

Président :
Jean Bergougnoux

Chef de projet :
Jean-Paul Ourliac

assisté de
Pascale Buch

Juin 2008

Rapport du Comité opérationnel sur le fret (COMOP 5)



Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère
de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable
et de l'Aménagement
du territoire

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

www.developpement-durable.gouv.fr

Sommaire

Présentation de la méthode de travail	4
En guise d'introduction	5
Les enjeux du Grenelle pour le transport de fret : report modal et réduction des émissions de CO2..5	
1. Un objectif de report modal	5
2. Les enjeux en termes de réduction des émissions de CO2	10
Note de synthèse et tableau récapitulatif.....	12
Rapport.....	15
Thème 1: Le transport ferroviaire	15
1.1: Renforcer le transport combiné.....	15
1.2 : Développer des services massifiés d'autoroutes ferroviaires	17
1.3: Allonger les trains de fret avec un objectif de 1 000m en première étape, de 1500 m à terme.....	20
1.4: Accompagner la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP)	21
1.5 Soutenir le développement du fret à grande vitesse : projets Carex et Fret GV	22
Thème II : L'infrastructure ferroviaire et sa gestion.....	23
2.1: Créer une autorité de régulation.....	23
2.2: Améliorer l'allocation et la gestion des sillons	23
2.3 Rendre les arbitrages pour répondre aux besoins de sillons de fret	24
2.4 : Des propositions à valider pour un réseau à priorité fret	25
2. 5 Assurer l'accès des opérateurs ferroviaires aux sillons	26
2.6 Faire évoluer l'entretien des petites lignes à trafic exclusif de fret	27
2.7 Les systèmes d'information.....	27
Thème III : Le portuaire et le maritime.....	28
3.1:Les voies ferrées portuaires	28
3.2: Fixer des objectifs quantifiés de progression des dessertes massifiées des ports	29
Thème IV: Développer le transport fluvial	30
4.1: Réaliser le canal Seine-Nord.....	30
4.2: Poursuivre les études sur la liaison Saône-Moselle	31
4.3 Cibler les investissements de rénovation sur le réseau à grand gabarit	31
4. 4: Ouvrir le 44T aux pré et post acheminement du fluvial	32
4. 5: Améliorer les interfaces entre le maritime et le fluvial.....	32
4.6: Doubler le plan d'aide à la batellerie.....	33
4. 7: Prendre une mesure d'exonération des plus-values professionnelles.....	33
Thème V: Développer les autoroutes de la mer	35
Thème VI: Le transport routier	37
6. 1 Aller vers un péage sans arrêt	37
6.2 Encourager l'éco-conduite	38
6.3 Préparer l'affichage des émissions de CO2 des prestations de transport	38
6.4: Engager les entreprises dans une démarche de labellisation environnementale.....	39
6.5 Hauteur à 4m des véhicules	39
Thème VII: La recherche et le développement	41
7.1 Des recherches pour optimiser le transport ferroviaire.....	41
7. 2 Des recherches pour optimiser le suivi et la traçabilité du fret.....	42
7.3 Des actions de diffusion du « fret intelligent »	42
Note sur les aspects financiers	43
En guise de conclusion, quelles réductions possibles des émissions de CO2 ?.....	45

ANNEXES	47
Composition du comité opérationnel	52
Calendrier et thèmes des réunions	53
Contributions des membres.....	54

Présentation de la méthode de travail

Dans le cadre de la mise en œuvre des engagements du Grenelle de l'Environnement, les travaux du comité opérationnel sur le fret (COMOP n° 5) se sont intéressés, dans une logique de développement durable, à l'ensemble des modes de transport terrestres de fret (ferroviaire, fluvial, routier) ainsi qu'aux autoroutes de la mer. Une attention particulière a été portée aux interfaces entre ces différents modes de transport ainsi qu'à leurs interfaces avec les transports maritimes et aériens. Les questions traitées couvrent un ensemble très vaste de préoccupations : les infrastructures et leur exploitation, le développement des services, les mesures de soutien aux opérateurs, la Recherche et Développement. Il convenait également d'esquisser un bilan en termes d'engagements financiers et d'impact environnemental des actions proposées.

Pour pouvoir traiter dans les délais impartis l'ensemble de ces sujets à la fois très nombreux et très divers, les travaux du COMOP ont été structurés autour de 5 thèmes:

- le transport ferroviaire,
- l'infrastructure ferroviaire et sa gestion,
- les dessertes portuaires, le transport maritime et le transport fluvial,
- le transport routier,
- la recherche et le développement.

Le COMOP a organisé 13 réunions de travail dont deux réunions plénières sous la présidence du Ministre d'État et du Secrétaire d'État chargé des Transports et onze réunions spécifiques consacrées aux différents thèmes¹. Ces réunions ont été complétées par de nombreux contacts bilatéraux pour approfondir certains sujets spécifiques, ou à la demande de membres du COMOP.

Le COMOP a tenu deux réunions plénières placées sous la présidence du Ministre d'État et du Secrétaire d'État chargé des transports.

Toutes ces réunions ont été très suivies (plus de 30 participants pour certaines d'entre elles) et ont donné lieu à des échanges ouverts et constructifs. Les participants ont fourni de nombreuses contributions écrites qui ont alimenté et enrichi les travaux du comité.

Le rapport du COMOP ci-joint comporte cinq parties:

- une partie introductive sur les engagements du Grenelle concernant le transport de fret, les quantifications prospectives qui en résultent et leurs enjeux en termes de développement durable,
- une note de synthèse et un tableau récapitulatif sur le travail conduit par le COMOP et les préconisations qui en résultent,
- le rapport détaillé par thème,
- un certain nombre d'annexes,
- les contributions des membres du COMOP, regroupées dans un document séparé.

¹ Voir calendrier et thèmes des réunions en annexe

En guise d'introduction

Les enjeux du Grenelle pour le transport de fret : report modal et réduction des émissions de CO2

Les objectifs que le Grenelle Environnement a défini pour le transport de fret sont très ambitieux, car ils s'inscrivent à la fois en rupture forte par rapport aux tendances de ces vingt dernières années et dans une perspective à relativement court terme compte tenu des inerties importantes qui caractérisent les activités en cause.

De manière très synthétique, il s'agit :

- d'augmenter de 25% la part des modes non routiers en 2012,
- d'augmenter la part du fret ferroviaire de 25% en 2012,
- d'améliorer les performances environnementales du fret routier,
- de préparer l'avenir par des actions de R&D appropriées.

Dans cette perspective, le Grenelle de l'Environnement a identifié un certain nombre de leviers de progrès pertinents :

- développer un réseau ferroviaire à dominante fret,
- faire évoluer la gestion de l'infrastructure ferroviaire (mécanismes d'allocation des sillons et de gestion des travaux, ouverture des sillons aux opérateurs du combiné, mise en place d'une autorité de régulation),
- renforcer le transport combiné, mettre en place des trains longs,
- développer des services de fret ferroviaire à grande vitesse,
- développer des offres massifiées d'autoroutes ferroviaires et d'autoroutes de la mer,
- massifier les dessertes des ports maritimes par voies ferroviaires et fluviales,
- lancer le projet du canal Seine-Nord, préparer la liaison Saône-Moselle, renouveler le plan d'aide à la batellerie,
- promouvoir l'éco conduite, le péage sans arrêt pour les transports routiers...

Le COMOP fret a examiné de manière très opératoire les modalités de mise en œuvre de ces orientations et décisions. Il a approfondi et complété les pistes de progrès proposées. Il est convaincu de la pertinence de la cible visée et de la possibilité de l'atteindre si l'on s'en donne les moyens dans le cadre d'une action cohérente et persévérante.

1. Un objectif de report modal

Les travaux du COMOP se sont inscrits dans le cadre des scénarios de trafic à horizon 2012 du rapport de Patrice Raulin ² sur le fret non routier.

² Mission sur la relance du fret non routier-Patrice Raulin, novembre 2007

Les chiffres clés des scénarios de trafic en 2012

- 25% de croissance de la part des modes non routiers représentent 17,5 GT*Km
- cette croissance serait assurée à 85% par le ferroviaire et à 15% par le fluvial
- le ferroviaire augmenterait de 45 % et le fluvial de 30 %
- la croissance du ferroviaire serait tirée par le transport combiné avec un doublement des trafics (+9 GT*km), par les autoroutes ferroviaires (+3,8 à 5,5 GT*km) et par les trains complets (+ 4.7 GT*km). Le lotissement serait stabilisé à son niveau actuel.
- la croissance du fluvial serait tirée par le trafic conteneurisé (triplement d'ici 2012).

Les scénarios du rapport de P.Raulin aboutissent en 2012 à un report modal légèrement plus élevé que celui du Grenelle, avec une croissance de l'ordre de 29% à 32% de la part des modes non routiers (en fonction des hypothèses concernant les autoroutes ferroviaires).

Hypothèses d'évolution des trafics 2006-2012

	2006	2012			2012		
	Gt*km	Hypothèse basse			Hypothèse haute		
		Gt*km	croissance	(%)	Gt*km	Croissance	(%)
Ferroviaire							
Autoroutes ferroviaires	0,03	3,8		5,5			
Combiné	9	18	100	18	100		
Conventionnel trains complets	18,2	22,9	26	22,9	26		
Conventionnel wagons isolés	13,8	13,8	0	13,8	0		
Total ferroviaire	41,03	58,5	43	60,2	47		
Fluvial							
Combiné	0,57	1,7	198	1,7	198		
Vracs	7,38	8,7	18	8,7	18		
Total fluvial	7,95	10,4	31	10,4	31		
Total général	48,98	68,9		70,6			
Part modale	13,6	17,6	29,4 %	18,1	32,6 %		

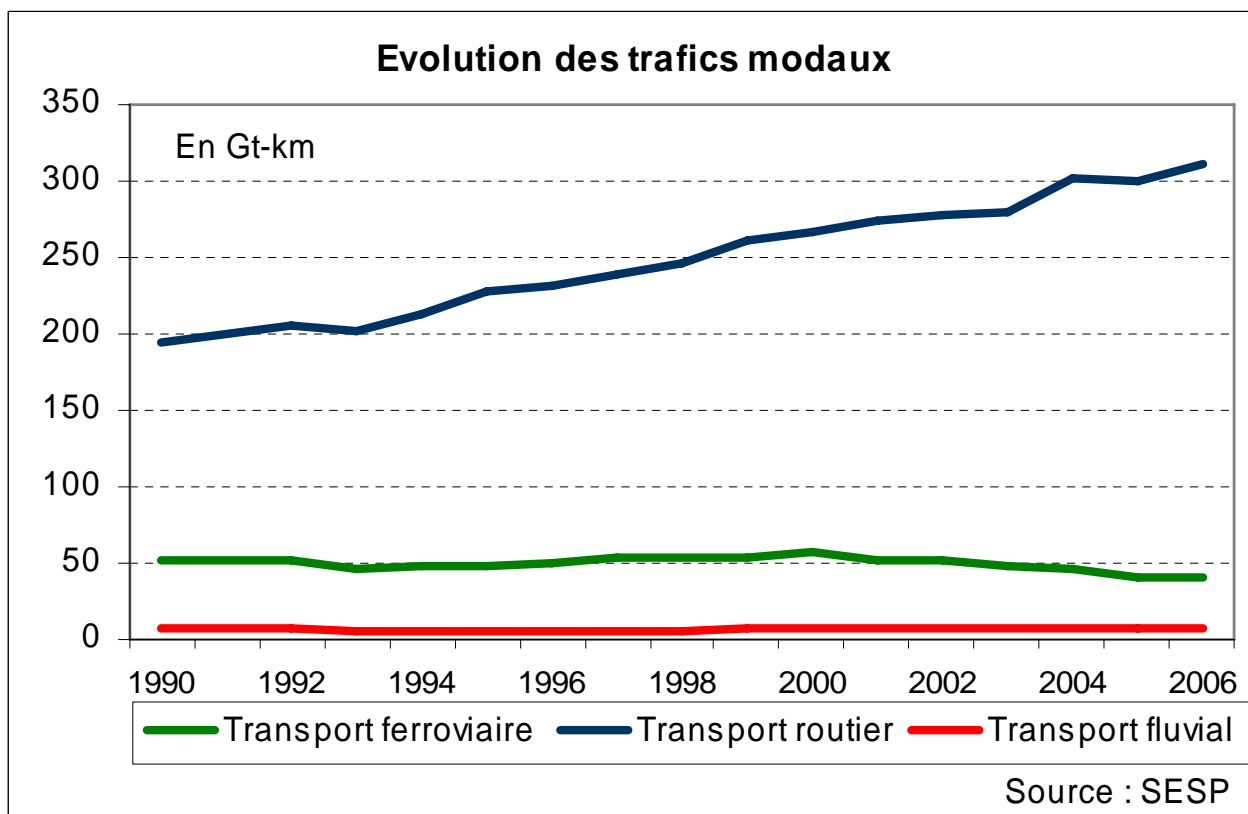
Source: Rapport de Patrice Raulin sur la relance du fret non routier (2007)

En fixant un objectif de 25% de croissance des modes non routiers en 2012, le Grenelle marque une rupture forte sur les tendances de ces vingt dernières années où la part de la route n'a cessé de progresser et celle du ferroviaire de diminuer (voir graphique).

En 2006, la route représente 86% du trafic, contre 74% en 1994 et 58% en 1984. Sur la même période, la part du fret ferroviaire a diminué de moitié, passant de 24% à 12%. La part du fluvial, en dépit de sa progression, est restée marginale (2,2% en 2006).

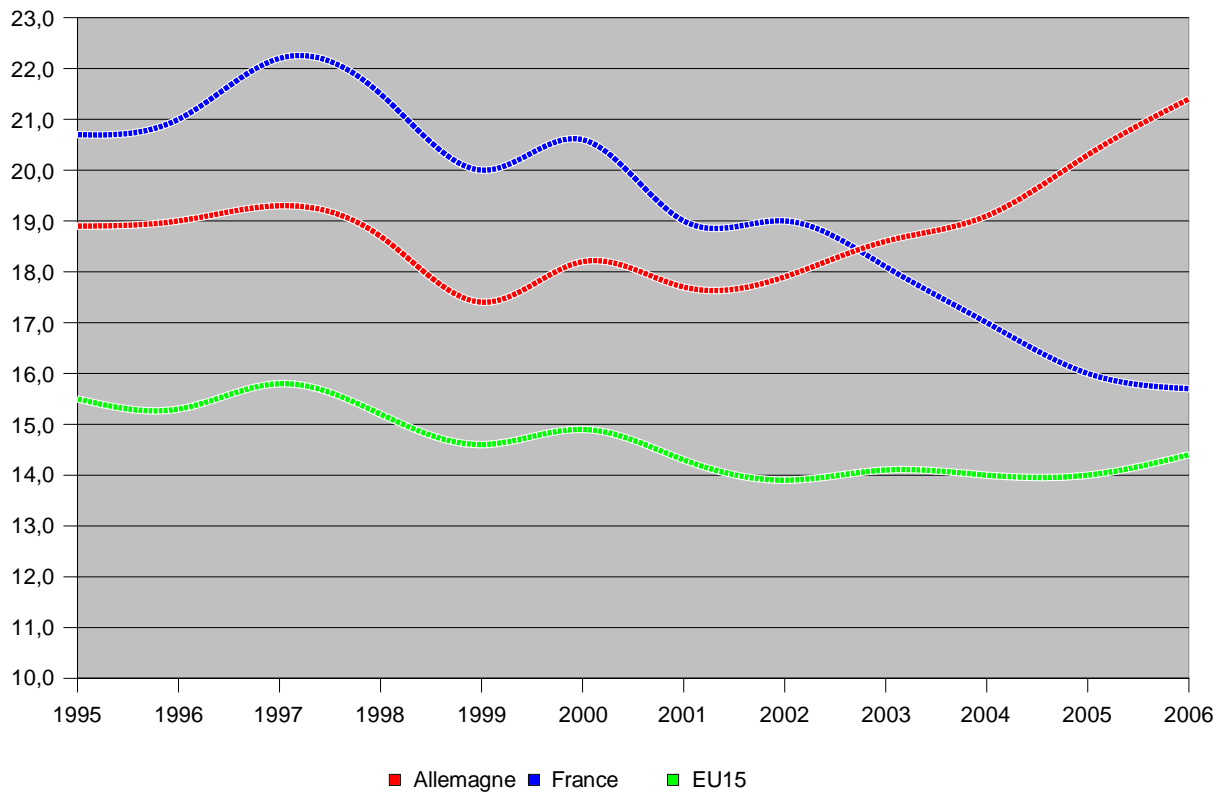
Si la croissance continue et en longue durée de la route est une tendance que l'on retrouve à l'échelle de l'Union Européenne³, le fret ferroviaire a mieux résisté ou progressé dans plusieurs pays de l'UE, qu'en France. Entre 2001 et 2005, alors que le trafic du fret ferroviaire chutait de 20% en France, il progressait de 19 % en Allemagne, de 13% en Grande-Bretagne et de 30% aux Pays-Bas.

Sur le territoire national, le fret routier se caractérise par une forte concentration des flux sur deux grands axes nord-sud (nord-couloir rhodanien, nord-axe atlantique) et sur l'axe de l'arc méditerranéen. La part du trafic de transit est élevée (20% du trafic routier) et en croissance de 5%/ an sur ces dix dernières années, supérieure à celle du trafic national. Les grands enjeux de report modal du Grenelle se situent sur ces trois grands axes (projets de trains longs, services d'autoroutes ferroviaires et de la mer) où les retombées socio-économiques peuvent être les plus fortement positives pour la collectivité.



³ La route a gagné 4 points dans l'UE entre 1997 et 2002

Évolutions du fret ferroviaire en Allemagne, en France et dans l'UE



2010
2011

Trafic PL journalier moyen sur l'axe considéré



Trafic journalier de PL sur l'axe considéré

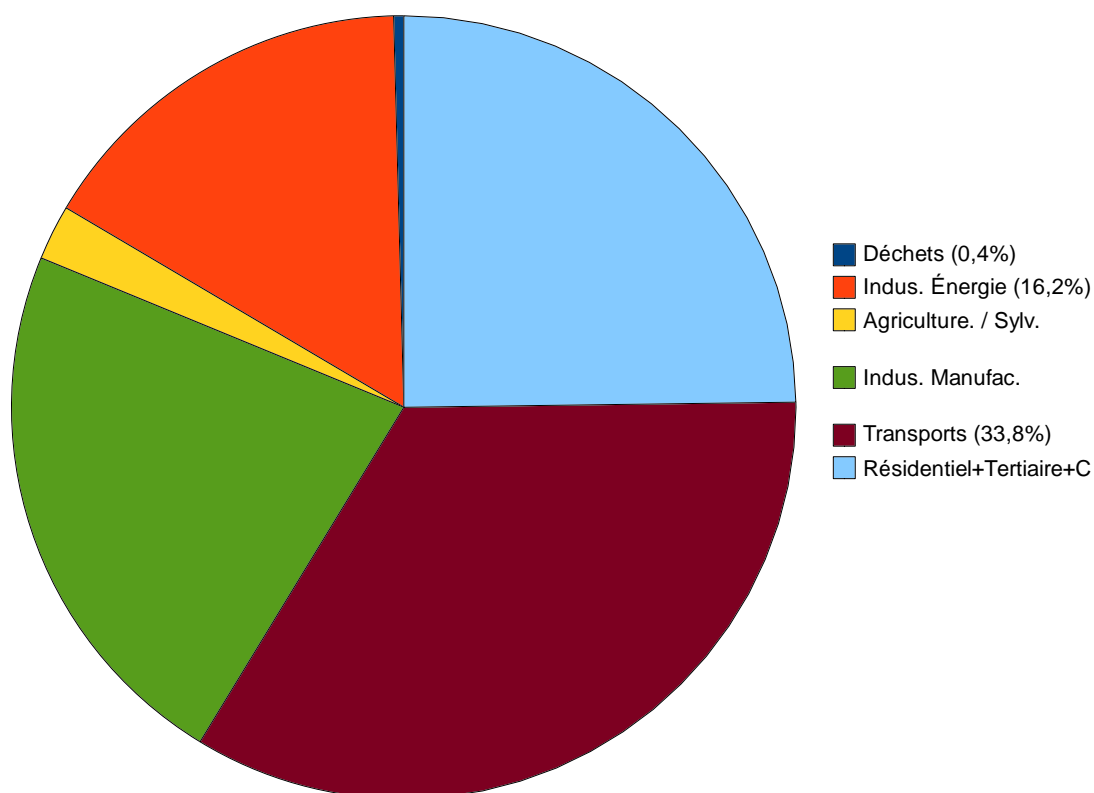
- Moins de 2 000 PL
- De 2 000 à 5 000 PL
- De 5 000 à 10 000 PL
- Plus de 10 000 PL

2. Les enjeux en termes de réduction des émissions de CO2

Les enjeux de report modal représentent aussi des enjeux environnementaux forts.

Les émissions de CO2 du secteur des transports ont augmenté de près de 20% de 1990 à 2004 et la part des transports dans les émissions nationales n'a cessé de croître par rapport à celle des autres secteurs.

En 2006, les transports sont le premier secteur émetteur de CO2, totalisant près de 34% des émissions nationales et 138 Millions de tonnes de CO2 (source CITEPA/ Inventaire CCNUCC décembre 2007).



La route représente la quasi totalité (94%) des émissions de CO2 des transports avec plus de la moitié imputable aux véhicules légers, 25% aux poids-lourds et 16% aux véhicules utilitaires légers.

Quant aux émissions du transport de fret, elles s'élèvent aujourd'hui à 35 millions de tonnes de CO2 dues elles aussi en quasi-totalité à la route.

	Gt* km	Part modale	Emissions CO2
Route	291	85,6 %	34,6 millions tonnes
Ferroviaire	41	12 %	0,6 million tonnes
Fluvial	8	2,4 %	0,2 million tonnes
Total	340 Gt km	100 %	35,4 millions tonnes

Source: idem+rapport de P.Raulin +rapport du CAS sur le transport routier de marchandises
Pour la route, les trafics sont ceux des PL de 3,5T et plus.

Ramené au total national, le transport de fret tous modes confondus représente environ 10% des émissions de CO₂, pourcentage non négligeable et qui justifie que ce secteur apporte sa contribution à l'effort global de réduction des émissions. Les résultats en matière de réduction des émissions de CO₂ que l'on peut attendre à horizon 2012 grâce aux transferts modaux et aux améliorations de la performance écologique des transports routiers envisagés ici sont présentés en conclusion du rapport.

Le travail du COMOP n'épuise pas les progrès qui peuvent être réalisés en matière de réduction des émissions du transport routier. Des sujets importants tels que l'amélioration des performances des véhicules ou l'optimisation de la logistique, n'ont pas été traités.

Enfin, il convient de faire une remarque importante.

Le COMOP n'avait pas vocation à traiter du trafic des véhicules utilitaires légers (VUL) qui ne participe que pour une part extrêmement faible au transport de fret et qui relève d'une circulation non massifiée et principalement de courte distance.

Cependant, le COMOP souligne les enjeux importants que représentent les VUL pour diminuer les émissions de CO₂: c'est sur les VUL que la croissance de ces émissions a été la plus forte, près de 35% de 1990 à 2005, contre 29% pour les poids lourds.

Ces véhicules sont bien moins efficaces énergétiquement et environnementalement que les poids lourds (352 g CO₂ par tonne-km contre 133 pour un poids lourd) et les marges de progrès et de gains de CO₂ paraissent importantes et mériteraient d'être étudiées.

Note de synthèse et tableau récapitulatif

Le rapport qui suit présente de façon détaillée le travail du COMOP, les actions qui ont été conduites et les préconisations qui en résultent.

Dans cette note de synthèse, on se bornera à évoquer six points clés pour la réalisation des objectifs du Grenelle sur le transport de fret.

1 Pour se développer, le transport de fret non routier a besoin d'opérateurs solides économiquement, pouvant faire face à la concurrence européenne et pouvant proposer des services à un prix attractif par rapport à la route, qui reste encore souvent la référence. Tout ce qui peut améliorer la compétitivité des modes non routiers doit être recherché: plan d'aide aux opérateurs de transport combiné et à la batellerie, trains de fret plus longs, possibilité de circulation à 44T pour les pré et post acheminements fluviaux....

2 Il ne faut pas sous-estimer le temps de maturation nécessaire pour stabiliser économiquement de nouveaux types de services ou de nouvelles approches tels que les autoroutes ferroviaires, les autoroutes de la mer ou les opérateurs ferroviaires de proximité. La demande existe, les acteurs et les opérateurs sont intéressés mais il faut du temps pour assurer la viabilité économique des services (cas des autoroutes ferroviaires), ou faire évoluer un cadre économique qui n'est pas adapté (cas des autoroutes de la mer) ou trouver le modèle pertinent d'organisation (cas des opérateurs ferroviaires de proximité). Dans cette phase transitoire, les pouvoirs publics ont un rôle important d'appui à jouer.

3 Le renforcement des infrastructures et l'optimisation de leur exploitation constituent dans bien des cas un préalable indispensable à la réalisation des objectifs ambitieux qui ont été retenus. Dans le cas du ferroviaire, ces questions se posent en termes d'accès (autorité de régulation, accès des opérateurs aux sillons), de circulation (allongement des trains), d'organisation et de gestion du système des sillons, de régénération du réseau (avec la poursuite du plan de rénovation 2006-2010), de capacités (en plates-formes terminales notamment) et enfin de constitution progressive d'un réseau à priorité fret.

Dans le cas du transport fluvial, il s'agit de moderniser et de compléter le réseau à grand gabarit (canal Seine-Nord, liaison Saône-Moselle, besoins de régénération).

Pour le ferroviaire comme pour le fluvial, il est indispensable de veiller au maillage des infrastructures du réseau national avec les grands réseaux européens de fret.

4 Au-delà des financements déjà en place (CPER 2007-2013 ou plans d'action des grands opérateurs publics), le COMOP a identifié un certain nombre d'opérations nouvelles. Le financement de ces opérations est à mettre au regard des gains importants pour la collectivité dus au report modal (amélioration de la congestion et de la sécurité routière, gains en consommation de carburant, en pollutions locales et en CO₂, économies en investissements d'infrastructures routières...).

5 En ce qui concerne la R&D, à côté d'actions sectorielles à poursuivre et à amplifier telles qu'en matière de fret ferroviaire, celles concernant l'amélioration des matériels ou la lutte contre les nuisances sonores, émerge aujourd'hui un thème transverse important: le fret « intelligent ».

6 Quelle que soit la réussite des actions engagées en faveur des reports modaux, le transport routier de marchandises restera, et de loin, le mode de transport dominant. L'amélioration de sa performance écologique est donc une question cruciale. Soutenir la formation à l'éco-conduite et plus généralement les engagements des transporteurs visant à limiter les consommations de carburant et les émissions de CO₂, peut y contribuer significativement.

Le tableau récapitulatif présente les actions qui ont été identifiées et conduites par le COMOP ainsi qu'un certain nombre de préconisations qui en résultent. Lorsque ces actions ont nécessité des décisions à faire valider ou arbitrer, ces validations ou arbitrages ont été rendus par les Ministres lors des réunions plénières qu'ils ont présidées.

Sur certains sujets, les actions conduites nécessitent impérativement de s'inscrire dans la durée, c'est le cas par exemple de tout ce qui concerne les infrastructures ou le développement de nouveaux services.

Thème de travail	Objet	Actions et préconisations	Remarques
1. Transport ferroviaire	1.1 Transport combiné	<p>1.1.1 Accompagner le développement des trafics avec un plan d'aide à hauteur de 200 M€ sur 2008-2012</p> <p>1.1.2 Favoriser l'implantation de terminaux massifiés</p>	Mesure budgétaire
	1.2 Autoroutes ferroviaires	<p>1.2.1 Pour le service d'autoroute alpine, lancer un appel à projets intégrant le choix d'une plate-forme en région Rhône-Alpes</p> <p>1.2.2 Clarifier la compatibilité des gabarits ferroviaires et routiers (hauteur PL à 4 m et gabarit GB1)</p> <p>1.2.3 Pour l'autoroute ferroviaire atlantique, constituer le comité de pilotage et lancer un appel à manifestation d'intérêt dès à présent</p>	AF mentionnées dans le projet loi Grenelle
	1.3 Trains longs	1.3.1 Allonger les trains fret avec objectif à 1 000 m	Projet loi Grenelle mentionne aménagements axes nord-sud du réseau
	1.4. OFP	1.4.1 Accompagner la mise en place des OFP, notamment dans les grands ports maritimes	Mentionné dans projet loi Grenelle
	1.5 CAREX	1.5.1 Soutenir le développement du fret à grande vitesse (CAREX)	Mentionné dans projet loi Grenelle
2. Infrastructures ferroviaires		<p>2.1 Création d'une autorité de régulation ferroviaire</p> <p>2.2 Améliorer la gestion des sillons</p> <p>2.3 Arbitrer pour donner au fret les sillons répondant à ses besoins</p> <p>2.4 Valider les propositions de réseau à priorité fret présentées par le gestionnaire du réseau ferré</p> <p>2.5 Assurer l'accès des opérateurs ferroviaires aux sillons</p> <p>2.6. Permettre de confier à un OFP l'entretien des lignes avec des services exclusifs de fret</p>	<p>Mentionné dans projet loi Grenelle</p> <p>Réseau mentionné projet loi Grenelle</p>
3. Portuaire et maritime	3.1 VFP	<p>3.1.1 Mettre en oeuvre le transfert des VFP pour les ports autonomes maritimes et affecter en priorité la soule aux opérations d'aménagement du réseau ferré portuaire</p> <p>3.1.2 Élargir la mesure aux ports intérieurs</p>	Mesure à prévoir dans lois Grenelle
	3.2 Dessertes	3.2.1 Fixer aux ports des objectifs quantifiés de leurs dessertes massifiées	

<p>4. Transport fluvial</p>		<p>4.1 Décider la réalisation du canal Seine-Nord</p> <p>4.2 Poursuivre en 2008 les études en vue du débat public sur la liaison Saône-Moselle</p> <p>4.3 Dans le prochain COM de VNF, cibler les investissements sur le réseau à grand gabarit</p> <p>4.4 Mettre en place une mesure de circulation à 44 T identique à celle du combiné et du maritime</p> <p>4.5. Améliorer les interfaces entre le maritime et le fluvial, notamment grâce à l'écluse de Port 2000</p> <p>4.6 Doubler le plan d'aide à la batellerie</p> <p>4.7 Exonérer des plus-values la vente d'un bateau en cas d'achat d'un matériel plus moderne et performant</p>	<p>Mentionné dans projet loi Grenelle</p>
<p>5. Autoroutes de la mer</p>		<p>5.1 Réserver des crédits suffisants pour l'accompagnement au démarrage des projets</p> <p>5.2 Appuyer la révision du programme Marco Polo</p> <p>5.3 Mettre en oeuvre dès 2009 le projet d'autoroute de la mer atlantique sur la base d'un accord franco-espagnol</p>	<p>Mentionné dans projet loi Grenelle</p>
<p>6. Transport routier</p>		<p>6.1 Favoriser le péage sans arrêt, conduire expérimentations</p> <p>6.2 Promouvoir les formations à l'éco-conduite</p> <p>6.3 Poursuivre le travail de l'ADEME et du CNR sur l'affichage des émissions de CO2 des prestations de transport</p> <p>6.4 Généraliser les chartes d'engagements volontaires et engager une démarche de labellisation environnementale</p> <p>6.5 Réaliser une campagne de mesure des hauteurs PL</p>	<p>Mentionné dans projet loi Grenelle</p>
<p>7-Recherche et développement</p>		<p>Poursuivre dans le cadre du PREDIT les recherches sur :</p> <p>7.1 L'amélioration du transport ferroviaire (gestion des circulations, matériel et nuisances sonores)</p> <p>7.2 Le suivi et la traçabilité du fret</p> <p>7.3 Le fret intelligent</p>	

Rapport

Thème 1 : Le transport ferroviaire

Augmenter la part du fret ferroviaire de 25% en 2012 suppose une croissance des trafics de l'ordre de 45% (environ + 15GT*km).

Le redressement des trafics de fret ferroviaire en 2006 (+ 0,8%) et surtout en 2007 (+ 4,1%) montre que la tendance est favorable mais elle doit être confirmée et surtout amplifiée. Les marges de croissance les plus importantes reposent sur le transport combiné et les services d' autoroutes ferroviaires.

Les chiffres clés du transport ferroviaire, selon rapport P.Raulin

2006: trafic de 41 GT* km

2012: trafic de 58,5 GT* km, + 45% de croissance, +17,5 GT* km

Doublement des trafics du combiné, trafics d'autoroutes ferroviaires entre 3,8 et 5,5 GT km

1.1 : Renforcer le transport combiné

Le transport combiné couvre des trafics massifiés à longue distance (distance moyenne de 850 km à l'international et 500 km en national⁴) mais aussi, et pour une part croissante, des trafics de pré et post acheminements de conteneurs maritimes en provenance ou à destination des ports.

Le rail-route représente 85% des trafics de combiné.

La part des flux du combiné dans l'ensemble des flux terrestres de marchandises est de l'ordre de 3% mais si on considère seulement les flux potentiellement reportables, c-à-d ceux correspondant à des O/D pour lesquelles il existe une offre, cette part atteint 36%.

Après une période de crise puis de restructuration entre 2000 et 2006, durant laquelle les trafics ont baissé de 6 % par an, 2007 a marqué le retour de la croissance (+13 %). Le transport combiné représente aujourd'hui le segment de fret ferroviaire le plus dynamique. A horizon 2012, pour doubler les trafics, la croissance doit être de 12% par an.

Les chiffres clés du transport combiné

2007: 9 GT* km, 143 sillons/jour,

2012: 18 GT* km , doublement des trafics (+12%/an), 200 sillons/jour (+42%)

⁴ Source: UIRR

Pour atteindre l'objectif de doublement des trafics, le COMOP préconise d'accompagner la croissance attendue avec un plan d'aide à la hauteur des besoins et de favoriser l'implantation de terminaux massifiés.

1.1.1 Accompagner le développement des trafics

Le plan d'aide au transport combiné a pour objectif de compenser partiellement le surcoût, par rapport à un parcours « tout routier », dû au transbordement. Plus de 3 millions d'UTI ont ainsi bénéficié des aides du plan 2003-2007.

Le nouveau plan d'aide, pour la période 2008-2012, a été notifié en début d'année à la Commission européenne pour approbation.

Par rapport au plan précédent, son contenu a été adapté aux attentes des opérateurs et de leurs trafics: l'aide à l'exploitation, reconduite, sera complétée par une aide au démarrage de nouveaux services, la programmation sera faite en pluriannuel, pour donner plus de visibilité aux opérateurs.

Au vu des prévisions des opérateurs, les besoins ont été évalués à 200 M€ sur 2008-2012, à comparer à la dotation de 113 M€ en Loi de finances du plan précédent 2003-2007.

1.1.2 Favoriser l'implantation de terminaux massifiés

Le doublement attendu des trafics nécessite d'analyser les besoins de localisation et de capacités des terminaux afin d'anticiper les saturations (particulièrement en régions Île de France, Rhône-Alpes, Nord-Pas-de-Calais) et d'être à même de couvrir les flux de trafics sur tout le territoire.

A la demande du COMOP, RFF et le GNTC ont conduit cette analyse⁵, qui a permis de dégager des conclusions importantes:

il faut éviter la multiplication des terminaux de petite taille et favoriser des terminaux massifiés et mixtes, répondant à la fois aux besoins du combiné et des autoroutes ferroviaires,

il faut intégrer autant que possible ces terminaux dans des plates-formes logistiques multimodales,

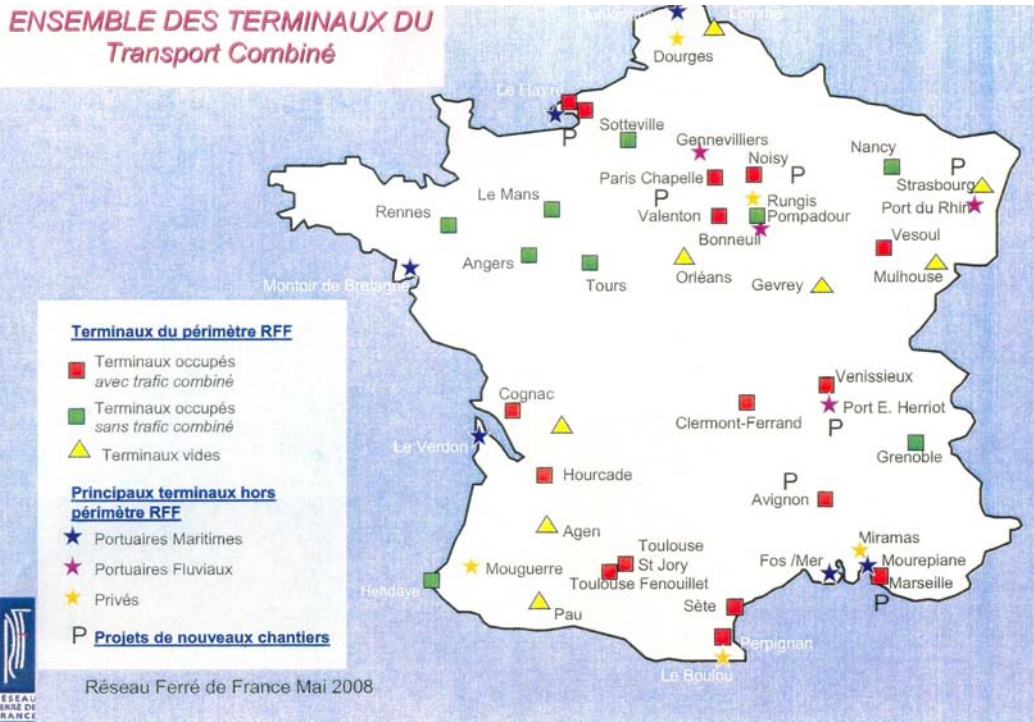
ils doivent pouvoir accueillir des trains de 1 000 m,

les besoins en Île de France nécessitent de faire aboutir le projet déjà ancien de St Mard,

une attention particulière doit être portée aux terminaux des grands ports, compte-tenu du potentiel de report modal.

Le COMOP a établi une carte consolidée des terminaux (ci-jointe), recensant les implantations actuelles et les besoins identifiés.

⁵ Voir notes dans partie contributions des membres



1.2 : Développer des services massifiés d'autoroutes ferroviaires

Ces services permettent de transporter des camions et des remorques seules sur une infrastructure ferroviaire entre deux points de transbordement, alors que le combiné gère les marchandises sous leur forme indivisible de conteneurs, de caisses mobiles. Ce sont des services relativement nouveaux, qui se sont développés à partir des années 70 et principalement dans les pays de l'arc alpin (Suisse, Autriche) pour traverser des zones montagneuses.

Développer « des offres massifiées et à forte fréquence sur des autoroutes ferroviaires » suppose d'avoir des offres non seulement pour le franchissement de zones sensibles (Alpes) mais aussi « en plaine » sur les grands axes de trafics longue distance. Ces offres doivent pouvoir assurer à terme leur viabilité économique, condition de leur pérennité.

L'action des pouvoirs publics concerne avant tout l'infrastructure (gabarits, capacités en sillons, accès aux plates-formes) ; la mise en place d'un service attractif et d'une politique commerciale efficace relève de la responsabilité des opérateurs.

L'expérience des deux services existants en France à ce jour (autoroute alpine et Perpignan-Bettembourg) a mis en évidence quelques facteurs clés:

- l'offre proposée doit prendre en compte les contraintes d'organisation des transporteurs routiers (horaires, fréquences, logistique aux points de transbordement, temps d'attente, service accompagné ou pas...),
- la qualité et la fiabilité du service ferroviaire sont déterminantes (ponctualité, disponibilité et robustesse des sillons...),
- le coût du service doit rester compétitif par rapport à un trajet tout routier,

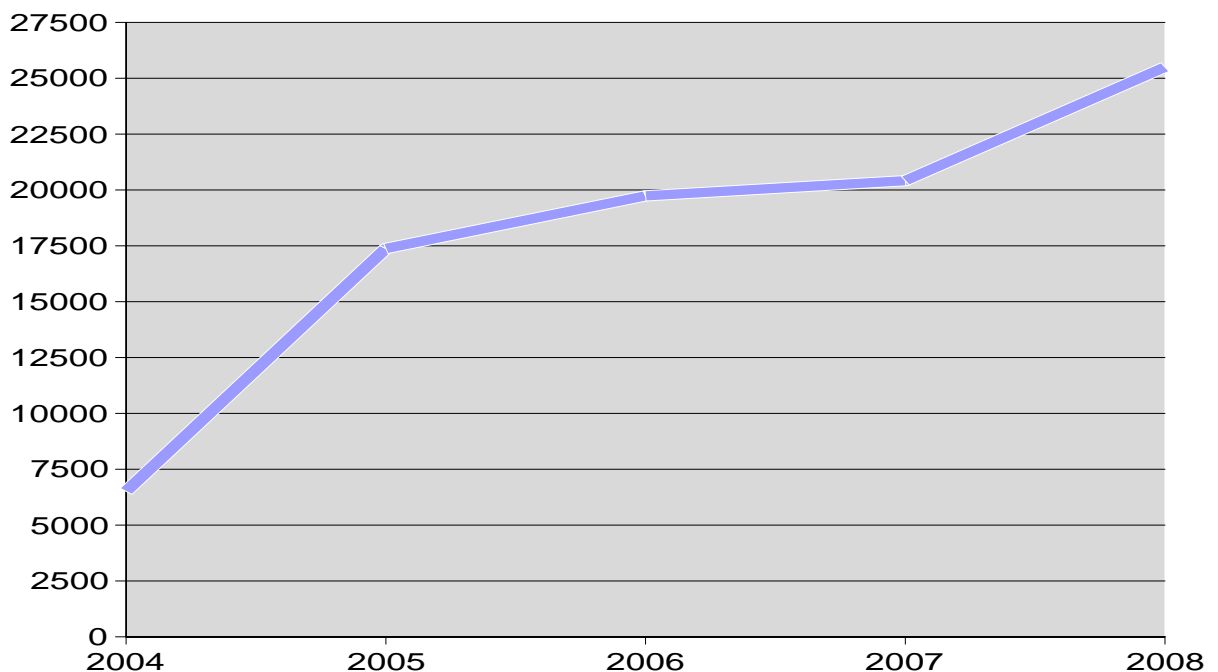
- les questions techniques qu'il s'agisse de la compatibilité entre gabarit ferroviaire et celui des véhicules routiers, de l'organisation des opérations de chargement/déchargement ou autres... doivent être étudiées et résolues le plus possible en amont et avant le lancement du service.

1.2.1. Autoroute ferroviaire alpine: préparer l'appel à projet du service définitif

Le service expérimental de cette autoroute ferroviaire de franchissement des Alpes a démarré en novembre 2003 entre Aiton et Orbassano. Il s'agit d'un service bilatéral franco-italien.

Dans l'attente de l'achèvement des travaux dans le tunnel du Mont Cenis, ce service est proposé uniquement aux camions citernes ou surbaissés (environ 5% du marché). Le trafic a augmenté régulièrement depuis la mise en service, il a atteint 20 700 PL/an en 2007, cumulant 45 000 PL sur la période 2003-2007.

Nombre de semi-remorques transportées par année



Les gouvernements italien et français ont décidé la mise en place d'un service commercial définitif en 2010. Le groupe de travail bilatéral franco-italien qui a été créé se réunit au rythme d'une réunion par mois afin de pouvoir respecter cette échéance.

Les fonctionnalités du service commercial pour 2010 ont été approuvées par les deux États :

- un service au moins équivalent au service actuel en nombre de fréquences (4 navettes quotidiennes, 5j/7), en jours d'exploitation et en temps de chargement/déchargement,
- un service accessible aux ensembles routiers ou semi-remorques de dimension standard, ce qui ouvre un marché beaucoup plus large que le marché actuel,
- l'acceptation des marchandises dangereuses,
- un objectif d'allongement des trains; actuellement de 430m, cette longueur serait portée dans un premier temps jusqu'à 550m (la longueur maximale autorisée en Italie),
- une amélioration de la gestion quotidienne des circulations par les deux gestionnaires d'infrastructure.

La montée en puissance du service a été définie pour 2012, visant à :

- une augmentation du nombre de fréquences,
- un allongement des itinéraires pour aller au-delà des terminaux actuels de Aiton et d'Orbassano, c-à-d sur la partie française vers la région lyonnaise ou au-delà. Cet allongement nécessitera une nouvelle plate-forme en France et une extension du terminal d'Orbassano en Italie.

Pour préparer cette étape, une mission a été confiée au Préfet de la région Rhône-Alpes de pré-étude des sites possibles d'implantation pour donner au futur exploitant les éléments lui permettant de faire son choix. Cette mission de pré-étude a permis d'identifier deux sites potentiels (Grenay et Fromentaux) et le travail se poursuit pour évaluer les coûts d'embranchement, préciser les procédures et les délais de mise à disposition.

Le travail bilatéral franco-italien doit porter maintenant en priorité sur la préparation du cahier des charges de l'appel d'offres, intégrant le choix d'une plate-forme en région Rhône-Alpes, et sur celle de l'accord international à signer.

1.2.2. Autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg: clarifier la compatibilité des gabarits ferroviaire et routier

Les premiers mois d'exploitation du service de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg, lancé en 2007 ont montré un bon niveau de qualité de service (98% des trains à l'heure) mais la viabilité économique reste à confirmer. Le taux de remplissage, de l'ordre de 30%, ne progresse pas et reste très inférieur aux prévisions. Cette situation a conduit l'opérateur à redéfinir sa politique commerciale: rabais tarifaires, diminution des coûts, démarches pour ouvrir le service aux marchandises dangereuses, actions promotionnelles auprès des transporteurs, étiquetage des remorques pour fluidifier les opérations de chargement....

L'opérateur a rencontré des problèmes de compatibilité entre la hauteur de chargement des poids lourds, les wagons Modalohr et le gabarit ferroviaire qui l'ont conduit à refuser l'accès au service à un certain nombre de PL. Ces difficultés sont de deux ordres:

- certains PL ont une hauteur qui dépasse la limite autorisée de 4m par le gabarit ferroviaire GB1 (véhicules Mega-Trailers par ex.),
- d'autres, dont la hauteur est compatible avec le gabarit ferroviaire, présentent des difficultés lors du chargement sur le wagon (béquilles ne se rétractant pas ou pas suffisamment pour permettre de passer la coque du wagon).

Ces difficultés sont suffisamment nombreuses pour que l'opérateur demande à RFF de pouvoir disposer d'une marge de tolérance de « quelques centimètres » (jusqu'à 7 cm) par rapport aux limites du gabarit GB1. Cette tolérance lui permettrait d'élargir son marché à un plus grand nombre de véhicules.

RFF mène les études nécessaires qui seront terminées en juin et permettront d'apporter une réponse précise à la demande de l'opérateur.

Ces questions de l'adéquation entre gabarit des véhicules routiers, des wagons et du réseau ferroviaire se posent pour le service Perpignan-Bettembourg mais valent potentiellement pour d'autres services d'autoroute ferroviaire. Leur résolution représente donc un enjeu important.

Les travaux de mise au gabarit sur l'itinéraire de secours, sur la rive gauche du Rhône, destiné à sécuriser la fiabilité du service Perpignan-Bettembourg en régime de croisière, sont programmés par RFF.

Un projet d'extension du service est prévu (crédits planifiés dans les CPER 2007-2013) vers le port de Marseille. Cette extension permettra de capter les trafics de rouliers du port (1A/R jour) et, à terme, l'interconnexion avec le service de l'autoroute alpine.

Les liaisons alpine et Perpignan Bettembourg devront être connectées au niveau du nouveau terminal alpin (Grenay ou Fromentaux) afin de bénéficier de l'effet de gare intermédiaire sur Perpignan Bettembourg.

1.2.3. Axe atlantique: constituer le comité de pilotage et lancer l'appel à manifestation d'intérêt

Le lancement d'un nouveau service sur l'axe atlantique, qui représente un potentiel de développement important, est prévu entre le sud-ouest de la France et le sud de l'île de France, avec une prolongation ultérieure vers le Nord-Pas-de-Calais. Le financement des travaux de mise au gabarit et sur les plates-formes est inscrit aux CPER 2007-2013 des régions concernées. Pour accélérer l'ouverture du service sans perturber la réalisation de la ligne LGV-SEA, il a été décidé de mettre en place un itinéraire provisoire alternatif entre Bordeaux et Poitiers, dont la mise au gabarit est plus facile, et qui pourrait être disponible en 2010, contre 2016 pour l'itinéraire principal définitif.

A la lumière de l'expérience de Perpignan-Bettembourg, et afin de traiter suffisamment en amont l'ensemble des questions soulevées par la mise en place de ce nouveau service, le COMOP a proposé d'installer un comité de pilotage, réunissant les parties concernées et conduisant le dialogue avec les régions.

La présidence de ce comité de pilotage a été confiée au Préfet de la région Aquitaine, Francis Idrac et un comité technique a été mis en place, animé par MM Essig et Bréau. Ce comité technique est chargé de définir des fonctionnalités du service en adéquation avec le marché potentiel, de recenser les travaux d'infrastructure nécessaires de mise au gabarit sur les itinéraires principal et alternatif, d'examiner les besoins en sillons.

L'objectif est de lancer dans les meilleurs délais possibles un appel à manifestation d'intérêt.

1.3 : Allonger les trains de fret avec un objectif de 1 000m en première étape, de 1500 m à terme

Renforcer la compétitivité des trains de fret, avec des trains plus longs, plus lourds et circulant plus vite, est un moyen d'encourager le transfert modal vers le ferroviaire car les enjeux en termes de productivité et de meilleure utilisation des sillons sont importants⁶.

Un groupe de travail a été créé en 2006, sous le pilotage de RFF, pour étudier les questions techniques à résoudre (freinage, vitesse de circulation, longueur des voies de garage, longueur des voies de formation et dispositifs de sécurité).

Pour le combiné, les premières expérimentations sont prévues dès cette année, sur l'axe Paris-Marseille, avec des trains de 800 mètres.

Pour les autoroutes ferroviaires, l'opérateur vise une longueur de 1 500 mètres, avec une première étape à 1 000m, ce qui nécessite de conduire des études de sécurité et de fonctionnement opérationnel.

⁶ Le rapport Haenel-Gerbaud de 2003 sur le fret ferroviaire souligne que « les trains au départ de Rotterdam peuvent faire dans certains cas 5 400 tonnes brutes tandis que ceux au départ de Dunkerque n'en font que 3 500 pour des matières pondéreuses telles que le coke. »

Le GNTC estime à 25% les gains de productivité que permettraient des trains de 1000m, 2000T, circulant à 120km/h.

L'État soutient ces initiatives en participant au financement des études et à la réalisation des travaux nécessaires sur l'infrastructure (ex: allongement des voies de garage).

Le COMOP préconise de poursuivre énergiquement les actions qui permettront l'allongement des trains jusqu'à 1 000 m dans une première étape aussi proche que possible et jusqu'à 1500 m à terme.

1.4 : Accompagner la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP)

L'europanisation et la mondialisation de l'économie transforment le marché du fret ferroviaire. Tous les secteurs économiques expriment le besoin d'une offre ferroviaire compétitive et fiable adaptée aux envois par lots de wagons dont la demande augmente au détriment de celle des trains entiers mono-client traditionnels.

C'est un enjeu de compétitivité pour les entreprises, d'attractivité pour les territoires et une des conditions du report modal exigé par un développement durable. Les acteurs concernés sont donc intéressés à la recherche de solutions nouvelles.

Les travaux de la mission Chauvineau, lancée en accord avec l'Association des Régions de France, ont conclu à l'intérêt, et l'urgence, de créer des opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) en France, inspirés des « short lines » qui, dans d'autres pays, ont redynamisé le mode ferroviaire en répondant au besoin des transports de lots wagons.

Ces nouvelles entreprises locales, adaptées à chaque réalité économique et ferroviaire territoriale, collecteraient et distribueraient des flux diversifiés. Elles organiseraient des trains multi-clients qui seraient remis, à des points d'échange concertés, aux opérateurs de longue distance.

Ces OFP peuvent devenir autant de foyers d'innovation pour le mode ferroviaire, élargissant ainsi son champ d'attractivité et de compétitivité, contribuant au report modal.

L'esprit d'innovation locale doit s'étendre aux infrastructures capillaires fret et aux ITE tant pour l'entretien et la maintenance que pour la gestion des circulations. Les dispositions réglementaires nécessaires sont en cours de mise au point par l'État.

Le besoin d'opérateurs de proximité adaptant le ferroviaire aux conditions locales, se pose également, dans des conditions spécifiques, pour les ports.

L'ensemble des acteurs économiques et des chargeurs convergent sur cette nécessité. Il s'agit maintenant de passer à l'action.

La création de ces acteurs ferroviaires qui ont quasiment disparu en France⁷, ne se fera pas sans une action volontariste coordonnée de tous les acteurs concernés.

C'est la raison pour laquelle le Secrétaire d'État aux Transports a créé une cellule d'appui à la création de ces OFP dont l'animation a été confiée à Jacques Chauvineau. Constituée d'acteurs locaux engagés dans les tentatives de création, ayant par ailleurs des responsabilités socio économiques nationales, elle tirera les enseignements des initiatives engagées pour aider à leur réussite et à leur propagation.

⁷ Contrairement à l'Allemagne qui a conservé un important réseau d'opérateurs locaux

Les contacts entre les initiateurs et les transporteurs logisticiens locaux susceptibles d'apporter leur expérience à cette nouvelle approche du ferroviaire sont engagés. De nouvelles synergies intra et intermodales pourront ainsi naître et bénéficier à l'ensemble du transport français.

Des réflexions sont aussi engagées pour créer un fonds d'aide à la création d'opérateurs de proximité qui serait abondé par des acteurs économiques, privés et publics, intéressés à la dynamisation du transport ferroviaire français et à la remise en état des infrastructures. La SNCF a d'ores et déjà annoncé sa volonté d'abonder ce fonds.

Enfin, la création, à l'initiative des acteurs économiques, de « commissions territoriales pour le report modal », pourrait contribuer à la lisibilité des enjeux ferroviaires fret. Elles faciliteraient l'appropriation locale de ces enjeux : recherche des synergies ferroviaires entre flux fret, état des infrastructures, évaluation de leurs potentialités fret, coexistence du fret et du TER...

La création d'opérateurs ferroviaires de proximité pourrait être un moyen de revaloriser l'atout économique d'un réseau ferroviaire maillé dont la sous utilisation menace la pérennité.

1.5 : Soutenir le développement du fret à grande vitesse : projets Carex et Fret GV

Des entreprises implantées sur la plate-forme aéroportuaire de Roissy ont lancé en 2006 le projet Carex, placé sous la présidence du député Monsieur Yannick Paternotte.

L'objectif du projet Carex est de mettre en place des gares LGV Fret pour desservir par voie ferroviaire des zones à moins de 2 heures d'un aéroport. Les études de faisabilité ont été conduites en 2006 et une première consultation a été lancée en décembre 2007 sur la conception des 20 rames correspondant aux besoins (accueil des palettes et containers aériens, temps de chargement/déchargement de 15 à 30 minutes).

Sept sites ont été sélectionnés pour la première phase prévue mi 2012 : Roissy CDG (Goussainville et Tremblay), Lyon, Lille, Liège, Amsterdam, Cologne-Bonn et Londres. Chaque site devra faire l'objet d'une étude précise d'infrastructure.

Les responsables du projet CAREX ont souligné qu'il était important pour le bon développement du projet qu'il ait le soutien et l'adhésion de la SNCF et de La Poste; ils ont également indiqué avoir sollicité le soutien financier du MEEDDAT(50 à 80M€).

La SNCF et La Poste ont créé en 2007 une filiale commune, Fret GV, qui doit lancer en 2009 une offre de fret ferroviaire à grande vitesse sur une première série de destinations. Fret GV prendra en charge le fret postal et proposera ses services à d'autres chargeurs et pour d'autres types de fret (messengerie, express...).

Le COMOP soutient ces initiatives de fret ferroviaire à grande vitesse, qui s'inscrivent pleinement dans le sens des conclusions du Grenelle sur le fret, en permettant de développer le report modal sur un créneau très porteur et à forte valeur ajoutée.

Thème II : L'infrastructure ferroviaire et sa gestion

Les questions d'accès au réseau ferroviaire et l'aptitude de celui-ci à assurer des prestations en adéquation avec la croissance des trafics projetée et qualitativement en net progrès par rapport à la situation actuelle sont des conditions déterminantes pour la réalisation des objectifs de développement du fret ferroviaire. Le traitement de ces questions suppose des évolutions dans l'organisation et la gestion du système ferroviaire.

2.1 : Créer une autorité de régulation

L'ouverture du marché ferroviaire rend nécessaire la création de cette autorité de régulation. L'objectif est de mettre en place une autorité administrative indépendante, la « Commission de régulation des activités ferroviaires » (CRAF), dotée d'un budget et de services propres. Elle aura pour mission :

- d'observer le marché;
- d'émettre des normes générales de portée obligatoire;
- de sanctionner d'office et sur saisine les manquements de la part des acteurs ferroviaires ; elle dispose à cet effet d'un pouvoir d'enquête et d'investigation;
- de régler des litiges en rapport avec un traitement inéquitable, une discrimination ou tout autre préjudice lié à l'accès au réseau: tarification, mise en œuvre des accords cadres, fourniture des prestations et des services;
- d'émettre des avis (en particulier sur la création de dessertes internes à l'occasion de services internationaux de voyageurs) et des recommandations (élaboration des tarifs, règles de priorité en cas de saturation...).

La création de cette autorité de régulation est à insérer au plus vite dans les lois Grenelle.

2.2 : Améliorer l'allocation et la gestion des sillons

En 2006, RFF a enregistré environ 500 000 demandes de sillons. Ces demandes sont en très forte croissance, en raison notamment des nouveaux entrants sur le marché et des nouveaux services de transport de voyageurs mis en place par les autorités organisatrices régionales. La croissance des demandes résulte très souvent de demandes d'adaptation ou de dernière minute (de 150 000 à 300 000).

L'audit réalisé par l'Ecole Polytechnique de Lausanne en 2007, à la demande de RFF et de SNCF, a montré que le système actuel de gestion des sillons n'était pas satisfaisant (lourdeurs, manque de réactivité⁸, ancienneté du système d'information qui date de 1989...).

Les principales recommandations de l'audit visent à :

- une meilleure maîtrise du processus de préparation et d'allocation des sillons,
- une anticipation de la programmation de l'allocation des sillons,
- une meilleure coordination de la programmation des plages travaux et des sillons,
- une mise en place d'un système d'information intégré.

⁸ « Les demandes tardives et d'adaptation sont traitées avec un délai moyen de 30 jours alors que la directive 2001/14 prévoit un délai maximal de cinq jours ouvrables »; Rapport de la Cour des Comptes, avril 2008, p 38.

Suite à cet audit, RFF et SNCF-GID ont défini des mesures pour une meilleure organisation des plages travaux, l'objectif étant de passer d'un pourcentage actuel de 50% de plages de travaux dérogatoires à 10-15%. Les mesures portent sur la réorganisation de la phase amont à N-2, la mise en place d'une interface commerciale avec les clients et d'un centre de gestion pour les demandes au fil de l'eau (allant d'un délai de 5/6 mois à l'instant) et enfin la mise en place d'un péage pour les plages travaux dont l'objectif est de rigidifier les réservations et donc de dissuader les demandes tardives.

Les effets attendus de ces mesures sont à échéance de un an à dix-huit mois.

Le COMOP a été unanime pour souligner l'impératif et l'urgence d'une amélioration de l'ensemble du système d'allocation et de gestion des sillons, allant au-delà de la question des plages travaux.

Le COMOP a aussi été unanime pour souligner que cette amélioration était une condition clé de la croissance du fret ferroviaire.

En termes d'organisation des moyens, le COMOP constate qu'il existe trois options d'évolutions possibles, aucune n'étant optimale, chacune présentant des avantages et des inconvénients.

En tout état de cause, ces options doivent être examinées en gardant présents à l'esprit trois principes :

1. Le gestionnaire du réseau doit disposer de l'entière maîtrise des moyens nécessaires à l'accomplissement de sa mission,
2. Les questions d'allocation des sillons et celles de gestion des circulations sillons relèvent de logiques sensiblement différentes et peuvent être, si besoin est, disjointes,
3. La compatibilité avec la réglementation européenne doit être assurée.

Les trois options qui peuvent être *a priori* envisagées sont les suivantes:

- option 1: donner à RFF tous les moyens nécessaires à la bonne conduite de ses missions de gestionnaire du réseau, en lui donnant autorité hiérarchique sur les horairistes, mais sans transfert de personnel.
- option 2: pour répondre à la même préoccupation, transférer à RFF, avec les moyens humains correspondants, un certain nombre de tâches aujourd'hui confiées au GID.
- option 3: fusionner les activités de RFF et du GID dans une filiale SNCF à créer, cette option apparaissant cependant difficilement compatible avec la réglementation européenne.

Le COMOP a noté que la réflexion sur cette importante question sera poursuivie dans le cadre de la mission qui vient d'être confiée au sénateur Haenel.

2.3 : Rendre les arbitrages pour répondre aux besoins de sillons de fret

A la demande du COMOP, RFF a actualisé son exercice d'évaluation des besoins en sillons pour prendre en compte les objectifs du Grenelle.

Sur la base des hypothèses adoptées (affectation sur la base constatée en 2007, 260 jours d'exploitation/an, pas d'effet mise en UIC du réseau espagnol, 20% des trains de combiné à 1 000m, gains de productivité du conventionnel...), les objectifs du Grenelle se traduisent par une croissance globale de 20% des circulations à horizon 2012.

Cette croissance se répercute de manière très inégale selon les axes. En particulier de fortes difficultés pour répondre à ces besoins supplémentaires risquent de se concentrer sur la magistrale éco fret au nord de Lyon et dans les grands noeuds ferroviaires.

Ces difficultés vont amplifier celles que rencontrent déjà des entreprises/opérateurs ferroviaires qui manquent dès aujourd'hui de sillons de qualité sur certains itinéraires.

Pour répondre aux besoins de sillons du fret, le COMOP préconise que des procédures soient définies permettant d'arbitrer entre les circulations voyageurs et fret, sans oublier les besoins des plages travaux. Le COMOP souligne que la définition de ces procédures d'arbitrage relève des pouvoirs publics.

2.4 : Des propositions à valider pour un réseau à priorité fret

Cette notion de réseau ferroviaire à priorité fret a été lancée par la Commission européenne en 2007⁹ et reprise par RFF pour le réseau national¹⁰.

L'objectif pour RFF est de définir, sur le réseau existant, un sous-réseau « à priorité fret » pour assurer au fret les capacités et la qualité des sillons dont il a besoin. Ce réseau à priorité fret serait composé de lignes principales, vers lesquelles convergeraient les autres lignes venant des ports, des terminaux, des OFP... ce réseau ne se limitant pas aux infrastructures linéaires mais incluant les triages et les voies de relais.

Il permettrait :

- la réorganisation des sillons (cadencement et standardisation),
- un haut niveau de service de fret, y compris en périodes de pointe et dans les zones denses, avec une contre-partie tarifaire,
- une meilleure qualité pour les nouveaux services de fret (autoroutes ferroviaires, trains longs, fret à grande vitesse).

RFF estime que ce chantier relève d'une échéance de 10/15 ans, avec une mise en oeuvre progressive définie en fonction de l'évolution des types de trafics et des délais de réalisation des investissements.

RFF a proposé une carte (ci-jointe) et a chiffré à 5 G€ les investissements nécessaires à 15 ans pour le réaliser.

Les contournements d'agglomération (Nîmes - Montpellier, Lyon) représentent 3 G€. Le contournement nord de Lyon permettra de développer le fret avant la mise en service de la ligne nouvelle Lyon-Turin.

La modernisation du réseau exige des investissements de l'ordre de 1,1 G€ : accès au réseau de trains de 1000 mètres pour Lyon Marseille, constitution d'un réseau électrifié plus cohérent, mises au gabarit, équipement des corridors européens à priorité fret, modernisation des plates-formes et des accès portuaires.

Le développement de nouveaux services (autoroute ferroviaire atlantique, fret rapide, fret urbain, opérateurs de proximité) représente 0,6 G€.

Les investissements de recherche, de protection contre le bruit, de recours à des matériels moins bruyants, sont estimés à 0,36 G€.

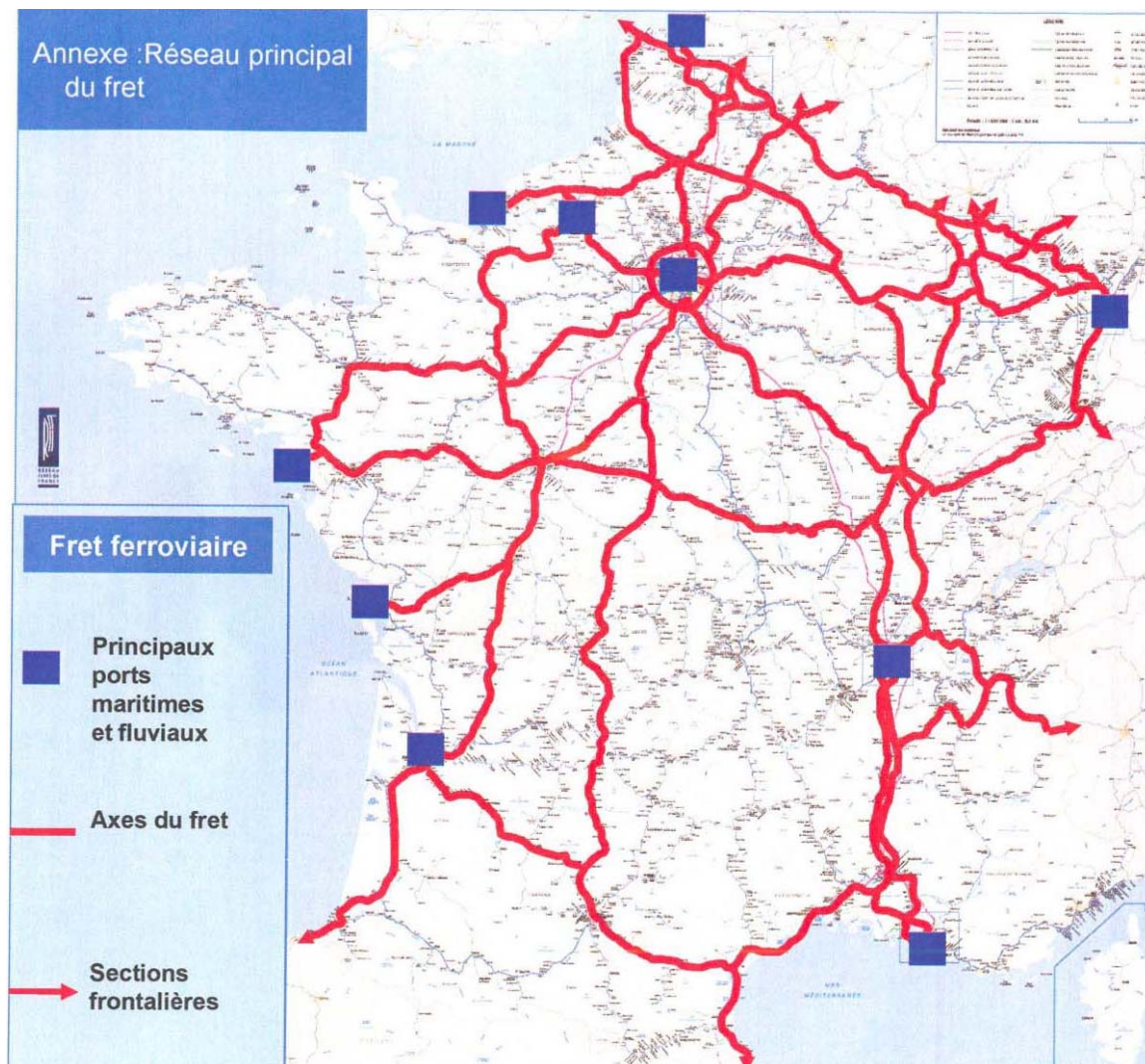
Ces investissements importants permettront de réaliser les objectifs ambitieux assignés par le Grenelle au fret ferroviaire.

La mise en place d'un tel réseau nécessitera de définir plus précisément ce que signifie une « priorité fret » et l'impact sur les circulations de voyageurs et les procédures d'arbitrage en cas de conflit d'intérêt.

Le COMOP préconise une validation des propositions faites par RFF sur la mise en place d'un réseau à priorité fret.

⁹ Communiqué de presse de la Commission du 18 octobre 2007 « ... la Commission propose de nouvelles initiatives pour créer un réseau européen orienté fret le long duquel le service sera plus fiable et plus performant qu'aujourd'hui »

¹⁰ Voir note et carte de RFF dans partie sur les contributions.



2.5 : Assurer l'accès des opérateurs ferroviaires aux sillons

Les diverses autorités publiques telles que les autorités portuaires et les opérateurs de transport combiné ont besoin de pouvoir construire des chaînes logistiques et d'accéder à la possibilité de détenir des sillons ferroviaires leur permettant d'offrir de nouveaux services.

Un décret leur a ouvert cette possibilité et a donné, pour le fret, un droit d'accès aux :

- opérateurs de transport combiné,
- aux personnes publiques organisant un service de fret, y compris les autorités portuaires gérant des voies ferrées portuaires,
- aux collectivités publiques pour leurs propres besoins de transport de fret.

Lors des travaux du COMOP, il a été précisé que, comme les opérateurs de transport combiné, les opérateurs de services d'autoroutes ferroviaires bénéficient de ces dispositions nouvelles.

2.6 : Faire évoluer l'entretien des petites lignes à trafic exclusif de fret

Dans un objectif de réduction des coûts et de souplesse, il est nécessaire de permettre à RFF de confier à toute personne, par convention, des missions de gestion du trafic et des circulations, de fonctionnement et de maintenance des installations, sur des lignes à trafic fret exclusif.

Cette disposition facilitera la mise en place d'opérateurs de proximité qui pourront, dans un objectif d'optimisation des moyens, se voir confier par RFF des missions de gestion de l'infrastructure sur des lignes pour lesquelles ils assureraient des services de fret.

Cette disposition législative est à insérer dans les lois Grenelle.

2.7 : Les systèmes d'information

L'espace des échanges physiques de matières se transforme sous la poussée de la mondialisation et de l'europanisation des économies, accentuant la nécessité d'une approche intermodale de l'offre, physiquement et commercialement continue.

Parallèlement une autre révolution bouleverse les conceptions anciennes du transport : la géo-localisation instantanée des matières, la puissance des moyens de traitement des informations, tant au niveau de la conception et de la planification que de l'exploitation, ont généré une architecture virtuelle numérisée, allant du local au global, en capacité de traiter en temps réel toutes les données ayant trait à un transport.

Cette architecture se superpose au mouvement de la matière. Elle devient de plus en plus puissante et structurante de ce mouvement. Elle permet une optimisation des services, une adaptation en temps réel aux aléas. Elle habitue les clients à un très haut niveau de fiabilité du service et de rapidité de l'information.

Aujourd'hui, malgré sa volonté affirmée de se tourner vers les besoins du client, le fret ferroviaire français est perçu par ces derniers, notamment en termes d'adaptabilité et de fiabilité, comme dépassé par le niveau de service apparu dans les échanges intercontinentaux ou dans l'offre ferroviaire d'autres pays européens.

Le transport ferroviaire français doit se repenser profondément pour devenir un des acteurs de « l'entreprise étendue », invisible, constituée par le réseau de structuration des informations sur lesquels repose le transport, qui pousse les entreprises vers une forme de travail collaboratif. Adossée à une parfaite maîtrise de ces systèmes, cette entreprise virtuelle constituée d'une multitude d'entreprises partenaires, petites et grandes, est génératrice d'efficacité, évitant la prolifération bureaucratique inhérente aux systèmes complexes anciens.

Un récent rapport de l'Académie des technologies sur les transports le souligne : le fret ferroviaire ne survivra que s'il prend conscience du caractère incontournable de la réalité virtuelle.

Il y a urgence si l'on veut voir entrer dans les faits un report modal vers le ferroviaire qui n'est concevable que sur la base d'un service fiable et compétitif répondant aux besoins du marché.

Le COMOP propose de lancer un audit comparatif indépendant sur les systèmes d'information du mode ferroviaire et leur capacité d'échange avec les réseaux intercontinentaux.

Thème III : Le portuaire et le maritime

Dans un contexte de forte croissance du trafic maritime en Europe (+ 60% entre 1989 et 2006), les performances des ports autonomes métropolitains se sont dégradées : leur part de marché est passée entre 1989 et 2006 de 17,8% à 13,9%. Cette dégradation est particulièrement forte sur le transport de conteneurs (la part de marché est passée de 11,7% à 6,2%) alors que ce trafic connaît une croissance de plus de 5% par an en Europe.

La faiblesse de la zone industrielle et logistique et celle de l'hinterland des ports français sont des obstacles à leur développement, avec des dessertes ferroviaires et fluviales insuffisantes dont la part de marché atteint à peine 15% alors que dans de nombreux ports européens, ce sont 30% et plus du fret qui est pré/post acheminé par voie non routière. Cette insuffisance modale ne facilite ni le transport de marchandises sur de longues distances ni la captation de nouveaux marchés.

L'objectif du Grenelle est de doubler les dessertes massifiées fluviales et ferroviaires des ports.

Les chiffres clés des ports

384 Mt de trafic, part de marché en baisse

41Mt de trafic conteneurisé, part de marché en forte baisse

Part des dessertes massifiées estimée à 15% : objectif de doublement

3.1 : Les voies ferrées portuaires

3.1.1: Mettre en oeuvre le transfert des voies ferrées portuaires

Le transfert aux ports maritimes de la responsabilité des voies ferrées portuaires est achevé: les 7 arrêtés ont été publiés et le décret de déclassement des voies en finalisation permettra la mise en oeuvre effective de ce transfert.

L'objectif de cette mesure est d'améliorer la qualité des dessertes, qui représente un enjeu de report modal et de développement des ports.

Le COMOP préconise que la soulte liée à ce transfert soit affectée en priorité aux opérations d'aménagement du réseau ferré portuaire.

3.1.2: Élargir le transfert aux ports intérieurs

Les ports fluviaux intérieurs sont demandeurs et le COMOP préconise une disposition à insérer dans les lois Grenelle pour leur étendre ce transfert.

RFF, les ports de Paris et de Strasbourg ont été sollicités pour faire des propositions sur le réseau ferroviaire de chacun des ports concernés.

3.2 : Fixer des objectifs quantifiés de progression des dessertes massifiées des ports

Pour faire progresser les dessertes massifiées des ports maritimes dans une perspective de doublement, le COMOP a proposé de fixer à chaque port des objectifs quantifiés de progression à horizon 2012 et de les intégrer dans le plan stratégique que les ports devront élaborer, dans le cadre des dispositions prévues par la loi sur la réforme portuaire.

Les situations très différentes d'un port à l'autre, en terme de potentiel des modes non routiers, de types de trafic, de possibilité ou non de desserte fluviale ... ont conduit le COMOP à proposer que ces objectifs quantifiés soit individualisés pour chaque port, sur la base de principes communs:

- pas de répartition a priori des objectifs entre modes ferroviaire et fluvial,
- l'unité prise en compte sera celle des trafics en tonnes qui est la donnée statistique la plus accessible et fiable; si possible une estimation de l'impact en tonnes-kms et en économie d'émissions de CO₂ par rapport au mode routier sera proposée,
- la totalité des trafics devra être prise en compte, hors ceux de pipe-lines,
- la priorité sera mise sur les trafics conteneurisés qui représentent les plus fortes potentialités de report modal.

Le tableau ci-dessous donne quelques ordres de grandeur sur les objectifs qui pourraient être envisagés.

Trafics et dessertes des ports (hors mode pipe-line)

Port	2007	2012
Dunkerque	0,2 M EVP 4% par le fluvial 5% par le fer	0,5 M EVP 3% par le fluvial 10% par le fer
Le Havre	2,6 M EVP 9 % par le fluvial 5% par le fer	4,2 M EVP 12% par le fluvial 13% par le fer
Rouen	2 M EVP 15% par le fluvial 10% par le fer	20% par le fluvial 14% par le fer
Marseille	1M EVP 6% par le fluvial 12% par le fer	2,5M EVP 10% par le fluvial 30% par le fer

Thème IV : Développer le transport fluvial

Le transport fluvial est le mode de transport terrestre qui a connu les plus fortes progressions sur la période 1995-2005.

De l'ordre de 2 à 3%, la part modale de la voie d'eau reste cependant inférieure au niveau moyen européen (de l'ordre de 6%) et notamment aux parts belge (13%), allemande (14%) ou néerlandaise (47%).

Globalement marginal à l'échelle nationale, le mode fluvial peut tenir un rôle majeur pour les échanges entre régions comme l'illustre la desserte de l'IDF: le fluvial représente 9% des tonnes-km, 30% du trafic en provenance des régions mouillées du bassin de la Seine empruntent la voie d'eau; la moitié du trafic en provenance de la Haute-Normandie est acheminé par la Seine.

Deux points plus particuliers sont à noter:

- le transport fluvial de conteneurs a poursuivi sa croissance à un rythme soutenu en 2007 (+9,6%) alors même que l'année a été marquée par un recul global du transport fluvial (- 5%);
- la moitié du trafic fluvial est générée par les ports maritimes, ce qui conduit à accorder une attention toute particulière aux interfaces entre le maritime et le fluvial.

Les chiffres clés du transport fluvial

2006: 8 GT* km

2012: 10,5 GT* km, +30%, un trafic de conteneurs multiplié par 3 et à 80% d'origine portuaire

4.1 : Réaliser le canal Seine-Nord

Les bassins de la Seine et du Rhône sont encore des bassins fermés, non reliés au reste du réseau européen à grand gabarit, alors que ces bassins desservent les ports à conteneurs du Havre et de Marseille.

La priorité est au désenclavement du bassin de la Seine (premier bassin fluvial français), avec la réalisation prévue pour 2014 du canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe (106km) partie française du projet européen de la liaison Seine-Escaut. Ce projet se situe sur l'un des corridors de fret les plus importants du continent européen (132 MT en 2002), avec un trafic routier saturé.

Les estimations de trafic en 2020 sont de 4,5 milliards de t-km, soit une augmentation de 60% du trafic fluvial national. Près des 2/3 de ces trafics supplémentaires viendront de la route, ce qui représente 500 000 PL/an en moins en 2020 et entre 1,2 et 2 millions PL/an en 2050.

Le projet diminuera les émissions de CO₂ de 220 000 à 280 000t en 2020 et de 300 000 à 600 000t en 2050. En supprimant un goulet d'étranglement majeur du réseau fluvial à grand gabarit¹¹, Seine-nord donnera aux ports maritimes du Havre, Dunkerque et Rouen un hinterland considérablement agrandi et maillé vers la Belgique et le bassin rhénan. Cette connexion vers le nord et l'est de l'Europe sera un facteur favorable au positionnement de l'ensemble Le Havre-Rouen comme première place portuaire du range nord.

¹¹ Alors que la part de marché de la voie d'eau, en t-km, représente 18% sur l'axe Seine-Oise et 14% dans le Nord-Pas-de-Calais, elle n'est que de 3 à 4% sur l'axe fluvial nord-sud en raison de la contrainte de gabarit.

Le projet sera réalisé en contrat de partenariat public privé.

Une mission a été confiée à MM Cousquer et Scemama sur le bouclage du plan de financement de ce projet, afin de pouvoir prendre les arbitrages nécessaires.

4.2 : Poursuivre les études sur la liaison Saône-Moselle

Le projet d'un canal à grand gabarit Saône-Moselle s'inscrit dans une perspective de moyen terme. Son objectif est d'assurer une connexion fluviale à grand gabarit entre le Rhin qui rejoint la Mer du Nord et le Rhône qui rejoint la Méditerranée. Il permettra ainsi la création de la seule liaison fluviale Nord-Sud européenne, inscrite dans le corridor majeur C 2 de transport de fret. Les estimations de trafic en 2025 sont comprises entre 4 et 15 millions de tonnes selon les scénarios.

Les études complémentaires ont été lancées en 2008 pour évaluer de façon approfondie les quatre couloirs de passage identifiés, en vue de la préparation du cadrage du débat public. Ce débat devra porter sur une zone géographique suffisamment large afin de bien expliciter, dans le cadre d'une approche intermodale, les éléments permettant d'apprécier l'opportunité de ce projet.

4.3 : Cibler les investissements de rénovation sur le réseau à grand gabarit

Le réseau à grand gabarit, qui permet la navigation de bateaux jusqu'à 4 400T, concentre 80% du fret fluvial. Des investissements de régénération du réseau à grand gabarit, où se concentre l'essentiel du report modal potentiel, sont indispensables pour pouvoir garantir les capacités sur les principales artères et pas seulement aux interfaces des hinterlands portuaires. Ces investissements sont destinés à permettre des gains de trafic et surtout à fiabiliser le réseau pour réduire les risques d'interruption du trafic (disponibilité des écluses, état des berges et des digues) et garantir ainsi l'offre de service moderne nécessaire au développement du fret.

Les opérations recensées par VNF¹² concernent principalement les digues, les barrages (reconstruction de barrages manuels, rénovation des barrages mécanisés de plus de 30 ans), les écluses, le rehaussement de ponts, l'amélioration de mouillages.

Les besoins du grand gabarit sont de 1G€ d'ici 2012, les deux tiers faisant déjà l'objet d'une programmation dans les CPER.

Ces volumes financiers sont cohérents avec les besoins estimés par les différentes missions mandatées au cours des 20 dernières années, compte tenu des niveaux de régénération consentis parallèlement.

Typologie ouvrage	Berges, digues, voies	Barrages et passes à poissons	Écluses et ouvrages spécifiques	Modernisation du réseau et études	Total
Montant (M€)	145	270	275	360	1 050
Financement	685 M€ programmés dans les CPER, 365 M€ à programmer				

¹² Voir note de VNF dans partie sur les contributions.

Le COMOP préconise que le prochain contrat de performance de VNF priorise les investissements, outre les questions de sécurité immédiate, sur la rénovation et la modernisation du réseau à grand gabarit où se trouvent les axes de fort trafic.

Pour préparer ce ciblage et fixer les priorités, outre les missions réalisées au cours des dernières années, VNF dispose d'une analyse des enjeux par itinéraire et d'un inventaire et état des lieux du réseau en cours de finalisation (échéance juin-juillet 2008) qui devront servir de base à l'établissement du programme à inscrire dans le prochain contrat de performance pour constituer le réseau principal du fret fluvial.

Le COMOP préconise qu'un audit du réseau à grand gabarit soit réalisé simultanément dans les meilleurs délais sur l'optimisation de l'offre de service de transport sur ce réseau, incluant l'analyse des coûts de gestion et d'exploitation en vue d'une refonte des conditions de son financement et de la structure tarifaire des péages au regard du service rendu.

4.4 : Ouvrir le 44T aux pré et post acheminement du fluvial

La circulation à 44T est déjà autorisée pour certains trafics routiers liés à un report modal: c'est le cas pour les pré et post acheminements des trafics maritimes, pour le combiné ferroviaire et les autoroutes ferroviaires.

Le transport fluvial, comme le combiné ou le transport maritime, nécessite des pré et post acheminements adaptés à son caractère de transport massifié.

Le COMOP propose d'ouvrir cette possibilité de circuler à 44T aux pré et post acheminements des transports fluviaux, pour les trafics de vrac (les conteneurs bénéficient déjà de cette possibilité, dans le cadre de la réglementation du transport combiné).

Les modalités de cette mesure réglementaire seront définies afin de la cibler sur son objectif de report modal (périmètre routier maximal, exclusivement pour des pré et post acheminements, norme Euro récente du véhicule...).

4.5 : Améliorer les interfaces entre le maritime et le fluvial

Une meilleure interface dans les ports maritimes avec les bateaux fluviaux est l'un des éléments de progression de la part modale du fluvial, puisque la croissance du combiné fluvial repose essentiellement sur le portuaire.

Les pistes évoquées ont été nombreuses:

- simplifier les conditions de navigation des bateaux fluviaux dans les zones fluvio-maritimes et les ports maritimes,
- assouplir les règles d'organisation de la manutention aux interfaces,
- favoriser la mutualisation des THC,
- assurer une meilleure interconnexion des systèmes d'information (douanes, transitaires, capitaineries...),
- étendre les plages d'ouverture des accès aux terminaux (écluses, ponts levants).

Les mesures mentionnées au point 1.1 (transport ferroviaire) sur le développement des trafics du transport combiné notamment la nécessité d'aides permettant de compenser le surcoût dû au transbordement, doivent également s'appliquer au mode fluvial, qui subit le même handicap. Le transport combiné fleuve/route et fleuve/fer relève en effet de la même problématique.

L'analyse relative à l'implantation de terminaux massifiés est transposable, *mutatis mutandis*, au transport fluvial. Cela concerne en particulier l'attention qui doit être portée aux terminaux des grands ports maritimes au regard du potentiel de report modal.

Le COMOP préconise d'étudier en priorité la possibilité d'une modification législative pour supprimer la condition actuelle « d'activité accessoire » qui est imposée aux bateaux fluviaux en zone fluvio-maritime. La suppression de cette condition permettrait d'optimiser le report modal dans ces zones et d'améliorer la desserte des ports maritimes.

4.6 : Doubler le plan d'aide à la batellerie

Avec une moyenne d'âge de 40 ans, la flotte française a accumulé du retard en terme de progrès technologique. La profession est d'autre part confrontée à un enjeu de renouvellement important puisque 45% des chefs d'entreprise vont faire valoir leurs droits à la retraite au cours des 10 années à venir.

Dans la suite de la mise en oeuvre du plan d'aide 2004-2007, et dans un contexte de reprise de trafic par voie fluviale, un nouveau plan d'aide à la batellerie pour 2008-2012, d'un montant de 16,5M€, a été notifié à la Commission européenne pour approbation.

Ce plan comprend plusieurs types de mesures :

- environnementales (économies d'énergie et réduction des GES),
- amélioration de la flotte (productivité, systèmes d'information fluviale),
- encouragement à l'émergence de nouvelles lignes de transport fluvial (y compris vers les ports maritimes),
- promotion de la profession (formation, aides aux jeunes repreneurs).

Pourront notamment bénéficier d'aides, les investissements en faveur des économies d'énergie, de la réduction des émissions de polluants ou permettant l'utilisation de carburants propres.

La dotation budgétaire initiale prévue est de 16,5M€, quasiment en reconduction de celle du plan précédent d'un montant de 13,6 M€; cette dotation ne paraît pas à la hauteur des objectifs de report modal du Grenelle.

Le COMOP propose de doubler la dotation du plan précédent et de la faire passer à 25M€ ce qui permettra de renforcer la part des aides environnementales et de celles contribuant au report modal.

4.7 : Prendre une mesure d'exonération des plus-values professionnelles

Le COMOP fret propose une mesure d'incitation fiscale en faveur de la batellerie : exonérer de l'imposition sur les plus-values professionnelles la vente des bateaux dès lors que les entreprises souhaitent réinvestir dans du matériel plus moderne et plus performant.

Cette mesure, qui existe dans d'autres États fluviaux (Belgique, Allemagne, Pays-Bas), facilitera les investissements en faveur d'une flotte plus récente et mieux équipée. Le coût a été estimé à 5M€ par an.

Thème V : Développer les autoroutes de la mer

L'expression « autoroutes de la mer » a été lancée par la Commission européenne en 2001 pour désigner une offre de transport construite autour d'une liaison maritime régulière et fréquente, principalement dédiée au transport de marchandises et effectuée entre plusieurs États membres.

Les autoroutes de la mer figurent dans les projets prioritaires du RTE. A ce titre, les projets peuvent bénéficier des aides spécifiques au réseau RTE-T et des aides du programme Marco Polo (avec des conditions améliorées).

Les autoroutes de la mer existantes ou en projet sont encore peu nombreuses. Les approches et les types de service sont assez différents selon les façades, les pays et les trafics concernés:

- sur la façade atlantique, la France et l'Espagne ont choisi la procédure d'un appel à projets ouvert, sans désigner a priori les ports qui pourraient être concernés. Le principe d'une aide au démarrage est retenu,
- sur la façade méditerranée, où de nombreuses liaisons maritimes de courte distance existent déjà, l'Italie a choisi un système d'éco-bonus au bénéfice des transporteurs qui utilisent le service,
- entre la France et l'Italie, la ligne Toulon-Civitavecchia exploitée avec trois fréquences par semaine bénéficie de l'aide française au combiné depuis sa création, et plus récemment de l'aide italienne (« écobonus »),
- sur la façade mer du nord, les liaisons maritimes sont nombreuses et anciennes. Un appel à projets est en cours pour sélectionner des projets dans le cadre des RTE-T. Aucun financement direct par les États n'est prévu.

A l'expérience, le concept d'autoroute de la mer s'avère multiple, avec des montages adaptés aux spécificités et aux besoins des différentes façades maritimes.

Comme pour les autoroutes ferroviaires, quelques facteurs clés conditionnent les chances de succès des services d'autoroutes de la mer:

- conçus dans un objectif de report modal, ces services doivent prendre en compte les besoins et les contraintes des transporteurs routiers,
- ces services doivent combiner et intégrer à la fois une liaison maritime et des services terrestres adaptés (plates-formes, organisation logistique dans les ports...); l'offre de service actuelle manque encore de cette intégration,
- parmi ces services terrestres, la question de la facilitation du passage portuaire est importante (normalisation documentaire, dématérialisation et simplification des procédures),
- une tarification adaptée reste à trouver: en référence au coût de la route, tenant compte de la complexité du changement d'organisation pour les entreprises du routier.

Enfin, ces services nécessitent souvent un accompagnement financier des pouvoirs publics en phase de démarrage. De ce point de vue, les dispositifs de soutien européens prévus par le programme Marco Polo ne sont pas adaptés, puisqu'ils ne permettent pas d'assurer un soutien suffisant soit en montant, soit en durée. Face à cette situation, la France et l'Espagne ont saisi conjointement la Commission européenne pour demander une évolution du cadre réglementaire communautaire. Cette évolution est engagée et la Commission a lancé une consultation pour faire des propositions.

Pour le territoire national, les projets d'autoroute de la mer sont pertinents sur les deux façades maritimes : environ 8 millions de tonnes de marchandises transitent tous les ans sur les autoroutes côtières entre l'Espagne et la France dans chaque sens et entre 3 et 4 millions dans chaque sens pour l'Italie.

Plusieurs initiatives sont en cours:

- sur la façade atlantique, les offres remises suite à l'appel à projets lancé en 2007 par la France et l'Espagne ont été examinées en bilatéral. Le travail d'analyse est en cours d'achèvement, conformément au calendrier prévu pour une sélection du ou des candidat(s) avant l'été et une mise en oeuvre du service dès 2009 ;
- avec le Portugal, le groupe de travail à haut niveau franco-portugais a été installé le 14 avril par le Secrétaire d'État chargé des transports, Monsieur Bussereau, et son homologue, Madame Vittorino ;
- sur la façade méditerranée, le travail à conduire nécessite une approche tripartite entre la France, l'Espagne et l'Italie et lors du sommet franco-espagnol du 10 janvier 2008, la France a souhaité rejoindre la Commission intergouvernementale que l'Italie et l'Espagne sont en train d'installer ;
- sur la façade mer du Nord, un appel à projets est en cours jusqu'au 30 septembre 2008 pour identifier les projets pouvant faire l'objet d'un soutien dans le cadre du RTE-T.

Enfin, la France conduira, à l'occasion de sa présidence de l'Union européenne, une réflexion avec l'ensemble des États membres sur les autoroutes de la mer. Le Conseil informel des ministres des transports début septembre traitera ce thème, avec l'objectif d'identifier des pistes européennes de simplification des formalités, de financements mobilisables et d'améliorations technologiques visant à favoriser l'intermodalité et l'efficacité de la chaîne intermodale.

Thème VI : Le transport routier

Le transport routier, qui représente la quasi-totalité des émissions de gaz à effet de serre dues au transport de fret, restera incontournable sur les trafics de courte et moyenne distances (les trajets de moins de 200km représentent 80% du fret routier).

Le mode routier doit donc de manière prioritaire améliorer ses propres performances environnementales.

Le COMOP a travaillé sur les trois actions préconisées par le Grenelle et a pris en considération une proposition complémentaire.

6. 1 : Aller vers un péage sans arrêt

Chaque démarrage ou accélération de poids lourd se traduit par un surcroît d'émissions polluantes. Le péage sans arrêt, en assurant une plus grande fluidité des trafics, permet de réaliser des économies de carburant et donc des gains d'émissions de CO₂. Plusieurs techniques sont possibles: passage à vitesse réduite, flux libre, péage avec barrière ou télépéage...

Plusieurs expérimentations sont prévues dès cette année, concernant l'ensemble du trafic ou plus spécifiquement le trafic des poids lourds:

- deux expérimentations de péage sans barrière pleine voie sont menées sur le réseau Escota, à Antibes et au Capitou,
- SANEF expérimente depuis 2007 un système de péage sans arrêt mais avec barrières (dit « télépéage rapide ») à Hordain (A2) et Haudricourt (A29),
- sur le réseau APRR-AREA, deux expérimentations de télépéage sans barrières sont envisagées sur l'A43 (Chignin) et sur l'A36 (Fontaine),
- en 2009, ASF procédera, dans le cadre du VRAL, à une expérimentation d'un système de péage en flux libre sur l'A7, au niveau de Lançon-de-Provence,
- Cofiroute recherche des emplacements pour une expérimentation de télépéage en flux libre.

Le déploiement de ce dispositif sur l'ensemble du réseau à l'entrée des péages ne pose pas de difficulté particulière et paraît envisageable dès la phase d'expérimentations terminée ; le déploiement à la sortie des péages demande encore un travail technique pour préciser les modalités d'interception des véhicules en infraction. Dans un premier temps, la mise en place de télépéages rapides en sortie (pas d'arrêt mais une vitesse limitée à 30km/h) devrait pouvoir se développer.

Une disposition législative devra être prévue dans les lois Grenelle pour permettre la sanction des contrevenants.

L'ampleur des gains potentiels de CO₂ dépend directement des systèmes technologiques retenus et de la vitesse autorisée lors du passage au péage, il est donc difficile à ce stade d'aller au-delà d'estimations avec une fourchette large: gains de 0,2 à 1,5Mt, selon le SETRA, de 0,2 Mt selon l'ADEME.

6.2 : Encourager l'éco-conduite

Le programme des formations professionnelles obligatoires des conducteurs comporte déjà des actions sur l'éco-conduite¹³ :

dans le module de 65 heures de formation initiale consacré à la conduite sûre et économique pour notamment optimiser la consommation de carburant,

dans le module de 11 heures sur le même thème en formation continue, prévue tous les 5 ans.

L'éco-conduite est l'une des actions qui peut générer des gains significatifs de CO₂, en ordre de grandeur, l'ADEME estime ces gains possible à 0,5 M T¹⁴ .

A la demande du COMOP, le MEEDDAT a saisi les principaux organismes de formation pour leur rappeler d'insister particulièrement sur cette partie de l'enseignement consacrée à l'éco-conduite, en mettant en évidence l'importance des enjeux environnementaux.

6.3 : Préparer l'affichage des émissions de CO₂ des prestations de transport

L'objectif est de sensibiliser à la fois les transporteurs et leurs clients sur les émissions de CO₂ des prestations de transport.

Le travail méthodologique est conduit par l'Observatoire des transports animé par l'ADEME pour l'ensemble des modes de transport.

Le calendrier prévisionnel de l'ADEME est le suivant:

- mise à disposition d'une première version en juin,
- tests pendant 24 mois auprès d'un échantillon d'entreprises volontaires,
- élaboration d'une nouvelle version à l'issue de cette période de tests.

Il est attendu de cette disposition une meilleure mobilisation des acteurs sur la problématique des émissions de GES, qui se traduira par la tenue d'indicateurs CO₂ fiables, le développement de bilans et reportings environnementaux, et la multiplication d'engagements volontaires de réduction des émissions, aussi bien côté chargeurs que transporteurs.

Pour appuyer ce travail, il a été demandé au Comité national routier (CNR) de faire des propositions pour une mise en oeuvre concrète dans les entreprises de transport routier adaptée aux différentes situations et prestations de transport (lot, messagerie, express, groupage...) et prenant en compte l'impact économique pour les entreprises.

¹³ En application de la transposition de la directive 2003/59/CE sur la formation des conducteurs.

¹⁴ La FNTR a fait une estimation beaucoup plus élevée: 1,5MT

6.4 : Engager les entreprises dans une démarche de labellisation environnementale

Le COMOP propose d'aller au-delà du Grenelle et d'engager les entreprises de transport routier dans une démarche de labellisation environnementale, avec des objectifs quantifiés de réduction de leurs émissions de CO2.

Cette labellisation, qui serait placée sous l'expertise de l'ADEME, permettrait de faire de cet engagement environnemental un facteur stratégique d'action des entreprises de transport routier et un critère de choix du prestataire de transport pour les chargeurs.

Cette labellisation s'appuierait sur le travail mené depuis mars 2007 sur la Charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO2 du transport routier.

Cette charte, élaborée par le MEEDDAT, avec le soutien de l'ADEME et en concertation avec les organisations professionnelles, propose des actions concrètes aux entreprises pour maîtriser et diminuer leurs consommations de carburant et donc leurs émissions de CO2. Ces actions concernent les véhicules (renouvellement du parc, entretien...), la conduite (suivi des conduites, formation des conducteurs...), le carburant (suivi des consommations, objectif de réduction, carburants alternatifs...) et l'optimisation des déplacements (outils d'aide à la gestion de flotte, diminution des trajets à vide...). A chaque action est associé un objectif à atteindre et un indicateur de suivi des gains réalisés.

Six entreprises pionnières ont signé les premières chartes, représentant 3 500 poids lourds. Onze nouvelles entreprises représentant 50 000 salariés et 15 000 poids lourds doivent signer prochainement. TLF propose un objectif de signature en 2008 de 1 000 nouveaux engagements d'entreprises.

Pour développer la démarche, l'ADEME et le MEEDDAT mettront à la disposition de toutes les entreprises des outils et méthodes simples pour conduire leur diagnostic CO2 et pour définir, suivre et évaluer leurs actions de réduction de consommation de carburants et d'émissions de CO2. Le diagnostic réalisé avant la signature de la charte d'engagements volontaires s'appuiera sur :

- un cahier des charges qui structure les différentes étapes du diagnostic.
- un outil Excel « Engagements volontaires », permettant après la saisie des données relatives à l'activité de l'entreprise : d'évaluer et suivre ses émissions de CO2 sur le périmètre choisi, d'évaluer les gains de CO2 potentiels selon les actions choisies, de suivre l'atteinte des objectifs, de suivre de manière temporelle le(s) indicateur(s) de performance environnementale.
- plus de 20 « fiches actions » détaillées et classées en fonction des quatre axes de la démarche : le véhicule, le conducteur, le carburant et l'organisation des flux de transport. Chaque fiche contient notamment une estimation des gains de CO2 et de consommation de carburant potentiels pour chaque action.

Ces outils seront disponibles fin juin et mis à la disposition de toutes les entreprises, l'ADEME pouvant apporter un soutien financier en cas de recours à un prestataire extérieur pour la phase de diagnostic initial.

6.5 : Hauteur à 4m des véhicules

Cette question concerne la compatibilité à assurer entre le gabarit des véhicules routiers et celui du réseau ferroviaire. La directive de 1996 sur les poids et dimensions donne la possibilité aux États de limiter la hauteur des PL à 4m et la majorité d'entre eux ont pris une réglementation en ce sens.

Les difficultés identifiées sur Perpignan-Bettembourg ont conduit à envisager de prendre une mesure réglementaire nationale pour limiter à 4m la hauteur des poids lourds circulant sur le territoire national. Une telle mesure, en application du principe de non-discrimination, concernerait tous les véhicules, quel que soit leur pays d'immatriculation et les types de trafic (national, international, transit, tout routier ou trajets terminaux de services d'autoroutes ferroviaires...).

Les organisations professionnelles du transport routier ont souligné qu'une mesure de portée aussi générale aurait des conséquences importantes pour le secteur, conséquences qu'il s'agirait de gérer avec soin. Ainsi:

- des mesures transitoires sur plusieurs années seraient indispensables pour permettre aux entreprises d'adapter leur parc,
- certains véhicules ou types de transport exigeant une hauteur supérieure à 4m (porte-voitures par ex), un système de dérogations serait nécessaire (ce que prévoient les États ayant pris une mesure de limitation à 4m).

Le COMOP propose deux actions préalables à tout projet de texte réglementaire pour limiter la hauteur des PL à 4m sur le territoire:

- réaliser, sur des points significatifs de trafic, une campagne de mesure de la hauteur des PL pour avoir des indications plus précises sur le pourcentage et les types de véhicules dépassant 4m,
- recueillir des informations sur les systèmes de dérogations en place dans les pays de l'Union limitant la hauteur à 4m.

Thème VII: La recherche et le développement

Le COMOP a organisé une réunion spécifique sur ce thème, qui a permis de présenter les actions conduites par le PREDIT 3 sur le transport de fret et de proposer les actions à poursuivre dans le cadre du PREDIT. Les opérateurs de fret ont insisté sur leur demande de démarches « pragmatiques » qui permettent de passer de la recherche théorique à l'application pratique dans un contexte d'entreprise.

Les recherches conduites ces cinq dernières années au sein du PREDIT 3 ont concerné l'amélioration du transport ferroviaire, l'amélioration du suivi et de la traçabilité du fret.

7.1 : Des recherches pour optimiser le transport ferroviaire

Concernant l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure, l'amélioration du matériel roulant ou de son exploitation, les recherches ont porté, en particulier sur :

- la gestion et l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire: modélisation du vieillissement des infrastructures; optimisation de la fluidité du trafic dans les nœuds ferroviaires; meilleure « interopérabilité » du fret ferroviaire entre la France et l'Allemagne ; optimisation de la programmation des sillons ;
- le matériel roulant : dégager les caractéristiques d'une locomotive « trans-européenne » ; recherche sur un wagon optimisé pour le transport des conteneurs;
- l'exploitation: analyse des méthodes d'optimisation de la qualité du fret dans 4 pays; indicateurs en temps réel de la qualité de transport de fret; étude des marchés accessibles au ferroviaire; valeur de la fiabilité ferroviaire.

Le transport ferroviaire reste un thème prioritaire de recherche s'agissant, notamment des aspects technologiques:

- pour le matériel roulant: nouveaux concepts de wagons modulaires, standardisés, polyvalents...,
- pour limiter les nuisances sonores : réduire le bruit du freinage (développement de semelles innovantes de frein en matériaux composites).

La question du bruit est particulièrement importante et c'est aujourd'hui le sujet principal des réclamations des riverains auprès de la SNCF. Les matériels de fret sont très concernés, en raison du nombre de wagons (70 000 en France, avec une bonne partie du parc possédé par des particuliers) et de la difficulté à mettre au point une solution économique de semelles de frein pouvant se substituer aux actuelles semelles en fonte susceptible d'entraîner l'adhésion de l'ensemble des pays européens.

7.2 : Des recherches pour optimiser le suivi et la traçabilité du fret

Quatre programmes ont concerné la traçabilité:

- un programme franco-allemand pour favoriser le report modal du transport bilatéral de produits chimiques,
- assurer la traçabilité en temps réel des marchandises circulant entre le Havre et Novare (par la route et le fer),
- la mise au point de capteurs pour le transport ferroviaire de marchandises dangereuses,
- la définition d'un cadre de mise en place de plates-formes de suivi de marchandises.

7.3 : Des actions de diffusion du « fret intelligent »

Le développement des systèmes d'information vise à améliorer la performance des entreprises et à faciliter leurs échanges. La dématérialisation des échanges d'information dans le transport de fret est engagée depuis plusieurs années; pour le seul transport routier ce sont plus de 6000 entreprises qui utilisent régulièrement des systèmes EDI en France, échangeant environ 1,5 millions de messages par jour.

Le développement des systèmes d'information fluviale, encouragé par une directive européenne récente, permet de prévoir dans les années à venir des progrès dans les conditions d'exploitation des voies navigables renforçant l'attractivité du mode, et une meilleure intégration du maillon fluvial dans la chaîne logistique.

Si les applications sont aujourd'hui techniquement parfaitement maîtrisées, beaucoup d'entreprises hésitent encore à y recourir: problème de coût, manque de personnel qualifié, réticences à confier la gestion de leurs données d'exploitation à des tiers...

Pour lever ces réticences, un accompagnement des entreprises est nécessaire, notamment des PME-PMI qui ont souvent moins de moyens pour développer des applications informatiques. Le secteur du fret a pu bénéficier de l'initiative multisectorielle de la DGE sur l'introduction de nouvelles technologies mais il serait utile de poursuivre de telles actions (préparation de guides, de référentiels, démonstration de systèmes d'information sur des chaînes multimodales d'approvisionnement, aide au diagnostic en entreprises, soutien à des actions régionales ou sectorielles). Dans la concurrence très forte à laquelle ce secteur est soumis, la performance du système d'information est un facteur important de compétitivité.

Dans le prolongement des travaux qui ont été menés, un programme d'action orienté vers les PME-PMI du transport et de la logistique pourrait être lancé avec l'objectif de sensibiliser les entreprises, de réaliser des diagnostics et d'en engager un certain nombre dans des actions concrètes.

Note sur les aspects financiers

La réalisation des objectifs du Grenelle pour le transport de fret peut s'appuyer sur des financements qui sont déjà programmés soit dans les contrats de projet Etat-Régions 2007-2013 soit dans les plans d'action des grands opérateurs publics.

Ces financements ont toutefois été programmés avant les conclusions du Grenelle et ils demandent à être complétés ou amplifiés, ainsi que le montrent les travaux du COMOP.

Pour l'essentiel, les besoins complémentaires concernent trois types de financement:

- le soutien aux opérateurs, avec l'augmentation du plan d'aide au transport combiné, le doublement du plan d'aide à la batellerie et la mesure fiscale en faveur du transport fluvial,
- les infrastructures ferroviaires (mise en place d'un réseau dédié fret) et fluviale (plan de financement de Seine-Nord, réseau magistral),
- le soutien au démarrage de nouveaux services non routiers (autoroutes ferroviaires, autoroutes de la mer, trains longs, demande du projet CAREX).

Le projet de loi Grenelle apporte déjà un certain nombre de réponses aux besoins, en mentionnant:

- un financement complémentaire de 100 M€ pour les autoroutes ferroviaires (50M€ pour l'adaptation de l'infrastructure et 50 M€ pour la création de plates-formes),
- une intervention budgétaire d'un montant maximal de 80 M€ pour les autoroutes de la mer,
- une progression des moyens financiers pour la régénération du réseau ferroviaire, pour atteindre 400 M€ supplémentaires par an en 2015.

	Besoins identifiés	État de la programmation
Plan d'aide au transport combiné	Augmentation à environ 200 M€	A programmer dans le cadre de la préparation budgétaire
Autoroutes ferroviaires		100 M€ mentionnés dans le projet de loi Grenelle
Réseau à priorité fret	5 G€ sur 15 ans	Poursuite du plan de rénovation 2006-2010 et financements supplémentaires mentionnés dans le projet de loi Grenelle
Seine-Nord	4 G€	Mission de bouclage du plan de financement en cours
Réseau fluvial à grand gabarit	1 G€	2/3 programmés dans les CPER 2007-2013
Autoroutes de la mer		80 M€ maximal mentionnés dans projet de loi Grenelle

Ces besoins financiers doivent être appréciés au regard des gains socio-économiques qu'ils permettent de réaliser au profit de la collectivité. La diversité des modes, des projets, l'hétérogénéité des calendriers de mise en oeuvre rendent impossible tout calcul global à l'échelle nationale.

On se contentera de donner quelques points de repère:

- le développement des modes non routiers permet de réduire le coût des externalités de la route (congestion, insécurité routière, pollutions locales, CO₂), ces coûts étant estimés dans des ordres de grandeur de 7 Md€ pour la circulation des PL en interurbain (sur la base des valeurs du rapport Boiteux II de 2001),
- le report modal sur le ferroviaire et le fluvial peut permettre de différer dans le temps ou de revoir à la baisse des investissements sur le réseau routier. Le débat du VRAL a bien illustré cette problématique entre développement des infrastructures routières ou alternatives à la route.

En guise de conclusion

Quelles réductions possibles des émissions de CO2 ?

Les travaux du COMOP montrent que l'objectif de report modal du Grenelle n'est nullement hors d'atteinte dès lors que les dispositions adéquates ont été prises concernant la consistance et l'exploitation des infrastructures ainsi que le soutien aux opérateurs.

A partir de cet objectif de report modal et des actions d'amélioration des performances environnementales du transport routier, on peut essayer d'évaluer les réductions d'émissions de CO2 à horizon 2012, par rapport à une situation de référence où les transports non routiers resteraient à leur niveau actuel.

Les données sur les émissions des différents modes en 2006 permettent de calculer les émissions unitaires par mode¹⁵ et d'estimer les réductions des émissions de CO2 du fait des modes non routiers par rapport à la route.

Ces réductions sont les suivantes:

Réductions d'émissions de CO2 liées au report modal (2006-2012)

	Situation 2006			Perspective 2012		
	GT*Km	Gain CO2/Gtk	Réduction CO2	GT*Km	Gain CO2/Gtk	Réduction CO2
Ferroviaire	41	0,105 Mt	4,30 Mt	58,1	0,105 Mt	6,10 Mt
Fluvial	8	0,096 Mt	0,77 Mt	10	0,096 Mt	0,96 Mt
Total	49		5,07 Mt	68,1		7,06 Mt
Économie supplémentaire réalisée						1,99 Mt

En prenant comme hypothèses une augmentation de 19 millions de Gt*km du trafic des modes non routiers et une réduction d'un tiers des émissions de CO2 du ferroviaire grâce à la poursuite de l'électrification, l'objectif de croissance de report modal du Grenelle permet d'économiser de l'ordre de 2 Mt de CO2 supplémentaires en 2012.

Il s'agit d'une réduction supplémentaire des émissions de CO2 tout à fait significative.

¹⁵ En base 2006, le mode routier émet 0,12 Mt de CO2 par GT*Km, le mode ferroviaire 0,015 et le mode fluvial 0,024.

A ces gains dus au report modal, il faut ajouter les gains réalisés par l'amélioration des performances environnementales du transport routier, c-à-d:

- gains de 0,5 Mt dus à l'éco-conduite,
- gains entre 0,2 et 1,5 Mt dus au péage sans arrêt.

A horizon 2012, c'est un gain global dans une fourchette de 3 à 4Mt de CO2 que la réalisation des objectifs du Grenelle permettrait d'obtenir, soit environ 10% des émissions du transport de fret aujourd'hui.

ANNEXES

Les engagements du Grenelle sur le transport de fret :

lettre de mission de Jean Bergougnoux



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES

Le Ministre d'Etat

*La Secrétaire d'Etat
chargée de l'Écologie*

*Le Secrétaire d'Etat
chargé des Transports*

Paris, le 26 DEC. 2007

Monsieur le Président,

Les orientations retenues à l'issue des tables rondes du Grenelle de l'environnement à la fin du mois d'octobre dernier, amorcent la mutation écologique de notre pays.

Une nouvelle phase – celle de la mise en œuvre des conclusions des tables rondes du Grenelle, entérinées et précisées par le Président de la République, via des chantiers opérationnels – est désormais engagée. Ces chantiers, dont j'ai présenté l'architecture le 19 décembre à l'issue d'un long travail de concertation interministériel, sont à la fois nombreux et complexes.

Si la concrétisation des conclusions du Grenelle, qui couvrent des questions et des domaines très étendus, s'inscrit dans la durée, le Gouvernement souhaite soumettre au Parlement un projet de loi d'orientation avant le 9 février 2008, date de la suspension de la session parlementaire, puis une loi de programmation dès ce printemps. C'est dans cette perspective que s'inscrivent les chantiers.

Parmi ces chantiers, M. Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat aux Transports, et moi-même, piloterons directement le comité opérationnel « Autoroutes ferroviaires, transport combiné, fret multimodal ». Vous avez accepté de co-piloter ce chantier, et nous tenons à vous en remercier. Il revient à ce comité opérationnel de définir les voies, moyens et conditions requis pour une entrée en vigueur aussi diligente que possible des conclusions du Grenelle correspondantes, à savoir :

- « Augmentation de la part du fret ferroviaire de 25% d'ici 2012 ; développer un réseau ferroviaire spécialisé ou à dominante fret à l'horizon 2025, incluant les traversées montagneuses et les contournements urbains nécessaires ; soutien du projet CAREX (TGV Fret), prenant en compte les engagements de La Poste.
- définition des sillons, du cadencement et des priorités, ouverture des sillons aux opérateurs du combiné, mise en place d'une autorité de régulation.
- renforcer le transport combiné : mise en place de trains longs sur les deux axes Nord – Sud ; développement des capacités sur l'axe atlantique après la mise en service de la ligne LGV SEA entre Tours et Bordeaux ; ouverture des sillons aux opérateurs du combiné ; renouvellement du système d'aide au combiné.

Monsieur Jean BERGOUX
Président honoraire de la SNCF
Consultant international
88, Avenue Raymond Poincaré
75116 - PARIS

- *développer, en concertation avec les transporteurs routiers, des offres massifiées et à forte fréquence sur des autoroutes ferroviaires : réduction des trajets routiers longue distance (> 500 km) des camions en transit, en particulier le trafic international ; lancement du programme des autoroutes ferroviaires (consistant à faire transporter les camions par les trains) : mise en place des deux premières grandes lignes Nord Sud-ouest et Nord Sud-est. Objectif 2020 : 2 millions de camions transférés soit environ 50 % du trafic, et à terme l'intégralité. Expérimentation sur la ligne Perpignan Luxembourg. Conditions du programme : cadencement optimal d'un train toutes les 15 minutes. 50 millions d'Euros de financement public seront consacrés aux infrastructures et 50 millions aux plates-formes de fret. Mobilisation d'un prêt long terme : 800 millions d'Euros pour l'achat du matériel adapté.*
- *autoroutes de la mer¹ (5 à 10% du trafic au sud des Alpes et à l'ouest des Pyrénées) : développement massif d'autoroutes maritimes, sur la façade atlantique (France – Espagne) et la Méditerranée (France – Italie, France - Espagne).*
- *massifier les dessertes des ports maritimes par voies ferroviaires et fluviales (doublement des parts de marché) ; améliorer pour cela les interfaces avec les grands ports maritimes.*
- *plan fluvial : lancement du projet de canal Seine Nord Europe pour 4 Milliards d'Euros. Objectif : 4,5 Milliards de tonnes*km reportés sur la voie d'eau, soit 250 000 tonnes de CO₂; préparation du débat public sur la liaison Saône Moselle ; renouvellement du plan d'aide à la modernisation de la batellerie.*

Amélioration des performances environnementales du fret routier :

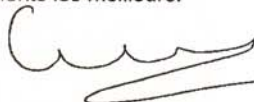
- *péage sans arrêt*
- *éco-conduite*
- *affichage des émissions de gaz à effet de serre des prestations de transport »*

Devront ainsi être précisés les dispositions législatives et réglementaires nécessaires, l'organisation à mettre en œuvre, le calendrier envisageable, les volets formation, information et mobilisation des acteurs et le cas échéant, du grand public. Le travail requis est nécessairement méthodique et inscrit dans un calendrier soutenu. Plusieurs étapes peuvent être nécessaires pour assurer des avancées concrètes successives.

Le premier objectif est d'aboutir aux conclusions, afférant à la loi de programmation et ses décrets d'application, pour le 15 mars 2008. Le plan d'action sera finalisé pour l'été 2008.

L'attente générale sur ces sujets est très forte, comme l'ont montré les réunions publiques, les échanges internet, les médias, mais aussi les rencontres avec les acteurs socio-économiques. Le travail réalisé dans ce groupe en pleine collaboration doit permettre d'atteindre effectivement les résultats attendus.

Vous remerciant très sincèrement pour votre action, nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.



Jean-Louis BORLOO



Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET



Dominique BUSSEREAU

P.J. Partenaires proposés pour le comité – Grandes lignes du programme opérationnel - Note d'organisation des 4^{ème} et 5^{ème} phases du « Grenelle de l'Environnement » -

¹ La méthode décrite pour les autoroutes ferroviaires est transposable aux autoroutes de la mer.

PARTENAIRES PROPOSES POUR LE COMITE OPERATIONNEL

Chef de projet : J.P. OURLIAC (MEDAD-DGMT)

SNCF, RFF, VNF, UTP, GNTC, Modalohr, Pdt UPACIM, Armateurs de France, Comité des Armateurs Fluviaux, TLF, FNTR, UNOSTRA, AUTF, AMF, ADF, ARF, ADEME, Etat

L'Etat mobilisera les compétences suivantes :

MEDAD (D4E, DGMT, DAEI, DIACT), **MINEFE** (DGTPE), **MAEE** (DE).

GRANDES LIGNES DU PROGRAMME OPERATIONNEL

PILOTAGE : Jean-Louis BORLOO, Ministre d'Etat, Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat aux Transports, et Jean BERGOUGNOUX

Réalisation des objectifs du Grenelle sur l'ensemble des modes pour décision mars 2008

Création d'autoroutes ferroviaires

- Limitation PL en transit à une hauteur de 4 m (texte -décret ?- pour avril 2008)
- Lancement du programme des autoroutes ferroviaires (mise en place décembre 2008).
- AF Alpes (prolongation expérimentation jusqu'à la fin 2009)
- Nouvel appel d'offres AF Alpes (service début 2010)
- AF Sud-Ouest (mise en place d'un comité de pilotage mi décembre 2007 pour une mise en service 2009)
- AF Luxembourg – Perpignan extension du service Lorry rail (mi-2008). Mobilisation d'un prêt long terme : 800 millions d'Euros pour l'achat du matériel adapté.
- Soutien du projet CAREX (TGV Fret), prenant en compte les engagements de La Poste pour une mise en service en 2010 ?

Promotion du transport combiné.

- Mise en place de trains longs sur les deux axes Nord – Sud (Début des travaux 2008, programme complet défini mars 2008)
- Développement des capacités sur l'axe atlantique après la mise en service de la ligne LGV SEA entre Tours et Bordeaux.(2013)
- Ouverture des sillons aux opérateurs du combiné. (Décembre 2007)
- Renouvellement du système d'aide au combiné (Commission européenne 2008 pour 2008-2012)

Transport fluvial :

Lancement du projet de canal Seine Nord Europe. (Signature du CP en 2009)
Préparation du débat public sur la liaison Saône Moselle (débat public en 2009).
Renouvellement du plan d'aide à la modernisation de la batellerie (2008-2012)

Autoroutes maritimes :

Programme de développement massif d'autoroutes maritimes, sur la façade atlantique (France – Espagne) et la Méditerranée (France – Italie, France - Espagne)

Composition du comité opérationnel

Présidents

- Jean-Louis Borloo, Ministre d'État, Ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire
- Dominique Bussereau, Secrétaire d'État chargé des transports
- Jean Bergougnoux, Président honoraire de la SNCF

Chef de projet:

- Jean-Paul Ourliac, MEEDDAT/Directeur des transports maritimes, routiers et fluviaux
- assisté de Pascale Buch, MEEDDAT-DGMT

Membres

- Réseau Ferré de France: Hubert du Mesnil (Président), Hervé de Tréglodé
- SNCF: Guillaume Pépy (Président), Luc Nadal
- UTP: Bruno Gazeau
- GNTC: Jean-Claude Brunier (Président), Jean-Yves Plisson
- AMF : Yannick Paternotte
- UNIM: Christian Paschetta (Président), Xavier Galbrun
- UPPACIM: Michel Quimbert (Président), Bruno Vergobbi
- VNF: François Bordry (Président), Thierry Duclaux
- Armateurs de France: Eudes Riblier (Président), Anne-Sophie Avé
- Comité des Armateurs Fluviaux: Jean-François Dalaise (Président)
- FNTR: Jean-Paul Deneuille
- TLF: Philippe Grillot (Président), Hervé Cornède
- UNOSTRA: Catherine Pons (Présidente), Jérôme Cordier
- AUTF: Didier Choumert (Président), Philippe Bonnevie
- Cercle de l'Optimodalité: Philippe Mangeard, Marie-José Navarre
- ARF: Jean-Michel Bodin
- ADF: Bruno Dewevre
- ADEME: Alain Morcheoine, Gérald Lalevée
- FFA: Georges di Lallo
- DIACT: Pascal Mignerey, Marc Guigon
- FIF: Jean-Claude Raoul
- FNE: Gérard Allard
- MEEDDAT/Mission d'appui aux OFP: Jacques Chauvineau
- CGPC: Claude Gressier, François Renvoisé, Philippe Peyronnet
- MINEFE/DGTPE: Julien Dehornoy
- MEEDDAT/D4E: Charlotte Le Bris
- MEEDDAT/DAEI: Jean-Claude Méteyer
- MEEDDAT/DGMT: Florence Pajon, Franck Agogué

Calendrier et thèmes des réunions

Le COMOP a organisé 13 réunions de travail, dont deux réunions plénières placées sous la présidence du Ministre d'État et du Secrétaire d'État chargé des Transports.

Dates	Thèmes
Jeudi 17 janvier	Réunion préparatoire sur les autoroutes ferroviaires
Vendredi 18 janvier	Réunion préparatoire sur le fret ferroviaire
Mercredi 23 janvier	Réunion préparatoire sur le transport routier
Mercredi 30 janvier	Réunion préparatoire sur le portuaire, le maritime et le fluvial
Mercredi 6 février	Réunion plénière d'installation du comité opérationnel, présidée par le Ministre d'État et le Secrétaire d'État chargé des Transports
Mardi 26 février	Le transport ferroviaire
Mercredi 27 février	La gestion de l'infrastructure ferroviaire
Jeudi 28 février	Le transport routier
Mardi 4 mars	Le portuaire, le maritime et le fluvial
Jeudi 6 mars	La recherche et le développement
Mercredi 9 avril	Réunion plénière présidée par le Secrétaire d'État chargé des Transports: présentation du rapport d'étape
Jeudi 29 mai	Le portuaire, le maritime et le fluvial
Jeudi 29 mai	Le fret ferroviaire (transport+infrastructure)

Contributions des membres

A titre indicatif, figure la liste des contributions. Celles-ci sont regroupées dans un document séparé.

Liste des contributions reçues.

Thème I : le transport ferroviaire

- note du GNTC sur les terminaux
- note de RFF sur les terminaux
- présentation du projet CAREX

Thème II : l'infrastructure ferroviaire et sa gestion

- note de RFF sur le réseau fret à haut niveau de service
- powerpoint de RFF sur le réseau à priorité fret
- note de SNCF-Fret sur le réseau à priorité fret
- présentation de RFF sur les besoins de sillons
- note de l'UTP sur la gestion des sillons et des plages travaux

Thème III : le portuaire et le maritime

- note du port du Havre sur les dessertes
- note du port de Dunkerque sur les dessertes

Thème IV : le transport fluvial

- notes et cartes de VNF sur le réseau fluvial
- note du CAF sur l'amélioration des conditions de desserte fluviale des ports
- propositions de l'AUTF pour le développement du transport fluvial

Thème VI : le transport routier

- note de l'ADEME sur l'affichage des émissions de CO2

Thème VII : la recherche et le développement

- note de la mission MTI sur le fret intelligent
- note de VNF sur la recherche

Contributions à caractère général

- contribution de France Nature Environnement
- contribution du Cercle de l'Optimodalité
- contribution de la FNTR
- contribution de l'AUTF
- contribution du MEDEF