration sociale des femmes et des hommes qui y vivent. Aussi s'est-on laissé naturellement aller à imaginer faire financer l'investissement par le contribuable, dans la mesure où l'ampleur de la dépense avait un parfum « grand service public » aux couleurs d'avant-guerre et dépassait souvent les moyens immédiats d'investissement des entreprises.

Les collectivités locales, villes, départements et régions, l'Etat lui-même se retrouvent ainsi aujourd'hui sollicités, au nom de la protection - par création nouvelle - de l'emploi et du sacro-saint souci d'aménagement du territoire, pour assumer une part significative de l'investissement, en fournissant notamment le foncier et l'aménagement viaire du foncier, voire les entrepôts eux-mêmes qui, comme chacun sait, sont de nos jours hors de toute rentabilité potentielle.

La valeur ajoutée autorisée par ces investissements est devenue une chasse mondialisée. Tous les pays d'Europe - la France y est vite venue - ont aujourd'hui compris les enjeux gigantesques de l'aventure logistique.

Mais ces grandes machines à fonctions complexes, à haute intégration de services, parfaitement équipées pour faire des opérations de groupage-dégroupage pour des portées de 500 km, constitueraient aussi, si l'on n'y prenait pas garde, des noeuds inextricables de congestion de trafic, compte tenu de leur fonction naturelle - et conçue comme telle - d'aspirateur de flux.

Pour pallier cette menace physique de saturation des accès et transformer en bénéfique environnemental une partie de l'investissement de la collectivité dans ces cathédrales horizontales de l'économie moderne, certains opérateurs, certains professionnels et les pouvoirs publics eux-mêmes - revoilà l'aménagement du territoire - ont calculé qu'il y aurait sur le long terme un profit collectif à passer de la simple *multimodalité* effective sur bon nombre de ces équipements, au développement volontaire d'une véritable *intermodalité* entre le rail, la route et la voie fluviale quand les modes se trouvaient géographiquement disponibles à immédiate proximité de ces aires logistiques.

Mieux, ils se sont aperçus qu'à la condition expresse de rééquilibrer les différentiels historiques entre modes et en forçant les certitudes abusives des lobbies en place, il y avait là l'opportunité de concevoir une politique volontariste qui ménage les intérêts économiques du marché et de ses opérateurs en même temps que ceux de la collectivité nationale aux plans sécuritaire, environnemental et social.

Et comme on attend de l'Etat qu'il assure l'unité de la Nation et qu'il organise le territoire au profit - équilibré - des intérêts bien compris de toutes les catégories de la population, on attendra aussi légitimement, qu'il apporte aux aires logistiques déjà situées - ou à venir - au croisement d'infrastructures complémentaires, la même vigilance organisationnelle que celle que la Nation lui a solennellement commandée

au global dans le cadre de la Loi d'Orientation d'Aménagement et de Développement du Territoire.

En 1994 le rapport intitulé « *Transports de Marchandises, les voies de l'Avenir* » avait précisément tenté de définir les conditions de développement du Transport Combiné à l'aube du XXI^e siècle. Le fait que cette contribution soit restée une référence tout à fait actuelle démontre, s'il le fallait, que le Transport Combiné a conquis avec le temps et avec les efforts de celles et de ceux qui croient et travaillent quotidiennement à son développement, ses galons de « *mode à part entière* », en complémentarité concurrentielle avec les grands modes classiques.

L'ambition de ce nouveau rapport est de prolonger ce débat au moment où la France cherche à défricher la voie originale d'une nouvelle politique de transports qui ne soit pas guidée par les lobbies traditionnels et qui puisse rayonner sur l'Europe entière, compte tenu des considérations historiques et sociologiques développées plus haut.

Voilà plusieurs années qu'à l'instar de M. Jourdain, tous les acteurs de la chaîne du transport pratiquent la multimodalité ou l'intermodalité. Les gouvernements, qui ont pris en main les destinées de la France depuis 1993, ont très vite compris l'importance de cette notion et ont décidé de réagir : création d'un Conseil du Transport Combiné, Loi d'Orientation pour l'Aménagement et de Développement du Territoire, Fonds d'Investissement des Transports Terrestres et des Voies Navigables, affectation à partir de 1995 d'un crédit annuel de plus de 300 MF qui permet au Transport Combiné de représenter désormais 15 % de part de marché pour son segment pertinent, à savoir le transport de marchandises sur des distances supérieures à 400-500 kms.

De ce point de vue, MM. C. PASQUA et J.C. GAUDIN dans le domaine de l'Aménagement du Territoire, M. B. BOSSON, B. PONS et Mme A.M. IDRAC dans le domaine des transports, ont joué un rôle déterminant pour la promotion de l'Intermodalité en France et en Europe.

Il nous a semblé que le moment était propice pour élaborer un 6^{ème} schéma d'aménagement et de développement du territoire, sans doute moins directif que les cinq schémas prévus par la loi, mais qui pourrait avoir une réelle pertinence car il confirmera que le Transport Combiné est lui aussi devenu un mode à part entière.

L'organisation des transports, nous venons de le voir, sera l'un des problèmes essentiels de l'Europe du XXI^e siècle et elle ne doit pas obéir à des considérations doctrinales. Elle doit rejeter un libéralisme débridé régi par la seule loi du marché et se garder tout autant d'une planification dirigiste où l'offre tenterait en vain de prendre le pas sur la demande, sans tenir compte de la régulation contenue dans l'évolution maîtrisée des marchés.

Dans le présent rapport, après avoir recensé et répertorié de manière approfondie les projets et les attentes des régions françaises qui ont répondu à nos enquêtes préliminaires, nous avons tenté de répondre à une question fondamentale :

- comment créer un réseau pertinent de Terminaux du Transport Combiné dans le cadre d'un aménagement harmonieux du territoire, en utilisant les opportunités du marché face à la concurrence européenne ?

Pour répondre à cette triple exigence, 2 priorités se sont dégagées :

- Une hiérarchisation et une localisation des zones stratégiques et des sites à enjeux où se jouera l'avenir du Transport Combiné
- Une classification des rôles respectifs de l'Etat aménageur du territoire, des Régions garantes des réseaux locaux, et du Marché.

En appui de cette première démarche, deux réflexions annexes ont été explorées à titre de cadre prospectif pour un débat futur :

- Une réflexion sur un financement garanti par une source innovante et pérenne
- Une approche des montages juridiques à explorer pour la création, le pilotage et l'exploitation des grands terminaux stratégiques du Transport Combiné, guidés par l'équité, la neutralité et l'efficacité.

Il appartient désormais aux ministres de l'Aménagement du Territoire et des Transports de se saisir de cette contribution, qu'ils ont suscitée et confiée au parlementaire, et d'éclairer le champ du possible, en fonction des priorités du gouvernement et de l'avancée des schémas modaux prévus par la loi de 1995.

« Le futur serait plein de tous les avenir, si le passé n'y projetait déjà son histoire » disait André GIDE.

C'est pourquoi afin de dessiner les contours de la France des transports du futur, nous avons voulu avant tout faire oeuvre de cohérence et de méthode, car dans une société de plus en plus désordonnée et en proie au zapping culturel systématique, la cohérence et la modestie deviennent vite révolutionnaires..

INTRODUCTION

A - Le contexte du succès sous condition du Transport Combiné depuis 1994

1 - De l'idéologie à l'efficacité économique

Le transport Combiné de marchandises représente, avec les services de trains à grande vitesse dans le domaine voyageurs, l'un des axes stratégiques, de développement du transport en Europe. Il est considéré comme un des moyens les plus efficaces de promouvoir un système durable et respectueux de l'environnement. Les avantages relatifs sont bien connus :

- Il permet d'utiliser le meilleur des deux modes de transport : routier et ferroviaire, en alliant la capacité de la route à desservir l'ensemble du territoire et l'aptitude du fer (ou de la voie d'eau) à effectuer des transports de masse de façon économique.
- Il réduit les coûts externes d'environnement liés à l'utilisation de la route. Une évaluation des avantages externes, conduite en utilisant les valeurs monétaires retenues par les rapports Brossier et Boiteux permet d'avancer une valeur de 1 222 MF pour l'économie collective réalisée par le transport par voie ferrée des 10 milliards de tonnes-kilomètres effectué en France en 1995.
- On trouve parmi ces avantages la réduction de la pollution atmosphérique, la suppression du bruit et de l'encombrement dus aux poids lourds. Cette évaluation est très supérieure au produit des taxes (TIPP) qui auraient été perçues si ces transports avaient été fait par route. Cette différence apporte une confirmation de l'intérêt socio-économique d'une aide publique au développement du combiné.
- La synergie qu'il provoque entre les différents modes de transport donne à ceux-ci l'opportunité d'améliorer leurs prestations pour le plus grand bénéfice des clients.

Toutefois les obstacles qu'il doit encore surmonter sont innombrables et les considérations d'approche que nous faisons en 1994 dans notre première contribution restent d'actualité, même si la progression en volumes traités et les gains progressifs - mais encore minimes - en rentabilité dessinent des horizons plus sereins pour ce qu'il faut bien appeler dorénavant un « mode à part entière ».

Ces obstacles résiduels sont de trois ordres :

- Sa part marginale dans l'offre de transport ne lui permet pas encore d'être une alternative crédible pour de nombreux chargeurs potentiellement intéressés. Les efforts de promotion du Transport Combiné auprès des chargeurs de heurtent à la faible rentabilité pour eux d'investissements qui ne peuvent être utilisés en général que pour une partie seulement de leurs acheminements. On se heurte ici aux difficultés bien connues du lancement d'une activité dont les rendements sont

croissants et dont les investissements initiaux ne se justifient qu'au-delà d'un certain niveau d'utilisation. On note cependant que certains grands chargeurs, pour des raisons d'image de marque, ont décidé de recourir au combiné, qui conforte les valeurs « écologiques » de leur produit ou de leur prestation.

- L'organisation concrète d'une chaîne logistique regroupant les prestations de plusieurs partenaires dont les cultures professionnelles sont différentes n'est pas une chose facile. La mise en place de contrats détaillés entre les parties prenantes ne doit pas se traduire par une complexité supplémentaire pour le client. En se focalisant sur la partie du transport où il est pertinent, chacun des opérateurs doit accepter de partager la maîtrise de la relation avec le client, ce qui présente indiscutablement un risque d'entreprise non négligeable. Un droit commercial général du Transport Combiné reste à mettre au point. Il n'existe pas à l'heure actuelle.
- Les transporteurs doivent adapter leur matériel et leur organisation aux exigences de ce nouveau mode. La concentration des acheminements à certaines heures de la journée entraîne des besoins de capacité plus importants qu'on ne pourrait le croire a priori. C'est en particulier le cas pour la desserte ferroviaire des terminaux, qui doit être assurée aux heures où le trafic périurbain est intense au voisinage des grandes agglomérations. La poursuite du développement du combiné en France amènera à donner à certains itinéraires ferroviaires une priorité fret et à concevoir leur aménagement futur en fonction de cette vocation.

2 - Pour une compétitivité accrue du Transport Combiné

Pour être synthétique, on peut dire que la qualité et l'efficacité d'un système intermodal repose sur trois pieds :

- les terminaux
- la compétitivité des réseaux
- les besoins du marché.

L'absence ou le manque de performance de l'un des facteurs condamne à terme l'ensemble.

Il convient de souligner également que le coût du transport principal ne représente en moyenne que 50 % du coût total (et sans doute moins par la voie d'eau).

La compétitivité se joue également dans l'ensemble des opérations terminales dont, notamment, les transbordements et les parcours routiers. Pour minimiser ces derniers, la situation « idéale » serait celle où les utilisateurs seraient regroupés sur une plate-forme intégrant le terminal, situation ne pouvant être atteinte à terme que pour les besoins nouveaux du marché, et au demeurant sans pertinence définitive a priori car l'hyperconcentration laisserait de côté des niches de marché appréciables.

Pour les opérations de transbordement et les manoeuvres annexes, des gains peuvent être atteints par des reconfigurations des terminaux ou par de nouvelles méthodes d'exploitation (utilisation des technologies de l'information).

Il convient également de garder à l'esprit les possibilités offertes par de nouvelles technologies et donc les risques d'obsolescence d'un terminal dans certains cas. On peut citer :

- les engins bi-modaux, qui sauf aux USA, demeurent pour le moment au stade des essais techniques
- la manutention automatisée (terminal « vertical »)
- l'identification automatique.

S'agissant ensuite de la compétitivité des réseaux ferroviaires, deux éléments sont à considérer :

- l'infrastructure (existence de sillons adaptés aux besoins du marché)
- le coût d'exploitation.

En faisant abstraction de la problématique des coûts externes, il est nécessaire de réunir les conditions qui permettent aux réseaux de fonctionner d'une manière économique (à l'américaine si l'on peut dire) par suppression des charges non justifiées ce qui aura un double effet :

- réduire, bien sur, les coûts de traction
- mais aussi simultanément permettre une progression du rendement de péage d'accès à l'infrastructure.

Une telle évolution est indispensable dans la perspective de la libéralisation des chemins de fer en Europe sur laquelle la position de la France est légitimement contrastée.

Si les coûts d'exploitation ne sont pas réduits (ils le sont aujourd'hui par une aide de l'Etat), le trafic de transport combiné est condamné à décroître par recentrage sur les seuls segments de marché rentables.

Ces segments de marché ne sont pas des données intangibles, ils sont en étroite relation avec l'action des divers intervenants à un instant donné (chargeurs, transporteurs, opérateurs) et avec l'évolution de l'économie dans son organisation logistique.

A cet égard, un « petit » terminal peut avoir autant d'importance qu'un « grand ». Il peut notamment contribuer à la massification vers ce dernier. Les préoccupations d'aménagement du territoire et une vision globale des réseaux transeuropéens sont évidemment des notions indispensables dans la définition d'un schéma de transport combiné mais elles ne coïncident pas toujours avec les besoins du marché à un instant donné. Il peut ainsi y avoir des investissements « conjoncturels » légers, par

exemple de petits chantiers ciblés, à côté des investissements structurants et stratégiques.

L'Etat et les collectivités publiques doivent donc les supporter financièrement dans des conditions économiques raisonnables et sans oublier que le « trépied » de soutien du transport combiné est fragile à ce jour. Le conforter nécessite :

- la compétitivité du transport principal (prix de traction)
- la compétitivité du globale du combiné (maîtrise globale de la chaîne logistique au service du marché, ce qui inclut la fiabilité du parcours ferroviaire).

3 - L'Evolution des trafics (carte 1)

Les tendances lourdes de l'évolution du transport terrestre de marchandises au cours des 20 dernières années sont :

- une croissance rapide des trafics
- un développement du mode routier au détriment des autres modes
- une concentration du trafic routier sur le réseau autoroutier
- une concentration du trafic sur certains axes majeurs.

En se basant sur les tonnes-kilomètres, la part modale du transport combiné comparativement à la route est faible (de l'ordre de 7 %). Mais la distance de pertinence du transport combiné généralement admise étant supérieure à 500 km, il convient de comparer la part du combiné au transport routier de marchandises effectué sur 500 km et plus. Dans ces conditions, la part du combiné est proche de 14 %, sachant ailleurs que 80 % des parcours de transport de fret sur route sont inférieurs à 200 km.

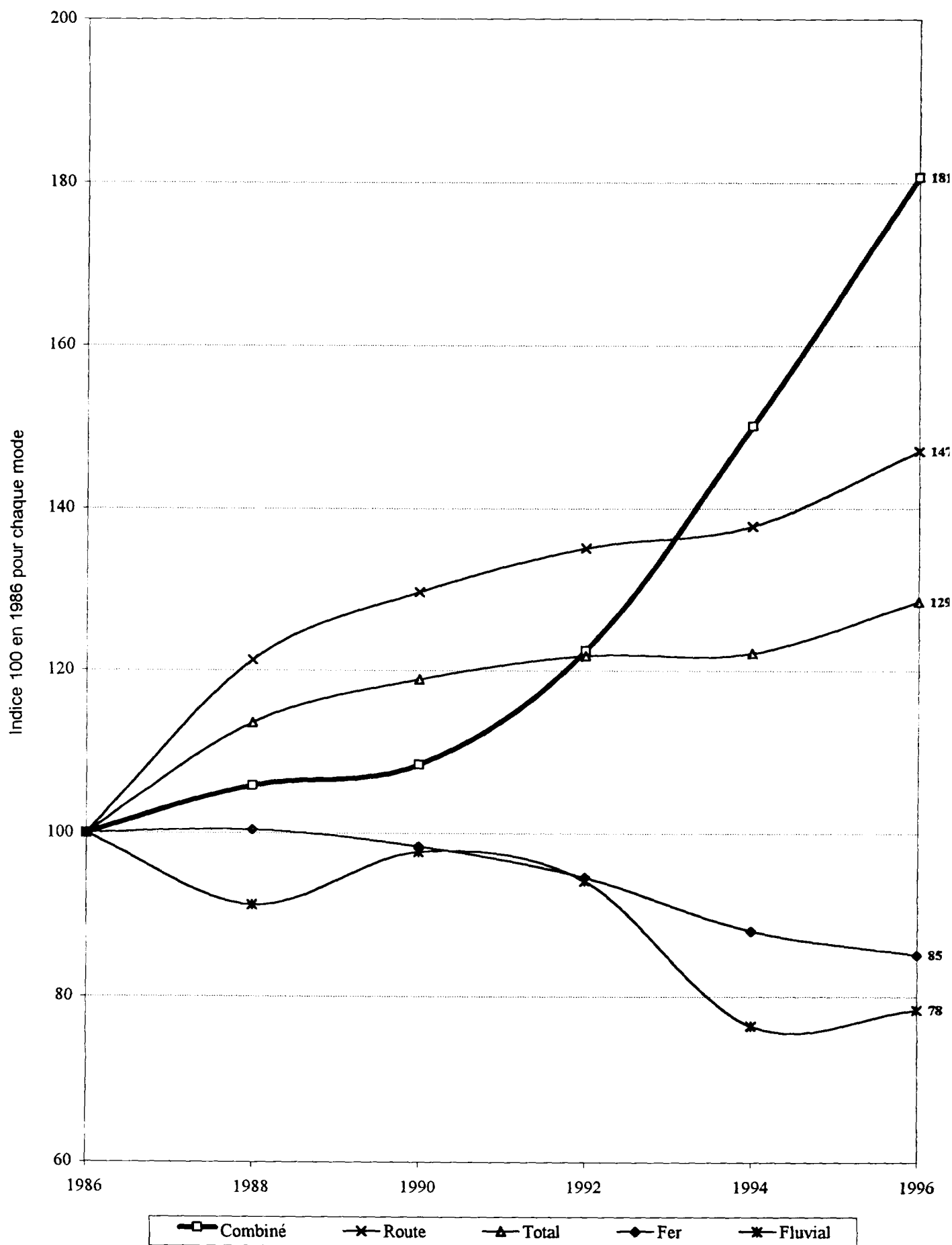
En valeur absolue, le trafic de transport combiné a augmenté de 15,4 % en 1994, de 9,5 % en 1995 et de près de 12 % en 1996 pour atteindre 12,07 milliards de tonnes-kilomètres. Les objectifs affichés en 1994 - doublement du trafic d'ici 2002, soit une progression moyenne d'environ 10 % par an - restent donc d'actualité et légitiment l'attention que nous portons aujourd'hui à inscrire ce développement dans un schéma plus spécifique.

4 - Les conditions complémentaires du développement

L'évolution du marché de transport combiné dépend de l'évolution de son environnement, notamment en matière :

- de réglementation sociale et d'évolution de la durée maximale hebdomadaire de travail dans le transport routier de marchandises (54 heures hebdomadaires de travail en moyenne pour les conducteurs routiers non salariés)
- de réglementation routière (restriction accrue de la circulation de poids lourds par exemple) et d'évolution de la tarification longue distance. Des décisions récentes du Ministre des Transports vont en ce sens.

Evolution des tonnes-kilomètres transportées



- de tarification des infrastructures
- du choix des investissements dans les modes concurrents
- du choix des investissements dans le mode ferroviaire notamment dans une perspective d'interopérabilité. La création de **Réseau Ferré de France** devrait modifier profondément la donne à l'avenir dans la mesure où la séparation entre l'infrastructure lourde - et son coût - et l'exploitation devrait permettre à RFF et à la SNCF (allégée d'un très lourd fardeau financier) d'organiser entre elles une programmation plus affûtée des investissements réclamés par le seul transport combiné, inscrit - rappelons le - par la Direction de la SNCF, au nombre de ses objectifs stratégiques. Il faudra bien évidemment pour cela trouver les sources et les capacités de financement de la poursuite de la modernisation du rail, mais non systématiquement orientés à l'avenir vers le seul TGV.

Toutefois, vue la faible rentabilité actuelle du produit « combiné » qui demeure en phase ascensionnelle de gain de parts de marché, et la capacité d'autofinancement limitée des opérateurs, l'investissement n'est possible qu'à condition d'obtenir des subventions. Et à une période où l'argent est rare et cher et où l'on se bat pour la maîtrise de dépenses publiques dans la perspective de l'Euro en 1999, il conviendra, nous le verrons en annexe, d'être prudent sur d'éventuelles nouvelles sources de financement.

B - La réussite des Plans de développement du Transport Combiné mis en place par le gouvernement en 1995 et 1996

A l'expérience des deux années qui ont suivi la signature de la « Charte de développement du Transport Combiné » sous l'autorité du Ministre des Transports B. BOSSON, les partenaires de la Chaîne du Transport Combiné rail-route ont travaillé, sous la houlette du Conseil du Transport Combiné, lui-même créé à cette occasion en 1995, à la définition d'un projet de réseau d'offre d'avenir permettant le développement général du transport combiné.

1 - La réussite des plans d'action 95 et 96 fondés sur l'aide publique

En dépit d'une année 1995 secouée par les conflits sociaux du dernier trimestre et d'une année 1996 marquée par des grèves sporadiques, les deux premiers plans d'action appuyés sur l'aide publique ont permis d'enrayer la chute continue du ferroutage national depuis 1990.

Après une période de latence dévolue à la reconquête des trafics perdus, les résultats montrent que les plans d'action, concertés entre routiers, opérateurs de transport combiné et SNCF, ont permis de redonner une nouvelle compétitivité au transport combiné. Ils confirment que l'activité nationale peut trouver un rythme soutenu de développement de l'ordre de 10 % l'an, en attirant de nouveaux courants de trafic et de nouveaux clients.

L'année 1995, ramenée à onze mois d'activité, s'est ainsi achevée sur une croissance de 6 % et l'année 1996 sur une nouvelle croissance de 13 %, soit +19,6 % sur deux ans, pour atteindre aujourd'hui 12,2 GTK, soit 25 % de l'ensemble de l'activité fret SNCF. Dans le même temps, l'évolution 1996/1994 de l'activité ferroviaire « conventionnelle » a été de -2,2 % et celle du transport routier de l'ordre de +8,4 %.

L'aide des pouvoirs publics, mise en place en avril 1995 par l'intermédiaire du FITTVN, se relève donc d'une grande efficacité et doit être confirmée sur le moyen terme, sous condition d'augmentation régulière de cette part du transport combiné et de gains de trafics nouveaux.

2 - Un contexte favorable à la poursuite de la politique engagée

Les plans d'action ont été ciblés sur l'aide au lancement de nouveaux services et au remplissage des trains insuffisamment remplis, le dopage des axes à fort potentiel de croissance et l'engagement collégial dans une démarche qualité de nature à mettre l'offre sous contrôle qualité.

Ils ont permis une relance remarquable de cette activité (carte 2)..

Dans ce contexte de forte croissance, les partenaires doivent maintenant renforcer leurs investissements pour répondre à la saturation de l'outil : nouveaux conteneurs et caisses mobiles, châssis routiers, wagons, engins de manutention, capacités dans les terminaux notamment en région parisienne, dans le nord et le midi, sillons ferroviaires plus attractifs. Pour cela, ils sont prêts à s'engager dans un tel plan d'investissement dans la limite de leurs moyens respectifs.

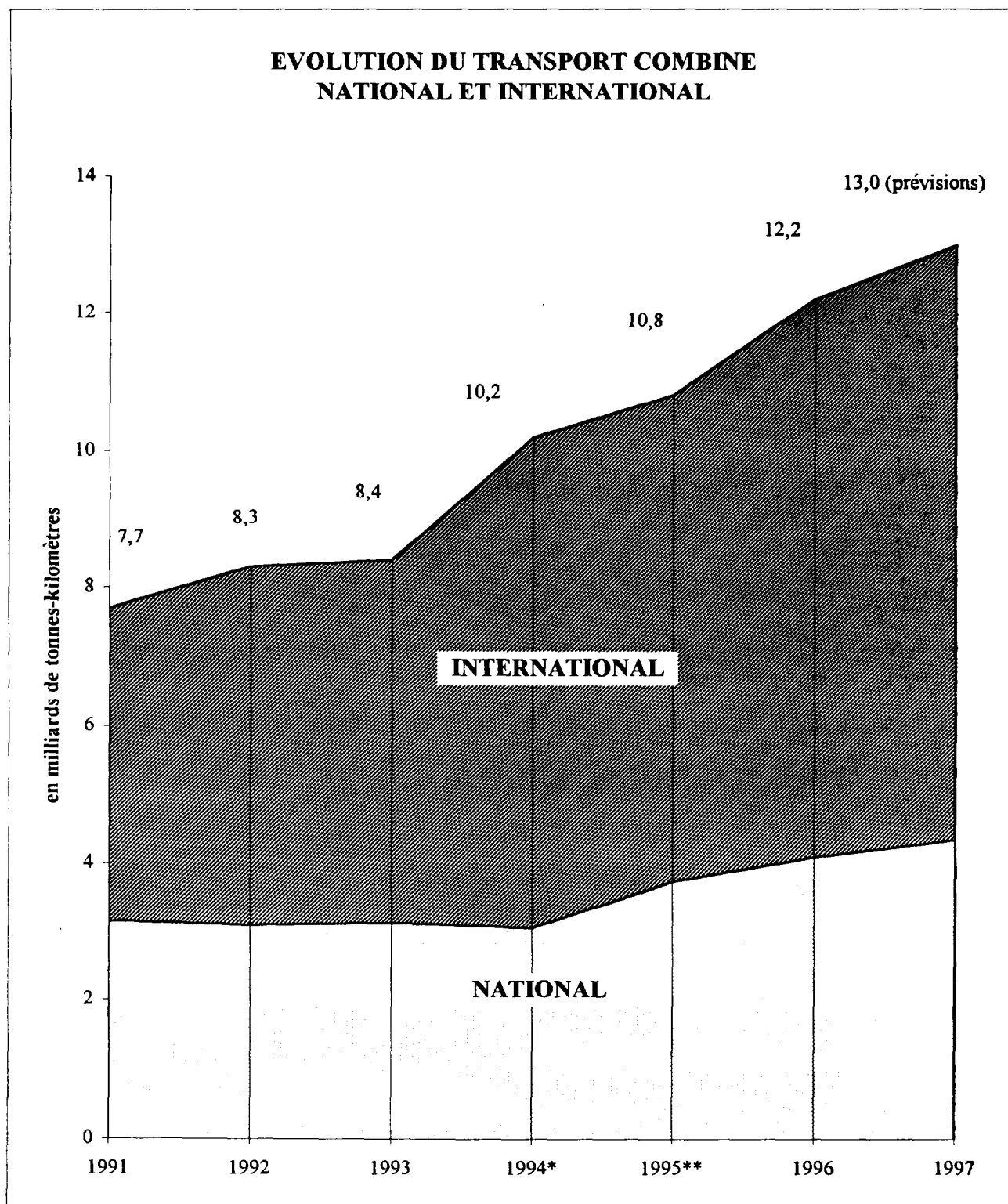
Dans un contexte de crise économique et sociale, les transports routiers considèrent dorénavant le transport combiné comme une alternative partielle mais crédible au développement de leur activité. Les chargeurs quant à eux manifestent de plus en plus leur intérêt pour ce nouveau mode, les perspectives marketing d'image qu'il leur offre et sa contribution à l'assainissement du marché du transport, ce qui devrait permettre à terme de stabiliser des dérives pernicieuses dans la concurrence, venant d'économies émergentes, notamment à l'Est et au Sud de l'Europe.

3 - Le réseau d'offre d'avenir du Transport Combiné

Les prix actuels du marché des transports pèsent, nous l'avons vu, lourdement sur l'activité du transport combiné dont la fragilité économique et la structure font que le déséquilibre des comptes d'exploitation se concentre principalement sur le maillon ferroviaire.

Il est indispensable de poursuivre l'effort engagé, à l'appui de l'expérience acquise en deux ans au bénéfice de l'économie et de la collectivité. A défaut, le transport

EVOLUTION DU TRANSPORT COMBINE NATIONAL ET INTERNATIONAL



* Ouverture du tunnel sous la Manche et expérimentation des premières aides

** Mise en place, anticipée au 1/1/95, des mesures annoncées

combiné ne pourra conserver un niveau suffisant de compétitivité sur le marché, ni connaître l'essor recherché.

L'organisation générale de ce mode est restée, malgré des avancées techniques et commerciales intéressantes, celle d'une exploitation traditionnelle et il est indispensable de s'engager dans l'élaboration d'un réseau d'avenir qui soit une véritable chaîne industrielle, résolument située sur le champ européen pour permettre aux pavillons français de la route et du rail de drainer les courants de trafic potentiels avec les meilleures chances de succès, et de tirer ainsi parti de l'évolution du concept de corridor, qui se développera sans la France et hors de France si nous n'apportons pas une réponse nationale à cette évolution de la demande.

Ce réseau devra comporter une infrastructure ferroviaire dimensionnée pour permettre le tracé de trains aux horaires commercialement attractifs, des terminaux permettant la livraison et l'enlèvement économique des trains, un parc de wagons plus homogène assemblés en rames le plus possible indéformables, des systèmes de tri performants au coeur des systèmes à points nodaux. On attend la du nouvel établissement public RFF qu'il apporte des solutions imaginatives pour ce qui le touche directement.

En associant trains et terminaux, ce réseau d'offre d'avenir sera le support pratique d'une telle évolution, alimenté par les deux produits complémentaires que sont les trains directs entre terminaux et les systèmes à points nodaux, tous deux indispensables au développement général de l'activité.

Ainsi conçu dans une perspective générale de développement du fret ferroviaire, ce réseau sera en position d'offrir rapidement :

- le dédoublement des plages horaires offertes sur les relations haute densité
- de nouvelles relations désenclavant les régions peu ou pas desservies aujourd'hui
- les normes d'infrastructure et d'exploitation définies en Europe par l'ECE ONU
- des systèmes d'information intégrés sur l'ensemble de la chaîne logistique
- des labels de qualité permettant d'offrir de façon non discriminatoire à tout opérateur de transport combiné le choix du niveau de service attendu.

Mais ce réseau d'offre ne pourra se développer avec succès sur le long terme qu'au prix d'une amélioration sensible de la qualité des services. Aussi les partenaires du transport combiné se sont-ils résolument engagés dans une démarche de mise sous qualité de l'offre : élaboration d'un schéma EDI sous l'égide du GNTC, mise en sécurité des terminaux sensibles, mise au point d'indicateurs par catégories de trains, lancement de six expériences pilotes de labellisation des services, création d'un « Centre de Suivi Opérationnel » expérimental destiné à assurer une information continue de tout terminal à tout terminal ainsi que la prise en charge des aléas de production. Cet engagement doit être maintenant confirmé pour pouvoir porter ses fruits, mais il constitue une démarche résolue et volontaire qui prouve que les opérateurs et partenaires du Combiné sont déterminés à assurer leur avenir.

La mise en oeuvre de ce réseau d'offre d'avenir ne peut être engagée qu'avec le soutien pluriannuel des pouvoirs publics pour les cinq ans qui viennent.. Ce soutien est le signe attendu par l'ensemble des professionnels pour trouver la confiance et la lisibilité nécessaires : il permettra aux routiers et opérateurs de transport combiné d'investir dans l'outil de production pour assurer son développement, aux chargeurs et organisateurs de transport d'orienter leurs choix logistiques lourds. Le Secrétaire d'Etat chargée des Transports, Anne Marie IDRAC, a très récemment apporté sur ce plan, lors de l'Assemblée Générale du GNTC, des garanties pour le court terme. Parallèlement au maintien de l'aide annuelle au développement du transport combiné inscrit au FITTVN depuis 1995, la mise en oeuvre d'un schéma pertinent des Terminaux du transport combiné viendrait compléter les dispositifs réglementaires et financiers que réclame ce mode à part entière.

C'est d'ailleurs tout l'objet de la présente contribution et du présent rapport.

C - L'importance de la création de Réseau Ferré de France

En présentant à l'Assemblée Nationale en juin 1996 la solution envisagée par le Ministère des Transports, à la lumière des conclusions du débat national, Bernard PONS et Anne-Marie IDRAC avaient annoncé l'intention du gouvernement de réformer en profondeur l'organisation du transport ferroviaire en France.

La création du nouvel interlocuteur « *Réseau Ferré de France* », la reprise de près de 135 milliards de la dette d'infrastructure et l'attribution d'actifs à cet établissement ont conduit à la loi que les deux assemblées ont adopté après un débat riche et dense. Cette loi clarifie les responsabilités des deux entreprises ainsi que celle de l'Etat qu'on a pu légitimement accuser d'avoir trop laissé durer la spirale d'endettement dans laquelle la SNCF était entrée depuis les années 80.

La baisse régulière des trafics et des parts de marché du rail par rapport aux autres modes de transport ne pouvait financièrement répondre au niveau élevé d'investissement, financé par emprunt, réclamé par le ferroviaire. Et la grève de décembre 1995 qui reflétait la démotivation profonde des personnels avait retenti comme un dernier avertissement.

Cette loi est donc arrivée à point nommé.

L'Etablissement Public Industriel et Commercial *Réseau Ferré de France* se voit attribuer la mission d'aménager, de développer et de mettre en valeur l'infrastructure ferroviaire. Les investissements demandés par l'évolution du réseau ferré et par le marché du transport sur rail sont donc de sa compétence et de sa responsabilité. L'exploitant-gestionnaire de cette infrastructure demeure la SNCF qui entretiendra les installations techniques et assurera la gestion du trafic et des circulations. Les rôles sont donc clairs. La SNCF conserve les deux missions stratégiques qui correspondent à sa culture, à sa réputation et à son savoir faire : transporter ses propres clients voyageurs, sur le réseau qui lui est confié, gérer l'infrastructure ferroviaire et assurer

la traction des convois de fret affrétés par les opérateurs, notamment ceux du transport combiné. La SNCF est donc recentrée sur son métier original de tractionnaire. Ce recentrage s'accompagne d'un important projet industriel et traduit une ambition forte pour l'avenir, notamment pour l'activité fret qui constitue la dominante de notre propos .

1996 représente pour le fret ferroviaire une année de redressement progressif et général exprimé à la fois en tonnes-kilomètres (48,3 milliards) et en chiffre d'affaires (11,3 milliards de francs). Ainsi l'activité fret de la SNCF a très légèrement accru ses parts de marché. Ces résultats sont bien sûr différenciés selon les secteurs du marché. Le transport combiné, nous l'avons vu, a de nouveau connu une progression à deux chiffres, donc largement supérieure à la croissance de l'économie.

La séparation claire des charges et des missions de RFF et de la SNCF devrait permettre à l'activité fret de s'inscrire pleinement dans les perspectives de retour à l'équilibre fixé par le président Louis GALLOIS à 1999, et dans l'approche qualité-compétitivité contenue dans le projet industriel.

Fret SNCF travaille déjà sur un projet « Tenor » pour les trains entiers, « Résolis » pour les wagons isolés qui devraient lui permettre dans un premier temps de lutter contre l'érosion des trafics traditionnels.

Le transport combiné quant à lui, très complémentaire à ces deux activités pour une optimisation d'utilisation de l'infrastructure, a par contre des exigences très spécifiques de qualité normée et labellisée comparable à celle qu'assure actuellement le transport routier.

L'exigence essentielle est celle de la productivité. Elle a été très statique jusqu'ici pour le ferroviaire. La déréglementation mondiale des transports et la position de transit de notre territoire imposent une amélioration quantitative et qualitative du tractionnaire SNCF au profit du transport combiné dont il demeure un partenaire essentiel. Il reste à obtenir de Réseau Ferré de France, bras séculier de l'Etat, la programmation rapide des investissements en lignes et en dégagement de sillons que réclame le développement quantitatif et qualitatif.

D - La problématique et les objectifs de la mission

Les travaux et les contributions du Conseil du Transport Combiné, créé en 1995, pour être l'organe vigilant de la promotion d'un mode encore émergent à l'époque, ont constitué des opportunités régulières d'échanges et de recommandations, notamment à l'intention du Ministère des Transports, sur les avancées techniques et réglementaires qu'il était souhaitable de pousser plus avant. au fur et à mesure que les trafics augmentaient.

Par ailleurs, était déjà annoncé dans le Rapport DAUBRESSE de 1994 la nécessité d'aboutir à terme à un schéma national de ce qu'on appelait déjà à l'époque du

vocabulaire à la fois vaste et vague de « *Plates-formes intermodales* ». Dans l'esprit du parlementaire, qui partait du constat que les régions administratives allaient s'engouffrer dans toute une série de projets d'infrastructures, certes nécessaires, mais parfois mal localisés ou en concurrence directe et inutile avec un équipement situé à proximité et sous-utilisé, il était important que l'Etat-payeur aménageur du territoire, suscite dans le respect des lois de décentralisation, une réflexion sur la mise en cohérence de ces projets.

La conjonction de ces préoccupations a naturellement conduit les ministres en charge de l'application de la Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, Jean-Claude GAUDIN, au titre de l'Aménagement du Territoire et Anne Marie IDRAC au titre des Transports, à mobiliser leurs services en appui de la réflexion engagée par Marc Philippe DAUBRESSE sur ce schéma.

Le souci exprimé par les commanditaires de cette réflexion tient en deux mots clés : **complémentarité** et **cohérence**. Il s'agit en effet de répondre aux exigences du marché, qui demande de la réactivité et une disponibilité massive de l'offre, et qui à ce titre s'accommoderait aisément d'un foisonnement géographique spontané d'infrastructures concurrentes.

Mais il s'agit aussi pour le gouvernement de veiller à optimiser l'aménagement du territoire, c'est-à-dire à favoriser un développement harmonieux et équitable de toutes les régions, en évitant de laisser à la fois se créer des déserts et des hyperconcentrations d'infrastructures correspondant à une activité.

Il appartient donc au parlementaire de définir quels peuvent être, selon lui, les critères objectifs de localisation géographique et de hiérarchisation des équipements, éventuellement quelles modalités nouvelles d'intervention financière de la puissance publique, couplés à quels montages réglementaires, juridiques et fiscaux respectant la compétence économique des Régions et demeurant compatibles, en capacité et en disponibilité, avec les moyens mobilisables.

L'ensemble de ces dispositifs doivent enfin s'inscrire dans la perspective de la préparation des prochains contrats de plan Etat-Région, qui restent, pour le gouvernement, les structures légitimes de portage de cette planification spatiale, économique et financière.

E - La méthode et la structure du rapport

Pour répondre à la commande du gouvernement, il était intéressant de recueillir auprès des régions administratives la substantifique moëlle des stratégies locales qu'elles avaient pu développer depuis 1994, date à laquelle nous avons déjà procédé à un premier recensement des programmes logistiques « multimodaux » et des attentes de ces régions, en termes de mise en cohérence de ces « planifications stratégiques territoriales ».

Enfin, il était opportun de « lire » ces informations et ces demandes en les mettant en perspective avec le recensement des « **Ressources logistiques ouvertes au Public** » auquel avait procédé **l'Association des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie** dont la DATAR travaille à approfondir les attendus auprès des aménageurs, des chargeurs, des transporteurs, des exploitants d'équipement et des collectivités territoriales, dans le cadre des réunions régionales que la COFHUAT anime depuis octobre 1996 en collaboration avec l'INRETS.

Enfin, pour compléter l'information générale de sa réflexion et appréhender l'éventail des nuances techniques, économiques et politiques défendues par les professionnels et par les décideurs en matière de transport combiné et de plates-formes logistiques, le parlementaire a procédé par consultation au sein du Conseil National des Transports, du Conseil du Transport Combiné qu'il préside depuis 1995, et de toutes les instances économiques, politiques et professionnelles qui ont bien voulu répondre à ses invitations.

Cette méthode d'approche de la question initiale conduit à une structuration du rapport en trois volets principaux :

- Tout d'abord une revue rapide des données économiques et institutionnelles du sujet, en France et en Europe, car on ne peut aujourd'hui concevoir de réflexion sur le transport qui ne soit pas au moins d'implication et d'extension européenne, voire mondiale. On se trouve en effet très rapidement confronté à des stratégies planétaires, venant notamment des chargeurs et des opérateurs, qui ont depuis bien longtemps « lissé » les revendications identitaires nationales et les planifications d'Etat en matière d'aménagement des territoires.

Il persiste ainsi en France notamment, et nous devons nous en féliciter, une volonté politique, exprimée par les Ministres des Transports et de l'Aménagement du Territoire, de n'accepter l'application de décisions et de dispositifs supranationaux qu'à la condition expresse que les intérêts légitimes de notre économie ou de nos institutions publiques soient garantis. Le débat ouvert à Bruxelles sur les « freeways » est une expression très révélatrice de cette préoccupation gouvernementale, de même que le débat qui vient de se tenir autour de la création de Réseau Ferré de France. Cet examen nous conduira très naturellement à évoquer l'évolution des paysages institutionnels et économiques et de valider ainsi la légitimité de notre interrogation initiale à savoir, faut-il véritablement un sixième schéma d'aménagement et de développement du territoire portant sur le transport combiné ?

- La seconde partie de ce rapport est essentiellement régionale, c'est-à-dire qu'elle présente sous forme de tableaux et de commentaires les stratégies et les projets des exécutifs locaux en matière de transport et de logistique, de même qu'elle synthétise les revendications les plus représentatives et les plus fréquentes émises par les régions sur les aspects directifs et non directifs souhaitables pour ce sixième schéma.
- Le troisième volet de cette étude est un volet de proposition et d'exposition de ce que peuvent être les critères objectifs d'organisation de notre carte logistique nationale.

Après avoir rapidement défini une sémantique du transport combiné et, pour faire court, de *l'intermodalité dans la multimodalité*, nous explorerons les caractéristiques générales que doit avoir un schéma national pour recueillir un consensus optimal autour de sa mise en oeuvre, nous examinerons ensuite les critères que nous avons retenus pour sélectionner et localiser non pas des sites précis - ce qui reste à notre sens l'apanage final des acteurs de terrain - mais bien plutôt des *zones à enjeux stratégiques* où apparaîtront nécessairement des phénomènes de marché qu'il faudra coordonner et sur lesquels des sites émergeront naturellement pour s'organiser en réseaux supérieur et inférieur.

A ce stage de l'étude, il conviendra de conclure sur les rôles respectifs de l'Etat, aménageur du territoire, et des régions économiques en matière d'investissement sur les infrastructures nodales, et sur la part que la négociation contractuelle Etat-Région doit y prendre.

Il restera à aborder dans les annexes techniques de cette contribution d'une part les problématiques que pourraient susciter de nouveaux montages juridiques et fiscaux, les évaluations d'investissement qu'impliquent les zones à enjeux, les infrastructures des sites nodaux et les coûts de mise à niveau des axes ferroviaires d'autre part.

1ère PARTIE - LA LEGITIMATION OBJECTIVE DU 6ème SCHEMA D'INFRASTRUCTURE

A - Des réalités économiques

Nous n'allons pas refaire ici la démonstration que le transport intermodal, s'il se développe de façon significative et régulière à l'horizon 2005 pour atteindre 20 % du tonnage, tous modes confondus, constitue non pas simplement une alternative mais une nécessité stratégique pour la fluidité des échanges.

Le rapport DAUBRESSE de 1994 a suffisamment insisté sur les dangers d'une situation laissée au fil de l'eau pour que nous considérions que l'affaire est aujourd'hui entendue, sous condition que se poursuive le développement qu'il connaît depuis à présent trois ans et qu'il atteigne très vite le seuil d'autonomie financière qui fera taire ses derniers adversaires résiduels.

Car rappelons-le encore ici, le transport combiné est d'abord une *option technique et économique* qui marie des modes performants dans des prestations où ces modes performants peuvent donner toute leur mesure positive. Mais c'est aussi une *option politique* qui décide de prendre à un moment donné en considération les effets négatifs des différents modes sur la sécurité, l'environnement et la congestion du territoire, et de le contrer par une alternative peut être moins évidemment pertinente, en termes strictement économiques de performance, mais considérablement plus satisfaisante en termes de pertinence sociale.

Donc à partir du moment où le transport intermodal est considéré comme un mode à part entière avec son marché, ses professionnels, ses infrastructures propres, ses modes opératoires, bref son « histoire » et sa « culture », il apparaissait cohérent de le traiter comme les autres modes et d'intégrer à un moment ou à un autre la réflexion sur le transport intermodal dans la perspective de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

Ce moment paraît arrivé et l'actualité le confirme.

Tout d'abord du fait des résultats, des performances et des perspectives de développement affichées par le transport intermodal qui, au fur et à mesure qu'il se structure et qu'il gagne en trafics nouveaux, devient incontournable. Une valeur ajoutée nouvelle est créée, des emplois se créent, des liaisons se développent, des terminaux s'ouvrent et traitent de flux quotidiens intra ou internationaux.

Une activité économique qui connaît ce type de développement se doit de maîtriser cette croissance, d'autant qu'elle oscille constamment entre son fort besoin d'investissement et son absence relative de ressources disponibles.

La maîtrise de la croissance, dans le cas du transport intermodal, s'est faite en grande partie par subvention massive d'Etat et par forte implication volontariste

d'un secteur économique, où des professionnels ont vu une justification capitaliste à gagner et à conforter une position dans ce marché. De même peut-on ajouter que des chargeurs ont délibérément opté, pour une faible partie certes de leurs besoins de transport, pour le transport intermodal. Ils l'ont fait d'abord par sécurité pour leurs flux marchands, ensuite par volonté d'image marketing. Comme l'époque est justement favorable, du moins dans l'économie qui touche directement le consommateur grand-public, à la protestation vertueuse et à la manifestation d'une éthique, nous n'avons pas lieu ici de regretter une alliance objective entre intérêts conjoncturels, dans la mesure où cette conjonction concourt à l'atteinte d'un objectif stratégique partagé par l'économie et le politique.

La carte actuelle des aires logistiques et des terminaux du transport intermodal en Europe nous permet déjà de faire un certain nombre de constats :

D'abord, qu'il n'y a pas de hasard dans la localisation actuelle de ces équipements que les sites qui devraient beaucoup à des considérations conjoncturelles, ont évolué ou disparu au rythme d'affadissement de ces données circonstancielles..

La fonction crée l'organe et l'organe disparaît quand la fonction s'amenuise.

Ensuite que la concentration, exprimée en termes de production, de distribution et de consommation sous-tend l'organisation spatiale de cette carte et cela dans son évolution historique.

On pourrait en effet rapprocher avec intérêt une carte de l'Europe de la Renaissance, toute limite d'état gommée, d'une carte actuelle et observer que les grands bassins marchands, toutes propositions gardées, sont restés quasiment les mêmes points de la carte même si certains de ces points ont grossi plus que d'autres.

Léonard de Vinci n'avait certes pas eu le temps de mettre au point l'avion qu'il avait pourtant dessiné avec quatre siècles d'avance. - Les génies n'ont pas de montre, - et les moteurs thermiques n'étaient pas inventés pour révolutionner l'industrie, réduire l'espace et le temps et grignoter notre couche d'ozone.

Mais c'est la même Europe. Cette Europe là correspondait au Monde, cartographié, identifié, balisé de nos ancêtres, même si d'anciens imaginaient déjà qu'il fût plus étendu. Notre Monde à nous est d'une autre échelle et nos compétitions sont planétaires. Et c'est à cette échelle que nous pensons nos réseaux d'échanges, nos infrastructures physiques et virtuelles de liaison, enfin nos relais d'éclatement et de rupture de charges.

B - La structuration du secteur au plan international

Alors que le champ d'exercice du transport intermodal se limitait à des enjeux terrestres, avec des ports majeurs qui ne regardaient que vers le large et qu'il convenait de délester ou d'alimenter régulièrement, la compétition entre les grands

armements maritimes mondiaux se prolonge aujourd'hui sur les prestations de transports terrestres de pré et post-acheminement.

L'embarquement maritime commence aujourd'hui en sortie de chaîne de production et la compétition se déroule entre des entreprises en petit nombre et fortement concentrées, organisées au plan mondial, dont les navires ont augmenté considérablement en taille unitaire pour atteindre une capacité de 6000 conteneurs.

Bien qu'il faille se garder de penser l'ensemble du système de transport comme un simple prolongement du transport intercontinental de marchandises diverses, la structuration - amorcée - de ce dernier aura une influence déterminante sur les flux nationaux et européens à longue distance.

Il suffit de relever l'introduction récente dans le champ lexical du transport de notions telles que « port sec », de « navettes » pour comprendre que le maritime ne s'arrête plus aux quais.

Il faut également tenir compte des conséquences de ces évolutions en termes de localisation d'activités et, pour ce qui concerne notre propos, du rôle futur des plates-formes logistiques multimodales et des terminaux majeurs du transport intermodal.

Les enjeux principaux se situent d'abord au niveau des ports français. Les réflexions en cours pour l'amélioration de leurs dessertes terrestres, à la suite notamment des travaux de Marius BELMAIN, se sont traduites à travers les revendications véhémentes de la filière portuaire pour obtenir « 15 mesures d'urgence », qui préservent leur rôle traditionnel d'organisation des flux au profit de leur hinterland.

Mais la dimension traditionnelle de cet hinterland a tendance à augmenter et le développement du transport intermodal rend parfaitement crédible le concept de « port sec » que nous introduisons plus haut, relié par navettes ferroviaires aux postes majeurs des réseaux de lignes maritimes intercontinentales.

Il est clair que les ports d'Anvers et de Rotterdam ont déjà pris une longueur d'avance sur leurs concurrents européens dans cette politique de massification des flux à leur profit exclusif.

La renaissance et la pérennité des ports français qui peuvent encore lutter à ce niveau de compétition planétaire, et qui ont cessé de regarder exclusivement vers la mer, passe par une desserte terrestre multimodale, qui les mette en situation au moins équivalente à celle de leurs concurrents, d'autant qu'ils partent de beaucoup plus loin et avec un certain retard.

C'est ainsi que le Havre devrait pouvoir disposer notamment d'une desserte ferroviaire de qualité qui évite le piège de la grande ceinture parisienne et qui lui permette de valoriser, en particulier pour les transports avant leur origine ou leur destination à l'est et au sud est de l'Europe, sa situation exceptionnelle de première touche à l'entrée du range nord-européen.

Le contournement fret de Dijon et de Lyon revêt également un grand intérêt dans cette perspective pour le Havre et Marseille, même s'il favorise aussi indirectement au Nord les ports du Bénélux, qui ne manqueront pas de profiter de cette ouverture vers le sud italien et espagnol.

La mise en place d'une telle politique est urgente, puisque des opérateurs européens sont en train de se mettre en place, avec la participation annoncée du transporteur ferroviaire américain CSX (NDX, ERS) pour exploiter à l'échelle européenne ce nouveau marché de la desserte par navette des grands ports européens, et qu'ils bénéficieront des dispositions communautaires qui verront le jour pour favoriser la création de corridors ferroviaires (« freeways »).

La position prudente du gouvernement français, qui tient à ménager notre tractionnaire national SNCF, mais qui a parfaitement identifié les menaces d'évitement et de contournement du territoire national en cas de blocage de sa part, est délicate et demandera un certain doigté, d'autant que nous avons affaire à des positions ultra-libérales, souvent d'inspiration anglo-saxonne, qui s'accommodent assez mal des résistances politiques qu'elles taxent de « *nationalisme anti européen* » pour faire simple...

S'il rencontre une politique nationale cohérente, ce mouvement de fond peut être très favorable aux plates-formes françaises situées sur les corridors, en leur conférant un rôle incontournable dans la recomposition des flux. Et c'est là que le schéma prend toute son acuité stratégique, car il ne faut pas « *manquer* » les bonnes localisations, les bonnes tailles d'infrastructures et les calibrages d'équipement.

Bref, ce schéma est aussi là pour ne pas se tromper dans les choix.

Si au contraire rien n'est fait pour mener de pair l'ouverture de corridors ou l'interopérabilité et la concurrence devraient améliorer la qualité de la prestation ferroviaire, notamment en rapidité et en fiabilité, avec une politique d'offre de services logistiques aux noeuds français du réseau, il y a fort à craindre que le système se traduise par une simple aspiration des trafics au profit de nos voisins du Nord de l'Europe.

C'est précisément ce que veulent unanimement éviter les armements, les opérateurs modaux et les pouvoirs publics, à la fois sur le plan purement sectoriel de l'activité transport, qui subit déjà plutôt qu'elle ne maîtrise la déréglementation et la ruée ultralibérale, et parallèlement sur le plan de l'aménagement du territoire, qui plus qu'une simple mode intellectuelle pour colloques savants et dîners mondains, est une véritable exigence politique, économique et sociale.

La Loi PASQUA d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, qui institue des procédures et programme leur mise en oeuvre est une loi de rééquilibrage et d'ouverture des régions, tous secteurs économiques et sociaux confondus.

Les schémas d'infrastructures qu'elle prévoit dans sa lettre doivent nécessairement conduire au développement de l'intermodalité dans le transport des personnes et des marchandises, quand ils seront mis en cohérence. Il n'est donc pas surprenant qu'une réflexion sur l'intermodalité, sur les noeuds et les tuyaux qui lieront ces noeuds en réseaux efficaces et pertinents, précède un tant soit peu sur le calendrier prévisible, cette démarche organisationnelle de chacun des modes classiques à infrastructure spécifique.

C - L'évolution du paysage institutionnel

Nous avons rappelé plus haut les efforts appréciables consacrés par les pouvoirs publics français à la promotion du transport combiné, à la fois par des aides à l'exploitation sur des liaisons à fort potentiel de développement, un programme de mise à niveau des infrastructures et d'utilisation optimale des matériels, enfin des avancées réglementaires visant à favoriser tout particulièrement les approches routières et les parcours initiaux et terminaux.

Il est vrai que par bien des aspects le développement de cette activité relève d'une volonté nationale. Comme les enjeux de concurrence sont au minimum européens, voire mondiaux, et comme les trafics les plus concernés seront des trafics à longue distance entre grands centres de production et de consommation, il n'est pas étonnant que ce soit aux Etats et aux structures politiques supranationales que s'adressent les marchés émergents.

Mais le transport combiné ne peut réussir que s'il parvient à multiplier rapidement aussi ses clientèles locales, puisqu'il s'agit de rentabiliser des investissements importants dans un domaine où la concurrence est très forte. Et tous les aspects de la qualité du service comptent dans cette concurrence : l'accessibilité, la bonne organisation et la traçabilité des marchandises, la fiabilité des interfaces sur terminaux représentent des éléments clés du succès d'un mode qui doit s'affirmer comme plus commode et moins cher au global que sa concurrence.

Les origines et destinations des marchandises traitées par un terminal sont, pour leur plus grande part, situées dans un rayon d'une trentaine de kilomètres. Sur ces parcours terminaux courts de l'ordre de l'heure, les problèmes générés par la congestion grandissante en agglomération sont déterminants pour la qualité de l'offre au global. La localisation des sites doit tenir compte de cet aspect ainsi que de son bon positionnement par rapport au réseau ferroviaire.

Comme on le verra plus loin en explorant rapidement les traits communs de l'Europe du combiné, les fonctions logistiques qui peuvent profiter du fonctionnement d'un terminal ne sont pas nécessairement situées, sauf opportunité conjoncturelle, à proximité immédiate de celui-ci.

Il importe que se constituent autour des terminaux des ensembles solidaires d'acteurs qui contribuent à leur développement en «jouant le jeu» de la coopération locale. Dans cette perspective de partenariat élargi entre les acteurs logistiques d'une région économique, et en s'inspirant de l'expérience italienne des Interporti, nous recommanderons d'étudier la mise en place, au niveau

géographique adapté, d'une association formalisée de ceux qui peuvent trouver un intérêt au développement du transport combiné.

Une telle structure, liée par essence au Conseil du Transport Combiné donnerait la mesure des questions à résoudre pour valoriser au mieux et développer les installations et les liaisons existantes.

Par ailleurs, elle se poserait en instance locale de dialogue, précieuse pour étudier les orientations à donner aux investissements d'infrastructure.

En effet, comme tout équipement à vocation structurante sur un bassin économique donné, un terminal de transport combiné, lié ou non à une plate-forme logistique en réseau de proximité, ne sera profitable qu'aux régions qui auront su valoriser cet outil, et parmi les entreprises à celles qui auront su l'intégrer dans leur organisation logistique.

Une première expérience se met actuellement en place dans la région Nord-Pas-de-Calais, non pas autour d'un équipement existant, mais autour du projet emblématique de la plate-forme de Dourges, qui devrait à court terme devenir le noeud d'articulation du réseau logistique de l'ensemble régional, en liaison fine avec le bassin logistique Valenciennes-Maubeuge, le port de Dunkerque et l'axe routier Amiens-Calais, sur l'autre façade littorale. Cette structure, de type associatif, est censée réunir tous les acteurs publics et privés intéressés par le développement du site de Dourges, sachant qu'il n'est pas encore acquis qu'on s'y affranchisse des limites géographiques des collectivités territoriales et des prétentions fiscales au niveau micro-local. On se reportera avec intérêt à la fiche traitant de cet équipement futur, dans la seconde partie du rapport.

Aussi sera-t-il intéressant de suivre l'évolution de cette première Association et les clonages futurs qu'on pourrait envisager pour les autres zones et sites à enjeux qui font l'objet de cette contribution.

1 - Les interventions publiques sur le Transport Combiné en Europe

De la même manière qu'en France depuis 1994, où le Transport Combiné a bénéficié d'une aide directe à l'exploitation passée progressivement de 50 à 365 millions de francs au titre du FITTVN, le transport intermodal fait l'objet d'une politique de soutien active de la part de nos voisins européens, certes modulée selon les logiques de développement propres à chacun de ces pays.

Chaque pays a en effet sa propre culture en matière économique. Les héritages de l'histoire et surtout de la géographie ont façonné des identités différentes qui évoluent elles aussi avec plus ou moins de réussite et de pertinence. On peut constater toutefois que le transport intermodal est globalement bien adapté aux paysages, aux distances et aux cultures européennes pour les transports de masse à plus de 500 kms, et qu'il est promis à des développements nouveaux du fait de l'ouverture générale des frontières, à l'Est comme à l'Ouest, de la mondialisation des échanges et de l'organisation planétaire des grands groupes industriels.

On peut aussi prévoir que ce sera l'un des enjeux des coopérations et des concurrences entre les opérateurs de transport ferroviaire européens.

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) a organisé en 1995 un échange d'informations sur les dispositifs nationaux d'aide au développement du Transport Combiné. Il apparaît que tous les pays, à un degré ou à un autre, lui donnent une place importante dans leur politique de transport et lui apportent des aides par diverses méthodes : aides à l'investissement, aides à l'exploitation, aides et incitations fiscales, assouplissement de la réglementation sur le parcours routier initial ou terminal.

En Allemagne, le gouvernement fédéral a arrêté des schémas directeurs d'infrastructure qu'il remet périodiquement à jour. Le plan fédéral sur les infrastructures de transport établi en 1992 à l'horizon 2012 prévoyait 4,1 milliards de DM pour la construction et l'aménagement des terminaux du transport combiné

Les schémas directeurs de plates-formes logistiques restent de la compétence régionale des Länder et incluent les chantiers de transport combiné. Le Land n'en assure que les accès routiers et c'est l'aide fédérale qui soutient avec la DB-AG les programmes liés aux autres infrastructures.

En fonction de la densité démographique et urbaine de certains Länder, de l'impossibilité de tracer à certains endroits de nouvelles infrastructures linéaires comme dans la Ruhr, et de trouver les larges espaces nécessaires, l'Allemagne a joué des deux logiques de polarisation et d'essaimage pour assurer, malgré ces contraintes socio-géographiques, la massification des flux vers les sites majeurs de son organisation logistique. (Annexe carte 2).

En Belgique, ce qui reste d'Etat Central, après l'éclatement du pays en entités quasi indépendantes et en opposition systématique, a conservé malgré tout la maîtrise de la SNCB. L'Etat Belge intervient sur crédits budgétaires pour le financement des terminaux, à la fois pour l'infrastructure et l'équipement de transbordement. Le matériel roulant, essentiellement les wagons, qu'il appartienne encore à la SNCB ou à des sociétés opératrices de combiné filiales ou partenaires est subventionné sur les mêmes crédits d'Etat.

La stratégie du fret aux Pays Bas est, nous le savons, surdéterminée par l'existence du port de Rotterdam. L'Etat fédéral a affirmé la mise en oeuvre d'un réseau de base du transport combiné sur 4 liaisons majeures : vers l'Allemagne et Hambourg, vers l'Est de l'Europe via Arnhem et Düsseldorf, vers le Sud-Est via Nimègue et la Betuwelijn, vers Anvers et le Sud de l'Europe. Le plan d'action intermodal porte sur la création d'un réseau figé de terminaux intérieurs élus à l'intervention financière fédérale, et sur la création de navettes ferroviaires destinées à dégorger et alimenter le plus vite possible le port de Rotterdam. Enfin, une attention particulière est apportée aux études sur les techniques novatrices de transport ou de transbordement ainsi que sur les applications télématiques liées aux transports. (Annexe - carte 3).

L'Italie poursuit le programme inauguré en 1986 et avalisé par la loi du 4 août 1990, qui a instauré dès cette époque un véritable schéma hiérarchisé des investissements intermodaux, avec une politique d'Interporti de premier niveau, en petit nombre (7) et plutôt situés en Lombardie-Vénétie et un nombre plus conséquent (15) d'Interporti de second rang qui ont vu le jour sous une forme différente, et qui sont essentiellement restés de simples terminaux de transbordement, sans atteindre la haute spécialisation logistique des Interporti prévus au départ.

Les façades maritimes, stratégiques en Méditerranée avec ce qui se passe au Moyen-Orient et dans les Balkans, et la position idéale de l'Italie au débouché du Canal de Suez en concurrence avec Malte et le Sud de l'Espagne, a de plus développé un système de navettes ferroviaires qui vient compléter et renforcer l'organisation et la performance du transport combiné. (Annexe - carte 4).

La Grande Bretagne, pourtant d'obédience ultra-libérale depuis les débuts de l'ère Thatcher, prolongée par l'actuel gouvernement conservateur de John Major, a orienté son système d'aide en fonction de critères environnementaux de transfert quantitatif de fret routier vers le rail et le fluvial. Les subventions d'Etat ainsi déterminées s'adressent essentiellement aux opérateurs qui prennent en charge les constructions d'embranchement ferroviaire, l'acquisition de matériel roulant, de matériel de manutention et la construction de bâtiments associés.

Pour ce qui touche aux plates-formes logistiques proprement dites et aux terminaux de transport combiné réunis dans les Freight-Villages, le gouvernement britannique avait stipulé au départ, c'est-à-dire à la fin des années 80, qu'il n'y aurait pas de participation des finances publiques dans les terminaux prévus pour accompagner l'ouverture du Tunnel et que la charge devrait être assurée par les opérateurs privés du marché.

C'est en fait l'inverse qui s'est produit au final et ce sont des structures de développement financées par de l'argent public et par les autorités régionales qui ont dû prendre le relais des financements privés focalisés plutôt sur les privatisations des réseaux. (Annexe - carte 5).

Il reste au demeurant qu'il n'y a pas de schéma britannique vraiment cohérent qui couvre à la fois le transport intermodal et les terminaux dans une perspective d'aménagement du territoire, ce qui peut expliquer les disparités qu'on rencontre entre les différentes régions selon qu'elles sont ou non positionnées sur les axes majeurs de pertinence du tunnel.

Ainsi la variété manifeste de ces politiques, sachant que ces quelques remarques générales ne prétendent pas être exhaustives et que ce n'est pas le propos de cette réflexion de traiter de l'universel, reflète la diversité économique et géographique de l'Europe, même si elles traduisent une prise de conscience institutionnelle progressive et indiscutable de l'importance du transport combiné.

La situation propre aux plates-formes logistiques, qui peuvent ou non être liées à un terminal de transport intermodal est encore plus variable et cela généralement dans tous les pays européens, puisqu'il faudrait prendre en compte les interventions des collectivités locales pour avoir une vue réaliste des moyens « publics » engagés dans ces opérations.

On ne peut véritablement parler de dispositifs pertinents - encore qu'ils soient d'inspiration économique ou géographique et de portée organisationnelle différente - que dans trois cas spécifiques :

Aux Pays-Bas, une distinction a été opérée entre les terminaux de « première ligne » qui ont un rôle intercontinental (port de Rotterdam et aéroport d'Amsterdam-Schipol) et les terminaux de concentration des trafics (Venlo, Nijmegen, Twente) qui sont situés à la frontière allemande.

La politique de l'Etat vise à concentrer les moyens disponibles sur ces terminaux, en laissant aux collectivités locales la responsabilité du développement des autres installations réalisées ou en projet (une cinquantaine au total).

En Allemagne, le concept de plate-forme multimodale de transport comprenant des activités logistiques de distribution est peu développé malgré un plan 1992-2010 qui en prévoyait une quarantaine.

Sous le nom de Güterverkehrs-Zentrum (GVZ) le seul véritable Centre de ce type est à Brême sur un site très vaste (1000 ha). Il accueille une grande variété d'activités dans l'arrière pays par rapport au port, que des subsides d'origines diverses ont attirées là.

En Italie, les « Interports » ont fait l'objet d'une définition légale et sont susceptibles de bénéficier d'un soutien public substantiel. Ils s'intègrent dans une planification nationale et régionale. L'organisation des Interports associe dans une structure souple opérateurs privés, banques et collectivités locales. Ils offrent à la fois les superficies importantes pour l'implantation d'entreprises, notamment PME et des services logistiques autour du terminal de transport combiné.

Il est vrai que l'obligation de transférer le trafic routier sur le rail pour franchir les Alpes et la saturation des itinéraires routiers italiens ont constitué des incitations fortes à développer le transport combiné.

2 - Le rôle supranational de la Commission Européenne

La promotion du transport combiné est considérée par la Commission Européenne comme une mesure indispensable pour réussir le transfert d'une partie significative du trafic routier vers les modes alternatifs que sont le rail et la voie d'eau. Il existe d'ailleurs, un schéma européen de transport combiné.

La politique volontariste qu'elle mène vise à la fois à valoriser chacun de ces modes et à prendre en compte les nécessités de protection de l'environnement. Dans cette optique, la Commission a proposé au Conseil de prolonger le programme PACT (Pilot Action for Combined Transport) jusqu'en 2001, avec une nouvelle dotation de 35 millions d'écus. Le PACT a été lancé en 1992 avec une durée initiale de 4 ans. A la fin 1995, 18,3 millions d'écus avaient été engagés et

ont permis de cofinancer des études de faisabilité et des mesures innovatrices pour 65 projets destinés à promouvoir le transport intermodal. La prolongation du programme aura une dotation spécifique, séparée du budget prévu pour la politique générale des transports.

Ainsi, son financement ne dépendra ni du budget « réseaux transeuropéens » qui a connu quelques péripéties, ni de la révision des perspectives financières proposées par Jacques SANTER en vue de dégager justement davantage de moyens pour ces réseaux.

Les aides nationales des Etats de l'Union Européenne entrent dans le cadre du règlement 1107/70, qui permet d'accorder des aides pour les terminaux de transfert de charges et les matériels spécifiques, qu'ils soient ferroviaires ou fluviaux.

Cette latitude laissée aux Etats, dans l'esprit de la Commission, participe au rééquilibrage concurrentiel entre modes et anticipe sur une imputation future des coûts externes réels.

Par ailleurs, la fameuse directive 91/440 prévoit pour le transport combiné un droit d'accès à l'infrastructure « *aux fins de l'exploitation de services de transports combinés internationaux de marchandises* ». En attendant un accès complètement ouvert pour les services de fret, la Commission incite dans son « Livre Blanc » les Etats membres à sélectionner une série d'itinéraires ferroviaires transeuropéens « prometteurs ». Les gestionnaires de l'infrastructure - notamment la SNCF - situés le long de ces itinéraires ouvriraient ensemble et simultanément dans un grand élan libéral, l'accès aux infrastructures pour tous les services de fret et commercialiseraient en commun cet accès en fixant des redevances et des conditions communes.

L'examen des différentes propositions de ce Livre Blanc par le conseil européen des Ministres des Transports de décembre 1996 a montré, s'il en était besoin, que les propositions de la Commission pour améliorer la compétitivité du rail étaient loin de faire l'unanimité. Certaines dispositions ultralibérales ne s'adaptent pas à la situation actuelle des entreprises nationales, ni ne prennent en compte les objectifs nationaux fixés par les Etats eux-mêmes ou les situations institutionnelles spécifiques de certaines. La France est naturellement en première ligne et a dénoncé clairement les atteintes à ses intérêts nationaux que comportaient des mesures très anglo-saxonnes.

Cependant le dossier des « Freeways » auxquels Anne Marie IDRAC a opposé récemment le concept français de « Freightways » mérite une étude plus aboutie et plus concrète pour recevoir à terme une première validation sous forme de test. La création éventuelle de ces corridors n'est pas neutre pour la structuration des réseaux européens de transport de fret à longue distance, notamment pour les dessertes portuaires. Il importe que les Ports Français, en tout premier lieu Le Havre et Marseille, participent, s'il est mis en oeuvre, à ce dispositif qui pourrait concerner particulièrement le transport combiné.

D - Cartes évolutives et Schémas mouvants

Nous faisons plus haut un parallèle entre l'Europe de la Renaissance et celle de 1997. Nous nous accordions alors à penser que seuls les sites historiques et géographiques véritablement structurels avaient traversé le temps alors que les comètes issues de conjonctures circonstancielles avaient depuis bien longtemps fini de brûler, ne serait-ce que dans la mémoire des hommes de ce siècle.

Il est en est, toutes propositions gardées, de même si l'on veut tracer la carte des plates-formes multimodales publiques, des terminaux de transport combiné et des petits chantiers auxiliaires de transbordement.

Nous sommes effectivement dans un secteur mouvant et particulièrement lié aux mouvements des marchés. De plus, les niveaux d'investissement nécessaires à ces opérations conduisent naturellement à une sélectivité dans les implantations. Une plate-forme de 100 hectares coûte environ 1 milliard de francs si l'on prend en compte les terrains, l'aménagement général et l'installation des services communs, terminal compris. Ce coût indicatif incite à penser que le nombre de plates-formes logistiques multimodales équipées d'un terminal de transport combiné, des installations ferroviaires annexes, d'une zone d'activité économique et logistique est forcément limité.

Pour ce qui touche aux terminaux eux-mêmes, l'établissement d'une carte satisfaisante en termes d'actualité, de pertinence économique et qui préfigure des évolutions concevables est un exercice tout aussi périlleux. Ainsi par exemple, si nous avions figé une carte de terminaux en 1990, qui reste une période très proche, y auraient figuré les chantiers de Mazamet et de Reims. Or ces deux chantiers ont fermé depuis. Certes en Champagne-Ardenne des réflexions sont en cours pour la réouverture éventuelle d'un terminal qui ne serait pas forcément positionné sur Reims compte tenu du projet émergent de plate-forme multimodale aéroportuaire à Vatry, davantage articulé sur Châlons en Champagne. De même les terminaux de Mulhouse, de Limoges, d'Agen, de Grenoble, de Nice et de Cognac ont tour à tour connu des interrogations sur leur intérêt de long terme. La question reste posée aujourd'hui pour certains d'entre eux, mais la situation s'est éclaircie définitivement pour les autres, avec l'arrivée de nouveaux trafics ou l'émergence de « locomotives » économiques locales transférant une partie significative de leurs flux traditionnels vers le transport combiné.

Une carte est donc toujours possible. L'exercice de hiérarchisation est par contre extrêmement délicat en temps réel car la modélisation ne permet pas toujours de faire une place objective à des spécificités locales. Dans ces conditions, une hiérarchisation qui tendrait à aller jusqu'à définir des sites précis pour le futur tiendrait à notre sens davantage du pari que de la prospective.

Cependant l'absence de hiérarchisation nationale des zones à enjeux stratégiques risquerait d'être génératrice d'une concurrence franco-française qui à coup sur s'avérerait dangereuse vis à vis des autres plates-formes européennes. Or pour espérer compter sur le champ ouvert des grandes manoeuvres logistiques, où des intérêts à la fois nationaux et mondiaux s'exacerbent, il faudra à notre sens accepter une forme de concentration de ce qui sera véritablement de signification, de dimension et d'excellence européennes.

1 - Transport Combiné et Plates-formes logistiques : faut-il lier les deux concepts ?

La plate-forme fait partie d'un réseau plus ou moins institué, plus ou moins typé selon la nature de son initiateur, un acteur global ou un entrepreneur individuel ayant apprécié un marché à un moment donné.

Chaque activité a sa logique de fonctionnement. Pour mettre en place une logistique, il y a d'abord sélection des zones où une telle fonction s'avère nécessaire, puis sélection des sites offrant les conditions d'accueil requises, et finalement choix de l'implantation.

En dehors de données telles que l'environnement régional, le prix des terrains ou la fiscalité locale, la sélection des sites dans chaque zone est tributaire de la nature du sol, de la disponibilité d'espace, de l'accessibilité aux réseaux d'infrastructure.

Le degré de multimodalité nécessaire ou souhaitable pour l'équipement envisagé est une des données du marché. Une plate-forme monomodale est toujours aujourd'hui parfaitement concevable et correspondra à une donnée locale ou à une option de son gestionnaire. Les avantages spécifiques de certains sites, lieux de production, de distribution et de consommation, mais aussi lieux de convergence des différents modes de transport, conduisent à une certaine concentration des plates-formes.

Le regroupement sur un seul site de plusieurs fonctions de plates-formes (ou de plusieurs plates-formes fonctionnelles) relève de l'aménagement très local de l'espace. L'objectif n'est pas de vouloir regrouper sur un seul site les différentes fonctions mais avant tout de développer les possibilités d'utilisation de l'ensemble des modes en privilégiant la fonction de rupture de charge, c'est-à-dire les équipements de transfert modal.

Rien ne s'opposera non plus à ce qu'un terminal de transport combiné soit contigu à une « plate-forme » logistique. Mais, on ne peut satisfaire à un modèle de plate-forme à la fonction plus ou moins définie, qui comporterait automatiquement un terminal de transport combiné sans considération de la logique de réseau du transport combiné.

On ne peut faire de la théorie ou de l'hypothèse du rapprochement plate-forme logistique/terminal de transport de transport combiné un préalable à des décisions attendues du gouvernement en matière de schéma organisationnel.

C'est un faux problème et ceci pour deux raisons essentielles :

- Le choix définitif d'une implantation relève de l'opportunité. C'est aux opérateurs du transport combiné à en débattre avec les responsables locaux de l'aménagement de l'espace régional ou local.

- Les cas où objectivement le problème prendra une acuité toute particulière et relèvera d'une décision stratégique de « jouer » la conjonction des fonctions, seront assez limités comme nous le verrons plus loin dans notre essai de détermination des zones à enjeux. Des sites de 200 à 300 hectares pouvant être convenablement gérés - et le mode de gestion sera certainement à investir - ont leur raison d'être dans cinq ou six régions françaises. Certains sont d'ailleurs déjà en gestation dans les relevés que nous avons reçus des régions et qui vont faire l'objet de la seconde partie de ce rapport.

2 - En attendant les stratégies régionales

Tous les développements croisés auxquels nous venons de procéder conduisent à une même évidence : *un schéma des plates-formes multimodales et des terminaux majeurs du transport combiné qui constituent les infrastructures modales spécifiques de ce mode à part entière n'apparaît pas comme superfétatoire*. On peut considérer en effet qu'une multiplication désordonnée de projets, à une époque où les moyens d'investissements doivent être concentrés pour créer des effets levier efficaces, pénaliserait à coup sûr à la fois la croissance quantitative du marché et le développement harmonieux du territoire national dans l'Europe logistique.

Cette première partie d'étude tendait à répertorier les données générales économiques et institutionnelles qui apportent une justification à notre démarche. Les stratégies annoncées par les exécutifs régionaux devraient à présent concrétiser ces *aspects théoriques* en leur donnant une *consistance géographique*.

2ème PARTIE - SITUATIONS ET PERSPECTIVES **DANS LES REGIONS**

A - L'enquête auprès des Régions

1 - Présentation de l'enquête

En juillet 1996, la mission chargée du schéma national a adressé à l'ensemble des présidents des conseils régionaux de France métropolitaine un questionnaire (joint en annexe n° 6) portant sur les réseaux de plates-formes multimodales : vocations d'un réseau, inventaire des équipements présents dans la région, opérations récentes ou programmées, aspects institutionnels, attentes vis à vis du schéma national.

A ce questionnaire était annexé une première sortie régionale de l'inventaire national des ressources logistiques réalisé par l'Assemblée des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie (A.C.F.C.I.) dans le cadre des travaux du Comité d'Evaluation et de Développement de l'Information sur les Transports (C.E.D.I.T.).

Il s'agissait ainsi de susciter de la part des exécutifs régionaux l'expression de leur connaissance des équipements d'intermodalité et de logistique présents sur leur territoire et de la façon dont ils perçoivent éventuellement les cohérences ou complémentarités à développer aux niveaux régional ou supra-régional.

Sur les 22 régions 18 ont bien voulu renseigner et retourner le questionnaire. Nous rendons compte ici de leur exploitation.

2 - Exploitation de l'enquête

Le réseau des plates-formes multimodales

Vis à vis de la notion de réseau, quatre types de position apparaissent dans les réponses :

- l'absence actuelle de réseau régional, assortie de l'expression d'une volonté d'agir dans le sens d'une mise en cohérence, qui peut revêtir plusieurs formes :

- réflexion sur une stratégie logistique en cours ou envisagée à terme (Franche Comté, Limousin, Poitou-Charentes)
- mise en cohérence à un niveau infra-régional (cas de la Moselle pour la Lorraine)

- l'absence de réseau régional, expliquée par plusieurs types de raisons :
 - l'ancrage de la stratégie logistique régionale sur une infrastructure ou un site majeur (ports rhénans pour l'Alsace, ports de la Basse Seine pour la Haute Normandie)
 - l'émergence d'une opération importante et structurante favorisée par l'autorité régionale qui s'attend à une rationalisation des équipements induite par cette opération et par le marché (Aquitaine, Midi-Pyrénées, Picardie).
 - le constat d'un foisonnement régional évoluant vers une complémentarité voulue par les institutions concernées, qui s'engagent dans une ou plusieurs opérations structurantes (Nord-Pas-de-Calais, PACA, Rhône-Alpes).
 - l'expression d'une stratégie multisites structurée et cohérente, portée ou soutenue par la Région (Ile de France, Bourgogne, Languedoc-Rousillon).

Le questionnaire ne donnait pas de définition du concept de réseau de plates-formes, pour amener les régions à exprimer leur approche politique dans ce domaine.

En fait, un réseau peut procéder de différents types de relations :

- logistiques, mais il est rare que des marchandises circulent entre plusieurs sites de traitement au sein d'une même région ;
- cinétiques, certains sites étant des lieux privilégiés de transfert modal : aéroports, ports maritimes et fluviaux, gares fret SNCF, chantier de transport combiné ;
- de maillage territorial, plusieurs sites pouvant être, à différentes échelles territoriales, complémentaires du point de vue des types de services et des niveaux de services ;
- d'échanges d'informations entre opérateurs.

Il semble que les réponses se sont surtout référées au réseau de type maillage territorial, sans pour autant oublier l'aspect cinétique à travers l'intérêt affirmé pour tel ou tel mode de transport. On retrouve bien là les compétences des régions en matière d'aménagement du territoire.

Les opérations récentes ou programmées

Chacune des 18 régions ayant répondu fait état d'une ou plusieurs opérations récentes ou programmées à court terme, soit sur un nouveau site (cas de 15 régions), soit par extension de sites existants (3 régions). Le développement du

transport combiné est l'un des principaux objectifs de ces opérations pour 15 des 18 régions.

Les tableaux de synthèse des réponses des régions se trouvent dans les Annexes 6, 7 et 8 de ce rapport.

B - Un Tour de France de quelques projets émergents

Au cours de cette mission plusieurs élus régionaux se sont manifestés et ont souhaité adresser, en complément d'information, un dossier portant sur un projet d'importance pour leur région : les présentations qui suivent souhaitent rendre compte de ces projets émergents.

Réalisé sous forme de fiches descriptives, essentiellement factuelles, ce relevé n'est pas une liste hiérarchisée destinée à devenir un programme d'interventions de la puissance publique. Ces fiches viennent en fait compléter la lecture des tableaux de synthèse qui sont naturellement lapidaires dans leur exposition des stratégies régionales. Elles permettent en outre de rendre compte de l'enthousiasme - et du professionnalisme - qui transparaît souvent sous les données purement techniques que nous avons collectées.

Nous avons essayé, à travers ces fiches, de témoigner objectivement du foisonnement - rationnel - de ces projets. Ils constituent une matière d'étude très riche et se retrouvent bien évidemment pour certains dans les zones et les sites à enjeux que le parlementaire répertorie dans ses propositions pour l'élaboration du 6ème schéma national d'infrastructures.

Il n'y a pas pourtant à notre sens de confusion possible entre ce qui relève du marketing et de la promotion régionale qui transparaît dans les titres que nous avons donnés ou repris pour chacune de ces monographies et le travail de hiérarchisation effectué dans la troisième partie de cette étude.

Il était simplement important à notre sens de rendre à nos interlocuteurs régionaux le même intérêt que celui qu'ils nous avaient témoigné en répondant à notre enquête et en se manifestant spontanément pour apporter à cette étude des compléments précieux.

Couloir Rhénan : Strasbourg face à l'émergence du Pentapole Mulhousien

La Région Alsace positionne prioritairement sa réflexion en matière de plates-formes multimodales autour de l'axe structurant que constitue le Rhin. Cette vision ne suppose donc pas la mise en avant de nouveau projet de plate-forme, mais plutôt:

- le confortement des sites existants (équipements, extensions) ;
- la volonté de promotion, par la Chambre de Commerce et d'Industrie Sud Alsace Mulhouse et le Conseil Général du Département du Haut-Rhin, des sites du sud de la région dans le cadre de la « plate-forme logistique Sud-Alsace ».
- Le Port Autonome de Strasbourg a récemment programmé des travaux nécessaires au développement de l'activité conteneurs (mise en place d'outillages de manutention sur le terminal à conteneurs de 10 ha). Le site ferroviaire de Cronembourg a par ailleurs bénéficié d'une aide spécifique de l'Etat dans le cadre du Contrat de Plan Etat/SNCF.

Le trafic rhénan du port représente une moyenne de 10 MT par an, plaçant Strasbourg au 2ème rang des ports fluviaux français (après Paris). Le Port offre des liaisons régulières avec les ports maritimes du nord. Ses installations s'étendent sur près de 100 kilomètres le long du Rhin, de Mackolsheim à Lauterbourg: la circonscription portuaire comprend les installations de Strasbourg (circonscription de 1 000 ha sur 10 kilomètres le long du Rhin), les zones industrielles et portuaires de Lauterbourg, Beinheim et Mackolsheim, les darses pour les manutentions de sables, graviers et céréales. Le port, également plate-forme industrielle, se présente en outre comme une plate-forme logistique, au coeur des axes de transit Nord-Sud et Est-Ouest de l'Europe. Eurofret-Strasbourg, dans la partie sud du port, a été lancée avec le concours des collectivités territoriales : Communauté Urbaine de Strasbourg, Département du Bas-Rhin, Région Alsace, SERS, Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin, Association Nationale des Centres Routiers. Trente entreprises sont implantées sur cette plate-forme de fret offrant aux entreprises de transport et de distribution, à l'écart de l'agglomération, l'ensemble des services traditionnels.

- La plate-forme logistique Sud-Alsace est présentée comme l'aire située à l'articulation géographique des bassins rhénan et rhodanien, dont Mulhouse occupe approximativement le centre et dont l'attraction logistique se fait sentir sur le Haut-Rhin et le Territoire de Belfort, en France, le sud de la plaine de Bade et de la Forêt Noire, en Allemagne, et le Nord-Ouest de la Suisse.

On y trouve les infrastructures suivantes :

- le Rhin, bien entendu, « complété » par l'aménagement de la section à grand gabarit reliant Niffer à Mulhouse (Ile Napoléon), et auquel il faut ajouter le projet de la liaison Saône-Rhin ;
- l'« Euroairport Basel-Mulhouse-Freiburg », d'une superficie totale de 536 ha, a traité en 1995 un trafic de près de 2,5 M de passagers et de près

de 40 000 T de fret aérien, et a programmé des travaux d'extension des infrastructures sur 1996-1999 ;

- les autoroutes A35 (Strasbourg-Mulhouse-Bâle), A36 (Est-Ouest) et l'Autobahn allemand Hambourg-Francfort-Bâle. L'Autoport Alsace, centre routier monomodal, au Nord de Mulhouse, complète le dispositif routier;
- Les lignes ferroviaires Paris-Troyes-Mulhouse-Bâle-Zürich, Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg, convergent à Mulhouse. Le triage de Mulhouse Nord, sur 150 ha, traitant 25 000 wagons par an, complète le dispositif ferroviaire.

Les sites intermodaux s'insérant dans ce contexte sont à l'heure actuelle :

- * le chantier rail-route CNC de Mulhouse Nord ;
- * les « Ports Rhénans Sud-Alsace », c'est-à-dire l'ensemble des trois ports fluviaux localisés au bord du Grand Canal d'Alsace à grand gabarit:
 - le port industriel de Mulhouse-Ottmarsheim, d'une superficie de 40 ha, au coeur de la zone industrielle de Mulhouse-Rhin (830 ha) ;
 - le port de Mulhouse-Ile Napoléon d'une superficie de 14 ha, dans la ville même de Mulhouse, relié au Grand Canal par la liaison à grand gabarit Niffer-Mulhouse ;
 - le port de transit international de Huningue (30 ha) au sud de Mulhouse (à hauteur de l'aéroport).

Trimodaux, ces ports ont traité au total 4,5 MT en 1995. Dans cet ensemble, le site d'Ottmarsheim est appelé à occuper à l'avenir une place toute particulière.

La Région Alsace estime que, si les plates-formes régionales ne sont pas à proprement parler disposées en réseau, elles constituent en fait des portes d'entrées/sorties sur les réseaux européens et mondiaux, sachant que leur place au niveau national resterait à confirmer.

Cette région du Rhin génère des trafics importants: 200 MT pour le trafic rhénan Nord/Sud de la frontière germano-néerlandaise à Bâle, 700000 conteneurs transportés par voie d'eau dont plus de 100 000 en provenance ou à destination de Strasbourg, Mulhouse, Bâle. Le trafic marchandises Est-Ouest est en plein essor. A cela s'ajoutent le développement attendu des échanges entre l'Europe Centrale et Orientale et les pays méditerranéens, ainsi que les contraintes, physiques et réglementaires, de la traversée des Alpes.

Tout ceci peut contribuer à renforcer la fonction de plaque tournante des échanges intraeuropéens de cette zone. Si, à la fin des années 80, le rôle de la région de Mulhouse notamment semblait difficile à définir dans l'avenir (flux unidirectionnels Nord/Sud, contournement par les grands flux ferroviaires, horizon limité des trafics générés par le bassin potassique, réflexions de la CNC sur son éventuel départ...), elle s'appuie aujourd'hui sur des études (Prognos, 1988, AT Keamey, 1989) et des projets (ITINERA, projet de trafic régulier en véhicules bi-modaux entre la zone Allemagne-Suisse-Alsace et l'Espagne) pour se positionner, en s'appuyant entre autres sur les sites du port de Mulhouse-Ottmarsheim et la zone bi-modale de Mulhouse-Nord, au coeur de ces échanges européens.

L'Arc Atlantique Bordeaux Bayonne

L'Aquitaine est dotée d'un nombre important de sites de traitement des marchandises: plusieurs sites portuaires spécialisés, des plates-formes routières et ferroviaires, et un grand projet de transport combiné : Hourcade.

Bordeaux

- Le Port de Bordeaux est implanté sur 100 kilomètres tout au long du plus grand estuaire de France. Six sites spécialisés le composent :
 - Ambès, zone portuaire et industrielle de 1 050 hectares à 20 km de Bordeaux, au confluent de la Garonne et de la Dordogne. Elle est spécialisée dans le stockage et la redistribution des hydrocarbures et produits dérivés, la fabrication d'engrais et les produits chimiques ;
 - Bassens, zone portuaire industrielle de 950 ha à 10 km à l'aval de Bordeaux, sur la rive droite de la Garonne, est spécialisée dans les trafics de céréales, de produits agro-alimentaires, de produits forestiers, de marchandises sous froid et de vrac industriels ;
 - Blaye, sur la rive droite de la Gironde, à 50 km de Bordeaux, est un terminal spécialisé dans les exportations céréalières et les vrac ;
 - Pauillac, zone industrielle portuaire de 130 ha sur la rive gauche de la Gironde à 50 km de Bordeaux, est spécialisée dans la réception, le stockage et la distribution de produits pétroliers ;
 - le Verdon, zone industrielle et portuaire de 1 600 ha, située à la pointe de l'estuaire et à 100 km de Bordeaux, est un port de pleine mer accessible en permanence. Il est spécialisé dans le trafic de conteneurs et de vrac solides ;
 - Bordeaux-Queyries et Alfred Daney, sur les deux rives de la Garonne, traitent des produits en vrac et accueillent des entreprises de transport et des commerces de gros.
- Bordeaux Fret, plate-forme logistique multimodale située principalement sur la commune de Bruges, au nord de Bordeaux, accueille sur 60 ha des activités de transport et de logistique.
- L'aéroport de Bordeaux-Mérignac centralise le fret de l'hinterland de Bordeaux, soit 10 départements, et dispose d'une excellente desserte, tant nationale qu'internationale.
- Le projet de terminal de transport combiné de Bordeaux-Hourcade

Le développement du transport combiné pour l'Aquitaine repose sur trois enjeux majeurs :

 - la nécessité de l'ancrage de la façade Atlantique à l'Europe,
 - l'intérêt de proposer une autre solution que le sillon rhodanien pour les flux de la Péninsule Ibérique,
 - le besoin d'une stratégie d'aménagement des terminaux de transport combiné, objet du schéma national.

La façade Atlantique ne possède pas aujourd'hui de grands pôles susceptibles de répondre, à un terme de dix ans, à un objectif de doublement du trafic combiné, à l'exception de la plate-forme portuaire du Havre.

Le projet de terminal de transport combiné de Bordeaux-Hourcade répond à cette ambition.

Il devrait absorber un trafic annuel de 1 500 000 tonnes, soit 90 000 wagons, correspondant à une circulation moyenne de 15 trains et 500 camions par jour.

Il permettra de positionner Bordeaux comme un site majeur d'échange de transports combinés sur la façade atlantique, entre la péninsule ibérique et le nord de l'Europe.

La situation du terminal de Bordeaux-Hourcade, hors de la ville, mais néanmoins à quelques kilomètres du centre offrira à la fois les avantages de la proximité et du désenclavement.

Le maintien à Bordeaux-Bastide des 2 implantations séparées que constituent les chantiers CNC et Novatrans pénaliserait, à moyen terme, la technique combinée à Bordeaux, en raison de l'enclavement du site au plan routier et ferroviaire.

La création à Bordeaux-Hourcade d'un vaste complexe intégrant un terminal de transport combiné et une plate-forme logistique qui permettra l'implantation d'activités complémentaires à ce mode de transport, contribuera à promouvoir l'économie bordelaise, mais aussi à renforcer ses atouts pour l'accueil de nouveaux investisseurs.

Le site d'Hourcade concerne les communes de Bègles et Villenave d'Omon, sur une surface de 15 ha environ sur les 70 appartenant à la SNCF. Le projet comprend les opérations suivantes:

- création d'un terminal constitué :
 - * de deux cours n° 1 et 2 à équiper de portiques de 690 m environ de longueur, desservies par deux voies ferrées et des chaussées servant au stockage des conteneurs et caisses mobiles ainsi qu'à la circulation des camions ;
 - * d'une troisième cour (n° 3) sous portiques de 730 et 710 m environ de longueur desservie par deux voies ferrées et des chaussées servant au stockage des conteneurs et caisses mobiles ainsi qu'à la circulation des camions ;
 - * d'une cour à grues n° 4 de 460 m environ de longueur desservie par une voie ferrée et une chaussée servant à la circulation des grues routières et au stockage des conteneurs et caisses mobiles ;
 - * d'une aire de 450 m de longueur environ pour le stockage des remorques routières ;
 - * d'une voie ferrée électrifiée de 750 m environ de longueur utile servant à la fois à la réception des trains et aux échanges avec le triage d'Hourcade ;
 - * d'une voie ferrée en impasse de 750 m environ de longueur utile nécessaire à la mise en place des trains sur les cours et à l'exécution des manoeuvres.
- mise en place des équipements ferroviaires (signalisation, télécommunication) nécessaires aux manoeuvres et aux circulations des trains entre la plate-forme et le triage d'Hourcade ;

- création d'un accès routier de 400 m environ pour relier la plate-forme à l'échangeur de Tartifume ;
- construction d'ouvrages hydrauliques ;
- mise en oeuvre d'une structure « réservoir » afin de réguler les débits de rejet ;
- mise en oeuvre des mesures compensatoires hydrauliques vis-à-vis des crues de la Garonne.

Le coût de ce projet est estimé à 300 MF sur la base d'un montant de 253,6 MF aux conditions économiques de janvier 93 et le calendrier des travaux doit s'étaler entre avril 1997 et avril 2000.

Un concours du FEDER Objectif 2 à hauteur de 20 %, soit 60 MF a été obtenu.

La répartition financière serait la suivante :

FEDER	20 %, soit	60 MF
Etat	32 %, soit	96 MF
SNCF	24 %, soit	72 MF
Cons. Rég. Aquitaine	8 %, soit	24 MF
Cons. Gén. Gironde	8 %, soit	24 MF
Comm. Urb. Bordeaux	8 %, soit	24 MF

Cette opération figure pour un montant de 220MF au Contrat de Plan Etat/Région Aquitaine avec une participation de : 88 MF pour l'Etat (40 %)
22 MF pour le Conseil Régional d'Aquitaine (10 %).

Les travaux sont officiellement lancés le 11 avril 1997.

BAYONNE

- Le Port de Bayonne s'étend sur 7 km de l'embouchure de l'Adour à la ville de Bayonne. Il offre trois zones d'activités : Boucau-Tarnos et Saint-Bernard sur la rive droite (maïs, engrais, produits chimiques liquides, pétrole brut), et Blancpignon sur la rive gauche (soufre, ciment).

- Le centre européen de fret (CEF) de Bayonne-Mouguerre-Lahonce

Ce centre logistique de distribution, situé à proximité du port de Bayonne et de l'aéroport de Biarritz, et au carrefour des autoroutes A63 (Bordeaux-Hendaye-Espagne) et A64 (Bayonne-Pau-Toulouse), est intégré dans un parc multi-activités et a une vocation transfrontalière en raison de la proximité de la plus grande zone industrielle ibérique (Provinces Autonomes Basques).

Le développement économique de l'agglomération bayonnaise est lié aux synergies à exploiter entre le port maritime, dont la vocation logistique s'affirme, et les perspectives de développement du CEF.

Créé à l'initiative du Conseil Général des Pyrénées Atlantiques, des communes de Bayonne-Mouguerre-Lahonce regroupées en Syndicat Mixte, le parc d'activités s'étend sur environ 100 ha, le Centre Européen de Fret occupant 35 ha. Le Syndicat Mixte du CEF, maître d'ouvrage, est constitué, à parité, par des représentants des trois communes constituant le Syndicat Intercommunal d'une part et le Conseil Général d'autre part. La Société d'Equipement des Pyrénées-Atlantiques (SEPA) est concessionnaire aménageur (le Département en est l'actionnaire majoritaire), la SAEM MIVACEF, concessionnaire exploitant.

Plusieurs perspectives de développement sont en cours : extension du terminal privé rail/route, installation de nouveaux opérateurs de messagerie, mise en

place d'un centre de formation transport-logistique, construction d'un centre de contrôle des véhicules, discussions avec des opérateurs pour l'établissement d'un terminal conteneurs, constitution d'un Groupement Européen d'Intérêt Economique d'Etudes destiné à élaborer avec les professionnels du secteur privé une véritable politique d'investissement transfrontalière, politique au sein de laquelle le CEF devra jouer un rôle important.

Dunkerque-Lille-Dourges

Initié conjointement par l'Etat et la Région, le projet d'une plate-forme logistique multimodale d'intérêt européen dans la région Nord/Pas-de-Calais est né de plusieurs constats :

- la politique mise en place dans les Contrats de Plan Etat/Région 1984-88 et 1989-93 a accompagné des projets d'aménagement de plusieurs plates-formes, de niveau local ou national, et où l'intermodalité n'est pas réellement pratiquée;
- plusieurs études, menées à partir de 1989, montrent que la région Nord/Pas-de-Calais a vocation à accueillir des entrepôts centraux de distribution de niveau européen ; qu'existe dans la région un besoin de 600 hectares à aménager sur 10 ans pour la logistique et qu'un intérêt s'affirme de la part des opérateurs pour le sud de la métropole lilloise.

Une première étude de faisabilité est réalisée en 1991 : elle confirme le rôle de carrefour de la région Nord/Pas-de-Calais et préconise, pour répondre au marché potentiel, de rassembler les installations de traitement de marchandises en un point fort équipé d'une desserte rail-route, qui deviendrait le pôle majeur régional, situé à un point d'interconnexion fort des différents modes de transport; cet équipement multimodal, associant donc chantier de transport combiné et activités logistiques, doit être aménagé sur au moins 200 hectares.

Ces conclusions ont convergé avec l'apparition de la nécessité de déménagement du chantier rail-route existant de Saint-Sauveur, saturé à terme, au coeur de la ville de Lille, et avec la mise en révision du SDAU de l'arrondissement de Lille (1992), qui prévoit la réservation d'un site.

Les études préopérationnelles permettent ensuite à de nouveaux acteurs d'intervenir: Communauté Urbaine de Lille, SNCF, Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing, Maison du Transport et de la Logistique.

En 1993, le site de Dourges est choisi parmi dix sites étudiés comme étant celui qui répond aux conditions stratégiques et techniques liées à un équipement d'une telle envergure. Le projet est inscrit au Contrat de Plan Etat/Région 1994-98, et un programme d'études de faisabilité est défini en 1995 pour une période de deux ans (aspects fonciers, trafics, complémentarités avec les zones voisines, définition des fonctions, aménagement, aspects juridiques, commercialisation...).

Le projet de Dourges se présente aujourd'hui comme un site trimodal, associant effectivement la route, le fer et la voie d'eau, en réunissant un chantier de transport combiné rail-route, une zone portuaire fluviale, mais aussi des zones logistiques (routière, embranchée fer), un centre de vie, un centre routier, une zone de service, sur une superficie totale de 530 ha. Il participe par ailleurs à la requalification de friches industrielles et à la revalorisation d'un site minier.

Sa réalisation doit débuter en 1998, et aboutir à une première phase opérationnelle d'ici 4-5 ans pour un coût de 800 MF, comprenant les travaux de viabilisation générale (terrassements, voiries...), d'aménagement des sites ferroviaires (chantier, faisceaux) et fluviaux.

Placée au coeur de la troisième région industrielle française, dotée d'un réseau d'infrastructures très dense (autoroute A1, site à proximité de A1/A21, TGV Nord-Europe, 680 km de voies navigables, 20 ports fluviaux et 3 ports maritimes), la plate-forme de Dourges a vocation à fixer les flux de trafics fret intenses, notamment Nord-Sud, de cette région carrefour (dont 40 % à l'international), en leur apportant une importante valeur ajoutée.

Il s'agit d'un projet de développement économique régional (affirmation de la vocation de la métropole, attraction de nouveaux opérateurs), de transport et de logistique (développement de l'intermodalité et notamment du transport combiné à travers un équipement et des services d'un type nouveau), et enfin d'aménagement du territoire (valorisation de la position géographique de la région, structuration de l'offre et frein apporté au mitage du territoire).

Enfin, la plate-forme de Dourges doit être considérée comme un facteur de structuration de l'ensemble des plates-formes régionales (Arras, Cambrai, Béthune, Douai, Garromanche à Boulogne, Transmarck à Calais, Eurofret à Dunkerque, CIT Roncq, CRT Lesquin, Lomme, projet de Denain près de Valenciennes...), sachant que les vocations respectives de chacune d'entre elles doivent être distinguées et affirmées : desserte métropolitaine urbaine, desserte régionale... Dourges a lui une vocation eurorégionale et internationale et ne doit être accessible qu'à des opérateurs engendrant une massification de flux dont le volume est en rapport avec le niveau d'équipements offert.

Les études sur la plate-forme associent tous les acteurs régionaux de la logistique et du transport et notamment, de par la trimodalité du site (présence de la voie d'eau), les acteurs fluviaux et maritimes.

Le Port fluvial de Lille a traité en 1996 un trafic de 5,8 MT. La tendance actuelle confirme la vocation du Port de Lille comme un ensemble multisites de plates-formes logistiques multimodales dédiées à des produits à forte valeur ajoutée, des marchandises diverses conditionnées et ce, au détriment des vracs. Lille Conteneurs Terminal a conservé en 1996 un haut niveau d'activités.

Le Port Autonome de Dunkerque, avec un trafic global de 35-40 MT/an, est le troisième port de France (premier port français pour le trafic sec). Situé à 30 km du Tunnel sous la Manche et (quais Ouest) à 1 h 30 d'une des routes maritimes les plus fréquentées au monde, il dispose d'un linéaire de quai très important (16 km) et a une vocation industrielle affirmée grâce à de nombreux terminaux spécialisés.

Les liaisons maritimes et terrestres ont été renforcées en 1996 au départ de Dunkerque. L'offre régulière de feederings de conteneurs vers les hubs européens a été complétée par la mise en place de liaisons terrestres de transport combiné en association avec le port de Lille à travers « Nord Conteneurs Service ».

Ces équipements et services, ainsi que la vocation prévue de Dourges, appellent l'examen de synergies possibles entre ces ports et le futur site de la plate-forme de Dourges. Une étude a été menée afin d'étudier la complémentarité entre la métropole et le littoral en général, entre Dourges et Dunkerque en particulier: le trafic de conteneurs pourrait être concerné. Le Port de Lille est également appelé à se positionner par rapport au projet structurant de Dourges.

Espace logistique Languedoc-Roussillon

Depuis 1991, la Région Languedoc-Roussillon, les CCI, puis le Département des Pyrénées-Orientales et enfin les entreprises de transport et les prestataires de services logistiques ont souhaité promouvoir les équipements de transport et de logistique régionaux : ports, aéroports, plates-formes. La réflexion s'est ainsi peu à peu portée sur le positionnement respectif des équipements, de façon interne à la Région ainsi que par rapport à l'extérieur ; leur complémentarité et les spécificités des aires géographiques ont été mises en évidence, au travers de l'Espace Logistique Languedoc Roussillon.

A la fin de 1995, la Région a engagé la procédure d'élaboration du Schéma Régional des Transports dont un volet concerne les plates-formes de fret et le transport intermodal.

L'Espace Logistique Languedoc Roussillon introduit la notion de plate-forme régionale éclatée ; il est articulé, autour d'un axe régional nord-est sud-ouest, selon quatre pôles géographiques eux-mêmes multisites, à l'intérieur desquels doivent s'organiser des chaînes logistiques entre les divers équipements que sont les ports, les aéroports et les chantiers :

- le pôle « Gard Industries » regroupe le centre routier Kilomètre Delta, l'aéroport Nîmes-Arles-Camargue et le port de l'Ardoise sur le Rhône. Ce pôle, et les services logistiques installés, correspondent à une vocation de distribution inter-régionale, il souhaite valoriser sa position charnière entre la vallée du Rhône, le Sud-Est, l'Italie et les industries du Gard.

- ** le centre routier, non loin de Nîmes, (45ha) se veut le lieu des échanges routiers entre l'Espagne, l'Italie et l'Europe du Nord. Il est desservi par l'échangeur A9/A54, et est situé à 6 km de l'aéroport de Nîmes-Arles et 90 km de celui de Marseille-Provence. Il propose les services traditionnels : centre de contrôle, restauration, parking, station-service...

- ** l'aéroport, au sud de Nîmes, s'étend sur 60 ha, est desservi par un échangeur sur A54, et est situé à des distances comprises entre 50 et 100 km de Marseille, Montpellier, Alès et Avignon. Il possède une zone de maintenance aéronautique.

- ** le port et la zone industrielle, sur la rive droite du Rhône, ont une superficie totale de 300ha. Desservie par deux échangeurs autoroutiers (A9 à 8km, A7 à 20km), la zone est embranchée fer sur la ligne Nîmes-Lyon ; le port industriel est contigu, à plus de 100 km de Marseille et de Sète ; les aéroports de Nîmes et de Marseille sont à 55 et 130 km. Le site dispose de deux appontements et d'une rampe roll on-roll off.

- le pôle « Montpellier-Sète-Méditerranée » comprend, sur un espace de 30 km, le port de Sète (et sa desserte fluviale par le canal le reliant au Rhône), l'aéroport de Montpellier-Méditerranée, les chantiers de Montpellier et de Sète, auxquels s'ajoute Eurogare, plate-forme logistique multimodale en cours de réalisation à 5 km de Montpellier. De par les services des deux chantiers et les récentes implantations sur l'aéroport, ce pôle se positionne sur une spécialisation dans les échanges longue distance et internationaux, en plus de la fonction de distribution sur l'agglomération montpelliéraine.

- ** le port de Sète propose des services de lignes régulières ainsi que des services aux chargeurs et armateurs ; traite les conteneurs, les vracs industriels et agro-alimentaires, les produits forestiers (réception puis distribution vers l'Europe du Sud).

** l'aéroport de Montpellier traite 9200 t par an de fret aérien et postal en 1995 ; sur le site sont implantés des compagnies aériennes, des transitaires et des entreprises de logistique, de conditionnement, de fret express, un centre de vie, une aérogare d'affaire et une gare de fret.

** le projet d'Eurogare jouxte l'autoroute, l'aéroport et la voie ferrée. Dans le cadre de ce projet sont prévus une interface air-route (opérationnelle), une zone d'activités logistiques, embranchées ou non, un chantier rail-route, un centre de vie, un centre de services. Il doit concerner 160 ha pour un coût de 350 MF HT. Les réflexions portent actuellement sur l'extension de 3 à 20 hectares.

- le pôle du « Carrefour Narbonnais », au carrefour des autoroutes A9 (vers Montpellier, vers Perpignan et l'Espagne) et A61 (vers Toulouse), doit traiter les échanges entre le Sud-Ouest et l'arc méditerranéen. Il comprend le port de Port-la-Nouvelle, au sud de Narbonne, embranché fer et relié directement au noeud autoroutier de Narbonne ; et le complexe routier international Croix-Sud qui propose une superficie de 40 ha disponibles, accueille 300 000 poids lourds par an et compte l'implantation de sociétés de transport et de services. Ce centre routier dispose des services traditionnels et présente un projet de zone de 20 ha spécialisée en multimodal, bordant l'autoroute et la voie ferrée.

- le pôle « Pyrénées-Méditerranée Plates-Formes Economiques » est constitué de quatre éléments : le port de Port-Vendres ; le distriport du Boulou, proche de la frontière espagnole, en bordure de l'A9, qui s'adresse aux opérateurs du transport et de la logistique (entrepôts, chantier rail-route, bureaux) ; l'espace Grand Saint-Charles, premier centre de distribution européen de fruits et légumes, qui regroupe 400 entreprises sur 430 ha, dispose de 200 000 m² d'entrepôts couverts embranchés fer, un ensemble ferroviaire de 17ha avec un chantier rail-route, un centre routier de 3,5 ha ; enfin, l'aéroport de Perpignan Rivesaltes, avec sa nouvelle aérogare fret, complète le dispositif. Ce pôle est donc positionné sur les relations avec l'Espagne et sur la filière spécifique des fruits et légumes.

Dans un environnement où le trafic combiné rail-route a, entre 1989 et 1993, progressé de 17% et 44% pour Novatrans et CNC, où les ports sont pensés comme des lieux logistiques et multimodaux et comme un enjeu majeur pour l'exportation, la Région Languedoc-Roussillon, qui a souhaité, en partenariat, opérer un regroupement fonctionnel de ses moyens logistiques en quatre pôles, appelle à l'articulation d'un schéma des plates-formes avec les schémas portuaire et ferroviaire.

Lyon multisites

Engagée depuis les années 90, la réflexion de la Région Urbaine de Lyon (RUL) en matière de logistique est importante. Des études prospectives ont été menées notamment par la CCI, l'Etat, la Région et l'Etablissement Public d'Aménagement de l'Isle d'Abeau.

La taille, la situation européenne et le potentiel de l'agglomération permettent le développement d'un ensemble cohérent de plates-formes à vocation distincte, diversifiées et complémentaires.

Les fonctions variées : desserte de l'agglomération, messagerie, logistique industrielle et européenne, peuvent correspondre à des sites différents partageant un ensemble de services communs à la RUL : réseau autoroutier maillé, port, aéroport, télécommunications, transport par fer et système combiné.

Ceci a conduit le groupe de travail de la RUL à préconiser de « réserver et dédier aux activités logistiques des espaces suffisants, contigus aux noeuds de communication », et de « faciliter le regroupement des activités logistiques au sein de zones aux fonctions, à la desserte et à la localisation adaptées : plates-formes de distribution urbaine au coeur ou proches des agglomérations, plates-formes régionales ou européennes plus à l'écart ».

Ainsi, la proposition de la Direction Régionale de l'Equipement (« Plate-forme logistique intermodale et multisite de la Région Urbaine de Lyon, 1995) a consisté en l'esquisse d'un schéma logistique de la Région Urbaine comportant deux niveaux de plates-formes :

- un premier niveau à vocation locale de distribution urbaine et régionale :

Deux projets de plates-formes publiques sont concernés :

- l'aménagement par la Communauté Urbaine de la plate-forme logistique de Mions-Corbas, située au carrefour du contournement Est de Lyon (A46) et du boulevard urbain sud (BUS), au sud-ouest de l'aéroport de Satolas, raccordée par fer, comprenant une zone d'activités de 32 hectares dédiée à la logistique, avec Sogaris comme opérateur ;

- la zone d'activités industrielles des Quatre Chênes, au Sud-Est de Lyon, entre la voie ferrée de Grenoble au sud et l'A43 au nord, inscrite au SDAU de Lyon comme site de développement stratégique. Elle pourrait accueillir l'installation d'un nouveau chantier de transport combiné remplaçant celui de Vénissieux (50 ha), et à moyen terme, autour du chantier, le développement sur 150 ha d'une zone d'activités industrielles plus tournées vers le ferroviaire, dédiée à la logistique pour compléter le réseau de plates-formes à vocation locale et régionale.

Ces deux équipements seraient utilisés en complémentarité avec des zones nouvelles préconisées au nord de Villefranche (zone portuaire) et au sud de l'agglomération, à proximité des carrefours autoroutiers.

- un deuxième niveau à vocation euro-régionale :

Ces fonctions logistiques doivent s'organiser autour des principaux sites d'échanges intermodaux (le port Edouard Herriot, sur l'axe fluvial, le chantier de transport combiné, le pôle de Satolas) et sur les grandes plates-formes d'accueil des activités logistiques (l'Isle d'Abeau, la Plaine de l'Ain).

- les grands équipements d'échanges intermodaux constituent « la plate-forme logistique multisites de dimension européenne » de l'agglomération lyonnaise.

** les ports : une valorisation des ports lyonnais est recherchée à travers la mise en place d'une structure d'organisation et d'une structure d'exploitation, afin de limiter la multiplication des installations et permettre une spécialisation des ports. Le Port Edouard Herriot devrait se renforcer en développant les services logistiques, l'escale des lignes conteneurs et fluvio-maritimes, et en renforçant le rôle terminal à conteneurs.

En 1996 a été élaboré un schéma directeur des ports du bassin Rhône-Saône.

** le chantier de transport combiné : les deux chantiers CNC et Novatrans sont voisins, au sud-est de Lyon, au coeur de la zone industrielle de Vénissieux et dans le tissu urbain de Saint-Priest. Leur superficie, leur localisation deviennent incompatibles avec des conditions d'exploitation satisfaisantes, compte tenu de la croissance de l'activité fer-route dans l'agglomération.

Le site de Vénissieux ne pourrait conserver qu'un rôle de desserte locale de l'agglomération lyonnaise.

Ceci explique la recherche d'un site plus vaste à l'est de l'agglomération, branché sur les réseaux autoroutiers et ferroviaires actuels et futurs, à proximité des zones d'activités abritant les principaux utilisateurs actuels des chantiers CNC et Novatrans, complémentaire et bien reliable aux triages de Sibelin, Port Edouard Herriot et Lyon-Satolas.

Le site des Quatre-Chênes répond aux critères de localisation et de fonctionnalité, ce qui n'est pas le cas des sites de l'Isle d'Abeau (problème de disponibilité foncière) et de la plaine de l'Ain (trop éloigné compte tenu de l'aire de marché du chantier concentrée sur l'agglomération).

Ce site disposera de conditions d'accessibilité ferroviaire performantes et s'harmoniserait, à long terme, avec les réflexions sur l'éventuel contournement ferroviaire fret de l'agglomération qui tangenterait le site.

** le pôle de Satolas : au centre du dispositif logistique, il apparaît souhaitable, selon la proposition de la DRE, d'en faire un espace à vocation internationale spécialisé dans les activités liées au fret aérien à forte valeur ajoutée, dont les complémentarités avec le TGV fret et le projet de centre de fret postal pourraient par ailleurs être étudiées.

- les grandes plates-formes de l'est lyonnais.

** la plate-forme logistique de l'Isle d'Abeau se distingue par sa proximité avec l'aéroport de Satolas et sa gare TGV, ses trois échangeurs autoroutiers (le site est sur l'axe Lyon-Grenoble) et la présence d'une gare fret SNCF. Elle est en bordure du projet de TGV Lyon-Turin. Une cinquantaine de sociétés de logistique, plus de 500 000 m² d'entrepôts se sont développés. On y distingue une logistique industrielle à l'échelle européenne, une logistique Europe et France de distributeurs spécialisés, une logistique de grande distribution à l'échelle du grand Sud-Est.

L'Établissement Public d'Aménagement de l'Isle d'Abeau (EPIDA) est propriétaire du site et aménageur.

L'Isle d'Abeau a engagé un projet d'extension sur Chesnes Nord, dont l'arrêté de création de ZAC date de fin 92, et qui concerne 450 ha. Elle disposera d'un accès au grand contournement Est de Lyon en projet, via Satolas (voie nouvelle de 5 km), et d'une desserte ferroviaire par prolongement de l'embranchement existant. Trois espaces différenciés doivent constituer Chesnes-Nord : une plate-forme logistique (75ha), des terrains industriels (260 ha), des parcs d'affaires (85ha).

** le site de la plaine de l'Ain offre des possibilités foncières de l'ordre de 800 ha ; un projet de 110 ha de développement d'une zone dédiée à la logistique concerne des activités de grande distribution à vocation européenne et

internationale. Ce parc est situé en bordure de l'A42 et de la future A48 ; une desserte ferrée d'un particulier est rattachée à la gare de triage d'Ambérieu ; Satolas est à 20 mn. Le Syndicat Mixte de la Plaine de l'Ain est chargé de l'aménagement et de la commercialisation du parc industriel.

** à échéance plus lointaine (15-20 ans), le site d'Ambérieu (en bordure de l'A42, au nord-est de Lyon), pourrait correspondre à la gare de l'éventuelle autoroute ferroviaire. Il est situé au point d'éclatement vers Lyon et la Méditerranée d'une part, et vers l'Italie d'autre part, de l'axe ferroviaire de marchandises venant du Nord et de l'Est.

Le contrat de plan prévoit pour cet ensemble une contribution au financement d'une plate-forme logistique régionale d'intérêt européen, et notamment un chantier de transport combiné rail-route : l'opération de transfert doit être engagée au contrat de plan Etat/Région du XI^e Plan, sur lequel 30 MF sont prévus.

La position carrefour de l'agglomération lyonnaise favorise évidemment le développement de ces activités. La croissance du combiné devrait encore être accentuée par les trains affectés vers l'Angleterre depuis l'ouverture du Tunnel, vers le port de Marseille-Fos, ainsi que, dans le futur, vers l'Italie par le tunnel transalpin. Le nouveau chantier combiné pourrait à terme constituer le second point nodal français de transport combiné.

Nantes-Atlantique

Une démarche conjointe des Chambres de Commerce et d'Industrie de Nantes et de Saint-Nazaire, du District de l'Agglomération Nantaise, de l'Agence d'Etudes Urbaines de l'Agglomération Nantaise et du Port Autonome Nantes - St-Nazaire vise à promouvoir le concept de Nantes-Atlantique, plate-forme logistique du Grand-Ouest.

Cette démarche s'appuie sur la mise en avant de deux sites logistiques complémentaires :

- la plate-forme logistique portuaire multimodale de Montoir : le projet prévoit à terme, sur une superficie de 106 ha, une offre logistique de transit, groupage et dégroupage de marchandises diverses importées ou exportées par voie maritime. Une plate-forme logistique Ouest, une plate-forme Est embranchée fer, un terminal routier, un terminal marchandises diverses et conteneurs constitueront les quatre grandes zones du site et s'ajouteront aux services logistiques et administratifs traditionnels. Des services de transport combiné existent au départ de Montoir et de Nantes.
- le centre logistique intermodal de l'agglomération nantaise, d'une superficie de 50 à 100 ha, ayant pour vocation des activités de distribution régionale et inter-régionale de marchandises de consommation et de fournitures industrielles, à destination de la métropole Nantes-Atlantique et du Grand Ouest. Il devra s'intégrer dans le réseau de transport combiné.

Ces deux sites viennent en appui d'un ensemble constitué de :

- Port Atlantique (port de Nantes-St Nazaire), 4^e port français, qui s'appuie sur un réseau routier de proximité rapide et son intégration dans l'économie du Grand Ouest pour se positionner comme porte maritime pour une distribution européenne
- Nantes Atlantique, « aéroport du Grand Ouest », qui assure un trafic voyageurs et un trafic fret ;
- le chantier de transport combiné CNC-Novatrans (500 000 t par an), à vocation nationale et européenne.

Provence Ouest Marseille

La Chambre de Commerce et d'Industrie d'Avignon et de Vaucluse met en avant le projet Orius-Provence, espace multisites qui regroupe les équipements suivants, déjà existants :

- les Marchés d'Intérêt Nationaux d'Avignon, Cavaillon et Château-Renard, ainsi que le Marché-Gare de Carpentras ;
- l'Agroparc de l'INRA ;
- et la plate-forme Plan-d'Orgon.

Plusieurs grands secteurs sont ainsi concernés : l'agro-alimentaire, la grande distribution dont les entrepôts approvisionnent l'Arc Méditerranéen Français et même le Nord de l'Espagne et de l'Italie, les transporteurs et les entreprises nationales de la logistique, et la fonction gros et redistribution qui se développe.

Ce pôle concerne 4 millions d'habitants à moins de 150 km, dans une zone où l'accessibilité et les infrastructures sont de bonne qualité. Il doit à terme (à l'horizon de 10 ans), s'étendre sur 400 hectares et s'articuler autour d'un grand chantier rail-route euro-régional. Une des ambitions d'Orius est d'engendrer la première plate-forme multimodale du Sud de l'Europe.

(On se reportera avantagusement à la Contribution annexe n° 1 pour ce qui touche aux Terminaux de Transport Combiné en projet à Avignon (extension) et Grans-Miramas et qui ont fait l'objet d'études financières plus précises).

Les investissements à prévoir sur ce secteur géographique doivent s'articuler dans la stratégie d'avenir du port autonome de Marseille, qui constitue l'outil essentiel de développement de toute la région.

Rhône-Saône-Bourgogne - port terrestre de l'Europe

La Région Bourgogne a souhaité formaliser dès septembre 1993 son attachement à l'intermodalité en privilégiant la notion de réseau au niveau régional.

Le Plan de la Bourgogne, document d'orientation de 1993, fait apparaître le concept d'espace multi-sites de « Bourgogne, Port Terrestre de l'Europe », qui regroupe les principaux sites de la région. Les objectifs affichés sont le développement, à partir des fonctions de transit de la région, de son rôle de plate-forme d'éclatement et d'échanges, et la création d'un Espace logistique à vocation européenne, en s'appuyant en premier lieu sur la situation géographique du Val de Saône par rapport aux grands pôles et flux économiques ouest-européens, et sur la qualité et la desserte de ses infrastructures. Trois actions doivent converger pour atteindre ces objectifs: la mise en cohérence et en complémentarité des sites et des modes, le développement du transport combiné, le soutien au développement des opérateurs du transport et de la logistique.

L'Etat soutient cette volonté régionale, puisque ces actions sont inscrites au Contrat de Plan 1994-98 (49 MF sur cinq ans, répartis également entre Etat et Région).

Les principaux sites composant le Port Terrestre de l'Europe se trouvent à l'origine situés en « grappe » dans le Val de Saône :

- le chantier de transport combiné de Dijon-Porte Neuve, aujourd'hui en voie de saturation : son transfert avec extension est envisagé au Sud de Dijon, à proximité de la gare de triage de Gevrey-Chambertin et de l'échangeur autoroutier de Dijon-Sud. Cette opération, d'un montant global estimé (1994) à 97 MF, concerne :
 - la zone proprement dite du chantier de transbordement (5 ha extensibles à 10 ha), dont la capacité serait de 50 000 caisses/an. Le maître d'ouvrage est la SNCF, le coût est de 47,3 MF HT (1994) et le financement se répartit entre la SNCF (15 MF), l'Etat (20MF, au titre du Contrat de Plan), le Conseil Régional (10 MF), le District (2,3 MF).
 - les accès au chantier, 19 MF ; le maître d'ouvrage est le Conseil Général de la Côte d'Or.
 - les travaux d'adaptation du RD 108 au trafic poids lourds ainsi que l'échangeur A311/RD 108, pour un coût de 21 MF. Le maître d'ouvrage est la SAPRR, le financement se répartit entre le Conseil Régional (12MF) , le Conseil Général (1 MF), le District (3,3 MF), la SAPRR (4,7 MF).
- Le site de Pagny-Val de Saône, porté par la Compagnie Nationale du Rhône, en bordure de la Saône et de l'A36, proche de la ligne ferroviaire Dijon-Ambérieu, au sud-est de Dijon. L'opération, soutenue par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Beaune et par les collectivités constituant le Syndicat de Charte intercommunale du Val-de-Saône Sud, a fait l'objet d'une procédure de ZAC en 1992. Le Conseil Régional et le Conseil Général sont également associés à l'opération.

L'activité portuaire a été mise en service partiellement en 1996. L'ensemble de l'opération doit couvrir à terme environ 200 ha, dont un tiers est en cours d'aménagement au titre de la première tranche de réalisation.

L'ouverture complète du port est tributaire de la reprise des dragages de la Saône, et son expansion liée à la mise à grand gabarit de la liaison Saône-Rhin.

Le site est destiné à assurer une fonction trimodale et à conforter le développement du transport combiné en Bourgogne.

Plusieurs entreprises sont aujourd'hui installées et les actions de prospection engagées fin 1995 génèrent actuellement des options sur les terrains déjà disponibles.

Le coût des travaux d'aménagement d'une première tranche d'environ 43 ha a été estimé autour de 62 MF.

En dehors du financement principal par la Compagnie Nationale du Rhône, le Conseil Régional de Bourgogne intervient pour 13,4 % des autres contributions, dont le Département de la Côte d'Or, le Syndicat des Eaux, l'Agence de Bassin et le Syndicat de Charte intercommunale.

- Les sites des ports de Chalon-sur-Saône et de Mâcon sont gérés par Aproport, émanation des Chambres de Commerce et d'Industrie, qui exploite aussi les ports de Villefranche-sur-Saône et Vienne sur le Rhône.

Ce sont des terminaux intérieurs, qui ont fonctions trimodales, liées en particulier au trafic fluvial et fluvio-maritime en direction de la Méditerranée, avec une liaison régulière hebdomadaire de transport de conteneurs.

- Le site de Beaune est le premier carrefour routier et autoroutier de France en dehors de la Région Parisienne.

Beaune a essentiellement une orientation monomodale, route-route, mais sa localisation en fait une plate-forme logistique et de transport de premier ordre.

La Bourgogne est le lieu de transit de 40 % des flux de marchandises intra-communautaires et 65% des flux nationaux: elle se situe au croisement des échanges européens au Nord-Ouest (Grande-Bretagne, Bénélux, Région Parisienne), au Nord-Est (Allemagne, Europe du Nord, Europe Centrale), au Sud-Ouest (Espagne) et au Sud-Est (Italie, Méditerranée), et est concernée par le développement du réseau ferroviaire de transport de marchandises en évitement de la Région Parisienne. Face à l'importance de ces échanges et à la problématique de la croissance du transport routier, la Bourgogne a souhaité apporter, à travers le concept de Port Terrestre de l'Europe, une réponse multimodale.

Tête de réseau Seine - Le Havre - Rouen

Plusieurs réflexions sont en cours en région Haute-Normandie, visant, d'une manière globale, à la mise en cohérence de l'ensemble des équipements et infrastructures régionaux afin de positionner la région comme pôle logistique majeur, et concernant, de façon plus particulière, les deux ports du Havre et de Rouen. La création d'un technopôle transports-logistique (inscrit au Contrat de Plan Etat/Région) illustre cette volonté de positionnement régional fort, qui s'est concrétisée au Havre par la création de l'Association pour la Logistique dans les Services, l'Industrie et les Transports, qui associe la Chambre de Commerce et d'Industrie, l'Université et le Port Autonome.

Sur un plan plus technique, les ports de la Basse-Seine que sont Le Havre et Rouen souhaitent maintenir une position concurrentielle par rapport aux autres places portuaires, et affichent un besoin commun d'une part de disposer d'une liaison rapide au réseau TGV, d'autre part d'obtenir une amélioration de leur desserte ferroviaire fret (réalisation d'un axe lourd ferroviaire Le Havre-Amiens-Metz-Strasbourg ; mise au gabarit B+ de la ligne Paris-Le Havre).

Pour ce qui est plus particulièrement du Havre, premier port français pour les trafics de conteneurs, une réflexion locale sur les perspectives de croissance du transport combiné a été engagée et une étude de faisabilité d'un nouveau chantier de transport combiné rail-route a été réalisée.

Le port maritime de Rouen, quant à lui (ainsi que le port fluvial qui le prolonge vers l'amont), se présente comme une plate-forme logistique de stockage, de regroupement et de distribution de marchandises qui, pour assurer pleinement ce rôle, dispose de deux atouts: sa position géographique qui lui permet l'accueil des navires de mer à proximité de la région parisienne et de son bassin de production/consommation ; la réussite de la réforme de la manutention portuaire à Rouen qui a permis le retour d'opérateurs privés de l'entrepôt et de la logistique sur des terminaux spécialisés.

Le Port de Rouen-Vallée de Seine, port d'estuaire, traite environ 25 MT par an dont plus de 50 % de vracs industriels; il est le premier port européen exportateur de céréales et le premier port français pour les trafics agro-alimentaires, les produits forestiers et papetiers.

Quatre sites principaux sont exploités dans la vallée de la Seine: Rouen, Saint-Wandrille/Le Trait, Port-Jérôme/Radicatel et Honfleur. Sur chacun de ces sites sont implantés des terminaux spécialisés par nature de trafics.

Deux projets sont venus compléter la position du port maritime:

- la plate-forme Rouen Multimarchandises (1985), exploitée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen, en amont du port maritime, est une plate-forme logistique de 50 ha sur laquelle 36 entreprises se sont installées. Une troisième phase d'extension portant sur 20 ha est en cours.
- la plate-forme Rouen Vallée de Seine Logistique (RVSL) constitue le volet maritime du site précédent. Le lien avec les flux maritimes est en effet rendu possible par la contiguïté avec le terminal portuaire à conteneurs et marchandises diverses de Grand Couronne. Exploitée par le Port Autonome de Rouen, qui a signé un accord

de commercialisation avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen, RVSL, opération retenue au Contrat de Plan Etat/Région, comprend une première tranche de 35 ha (superficie totale de 126 ha) en cours de viabilisation et de commercialisation (elle compte déjà néanmoins une implantation majeure) ; elle se positionne comme étant une plate-forme d'activités d'échelle européenne, mais se veut également un outil de décentralisation d'entreprises du Bassin Parisien, se façonnant par là un rôle de plate-forme de distribution interrégionale.

A ses liens avec les flux maritimes (Grand Couronne), s'ajoute le fait que la Seine constitue une voie fluviale au gabarit de 5 000 t, ainsi que l'embranchement fer par un faisceau de 4 voies (doublement prévu) et l'accès à l'A13 par l'intermédiaire du Boulevard Maritime.

« Trois ports, une volonté » : le Port Autonome de Paris, Le Port de Rouen-Vallée de Seine et le Port Autonome du Havre ont pu être amenés à mettre en place une présentation commune de leurs activités. Regroupés sur le bassin de la Seine, au coeur du Bassin Parisien, ils traitent plus de 50 % du commerce extérieur maritime français (en valeur). Paris, premier port fluvial français, deuxième d'Europe (20 MT, 1 000 ha sur 70 sites), Rouen, port d'estuaire, le Havre, premier port français pour le trafic de conteneurs, qui souhaite affirmer sa vocation de grand port d'escale en Europe de l'Ouest, ont chacun développé des terminaux spécialisés adaptés à leurs trafics respectifs, et forment un complexe portuaire qui se situerait au premier rang français pour le trafic de marchandises diverses et au troisième rang européen en terme de tonnage global, tous trafics confondus.

Ile de France - Paris Nord-Est

Dès 1990 le Conseil Régional d'Ile de France s'est montré préoccupé par les questions afférentes à la logistique. Plusieurs travaux se sont succédés dans ce sens

- le Comité Aménagement et Logistique en Ile de France (CALIF) a été impulsé par la Préfecture de Région pour la mise en oeuvre d'un projet logistique régional ;
- la charte de l'Ile de France, en 1991, développe des propositions concrètes en faveur de l'organisation d'un véritable réseau de plates-formes logistiques ;
- depuis 1994, le Conseil Régional a initié un important programme d'études, en partenariat avec les collectivités et les principaux acteurs du transport du fret tous modes confondus.

Ce programme comprend une méthodologie d'évaluation de la rentabilité des investissements consacrés au développements des chantiers, deux études sur la problématique du transport de fret en zone urbaine dense, ainsi que sur le principal projet en cours, qui concerne l'aménagement d'une zone logistique associée à un futur chantier multitechnique rail-route SNCF au Nord-Est de la Région.

En effet, la proximité de la ligne SNCF Paris-Soissons, de la RN2 à 2x2 voies et de la plate-forme aéroportuaire de Roissy font apparaître le secteur situé au sud de Saint-Mard comme un lieu propice au développement d'une telle zone multimodale d'activités, associée à un terminal de transport combiné tel que la SNCF souhaite en établir un dans ce secteur géographique.

Ce sont le Département, la Région, l'Etat, les communes concernées et leur SIEP ainsi que la SNCF qui se sont associés pour en étudier la faisabilité et les conditions de réalisation.

L'étude a été menée entre juin 1995 et juin 1996.

Ces réflexions n'ont toutefois pas abouti à la constitution d'un véritable schéma régional des plates-formes logistiques, qui reste, selon le Conseil Régional, à mettre en oeuvre en Ile de France.

Le Schéma Directeur Régional de l'Ile de France (SDRIF) ne s'en tient en effet qu'à la définition de quelques grands principes : utilisation optimale de la capacité de desserte de l'agglomération par la voie d'eau et la voie ferrée ; interception des flux routiers de transit à l'entrée de la région ; rationalisation de la mise en place d'un réseau cohérent de plates-formes multimodales.

Pour leur implantation par contre, le Schéma renvoie aux documents d'urbanisme locaux.

Il constitue néanmoins le cadre, géographique et juridique, du projet de plate-forme du Nord-Est parisien, près de Saint-Mard.

Celle-ci s'ajoute à l'ensemble des plates-formes logistiques de fret, existantes ou en construction : Limay, Cergy, Gennevilliers, Aulnay, Roissy, Mame-la-Vallée, Bonneuil, Rungis, Melun-Sénart. A noter que le port autonome de Paris envisage également à moyen terme l'aménagement d'une plate-forme portuaire multimodale à Vigneux-sur-Seine (Essonne) pour laquelle plus de 100 ha ont déjà été acquis par le Port.

Pierre angulaire de la future plate-forme, le projet SNCF d'implantation d'un chantier de transport combiné est né de la constatation d'une croissance soutenue de ce mode en Ile de France. Saint-Mard viendra ainsi compléter le dispositif actuel des cinq chantiers que sont Valenton, Maisons-Alfort, Rungis, Noisy et Paris-Chapelle qui, malgré quelques aménagements et extensions, devraient être saturés courant 97.

Sa localisation, au Nord-Est de Paris, est de nature à permettre un développement optimal du trafic, en offrant au combiné un accès au marché potentiel du Nord-Ouest

de Paris. Elle contribue également au rééquilibrage des flux de transport combiné en Ile de France, ceux-ci étant actuellement traités à plus de 90% par des chantiers situés au sud de Paris.

La plate-forme de Saint-Mard telle que projetée actuellement, certes située à proximité de Roissy, est néanmoins un site bimodal rail-route. D'une superficie globale de 200 ha, elle comprend le dispositif ferroviaire, une zone de fret attenante au chantier et une zone d'activités transport et logistique, chaque élément occupant environ 50 ha.

Le coût total du chantier de transport combiné est estimé à 500 MF. A cela s'ajoute le coût d'aménagement (voirie primaire, giratoires, échangeurs, réseaux de viabilisation, traitement paysager) de la centaine d'hectares de zones d'activités, évalué à 270 MF HT.

Compte tenu de la croissance annuelle soutenue (10%) du trafic combiné, le dossier de Saint-Mard correspond à une échéance proche. Prévu opérationnel en 1999, le chantier pourrait traiter 5 Mt en 2005/2007 et permettrait ainsi un quasi-doublement de la capacité de l'Ile de France en la matière.

Le chantier de transport combiné du Nord-Est parisien répond à plusieurs enjeux clairement identifiés par l'étude :

- il s'inscrit dans le programme national de gestion des capacités des terminaux pour permettre le développement du transport combiné ;
- il est stratégique vis-à-vis de la saturation des chantiers parisiens ;
- il est indispensable quant à l'objectif volontariste de doublement du trafic combiné d'ici dix ans ;
- enfin, il sert d'appui au développement du point nodal, le rôle du nouveau chantier pouvant consister d'une part à expédier et recevoir des trains directs qui le mettront en relation avec d'autres chantiers de transport combiné, et d'autre part à être relié au point nodal d'Ile de France pour les trafics échangés entre chantiers non reliés par trains directs, faute d'un volume de trafic suffisant.

Toulouse - Eurocentre

Quelques opérations récentes sont en cours de réalisations en Région Midi-Pyrénées, mentionnées dans le document établi par l'Assemblée des Chambres de Commerce et d'Industrie : le chantier de transport combiné de Toulouse (4 ha, 1993), l'Autoport des Pyrénées, complexe routier à Tarbes (5ha, 1993). Cependant, la Région estime que les équipements logistiques de Midi-Pyrénées ne constituent pas aujourd'hui un véritable réseau et que, d'ailleurs, le réseau de plates-formes ne sera pas planifié régionalement mais se constituera sans doute spontanément, sur une échelle plus vaste que le territoire régional.

Le site appelé à être le pôle essentiel de la région, la pierre angulaire du réseau, à vocation à la fois régionale, nationale et européenne, est l'Eurocentre de Castelnau d'Estrétefonds, à 20 km au nord de Toulouse.

D'une superficie globale de 300 ha, il dispose d'un accès direct sur l'autoroute A62 (vers Bordeaux), qui se prolongera au nord sur l'A20 vers Paris, et à hauteur de Toulouse sur l'A61 (puis sur l'A9 vers Montpellier d'une part et vers Perpignan puis Barcelone d'autre part) ; à l'ouest du site l'accès est direct sur la RN 20. Cependant, le réseau d'infrastructures de transport ne sera véritablement satisfaisant qu'à l'achèvement des grands axes que sont l'A20, l'A75 vers Clermont-Ferrand et la RN88 vers Lyon notamment.

Les lignes ferroviaires nord-sud (Paris-Toulouse) et est-ouest (Bordeaux-Sète) se croisent à hauteur d'Eurocentre.

L'aménagement prévu du site comprend plusieurs zones distinctes :

- la liaison ferroviaire (4ha), qui doit comprendre un faisceau de réception automatisé de trains complets dans les deux sens nord et sud (2 voies de 900m), et un faisceau de manoeuvre pour la desserte des utilisateurs (3 voies de 800m)
- le chantier rail-route proprement dit (21 ha), parallèle au faisceau de réception
- la liaison autoroutière (25ha)
- 131 hectares de zone logistique et industrielle, dont 88 sont embranchables fer et 43 s'articulent autour de l'échangeur avec l'A62. Il est prévu d'accueillir à terme une centaine d'entreprises, la surface totale constructible est de 600 000 m². A noter qu'une entreprise, fin 1994, s'est implantée au nord-ouest du site, sur 15ha, à proximité de l'emplacement du chantier.
- 34 hectares sont prévus pour les activités tertiaires, au nord du site
- enfin, outre les espaces verts qui se répartissent en plusieurs endroits sur le site, le centre de vie (3ha) réunira les services traditionnels (hôtellerie, restauration...), le centre routier (4ha) les services liés à l'entretien des véhicules.

Le projet est actuellement porté essentiellement par un partenariat Région-Département, au travers d'un Syndicat Mixte regroupant par ailleurs deux communes. Les dépenses d'infrastructure primaire (emprunts fonciers 300 ha, raccordement A62, raccordement ferroviaire, assainissement...) ont été financés par les collectivités avec l'aide de l'Etat (Contrat de Plan) et de la Communauté Européenne, ce qui représente un premier investissement de 135 MF.

Le site a pour ambition, de par « sa situation stratégique au centre de la zone la plus dynamique de l'Europe du Sud », de bénéficier du développement du transport combiné par des liaisons ferroviaires internationales longues distances avec les autres grands centres économiques européens d'Europe du Nord, d'Europe centrale

et d'Italie du Nord ; le chantier rail-route du site est destiné à devenir le point nodal de ces liaisons.

Par ailleurs, le site sera ouvert sur ses bassins de desserte que sont l'agglomération toulousaine, les régions pyrénéennes et, relation privilégiée, l'Espagne.

Du point de vue de la Région, l'Eurocentre sera un pôle essentiel qui a vocation à devenir un véritable port (sec) pour la Région Midi-Pyrénées et au-delà tout le Sud-Ouest de la France.

Pour ce qui est de l'Espagne, il faut noter que les ports de Bilbao et de Barcelone développent d'étroites relations avec la région ; les échanges avec la péninsule représentent près de la moitié du trafic fret international de la Région Midi-Pyrénées, et ont progressé de plus de 75% depuis 1990.

Europort - Vatry

Le site de Châlons-Vatry était depuis 1955 affecté à titre exclusif au ministère de la défense et constituait une base aérienne militaire, dont l'activité était devenue très réduite.

Plusieurs facteurs ont contribué à l'émergence du projet de sa réaffectation. Le marché du fret aérien est en pleine expansion (6 à 8% en moyenne, plus de 10% pour le fret express), de nouvelles perspectives apparaissent aujourd'hui dans le cadre de la libéralisation du transport aérien. A cela s'ajoute la dissociation du traitement du fret de celui du passager qui semble peu à peu concerner les plates-formes aéroportuaires : la spécialisation fret se précise, sur des aéroports non saturés, bien situés sur les routes aériennes, et bien desservis par les modes terrestres, route et fer.

La SAEM Europort Paris Champagne a été créée le 27 novembre 1992 ; c'est le Conseil Général de la Marne qui par délibération du 16 septembre 1994 a arrêté le principe et les conditions de réalisation du projet de plate-forme multimodale. Dans le même temps, dans un contexte économique difficile et avec la perspective de saturation des plates-formes aéroportuaires parisiennes, la Mission de M. le Ministre Douffiagues avait pour objectif de rechercher toutes les possibilités de desserte aéroportuaire du Grand Bassin Parisien à l'horizon 2030.

L'avancement du dossier comprend de nombreuses procédures juridiques et administratives (PIG, ZAD, modification du SDAU,...). Le rapport définitif déposé le 15 avril 1996, tout en soulignant les difficultés du projet, fait état des potentialités offertes par l'affectation de la base au transport de fret aérien.

L'opération Europort-Vatry doit donc consister en un aéroport spécialisé dans le fret international mais aussi, à partir de là, susciter l'implantation d'activités de transport recourant aux trois modes de transport desservant le site : air, route (A26 Nord-Sud, RN77, A4 Paris-Strasbourg à 60 km), fer, d'activités de stockage, de distribution et de commercialisation, d'activités industrielles et de services. L'aérodrome, la zone militaire de 44ha et les infrastructures primaires seront réalisés par la SAEM pour le compte du Département dans le cadre d'un mandat ; les zones d'activités, dont l'aménagement et la commercialisation seront concédés par le Département à la SAEM, feront l'objet de la création d'au moins deux ZAC.

Par arrêté du 4 novembre 1994, ce projet inscrit dans la Charte du Bassin Parisien a été qualifié de Projet d'Intérêt Général (PIG). Sur les 1850 ha de l'emprise de ce PIG, (la ZAD porte, elle, sur 1470 ha), et à partir du Schéma d'Organisation Générale et d'Urbanisme arrêté fin 1994, une première tranche d'aménagement a été envisagée sur environ 900 ha, elle permettra d'accueillir les différentes composantes de la plate-forme multimodale :

- la composante aérienne, avec deux zones d'activités : aérogares de fret ; zone d'aviation générale et zone d'activités ;
- la zone d'accueil et de services, autour du carrefour principal entre l'axe structurant est-ouest (reliant l'autoroute aux aérogares) et la RN77 ;
- le pôle d'échange multimodal au nord de l'axe, comportant une zone d'activités fret et une zone d'entrepôt desservie par fer ;
- la composante terrestre (route et fer) avec un chantier SNCF bimodal et le raccordement à l'A26, à travers une zone d'activités à vocation industrielle.

La première étape du projet est prévue pour s'étaler sur une dizaine d'années, elle comprend donc une grande partie des équipements aéroportuaires et primaires ainsi que l'aménagement de 200 ha de zones d'activités.

Elle sera elle-même décomposée en quatre phases, dont la première doit voir l'ouverture de la plate-forme courant 98 ; cette première phase s'étendra sur 150 ha environ en offrant plusieurs types d'activités. L'ensemble de l'opération doit se mettre en place progressivement en fonction des diverses étapes de commercialisation.

Les estimations financières, actées lors de la délibération du Conseil Général de la Marne du 5 octobre 1995, sont comprises entre 770 et 920 MF TTC pour les installations aéroportuaires, de l'ordre de 550 MF pour la voirie et les réseaux primaires, de 50 MF pour les voies ferrées, soit un total compris entre 1,360 MdF et 1,526 MdF pour les investissements publics à la charge de la Collectivité Publique sur le long terme.

La première phase représente dans cet ensemble entre 840 et 990 MF.

Promu par les collectivités locales, le projet s'appuie également sur un développement en partenariat avec des groupes privés importants, dont l'investissement correspondant pourrait atteindre, pour la réalisation, 4,5 milliards de francs.

L'aménagement de la base de Châlons-Vatry est inscrit au Contrat de Plan Etat-Région. Par ailleurs, un dossier d'Utilité Publique européenne a été présenté à la Commission Européenne en vue d'une participation financière communautaire.

Le Département de la Marne a constitué une Charte d'Aménagement et de Développement économique autour de l'Aéroport, avec la participation des principales collectivités concernées.

Pour contribuer à régler les éventuels problèmes financiers, huit municipalités ont constitué un groupe de réflexion portant sur la mise en place éventuelle d'un cadre communal prenant en compte, en particulier, la taxe professionnelle et les services publics afférents.

Le 23 septembre 1996 la Commission d'Enquête d'Utilité Publique a donné un avis favorable à la création et au classement en catégorie A de l'aérodrome de Châlons-Vatry et à la Déclaration d'Utilité Publique pour les travaux de réalisation de l'aérodrome, en considérant que le projet est susceptible de répondre aux objectifs de développement économique du Département de la Marne qui doit saisir cette opportunité, avec prudence, en associant d'autres collectivités et des agents économiques au sein d'une Société d'Economie Mixte.

L'avis favorable a été rendu par le Conseil d'Etat le 15 janvier 1997, M. le Ministre Bernard Pons s'est rendu sur le site pour son lancement le 14 février.

La spécificité de la plate-forme aéroportuaire de fret Europort Paris Champagne lui confère une place particulière en France. Doté d'un réseau terrestre efficace, dans le Nord-Est de la France, près des grands centres économiques de l'Europe, son ambition est de rivaliser avec les autres projets européens. La programmation de son développement et les études de faisabilité montrent qu'à l'horizon de 15 ans, il pourra traiter plus de 300 000 tonnes de fret aérien, dont seulement un quart proviendrait des aéroports français.

Le couloir intermodal multisite Mosellan

La Région Lorraine ne dispose d'aucun schéma régional des plates-formes multimodales et du transport combiné. Les infrastructures logistiques, nombreuses en Lorraine, sont complémentaires (ports publics, gares de triage, entrepôts routiers), mais ne constituent pas à proprement parler un réseau. Une liaison directe de certains sites entre eux, tels que Garolor Eurotransit à Ennery avec la gare de triage de Woippy ne garantit pas un réel trafic et donc un réel fonctionnement en réseau. Pour le trafic de conteneurs, la liaison ferroviaire créée courant 1996 entre la plate-forme de Nancy-Nord (chantier CNC) et la plate-forme (point nodal) de Metz-Sablon (chantier de tri Intercontainer) permet néanmoins d'atteindre les grandes gares européennes en moins de 48 heures.

S'il est nécessaire de disposer d'un réseau de base suffisamment dense d'équipements et d'infrastructures de transbordement publics, l'objectif principal reste, comme le note le Comité d'Expansion de la Moselle, le service de proximité des entreprises existantes ou l'implantation de sociétés de logistique. Ainsi, la création d'équipements régionaux, nationaux ou européens pourrait sembler de moindre importance, d'autant plus qu'ils existent à proximité :

- plate-forme belge rail-route d'Athus, en relation par trains de nuit avec les ports de Rotterdam et d'Anvers en trafic intercontinental et avec Zeebrugge pour le transmanche ;
- Cargolux à Luxembourg pour le fret aérien ;
- le centre trimodal de Frouard ;
- la gare de triage avec poste de chargement de conteneurs de Sarrebruck, et celle de Bettembourg ;
- le port de Mertet au Luxembourg.

Il est à noter qu'un réseau informatif existe dans le domaine fluvial, puisque la Chambre de Commerce et d'Industrie de Moselle, gestionnaire des ports mosellans, est en relation avec les ports sarrois, Trêves (développement du trafic conteneurs), Anvers et avec le port sec d'Athus.

Les opérations récentes, projets à l'étude et les améliorations souhaitées traduisent le positionnement de cette aire géographique par rapport à l'ensemble national et européen:

- le recensement des liaisons ferroviaires entre plates-formes multimodales devant être l'objet d'améliorations (mise au gabarit B+, par exemple), peut s'appuyer sur l'étude de 1990 sur le réseau européen de transport combiné. Les liaisons concernant la Lorraine sont les suivantes:
 - Manche - Metz - Modane - Italie du Nord
 - Belgique - Luxembourg - Metz - Bâle - Italie du Nord
 - Cologne - Metz/Strasbourg - Lyon - Espagne
 - Bénélux - Aulnoye/Bettebourg - Port Bou - Espagne
 - Espagne - Port Bou - Metz/Strasbourg - Allemagne
 - Paris - Metz - Mannheim
 - Lyon - Metz - Cologne

Elles mettent en évidence le rôle fondamental joué par Metz.

- la gare de triage nationale de conteneurs d'Hagondange a été transférée à Metz-Sablon, et est destinée à la recombinaison des trains reliant Europe du Nord et Europe du Sud ;
- Deux projets sont notamment à l'étude :
 - le projet de zone bimodale rail-route de Brouviller, entre Phalsbourg et Sarrebourg qui devrait s'étendre sur 108 ha pour un coût prévisionnel d'aménagement de 126 MF. Ce site permettra notamment d'avoir un accès routier terminal rapide aux grandes agglomérations de la France de l'Est : Metz - Nancy- Strasbourg- le Bassin Sidérurgique- le Bassin Houiller et en Allemagne, Sarrebruck et la Sarre.
 - la réalisation d'un chantier de chargement et de déchargement de conteneurs sur le port de Metz ou Illange, destiné notamment à permettre un trafic par voie d'eau avec le port d'Anvers.

II-C - Les attentes des régions : de la diversité régionale à un essai de mise en cohérence nationale

L'enquête conduite auprès des conseils régionaux et les nombreux contacts pris avec des représentants politiques ou économiques locaux révèlent, comme on l'a vu, la diversité des situations, des projets et des politiques en matière de logistique et de multimodalité.

On constate toutefois une certaine convergence de vues en ce qui concerne les attentes exprimées vis à vis d'un schéma national :

Pas de cadre normatif rigide

Les régions ne souhaitent pas que le futur schéma soit conçu comme un ensemble de règles contraignantes que pourraient inspirer une conception trop globalisante de la logistique. L'offre des entreprises doit pouvoir s'adapter librement aux besoins relevant des différentes filières dans le cadre d'une politique d'impulsion et d'accompagnement respectueuse des spécificités et des atouts de chaque région ou de bassin logistique.

Une clarification de la stratégie de l'Etat

Les régions se déclarent pour la plupart prêtes à accompagner, relayer, compléter une politique nationale clairement élaborée et exprimée. Les rôles des différents acteurs de l'aménagement logistique et de la chaîne intermodale s'organiseront et s'harmoniseront d'autant mieux qu'une vision volontariste de l'Etat aura été définie au moyen d'un document de référence. L'Etat doit à cette occasion réaffirmer son rôle de décideur en matière de consistance et de développement des infrastructures linéaires et terminales qui concourent au bon fonctionnement du transport combiné.

Une recherche de mise en cohérence et de complémentarité des acteurs et des sites.

Une forte attente de mise en cohérence des rôles joués par les différents acteurs est exprimée, tant pour ce qui concerne l'élaboration des projets de plates-formes multimodales que pour leur construction et leur exploitation.

Les entreprises devront notamment être associées le plus en amont possible dans ce processus, qui devra aussi intégrer le montage juridique des opérations.

Cette cohérence doit aussi viser le renforcement des complémentarités entre les différentes plates-formes multimodales, notamment au niveau national en s'assurant d'un maillage du territoire par un réseau de terminaux.

En outre, il est souhaitable de tenir compte pour l'établissement du schéma de tous les sites émetteurs de flux, y compris les sites privés appartenant à de grands distributeurs.

Une rationalisation de l'offre

Les régions sont unanimes pour attendre du schéma une rationalisation en matière de création de sites et de terminaux multimodaux. Il s'agit d'arrêter un gaspillage d'espace et d'argent public, d'éviter une concurrence stérile qui ne permettrait pas à un nombre suffisant d'équipements d'atteindre une taille critique, d'optimiser l'usage des infrastructures existantes, et de préparer l'avenir de façon réaliste. Il paraît évident que la seule logique micro-économique des entreprises privées ne permet pas d'avoir une vision globale et de long terme vision nécessaire dans le cadre d'un tel schéma. Or, si les régions souhaitent valoriser ou canaliser les flux sans subir passivement les nuisances liées à leur développement, une vision prospective s'impose.

La prise en compte de la dimension européenne

La démarche du schéma devra aussi tenir compte du niveau européen; niveau pertinent pour le développement du transport combiné en raison de l'allongement des distances et de l'internationalisation des marchés. De plus, les régions frontalières s'interrogent sur l'évolution de la concurrence avec les pays voisins et une compétition entre territoires européens se développe autour des grands ports et des grandes agglomérations.

Des mesures d'accompagnement

Le schéma devra être complété par des mesures d'accompagnement afin d'en accroître l'efficacité. Ces actions pourront concerner des aides aux entreprises (chargeurs, commissionnaires, transporteurs), des actions de formation, des programmes de recherche (PREDIT et 4ème PCRD européen), et la mise en place d'outils institutionnels favorisant l'intégration dans des sites communs des chantiers de transbordement et des plates-formes logistiques.

3ème PARTIE - PROPOSITIONS POUR L'ELABORATION D'UN SCHEMA DES PLATES-FORMES LOGISTIQUES ET DES TERMINAUX DU TRANSPORT COMBINE

A - CARACTERISTIQUES GENERALES ET ROLES DEVOLUS AU SCHEMA

1 - L'EXPRESSION D'UNE STRATEGIE CONCERTEE

Ainsi qu'on vient de le constater pour chacune de nos régions administratives, dont les stratégies, manifestement fortes de détermination collective et de sens de l'opportunité, nous ont conduit à porter un peu plus l'attention sur ce qui ressort

comme étant emblématique dans leur démarche et qui, par la-même, identifie leurs projets majeurs, il monte donc des régions à destination de l'Etat une revendication affirmée, sinon unanime, de voir proposée par ce dernier une réflexion structurée, valant schéma non directif, qui exprime une stratégie de moyen et long terme en matière de transport de fret.

On peut même relever dans certaines réponses beaucoup plus qu'un souhait respectueux à l'adresse de la tutelle. Il s'agit véritablement pour la majorité de nos interlocuteurs régionaux d'une exigence technique de réponse qui vienne agir comme un "nihil obstat" rassurant, à la mise en oeuvre des projets que les élus régionaux ont élaborés avec leurs structures administratives.

Ainsi l'Etat doit-il à la Nation une vision cohérente et pérenne du système de transport, et comme le soutien au développement de l'Intermodalité requiert une forte volonté politique, qui rassure les investisseurs et les professionnels convaincus ou convertis, et une vision à très long terme, qui sache se protéger des contingences successives du marché, des lobbies, des accidents politiques et sociaux, eh bien !, on réclamera de l'Etat qu'il articule sa stratégie au carrefour de quatre politiques : **LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, LE TRANSPORT ET L'ENVIRONNEMENT.**

LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Si l'on voulait résumer d'une phrase ce qui doit être ici la préoccupation prioritaire, c'est de travailler à optimiser le positionnement de la France dans l'Europe logistique.

Cette Europe Logistique, nous l'avons vu haut, est aujourd'hui en discussion, et chacun de nos grands voisins a pris le pari d'une structuration concertée de son offre logistique, en s'appuyant d'une part sur les exigences de sa géographie naturelle, qui souvent induit des options quasi obligatoires, comme aux Pays-Bas ou en Lombardie Vénétie, et d'autre part sur la localisation des centres de traitement les plus à même de produire une valeur ajoutée et une rentabilité optimale du fait de leur positionnement sur les axes majeurs des grands flux physiques et virtuels.

La France a été de tous temps un pays de transit, mais à une époque où l'activité logistique constitue une source alternative de création d'emplois et de croissance disponible, il serait dramatique qu'elle devienne, par inertie des acteurs institutionnels un simple pays de transit et qu'on laisse passer l'opportunité unique d'accroître à la fois la compétitivité nationale, et de contribuer au développement local des régions les mieux situées face aux grands flux mondiaux et européens.

Le 6ème schéma aura donc à ce titre une fonction de catalyse, de mise en synergie des actions aptes à créer une croissance durable et un développement local mesurable en termes de performance économique et de création d'emplois.

L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

La LOADT de 1995 et les perspectives qu'elle trace pour chaque région dans l'organisation du transport et des activités connexes, constitue une sorte de grille matricielle, de "guide pour penser et pour agir", précieux pour cette démarche.

En effet, comme l'ont souhaité les commanditaires de cette réflexion, le schéma des plates-formes logistiques multimodales et des Terminaux du Transport Combiné doit s'articuler avec, et dans le schéma national d'aménagement et de développement du Territoire, avec et dans leurs déclinaisons régionales, ceci pour concourir essentiellement à éviter le gaspillage des espaces et des financements sur des équipements mal situés, en trop grand nombre et stérilement concurrents à différents titres, en amont et en aval de leur conception, de leur mise en oeuvre, et de leur entrée sur le marché.

- LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

Quand il s'est agi de valider l'opportunité, la légitimité et l'articulation de la présente mission de réflexion, la question s'est un temps posée de savoir si ce 6ème schéma, de par sa nature transversale, précédait ou résultait des 5 autres schémas modaux.

Les attentes exprimées par les régions administratives montrent qu'il s'agit bien d'articuler, et non de substituer, le 6ème schéma avec les autres schémas infrastructurels, en particulier avec ce qui touche aux plates-formes aéroportuaires et aux ports maritimes, qui sont les premières plates-formes naturelles, et en second lieu avec le réseau ferroviaires qui devrait garantir pour l'avenir les capacités dont il manque aujourd'hui pour accompagner le transport combiné à un degré de performance qui assoira sa rentabilité.

Il n'est pas inutile de rappeler que le syndrome "tout TGV, tout voyageurs" en vigueur au sein de la SNCF jusqu'à l'annonce d'une stratégie de reconquête appuyée sur des actions emblématiques moins publicitaires que le projet COMMUTOR, privait l'activité fret d'un horizon dégagé. C'est au prix de la réussite de ce nouveau projet industriel, que le transport combiné peut devenir une alternative crédible et attractive aux systèmes monomodaux, qui ont démontré sur le rail et sur la route, leurs limites de pertinence, ou leurs dérives dangereuses pour la collectivité nationale.

Il s'agit aujourd'hui de part et d'autre d'optimiser le travail des hommes et l'utilisation du matériel, et prioritairement de redonner confiance dans l'avenir du rail. Il n'est plus temps de s'arc bouter sur les méthodes cloisonnantes du passé et de jouer la stratégie de la tour d'ivoire, loin des réalités commerciales du terrain qui s'appellent le client, la transparence des tarifs et la fiabilité des engagements d'horaire.

En ce sens, le 6ème schéma, qui n'ignore pas la dimension européenne, - il existe - rappelons-le - un schéma européen du transport combiné -, devrait favoriser l'émergence ou la confirmation d'un "contrat de confiance" entre le rail national, renaissant au coeur du Transport Combiné et un marché potentiel, en progression constante dans les chiffres, qui ne demande qu'à rencontrer la qualité permanente et le professionnalisme d'un réseau d'offre crédible.

- LA POLITIQUE D'ENVIRONNEMENT

La logistique et l'Environnement se rencontrent sur 3 domaines principaux de confrontation : la gestion de l'espace, la préoccupation sécuritaire et la maîtrise nécessaire des émissions polluantes, liquides et gazeuses ou des nuisances phoniques.

La schématisation, pour ce qu'elle coordonne l'emprise spatiale des besoins en fonction des disponibilités ou des opportunités offertes, se pose en agent d'économie de l'Espace, matière première dont l'activité logistique est fortement consommatrice. Elle concourt de surcroît au rééquilibrage des flux au profit des modes moins polluants et des axes moins chargés.

Ainsi, tout en évitant de sombrer dans un écologisme extrémiste ou angélique, qui sacrifierait toute activité de production au prétexte qu'elle génère sa propre négation, sous forme de nuisances de tous ordres, la démarche organisationnelle contenue dans le schéma permet un dialogue objectif et continu avec les associations responsables, sur le terrain du débat environnemental, et met l'espace, l'atmosphère et la vie humaine au nombre des critères du développement durable.

2. UN OUTIL DE CLARIFICATION

Le débat inauguré dans les années 80 sur les équilibres modaux, qu'on n'appelait pas encore l'Intermodalité, a été dès l'origine brouillé par les intérêts antagonistes des lobbies appuyant chaque mode : l'aveuglement partisan n'a commencé de s'atténuer qu'au fil des coups assésés par la déréglementation européenne à des professions qui, jusqu'alors, se contrebattaient en champs clos, bien à l'abri derrière des frontières, des monopoles et des rentes de situation que personne n'osait contester, fût-ce l'Etat, lui-même juge et partie.

A présent que le débat se déroule à l'échelle mondiale, et que chacun a fini par reconnaître que ce qui était hier vérité révélée était devenu, à l'époque du zapping culturel, une simple probabilité discutable, il était prévisible que les acteurs de terrain des régions, qui se trouvent confrontés aux réalités concrètes de la lutte économique, réclament en quelque sorte de l'Etat qu'il dise le droit dans tout ce qui touche à l'Intermodalité, au Transport Combiné, aux aires multimodales et sont les plates-formes logistiques publiques et privées, enfin aux interfaces intermodales que sont les terminaux majeurs du Transport Combiné et les petits chantiers locaux.

On trouvera dans les annexes de ce rapport un petit lexique de l'Intermodalité. Il vient préciser certains termes figurant au précédent rapport de Marc-Philippe DAUBRESSE de Juin 1994 *"l'Intermodalité : un outil privilégié d'Aménagement du Territoire"*.

Il s'agissait déjà à l'époque de rappeler les nombreux termes utilisés par les milieux du Transport et de la Logistique. Ces termes ont été réunis sous la terminologie définie par la Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT/GS (93)30). L'objectif de ce premier index était de convenir de la signification des termes en usage courant. Il apparaît aujourd'hui, au-delà de simples termes, qu'il faille pousser, pour 3 ou 4 notions de base de notre vocabulaire technique, jusqu'aux concepts pour les figer et en faire des vocables universels.

- UNE SEMANTIQUE DU TRANSPORT COMBINE

Pour aborder la notion de **plate-forme**, il convient de procéder par définition progressive.

Une plate-forme de fret, pour reprendre la définition établie par EUROPLATFORMS en 1992, « est une zone délimitée à l'intérieur de laquelle sont exercées, par différents opérateurs, toutes les activités relatives au transport, à la logistique et à la distribution des marchandises, tant pour le transit national que pour le transit international.

Ces opérateurs peuvent être soit propriétaires, soit locataires des bâtiments, aménagements et installations (entrepôts, quais de dégroupage, aires de stockage, bureaux, parkings, etc...) qui y sont construits.

Une plate-forme de fret doit en outre, être ouverte en régime de libre concurrence, à toutes les entreprises intéressées par les activités sus énoncées. Une plate-forme de fret doit aussi être dotée de tous les équipements collectifs nécessaires aux exploitations ci-dessus décrites et comprendre si possible des services communs pour les personnels et pour les matériels des usagers.

Elle est obligatoirement gérée par une entité unique publique ou privée ».

. Une **plate-forme multimodale** est une plate-forme de fret au sens où l'entend la définition d'EUROPLATFORMS, desservie par une pluralité des modes de transports, la route, le rail, la voie d'eau maritime, fluviale, canalisée, la voie aérienne.

Ces modes de transport cohabitent sur la plate-forme de fret. La multimodalité n'implique pas qu'il y ait échange direct de marchandise de mode à mode. Le quai ou l'entrepôt servent en général d'interface. La marchandise est déchargée d'un mode de transport "émetteur", éventuellement déconditionnée et reconditionnée, éclatée en lots, ou regroupés avec d'autres lots pour être de nouveau chargée sur un mode "récepteur".

Dans ce type d'opération, on peut avoir affaire à de la marchandise en vrac, en palettes et demi-palettes, provenant d'un wagon utilisant un embranchement ferré pour venir à quai, ou provenant d'une remorque routière elle-même à quai pour décharger des marchandises générales manutentionnables. La notion de multimodalité est donc à comprendre de manière restrictive, alors que l'usage courant, dont il faut malgré tout tenir compte ici, aurait tendance à mélanger MULTIMODALITE avec INTERMODALITE.

Sachant que la valeur d'un "lexique" au sens de "liste des mots utilisés couramment par une personne" se mesure au simple fait qu'elle obtient approbation et satisfaction quand elle formule une demande, il était toutefois important pour notre propos de clarifier et de scinder multimodalité et intermodalité pour aboutir à terme à un consensus sur un certain nombre de termes de transport.

. Est donc **intermodal**, ce qui passe effectivement d'un mode de transport à un autre mode de transport, la différence étant que la marchandise ne change pas de contenant et ce dans sa totalité pour passer du mode A au mode B. Le préfixe "INTER" montre ainsi une double communauté : d'abord celle du contenant et de son

unicité, ensuite celle du transfert du contenant du mode A au mode B qui se fait en une opération globale. Ainsi les contenants spécifiques du transport intermodal seront le conteneur maritime, quelles que soient ses dimensions, la caisse mobile terrestre, la caisse frigorifique, enfin la semi-remorque routière quand elle est conçue ou adaptée pour être transbordée sur un wagon poche ou un wagon surbaissé.

Le système bimodal, qui fait actuellement l'objet de tests avancés en Allemagne et en France, relève lui aussi de l'Intermodalité et se pose comme une des voies de l'avenir. Passé le stade de la validation technique des systèmes qui sont prévus pour circuler à 160 km/heure sur le réseau ferré classique, il faudra que le bimodal rencontre son marché économique, qui n'est pas obligatoirement le marché actuel du transport combiné.

De plus les investissements que réclame cette technique sont d'une toute autre nature, et ses modestes implications spatiales, en termes de localisation et de construction d'infrastructures d'accueil pourraient contribuer à l'émergence d'un Transport Combiné d'une nouvelle génération.

. LE TERMINAL DE TRANSPORT COMBINÉ

Notre cheminement nous a fait progresser de la plate-forme monomodale classique, telle qu'il en existe des dizaines sur notre territoire, et qui peut se limiter à quelques entrepôts réunis en zone dite "industrielle" en périphérie d'agglomération, jusqu'à devenir un équipement très étendu comme GARONOR, RUNGIS ou l'ISLE D'ABEAU en Rhône-Alpes, qu'on baptise **multimodal** dans la mesure où voies routières et voies ferrées en assurent la desserte sans qu'il y ait toutefois déchargement vertical ou horizontal, spécialisé et mécanisé, de convois ferroviaires sur les sites, avec relais assuré, pour le convoyage, par des tracteurs routiers tirant des squelettes de remorques.

En fait, ce que nous venons de décrire, ce sont les opérations, les techniques et les matériels propres à ce que nous dénommerons par convention les **Terminaux de Transport Combiné**, ce qui va nous conduire à expliciter la notion de Terminal et sa déclinaison, et évoquer les différentes formes que peut prendre la technique du Transport Combiné, qui, comme son nom le laisse entendre "combine" différentes formules.

Le Terminal est un équipement d'extrémité de ligne, donc d'émission et de réception des flux. Le Transport Combiné peut mettre à contribution l'ensemble des modes existants. Il organise entre eux des échanges de contenants de marchandises (les conteneurs, caisses mobiles et remorques que nous citons plus haut), majoritairement aujourd'hui entre le maritime et la route, le maritime et le fer, le maritime et le fluvial, enfin, entre le fer et la route, qui reste l'activité "combinée" la plus connue du grand public, et qui, par assimilation et par facilité de langage, est appelée Transport Combiné. Et il est vrai que les terminaux de transbordement de conteneurs entre le fer et la route sont les plus connus et les plus nombreux, et qu'ils représentent la façade publicitaire de l'Intermodalité.

Alors, selon la taille qu'aura cette zone de transbordement, selon son positionnement dans un réseau et son niveau économique de pertinence (européen, national, local) nous conviendrons de la dénomination "**Terminal de Transport Combiné**" pour les niveaux européen et national, et de "**Chantier de Transport Combiné**" pour le niveau local et infra-régional.

Et comme nous l'avons décrit dans le chapitre précédent, même s'il paraît y avoir un intérêt à lier géographiquement une plate-forme logistique et un terminal cinétique au nom de l'optimisation spatiale, de la communauté des réseaux d'accès physiques et virtuels, et des besoins très complémentaires de services périphériques à haute valeur ajoutée (sécurité et télématique notamment), nous avons malgré tout affaire à des entités dont les fonctions spatiales, organisationnelles et économiques demeurent différentes.

Il est donc important que toutes les structures professionnelles et institutionnelles s'accordent aujourd'hui sur les termes et les concepts qui codifient l'exercice d'activités économiques spécifiques. La confusion lexicale peut, en effet, les desservir quand il s'agira de définir qui de l'Etat, des collectivités locales et supra-nationales, ou des opérateurs privés du marché, doit intervenir financièrement ou réglementairement pour réguler ces activités.

3 - UN OUTIL PROSPECTIF ET EVOLUTIF

Si la France peut s'enorgueillir à juste titre de la révolution qu'elle a apportée dans le transport ferroviaire de voyageurs avec le TGV et des performances commerciales à l'exportation qu'elle peut encore en attendre, en prestation directe ou en collaboration bilatérale, elle peut aussi se féliciter de l'émergence du transport combiné comme mode à part entière dans le transport de fret..

Nous savons que cette émergence est comparable aux accouchements à complication dans la mesure où il est difficile aux opérateurs d'obtenir une qualité de prestation et un engagement de ponctualité, dans la mise à disposition des marchandises, immédiatement simultanément à l'acquisition de nouveaux trafics et de nouvelles liaisons.

Bref, alors que la qualité de l'offre devrait ici largement anticiper une demande culturellement difficile à séduire, qui plus est réversible et volatile au moindre incident, le transport combiné qui connaît pourtant une progression annuelle régulière, parvient difficilement à répondre en temps réel aux exigences de son marché.

Aussi le schéma du transport combiné et des plates-formes multimodales, parce qu'il s'inscrit, en actes progressifs, à l'horizon 2015, a-t-il une fonction essentielle d'anticipation et de programmation des moyens à mettre en oeuvre.

Ces moyens sont de 4 ordres : **LES CAPACITES EN LIGNES, LA RESERVATION DES SITES DU FUTUR, LA RECHERCHE-DEVELOPPEMENT, L'OBSERVATION**

LES CAPACITES EN LIGNES sont du ressort de Réseau Ferré de France pour la partie investissement et programmation, et du ressort du gestionnaire de l'infrastructure SNCF pour la partie "qualité de l'offre". Elle s'y prépare déjà intensivement aujourd'hui en procédant, en partenariat avec les opérateurs du combiné et sous le contrôle d'une autorité privée parfaitement neutre et indépendante, à la labellisation progressive (bronze-argent-or) des trains du combiné.

Cet étalonnage des trains correspond à des niveaux de qualité attendus par la clientèle, contractualisés dans la consistance des labels en fonction de critères définis préalablement.

C'est à travers ce type de démarche, décalquée de la Messagerie et l'Express routiers que le transport combiné gagnera en performance et en image auprès de sa clientèle potentielle de premier niveau qu'est le transport routier lui-même.

Pour revenir précisément aux capacités en lignes, le schéma devrait permettre de définir sur le long terme la création de voies nouvelles, dédiées ou non au seul fret, l'aménagement des contournements d'agglomération, le dégagement de sillons supplémentaires au profit des trains du combiné, la mise au gabarit européen de liaisons complémentaires permettant la multiplication des trains directs entre terminaux ou des futures liaisons navettes au profit de certains ports. Nous reviendrons dans la Contribution Annexe n° 1, à la fin de cette étude, sur quelques éléments de chiffrage d'un tel programme.

RESERVER ENSUITE LES SITES intermodaux du futur implique des démarches distinctes mais inséparables, à savoir des opérations d'urbanisme à inscrire dans les documents que sont les SDAU ou les POS, des projets économiques à valider sur la carte de spécialisation économique des espaces régionaux, un équipement transport à l'usage d'opérateurs et de modes ayant des contraintes d'exploitation précises, à inscrire sur une carte infrastructurelle. C'est cette triple approche qui synthétisera les contraintes de localisation et favorisera l'optimisation des choix.

Enfin, la **RECHERCHE-DEVELOPPEMENT** : Elle constitue la troisième exigence pour l'avenir du transport combiné : les opportunités de recherche sont en effet nombreuses et devraient conduire à ces gains de productivité, indispensables aujourd'hui. Les domaines essentiels à explorer sont les matériels roulants, essentiellement ferroviaires, c'est-à-dire les wagons et leurs systèmes de sécurité ; les matériels de traction, qui concourent à la productivité de la chaîne, doivent être recalibrés à cette seule fonction ; les systèmes et les techniques de transbordement qui doivent gagner en précision et en rapidité et s'ouvrir, lorsque c'est adaptable à nos réseaux européens, aux innovations que les autres pays ont déjà validées.

Les apports technologiques venus des expérimentations "Commutor", dont il faut certainement conserver les acquis, devraient conduire à des terminaux d'une nouvelle génération. Sans retomber dans des programmes somptuaires que RFF et la SNCF ne peuvent dorénavant assumer, il faut conserver à ces établissements les moyens de penser en termes d'avenir, d'autant que la culture industrielle est très vive dans ces entreprises et que le couplage avec le culture commerciale des opérateurs du combiné devrait à terme porter des fruits prometteurs, s'il y a consensus sur les stratégies et communauté d'intérêts.

Le dernier domaine où la recherche-développement doit produire et où la démarche de schématisation modale peut être efficace, c'est le domaine de la gestion de l'information :

Les progrès prévisibles touchent chacun des maillons de la chaîne technique et commerciale, une fois encore. On peut concevoir ici des avancées qui portent sur la marchandise elle-même, sur la sécurité en temps réel des UTI, sur la maintenance des matériels roulants qui mettent en oeuvre des centaines de composants techniques susceptibles de défaillance.

La gestion des chantiers eux-mêmes a beaucoup à recevoir de ces technologies. Elles toucheront les personnels techniques dans leur productivité quotidienne et leur sécurité personnelle, les structures administratives de contrôle financier ou

informatique, les utilisateurs eux-mêmes, qui doivent pouvoir travailler en temps réel avec ces interfaces, le gestionnaire du site enfin, qui doit tirer des applications de ces technologies, de nouvelles sources de compétitivité et de nouveaux discriminants concurrentiels sur le marché.

L'activité du transport combiné connaîtra encore pendant plusieurs années une mutation très rapide, liée à la fois aux évolutions quantitatives et qualitatives de la demande et de l'offre sur le marché, et on peut le penser, à l'impulsion donnée par les pouvoirs publics.

L'horizon 2015, qui est celui des schémas d'infrastructures, doit aussi faire l'objet de scénarios en termes de flux gérés et de niveau de service, autorisant une comparaison entre la tendance au "fil de l'eau" et des scénarios alternatifs contrastés. Ces scénarios, cadres de référence indispensables aux décisions des grands acteurs, devront être périodiquement remis à jour, ce qui nécessite de disposer d'un système d'**OBSERVATION** efficace.

Cette observation doit utiliser le réseau d'observatoires existant, qui s'appuie au niveau national sur le Service Economique et Statistiques (SES) de la Direction des Affaires Economiques et Internationales du Ministère de l'Equipeement et des Transports, et au niveau régional sur les observatoires régionaux des transports (ORT) mis en place depuis fin 1994 par les directions régionales de l'Equipeement et leurs partenaires locaux institutionnels (Conseils Régionaux) et professionnels.

Ces ORT voient leurs moyens se renforcer, notamment par l'arrivée en 1997 dans certaines DRE de statisticiens détachés par l'INSEE.

Le système d'observation est donc en mesure de construire et de gérer une batterie d'indicateurs relatifs à l'évolution du transport combiné, ce qui n'existe pas actuellement. Ces indicateurs devront permettre de suivre l'évolution des marchés concernés aux niveaux international, national et régional.

Il faudra au préalable s'assurer de la fourniture de statistiques cohérentes et comparables entre elles, par les différents opérateurs. Ainsi, certaines plates-formes ou ports privilégient la manutention dans leur prestation et comptabilisent les unités de transport intermodal à chaque fois qu'elles sont manutentionnées, alors que d'autres ne les comptabilisent qu'en entrée et en sortie, ce qui rend difficiles et dangereuses les comparaisons.

En outre, la prestation de transport intermodal ne peut pas être analysée à travers les seules statistiques relatives aux marchandises transportées, en tonnes-kilomètres. Les flux n'étant pas toujours équilibrés, des transports de conteneurs vides sont nécessaires, et les services rendus aux chargeurs par les terminaux à conteneurs sont encore mal appréhendés en termes de valeur ajoutée.

L'offre en matière de sites logistiques multimodaux est également mal connue, alors que les aménageurs, comme les acteurs du marché auraient besoin d'une information objective, complète et actualisée dans ce domaine. Ce qui faciliterait d'ailleurs la réservation de nouveaux sites éventuels pour l'avenir, ainsi qu'on vient de le voir plus haut.

Aussi peut-on raisonnablement proposer de confier à l'INRETS une mission d'élaboration d'un dispositif d'observation en matière d'intermodalité du fret s'appuyant d'une part sur des indicateurs qui seront suivis et mis à jour par le réseau

SES/ORT, et d'autre part sur un volet spécifique de l'enquête "chargeurs", et de pérenniser auprès du SES le recensement national des ressources logistiques ouvertes au public qui vient d'être réalisé en 1996 par l'Association des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie dans le cadre des travaux du Comité d'Evaluation et de Développement de l'Information sur les Transports (CEDIT).

On aura ainsi affaire pour le futur à un système cohérent de mesures, qui s'inscrit parfaitement dans la démarche de schématisation que nous cherchons à légitimer.

III - B CRITERES DE SELECTION ET DE LOCALISATION DES ZONES A ENJEUX

C'est ici qu'apparaît l'utilité essentielle d'un schéma des plates-formes logistiques et des terminaux du transport combiné : mettre en cohérence les demandes des régions, clarifier les rôles des différents intervenants, nécessite à l'évidence une sélection et une hiérarchisation des différentes plates-formes respectant les stratégies affichées par les régions et s'intégrant dans une cohérence européenne.

L'analyse des organisations retenues par nos voisins européens, en particulier l'Allemagne et l'Italie, fait apparaître deux logiques que l'on doit rendre complémentaires en France pour éviter de les voir s'affronter en concurrentes :

- une logique de polarisation tendant à concentrer les flux autour de grands terminaux européens du transport combiné, capables de capter le fret des grandes zones de production et de consommation du pays, afin de l'expédier à plus de 400 kms vers d'autres grandes zones logistiques de France et d'Europe.
- une logique d'essaimage articulée sur de la notion de réseau, permettant de redistribuer le fret collecté autour des grandes zones de production afin d'irriguer l'ensemble du territoire à partir de chantiers de dimension plus modeste au centre d'une zone de chalandise de 40 à 50 kms de rayon.

Les cartes figurant ici, établies à titre de simple exemple pour la France et l'Allemagne montrent bien les conséquences qui résultent de l'application de ces "logiques" pour l'aménagement du territoire selon que l'on privilégie l'un ou l'autre des modèles théoriques.

Aussi, dans la suite du rapport sur l'Intermodalité publié en 1994, nous préconisons donc une labellisation des terminaux de transport combiné en 3 niveaux d'enjeux.

1 - LES TERMINAUX D'INTERET EUROPEEN

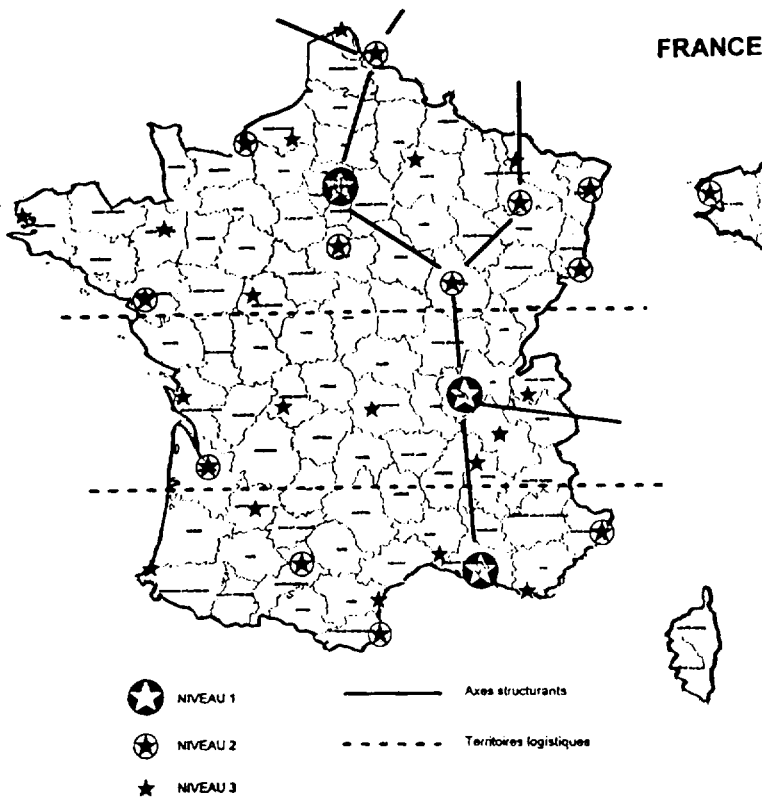
Ces infrastructures doivent :

- être situées sur les corridors définis par la Commission Européenne en 1993 qu'on retrouvera ici sur la carte du réseau de transport combiné établie par Bruxelles.
- utiliser effectivement trois modes sur le site ou à défaut présenter un fort potentiel de transport combiné entre 2 modes majeurs.

PLATES-FORMES LOGISTIQUES

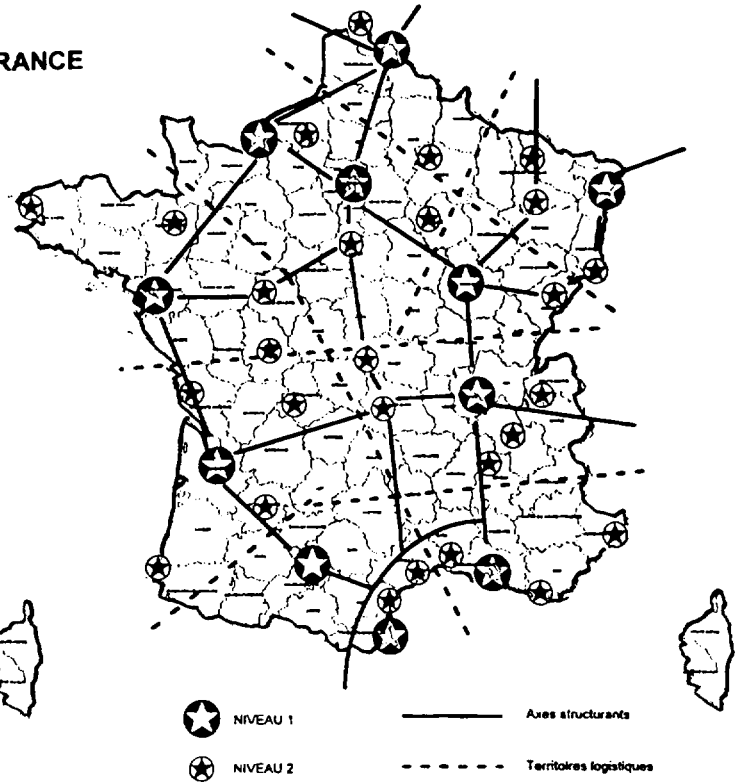
Modèle théorique : Polarisation

Modèle théorique : Essaimage



DATAR

D'après étude COFHUAT

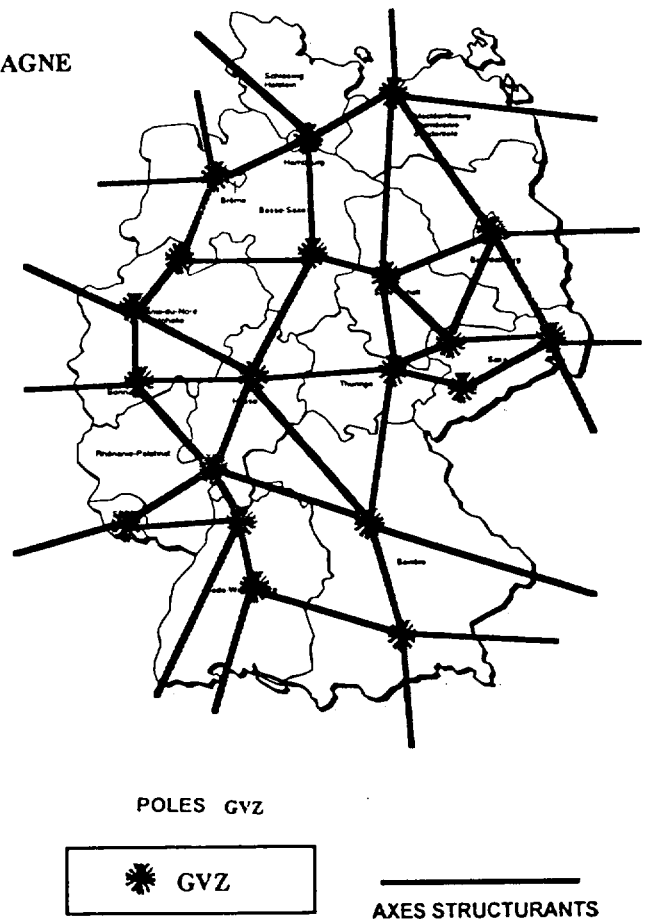
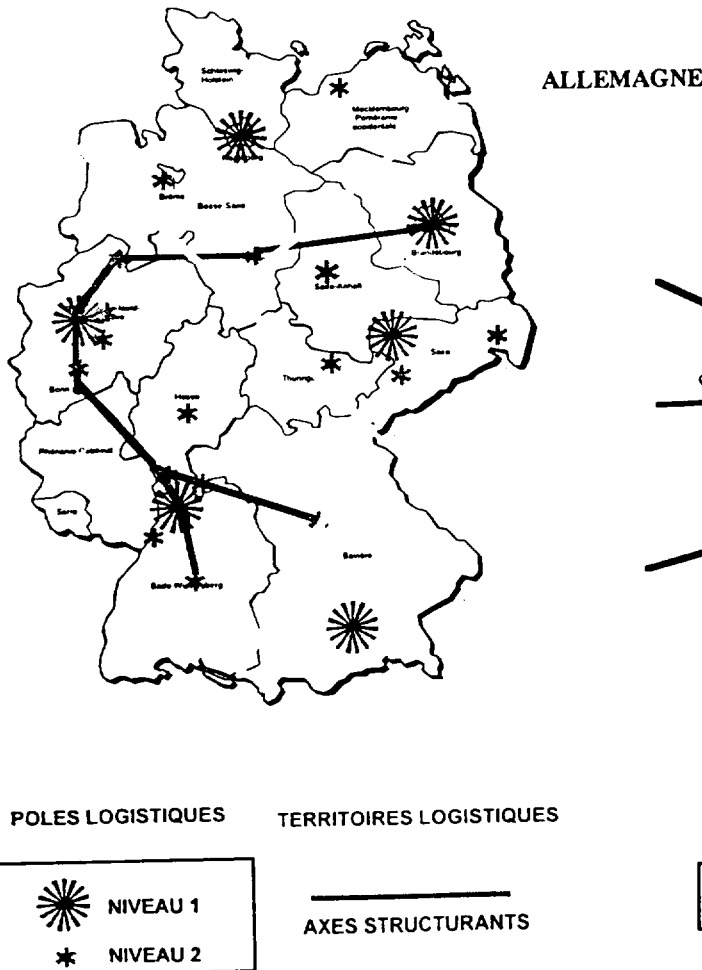


DATAR

D'après étude COFHUAT

Modèle théorique : Polarisation

Modèle théorique : Essaimage



- s'intégrer dans une logique d'aménagement Europe-Etat-Région
- offrir des services logistiques périphériques à très haute valeur ajoutée (traitement des flux et prestations productives à l'échelle européenne)
- être situés dans une métropole d'ambition internationale (au centre d'une grande zone de production et de consommation, au point d'entrée d'un grand trafic international de marchandises, ou sur une façade portuaire importante).

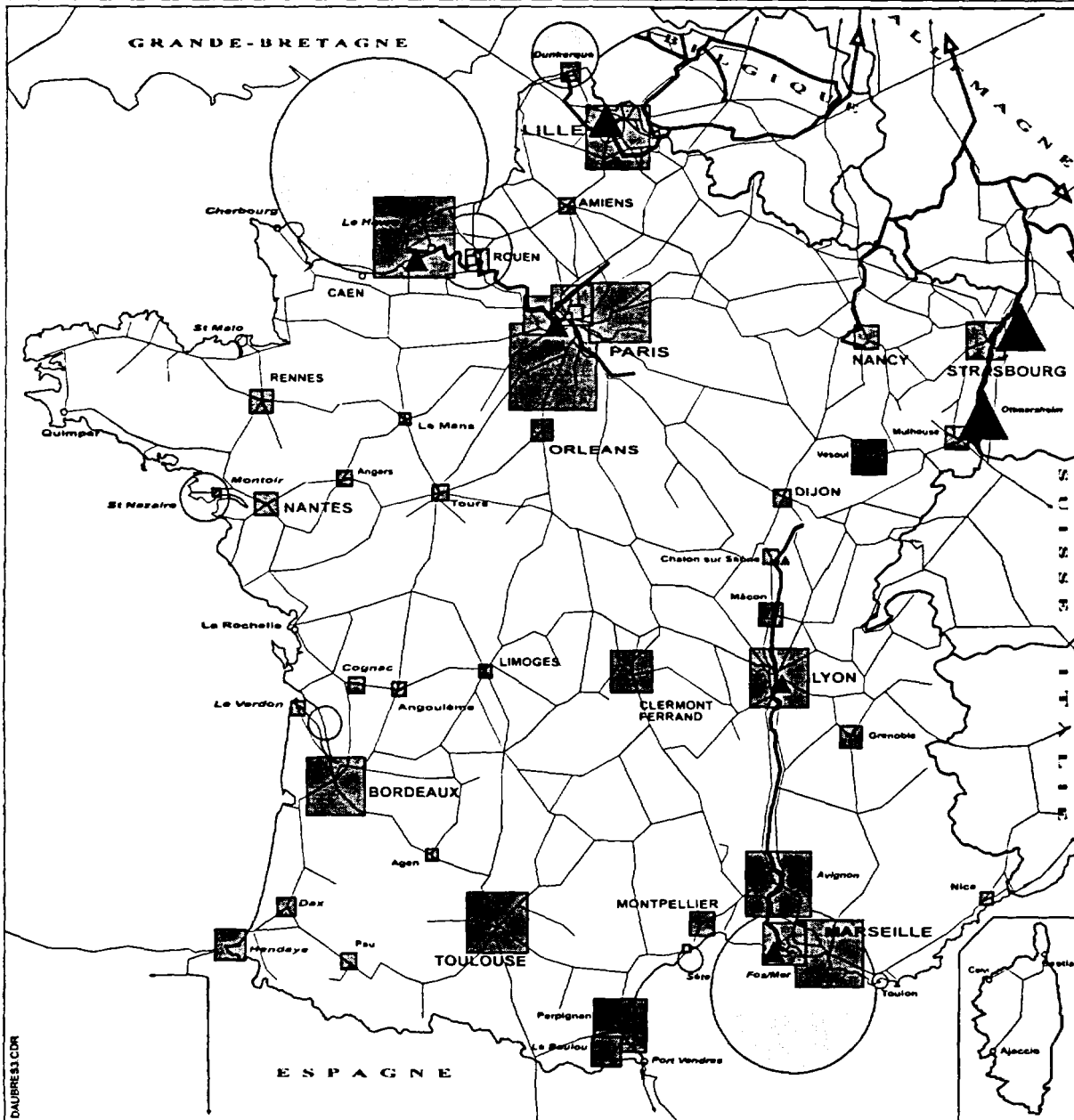
2 - LES TERMINAUX D'INTERET NATIONAL

Ces infrastructures doivent :

- utiliser effectivement deux modes sur le site
- s'insérer dans un schéma logistique régional
- être reliées en réseau (infrastructures et télécommunications) avec les terminaux d'intérêt européen
- offrir des services logistiques à valeur ajoutée (traitement de flux et prestations productives)
- être dans une zone de production et de consommation significative
- offrir des services d'EDI (échanges de données informatisées) aux PME.

TERMINAUX D'ECHANGES INTERMODAUX

Situation actuelle



DAUBRESSE.COM

■ Terminaux ferroviaires intermodaux	— Axes ferroviaires utilisés pour le transport de marchandises
○ Terminaux maritimes intermodaux	— Voies navigables à grand gabarit
▲ Terminaux fluviaux intermodaux	

Rapport DAUBRESSE - 2 avril 1997

La surface des symboles correspond au trafic des terminaux en 1995, exprimé en tonnes

■	1 000 000 tonnes
■	500 000 tonnes
■	100 000 tonnes

3 - LES CHANTIERS LOCAUX DE TRANSPORT COMBINE

Positionnés par des logiques historiques ou de marché local, ils ne doivent ni s'intégrer, ni dépendre d'une politique européenne ou nationale d'aménagement du territoire. Ils ne justifient donc pas d'aide spécifique de l'Etat ou des Régions, excepté s'il s'agit de chantiers "conjoncturels" destinés à relayer une opération plus importante programmée sur un terminal, mais dont les délais de mise à disposition risqueraient de ne pas satisfaire immédiatement à la demande.

4- DETERMINATION DES ZONES A ENJEUX D'INTERET EUROPEEN ET NATIONAL

On peut donc, à partir de ces critères, s'essayer à établir une carte situant les zones qui y répondent.

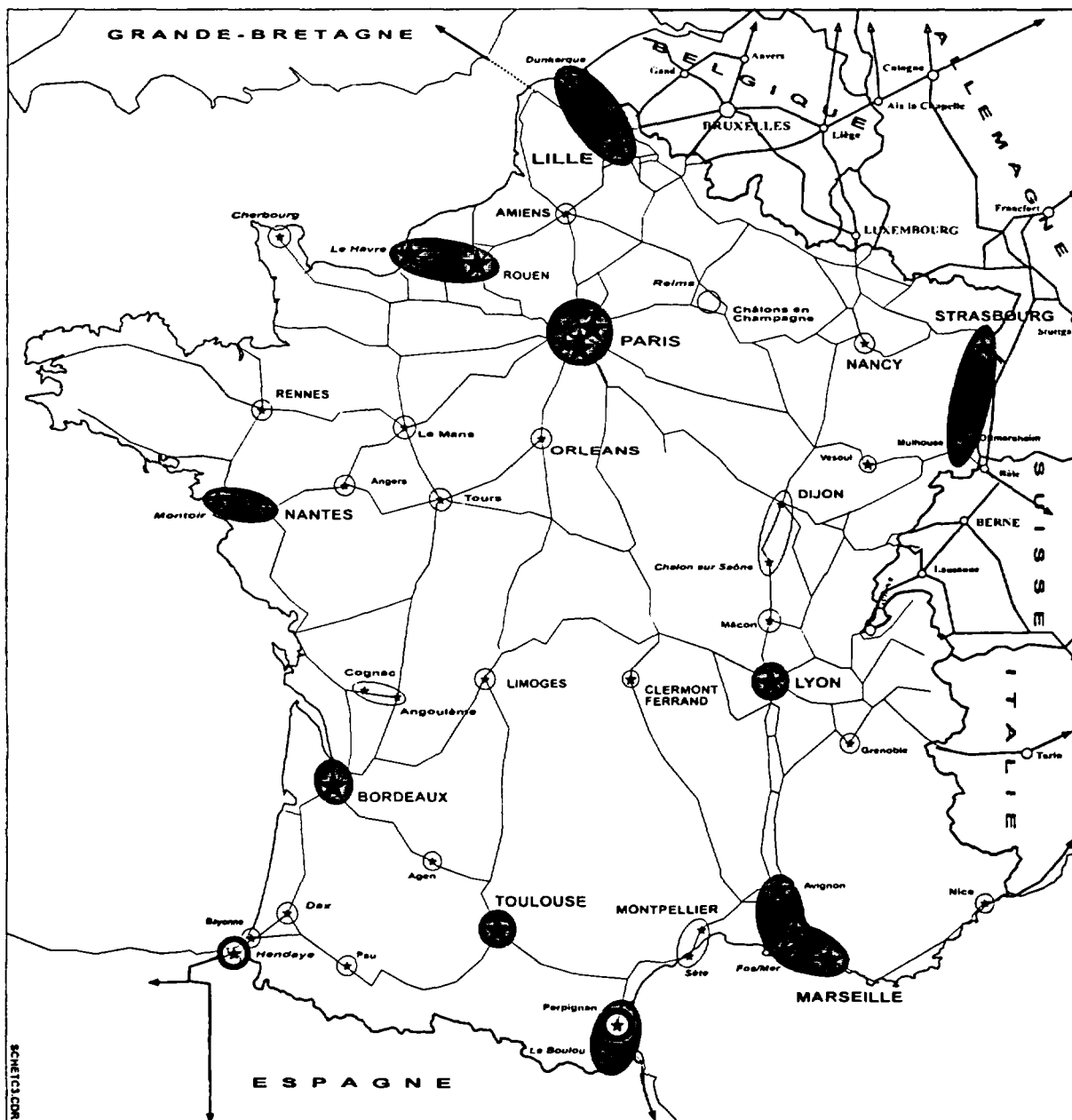
Dans la logique de décentralisation, il appartient aux régions de localiser précisément les projets devant être retenus comme sites à enjeux. On aboutit en conséquence à un schéma ciblant une dizaine de zones dites "d'intérêt européen" et à une vingtaine de zones dites "d'intérêt national" dont certaines bien sûr se recoupent compte tenu des fonctions logistiques ou cinétiques différentes assurées par les équipements existants ou à venir de ces zones stratégiques.

Les 10 zones d'intérêt européen

- Axe GrandLille/Dunkerque Littoral/Dourges-Bassin minier
- Paris multisites
- Provence Ouest-Marseille-Méditerranée
- Région urbaine de Lyon
- Agglomération Bordeaux-Atlantique
- Tête de Seine Portuaire Le Havre-Rouen/Basse Seine
- Agglomération Toulousaine
- Sillon Rhénan français
- Bouches de la Loire Nantaise
- Porte de l'Espagne-Méditerranée/ Perpignan

PLATES-FORMES MULTIMODALES

Zones à enjeux d'intérêt européen et national



● Zones multimodales de niveau européen	★ Terminaux majeurs et chantiers secondaires de transport combiné
○ Zones multimodales de niveau national	○ Sites techniques de transport combiné
— Lignes ferroviaires principales du transport de marchandises	

Rapport Daubresse - 2 avril 1997

Les 20 zones d'intérêt national

- Amiens-Picardie
- Axe Reims-Châlons en Champagne-Vatry
- Couloir Lorrain
- Dijon-Val-de-Saône
- Agglomération Orléanaise
- Agglomération du Grand Rennes
- Val de Loire-Angers
- Axe Tours-Vierzon-Châteauroux
- Axe Angoulême-Cognac
- Agglomération Clermontoise
- Montpellier/Sète-Méditerranée
- Agglomération d'Agen
- Axe Pau/Dax
- Porte d'Espagne Atlantique/Bayonne-Hendaye
- Agglomération Niçoise
- Agglomération Grenobloise
- Lille Multisites) Sites de
- Strasbourg Multisites (
- Région Parisienne) niveau National en réseau
- Grande Conurbation Marseillaise (

Il appartient là encore aux régions de pointer les sites correspondant aux priorités des futurs contrats de plan Etat-Régions dans les agglomérations répertoriées, qui possèdent déjà pour certaines d'entre elles des équipements à développer ou qui préfigurent des projets à concrétiser.

Ainsi, complété éventuellement de projets initiés très localement par des opérateurs du combiné ou d'infrastructures dédiées à une niche de marché spécifique, nous obtenons là un maillage national équilibré, qui devrait se révéler pertinent à l'horizon 2015.

III - C LES ROLES RESPECTIFS DE L'ETAT-AMENAGEUR DU TERRITOIRE ET DES REGIONS

La Doctrine : Les plates-formes logistiques telles que définies plus haut étant guidées par une logique de marché ou plus exactement des logiques de marchés, elles n'apparaissent pas devoir bénéficier d'aides publiques, qu'il s'agisse de l'Etat ou des collectivités. Par contre, en s'articulant physiquement aux terminaux labellisés de Transport Combiné, elles peuvent indirectement bénéficier non seulement d'un effort d'aménagement du Territoire, mais aussi des investissements réalisés pour l'accessibilité des-dits terminaux.

Dès lors, il convient de définir le rôle et les modalités d'intervention financière de l'Etat et des Régions.

A l'évidence, le rôle de l'Etat, aménageur du Territoire, doit être concentré sur les terminaux de Transport Combiné, compte tenu des enjeux liés à la concurrence européenne. Une intervention massive et prioritaire doit être envisagée sur les

terminaux bénéficiant du label européen, à l'intérieur des zones répertoriées plus haut et sur les sites précis qui auront été définis par les régions.

Cet investissement exceptionnel pourrait être financé par le biais du Budget des Transports et du F.I.T.T.V.N., dans le cadre des contrats de plan Etat-Région.

- Pour ce qui est des terminaux bénéficiant du label national, une intervention prioritaire partenariale entre l'Etat et la Région de moindre montant peut être envisagée dans le cadre de la négociation des contrats de plan Etat-Région.

- Pour ce qui est des chantiers locaux, il faut laisser s'établir une logique de marché sans intervention financière spécifique complémentaire des aides conventionnelles.

- Enfin, comme nous l'avons rappelé plus haut, en attendant que certaines opérations lourdes de premier niveau soient lancées et pour éviter des saturations systématiques de chantier dues à une croissance rapide du trafic combiné, des projets conjoncturels de première et seconde urgence, proposés par les opérateurs nationaux du transport combiné CNC et NOVATRANS, devraient pouvoir bénéficier auprès de RFF et de la SNCF de décision de programmation anticipée sur 1997, 1998 et 1999. On retrouvera ces opérations évoquées dans la Contribution Annexe 1 qui reprend l'état prévisible des investissements à programmer.

CONCLUSION

Conclure une telle étude n'a pas grande signification si on doute qu'elle soit prise en compte et mise en oeuvre le moment venu, c'est-à-dire quand l'Etat aura pu conduire la démarche inscrite dans la Loi Pasqua d'Orientation sur l'Aménagement et le Développement du Territoire.

Il est vrai que la démarche de schématisation pourrait n'être qu'un exercice de conceptualisation qui ne déboucherait pas ensuite sur un exercice de planification.

Tout va dépendre de la méthode qui devrait être prochainement proposée aux Régions par le Gouvernement pour la définition des schémas d'infrastructures. Nous avons modestement essayé pour notre part d'explorer une méthode pour le schéma du Transport Combiné, mode à part entière du XXIème siècle dont le développement reposera sur deux exigences :

La première est celle de la Qualité et de la Régularité, qui supposent des investissements sur les lignes et les interfaces.

La seconde est celle de la Compétitivité économique et de l'inscription du mode "combiné" dans une perspective intercontinentale.

Car si le temps des Nations n'est pas révolu, celui des près-carrés du monopole est depuis longtemps périmé. Et le danger réside pour notre pays dans le décalage qui demeure entre certaines frilosités ou certaines lourdeurs dans nos comportements économiques et la réactivité de notre environnement international.

Même s'il faut se hâter lentement, comme se plaisaient à le dire les Latins, il serait bon toutefois de ne pas manquer les rendez-vous de l'économie et de l'histoire. Ces rendez-vous, pour être honorés, impliquent une forte volonté politique articulée sur une bonne vision des enjeux. La démarche de schématisation qui va prochainement être inaugurée nous paraît à la fois riche d'enseignements rassurants sur le présent, notamment dans les régions, et porteuse d'exigences coûteuses pour la collectivité qui doit dessiner l'avenir.

Et sans ignorer que l'urgence est à la maîtrise des dépenses publiques, nous espérons de l'Etat qu'il dégagera les pistes du redéploiement des ressources disponibles au profit du secteur émergent que constitue le transport combiné à l'horizon 2015.

C'était le seul objectif de cette contribution que de montrer qu'il fallait y croire et encore persévérer.

SYNTHESE DES 7 RECOMMANDATIONS
POUR REUSSIR L'INTERMODALITE ET LE TRANSPORT COMBINE
DU XXIème SIECLE

1 - Maintien de l'aide au développement du Transport Combiné inscrite au F.I.T.T.V.N. depuis 1995

2 - Limitation du rôle d'intervention de l'Etat aux seuls terminaux de Transport Combiné, les localisations des plates-formes logistiques devant être guidées par la logique du marché

3 - Adoption d'un 6ème schéma national d'aménagement du territoire définissant et localisant les zones à enjeux ou se construira l'avenir du Transport Combiné à l'horizon 2015

4 - Labellisation d'une dizaine de zones pour l'implantation des Terminaux de transport combiné d'intérêt européen, la localisation précise des sites à l'intérieur de ces zones étant laissée à l'initiative de la Région, et la participation financière éventuelle de l'Etat au développement des sites ainsi localisés se négociant dans le cadre des contrats de plan Etat-Région, qui bénéficieraient d'une dotation spécifique à ce titre

5 - Labellisation d'une vingtaine de zones pour l'implantation des terminaux du Transport Combiné d'intérêt national, la localisation précise des sites étant là aussi laissée à l'initiative de la Région, et, la participation financière éventuelle de l'Etat se négociant dans le cadre des contrats de plan Etat-Région

6 - Proposition d'inscrire durablement le financement des équipements et des infrastructures du Transport Combiné dans le cadre du redéploiement du F.I.T.T.V.N.

7 - Mise en oeuvre d'une "boîte à outils" juridique et fiscale pour des montages innovants et pérennes dans les structures opérationnelles, de pilotage et de gestion des plates-formes intermodales majeures retenues au schéma national

CONTRIBUTION ANNEXE 1

REFLEXION PROSPECTIVE SUR LES BESOINS DE FINANCEMENT DU TRANSPORT COMBINE

- Le financement des terminaux

Dans l'état actuel des projets présentés dans les régions, et des trafics prévisibles, on peut garder en mémoire les chiffres suivants pour le financement spécifique des terminaux (hors plate-forme logistique, hors approche routière) horizon 2003/2008, soit 10 ans.

- Bordeaux-Hourcade : estimation 380 MF, dont 112 MF de la part d'Etat

- Paris-Nord-Est, avec une inconnue sur la participation de la région, et des procédures longues, pour un coût de 420 MF en première tranche. Mais la croissance du trafic forte en région parisienne va imposer des investissements intermédiaires "conjoncturels" sur Valenton 2 pour 92 MF et Vaires pour 35 MF, avec une part d'Etat souhaitable de 50 %.

- Lille-Dourges : le coût devrait être dans la fourchette 400/500 MF en première tranche, mais la programmation doit être redéfinie après la décision négative du 7 mars sur les Jeux Olympiques à Lille en 2004 (prise en charge du déménagement du terminal de Lille-Saint-Sauveur, participation locale, etc...). Un investissement intermédiaire conjoncturel de 35 MF pourrait être nécessaire en fonction de la date de mise en service de Dourges, pour absorber la croissance du trafic et pour fixer les clients traditionnels du terminal de Lille (50 % Etat).

- Dans le secteur Provence, où la participation locale n'est pas encore réglée, on devrait s'orienter vers une solution double en réseau, à savoir agrandissement du terminal d'Avignon au gabarit européen pour 150 MF (50 % Etat) et la réalisation progressive en deuxième phase de Grans-Miramas sur la base d'un investissement maximum de 150 MF (40 % Etat)

- Mise au gabarit européen de Lyon-Vénissieux pour 250 MF (avec aménagement des accès). Il ne semble pas qu'on soit prêts localement pour créer une nouvelle plate-forme à Lyon Quatre-Chênes malgré la promotion qui est faite autour du projet

- Des ajustements techniques sont à réaliser sur divers sites européens comme Toulouse, Perpignan et Le Havre (hors zone portuaire) pour environ 120 MF (50 % Etat)

- Les projets de niveau national devraient s'engager avec des participations locales, pour lesquelles seul Dijon-Gevrey est décidé (40 % Etat), sur les sites de Clermont, Fleury-les-Aubrais, Longueau et Montpellier pour un total de 230 MF. La part Etat n'est pas définie pour toutes les opérations

- D'autres terminaux régionaux sont envisagés sans concrétisation véritable des projets. Les risques y sont peu importants, au vu des trafics, mais les investissements ne sont pas encore bien cadrés (Bretagne, Bayonne, Nord-Lorraine, Reims-Chalons en Champagne)

La création récente de RFF devrait créer un nouveau cadre de discussion pour les participations respectives de l'Etat et des collectivités locales et l'accent devait être plutôt mis sur les terminaux de niveau européen où l'action de l'Etat sera déterminante.

L'après 2003 est bien sûr plus difficile à cerner. On peut toutefois penser que si le combiné continue de se développer et que si nos grands ports retrouvent des trafics, des opérations dont le coût est encore inconnu, pourraient voir le jour à la fois sur les autres terminaux européens, à Toulouse-Eurocentre, à Strasbourg/Mulhouse, à Nantes, et sur d'autres sites nationaux déjà cités comme Montpellier, et Lorraine-Nord, où il faudra compléter les opérations précédentes.

Il conviendra de maintenir toujours un bon équilibre entre les investissements "légers" de court terme pour coller au marché, et des investissements lourds et concentrés où la prise de risque est inévitable.

On ne fera donc pas de politique des terminaux à moins de 150 à 200 MF d'engagements annuels pour l'Etat sur la période 1998-2008.

Il convient de noter que les régions ne s'attendent généralement pas à d'aussi grosses additions, et qu'elles devraient financer pour leur part tout l'aménagement périphérique, ce qui est loin d'être négligeable.

A ces sommes, afin d'établir la qualité de service incontestable et la fiabilité recherchée par les chargeurs et les opérateurs l'investissement dans les "tuyaux ferroviaires" doit accompagner l'action volontariste sur les "noeuds" que nous venons de décrire.

- Les investissements en lignes

Sur la base des besoins exprimés par le gestionnaire de l'infrastructure SNCF et par les opérateurs majeurs du Transport Combiné, les principales propositions faites en 1996 par le Conseil du Transport Combiné restent actuelles et sont les suivantes :

Un programme de 2,30 milliards d'investissement apparaissait nécessaire. Il concerne principalement, à cinq ans :

- La grande ceinture de Paris, y compris les entrées et sorties du point nodal de Villeneuve Saint Georges pour 0,8 milliard de francs

- L'aménagement des lignes autour de Dijon pour 0,65 milliard de francs

- La poursuite du dégagement des gabarits B et B1 sur les axes majeurs pour 0,25 milliard de francs

- Des aménagements répartis sur l'ensemble des territoires, portant sur le dégagement d'itinéraires complémentaires ou alternatifs pour 0,65 milliard de francs

- Des sources de financement possibles

- . 150 à 200 MF par an pour le financement des grands chantiers
- . 200 MF par an pour l'infrastructure ferroviaire, sans maîtriser à l'heure actuelle d'éventuelles grandes infrastructures fluviales qui viendront après 1999
- . 100 à 200 MF par an (selon la rapidité) pour optimiser l'accès routier aux terminaux multimodaux, afin d'obtenir une meilleure intégration du trafic et une réduction des saturations du trafic : on voit donc que l'investissement sur les terminaux et les infrastructures se situe entre 400 et 600 MF par an.

Ces sommes correspondent aux besoins nouveaux, et programmés dans le temps, réclamés par le Transport Combiné au niveau de ses infrastructures. Les propositions de hiérarchisation contenues dans le rapport visent à concentrer ces investissements sur des sites à enjeux, confirmés par le marché et à fort potentiel d'avenir.

Ces investissements nouveaux sur les infrastructures ne viennent pas en concurrence, mais en complément des fonds d'Aide au développement du Transport Combiné, institués en 1994 et 1995 par le Ministre Bernard BOSSON. Ces aides à l'exploitation, attribués à la SNCF sous conditions de résultat et d'augmentation de trafic sur des liaisons ciblées, ont permis l'équilibrage d'exploitation sur ces liaisons et favorisé l'arrivée de nouveaux opérateurs et chargeurs sur les trains du Transport Combiné.

Nous en avons démontré et rappelé longuement l'utilité en introduction à ce rapport.

Il conviendrait donc de concevoir un dispositif complémentaires pérenne de financement des infrastructures stratégiques.

Deux pistes de réflexion ont été un moment explorées dans le cadre de cette mission

1 - Une première piste consistait à instaurer des taxes nouvelles mais relativement indolores, afin de financer les infrastructures nécessaires au développement ferroviaire en général, et alimenter le nouvel établissement RFF, au profit du transport marchandises en particulier.

Il est vrai qu'au moment où l'on assiste à une baisse programmée et significative des prix de l'énergie électrique et des télécommunications, envisager d'instaurer une taxe sur les recettes EDF/GDF et France Télécom ne semblait pas aberrant pour éviter à l'avenir un développement anarchique du seul transport routier, alors que des alternatives modales plus respectueuses de l'environnement méritaient d'être favorisées.

Toutefois, la priorité est clairement exprimée par le Président de la République, et par le Premier Ministre de maîtrise de la dépense publique nous a conduits à préférer vouloir approfondir les systèmes de financement existant en procédant à leur redéploiement.

2 - La seconde concerne donc le Fonds d'Investissement des Transports Terrestres et des Voies Navigables (F.I.T.T.V.N.)

Dans le budget de 1997, ce fonds intègre sur un montant global de 3,2 milliards de francs, une part routière de 1,7 milliards de francs dont on peut souhaiter qu'elle reste

exceptionnelle et qui finance les deux autoroutes non concédées : Clermont-Ferrand/Montpellier et Vierzon-Brive, ce qui représente un réel effort d'aménagement du territoire.

Il n'est donc pas incohérent de prévoir dorénavant les financements que nous venons de rappeler, dans le cadre du FITTVN. Rappelons qu'il conviendra d'y faire aussi une meilleure place au transport fluvial, qui développe actuellement de grands projets (hors Rhin-Rhône).

Nous imaginons enfin que l'installation de RFF et le recentrage de la SNCF sur ses missions de tractionnaire s'accompagneront de nouvelles dispositions financières pour ces établissements, en supplément des dotations en capital et des subventions spéciales d'investissement connues à ce jour ou inscrites dans la loi de 1997.

Tout cela revient à notre sens à procéder année par année à un redéploiement concerté des fonds disponibles dans le FITTVN, fonds dont on sait qu'ils rentrent mal dans cette période de doute économique, mais dont on peut espérer qu'ils augmenteront de façon sensible avec le retour de la croissance.

CONTRIBUTION ANNEXE 2

REFLEXIONS SUR DES MONTAGES JURIDIQUES INNOVANTS

1 - LA PROBLEMATIQUE

La mise en place d'un réseau national de plates-formes multimodales relève d'une politique affirmée d'aménagement du territoire dans une vision prospective des mutations profondes qui affecteront le transport des marchandises.

A ce titre, le schéma national des plates-formes multimodales doit s'articuler en cohérence avec le schéma national d'aménagement et de développement du territoire, avec les schémas sectoriels relatifs aux communications, avec les schémas régionaux.

La mise en oeuvre de cette politique nécessite également qu'à l'échelle des zones géographiques où sont implantées les plates-formes multimodales de niveau européen, l'ensemble des acteurs publics, socio-professionnels et privés concernés par ces projets soient étroitement associés à leur réalisation et à leur gestion.

Cette condition est primordiale pour éviter les conflits, les concurrences, les surenchères et pour garantir la cohérence, la complémentarité, la valorisation du réseau régional des autres plates-formes de niveau inférieur.

Cette responsabilité politique et économique dépasse largement le seul cadre territorial du lieu d'implantation. Elle engage aussi une implication financière de tous ces acteurs.

Sur la base de ces principes, "la" ou "les" structures opérationnelles requises pour mettre en oeuvre les plates-formes multimodales de niveau européen retenues au schéma national doivent répondre aux points suivants :

1. Responsabilité d'autorité, d'initiative, de cohérence
2. Compétence d'aménagement
3. Mode de réalisation
4. Gestion technique, économique et financière
5. Régime fiscal de la zone de la plate-forme

Si la participation directe de l'Etat à l'autorité institutionnelle ainsi créée à l'échelle de chaque plate-forme de niveau européen n'apparaît ni opportune, ni nécessaire, le dispositif pourrait toutefois être consolidé pour garantir l'efficacité de la politique nationale du transport des marchandises par deux mesures :

. la mise au point d'un système de contrat de concession entre l'Etat et la structure responsable, à l'instar des modalités existantes pour la création et la gestion des plates-formes aéroportuaires.

. la création d'une instance nationale (Agence du Transport intermodal, conformément aux propositions du rapport de la mission interministérielle sur l'intermodalité, de Juin 1994), au sein de laquelle seraient nommés les Présidents des organismes en charge de la réalisation et de la gestion des plates-formes multimodales de niveau européen.

2. LES PROPOSITIONS DE MONTAGE JURIDIQUE ET FISCAL

- La responsabilité d'autorité, d'initiative, de cohérence, de financement

Les investigations menées sur l'opportunité de créer un groupement d'intérêt public (GIP) pour assurer la réalisation et la gestion des plates-formes d'intérêt européen ont conduit à écarter cette solution.

Certes, ce dispositif permet la participation directe de l'Etat à la structure, la coopération entre personnes publiques de compétences, d'objets et de territoires différents, et l'association de personnes privées, mais il présente de lourds handicaps : modification législative, unanimité des décisions des acteurs concernés, délais de mise en oeuvre, tutelle excessive de l'Etat.

En conséquence, dans le cadre législatif actuel, il est proposé, pour chaque plate-forme multimodale de niveau européen, la création d'un syndicat mixte ouvert (L 166-1 du Code des Communes), à couverture géographique étendue à la région logistique concernée.

L'objet de l'établissement public ainsi défini est le développement économique par la valorisation du transport intermodal de marchandises dans le territoire défini précédemment, avec l'octroi de la compétence d'aménagement pour assurer la maîtrise d'ouvrage en terme de réalisation et de gestion de l'opération figurant dans le Schéma National des plates-formes multimodales de niveau européen.

Le Syndicat mixte ouvert présente l'avantage de pouvoir associer toutes les collectivités locales, les instances départementales et régionales, les Chambres consulaires et les établissements publics concernés par le développement du transport de marchandises sur le territoire concerné.

Il ne peut par contre bénéficier d'un certain nombre d'aides de l'Etat : Fonds de compensation de la TVA, dotation générale de fonctionnement, dotation générale d'équipement. La proposition d'un régime d'exception pour ces syndicats mixtes ainsi créés doit faire l'objet d'une étude spécifique.

Les ressources du Syndicat mixte, hormis les participations financières de chacun de ses membres, pourront s'appuyer sur le prélèvement de tout ou partie du produit de la taxe professionnelle perçue sur la plate-forme multimodale, conformément aux dispositions de la loi du 10 Janvier 1980.

Une fiscalité additionnelle départementale sur les cartes grises ou/et la vignette automobile est une mesure qui mérite localement d'être étudiée, affirmant l'implication des instances départementales.

Il est recommandé qu'une contractualisation de concession lie étroitement le Syndicat mixte et l'Etat, comme il a été énoncé dans le chapitre précédent, afin de définir le

cadre de la coopération et des aides et de renforcer le rôle structurant de l'Etat dans la conduite de la politique nationale des transports.

- La compétence d'aménagement

Cette compétence est acquise dans l'objet du Syndicat mixte. La définition très large de l'objet du Syndicat et son champ géographique d'application étendu à la région logistique devraient satisfaire les dispositions du code de l'urbanisme (Article L.311-1 et suivants), et du code général des collectivités territoriales concernant la participation des communautés urbaines à ce type de structure (Articles 5215-20 et 5721-2).

- Le mode de réalisation

La procédure de ZAC paraît être appropriée pour ce type de réalisation.

La concession d'aménagement à une société d'économie mixte semble la solution la plus adaptée : elle permet l'association et l'implication des partenaires privés concernés par l'économie des transports.

- Les conditions de gestion technique, économique et financière

La structure "Syndicat mixte" doit satisfaire à trois exigences essentielles :

. la gestion technique et financière de la plate-forme, soit en régie directe, soit par mode de concession unique ou multiple

. l'observation, le suivi et l'évaluation des implantations et leur impact sur le fonctionnement général de la logistique des transports de marchandises au niveau international, national et régional. A ce titre, une commission d'agrément des implantations doit apprécier la nature des projets (origine géographique, type et taille d'activités) pour éviter la concurrence territoriale, et pour optimiser les synergies internes et externes.

. la coordination et la valorisation du réseau des plates-formes secondaires existantes dans la zone logistique régionale avec un système d'aides incitatives à l'investissement et de péréquation en cas de délocalisation.

- Le régime fiscal

S'il n'est pas encore possible d'appliquer une taxe professionnelle de zone, il est indispensable de mettre en place un dispositif pour aboutir à une fiscalité homogène pour l'ensemble des implantations de la plate-forme.

Comme il est préconisé plus haut, le produit de la taxe professionnelle doit être réservé en totalité ou en partie à l'établissement public, les collectivités territorialement concernées conservant le produit du foncier bâti industriel et commercial.

- Les règles du jeu à observer

L'implication de toutes les grandes collectivités concernées par des implantations logistiques régionales dans le Syndicat mixte permet d'élaborer des règles du jeu dont le but principal doit être d'éviter de financer des délocalisations d'un point à un autre de la région, par le biais de l'argent public

Pour atteindre cet objectif, nous rappellerons la nécessité de :

- la mise en place au sein du Syndicat mixte d'un Comité d'agrément des implantations du Transport Combiné, qui validera la nature, l'envergure et l'origine des implantations logistiques qui peuvent être retenues, sans déstabiliser le tissu économique existant préalablement à cette implantation au sein de la région concernée.
- l'affectation d'une partie de la taxe professionnelle recueillie sur le terminal de Transport Européen au financement d'investissements ou d'actions confortant la logique de réseau avec les terminaux ou chantiers de moindre importance.
- l'instauration de la règle de **"Forget me not"** permettant de reverser de manière dégressive pendant 2 à 3 ans, une partie de la taxe professionnelle recueillie sur les sites de niveau Européen à la commune dont était originaire l'entreprise logistique qui viendrait s'y installer, dès lors que cette commune est située dans la même région.

TABLE DES ANNEXES

- Annexe 1 : Lettre de mission
- Annexe 2 : L'Allemagne logistique
- Annexe 3 : Les Pays-Bas logistiques
- Annexe 4 : L'Italie logistique
- Annexe 5 : La Grande-Bretagne logistique
- Annexe 6 : Le Questionnaire envoyé aux Régions
- Annexe 7 : Tableau des réponses des Régions à la question 1
- Annexe 8 : Tableau des réponses des Régions aux questions 2, 3 et 4
- Annexe 9 : Terminologie du Transport Combiné
- Annexe 10 : Trafic des principaux terminaux français de transport combiné
- Annexe 11 : Services attendus sur les terminaux et plates-formes logistiques

*Le Ministre de l'Aménagement du Territoire,
de la Ville et de l'Intégration*

*Le Secrétaire d'Etat
aux Transports*

Paris, le 18 JUIN 1996

Monsieur le Député-Maire,

La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire a prévu l'élaboration de cinq schémas directeurs d'infrastructures de transport à l'horizon 2015 :

- un schéma routier ;
- un schéma du réseau ferroviaire ;
- un schéma des voies navigables ;
- un schéma des plates-formes aéroportuaires ;
- un schéma des infrastructures portuaires et de leur desserte terrestre.

Nous souhaitons pouvoir compléter les cinq schémas directeurs prévus par la loi par un schéma des plates-formes multimodales et du transport combiné, qui serait établi dans le même souci de cohérence intermodale mais avec un caractère moins directif.

S'il n'est pas explicitement de la compétence de l'Etat de définir un tel schéma, il y a en effet avantage à inciter les professionnels à réfléchir à la meilleure articulation entre les différentes plates-formes existantes ou projetées. L'objectif est de parvenir à éviter une concurrence excessive entre ces plates-formes et de rechercher au contraire une complémentarité et une cohérence permettant de répondre aux besoins des entreprises tout en structurant le territoire.

En appui de la réflexion qui est conduite au sein de nos départements ministériels par la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale et la Direction des transports terrestres, nous souhaitons vous confier, en votre qualité de président du Conseil du transport combiné, une mission destinée à éclairer les choix que devront faire les professionnels, les collectivités concernées et le gouvernement.

Monsieur Marc-Philippe DAUBRESSE
Député du Nord
Maire de Lambersart
Président du Conseil du transport combiné

HÔTEL DE VILLE
59130 LAMBERSART

Nous souhaitons plus particulièrement recueillir votre avis et vos propositions pour le développement d'un réseau cohérent de plate -formes multimodales, en particulier sur les critères de localisation et de hiérarchisation, étant entendu que toutes ne pourront pas être de dimension européenne. Votre réflexion devra en outre porter sur les moyens d'assurer un fonctionnement en réseau des différentes plate-formes, ainsi que sur les modalités d'intervention financière de l'Etat et des collectivités locales dans le respect bien entendu de l'objectif de maîtrise des dépenses publiques qui vous paraîtront les plus adaptées dans la perspective de la préparation des prochains contrats de plan Etat-Région.

Nous souhaitons pouvoir disposer de vos conclusions pour le 15 octobre prochain.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Député, l'assurance de notre considération distinguée et les plus sincères..



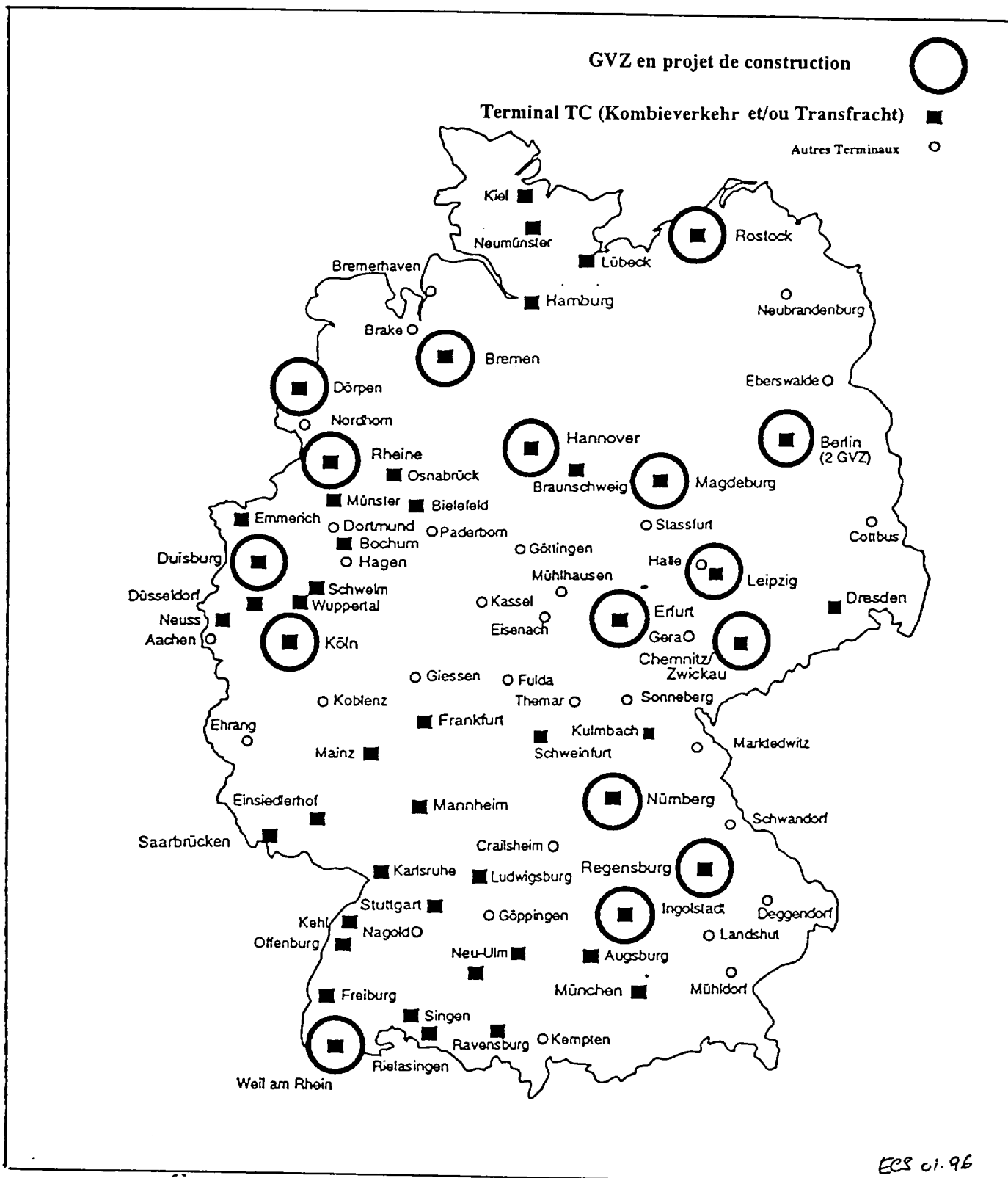
Jean-Claude GAUDIN



Anne-Marie IDRAC

Annexe 2

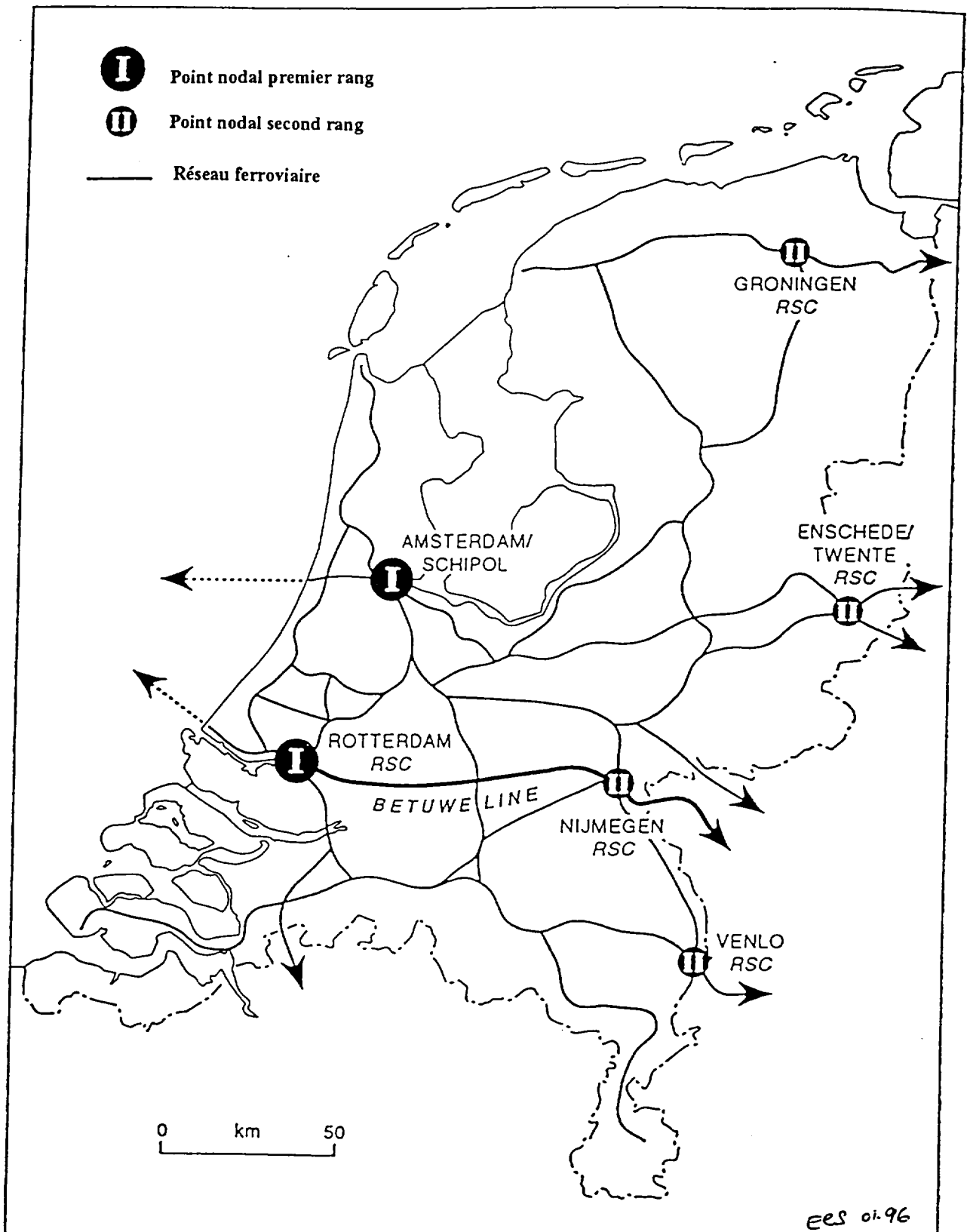
Projets GVZ et Terminaux TC en Allemagne



ECS 01.96

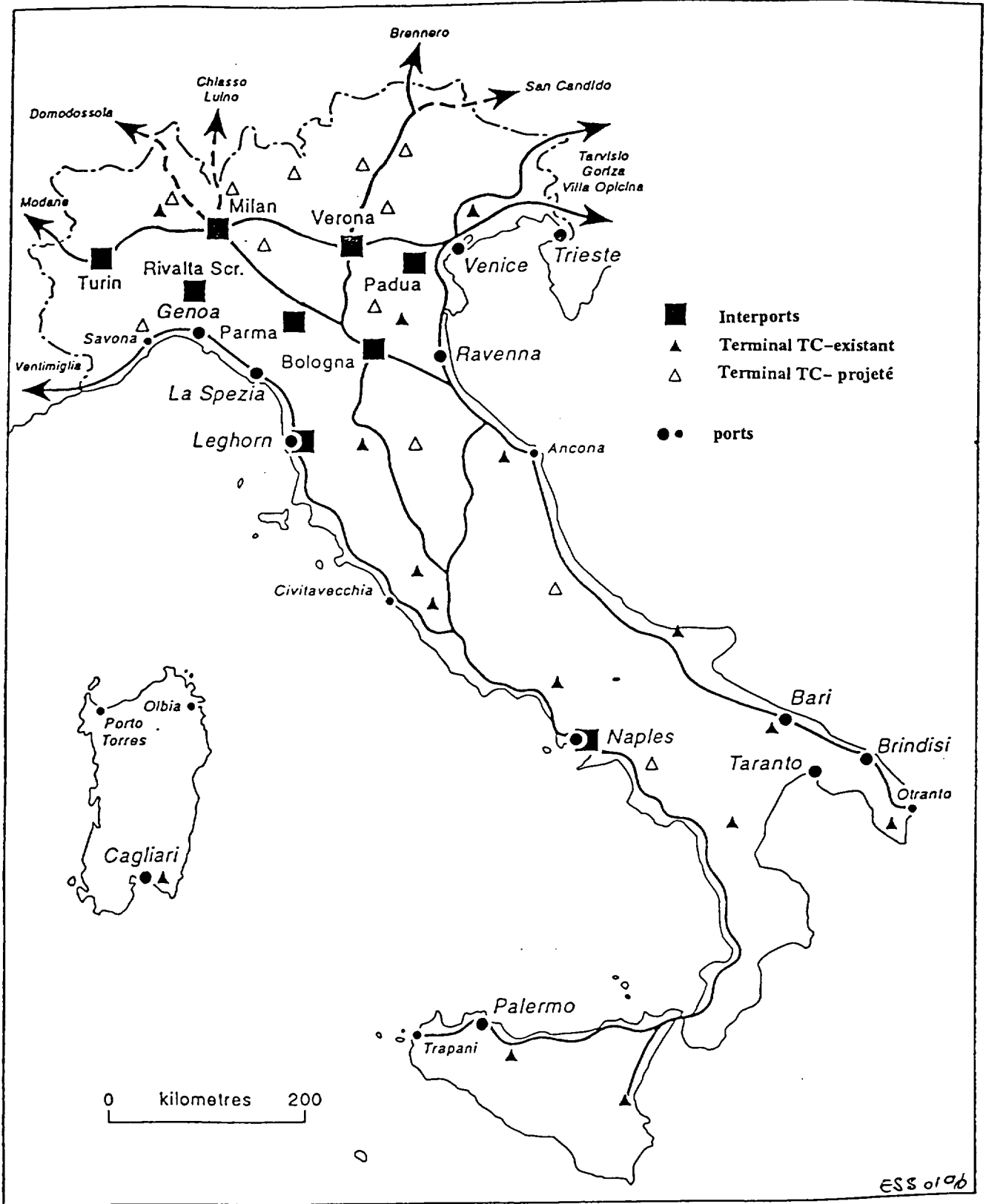
Annexe 3

Terminaux ferroviaires et Point nodal de premier et second rang aux Pays-Bas



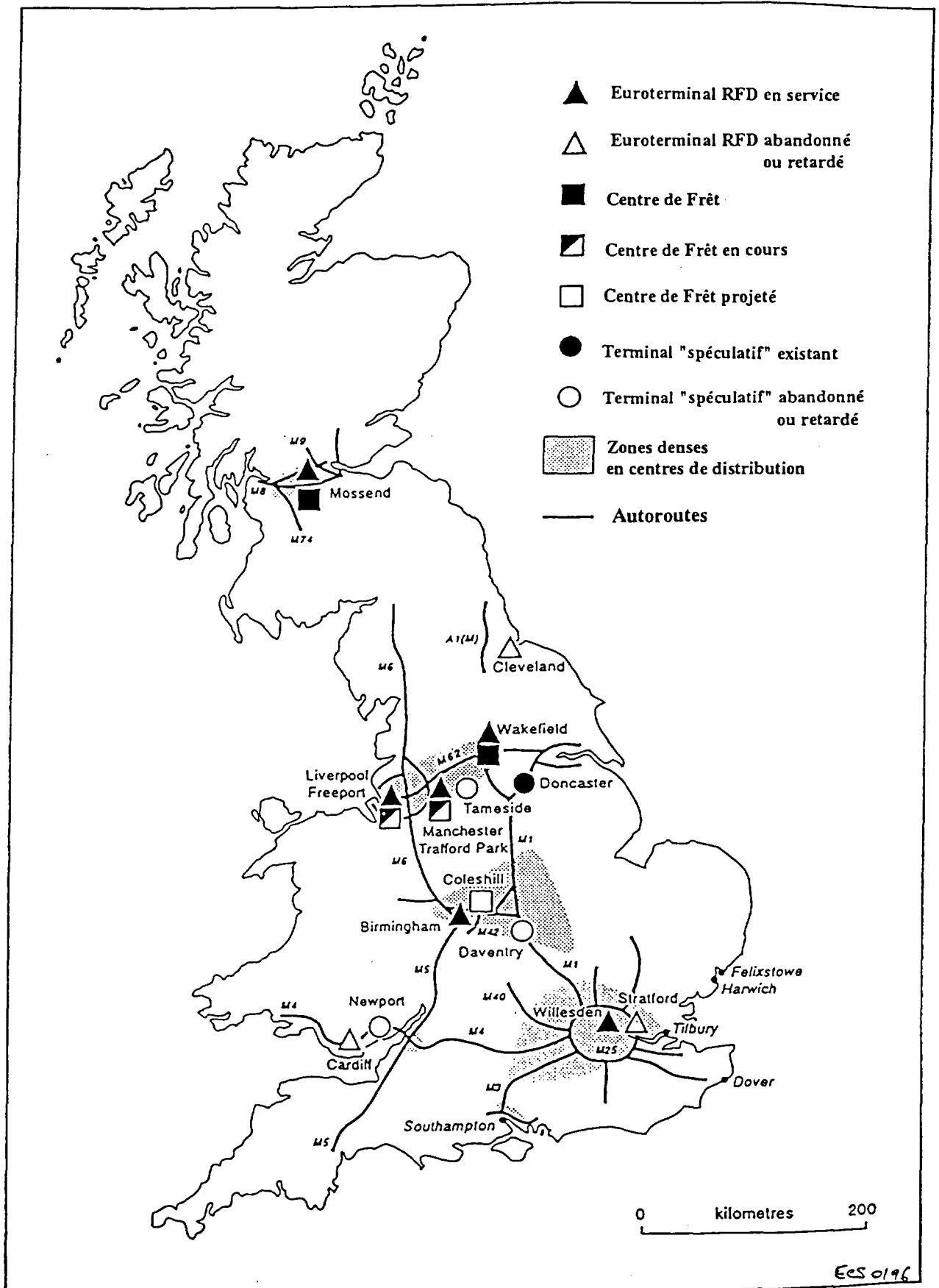
Annexe 4

Le réseau des Interports italiens



Annexe 5

Terminaux du Tunnel et Centres de Frêt



PRÉPARATION D'UN SCHEMA NATIONAL DES PLATES-FORMES MULTIMODALES ET DU TRANSPORT COMBINÉ

QUESTIONNAIRE DESTINÉ AUX RÉGIONS

1. LE RÉSEAU DES PLATES-FORMES MULTIMODALES

1.1. *Quelles doivent être d'après vous les principales vocations d'un réseau de plates-formes, aux niveaux local, régional, national et européen ? Comment doit-il fonctionner ? Quelles actions publiques ou privées faut-il privilégier pour le promouvoir ?*

1.2. *L'inventaire des ressources logistiques de votre région joint en annexe vous paraît-il complet ?*

Si non, quels sont les équipements qui sont incomplètement décrits ou qui manquent ?

1.3. *Les équipements logistiques de votre région constituent-ils un réseau ?*

Si oui :

- Ce réseau correspond-il aux vocations souhaitées ?
- Ce réseau est-il ou sera-t-il formalisé par un schéma ou s'est-il organisé de façon spontanée (joindre éventuellement un document présentant le schéma) ?
- Quelles sont les principales plates-formes de ce réseau et leurs rôles (hiérarchisation et/ou spécialisation) ?
- Envisagez-vous de favoriser un renforcement de la cohérence de ce réseau ? Par quels moyens et selon quelles articulations avec les niveaux national et européen ?
- Quelles infrastructures et quels autres équipements sont nécessaires pour conforter ce réseau et lui faire pleinement jouer son rôle ?

2. LES OPÉRATIONS RÉCENTES OU PROGRAMMÉES

Quelles plates-formes multimodales ont été récemment réalisées ou sont prévues ?

- A quelles dates ?
- Quels en sont le coût (décomposer si possible) et le montage financier ?
- Quelles en sont les dimensions techniques : modes de transport, taille, équipements... ?
- Suivant quels critères de localisation ?
- Pour occuper quelle place dans le réseau régional ?

3. LES ASPECTS INSTITUTIONNELS ET FISCAUX

Quels sont les montages institutionnels et fiscaux des principales plates-formes multimodales de votre région, existantes ou en projet ?

Donnez pour chaque plate-forme le maître d'ouvrage et sa structure éventuelle, et les différents opérateurs avec leurs rôles et leurs statuts (ex : SEM pour l'aménagement, opérateur privé gestionnaire de telle fonction, etc...).

Quelles sont les limites éventuelles de ces montages ? Quelles adaptations peut-on souhaiter ?

4. RÔLE DU SCHEMA NATIONAL

Qu'attendez-vous d'un schéma national des plates-formes multimodales et du transport combiné ?

MISSION MINISTERIELLE DE MONSIEUR MARC-PHILIPPE DAUBRESSE
SCHEMA NATIONAL DES PLATES-FORMES MULTIMODALES ET DU TRANSPORT COMBINE
QUESTIONNAIRE DESTINE AUX REGIONS - ANALYSE DES REPOSES (QUESTION 1)

REGIONS	RESEAU ET HIERARCHISATION	ORGANISATION	POSITIONNEMENT	INFRASTRUCTURES
ALSACE	<ul style="list-style-type: none"> • Ancrage sur le Rhin • Pas de besoin de mise en réseau 	<ul style="list-style-type: none"> • Contrat de plan 94-98 	<ul style="list-style-type: none"> • Entrées-Sorties vers Anvers-Rotterdam 	<ul style="list-style-type: none"> • Rhin
AQUITAINE	<ul style="list-style-type: none"> • Non, de nombreux sites mais pas de coordination • Emergence du projet Bordeaux-Hourcade (regroupement CNC - Novatrans) 		<ul style="list-style-type: none"> • Façade Atlantique en complément du Havre • Développement du transport combiné et de la logistique 	
AUVERGNE	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de réseau actuellement 	<ul style="list-style-type: none"> • Agence régionale de développement, regroupement des principaux transporteurs afin de créer une activité logistique 		
BASSE NORMANDIE				
BOURGOGNE	<ul style="list-style-type: none"> • Processus en route depuis 1993 • Concept de « Port Terrestre de l'Europe » : zone d'éclatement et d'échanges au coeur de l'espace logistique européen • Logique multisite autour de deux projets majeurs (Plate-forme bi-modale rail-route Sud-Dijonnais, Technoport de Pagny-Val de Saône) • Logique multisite (Val de Saône) 	<ul style="list-style-type: none"> • Contrat de plan 94-98 • Représentation commune dans les salons professionnels • Formation professionnelle • Développement des services 	<ul style="list-style-type: none"> • Ferroutage transmanche vers l'Europe du sud • Valoriser les flux importants traversant la région • Trafic fluvial Mer du Nord-Méditerranée • Développement du Rail-Route 	<ul style="list-style-type: none"> • Achèvement du réseau autoroutier national • Liaison Rhin-Rhône • Autoroute ferroviaire
BRETAGNE	<ul style="list-style-type: none"> • Schéma régional multimodal en cours • pas de réseau, prise en compte de Nantes-St-Nazaire • intégration du Grand Ouest aux réseaux européens 		<ul style="list-style-type: none"> • façade maritime 	<ul style="list-style-type: none"> • libération de sillons par la construction du TGV vers Rennes
CENTRE	<ul style="list-style-type: none"> • volonté de donner cohérence aux différents projets développés dans la région 	<ul style="list-style-type: none"> • commission régionale « logistique » (CR Auvergne, CRCI, DRE, FNTR, SNCF, ANCR, DRAC) 	<ul style="list-style-type: none"> • proximité Ile de France • Croisement autoroutes/fer 	<ul style="list-style-type: none"> • troisième aéroport parisien

FRANCHE-COMTE	<ul style="list-style-type: none"> • Non, réflexion sur une stratégie logistique • Site en projet au croisement A39-A36- liaison Rhin-Rhône 			<ul style="list-style-type: none"> • Façade maritime • large hinterland français 	<ul style="list-style-type: none"> • Développement d'un axe ferré lourd vers l'est.
HAUTE-NORMANDIE	<ul style="list-style-type: none"> • Non, politique centrée sur le port du Havre 	<ul style="list-style-type: none"> • Contrat de Plan 94-98 • coordination socio-professionnelle • formation • développement technologique • ex : ALOSIT (association Port-CCI-Universités) 			
ILE DE FRANCE	<ul style="list-style-type: none"> • Propositions en faveur de l'organisation d'un véritable réseau de plates-formes logistique 	<ul style="list-style-type: none"> • CALIF : Comité Aménagement et Logistique en Ile de France 			
LANGUEDOC-ROUSSILLON	<ul style="list-style-type: none"> • Coopération régionale dès 1991 (espace logistique Languedoc-Roussillon) • Schéma régional en cours d'élaboration • Concept de plate-forme éclatée 	<ul style="list-style-type: none"> • Région-CCI-partenaires privés • Promotion • 4 pôles géographiques spécialisés et complémentaires (chaînes logistiques) 	<ul style="list-style-type: none"> • Maritime • Fluvial • Porte d'Espagne 		
LIMOUSIN	<ul style="list-style-type: none"> • Non, étude à venir 			<ul style="list-style-type: none"> • Désenclavement 	<ul style="list-style-type: none"> • Réseau routier
LORRAINE	<ul style="list-style-type: none"> • Non, en émergence au niveau du département de la Moselle • Mise en relation progressive des sites • Réseau informatif Moselle-Sarre 			<ul style="list-style-type: none"> • Hinterland Anvers, Rotterdam, Zeebrugge 	
MIDI-PYRENEES	<ul style="list-style-type: none"> • Non, devra se constituer spontanément à un niveau plus large que la région. Le site EUROCENTRE en sera la pierre angulaire. 	<ul style="list-style-type: none"> • Coopération Région-Département 			<ul style="list-style-type: none"> • Schéma routier
NORD/PAS-DE-CALAIS	<ul style="list-style-type: none"> • Un réseau doit valoriser les infrastructures de transport existantes, et les implantations se fixer sur les points nodaux, en vue d'interfaces modaux performants. • La circulation des marchandises d'une plate-forme de la région vers une autre est utopique. • Volonté d'harmonisation des ressources logistiques 	<ul style="list-style-type: none"> • Contrats de plan 89-93, 94-98 • Représentation commune dans des salons professionnels (métropole illoise transfrontalière) 	<ul style="list-style-type: none"> • Grande-Bretagne / Continent • Bénélux / Europe du Sud • Hinterland des ports de la mer du Nord 		<ul style="list-style-type: none"> • Liaison Seine-Nord

PICARDIE	<ul style="list-style-type: none"> • Non, rationalisation des équipements • Gestion commune de sites (APROPORT) • Emergence du site d'Amiens-Nord-Longpré comme principale plate-forme 		<ul style="list-style-type: none"> • Difficile positionnement entre Ile-de-France et Région Nord-Pas-de-Calais 	<ul style="list-style-type: none"> • Liaison Seine-Nord
POITOU-CHARENTES	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de réseau • Souhait d'une meilleure complémentarité • Nombreux projets à l'étude 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de vision d'ensemble de la Région • Souhait d'une intervention des pouvoirs publics 		
RHONE-ALPES	<ul style="list-style-type: none"> • démarche très engagée sur le fonctionnement en réseau • hiérarchisation engagée 	<ul style="list-style-type: none"> • Démarche régionale intégrée (de la formation à la promotion) 	<ul style="list-style-type: none"> • deuxième point français • aérien 	<ul style="list-style-type: none"> • TGV Turin • Satolas

MISSION MINISTERIELLE DE MONSIEUR MARC-PHILIPPE DAUBRESSE
SCHEMA NATIONAL DES PLATES-FORMES MULTIMODALES ET DU TRANSPORT COMBINE
QUESTIONNAIRE DESTINE AUX REGIONS - ANALYSE DES REPONSES (QUESTIONS 2, 3, 4)

REGIONS	OPERATIONS (récentes (R) ou programmées (P))	MONTAGES JURIDIQUES/FISCAUX	RÔLE DU SCHEMA	OBSERVATIONS
ALSACE	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de nouveau site prévu, mais plutôt extension à moyen et long terme des sites existants • (R) Financement d'outils de manutention (portiques) dans les ports fluviaux (rhénans) essentiellement. • <u>Montage financier de ces équipements</u> : Etat (contrat de plan) / Région / Département(s) 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Statuts juridiques</u> : <ul style="list-style-type: none"> - Port Autonome (Strasbourg) - Port Rhénan Sud Alsace-Ottmarsheim : Et. Public Statuts satisfaisants. 	<ul style="list-style-type: none"> • Limiter et valoriser les sites existants. • Rôle du schéma dans les capacités supplémentaires à prévoir. 	<ul style="list-style-type: none"> • Réseau suppose échange entre plates-formes • Avancés sur réflexion transport combiné
AQUITAINE	<ul style="list-style-type: none"> • (P) <u>Bordeaux-Hourcade</u> : Plate-forme terminal transport combiné + plate-forme logistique <u>Travaux</u> : 04/97 - 04/00 15 hectares - Transport combiné : 3 cours à portiques, 1 cour grue, aire stockage, 2 voies ferrées 750 mètres, équipements ferroviaires, accès routier, ouvrages d'art. <u>Coût</u> : 250 MF (01/93) estimés aujourd'hui à 300 MF. 220 MF au Contrat de Plan Etat/Région dont Etat : 88 MF, Conseil Régional : 22 MF <u>Montage financier</u> : FEDER 20 %, Etat : 32 %, SNCF : 24 %, Conseil Régional : 8 %, Conseil Général : 8 %, Communauté Urbaine de Bordeaux : 8 %. 	<p>?</p> <p>(ACFCI ⇔ exploitant : SNCF)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La plate-forme de Bordeaux-Hourcade doit répondre aux ambitions de la région en matière de transport combiné et participer à son développement économique. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessité d'ancrer la façade Atlantique à l'Europe • Proposer une autre solution que le sillon rhodanien pour les flux de la péninsule ibérique

REGIONS	OPERATIONS (récentes (R) ou programmées (P))	MONTAGES JURIDIQUES/FISCAUX	RÔLE DU SCHEMA	OBSERVATIONS
AUVERGNE	<ul style="list-style-type: none"> Centre routier et pôle d'activités logistiques <u>Moulins sur Allier</u> En cours Croisement RN7 - RN 145 (P) <u>Parc Logistique de Clermont-Auvergne</u> Centre d'une croix autoroutière (Gerzat-Cébazat) Plate-forme multimodale (route, fer, air) Date : ? Coût : 150 MF Infras primaires, 150 MF Acquisitions foncières + infras secondaires 	<ul style="list-style-type: none"> Maître d'ouvrage : CCI Moulins-Vichy Maître d'ouvrage : Communauté de communes de l'Agglomération Clermontoise (COMAC), qui porte le projet avec l'assistance de la CCI. Structure envisagée pour la gestion : SEM Limite des montages : lorsqu'il y a intervention des collectivités, risque de dépense de l'argent public dans un projet déconnecté des réalités du marché. 	<ul style="list-style-type: none"> Apporter une cohérence, éviter les gaspillages qui résulteraient d'un développement totalement anarchique. 	<ul style="list-style-type: none"> Pas de réseau constitué. Réseau pris en terme de maillage du territoire mais aussi d'information aux professionnels.
BASSE-NORMANDIE	<p>Deux sites équipés (ou en cours) de moyens destinés à développer des activités multimodales.</p> <ul style="list-style-type: none"> Centre routier de <u>Caen-Mondeville</u> (1977) Relié fer Développement prévu d'un trafic rail/route (caisse mobile routière). <u>Cherbourg</u> Activité multimodale maritime/ferroviaire (trafic transmanche/débouchés Europe du Sud). 	<ul style="list-style-type: none"> Site réalisé sous l'impulsion de CCI de Caen. Service AR ferroviaires Cherbourg-Milan et Cherbourg-Perpignan géré par Novatrans. 		
BOURGOGNE	<p>Un nombre important de sites, dont certains multimodaux, destinés à être intégrés dans l'Espace « Port Terrestre de l'Europe » Opérations récentes / en projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> Plate-forme bi-modale rail-route <u>Sud-Dijonnais</u> 		<ul style="list-style-type: none"> Eviter prolifération et concurrence des plates-formes, afin de cibler les investissements Conforter la notion de plate- 	<ul style="list-style-type: none"> La Bourgogne, Port Terrestre de l'Europe Volonté d'un espace logistique à vocation européenne.

REGIONS	OPERATIONS (récentes (R) ou programmées (P))	MONTAGES JURIDIQUES/FISCAUX	RÔLE DU SCHEMA	OBSERVATIONS
	<p>En cours - 1998 - 100 MF</p> <ul style="list-style-type: none"> * Zone du chantier : 5 - 10 hectares - 47MF HT SNCF 15 MF ; Etat (contrat de plan) : 20 MF ; Conseil Régional : 10 MF ; District : 2,3 MF. * Accès au chantier : 19 MF TTC Conseil Général Côte d'Or * Adaptation Route Départementale / Création Diffuseur A/RD 21 MF TTC Conseil Régional : 12 MF ; Conseil Général : 1 ; District : 3,3 ; SAPRR : 4,7. • <u>Technoport de Pagny-Val de Saône</u> 200 hectares En cours de développement Activité portuaire partielle 1996 / Entreprises installées Proche A 36 et fer Dijon - Ambérieu Première tranche : 43 hectares 62 MF travaux aménagement : Compagnie nationale du Rhône, Conseil Régional, Département, Syndicat des Eaux, Agence de Bassin, Syndicat de Charte intercommunale • <u>Modernisation équipements port fluvial de Chalon-sur-Saône</u> (6 MF Contrat de Plan Etat-Région 50% - 50%) 	<ul style="list-style-type: none"> * Maître d'Ouvrage : SNCF * Maître d'Ouvrage : Conseil Général Côte d'Or * Maître d'Ouvrage : SAPRR • ZAC 1992 Maître d'Ouvrage / Aménageur / Gestionnaire : Compagnie Nationale du Rhône Partenaires : Conseil Régional, Conseil Général, Syndicat de Charte intercommunale du Val-de-Saône Sud, CCI Beaune 	<p>forme par la notion de réseau</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir l'échelle européenne, pertinente en matière de transport combiné et de logistique 	<p>Recherche d'une mise en réseau. Actions associant l'Etat, collectivités locales, professionnels fret routier, ferroviaire (SNCF) et fluvial, chambres consulaires, investisseurs institutionnels</p>
BRETAGNE	<ul style="list-style-type: none"> • (R) Réflexion sur le schéma régional multimodal de transports de marchandises et sur les perspectives de développement du transport combiné au départ et à 		<ul style="list-style-type: none"> • Devra prendre en compte spécificités et atouts de la région. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de véritable réseau maillé d'équipements

REGIONS	OPERATIONS (récentes (R) ou programmées (P))	MONTAGES JURIDIQUES/FISCAUX	RÔLE DU SCHEMA	OBSERVATIONS
	<p>l'arrivée de la région.</p> <ul style="list-style-type: none"> (R) Amélioration des moyens de maintenance du chantier CNC de Rennes 			<p>logistiques.</p> <ul style="list-style-type: none"> Reflexion en terme de sites existants (ports de Brest, Lorient, Saint-Malo, plate-forme de Nantes...) qui souhaitent chacun se développer.
CENTRE	<ul style="list-style-type: none"> Création (05/94) d'une commission régionale « logistique » présidée par F. BORDRY, qui analyse la multiplication des initiatives de créations de pôles logistiques, de plates-formes... (groupe composé d'élus régionaux ; représentants CRCI, DRE, FNTR, Direction Régionale SNCF, ANCR, Délégation Régionale à l'Aviation Civile + DATAR et Centre d'Etudes Supérieures d'Aménagement de Tours). Conclusions fin 10/96. La Région mentionne les sites jugés importants : <ul style="list-style-type: none"> * Parc d'activités POLE 45 (1978) au Nord d'Orléans, proximité A10 et A71, 250 ha ; desserte ferrée ; rayonnement national et européen. * <u>Tours-Nord</u> (CNC) * (1988-1989) <u>Chateauroux-Déols</u> - Zone industrielle aéroportuaire 250 ha/Investissement : 36 MF A proximité aéroport Marcel Dassault et échangeur A20. * <u>Centre Berry Logistique, Vierzon</u> (1995) (en cours) 90 ha/Investissement : 50 MF 	<ul style="list-style-type: none"> desserte ferrée sur site, propriété et gestion CCI/Aménagement et gestion du site : CCI Exploitant : CCI Indre Exploitation par une SEM ; partenaires du projet : Mairie de Vierzon dans la SEM ; CCI pour les études ; Conseil Général, Région, 		<ul style="list-style-type: none"> Il apparaît primordial à la Région que soit prise en compte la capacité d'Orléans, capitale régionale, à devenir site principal du réseau des plates-formes multimodales de niveau national, voire européen, compte-tenu de sa position géographique. Position géographique centrale, stratégique de la région / cf choix Beauvilliers aéroport.

REGIONS	OPERATIONS (récentes (R) ou programmées (P))	MONTAGES JURIDIQUES/FISCAUX	RÔLE DU SCHEMA	OBSERVATIONS
	Proximité A71, A20 et future A85 ; embranchement ferré particulier. * (P) Transfert avec extension du site du chantier CNC d'Orléans, saturé, sur le triage des Aubrais. * Implantations logistiques récentes d'importance.	commune pour les équipements.		
FRANCHE- COMTE	<ul style="list-style-type: none"> (P) La Région participerait à une étude de faisabilité d'implantation d'une plate-forme plurimodale près de Dôle (autoroutes A39 et A 36, VF Paris-Besançon, canal Rhin-Rhône) 		<ul style="list-style-type: none"> La réponse souligne la nécessité d'une définition claire de la politique des transports dans chaque mode. 	
HAUTE- NORMANDIE	<ul style="list-style-type: none"> Réflexion sur les perspectives de croissance du transport combiné au Havre - (R) Etude de faisabilité d'un nouveau chantier transport combiné rail-route au Havre ; stade pré-opérationnel. Cette opération : crédits du Contrat de Plan Etat/Région. (P) Mise au gabarit B+ de la ligne Paris-Le Havre (ACFCI) : plate-forme multimodale « Rouen multimarchandises » (65 hectares) 		<ul style="list-style-type: none"> Cohérence réseau terminaux et plates-formes, définition de pôles (vision aménagement du territoire), articulation territoire français/environnement européen ; définition d'un programme d'aides efficientes. 	<ul style="list-style-type: none"> Réflexion centrée autour du Port du Havre. Souhait d'un axe lourd ferroviaire Le Havre-Metz-Strasbourg
ILE-DE- FRANCE	<ul style="list-style-type: none"> (1990) Le Conseil Régional a participé aux travaux du Comité d'Aménagement et logistique en Ile-de-France, pour la mise en oeuvre d'un projet logistique régional. (1991) Charte de l'Ile-de-France - Propositions en faveur d'un véritable réseau de plates-formes logistiques. 1994-95-96 : programme d'études, avec collectivités et acteurs : <p>⇒ projet d'aménagement zone logistique/chantier</p>	<ul style="list-style-type: none"> Diversité des acteurs : sociétés anonymes à capitaux purement privés, SEM, collectivités territoriales, établissements publics... 	<ul style="list-style-type: none"> Choix judicieux d'implantation des plates-formes, limitation de leur nombre/articulation optimum entre traitement des grands flux de marchandises et dessertes capillaires. Document national de référence qui ne serait pas remis en cause par des décisions fractionnées 	<ul style="list-style-type: none"> Un réseau de plates-formes multimodales avec fonctions logistiques a pour vocations d'assurer un transport performant de fret en limitant les ruptures de charge, et d'optimiser l'usage des infrastructures. Logique

REGIONS	OPERATIONS (récentes (R) ou programmées (P))	MONTAGES JURIDIQUES/FISCAUX	RÔLE DU SCHEMA	OBSERVATIONS
	<p>rail-route, NE de la Région ; ⇒ méthodologie d'évaluation de la rentabilité des investissements dans ces chantiers ; ⇒ sur la problématique transport de fret en zone urbaine dense.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Subventions (25 %) pour les investissements infrastructures et équipements lourds des plates-formes d'échange multimodal d'intérêt régional. • Un véritable schéma régional des plates-formes logistiques reste à mettre en oeuvre. • Plates-formes logistiques de fret repérées sur une carte régionale (existantes ou en construction, plurimodales portuaires) : Cergy, Gennevilliers, Aulnay, Roissy, Rungis, Meulin-Senart, Bonneuil, Limay. • (R) renforcement du pôle de Gennevilliers : Paris Terminal SA créée en 09/96, disposera de 10 ha sur le port et nouveau portique rail-route Travaux jusqu'en 2001 ; en 1996 : 5MF Etat, 3,5MF Région • (P) Saint-Mard : 200 ha dont 50 de chantier 500 MF + 270 MF zone d'activités • (P) Aménagement d'une PF portuaire multimodale à Vigneux-sur-Seine envisagé par le Port Autonome de Paris (acquisition de plus de 100 ha) • (ACFCI) Opérations les plus récentes : <ul style="list-style-type: none"> * (R) Parc d'activités Paris-Est (Marne-la Vallée) (400 ha) ; * (R) Parc/zones d'activités industrielles et 		<p>d'urbanisme.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sa mise en place doit : <ol style="list-style-type: none"> (1) vaincre les réticences ou les multiples projets des collectivités, (2) intervenir sur la planification des plates-formes privées. 	<p>d'aménagement Etat/Région.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La réalisation d'un véritable réseau nécessite : <ol style="list-style-type: none"> (1) une plus grande cohérence dans les rôles des acteurs, (2) une plus grande implication de l'Etat (action foncière), (3) une aide incitative auprès des chargeurs et commissionnaires, (4) que les aménageurs publics respectent le critère de rentabilité de leurs investissements.

* Aménageur : Epamarne.

* Partenaires : Garonor, MGF pour des entrepôts.

REGIONS	OPERATIONS (récentes (R) ou programmées (P))	MONTAGES JURIDIQUES/FISCAUX	RÔLE DU SCHEMA	OBSERVATIONS
LANGUEDOC - ROUSSILLON	<p>logistiques de Cergy-Pontoise - Saint-Ouen L'Arnone (105 ha) ;</p> <p>* (P) Plate-forme multimodale Garessonne.</p> <ul style="list-style-type: none"> Coopération régionale depuis 1991 entre Région, CCI, et autres collectivités concernées, couplés ou non à des activités logistiques. <p>Il en résulte quatre pôles logistiques multites spécialisés, complémentaires et non concurrents, formant l'Espace Logistique Languedoc-Roussillon : « Gard Industries » (3 sites), « Montpellier-Sète-Méditerranée » (5 sites), « Carrefour d'Oc » (4 sites) et « Pyrénées-Méditerranée » (5 sites)</p> <ul style="list-style-type: none"> Le recensement ACFCI mentionne, dans le cadre des plates-formes multimodales, un « projet 1995 » de plate-forme logistique à Béziers (mais description : centre routier, chambres froides) (multimodal ?) 		<ul style="list-style-type: none"> Le schéma ne doit pas être trop globalisant ou directif. Doit préciser les concepts (plate-forme, chantiers...), inclure la dimension logistique. A relier au schéma des ports et au schéma ferroviaire. Attente de la Région : clarification des vocations, spécificités et stratégies plus que l'élaboration de normes. 	<ul style="list-style-type: none"> Région en pointe, très intéressés par le sujet (réseau, vision aménagement du territoire, complémentarités) Schéma régional des transports engagé fin 95.
LIMOUSIN	<p>Trois opérations en cours ou en projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> (R) Centre routier de Limoges - En cours. 10 MF HT : Ville de Limoges, Conseil Régional, Conseils Généraux, CCI, Etat. Sur l'A20, branchement ferroviaire possible. (P) Plate-forme multimodale logistique à Brive - Début travaux en 1997 30 hectares, intersection A20/A89, embranchement fer prévu (ACFCI : chambres froides). (P) La Croisière (23) - En projet ZAC avec centre routier 	<ul style="list-style-type: none"> (Limoges) : Maître d'ouvrage : société d'économie mixte. Gestionnaire privé pour le restaurant. (Brive) : Maître d'ouvrage : SIMA20 (La Croisière) : Maître d'ouvrage : Syndicat interdépartemental d'aménagement du site de la Croisière. 	<ul style="list-style-type: none"> « Voir 1 » : la note renvoie pour cette question aux considérations sur le réseau de plates-formes, donc à l'ancrage de la région Limousin dans le contexte français - Sans plus. 	<ul style="list-style-type: none"> Vision interrégionale et non intrarégionale des réseaux plates-formes. Etude prochaine d'un schéma régional de transport de fret.
LORRAINE	(Réponse Moselle)	(Réponse Moselle)	Doit exprimer la stratégie de	• 1 réponse Lorraine +

REGIONS	OPERATIONS (récentes (R) ou programmées (P))	MONTAGES JURIDIQUES/FISCAUX	RÔLE DU SCHEMA	OBSERVATIONS
	<ul style="list-style-type: none"> • <u>EUROPORT</u> (ZAC de Saint-Avold/Nord) Pôle international de logistique - Centre routier, centre de dédouanement. Relié fer à gare de triage Sarrebruck, (collaboration envisagée) 50 hectares dont 25 disponibles Travaux : 50 MF dont 10 MF par le Conseil Régional, le Fonds d'Industrialisation du Bassin Houiller, FEDER, Interreg 1. • (P) <u>Zone bimodale rail-route de Brouviller</u>. 108 hectares. Coût prévisionnel : 126 MF. • (P) <u>Chantier chargement/déchargement containers sur port Metz ou Illange</u> : voie d'eau vers Anvers • (R) <u>Point nodal Interconteneur de Metz Sablon</u>. • Cite 10 nouvelles implantations logistiques privées de dimension internationale depuis 3 ans. (Réponse Meurthe et Moselle) • (R) <u>Plate-forme multimodale de Nancy-Nord</u> 1987 44 hectares Desserte routière ferrée, fluviale. Transport Combiné - Messagerie - Stockage/entreposage 	<ul style="list-style-type: none"> • Equipements de transbordement publics : concession à CCI semble la meilleure solution. 	<p>l'Etat, préciser les rôles respectifs, proposer des interventions financières publiques ciblées.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coordonner les initiatives locales. • Rôle dans la hiérarchisation des plates-formes au niveau national / définition de critères ; définition des fonctions de chacune(privilégier les fonctions logistiques à VA). • Recommandations : Recenser axes (entre plates-formes) à améliorer. Tenir compte de la dimension européenne. Associer acteurs privés/transporteurs-chargeurs. • Le développement du transport combiné passe par un rééquilibrage du coût des différents modes. 	<p>1 réponse Vosges, 1 réponse Moselle et 1 réponse Meurthe et Moselle (Réponse Moselle)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Infrastructures logistiques complémentaires. Mais pas d'effet réseau. • Un lien direct entre sites implique une mise en réseau ? • Réseau informatif. • La constitution de réseau doit venir d'actions privées. • Action publique pour sociétés publiques (chemins de fer).
MIDI-PYRENEES	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Eurocentre</u>, de Castelnaud d'Estrefonds - En cours 300 hectares - raccordement A 62 mi-97 ferroviaire prévu. 	<ul style="list-style-type: none"> • Syndicat Mixte Région Midi-Pyrénées - 3 sièges : 45 % Département Haute-Garonne - 3 sièges : 45 % 	<ul style="list-style-type: none"> • Le schéma ne doit pas décrire un réseau interne aux régions, mais un réseau de grandes plates-formes qui 	<ul style="list-style-type: none"> • Les équipements logistiques de la région ne constituent

REGIONS	OPERATIONS (récentes (R) ou programmées (P))	MONTAGES JURIDIQUES/FISCAUX	RÔLE DU SCHEMA	OBSERVATIONS
	<p>Apports Etat + Europe + Collectivités : 135 MF (contrat de plan)</p> <p>220 hectares commercialisables dont 70 % embranchables - accès direct à l'autoroute (mi-97).</p> <p>Montage : infrastructures primaires 135 MF : collectivités/Etat (contrat de plan)/Europe</p> <ul style="list-style-type: none"> • ACFCI ⇒ opérations récentes : chantier CNC - Toulouse 4 hectares (1993) ; « Autoport des Pyrénées » - Tarbes - 5 hectares (1988) (« Complexes, centres routiers et douaniers ») ; centre routier Aveyron en projet. 	<p>2 communes - chacune 1 siège - 5 %</p>	<p>situerait la France par rapport aux autres pays.</p> <p>Nécessité d'un réseau hiérarchisé : plates-formes à vocation européenne/plates-formes complémentaires.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Désignation des plates-formes multimodales. • Schéma appliqué seulement si existent conditions véritable concurrence entre modes. 	<p>pas un réseau.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Absence de politique en la matière (« le réseau de plates-formes se constituera spontanément et ne sera pas planifié régionalement »).
NORD/PAS-DE-CALAIS	<ul style="list-style-type: none"> • IIIème Plan régional (1989-1993) <ul style="list-style-type: none"> - <u>Transmark</u> (Calais) <ul style="list-style-type: none"> 1991 - 57 hectares Desserte : route, rail (embranchable) 63 MF HT dont Région 6 MF - <u>Eurofret</u> (Dunkerque) <ul style="list-style-type: none"> 1991 - 39 hectares Desserte : route, rail (embranchable) 61 MF HT dont Région 6 MF - <u>Plate-forme logistique du port de Douai</u> <ul style="list-style-type: none"> 1991 - 14 hectares Route, rail, voie d'eau 14 MF HT dont Région 2,8 MF • (P) : <u>Dourges</u> : plate-forme logistique multimodale d'intérêt européen route-rail-voie d'eau avec chantier rail-route <p>140 MF inscrits au Contrat de Plan Etat/Région, dont Etat 40% et Région 30%.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Maître d'ouvrage : Ville de Marck en Calais. Aménageur : SEPAC (SEM) • Maître d'ouvrage : CCI de Dunkerque Aménageur : S3D (SEM) • Maître d'ouvrage : Syndicat Mixte pour l'Aménagement et l'Equippedement des zones industrielles de la région de Douai. Aménageur : régie directe. • En général : maître d'ouvrage : communes ou EP coopération intercommunale ; domaine concédé de l'Etat : CCI <p>Aménageur dans la plupart des cas : SEM</p> <p>Pas de problème si clarté des rôles publics/privé.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Schéma national du transport combiné : ressort de l'Etat ≠ schéma national des plates-formes : communes. • Document national : éviter multiplication des projets. 	

REGIONS	OPERATIONS (récentes (R) ou programmées (P))	MONTAGES JURIDIQUES/FISCAUX	RÔLE DU SCHEMA	OBSERVATIONS
PICARDIE	<ul style="list-style-type: none"> (R) <u>Amiens-Nord-Longpré</u> : pôle principal de la région Début travaux 1996 (délocalisation Whirlpool) 80 hectares Route et desserte ferrée. 55 MF sur 10 ans. Déficit d'investissement : maîtres d'ouvrage + Région, Etat (PACT) 50 %, FEDER (25 %) (P) <u>Projet Sud de l'Oise</u>, associant mode fluvial. Etudes de faisabilité lancées prochainement (XIème Contrat de Plan) 	<p>Adaptation souhaitable : affectation des surplus fiscaux à la garantie de bonne fin de l'opération.</p> <ul style="list-style-type: none"> Maître d'ouvrage : District du Grand Amiens, CCI d'Amiens 	<ul style="list-style-type: none"> Apporter une cohérence dans les investissements. Eviter développement anarchique et concurrence entre sites. Outil efficace pour exploiter au mieux les gisements logistiques en France. Moyen de renforcer une politique volontariste des transports (rééquilibrage modal). 	<ul style="list-style-type: none"> Vocations de réseau différentes suivant la dimension territoriale.
POITOU-CHARENTES	<p>Plusieurs opérations en projet, essentiellement plates-formes unimodales, dont deux sont à un stade avancé</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>Minières</u> 14 hectares, 15 MF HT Plate-forme de 2 000 m², centre routier, entrepôt + services, groupage. Mise en réseau des transporteurs. <u>Maisons Blanches</u> 20 à 45 hectares, 26 MF Plate-forme accueil aux transporteurs et chargeurs. 	<ul style="list-style-type: none"> Création d'une structure chargée de la commercialisation et de l'organisation de la distribution. Opérateurs privés en charge des différents services 	<ul style="list-style-type: none"> Inscrire la politique des transports de marchandises dans une démarche globale avec une vision aménagement du territoire et développement économique local. Aide à la décision des pouvoirs publics en vue d'une hiérarchisation et d'une mise en valeur des complémentarités des plates-formes. 	<ul style="list-style-type: none"> Pas de mise en réseau. Appel à la puissance publique.
RHONE-ALPES	<ul style="list-style-type: none"> (R) Documents formalisant un certain fonctionnement en réseau (schéma logistique Saône-Rhône (DRE, 1993), ainsi que le Schéma Directeur 		<ul style="list-style-type: none"> Hiérarchiser les rôles et vocations des diverses plates-formes → définir un véritable 	<ul style="list-style-type: none"> Vocations du réseau envisagées aux niveaux local,

REGIONS	OPERATIONS (récentes (R) ou programmées (P))	MONTAGES JURIDIQUES/FISCAUX	RÔLE DU SCHEMA	OBSERVATIONS
	<ul style="list-style-type: none"> • des Ports du bassin Rhône-Saône (VNF, 1996). • (P?) Développement du centre de fret express de l'aéroport de Lyon-Satolas (TGV fret, fret postal, messagerie). • (P?) Volet marchandises du projet de TGV Lyon-Turin. Ambérieu (+ Combe de Savoie ?) Route-rail (fer + autoroute ferroviaire) 2005-2010 dimension européenne. • <u>Nouveau chantier transport combiné</u> Vénissieux « insuffisant » Site des 4 chênes (options 50 ou 300 hectares), au SO de Satolas 2ème point nodal français ? Regroupement avec site Ambérieu ? • (ACFCI) Les deux équipements les plus récents sont (1995) : <ul style="list-style-type: none"> * (R) <u>Zone logistique routière de Mions-Corbas</u> 80 ha A46, desserte ferrée * (R) <u>Parc de la Plaine de l'Ain</u> 800 ha, dont 80 pour la logistique actuellement A42, future A48 ; desserte ferrée d'un particulier rattaché à la gare de triage d'Ambérieu ; Satolas à 20 mn. 	<ul style="list-style-type: none"> * Exploitant : Communauté Urbaine de Lyon Partenaire (s) : Sogaris pour le centre de fret de 40 ha * Exploitation : Etablissement public chargé de l'aménagement et de la commercialisation du parc industriel (Syndicat Mixte de la Plaine de l'Ain). Partenaires : Conseil Général, Conseil Régional, CCI Lyon, CCI Ain. 	<p>réseau et son fonctionnement → orienter les efforts des acteurs privés et surtout publics.</p>	<p>régional, national et européen ; le réseau doit être hiérarchisé et gérer spécifiquement les goulots d'étranglement.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concepts : plate-forme logistique et multisite sur la région urbaine de Lyon/Rhône-Alpes, plate-forme logistique européenne.

Annexe 9

TERMINOLOGIE DU TRANSPORT COMBINE

L'objectif de cet index limité est de convenir de la signification des termes en usage courant et ainsi de faciliter la compréhension entre les acteurs de plus en plus divers, tant politiques que techniques, et de tous les modes de transport qui opèrent dans ce domaine. Ces définitions ne s'appliquent pas stricto sensu dans les domaines juridiques et statistiques qui dépendent de textes de référence préalablement existant à cet index.

TERMES GENERAUX

Centre routier

Il s'agit d'un équipement destiné à favoriser l'accueil des PL (lavage, carburants, entretiens, accueil des chauffeurs, mise à disposition des moyens de communication.

Cet ensemble de services peut être géré par une entreprise privée ou un opérateur commun à la zone d'accueil. Il est indépendant des autres activités et peut générer à lui seul un trafic spécifique.

Ferroutage

Transport combiné rail-route

Logistique

C'est l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produit, à l'endroit et au moment où une demande existe. Le transport et les activités qui lui sont liées - stockages, manutention, gestion des stocks, transmission et traitement des informations - forment la chaîne logistique.

Plate-forme logistique publique

Zone d'activités à caractère public, c'est un lieu d'accueil privilégié de sociétés dont les activités sont liées aux transports ou à la logistique : plates-formes privées d'industriels, de distributeurs ou de prestataires, transporteurs, transitaires, commissionnaires.

On y trouve aussi les services associés comme les centres routiers ou les chantiers de transport combiné, ou d'autres services communs favorables au développement des entreprises localisées sur la zone.

Terminaux de transport combiné

Installation d'échange des unités de transport intermodales d'un mode à l'autre, où peuvent aussi être assurées des opérations techniques et commerciales complémentaires liées au transport combiné.

Transport combiné

Un transport de marchandises pour lequel le camion, la remorque, la semi-remorque, avec ou sans tracteur, la caisse mobile ou le conteneur, utilisent la route pour la partie initiale et terminale du trajet, et pour la partie intermédiaire (la plus longue) le chemin de fer ou la voie navigable (CEMP 1993).

Transport intermodal

Acheminement d'une marchandise utilisant plusieurs modes de transport mais dans le même contenant, sans rupture de charge. Le contenant peut être un véhicule routier ou une unité de transport intermodale.

UNITES DE TRANSPORT

Semi-remorque :

Tout véhicule destiné à être attelé à un véhicule à moteur de manière telle qu'une partie de cette remorque repose sur le véhicule à moteur et qu'une partie substantielle de son poids et du poids de son chargement soit supportée par ledit véhicule. La plupart doivent être spécialement adaptés pour convenir au transport combiné.

Semi-remorque bimodale (rail-route)

Semi-remorque routière apte à circuler telle quelle sur les voies ferrées après transfert (horizontal) sur bogies ferroviaires et qui peut former un train complet (train-bloc).

Unité de transport intermodale

Conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques convenant au transport intermodal

Wagon à double capacité :

Plate-forme ferroviaire qui est conçue de telle sorte que le chargement de conteneurs s'effectue sur deux niveaux (double stack en anglais).

Wagon poche

Wagon équipé d'une poche destinée à recevoir le train roulant d'une semi-remorque et, le cas échéant, une caisse mobile.

Wagon surbaissé

Wagon de construction spéciale dont le plan de chargement est surbaissé pour l'acheminement des matériels de transport intermodal.

UNITES DE CHARGEMENT

Caisse mobile :

Unité conçue pour le transport de marchandises, utilisée seulement en transport rail-route et généralement trop peu renforcée pour pouvoir être empilée. Elle ne peut être saisie dans la plupart des cas que par le bas.

Conteneur maritime

Conteneur répondant généralement aux normes édictées par l'International standard organisation (ISO) pour une exploitation en navire cellulaire.

Conteneur terrestre

Conteneur répondant aux normes édictées par l'Union Internationale des Chemins de Fer (UICF), pour une utilisation optimale en technique combinée rail-route principalement.

Empotage/dépotage

Opération de chargement ou déchargement de marchandises à l'intérieur d'une UTI.

Unité de chargement : Conteneur ou caisse mobile

Gabarit de chargement ferroviaire : Limites d'encombrement que doit respecter le couple wagon-chargeement (wagon-UTI) pour s'inscrire dans le profil offert par les ouvrages d'art de la ligne parcourue.

gabarit A : permet une hauteur totale wagon + UTI de 3,85m au-dessus du rail à 1,28m de part et d'autre de l'axe central de la voie (UIC)

gabarit B : permet une hauteur totale wagon + UTI de 4,08m au-dessus du rail à 1,28m de part et d'autre de l'axe central de la voie (UIC)

gabarit B+ : permet une hauteur totale wagon + UTI de 4,18 m au-dessus du rail à 1,36m de part et d'autre de l'axe central de la voie (UIC)

gabarit C : permet une hauteur totale wagon + UTI de 4,65m au-dessus du rail à 1,45m de part et d'autre de l'axe central de la voie (UIC)

Annexe 10

Trafic des principaux terminaux de transport combiné

Chiffres 1995 exprimés en millions de tonnes

1 - LES TERMINAUX TERRESTRES

PARIS	3,65 MT	dont 08 MT à l'international
AVIGNON	1,07 MT	dont moins de 0,1 MT à l'international
LILLE	1,03 MT	dont 0,05 MT à l'international
TOULOUSE	0,93 MT	international non significatif
LYON	0,86 MT	dont 0,15 MT à l'international
BORDEAUX	0,85 MT	dont 0,05 MT à l'international
CLERMONT	0,45 MT	international non significatif
STRASBOURG	0,38 MT	international non significatif

2 - LES PORTS

LE HAVRE	1,03 MT + 0,37 MT entre LE HAVRE et ROUEN
MARSEILLE - FOS	1,18 MT

NB : A Marseille le trafic non maritime représente 0,55 MT
A Le Havre - Rouen il est d'environ 0,40 MT

3 - CAS PARTICULIERS

PERPIGNAN	0,71 MT	dont 0,3 MT en transit
LE BOULOU	0,22 MT	trafic exclusivement de transit
HENDAYE	0,24 MT	dont 0,20 MT en transit
VESOUL	0,29 MT	industrie automobile

Annexe 11

Critères et Catégories de Services pouvant être disponibles ou attendues sur les zones logistiques à enjeux stratégiques (Classification M. Papinutti/INRETS/COFHUAT 1996)

LES SERVICES

Typologie générale

1 - Services liés au transport

- Services de transport combiné
- Services aux véhicules et services aux marchandises

2 - Services d'Acheminement et de réseaux

- Services longues distances, dont Européen (Trans-Européen Network T.E.N.)

3 - Services locaux

Services d'Aménagement

- Services communs, privés, publics
- Services fonciers et Immobiliers

1 - *Services liés au transport*

a - Services de transport combiné et services liés aux Unités de transport Intermodal (UTI)

location d'UTI

dépôt d'UTI

réparation d'UTI, entretien, lavage

empotage, dépotage

b - Services de véhicules et autres services logistiques

location vente de remorques

location de remorques

dépôt de remorques

location vente de véhicules

dépôt de véhicules

nettoyage - entretien

réparation

service de transit (commissionnaire de transport)

service de stockage

entrepôt de Douane

services logistiques spécialisés pour le transport frigorifique (stockage)

services logistiques spécialisés pour les matières dangereuses (stockage)

**express
groupage**

2 - Services d'Acheminement

a - Services longue distance, notamment européen

**transport longue distance routier
transport longue distance ferroviaire
transport longue distance fluvial et maritime
transport aérien (présence d'un transporteur aérien)
transport longue distance par cabotage
transport final à l'Etranger (terminal de réseaux internationaux
opération ferroviaire pour conteneur (T.E.N.)
opération ferroviaire par caisses mobiles (T.E.N.)
opération ferroviaire pour remorques (T.E.N.)
opération maritime pour conteneurs (T.E.N.)
opération fluviale pour conteneurs (T.E.N.)
service routier express (T.E.N.)
service routier frigorifique express (T.E.N.)
service routier régulier (T.E.N.)
service routier régulier pour les biens dangereux (T.E.N.)**

b - Services locaux

**transport initial
transport final
distribution urbaine**

3 - Services d'Aménagement

a - Services communs

**services publics : postes, douanes, services vétérinaires
services privés : hôtel, restaurant
services du centre routier/parking/réparation/carburants
services de facilités administratives
services de sécurité, contrôles, entrées, sorties, tracking, accès aux réseaux
informatiques publics et privés**

b - Services fonciers et immobiliers

**ventes de parcelles connectées aux infrastructures modales disponibles sur le site
location de parcelles connectées aux infrastructures modales disponibles sur le site
vente d'entrepôts et d'entrepôts de groupage
location d'entrepôts et d'entrepôts de groupage
location de surfaces de stockage temporaire
service d'urbanisme et de prospective liés à la zone**

REMERCIEMENTS

Les remerciements que je voudrais formuler ici sont de plusieurs ordres.

ils vont d'abord à M. Jean-Claude GAUDIN, Ministre de l'Aménagement du Territoire, de la Ville et de l'Intégration et à Mme Anne-Marie IDRAC, Secrétaire d'Etat chargée des Transports, qui m'ont confié cette mission de réflexion.

J'espère avoir été à la hauteur de leurs attentes.

Ils vont ensuite à M. Raymond-Max AUBERT, Délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, à M. Michel CADOT et Michel MERCADIER de la DATAR, qui ont suivi avec attention le développement de ma démarche et apporté les informations, les conseils et la logistique nécessaires à sa bonne fin.

Ils vont simultanément à M. Hubert du MESNIL, Directeur des Transports Terrestres, à MM. Marius BELMAIN, Jean-François JANIN et Hatem BOUHLEL ses collaborateurs, qui ont apporté une contribution déterminante à la construction et à la mise en oeuvre de ce rapport.

Ils vont bien sûr aux Présidents, Vice-Présidents, Directeurs Généraux et représentants des entreprises, des administrations et des associations, membres du Conseil du Transport Combiné que j'ai l'honneur de présider à la demande de mon ami Bernard BOSSON depuis 1995.

Je ne peux ici les citer tous, mais chacun saura retrouver la part d'information que je lui dois.

J'ai une pensée toute particulière pour M. Jean Claude BRUNIER, Pierre FUMAT et Jacques ROSSI du Groupement National du Transport Combiné, pour M. Jean Claude BERTHOD et Jacques DUMERC de la Société NOVATRANS, pour M. Jean-Michel DANCOISNE de la Compagnie Nationale des Conteneurs et pour M. Christian RIVET de l'Unité d'Affaires Transport intermodal et Messagerie du fret SNCF: ils sont professionnellement les tout premiers défenseurs naturels du transport combiné, mais je sais que c'est aussi à titre amical qu'ils m'ont spontanément apporté leur aide précieuse. Je les en remercie.

Enfin ces remerciements vont à l'équipe qui m'entoure et qui a conçu ce rapport avec moi :

MM. Philippe RIGAUD et Stéphane CARCAS de la Direction Régionale de l'Equipement de Lille.

M. Jean-Claude LEFRANCOIS, Chef de l'Arrondissement de Lille à la Direction Départementale de l'Equipement.

M. Damien CAUDRON, chargé d'études à l'Agence de développement et d'urbanisme Lille Métropole.

M. Thierry LEPERS, chargé de mission au Conseil du transport combiné.

MMES Annick DE LEENER, Anita DUFLOT, Marie-Hélène DUPUIS, Patricia HELLEBUYCK et Danièle MESANS qui ont assuré conjointement la frappe de ce rapport.

Enfin que toutes celles et tous ceux que j'ai oublié de nommer, mais que j'ai bien présents dans ma mémoire, me fassent l'amitié de me pardonner. J'aurai plaisir à leur témoigner bientôt cette reconnaissance.

Marc Philippe DAUBRESSE
Avril 1997