

***OGC Logistique***

*avec la collaboration*

*d'IPT-IFRET et de l'UNOSTRA*

***PREDIT/DRAST***

*1996/2000*

**Groupe lieux de transports : continuité et rupture**

**Thème : Comment favoriser les conditions  
d'accès des entreprises de transports  
routiers au réseau ferroviaire.**

## SOMMAIRE

	<b>PAGE</b>
<b>1-OBJECTIFS</b>	<b>4</b>
<b>2-PROBLEMATIQUE</b>	<b>5</b>
<b>3-MÉTHODOLOGIE</b>	<b>7</b>
<b>4 - RÉCAPITULATION DES RÉPONSES DE L'ENSEMBLE DES QUESTIONNÉS OU DES NON UTILISATEURS</b>	<b>10</b>
<b>5-ANALYSE COMPARATIVE DÉTAILLÉE DES RÉPONSES DES DEUX POPULATIONS QUESTIONNÉES (ENSEMBLE ET NON UTILISATEURS)</b>	<b>27</b>
<b>6-RÉPONSES GLOBALES DES UTILISATEURS DE TRANSPORT COMBINE</b>	<b>51</b>
<b>7-ANALYSE COMPARÉE DES RÉPONSES DES UTILISATEURS DU COMBINÉ</b>	<b>61</b>
<b>8 - LES ENJEUX DU COMBINE</b>	<b>79</b>

## **1 - OBJECTIFS :**

Cette recherche, effectuée dans le cadre du Prédit, a été réalisée par OGC Logistique en collaboration avec IFRET (institut fer route études transport), IPT (institut de prospective transport) et l'UNOSTRA (syndicat professionnel représentant les P.M.E. du transport routier).

Il s'agissait de tenter de cerner l'analyse des transporteurs routiers vis à vis des modalités d'accès au réseau ferroviaire et de déceler les améliorations souhaitables pour favoriser une meilleure articulation entre le fer et la route. Cette recherche a donc deux objectifs, un objectif de compréhension sur les rapports qu'entretiennent les réseaux routiers et les réseaux ferroviaires. Deuxièmement il s'agissait de dégager des orientations possibles afin de favoriser une meilleure articulation entre le fer et la route. Jusque là, l'examen des ruptures dans la chaîne de transport a souvent été traité de façon exclusivement modale. Par ailleurs, les réflexions concernant les perspectives de développement du transport combiné sont presque toujours définies dans une approche macro-économique sans suffisamment tenir compte des réalités du marché et des attentes des acteurs. C'est pourquoi cette recherche essaye dans sa première partie de mieux comprendre quelles sont les analyses des transporteurs routiers vis à vis des conditions d'accès au fer. Dans sa deuxième partie, elle vise à décrire les enjeux du combiné en les resituant dans l'environnement économique, social et juridique. Cette recherche a donc une double ambition, elle vise d'abord à améliorer la connaissance des chaînes de transport d'un point de vue intermodal d'autre part à dégager des orientations en vue de mieux gérer les points de rupture des chaînes de transport et d'en faciliter la continuité.

## **2 - PROBLÉMATIQUE**

Aujourd'hui le mode routier et le mode ferroviaire sont le plus souvent considérés comme des modes concurrents. En réalité les champs de concurrence sont de plus en plus réduits dans la mesure où le fer comme la route ont relativement bien stabilisé les frontières de leurs marchés respectifs. Certes il reste encore des marchés communs aux deux modes mais progressivement le fer s'est installé sur les secteurs économiques plutôt en amont des processus de production ou sur les marchandises très massifiées, tandis que la route se situe davantage en aval et sur des lots plus éclatés.

La route occupe désormais sur le marché des transports terrestres une part prépondérante (60 à 70% en TK mais plus de 90% en CA); le risque de marginalisation du fer est important en Europe car on ne saurait se fonder sur les seuls résultats de la SNCF qui sont plus satisfaisants que la plupart des réseaux ferrés des grands pays de l'Union économique. A partir d'un indicateur qui peut se discuter, la TK, Eurostat indiquait en 92 que la rail détenait (pour 12 pays) 14% des TK intérieurs à la CEE. Sur ces 14% seulement 3,5% concernent les trafics intra-communautaires.

En clair cela signifie que le fer est le plus faible sur son domaine de pertinence technique à savoir les grands parcours. Or la création prochaine de la monnaie unique, la libéralisation du cabotage routier vont encore accroître les échanges intra-communautaires. Sur les tendances actuelles, la marginalisation totale du fer n'est donc pas à exclure.

Pourtant chacun est désormais persuadé que le tout routier risque de poser de nombreux problèmes. Des problèmes d'investissement d'abord, dans la mesure où les flux sont relativement concentrés sur certains axes et à certaines périodes. D'ores et déjà, il est prévisible que les schémas de développement routiers ne pourront être respectés compte tenu des contraintes budgétaires.

Par ailleurs, la sensibilité aux externalités négatives du transport routier va freiner certains projets, précisément dans les zones les plus denses.

Il est donc de l'intérêt général de tenter de favoriser une meilleure articulation des modes. Cela passe toutefois par une plus grande accessibilité des réseaux ferroviaires conçus, organisés, et localisés en fonction le plus souvent de leurs seules contraintes. Par ailleurs, on ne peut raisonner en matière d'articulation des modes en fonction du seul transport physique entre points de massification des flux. Pour rendre l'accès aux réseaux ferroviaires plus facile, il convient aussi de développer des services assurant la continuité de la chaîne logistique notamment pour le trafic international. Les différentes techniques de transports combinables méritent d'être analysées au regard de ces exigences.

Avec la nouvelle donne réglementaire (contrat de progrès, accords suite aux conflits routiers de 96 et 97, décrets sur le temps de service, meilleure application du règlement européen 3820-85, hausse de salaires de base etc), les transporteurs devront progressivement réduire la durée de service et rémunérer tous les temps travaillés à partir d'un salaire horaire réévalué. La principale variable de flexibilité sera donc de plus en plus contrainte par ce nouveau contexte; certains transporteurs pourraient envisager un report de la traction sur le fer et notamment le transport combiné afin de n'avoir plus à gérer les difficiles problèmes de durée et de coût de travail.

A la perte de flexibilité, s'ajoute en effet une hausse des coûts liée à la rémunération de tout le temps travaillé. Certes la majorité des entreprises du transport routier n'est pas encore engagée de la même manière dans la démarche du contrat de progrès, ceci étant des progrès assez significatifs ont été réalisés comme en témoigne en particulier l'enquête du DTT-SES (voir Observatoire social du TRM).

A terme, avec l'objectif d'une durée de 200 heures (après 240 heures en 96, 230 en 97) vers l'an 2000, il est certain que le transport routier devrait voir sa compétitivité relativement affectée. Pour compenser cette normalisation des conditions sociales, il pourrait alors être plus intéressant dans certains cas de faire assurer la traction par le fer sur des parcours principaux qui exigeraient plus d'un chauffeur mais qui cependant ne pourraient justifier une pleine utilisation de deux conducteurs.

En outre, avec la libéralisation totale du cabotage routier en 1998, les échanges devraient être encore davantage favorisés, l'internationalisation est appelée à se développer au sein de l'Europe et la demande transport sur longue distance va progresser.

Les transporteurs routiers -sauf quelques groupes- ne disposeront pas de réseaux à l'échelle de l'Europe, ils pourraient alors suppléer cette carence en utilisant le réseau ferré européen notamment le combiné en tant que de besoin.

Ceci étant, un certain nombre de réticences demeurent vis à vis du fer et plus particulièrement du combiné actuel et notamment vis à vis des différents intervenants dans la production et la commercialisation de cette technique. En outre, dans certains cas, les transporteurs routiers considèrent que la qualité et la compétitivité du combiné ne sont pas assez satisfaisantes en l'état actuel du marché. L'étude aura donc pour objet de faire ressortir ce que pensent les entreprises du TRM des conditions d'accès au fer et notamment du transport combiné actuel. Par ailleurs, il s'agira de faire émerger les principales améliorations pour permettre une meilleure articulation fer/route.

### **3 - MÉTHODOLOGIE**

L'étude sur les conditions d'accès des entreprises de transport routier au réseau ferroviaire comporte trois étapes.

D'abord une recherche bibliographique afin de dégager l'état de l'art sur cette question. Deuxièmement, une enquête qualitative auprès des transporteurs routiers afin de mettre au point le questionnement devant être soumis aux enquêtés. Le questionnaire étant élaboré puis testé a été adressé aux entreprises sélectionnées. La collaboration entre OGC Logistique et IFRET a permis de comparer les réactions de deux types d'entreprises, les plus importantes d'une part et les plus petites d'autre part.

IFRET et IPT de leur côté ont effectué une enquête auprès des 1000 plus importantes entreprises de transport. Ce sont les éléments de cette enquête qui sont exploités ici en comparaison avec l'enquête réalisée par OGC Logistique sur la population des plus petites entreprises. Pour ces dernières, le concours de l'UNOSTRA a rendu possible l'analyse des réactions des petits transporteurs. Sur 1000 questionnaires adressés par IFRET environ 300 ont été retournés. Sur 500 questionnaires adressés par OGC Logistique environ 150 ont été retournés. Soit au total un taux de réponses de l'ordre de 30%, taux tout à fait exceptionnel et qui tient d'une part à la notoriété d'IFRET, d'autre

part à la collaboration de l'Unostra. Compte tenu du second objectif de cette recherche, il était important d'obtenir le concours d'une organisation professionnelle.

D'ores et déjà le taux de réponses marque l'intérêt des questionnés vis à vis de la problématique posée et rendra d'autant plus facile une adhésion à de nouvelles orientations qui pourraient découler de cette recherche.

D'ores et déjà l'UNOSTRA a manifesté l'intention d'utiliser les travaux de cette recherche afin de mieux comprendre les réticences des petits transporteurs vis à vis du combiné mais aussi pour proposer une stratégie de développement du combiné plus adaptée aux P.M.E. du transport. Ces propositions de l'UNOSTRA pourraient être formulées courant 98 et transmises au Ministre.

Cette recherche vise donc à apporter une contribution à l'amélioration des connaissances en matière de rupture de chaînes mais aussi à aider les acteurs à mieux formuler leur stratégie en matière de gestion des flux.

### *LES RÉSULTATS DE L'ENQUETE*

Pour les petites entreprises 10% des questionnés utilisent le transport combiné, tandis qu'ils sont 16% pour les plus grosses. Cela signifie que le transport combiné reste très marginal comme mode alternatif ou comme maillon de la chaîne de transport. Ceci est encore plus vrai pour les plus petites entreprises. On constate donc la relative faiblesse du transport combiné, faiblesse confirmée par le poids relatif de cette technique dans l'ensemble du marché de transport de marchandises.

En effet, le transport combiné représente de l'ordre de 25% du trafic de la SNCF, ce qui évidemment est loin d'être négligeable mais le fret SNCF lui-même représente en chiffre d'affaires, 10% du marché total. Certes la progression des techniques combinées a été forte au cours de ces dernières années mais il faut bien prendre en compte que cette progression s'appuie sur une valeur absolue encore marginale.

Dès lors il est intéressant de s'interroger d'abord sur les raisons qui conduisent les transporteurs à ne pas faire le choix du combiné. Les réponses des transporteurs publics sont en effet essentielles. Comme on le sait le transport combiné, dans l'état actuel des techniques et de la structure des coûts, n'est pertinent qu'à partir de 500 ou 600 km. Sur ces distances longues, le transport public est très majoritaire par rapport au transport pour compte propre, le marché longue distance est donc largement maîtrisé par les routiers qui sont les utilisateurs potentiels dominants du transport combiné.

#### 4 - RÉCAPITULATION DES RÉPONSES DE L'ENSEMBLE DES QUESTIONNÉS OU DES NON UTILISATEURS

Comme indiqué, deux types de questionnaires ont été adressés aux entreprises, l'un aux plus grandes (les 1000 plus importantes, fichier EAE) et l'autre aux plus petites (fichier Unostra). Ce questionnaire est différent car après test, il a dû être adapté pour les petites entreprises afin de faciliter leurs réponses. Les structures des questionnaires ne sont donc pas tout à fait semblables, cependant ils permettent des comparaisons sur les grandes tendances relatives à l'appréciation du combiné par les transporteurs. Dans un premier temps, il a paru intéressant d'analyser d'abord le point de vue des non utilisateurs ou de l'ensemble de la population (en sachant que la plus grande partie est non utilisateur). Dans un deuxième temps ce sont les réponses des utilisateurs qui ont été isolées afin d'affiner les facteurs explicatifs relatifs aux dysfonctionnement du combiné.

##### Réponses globales des petites entreprises

###### 1 - *QUELLE EST LA TAILLE DE VOTRE ENTREPRISE ?*

11 - de 0 à 10 salariés	71%
12 - de 11 à 50 salariés	20%
13 - de 51 à 100 salariés	2%
14 - plus de 100 salariés	7%

###### 2 - *ETES-VOUS UTILISATEUR DU TRANSPORT COMBINÉ ?*

21 - oui	10%
22 - non	90%

Si vous avez coché **oui** répondez aux questions n° 3 à 6 et 12 à 19

Si vous avez coché **non** répondez aux questions n° 7 à 19

###### 7 - *AVEZ-VOUS ESSAYÉ DE RECOURIR AU MOINS UNE FOIS AU TRANSPORT COMBINÉ*

OUI - 5%
NON - 95%

###### 8 - *QUELLES SONT LES RAISONS QUI VOUS ONT CONDUIT A NE PAS FAIRE LE CHOIX DU TRANSPORT COMBINÉ*

81 - relation inexistante	45%
82 - nombre de trains insuffisant	48%



83 - prix trop élevés	35%
84 - investissement initial trop important	30%
85 - gains de productivité insuffisants	5%
86 - autres (précisez)	10%

9 - *POURQUOI*

91 - à priori défavorable	6%
92 - l'activité ne s'y prête pas	74%
93 - autres	17%

10 - *QUELLES SONT LES RAISONS QUI A L'AVENIR POURRAIENT VOUS CONDUIRE A UTILISER LE TRANSPORT COMBINE ?*

101 - un souhait de votre clientèle	42%
102 - une occasion d'améliorer votre compétitivité	35%
103 - une occasion de mieux utiliser votre personnel	32%
104 - une occasion de mieux utiliser votre parc	37%
105 - une occasion de mieux respecter les réglementations sociales et de sécurité	26%
106 - des incitations financières fortes	29%
107 - une facilité d'accès pour les P.M.E.	38%

11 - *POUR VOUS QUELLE SERAIT LA TECHNIQUE LA PLUS ADAPTÉE*

111 - caisse mobile	58%
112 - conteneur	30%
113 - semi-remorque sur train	20%
114 - tracteur + semi-remorque sur train	5%

12 - *ESTIMEZ-VOUS QUE LE TRANSPORT COMBINE EST :*

121 - concurrent du mode routier	30%
122 - complémentaire du mode routier	53%
123 - sans réponse	17%

13 - *DANS L'AVENIR PENSEZ-VOUS QUE LE TRANSPORT COMBINE VA SE DÉVELOPPER ?*

- 131 - oui - passez à la question n° 14  
 132 - non - passez directement à la question n° 15

14 - *POURQUOI ?*

- 141 - comme technique de substitution sur longue distance 52%  
 142 - parce qu'il sera imposé par l'Europe sur certaines relations 30%  
 143 - parce que le réseau routier sera trop encombré sur certains axes 35%  
 144 - parce que les routiers vont s'organiser pour faire du combiné 41%

15 - *POUR LES P.M.E. PENSEZ-VOUS QUE LE SCHÉMA D'ENSEMBLE ACTUEL EST BIEN ADAPTE (SNCF, C.N.C., NOVATRANS, GNTC ETC. )*

- 151 - oui 5%  
 152 - non 45%  
 153 - sans opinion 50%

16 - *PENSEZ-VOUS QU'IL FAUDRAIT CRÉER UNE ORGANISATION SPÉCIFIQUE POUR LES P.M.E.*

- 161 - oui 60%  
 162 - non 40%

17 - *QUEL SERAIT LE ROLE DE CETTE ORGANISATION ?*

171 - massification des achats	42%
172 - mise à disposition de matériel de combiné	30%
173 - groupe de pression pour les P.M.E.	52%
174 - organisation de dessertes terminales	39%
175 - mise en place de réseaux nationaux et européens	38 %
176 - gestion des aides adaptées aux P.M.E.	41%

18 - *LES PRINCIPALES AMÉLIORATIONS A APPORTER AU COMBINE*

181 - des délais garantis	40%
182 - une offre de relations élargie	39%
183 - un information plus soutenue	38%
184 - un équipement des terminaux	30%
185 - une réduction des prix	37%
186 - un plus grand dynamisme de la SNCF	42%
187 - autres (précisez)	10%

19 - *QUE DEVRAIT FAIRE L'ETAT POUR AIDER LE COMBINE ?*

191 - limiter la SNCF à un rôle de tractionnaire	53%
192 - donner plus de place aux routiers dans la décision	55%
193 - organiser les dessertes terminales	38%
194 - donner des aides plus incitatives aux entreprises	40%
195 - autres (précisez)	11%

## Réponses globales de l'ensemble des grandes entreprises

### OPINION PAR RAPPORT A L'ETAT

*A votre avis pourquoi les pouvoirs publics souhaitent-ils développer le transport combiné rail/route ? (indiquez 2 choix) :*

ITEM	%
favoriser un mode de transport sous-utilisé :	69,0
aider la SNCF :	14,3
désengorger le réseau routier :	69,0
satisfaire les écologistes :	16,7
développer un mode de transport d'avenir :	25,2
pallier au manque d'investissements routiers :	11,9
mieux répartir le transport entre modes :	28,6
autres :	2,4
ne sait pas :	2,4
(total supérieur à 100%, plusieurs réponses possibles)	

**VOTRE ANALYSE**

*Pour vous transporteur routier, par rapport au transport combiné rail/route, comment jugez-vous cette technique ? (indiquez 2 choix) :*

<b>ITEM</b>	<b>%</b>
un type de transport concurrent :	4,8
un type de transport complémentaire :	81
un type de transport qui échappe aux routiers :	2,4
une facilité supplémentaire d'organisation :	21,4
une technique valable sur les longs parcours :	66,7
une perspective crédible pour l'Europe :	14,3
un système marginal et qui le restera :	11,9
autres :	0
ne sait pas :	0
(total supérieur à 100%, plusieurs réponses possibles)	

**LES FACTEURS DE CHOIX**

*Quels sont les 3 facteurs qui interviendraient prioritairement dans votre choix en faveur du transport combiné rail/route ?*

ITEM	%
une réelle amélioration de la prestation transport :	45,2
un moyen d'augmenter votre palette d'offres transport :	50,0
un abaissement du coût du transport :	52,4
un moyen de mieux utiliser votre personnel :	28,6
un souhait du chargeur ou du destinataire :	33,3
autres :	31,0
ne sait pas :	4,8
	0
(total supérieur à 100%, plusieurs réponses possibles)	

**AUJOURD'HUI : CE QUI MARCHE BIEN, PEU OU PAS**

*Selon votre niveau de connaissance du fonctionnement du rail/route comment qualifieriez-vous :*

<b>ITEM</b>	<b>%</b>
<b>Commercialisation</b>	
très bon :	7,1
bon :	52,2
mauvais	23,8
très mauvais :	2,4
ne se prononce pas :	14,4
<b>Le maillage actuel du territoire</b>	
très bon :	2,4
bon :	21,0
mauvais :	31,0
très mauvais :	19,0
ne se prononce pas :	16,0
<b>Les délais d'acheminement</b>	
très bon :	24,0
bon :	52,4
mauvais :	31,0
très mauvais :	7,1
ne se prononce pas :	7,1

**AUJOURD'HUI : CE QUI MARCHE BIEN, PEU OU PAS**

SUITE .....

<b>ITEM</b>	<b>%</b>
<b>L'information</b>	
très bon :	4,8
bon :	35,7
mauvais :	42,9
très mauvais :	7,1
ne se prononce pas :	9,5
<b>L'équipement des terminaux</b>	
très bon :	4,8
bon :	52,4
mauvais :	21,4
très mauvais :	2,3
ne se prononce pas :	19,1
<b>Le fonctionnement général</b>	
très bon :	0,0
bon :	47,6
mauvais :	33,3
très mauvais :	2,4
ne se prononce pas :	16,7



## DEMAIN : LES ENTRAVES AU DÉVELOPPEMENT

*A vos yeux quels sont les 2 facteurs principaux qui gêneront demain le développement du transport combiné rail/route ?*

ITEM	%
le système de commercialisation actuel :	14,3
le nombre de relations trop faible :	4,05
les délais d'acheminements :	23,8
l'information :	4,8
le coût du transport combiné :	50,0
le désintérêt des transporteurs routiers :	9,5
le manque de dynamisme de la SNCF :	45,2
autres :	9,5
ne sait pas :	0,0
(total supérieur à 100%, plusieurs réponses possibles)	

## L'ÉVOLUTION DES TECHNIQUES

*Quelle est la technique qui semble la plus adaptée à vos besoins pour développer le rail/route au cours des 10 années qui viennent ?*

ITEM	%
Caisse mobile :	64,3
Conteneur :	11,9
Remorque sur train :	11,9
Route roulante (camions sur train) :	2,4
Véhicule adaptable (circulation sur route ou sur rail) :	7,1
ne se prononce pas :	2,4

*Quelle est la technique qui va le plus se développer au cours des 10 années qui viennent ?*

ITEM	%
Caisse mobile :	69,5
Conteneur :	4,8
Remorque sur train :	14,3
Route roulante (camions sur train) :	2,4
Véhicule adaptable (circulation sur route ou sur rail) :	19,0
ne se prononce pas :	0,0

## LE TRANSPORT PAR RAPPORT A CERTAINS PROBLEMES DANS L'AVENIR

### POUR LE TRANSPORT FRANÇAIS :

*Pour l'avenir pensez-vous que le transport combiné rail/route :*

	%
<b>- va se développer ?</b>	
oui	40,5
non	9,5
ne se prononce pas	0,0
<b>- deviendra une technique de substitution au transport par route sur la longue distance ?</b>	
oui	
non	73,8
ne se prononce pas	19,0
	7,2
<b>- sera imposé sur certaines relations ?</b>	
oui	
non	40,5
ne se prononce pas	52,4
	7,1

### POUR L'EUROPE :

*Pour l'avenir pensez-vous que le transport combiné rail/route :*

	%
<b>- sera une technique très utilisée dans l'Union européenne ?</b>	
oui	
non	57,1
ne se prononce pas	33,3
	4,6
<b>- sera choisi du fait de péages routiers trop dissuasifs ?</b>	
oui	
non	
ne se prononce pas	23,8
	54,8
<b>- sera imposé sur certaines relations ?</b>	21,6
oui	
non	
ne se prononce pas	47,6
	35,5
	16,7

**LE TRANSPORT PAR RAPPORT A CERTAINS PROBLEMES DANS  
L'AVENIR :**

**. ÉQUIPEMENT FRANÇAIS**

	%
<b>- dans un avenir proche des "autoroutes ferroviaires" seront réalisées en France ?</b>	
oui	16,7
non	66,7
ne se prononce pas	16,6
<b>- le niveau d'équipement routier français permettra de se passer de ces créations ?</b>	
oui	42,2
non	28,6
ne se prononce pas	28,5

**. PLACE DES TRANSPORTEURS**

	%
<b>Pour un développement du rail/route, l'attitude des routiers sera-t-elle ?</b>	
déterminante	50,0
importante	30,1
faible	16,7
inexistante	0,0
ne se prononce pas	3,2
<b>Pour un développement du rail/route, l'attitude de la SNCF sera-t-elle ?</b>	
déterminante	47,6
importante	38,1
faible	11,9
inexistante	0,0
ne se prononce pas	2,4

## LES ÉVOLUTIONS QUE VOUS RESSENTEZ POUR L'AVENIR

*Dans les 5 ans qui viennent, quelles sont les principales évolutions, qui risquent d'intervenir ?*

ITEM	%
<b>Trafic</b>	
le trafic du transport rail/route va croître :	88,1
le trafic du transport rail/route va stagner :	9,5
ne se prononce pas :	2,4
<b>Utilisation par les routiers</b>	
les routiers utiliseront de plus en plus le TC :	71,4
les routiers n'utiliseront pas plus le TC :	21,4
ne se prononce pas :	7,2
<b>Rôle de la SNCF</b>	
la SNCF gardera son rôle commercial actuel :	23,8
la SNCF sera limitée à un rôle de tractionnaire :	64,3
ne se prononce pas :	11,9

### LE RECOURS AU TRANSPORT COMBINE : VOTRE INTÉRÊT

*Etes-vous un transporteur routier qui utilise la technique du transport combiné rail/route ?*

ITEM	%
Régulièrement :	
Souvent :	
Un peu :	
Jamais :	

### LE RECOURS AU TRANSPORT COMBINE : VOTRE INTERET

*Comment qualifiez-vous votre intérêt par rapport à cette technique ?*

ITEM	%
Important :	64,3
Moyen :	31,0
Faible :	3,7
Inexistant :	10,0

## LES GRANDES INITIATIVES A PRENDRE AU NIVEAU NATIONAL

*Quelles sont les principales actions à mener par l'Etat pour que les transports combinés rail/route soient plus performants?*

ITEM	%
investir plus pour le transport combiné :	35,7
donner plus de place aux routiers dans les décisions :	4,2
organiser les tractions routières terminales :	11,9
limiter la SNCF à un rôle de tractionnaire :	50,0
créer des systèmes d'incitation (aides aux entreprises) :	28,6
favoriser la création des "autoroutes ferroviaires" :	14,3
redéfinir le système (commercialisation et exploitation) :	14,3
aider la recherche sur les nouvelles technologies :	0,0
laisser jouer les lois du marché :	0,5
demander des décisions au niveau européen :	0,0
ne sait pas :	2,4

## LES ÉVOLUTIONS QUE VOUS RESSENTEZ POUR L'AVENIR

*Dans les 5 ans qui viennent, quelles sont les principales évolutions qui risquent d'intervenir?*

ITEM	%
<b>Les prix rail/route</b>	
les prix rail/route vont baisser (par rapport à la route) :	38,1
les prix rail/route évolueront comme la route :	52,4
ne se prononce pas :	9,5
<b>Le réseau rail/route</b>	
un vrai réseau rail/route va se constituer :	45,2
les relations rail/route évolueront peu :	47,6
ne se prononce pas :	7,2
<b>L'innovation</b>	
les innovations technologiques seront importantes :	45,2
les innovations (technologiques) ne seront pas déterminantes :	52,4
ne se prononce pas :	2,4



## 5-ANALYSE COMPARATIVE DÉTAILLÉE DES RÉPONSES DES DEUX POPULATIONS QUESTIONNÉES

### Question posée aux grandes entreprises

*Pour vous transporteurs routiers comment jugez-vous cette technique :*

- un type de transport concurrent	16,6 %	
- un type de transport complémentaire	54,3%	
- un type de transport qui échappe aux routiers	9,0%	
- une facilité supplémentaire d'organisation	14,7%	
- une technique valable sur long parcours	63,0%	
- une perspective crédible pour l'Europe	15,5%	
- un système marginal	19,3%	
- autres		0,8%

### Question posée aux petites entreprises

*Estimez-vous que le transport combiné est :*

- concurrent du mode routier	30 %	
- complémentaire du mode routier	53%	
- sans réponse		17%

Comme on le voit et contrairement à l'idée parfois répandue, le transport combiné n'est plus considéré comme un type de transport concurrent. Une majorité se dégage pour estimer que désormais le transport combiné pour les transporteurs est une technique complémentaire. Certes les petites entreprises sont plus nombreuses à estimer que le combiné est un concurrent, cela peut tenir à la structure des flux gérés par les dites entreprises, à un problème d'information ou encore d'accès comme on le verra plus loin.

En effet lorsqu'on pose la question de l'avenir du transport combiné les petites entreprises considèrent de façon très majoritaires que le combiné va se développer.

**Question posée aux petites entreprises**

*Dans l'avenir, pensez-vous que le transport combiné va se développer ?*

- |                |     |
|----------------|-----|
| - oui          | 62% |
| - non          | 31% |
| - sans réponse | 7%  |

De leur côté les grandes entreprises ont répondu dans des proportions voisines à la même question.

**Question posée aux grandes entreprises**

*Pour l'avenir pensez-vous que le transport combiné va se développer ?*

- |                      |       |
|----------------------|-------|
| - oui                | 64,9% |
| - non                | 22,6% |
| - ne se prononce pas | 12,5% |

Si l'on croise les deux questions concernant l'avenir et le placement du combiné par rapport à la concurrence, il apparaît clairement que les transporteurs voient dans cette technique un mode d'avenir qui ne leur paraît pas un mode agressif mais plutôt comme un outil de complémentarité. Ces deux questions sont d'ailleurs bien éclairées par les facteurs explicatifs suivants.

### **Question posée aux petites entreprises**

*Pourquoi pensez-vous que le transport combiné va se développer ?*

parce que c'est une technique de substitution sur longue distance : .....  
52%

parce qu'il sera imposé par l'Europe sur certaines relations :  
..... 30%

parce que le réseau routier sera trop encombré sur certains axes :  
..... 35%

parce que les routiers vont s'organiser pour faire du combiné :  
..... 41%

autres motifs : ..... 18%

(le total des réponses dépasse 100% puisqu'il était possible de choisir plusieurs motifs).

**Question posée aux grandes entreprises**

*Pensez-vous le transport combiné deviendra une technique de substitution sur longue distance ?*

- oui	58,1%
- non	31,7%
- ne se prononce pas	10,2%

**Autre question posée aux grandes entreprises**

*Pensez-vous que le transport combiné sera imposé sur certaines relations ?*

- oui 39,6%
- non 46,4%
- ne se prononce pas 14%

Ces résultats confirment donc le nouveau rapport qu'entretiennent les entreprises routières à l'égard du combiné puisque ces entreprises voient le ferroutage comme un moyen de substitution, les grandes entreprises paraissant encore un peu plus persuadées que les petites. A cet égard il faut observer que la perspective réglementaire est déjà pronostiquée comme raison supplémentaire de recours au combiné par un nombre non négligeable d'entreprises. Ces perspectives sont aussi liées au risque de saturation du réseau routier, d'ailleurs la question suivante est éloquentes à cet égard.

### **Question posée aux grandes entreprises**

*A votre avis pourquoi les pouvoirs publics souhaitent-ils développer le transport combiné ?*

Pour 66,8% cela s'explique par la nécessité de désengorger le réseau routier. Il est intéressant de noter que certaines entreprises envisagent le développement du combiné du fait d'une démarche volontariste de leur part. Pour les petites entreprises auxquelles la question a été posée, 41% d'entre elles pensent que le développement viendra de leurs propres organisations pour recourir à cette technique (il faut sans doute considérer que le chiffre des réponses est minoré puisque dans la question posée aux petites entreprises il y avait le choix entre plusieurs réponses).

Cette sensibilité et même cette revendication pour une autre organisation se dégage de façon très nette pour les petites entreprises

### Question posée aux petites entreprises

*Pour les P.M.E. pensez-vous que le schéma d'ensemble actuel est bien adapté (SNCF, C.N.C., NOVATRANS, GNTC etc.)*

- oui	5%
- non	45%
- sans opinion	50%

De toute évidence les petites entreprises expriment une insatisfaction concernant l'organisation ou l'information. Précisément les grandes entreprises ont été questionnées sur leur information.

### Question posée aux grandes entreprises

*Pensez-vous bien connaître les rouages actuels du transport combiné ?*

*pour la commercialisation :*

- oui	33,2%
- non	62,6%
- ne se prononce pas	4,2%

*pour le fonctionnement :*

- oui	37,7%
-------	-------

32

- no 58,5%
- ne se prononce pas 3,8%

De toute évidence ce déficit d'information concerne toutes les tailles d'entreprises et il y a sans doute de ce point de vue une réflexion à mener voire peut-être préalablement un approfondissement à entreprendre auprès des routiers sur ce problème d'information. Dans le domaine de l'organisation le questionnement a été approfondi.

#### **Question posée aux petites entreprises**

*Pensez-vous qu'il faudrait créer une organisation spécifique pour les P.M.E. ?*



- oui 60%
- non 40%

En outre il a été demandé quelles seraient les principales modifications et dans quel domaine devrait se situer cette organisation spécifique aux P.M.E.

#### **Question posée aux petites entreprises**

- massification des achats de traction ferroviaire : 42%
- mise à disposition de matériel de transport combiné : 30 %
- groupe de pression pour représenter les P.M.E. : 52%
- organisation des dessertes terminales : 39 %
- mise en place de réseaux nationaux et/ou européens : 38%
- gestion des aides adaptée au P.M.E. : 41 %

#### **Souhaits des petites entreprises**

Cependant il est difficile d'identifier de façon précise où se situe le déficit d'organisation et celui concernant l'information. En effet, il s'agit là des réponses de l'ensemble des grandes entreprises questionnées et des 95% de non utilisateurs pour les plus petites. C'est pourquoi dans une partie ultérieure il a paru intéressant d'isoler les réponses des entreprises clientes du transport combiné afin de tenter de faire la part entre déficit d'organisation et déficit d'information.

Dans un premier temps, il a semblé utile de globaliser les réponses afin d'obtenir une image assez générale du transport combiné quitte à l'approfondir ensuite dans cette recherche, voire ultérieurement.

### Question posée aux grandes entreprises

*Comment qualifiez-vous votre niveau d'information sur le fonctionnement du transport combiné ?*

- très bon	1,1%
- bon	15,5%
- mauvais	29,4%
- très mauvais	15,9%
- ne se prononce pas	38,1%

### Niveau d'information des grandes entreprises

En dépit des insuffisances relatives à l'information il est possible de tirer des enseignements concernant les raisons qui freinent le choix du transport combiné.

### Question posée aux petites entreprises

*Quelles sont les raisons qui freinent le choix du transport combiné ?*

- relations inexistantes :	45%
- nombre de trains insuffisants :	48%
- prix trop élevé :	35%
- investissement initial trop important :	30%
- gains de productivité insuffisants :	5%
- autres raisons :	10%

### Petites entreprises : freins au transport combiné

Les appréciations ci-dessus sont à rapprocher de celles des grandes entreprises.

### **Question posée aux grandes entreprises**

*Comment qualifiez-vous le maillage actuel du territoire*

- très bon :	0,1%
- bon :	11,3%
- mauvais :	30,2%
- très mauvais :	23,0%
- ne se prononce pas :	34,0%

**Grandes entreprises : qualité du maillage actuel**

Concernant la consistance du service offert et plus particulièrement le maillage, près de la moitié des petites entreprises considère le service insuffisant (relation et nombre de trains); les grandes entreprises sont quant à elles 53,2% à faire la même appréciation. Pour la question de la compétitivité, les réponses des grandes et des petites entreprises sont assez voisines 35% des petites entreprises estiment que le prix du combiné est trop élevé par rapport sans doute aux prix de marché.

Les grandes entreprises sont 35,5% à penser que le coût du transport combiné handicape son développement. Ce chiffre est évidemment loin d'être négligeable et il fait sans doute référence au prix de marché routier. Prix de marché routier dont on sait qu'ils sont notoirement insuffisants pour assurer une rentabilité satisfaisante. Il y aura là un aspect qui mérite également approfondissement en particulier du point de vue des utilisateurs.

D'une façon générale, il faut noter que ce facteur de choix devient tout à fait essentiel dans une conjoncture caractérisée depuis plusieurs années par un avilissement des prix et surtout une détérioration des marges. Dernier élément sensible en tant que facteur de choix pour les petites entreprises : l'investissement.

A noter que pour les questions posées les entreprises avaient le choix entre plusieurs réponses. Sans la dispersion des points de vue liée à la structure des questionnaires, on obtiendrait sans doute des taux de réponses encore nettement plus importants.

### **Question posée aux grandes entreprises**

*Quels sont les trois facteurs intervenants prioritairement dans votre choix en faveur du combiné ?*

- |                                                          |       |
|----------------------------------------------------------|-------|
| - une réelle amélioration de la prestation transport :   | 37,0% |
| - un moyen d'augmenter votre palette d'offre transport : | 32,0% |
| - un abaissement du coût du transport :                  | 52,0% |
| - un moyen de mieux utiliser votre personnel :           | 45,7% |

- un moyen de mieux utiliser votre parc de véhicules : 36,2%
- un souhait du chargeur : 32,5%

### **Grandes entreprises : critères de choix du combiné**

### **question posée aux grandes entreprises**

*Comment qualifiez-vous les délais d'acheminement ?*

- très bon : 2,3%
- bon : 24,5%
- mauvais : 24,1%
- très mauvais : 11,3%
- ne se prononce pas : 37,8%

### **Grandes entreprises : avis sur les délais d'acheminement**

Dans une période où les flux ont de plus en plus tendance à se tendre, il est évident que le problème des délais et de leur respect revêt un caractère stratégique pour influencer les choix en faveur du combiné.

#### **question posée aux grandes entreprises**

*Comment qualifiez-vous la commercialisation ?>*

- très bon :	1,5%
- bon :	22,3%
- mauvais :	24,2%
- très mauvais :	10,6%
- ne se prononce pas :	40,4%

Il est difficile d'analyser cette réponse. Ce qu'on peut constater en tous cas c'est que beaucoup portent un jugement assez négatif sur le dynamisme commercial de la force de vente. Cela peut provenir d'un déficit d'information ou encore effectivement d'une faiblesse chronique de la politique commerciale. Ce jugement négatif peut encore être motivé par le fait que les entreprises ne se sentent pas concernées par un produit techniquement non pertinent par rapport à leurs besoins.

Le jugement pourrait en tout état de cause se modifier avec une politique d'information plus incisive et plus précise.

#### **Grandes entreprises : qualité de la commercialisation**

### question posée aux grandes entreprises

*Comment qualifiez-vous l'équipement des terminaux ?*

- très bon :	1,9%	
- bon :	25,7%	
- mauvais :	15,9%	
- très mauvais :	5,7%	
- ne se prononce pas :	58,0%	

Cette réponse mériterait également d'être approfondie. On ne sait pas en effet s'il s'agit d'une insuffisance quantitative ou qualitative. Il est certain que les transporteurs trop éloignés d'un terminal peuvent porter un jugement négatif sur les installations fixes du combiné.

D'autres au contraire plus proches peuvent estimer ces terminaux mal équipés ou encore mal reliés (infrastructures routières). Il s'agit d'une appréciation très globale qui justifierait donc des précisions.

### **G.E** qualité des terminaux



Comme on le verra après, les utilisateurs sont nettement moins critiques que la population globale vis à vis du niveau d'équipement qui majoritairement leur paraît suffisant. Là aussi se pose sans doute un problème d'information.

Outre les nécessaires améliorations concernant le fonctionnement, il reste des problèmes pédagogiques à résoudre en direction des utilisateurs mais sans doute d'avantage en direction des non utilisateurs. La preuve, la réponse à la question suivante posée aux grandes entreprises.

### **Grandes entreprises**

*Comment qualifiez-vous le fonctionnement général ?*

- très bon :	0,0%	
- bon :	17,7%	
- mauvais :	30,2%	
- très mauvais :		7,9%
- ne se prononce pas :	44,2%	

17,7% seulement donnent une appréciation positive du fonctionnement général du combiné, ce chiffre est à mettre en rapport avec le nombre d'utilisateurs, chiffre très voisin; il y a donc une certaine cohérence entre d'une part l'appréciation générale et la part de marché du combiné. Cela n'efface pas pour autant certaines insatisfactions dans certains domaines évoqués.

Ces réponses ne semblent pas hypothéquées par le sentiment que le transport combiné est un concurrent pas plus d'ailleurs que par la place que doit tenir cette technique dans la politique des transports.

### **question posée aux grandes entreprises**

*Pourquoi les pouvoirs publics souhaitent-ils développer le combiné?*

- favoriser un mode de transport sous utilisé :	17,7%	
- aider la SNCF :		35,1%
- désengorger le réseau routier :	66,8%	
- satisfaire les écologistes :	25,7%	
- développer un mode d'avenir :	19,6%	
- pallier au manque d'investissements routiers :	9%	
- mieux répartir le transport entre les modes :	19,6%	

(plusieurs choix étaient possibles)

De toute évidence les routiers sont conscients de l'état de congestion du réseau qu'ils utilisent habituellement et c'est la principale raison qui leur paraît justifier le développement de techniques combinées; ils voient aussi dans cette perspective un moyen privilégié pour permettre à la SNCF de redresser sa situation et de mieux se situer sur le marché des transports.

Ces réponses sont également cohérentes avec leur pronostic quant au développement possible du rail/route. Les grandes entreprises étaient en effet environ 65 % à considérer que cette technique allait se développer et 58% à préciser que le combiné pourrait être une technique de substitution sur longue distance. De leur côté les petites entreprises étaient 62% à faire le même diagnostic quant au développement futur du combiné.

S'ils sont donc optimistes sur l'avenir du combiné, par contre ils considèrent que le soutien de l'État est insuffisant.

#### **question posée aux grandes entreprises**

*L'aide de l'État est-elle suffisante pour développer le transport rail/route ?*

- oui : 30,6%
- non : 53,6%

- ne se prononcent pas : 15,8%

Les petites entreprises de leur côté éclairent cette question en fournissant un certain nombre d'informations sur le rôle de l'État.

### **question posée aux petites entreprises**

*Que devrait faire l'État pour aider le combiné ?*

- limiter la SNCF à un rôle de tractionnaire : 53%
- donner plus de place aux routiers dans la décision : 55%
- donner des aides plus incitatives : 40%
- organiser les dessertes terminales : 38%
- autres : 6%

La revendication est double, il faut que l'État encourage davantage le combiné par des soutiens plus adaptés mais en même temps il convient de clarifier les rôles respectifs de la route et du fer.

### **question posée aux grandes entreprises**

*Quelles sont les principales actions à mener par l'État pour un transport combiné plus performant ?*

- limiter la SNCF à un rôle de tractionnaire : 46,8%
- donner plus de place aux routiers dans les décisions : 41,9%

- favoriser la création d'autoroutes ferroviaires : 18,2%
- créer des systèmes d'aide aux entreprises : 20,0%
- redéfinir le système (commercialisation et exploitation) : 16,2%
- investir plus dans le combiné : 14,0%
- organiser les dessertes terminales : 13,2%

Des souhaits communs se dégagent donc nettement des deux populations :

- la clarification de responsabilité,
- une place plus importante pour les routiers dans l'organisation,
- l'incitation par des aide aux entreprises.

Les grandes entreprises sont par contre moins sensibles à la possibilité d'organiser des dessertes terminales; cela peut se comprendre dans la mesure où elles possèdent des réseaux plus étoffés que les petites, lesquelles n'ont pas toujours la possibilité de libérer des tracteurs aux deux bouts des parcours terminaux.

Après ces propositions sur l'évolution de la politique de l'État, les routiers sont assez précis sur les améliorations à apporter en matière de fonctionnement.

**question posée aux petite entreprises**

*Quelles sont les principales améliorations à apporter au combiné ?*

- une offre de relations plus élargie : 39%
- une information plus soutenue : 38%
- des délais garantis : 40%
- une réduction de prix : 37%
- un équipement de terminaux : 30%
- un plus grand dynamisme de la SNCF : 42%

Les problèmes de la consistance du réseau, de la compétitivité, des délais et du rôle de la SNCF sont au coeur des appréciations sur le devenir du combiné. Il faut signaler la grande similitude des tendances sur chacune de ces questions.

Enfin la vision des routiers est également très claire dans le domaine technique.

#### **question posée aux grandes entreprises**

*Quelle est la technique qui va se développer le plus au cours des 10 ans qui viennent ?*

- caisse mobile : 35,9%
- remorque sur train : 16,6%
- route roulante : 17,0%

- conteneur : 9,4%
- véhicule adaptable : 12,5%

**Rappelons la position des petites entreprises :**

*Quelle est la technique la plus adaptée ?*

- caisse mobile : 58%
- conteneur : 30%
- semi remorque sur train : 20%
- tracteur plus remorque : 5%

La caisse mobile est plébiscitée; il est vrai que cette technique est réellement bimodale et qu'elle est particulièrement adaptée à la route qui peut l'utiliser en technique routière pure.

## 6-RÉPONSES GLOBALES DES UTILISATEURS DE TRANSPORT COMBINÉ

*Tableaux des résultats - grandes entreprises*

**La question 1 concerne l'utilisation de la technique. Elle n'a donc pas d'objet dans ce chapitre;**

**Abréviations :**

**En** : rappel de l'ensemble des réponses  
**Ut** : entreprises utilisatrices

*Q. 2 - Comment qualifiez-vous votre intérêt par rapport à cette technique ?*

<b>Propositions</b>	<b>En.</b>	<b>Ut.</b>
Important :	23,4	64,3
Moyen :	26,4	31,0
Faible :	32,0	3,7
Inexistant :	18,2	0,0



*Q 3 - A votre avis pourquoi les pouvoirs publics souhaitent-ils développer le transport combiné rail/route ? (indiquez 2 choix)*

<b>Propositions</b>	<b>En.</b>	<b>Ut.</b>
favoriser un mode de transport sous-utilisé :	17,7	14,3
aider la SNCF :	35,1	28,6
désengorger le réseau routier :	66,8	69,0
satisfaire les écologistes :	25,7	16,7
développer un mode de transport d'avenir :	19,6	25,2
pallier au manque d'investissements routiers :	9,0	11,9
mieux répartir le transport entre modes :	19,6	28,6
autres :	2,3	2,4
ne sait pas :	0,4	2,4
(total supérieur à 100%, plusieurs réponses possibles)		

*Q 4 - L'aide actuelle de l'Etat est-elle suffisante pour développer le transport rail/route ?*

<b>Propositions</b>	<b>En.</b>	<b>Ut.</b>
Oui :	30,6	21,4
Non :	53,6	73,8
Ne se prononce pas :	15,8	4,8

*Q 5 - Pour vous transporteur routier, par rapport au transport combiné rail/route, comment jugez-vous cette technique ? (indiquez 2 choix)*

<b>Propositions</b>	<b>En.</b>	<b>Ut.</b>
un type de transport concurrent :	16,6	4,8
un type de transport complémentaire :	54,3	81,0
un type de transport qui échappe aux routiers :	9,0	2,4
une facilité supplémentaire d'organisation :	14,7	21,4
une technique valable sur les longs parcours :	63,0	66,7
une perspective crédible pour l'Europe :	15,5	14,3
un système marginal et qui le restera :	19,3	11,9
autres :	0,8	0,0
ne sait pas :	0,0	0,0
(total supérieur à 100%, plusieurs réponses possibles)		

*Q 6 - Quels sont les 3 facteurs qui interviendraient prioritairement dans votre choix en faveur du transport combiné rail/route ?*

<b>Propositions</b>	<b>En.</b>	<b>Ut.</b>
une réelle amélioration de la prestation transport :	37,0	45,2
un moyen d'augmenter votre palette d'offres transport :	32,1	50,0
un abaissement du coût de transport :	52,1	52,4
un moyen de mieux utiliser votre personnel :	45,7	28,6
un moyen de mieux utiliser votre parc de véhicules :	36,2	33,3
un souhait du chargeur ou du destinataire :	32,5	31,0
autres :	2,3	4,8
ne sait pas :	4,2	0,0
(total supérieur à 100%, plusieurs réponses possibles)		

*Q 7- Pensez-vous bien connaître les rouages actuels du transport combiné rail/route ?*

<b>Pour la commercialisation :</b>	<b>En.</b>	<b>Ut.</b>
Oui :	33,2	66,7
Non :	62,6	31,0
Ne se prononce pas :	4,2	2,3
<b>Pour le fonctionnement :</b>		
Oui :	37,7	71,4
Non :	58,5	26,2
Ne se prononce pas :	3,8	2,4

*Q 8- Quelles sont les 2 principales actions à mener par l'Etat pour que les transports combinés rail/route soient plus performants ?*

<b>Propositions</b>	<b>En.</b>	<b>Ut.</b>
investir plus pour le transport combiné :	14,0	35,7
donner plus de place aux routiers dans les décisions :	41,9	42,9
organiser les tractions routières terminales :	13,2	11,9
limiter la SNCF à un rôle de tractionnaire :	46,8	5,0
créer des systèmes d'incitation (aides aux entreprises) :	20,0	28,6
favoriser la création des "autoroutes ferroviaires" :	18,2	14,3
redéfinir le système (commercialisation et exploitation) :	16,2	14,3
aider la recherche sur les nouvelles technologies :	3,0	0,0
laisser jouer les lois du marché :	14,0	0,0
demander des décisions au niveau européen :	5,7	0,0
ne sait pas :	1,9	2,4
(total supérieur à 100%, plusieurs réponses possibles)		

**Q 9 -** Selon votre niveau de connaissance du fonctionnement du rail/route comment qualifierez-vous :

<b>Thèmes :</b>	<b>En.</b>	<b>Ut.</b>
<b>Commercialisation :</b>		
très bon :	1,5	7,1
bon :	22,3	52,2
mauvais :	24,2	23,8
très mauvais :	10,6	2,4
ne se prononce pas :	4,04	14,4
<b>Le maillage actuel du territoire :</b>		
très bon :	0,1	2,4
bon :	11,3	31,0
mauvais :	30,2	31,0
très mauvais :	23,0	19,0
ne se prononce pas :	34,4	16,6
<b>Les délais d'acheminement :</b>		
très bon :	2,3	2,4
bon :	24,5	52,4
mauvais :	24,1	31,0
très mauvais :	11,3	7,1
ne se prononce pas :	37,8	7,1
<b>L'information :</b>		
très bon :	1,1	4,8
bon :	15,5	35,7
mauvais :	29,4	42,9
très mauvais :	15,9	7,1
ne se prononce pas :	38,1	9,5
<b>L'équipement des terminaux :</b>		
très bon :	1,9	4,8
bon :	25,7	52,4
mauvais :	15,9	21,4
très mauvais :	5,7	2,3
ne se prononce pas :	50,8	19,1
<b>Le fonctionnement général :</b>		
très bon :	0,0	0,0
bon :	17,7	47,6
mauvais :	30,2	33,3
très mauvais :	7,9	2,4
ne se prononce pas :	44,2	16,7

**Q 10 -** : A vos yeux quels sont les 2 facteurs principaux qui généreront demain le développement du transport combiné

*rail/route ?*

<b>Propositions</b>	<b>En.</b>	<b>Ut.</b>
le système de commercialisation actuel :	13,2	14,3
le nombre de relations trop faible :	37,0	40,5
les délais d'acheminement :	33,2	23,8
l'information :	7,6	4,8
le coût du transport combiné :	35,5	50,0
le désintérêt des transporteurs routiers :	17,4	9,5
le manque de dynamisme de la SNCF :	39,6	45,2
autres :	4,2	9,5
ne se prononce pas :	3,8	0,0
(total supérieur à 100%, plusieurs réponses possibles)		

**Q 11 - Quelle est la technique qui semble la plus adaptée à vos besoins pour développer le rail/route au cours des 10 années qui viennent ?**

<b>ITEM</b>	<b>En.</b>	<b>Ut.</b>
Caisse mobile :	37,4	64,3
Conteneur :	12,1	11,9
Remorque sur train :	17,4	11,9
Route roulante (camions sur train) :	15,5	2,4
Véhicule adaptable (circulation sur route ou sur rail) :	8,3	7,1
Ne se prononce pas :	9,3	2,4

**Q 12 - Quelle est la technique qui va le plus se développer au cours des 10 années qui viennent ?**

<b>ITEM</b>	<b>En.</b>	<b>Ut.</b>
Caisse mobile :	35,9	59,5
Conteneur :	9,4	4,8
Remorque sur train :	16,6	14,3
Route roulante (camions sur train) :	17,0	2,4
Véhicule adaptable (circulation sur route ou sur rail) :	12,5	19,0
Ne se prononce pas :	9,6	0,0

**Q 13 - POUR LE TRANSPORT FRANÇAIS :** Pour l'avenir pensez-vous que le transport combiné rail/route :

<b>va se développer ?</b>	<b>En.</b>	<b>Ut.</b>
oui	64,9	90,5
non	22,6	9,5
ne se prononce pas	12,5	0,0
<b>deviendra une technique de substitution au transport par route ou sur la longue distance ?</b>		
oui	58,1	73,8
non	31,7	19,0
ne se prononce pas	10,2	7,2
<b>sera imposé sur certaines relations ?</b>		
oui		
non	39,6	40,5
ne se prononce pas	46,4	52,4
	14,0	7,1

**Q 14 - POUR L'EUROPE :** Pour l'avenir pensez-vous que le transport combiné rail/route :

	<b>En.</b>	<b>Ut.</b>
<b>sera une technique très utilisée dans l'Union européenne ?</b>		
oui	44,5	57,1
non	41,5	33,3
ne se prononce pas	14,0	9,6
<b>sera choisi du fait de péages routiers trop dissuasifs ?</b>		
oui	20,8	23,8
non	5,7	54,8
ne se prononce pas	21,5	21,6
<b>sera imposé sur certaines relations ?</b>		
oui	51,0	47,6
non	34,7	35,7
ne se prononce pas	14,3	16,7

**Q 15 - ÉQUIPEMENT FRANÇAIS :**

	<b>En.</b>	<b>Ut.</b>
<b>dans un avenir proche des "autoroutes ferroviaires" seront réalisées en France ?</b>		
oui	23,0	16,7
non	59,6	66,7
ne se prononce pas	17,4	16,6
<b>le niveau d'équipement routier français permettra de se passer de ces créations ?</b>		
oui	41,1	42,9
non	35,9	28,6
ne se prononce pas	23,0	28,5

**Q 16 - PLACE DES TRANSPORTEURS :** *Pour un développement du rail/route :*

	<b>En.</b>	<b>Ut.</b>
<b>l'attitude des routiers sera-t-elle</b>		
déterminante	39,6	50,0
importante	34,0	30,4
faible	14,7	16,7
inexistante	3,0	0,0
ne se prononce pas	8,7	3,2
<b>l'attitude de la SNCF sera-t-elle</b>		
déterminante	43,4	47,6
importante	36,6	38,4
faible	12,0	11,9
inexistante	1,1	0,0
ne se prononce pas	6,9	2,4

**Q 17 - Dans les 5 ans qui viennent, quelles sont les principales évolutions qui risquent d'intervenir ?**

<b>Thèmes :</b>	<b>En.</b>	<b>Ut.</b>
<b>Trafic</b>		
le trafic du transport rail/route va croître :	60,8	88,1
le trafic du transport rail/route va stagner :	28,3	9,5
ne se prononce pas :	10,9	2,4
<b>Utilisation par les routiers</b>		
les routiers utiliseront de plus en plus le TC :	50,1	71,4
les routiers n'utiliseront pas plus le TC :	32,8	21,4
ne se prononce pas :	17,1	7,2
<b>Rôle de la SNCF</b>		
la SNCF gardera son rôle commercial actuel :	23,0	23,8
la SNCF sera limitée à un rôle de tractionnaire :		
ne se prononce pas :	62,6	64,3
	14,4	11,9
<b>Les prix rail/route</b>		
les prix vont baisser (par rapport à la route):		
les prix évolueront comme la route :	38,1	38,1
ne se prononce pas :	46,8	52,4
	15,1	9,5
<b>Le réseau rail/route</b>		
un vrai réseau rail/route va se constituer :		
les relations rail/route évolueront peu :	31,7	45,2
ne se prononce pas :	52,8	47,6
	15,5	7,2
<b>L'innovation</b>		
les innovations technologiques :		
seront importantes :	40,4	45,2
ne seront pas déterminantes :	45,3	52,4
	14,3	2,4

Les tableaux reproduisent l'exploitation du questionnaire. Les réponses ne sont pas classées. Elles résultent de l'ordre qui figurait dans le questionnaire.

**questionnaire aux petites entreprises  
réponses des utilisateurs du combiné**



## ETES-VOUS UTILISATEUR DU TRANSPORT COMBINE ?

oui	10%
non	90%

## LES AVANTAGES QUE VOUS RETIREZ DU TRANSPORT COMBINE

- réduction des coûts d'exploitation des véhicules	60%
- réduction des charges de personnel	25%
- meilleur respect des réglementations sociales et de sécurité	20%
- amélioration de votre compétitivité	32%
- autres (précisez) ----- ----- -----	

## LES PRINCIPAUX REPROCHES QUE VOUS FAITES AU TRANSPORT COMBINÉ

- nombre de relations trop faible	33%
- prix élevés	42%
- fiabilité incertaine	23%
- organisation lourde	29%
- investissement initial trop important	25%
- autres (précisez) -----	
-----	
-----	

## D'APRES VOUS QUELLE EST LA TECHNIQUE LA PLUS ADAPTÉE

- caisse mobile	58%
- conteneur	30%
- semi-remorque sur train	20%
- tracteur + semi-remorque sur train	0%

**7-ANALYSE COMPARÉE DES RÉPONSES DES UTILISATEURS DU COMBINÉ**

Il faut d'abord souligner les chiffres suivants :

**question posée aux petites entreprises**

*Etes-vous utilisateurs du transport combiné?*

- oui : 10%
- non : 90%

**questions posée aux grandes entreprises**

*Etes-vous utilisateurs du combiné ?*

- régulièrement ou souvent : 15,9%
- un peu ou jamais : 84,1%

Les utilisateurs du combiné sont donc relativement peu nombreux, néanmoins au regard du grand nombre de réponses reçues, il est possible de tirer quelques enseignements des avis des utilisateurs puisque plus de 60 ont répondu (sur 450 réponses totales).

**Question posée aux petites entreprises**

*Quels sont les avantages que vous retirez du transport combiné ?*

- |                                                               |     |     |
|---------------------------------------------------------------|-----|-----|
| - réduction des coûts d'exploitation des véhicules :          | 60% |     |
| - réduction des charges de personnel :                        |     | 25% |
| - meilleur respect des réglementations sociales de sécurité : | 20% |     |
| - amélioration de votre compétitivité :                       |     | 32% |

(total supérieur à 100% compte tenu de plusieurs choix possibles par réponse).

### **Question posée aux grandes entreprises**

*A votre avis pourquoi les pouvoirs publics souhaitent-ils développer le combiné ?*

- |                                                 |       |       |
|-------------------------------------------------|-------|-------|
| - désengorger le réseau routier :               | 69%   |       |
| - aider la SNCF :                               |       | 28,6% |
| - mieux répartir le transport entre mode :      | 28,6% |       |
| - satisfaire les écologistes :                  |       | 16,7% |
| - favoriser un mode de transport sous-utilisé : | 14,3% |       |
| - pallier au manque d'investissement routier :  | 11,9% |       |
| - ne se prononce pas :                          |       | 4,8%  |

Les réponses des utilisateurs sont assez proches de la population globale des grandes entreprises, les deux facteurs dominants pour ceux dont on peut penser qu'ils connaissent le mieux les problèmes de coordination modale concernent d'une part la congestion du réseau routier, d'autre part la nécessité d'une répartition modale plus équitable. Pour cela les entreprises estiment que l'aide de l'État à la SNCF est nécessaire, et les utilisateurs sont encore plus nombreux que les autres à penser que cette aide est insuffisante.

### **Question posée aux grandes entreprises**

*L'aide actuelle de l'État est-elle suffisante pour développer le rail/route ?*

- oui :	21,4%
- non :	73,8%
- ne se prononce pas :	4,8%

Ils sont donc presque les trois quart à estimer le soutien de l'État insuffisant alors qu'ils n'étaient un peu plus de la moitié pour l'ensemble de la population. Le diagnostic de ceux qui pratiquent le bimodal et maîtrisent la connexion des deux principaux réseaux terrestres est donc sans appel, les moyens sont encore insuffisamment adaptés aux besoins. Les réponses déjà apportées jusqu'ici montrent combien le débat est aujourd'hui dépassionné en ce qui concerne les relations entre le fer et la route; qui plus est les

utilisateurs ont encore une vision plus détachée par rapport à ces questions ce qui est confirmé par les réponses suivantes.

### **question posée aux grandes entreprises**

*Pour vous transporteur routier comment jugez-vous cette technique? - réponse des utilisateurs :*

- un type de transport complémentaire :	81,0%
- une technique valable sur longs parcours :	66,7%
- une facilité supplémentaire d'organisation :	21,4%
- une perspective crédible pour l'Europe :	14,3%
- un système marginal :	11,9%
- un type de transport concurrent :	4,8%

C'est évidemment l'éclatante confirmation du transport combiné en tant que mode complémentaire, en tout cas sur longs parcours. Pour mémoire rappelons ce que les petites entreprises dans leur ensemble avaient répondu dans le même sens concernant les perspectives du combiné.

### **question posée aux petites entreprises**

*Pourquoi pensez-vous que le transport combiné va se développer ?*

- une technique de substitution sur longue distance : 52%
- il sera imposé sur certaines relations : 30%
- le réseau routier sera trop encombré sur certains axes : 35%

Il faut également rappeler que 62% des petites entreprises pronostiquaient un avenir favorable au transport combiné. Dans le domaine des perspectives d'avenir, il est intéressant de connaître l'avis des utilisateurs sur les différentes techniques.

**Question posée aux utilisateurs des grandes entreprises**

*Pour l'avenir quelles sont les techniques qui vous paraissent les plus adaptées à vos besoins ?*

- caisse mobile :	64,3%
- containers :	11,9%
- remorques sur trains :	11,9%
- route roulante :	2,4%
- véhicule adaptable :	7,1%
- sans réponse :	2,4%

Ces résultats méritent d'être recoupés avec ceux des petites entreprises.

**Question posée aux utilisateurs des petites entreprises**

*Quelle est la technique la plus adaptée ?*

- caisse mobile :	58%
- containers :	30%
- semi-remorque :	20%

La caisse mobile est donc plébiscitée dans les deux populations et surtout chez les utilisateurs des grandes entreprises. C'est évidemment un point tout à fait important qu'il conviendra de prendre en compte en matière d'équipement et surtout de matériel (routier et ferroviaire).

Les utilisateurs ont également des idées assez précises sur les principales actions concernant le soutien que devrait apporter l'État.

### **Question posée aux utilisateurs des grandes entreprises**

*Quelles sont les principales actions à mener par l'État ?*

- limiter la SNCF à un rôle de tractionnaire :	50 %
- donner plus de place aux routiers dans les décisions :	42,9%
- investir d'avantage pour le transport combiné :	35,7%
- créer des systèmes d'incitation :	28,6%
-favoriser la création d'autoroute ferroviaire :	14,3%
- redéfinir le système de commercialisation :	14,3%
- organiser des tractions routières terminales :	11,9%



Là aussi il faut noter que les réponses des petites entreprises vont dans le même sens puisque rappelons que plus de la moitié estimait nécessaire de donner une place plus importante aux routiers dans les décisions et toujours plus de la moitié pensait qu'il fallait limiter la SNCF à un rôle de tractionnaire. D'une certaine manière les utilisateurs identifient très bien les freins au développement du transport combiné.

#### **question posée aux grandes entreprises**

*Quels sont les facteurs qui généreraient le plus le développement du transport combiné ?*

- le coût du transport combiné :	50,0%
- le manque de dynamisme de la SNCF :	45,2%
- le nombre de relations trop faible :	40,5%
- le système de commercialisation actuel :	14,3%
- les délais d'acheminement :	23,8%

Les utilisateurs mettent l'accent sur des obstacles possibles et les identifient avec plus de force que l'ensemble de la population. Ainsi considèrent-ils que les freins les plus importants concernent la compétitivité du transport combiné, la densité du réseau, les délais d'acheminement et l'attitude de la SNCF. Près de la moitié des utilisateurs semble douter du dynamisme de la SNCF pour l'avenir, c'était aussi le sentiment des petites entreprises lorsqu'elles pensent que les principales améliorations à apporter pour l'avenir du transport combiné concernent les délais, le réseau, la compétitivité et l'attitude de la SNCF.

On a autour de ces questions les éléments essentiels de la problématique du développement du transport combiné.

Il faut noter une différence importante entre les réponses des utilisateurs et celles de l'ensemble de la population des grandes entreprises. En effet 50%, contre 32% pour la population globale, pensent que le combiné est un moyen d'augmenter sa palette d'offre de service et qu'il s'agit là d'une amélioration (45,2% pour les utilisateurs contre 37% pour l'ensemble de la population).

A l'inverse ceux qui ont recours au combiné ne soulignent pas autant les possibilités qu'offrirait le combiné de mieux utiliser le personnel (28,6% pour les utilisateurs et 45,7% pour l'ensemble de la population). Une majorité se dégage pour les deux catégories de questionnées pour estimer qu'il s'agit là également d'un moyen d'abaisser

les coûts de transport. Ceci sans doute grâce à une meilleure utilisation des moyens de production affectés exclusivement à la route, ce que confirment d'ailleurs les petites entreprises, lesquelles petites entreprises ont largement mis en tête la réduction des coûts d'exploitation des véhicules.

Pour mémoire rappelons les principaux reproches adressés au combiné par l'ensemble de la population de petites entreprises :

- |                                           |     |
|-------------------------------------------|-----|
| - nombre de relations trop faible :       | 33% |
| - prix élevé :                            | 42% |
| - fiabilité incertaine :                  | 23% |
| - organisation lourde :                   | 29% |
| - investissement initial trop important : | 25% |

(à noter que les entreprises avaient le choix entre plusieurs réponses)

En ce qui concerne les petites entreprises, on s'aperçoit donc que le prix paraît plus élevé pour les utilisateurs que pour l'ensemble de la population. Dans le domaine de la consistance du service, ils sont moins nombreux (33% pour les utilisateurs contre 45% pour la population globale). Des reproches non négligeables sont également adressés concernant l'organisation, l'investissement et la fiabilité.

#### **question posée aux grandes entreprises**

*Pensez-vous bien connaître les rouages actuels du transport combiné rail/route pour la commercialisation ?*

- |                        |       |
|------------------------|-------|
| - oui :                | 66,7% |
| - non :                | 31,0% |
| - ne se prononce pas : | 2,3%  |

**question posée aux grandes entreprises sur le fonctionnement**

*Pensez-vous bien connaître le fonctionnement actuel ?*

- |                        |       |
|------------------------|-------|
| - oui :                | 71,4% |
| - non :                | 26,2% |
| - ne se prononce pas : | 2,4%  |

Cette dernière question confirme évidemment très largement le manque d'informations encore important chez les utilisateurs, mais ce manque est plus considérable pour l'ensemble de la population puisqu'ils sont près de 60% à estimer qu'ils ne connaissent pas bien le fonctionnement et la commercialisation. On peut donc dire que les utilisateurs sont moins sévères sur le fonctionnement du transport combiné mais le principal reproche semble tenir à l'information dans la mesure où 25% environ des entreprises s'estiment mal informés.

Mais encore une fois, le diagnostic est nettement moins sévère que celui qui est effectué par l'ensemble de la population et il faut surtout noter qu'une majorité d'entreprises, tout au moins la moitié, (chiffre minoré du fait de la possibilité de plusieurs choix) considèrent que le combiné est un moyen d'augmenter la qualité de la prestation et la palette de services.

Cet élément sera certainement à prendre en compte dans une politique de communication notamment pour transformer l'opinion des non utilisateurs sur ces deux aspects là.

Dans le domaine de la qualité on peut considérer que les avis des utilisateurs sont relativement pertinents, il convient donc d'être particulièrement attentifs aux réponses suivantes.

**Délais d'acheminement appréciés par les grandes entreprises :**

- très bon ou bon : 54,8%
- mauvais ou très mauvais : 38,1%

Les délais d'acheminement et leur respect effectif revêt un caractère tout à fait stratégique dans un environnement caractérisé par la tension des flux. Cette tension des flux explique pour une grande part les pertes de marché du fer. Les réponses des utilisateurs, cependant moins sévères que celles des non utilisateurs exigent la plus grande attention. C'est sans doute essentiellement sur ce paramètre que se jouera l'avenir du combiné.

#### **question posée aux grandes entreprises**

*Comment qualifiez-vous l'équipement des terminaux ?*

- très bon :	4,8%
- bon :	52,4%
- mauvais :	21,4%
- très mauvais :	2,3%
- ne se prononce pas :	19,1%

Des questions semblent encore se poser sur la qualité des terminaux pour les utilisateurs des grandes entreprises. De leur côté les petites entreprises sont 39% à souhaiter une organisation des dessertes terminales, c'est semble-t-il leur principal reproche à l'égard du niveau d'équipement des terminaux.

### **question aux grandes entreprises**

*Sur la qualité du maillage du réseau :*

- très bon :	2,4%
- bon :	31,0%
- mauvais :	31,0%
- très mauvais :	19,0%
- ne se prononce pas :	16,6%

Par ailleurs parmi les principaux autres reproches faits au combiné par les petites entreprises 33% estimaient que le nombre de relations était trop faible. L'ensemble de la population des petites entreprises était encore plus sévère puisque 45% estimaient les relations inexistantes et 48% le nombre de trains insuffisant.

Cela révèle à l'évidence que le combiné reste concentré sur quelques axes. Certes on pourra objecter que ce sont les axes les plus chargés, il reste que le trafic diffus en l'état actuel de l'offre n'est guère concerné par le combiné, ce qui pose sans doute le problème de la technique et de la massification.

Pour ce qui concerne la commercialisation et le fonctionnement général les grandes entreprises portent les jugements suivants :

### **question posée aux grandes entreprises**

Comment qualifieriez-vous l'état de la commercialisation du transport combiné ?

*commercialisation :*

- très bon :	7,1%
- bon :	52,2%
- mauvais :	23,8%
- très mauvais :	2,4%
- ne se prononce pas :	14,4%

Ceux qui utilisent le combiné semblent assez satisfaits du mode de commercialisation, ce qui n'est pas étonnant puisque recourant à la technique rail/route ils en connaissent nécessairement les modes d'accès.

**question posée aux grandes entreprises***Comment qualifieriez-vous le fonctionnement général du transport combiné ?*

- très bon :	0,0%
- bon :	47,6%
- mauvais ;	33,3%
- très mauvais :	2,4%
- ne se prononce pas :	16,7%



A peine la majorité des grandes entreprises interrogées porte un jugement favorable sur le fonctionnement général prenant notamment en compte le maillage du territoire, les délais d'acheminement, la commercialisation, l'équipement des terminaux et l'information. Globalement les critiques de l'ensemble de la population routière sont relativement fortes et concernent en particulier l'organisation, la consistance du service, les délais et régularités d'acheminement. En dépit cependant de ces critiques assez fortes, le rapport au transport combiné demeure bon, le combiné n'est plus considéré comme un outil exclusivement ferroviaire mais comme un mode mixte pouvant faire partie de la palette de services diversifiés offerte aux clients, soit pour réduire les coûts d'exploitation, soit pour améliorer le respect de l'environnement réglementaire, soit encore comme moyen de gestion le plus adapté sur certains longs parcours.

Il y a un écart important entre l'estimation de l'ensemble de la population et les utilisateurs concernant le fonctionnement général qui prend en compte, il faut le rappeler, le maillage, les délais, la communication, l'information et l'équipement des terminaux. Les utilisateurs sont presque la moitié à penser que ce fonctionnement est satisfaisant contre 17,7% pour la population globale.

Ce jugement des utilisateurs s'appuie sur la connaissance qu'ils ont du fonctionnement du combiné. En effet ce n'est pas une appréciation au hasard mais fondée sur une expérience de la technique.

Enfin comme déjà évoqués, les dispositifs d'encouragement notamment financiers paraissent insuffisants. C'est le point de vue des petites entreprises mais également des grosses.

Les petites entreprises à plusieurs reprises dans le questionnaire soulignent également le coût trop élevé du combiné et surtout l'inadaptation des aides aux P.M.E. (41%).

C'est bien la confirmation que l'état d'esprit des routiers s'est fondamentalement transformé vis à vis de la technique combinée et les routiers réclament aujourd'hui que l'État apporte d'avantage d'aide financière.

Finalement les questionnés sont assez conscients des réalités que doit prendre en compte l'État (et d'une façon plus générale les collectivités publiques en charge de la politique des transports). Ils ont une claire vision de l'état de congestion sur certains axes et à certaines heures et cette congestion routière leur apparaît comme le motif central pour que l'État se décide à favoriser le développement du transport combiné. Ils sont tout aussi conscients que la SNCF éprouve de grandes difficultés à adapter son système d'offre à l'évolution de la demande. Le transport combiné leur apparaît donc comme le moyen privilégié d'aider la SNCF à stopper son hémorragie de trafic à la stabiliser voire à regagner du trafic et des parts de marché. Les routiers connaissent également la sensibilité de nos concitoyens à la qualité de l'environnement et prennent en compte la nécessité d'une meilleure répartition entre les modes.

Dans ce questionnement, les pourcentages sont forcément minorés puisque les entreprises avaient le choix entre plusieurs réponses, il y a donc un certain éparpillement des avis. Il s'agissait donc dans cette seconde partie de dégager l'opinion particulière des routiers utilisateurs étant entendu que la comparaison des opinions entre grandes et petites entreprises est intéressante compte tenu de l'état de la structuration de la profession. Il ne faut pas négliger le caractère tout à fait stratégique du positionnement des routiers "publics" dans la mesure où ils assurent la très grosse majorité du trafic terrestre mais où ils détiennent aussi la très grosse part par rapport au compte propre dans les zones de pertinence du combiné, c'est à dire sur les longues distances.

Il n'est pas étonnant que les utilisateurs du combiné soient assez favorables à cette technique même s'ils adressent un certain nombre de reproches sans doute justifiés. Le plus surprenant c'est vraisemblablement le climat de non hostilité des non utilisateurs et même a priori assez favorable. Ceci étant cela ne doit masquer, surtout pour les non utilisateurs, une relative inadaptation des modalités d'accès pour les P.M.E.. L'adaptation du combiné aux P.M.E. constitue un enjeu de taille quand on connaît l'atomisation de la profession et les problèmes structurels auxquels elle doit faire face. Ces enjeux sont développés dans les chapitres suivants.

## **8 - LES ENJEUX DU COMBINÉ**

La première question qui se pose est de savoir pourquoi accorder autant d'importance au transport combiné. Certains responsables des milieux professionnels considèrent parfois que la problématique du transport combiné est sur-représentée et qu'en réalité cette technique ne pourra que conserver son statut marginal. Pour d'autres au contraire, le combiné est au coeur de la politique de transport marchandises et dans les milieux

sensibles aux questions environnementales on n'hésite pas parfois à envisager la systématisation du combiné pour tous les flux marchandises interurbains. Entre ces positions extrêmes, il y a sans doute place pour une analyse plus fine et plus équilibrée qui permet de mieux cerner les véritables enjeux du combiné. Qu'est-ce d'abord que le combiné, est-ce une technique en soi, un mode de transport, un appendice de l'offre ferroviaire ?

En réalité, le combiné est la traduction technique de la connexion de deux ou plusieurs modes, de deux ou plusieurs réseaux. C'est le moyen qui permet de gérer la rupture de charge en tirant tout le bénéfice de l'une et l'autre technique modale (ou de plusieurs). Le transport combiné est donc à la fois lieu et moyen d'articulation entre des modes qui sans cela continueraient de s'ignorer superbement comme cela a été le cas pendant très longtemps. En fait l'origine du transport combiné est née avec le container maritime; le container maritime par essence amodal a vite pénétré les différents modes puisqu'il s'agissait d'une technique devant permettre d'assurer la gestion des flux sans opération de déchargement au point de connexion.

### **du maritime au fer**

Plus tard le fer a initié plusieurs techniques, le transport de wagons sur camion ou le transport de camion ou de semi sur des wagons surbaissés spéciaux. Les deux techniques ont rapidement connu leur limite. Le transfert de wagon sur camion est resté presque anecdotique, par contre le transport de véhicule routier sur wagon surbaissé est sans doute le précurseur du combiné moderne. Le gros handicap de cette technique était la nécessité d'un matériel particulier affectant la productivité du transport. Si le transport de la remorque sur train continue de connaître un succès certain, il est évident que la technique actuelle et qui semble aussi la plus porteuse d'avenir est la caisse mobile. Cette caisse est une technologie purement transport terrestre. N'ayant pas à subir les contraintes du transport maritime, elle est beaucoup plus légère, moins coûteuse et plus maniable.

### **un engin amodal**

Il y a cependant un revers à ce succès, c'est que l'engin est tellement adapté qu'il peut tout aussi bien être affecté au transport combiné qu'en permanence au transport routier. D'autres techniques sont à l'étude ou en cours d'expérimentation comme le véhicule réellement bimodal susceptible de circuler à la fois sur rail et sur route après une très rapide transformation (c'est le système road railer ou équivalent). L'intérêt d'une pareille technique est de limiter les coûts d'investissement des équipements et ainsi d'obtenir une densité de réseau plus importante, cette technique n'a de limite que celle du réseau routier. Enfin depuis quelques années de grosses espérances ont été placées dans le transport de l'ensemble routier sur des rames spécialement aménagées et indéformables. La route roulante fonctionne notamment dans le tunnel sous la manche; mais là l'obstacle naturel rendait presque obligatoire de trouver un moyen unique et rapide susceptible de rendre compatible deux modes. On peut imaginer que cette technique connaîtra encore des développements, essentiellement pour le franchissement d'obstacles naturels. D'une certaine manière la route roulante voit cependant son avenir assez hypothéqué par l'ampleur des investissements à réaliser; ceci étant le franchissement d'un obstacle naturel peut être aussi l'occasion d'offrir un service de bout en bout ou du point de transfert au point de destination, (ou du point d'expédition au point de transfert) ce qui existe dans le cas du trafic transmanche via@ la tunnel. La

technique offre alors une opportunité de valoriser un service existant en amont et aval de l'ouvrage. Il est évidemment intéressant de noter l'opinion des utilisateurs actuels de transport combiné.

### **la caisse mobile plébiscitée**

A cet égard leur choix sans ambiguïté, ils plébiscitent la caisse qui pourrait pour le court et moyen terme se révéler comme l'outil le plus adapté aux détenteurs de fret que sont les routiers. Cela n'hypothèque pas pour autant les différentes autres techniques, cependant leurs perspectives de développement doivent être placées à relativement plus long terme, soit du fait de l'importance des investissements à réaliser, soit du fait de la banalisation d'outils qui bénéficie encore d'un très bel avenir et dont l'éventuel substitution demanderait sans doute du temps. Parmi les raisons invoquées pour développer le combiné, le plus souvent la question environnementale semble dominer. En fait le recours au combiné est justifié par de nombreuses autres raisons, notamment des causes structurelles.

### **des facteurs structurels favorables au combiné**

Parmi les données structurelles, il faut retenir :

- la transformation de la nature de l'économie et donc de la demande,
- l'internationalisation des échanges,
- la nouvelle gestion de la compétitivité
- le développement des nouvelles technologies de gestion de l'information,
- l'évolution des modes de régulation,
- les nouvelles exigences concernant l'environnement,
- l'adaptation des stratégies d'offre et l'évolution structurelle de la profession,
- enfin les insuffisances de l'État.

### **Modification de l'économie et de la demande**

Jusqu'en 1973/74, le potentiel transportable suivait à peu près de façon parallèle le PIB, or depuis cette période il y a un décrochement. Cela traduit une profonde transformation du contenu de notre économie, moins industrielle, plus tertiaire et davantage porteuse de valeur ajoutée. Mais il ne s'agit pas seulement d'évolution de la nature des biens mais également de la façon dont ils sont produits.

Cette transformation est donc caractérisée par deux phénomènes :

- le changement de nature de l'économie,
- la modification des processus de production et

de commercialisation.

Selon les réflexions "prospectives 2005" conduites à l'OEST, le pourcentage de service dans la production (rapport entre la production physique et le PIB) était de 30% dans les années 50, il est de l'ordre de 50% actuellement et pourrait atteindre 60 à 70% d'ici 2005.

Évidemment conjoncturellement la croissance peut retrouver un contenu plus industriel, mais la tendance à la dématérialisation de l'économie est une tendance lourde. Nous passons ainsi progressivement d'une économie industrielle à une économie de service, avant sans doute d'évoluer vers une économie d'information. Il serait cependant simpliste d'en conclure que l'activité transport va diminuer, car aujourd'hui au contraire le transport ne cesse de se développer mais il s'agit de transporter autre chose et autrement.

### **manque de pertinence des indicateurs**

En effet, jusqu'à une époque récente, le potentiel était réduit au transport physique et uniquement apprécié en tonnes-kilomètres; cet indicateur n'est plus pertinent pour évaluer l'activité dans la mesure où le chiffre d'affaires logistique autre que traction est désormais supérieur au chiffre d'affaires traction. En outre, pour le déplacement physique proprement dit, cet indicateur est également insuffisant avec la tendance générale à la diminution du poids unitaire des envois au profit du volume et/ou de la valeur ajoutée.

Pour l'instant, cette baisse de poids est un peu masquée par l'accroissement des distances (moins de tonnes mais plus de kilomètres toujours en tendance de long terme) du fait de la complexification des processus de production; la spécialisation et l'éloignement des unités de production et de commercialisation accroissent la demande transport. La plus grande interdépendance des différentes unités pour la production d'un même produit exige des flux réguliers, assez souvent tendus surtout en période de fort taux d'intérêt (ce qui entraîne une course à la réduction des stocks). Cela étant même en période de taux d'intérêt bas la tendance au flux tendus ne cesse de se confirmer.

### **les précurseurs: la grande distribution**

La grande distribution et certains industriels ont joué un rôle tout à fait précurseur en matière de rationalisation des flux physiques et ce phénomène a désormais pénétré l'ensemble de l'économie. Faut-il préciser que certaines de ces sociétés de distribution étaient adossées à des groupes bancaires d'où sans doute une plus grande sensibilité aux gisements de productivité et de profit. C'est ainsi qu'après avoir maximisé la rentabilité de leur trésorerie, la grande distribution continue d'exiger des flux tendus pour d'autres motifs; d'abord en raison de l'évolution législative concernant l'implantation de nouvelles grandes surfaces. Les magasins existants tentent donc d'utiliser au maximum leur surface au sol et les redéplient; c'est ainsi que les fonctions de stockage sont réduites au profit de nouvelles surfaces de vente. En clair le magasin accroît son chiffre d'affaires mais réduit ses approvisionnements permanents qui dans certains cas sont

même complètement nuls ou stockés directement en rayon. Un autre phénomène mérite aussi d'être pris en compte même si nous n'en sommes qu'au début d'un processus : L'ECR,

### **Le phénomène ECR**

Il s'agit de l'exploitation systématique et en temps réel de l'information relative au comportement du client final (ECR). Grâce à l'ECR, les distributeurs exploitent désormais systématiquement les informations saisies en caisses et peuvent ainsi gérer presque en temps réel les stocks. Il s'agit non seulement de prévoir les quantités à remplacer mais aussi de mesurer l'évolution du comportement des consommateurs. Une telle politique des flux devient de plus en plus fine et rend possible des adaptations de l'outil de production aux niveaux et au goût de la consommation. Évidemment cela n'est pas favorable à la massification des flux en tout cas des flux de même nature, en provenance d'un même producteur. Tout cela génère sur le transport (mais évidemment pas seulement car ce n'est pas le principal but) des gains de productivité profitables aux chargeurs et aux transporteurs, à l'économie et aux consommateurs.

Cependant il ne faudrait pas idéaliser car dans certains cas le partage des gains de productivité a été peu profitable aux transporteurs; mais ceci ne remet pas en cause l'intérêt d'une politique logistique plus rigoureuse mais pose le problème d'un juste partage des gains effectués dans le transport. Les produits sont de plus en plus adaptés au goût du consommateur, ils évoluent et sont de plus en plus difficilement massifiables.

### **généralisation des flux tendus**

Ce qui est vrai pour la grande distribution l'est également dans d'autres secteurs économiques. L'automobile, par exemple, qui a considérablement réduit ses délais de production et qui adapte désormais ses voitures à la commande et/ou au goût du client. Flux tendus, produits plus élaborés, davantage adaptés au goût du consommateur voilà ce qui caractérise la transformation de la demande.

Pour illustrer le propos, retenons, dans les scénarios 2005 de l'OEST, que les produits manufacturés pourraient augmenter selon les hypothèses économiques de 100 à 150% sur la période et que les produits minéraux solides pourraient diminuer de 60 à 80 % dans le même temps. La demande transport exigera donc des progrès de qualité, de régularité et de compétitivité. La mutation de la production et son éclatement imposent à la fois recomposition et massification des flux, cela dans des délais de plus en plus tendus. Autant dire que les gains de temps sur le transport physique proprement dit, c'est à dire la phase de déplacement proprement dit, connaîtront vite des limites. Sans cependant négliger totalement cet aspect, on peut considérer que les gains sont peu importants comparés à ceux qui peuvent être gagnés sur le pré et post acheminement et sur les points de rupture de la chaîne de transport.

### **Élargissement de l'espace des échanges**

L'internationalisation est sans doute le phénomène marquant de ces dernières décennies. Les économies sont désormais ouvertes et de ce fait le commerce international progresse bien davantage que la croissance interne à chacun des pays. C'est ainsi par exemple que le commerce international aura progressé de 8% en 97 et que les prévisions pour 98 sont entre 6 et 8% alors que la croissance des pays développés se situera entre 2 et 3% pour chacune de ces deux années. D'une façon générale les échanges de biens s'effectuent donc sur des distances de plus en plus longues, cela vaut pour la demande nationale comme pour la demande internationale.

Sur une longue période le commerce international se développe davantage que la croissance elle-même. Ce phénomène se mesure avec le rapport import plus export sur le PIB. L'économie avait un contenu international à hauteur de 25% dans les années 60, aujourd'hui il est de plus de 50 % et ce contenu pourrait atteindre 70% dans les années 2005.

### **des réseaux de transport davantage maillés**

En s'internationalisant, les flux agrandissent l'espace de l'activité transport et exigent donc des réseaux adaptés non seulement dans une vision bilatérale (échanges entre deux pays) mais aussi dans une vision multilatérale, compte tenu de la complexification des processus de production. Il ne s'agit donc plus de disposer de quelques agences, ou de quelques filiales, mais de s'appuyer sur de véritables réseaux, ce qui passe par un maillage suffisant. C'est évidemment un atout pour le combiné puisque virtuellement ces réseaux existent.

Dans ce contexte d'internationalisation des échanges, l'Europe des 15 va accélérer le mouvement surtout si l'on parvient, dans des délais raisonnables, à une véritable union économique. La création de la monnaie unique va constituer de ce point de vue un accélérateur supplémentaire des échanges intra-européens. Cette Europe des producteurs est déjà largement en marche, comme en témoignent les localisations des unités de production et les restructurations en cours. Dans le même temps la logistique des grandes marques se reconfigure et désormais les points d'échanges sont relocalisés pour permettre une desserte européenne.

Mais l'Europe des 15 est à peine terminée que déjà se profilent les futures adhésions des pays de l'Est, en tout cas de certains alors que la structure des coûts est certainement défavorable aux pays de la communauté; la multiplication des échanges va entraîner une plus grande pénétration des pavillons de l'Est qui rechercheront du fret de retour, soit à destination de leur propre pays, soit pour d'autres pays. Certains chargeurs, certains donneurs d'ordres pourraient avoir recours à ces pavillons certainement plus économiques.

### **L'Allemagne futur centre logistique européen ?**

Avant la réunification de l'Allemagne, la R.F.A., en dépit des oppositions idéologiques, avait déjà des liens privilégiés avec les anciens pays communistes. Depuis la réunification, l'Allemagne a considérablement consolidé ses bases en particulier en implantant des unités de production dans ces pays. La part du pavillon français pour les échanges entre la France et les pays de l'Est varie, la moyenne tournant autour de 25%.

Globalement la situation actuelle est donc très mauvaise. Plusieurs raisons peuvent expliquer ce phénomène; l'équilibre relativement récent de notre balance commerciale, le comportement des chargeurs français et le fait que les pays de l'Est imposent souvent leur pavillon.

Il est donc prévisible que grâce aux implantations économiques permises par les capitaux de l'Ouest que ces pays vont rapidement chercher à produire eux-mêmes d'abord pour satisfaire mieux leur propre demande mais également pour exporter.

Géographiquement, l'Allemagne bénéficie bien entendu d'une position privilégiée. Avec le rééquilibrage à l'est de l'Europe. Une grande partie des flux pourrait donc transiter par ce pays. Par ailleurs l'Allemagne entretient déjà avec les pays de l'Est des échanges importants.

### **une puissance industrielle, commerciale et financière**

Enfin et surtout on peut penser que l'Allemagne, grâce à sa capacité industrielle, commerciale et financière, va essayer de devenir le noeud des échanges entre les 15 et la plupart des pays de l'Est. L'Allemagne pourrait être tentée de se positionner comme plate-forme non seulement pour le transport mais aussi pour s'approprier au passage une partie de la valeur ajoutée des biens échangés. La capacité logistique d'un pays peut grandement faciliter le commerce international (voir l'autre exemple des Pays-Bas). La pénétration de pavillons de l'Est - surtout avec des structures de coûts très différentes - risque de fausser davantage la concurrence. Non seulement la concurrence des produits échangés mais également la concurrence transport.

Ce n'est pas par hasard si l'Allemagne insiste autant pour que plusieurs pays de l'Est rejoignent au plus vite la communauté économique. Avec cette intégration et les implantations industrielles de l'Allemagne, aucune discrimination ne pourra plus être justifiée. Par exemple les implantations transport allemandes en Pologne, risquent de provoquer d'énormes dégâts dans les parts actuelles des pavillons. Les entreprises allemandes seront alors fondées à utiliser du personnel polonais pour effectuer du trafic international mais également pour assurer du cabotage en fret de retour. Le savoir-faire technique de l'ouest allié à la structure des coûts de l'Est rendront les futurs pavillons de l'Est nouvellement intégrés au 15 presque imbattables. La logistique renforcera la capacité de production et de distribution et réciproquement. Cet élément pourrait ne pas être favorable au combiné du fait de sa compétitivité présente.

C'est précisément sur la différence de coûts de production qu'entend jouer l'Allemagne. C'est aussi pour cette raison qu'elle freine autant toute politique économique d'intégration des 15 (hormis la monnaie unique) qui repousserait alors à plus loin l'adhésion des pays de l'Est. Il faut bien prendre en considération que la chute du communisme dans ces pays a été l'occasion d'un effondrement des anciennes structures de production.

### **combler le déficit des réseaux de distribution**

Dans le transport, le fer alors prépondérant est brusquement devenu marginal. Du coup les flottes routières se sont développées et ces mêmes flottes routières viendront



directement concurrencer les pavillons européens des 15 notamment ceux qui sont handicapés par une fiscalité désavantageuse ( fiscalité spécifique et fiscalité générale). C'est précisément là que le combiné peut au moins partiellement venir combler le déficit de nos réseaux de distribution. En effet la technique combinée est transfrontière. A défaut de posséder un réseau dans d'autres pays de la communauté ou dans les pays de l'Est, un transporteur (ou un chargeur) peut recourir facilement au combiné. D'une certaine manière cette faiblesse structurelle de la France en matière de réseau chez les 15 et dans les pays de l'Est peut être compensée par un recours accru au combiné. Il reste bien entendu à régler les questions non négligeables de commercialisation et d'organisation

L'accroissement spatial ne se limite donc pas à l'Europe. Outre les échanges intercontinentaux existants (c'est une évidence pour la plus grande partie des échanges maritimes et aériens), il faut prévoir un développement avec les pays de l'Est sans oublier à moyen terme le Maghreb tout proche, en particulier le Maroc, voire l'Afrique noire à plus long terme. Parallèlement les échanges avec les pays d'Asie ne cessent de croître du fait du décollage économique de cette région. Certes la plupart des échanges sont assurés par voie maritime, mais une grande partie du transport utilise le container dont on sait qu'il est "combinable" avec le fer et la route. On le voit, l'allongement des distances impose une articulation plus fine et de meilleure qualité des réseaux afin de ne pas porter atteinte à la qualité de la marchandise. D'où l'intérêt supplémentaire du transport combiné qui de ce point de vue apporte un confort aux biens transportés.

### **la nouvelle gestion de la compétitivité**

Jusqu'ici nous vivions encore sous la dépendance de la production, voire il n'y a pas encore si longtemps sous sa dictature. Cela signifie que notre culture est essentiellement une culture de technicien et que nous nous efforçons surtout de vendre ce que nous savons produire au coût de cette production. Certes on sent bien que le pouvoir de décision a tendance à glisser vers l'aval et que le client pèse chaque jour davantage. Pour autant la logique de construction des coûts n'a guère changé. C'est à partir d'un concept technique initial qu'on détermine les coûts, coûts en quelque sorte qui forment le coût total qui évolue bien entendu en fonction du marché pour former un prix. Mais ce prix est plus ou moins bien ajusté au coût et peut dans certains cas grandement peser sur la rentabilité de l'entreprise avec des conséquences sur sa capacité d'innovation et de développement, quand tout simplement cela ne remet pas en cause son existence au moins à terme. De ce point de vue, l'ouverture de frontières constitue un extraordinaire moteur pour l'innovation technique mais également pour l'innovation en matière de management y compris des coûts.

### **inverser la problématique des coûts**

C'est ainsi que les japonais ont inversé la problématique. Ils ne partent plus de la technique pour en déduire des coûts additionnés mais partent du marché pour concevoir un produit qui assure une rentabilité suffisante; on passe de la culture du technicien à celle du gestionnaire. Au lieu de passer son temps à réduire des coûts de façon marginale et souvent laborieuse quand ce n'est pas contradictoire, on change complètement de logique. C'est la méthode du coût cible ou "target costing". Dans un premier temps on définit un coût cible qui permet d'offrir des prix compétitifs par rapport au marché et qui assure une marge, c'est la phase de conception technique

autour de coût cible. Bien souvent il est difficile de concevoir immédiatement un produit au coût réel correspondant à ce coût cible. Deux solutions peuvent être alors envisagées: soit le coût cible est revu à la hausse, et il est alors justifié par une valorisation supplémentaire du produit (par exemple personnalisation du produit, nouveauté, service après vente, caractère innovant), mais le risque est alors grand de se décaler par rapport à la cible initiale. C'est un produit différent de celui qui devrait être atteint dans la cible.

Cette stratégie peut encore réussir lorsque les ajouts sont particulièrement innovants et particularisent le produit aux yeux du client; cependant le plus souvent il conviendra de revoir entièrement le processus de production et d'effectuer une analyse de la valeur de chaque composante et de chaque équipement. En réalité la problématique n'est pas aussi manichéenne, il ne s'agit pas de choisir entre un produit dépouillé, simple et peu coûteux et un produit plus cher, plus évolué et plus sophistiqué. Il convient en effet de gagner sur les deux tableaux: sur la compétitivité bien sûr mais également sur la qualité. Il s'agit de créer le maximum de valeur réelle pour le minimum de coût, c'est aussi la chasse à la technicité inutile et aux coûts cachés. Autant dire que la logistique qui représente un coût non négligeable, en moyenne autour de 15% est également passée au crible, 15 % représentant l'ensemble des opérations logistiques dont environ la moitié est sous-traitée.

Mais il s'agit d'une moyenne qui varie beaucoup selon les produits, ce coût pouvant aller selon les cas de 5% (produits à haute valeur ajoutée) à 50% (produits peu élaborés ou de faible valeur). Les conséquences transport seront donc importantes. Le transport n'aura alors d'autres solutions que d'utiliser lui-même cette méthodologie de coût cible. C'est dans ce cadre que le combiné pourra trouver des opportunités de développement.

### **le rendement croissant du combiné**

Il est évident que le combiné est à rendement croissant avec le kilométrage, tandis que c'est plutôt l'inverse par le camion, ce dernier doit en effet subir des charges d'amortissement et de personnel d'autant plus forte qu'il s'éloigne de sa base de départ et surtout qu'il n'est pas assuré de trouver du fret de retour rémunérateur. En outre sur des parcours à partir de 1500 km, véhicule et chauffeur risquent d'être immobilisés le week end, ce qui entraîne encore des charges supplémentaires. Cette opportunité de développement est liée au fait que le combiné banalise en quelque sorte le fret de retour et rentabilise le transport total. En cas de retour à vide de la caisse, le coût est notoirement plus bas que l'équipage conducteur-camion. Bien évidemment le transport combiné pour exploiter ces potentialités devra surmonter ses déficits d'organisation et améliorer sa compétitivité; mais on sait bien que cette compétitivité dépend pour une part non négligeable d'un seuil, ce seuil représentant l'équivalent d'un train régulier sur une section donnée.

### **De nouvelles modalités de gestion de l'information pour les chaînes de transport**

Aujourd'hui grâce aux nouvelles technologies, il est pratiquement possible de suivre en temps réel la marchandise, en tout cas de la localiser en tant que de besoin. Grâce aux mobiles, à l'informatique, à la téléinformatique, aux systèmes de localisation des véhicules, les outils permettent cette gestion en temps réel. C'est évidemment essentiel avec la réduction des temps de transport et la tendance croissante de flux tendus. Cela

vaut d'ailleurs pour tous les types de transport, de la charge complète, jusqu'au colis rapide en passant par le lot ou la messagerie. Bien entendu selon les catégories de trafic, les modalités de gestion de cette information varient. L'objectif est surtout d'assurer un retour d'information fiable au producteur ou au distributeur. Les ruptures de charge sont évidemment parfois un frein à la continuité de la chaîne d'information notamment lorsque les lots sont recomposés et redimensionnés et qu'ils empruntent plusieurs réseaux.

### **pas de rupture de l'unité logistique**

De ce point de vue, l'unité de transport dans la technique du combiné offre un avantage puisque la marchandise ne subit pas de transfert dans un autre ensemble logistique; la marchandise reste donc dimensionnée dans son unité logistique du départ jusqu'à son arrivée. Cette absence de reconditionnement facilite donc grandement son suivi. Les nouveaux outils permettent certes de rationaliser la gestion des flux physiques et des flux d'information mais ils ont surtout un caractère stratégique avec des effets intégrateurs ou au contraire d'éviction.

C'est l'occasion d'une remise en cause structurelle et d'une vaste redistribution des cartes. Le transport est en effet un terrain privilégié pour le développement de l'informatique et de la télématique compte tenu :

- du nombre d'informations à traiter,
- du nombre d'intervenants,
- de l'étendue du champ géographique dans lequel se déroule l'activité.

La multiplicité des acteurs à mettre en communication rend indispensable l'existence d'un réseau d'échange d'informations entre les partenaires; en effet, la logistique implique la commercialisation et la production de services de plus en plus élaborés et très gourmands en information.

### **une demande d'information qui croît avec l'espace**

La tendance à l'internationalisation de l'économie oblige le monde du transport à prendre en compte des zones de plus en plus vastes et le rapport à ce nouvel espace peut être amélioré par des liaisons de qualité.

Par ailleurs le développement du commerce international est parfois entravé par des formalités administratives lourdes et coûteuses et là encore l'informatique et la télématique permettent d'introduire de nouvelles modalités de gestion de ces formalités.

Nombre d'opérateurs de transport espèrent imposer des standards à leurs clients (ou à leurs sous-traitants) les rendant ainsi captifs. Cela est à l'évidence un raisonnement à courte vue qui fait abstraction de la logique de chaîne et sous-estime la clairvoyance et les besoins des clients. Les produits informatiques et télématiques devront non seulement être le plus ouvert possible mais aussi évolutifs pour intégrer les progrès de normalisation.

### **l'effet structurant de l'information**

Il est certain que de nouvelles conditions d'accès au fret, de nouvelles possibilités de maîtriser la chaîne de transport et au delà d'accéder à de nouvelles activités porteuses à forte valeur ajoutée favorisent aussi des redéploiements entre les professions, les entreprises et les qualifications.

Ces potentialités sont exploitées par les plus avisés qui tentent ainsi de renforcer leur maîtrise commerciale mais beaucoup restent à l'écart et s'aperçoivent tardivement de leur plus grande dépendance à l'égard des gestionnaires de réseaux. A cet égard le combiné en tant que maillon intermédiaire pourrait contribuer à imposer des standards homogènes valables en amont comme en aval; cela d'autant plus que le combiné est souvent utilisé sur de longues distances et notamment en international où les besoins de standardisation sont importants.

### **L'évolution de la régulation**

Ce qui caractérise l'évolution de la régulation depuis maintenant une quinzaine d'année, c'est le désengagement de l'État et la restitution des responsabilités aux acteurs économiques. Ce qui se conçoit aisément dans l'économie n'est pourtant pas aussi évident dans le transport. En effet le secteur a été pendant longtemps très fortement encadré puisque les pouvoirs publics définissaient l'accès à la profession, l'accès au marché, les normes techniques, les règles sociales de sécurité ou encore le niveau des tarifs. L'histoire de la réglementation repose précisément sur une tentative des pouvoirs publics d'articuler les réseaux en tout cas d'empêcher le développement d'un mode pour assurer celui du rail; toute la philosophie de la réglementation dont les textes fondamentaux datent de 1934 et surtout de 1949 repose sur l'idée qu'il fallait protéger le chemin de fer. C'était en quelque sorte une politique de coordination -non officielle- qui tentait d'affecter à chacun des modes la part de trafic dont on pensait qu'elle correspondait à la meilleure optimisation des réseaux. C'était cependant une coordination défensive puisque pour l'essentiel, elle reposait sur le principe de limitation d'une technique pour assurer la survie de l'autre.

### **une réglementation initialement pour protéger le fer**

Après la guerre le camion était donc surtout destiné à assurer les dessertes terminales, les dessertes locales ou régionales, la grande distance devant rester du domaine privilégié du fer. C'est pourquoi la réglementation était ciblée géographiquement autour de zones de camionnage (les agglomérations) les zones courtes (le trafic régional) et les zones longues (trafic national).

C'est par exception que la route devait s'immiscer sur le marché national. C'est pourquoi le système était aussi restrictif surtout en zone longue. C'était presque un privilège que de posséder une "carte rouge", la licence zone longue n'était attribuée que de façon parcimonieuse et il faut bien le dire de manière assez arbitraire. Ainsi ceux qui n'étaient pas autorisés en zone longue étaient souvent condamnés aux petits trajets ou à faire des tractions locales pour de grandes entreprises. Progressivement la libéralisation est intervenue, avec surtout la libéralisation totale de la zone courte et également des contingents plus importants de zones longues. Il n'est pas inutile de préciser que ces licences étaient payantes et qu'elles faisaient en quelque sorte partie du fonds de commerce de l'entreprise au point que parfois de trafics de licences ont pu être relevés.

### **une protection inefficace du fer**

En dépit de cette réglementation, le fer n'a cessé de perdre des parts de marché au point qu'aujourd'hui la route détient environ 60 à 70 % des tonnes kilomètres et près de 90 % en chiffre d'affaires. Les raisons de cette inefficacité de la réglementation sont multiples. La première c'est peut-être que la réglementation dite restrictive n'a cependant pas freiné le développement de la route. Cette réglementation a pu être largement intégrée voire souvent contournée. Ainsi l'attestation de capacité normalement indispensable pour l'accès au marché n'a joué aucun rôle régulateur, le propriétaire de l'entreprise pouvant facilement trouver un attestataire assurant fictivement la direction de l'entreprise; par ailleurs pendant longtemps cette attestation a été d'un niveau relativement faible, de sorte que le réservoir d'attestataires est très important. Par la suite dans les années 95, le niveau de l'attestation a été considérablement élevé au point que la très grande majorité des candidats échouaient à l'examen; pour autant pour les raisons déjà évoquées la croissance des entreprises n'a pas diminué. En effet l'attestation peut être obtenue par trois moyens, par examen comme déjà indiqué mais également par équivalence de diplôme et par expérience professionnelle, ces deux dernières voies étant largement utilisées lorsque la première devient plus difficile.

### **accès à la profession: effet différé**

L'éventuel effet d'un relèvement de l'attestation ne pourra au mieux se faire sentir que dans 10 ou 20 ans. Le second levier des autorisations n'a guère été plus efficace; certes des difficultés administratives ont pu être éprouvées par certaines entreprises, mais quand les restrictions de licences se sont montrées plus sévères, le transport routier a contourné l'obstacle par le biais du régime de la location.

Enfin depuis la libéralisation de la zone courte, les licences de zones longues ont perdu de leur efficacité car la soudure de zones longues rendait toujours possible un transport national, la marchandise étant supposée déchargée et rechargée au point limite des zones courtes. On le voit, les deux principaux dispositifs d'encadrement pour l'accès à la profession et au marché ont connu des effets relativement peu efficaces et le fer a continué à perdre du trafic et des parts de marché.

### **la grande libéralisation de 86**

La libéralisation du secteur est brutalement officialisée à partir de 86. Malheureusement ce sont essentiellement les orientations les plus libérales de la LOTI qui ont été mises en oeuvre tandis que les aspects d'harmonisation des règles de concurrence étaient relativement négligés.

Par exemple, l'encadrement quantitatif de la capacité de transport routier a été progressivement libéré au point qu'aujourd'hui l'attribution d'autorisations ne repose désormais que sur des critères qualitatifs (appréciés néanmoins par l'administration) conformément aux propositions du CNT.

Autre exemple, la suppression de la tarification obligatoire pour les envois de plus de 3 tonnes et plus de 150 Km (tarification qui comportait quelques exemptions). Certes cette tarification comme l'encadrement contingentaire était souvent détournée, cependant elle n'en constituait pas moins un repère pour la profession même lorsque les entreprises traitaient de fait en dessous de la TRO. Cet effet repère est largement

démontré lorsque l'on s'aperçoit que depuis dix ans les prix ont enregistré une baisse de l'ordre de 30% . Une baisse qui coïncide exactement avec la libéralisation.

### **une réglementation interne au mode routier**

En fait la réglementation initialement conçue pour protéger le fer, puis pour harmoniser les conditions de concurrence de modes n'a jamais eu les conséquences escomptées, progressivement elle est devenue un dispositif interne au transport routier pour le protéger de lui-même. La coordination qui justifiait les textes n'a pas pu prendre concrètement forme, elle n'a cessé de s'affaiblir au point qu'on s'est parfois interrogé sur l'existence même de l'activité fret à la SNCF.

Heureusement le transport combiné était là pour démontrer les vertus d'une articulation des réseaux mais il est cependant resté en dépit de ses taux de croissance importants une technique encore marginale par rapport à l'ensemble du marché des transports de marchandises.

Dans de nombreux domaines, nous sommes maintenant engagés dans une déréglementation irréversible. Pour autant cela ne conduit pas à l'effacement total des pouvoirs publics qui restent garants des règles du jeu. L'État garde donc d'importantes responsabilités notamment dans le domaine des équipements, de la fiscalité, de la sécurité, des conditions sociales liées à la sécurité, des normes techniques (dimensions, poids des véhicules, normes de communication) et de l'environnement.

### **le recentrage des responsabilités en matière de régulation**

En fait, les acteurs économiques retrouvent leurs responsabilités et l'État se recentre sur son vrai métier, celui qui consiste à préserver l'intérêt général et à faire respecter les règles qui le garantissent. Il faut bien convenir, qu'empêtré dans un dispositif réglementaire, l'État s'était substitué aux acteurs économiques en délaissant au passage certaines attributions fondamentales, tandis que certains opérateurs de transport ne faisaient pas les efforts d'adaptation nécessaires ou en tout cas les retardaient. Avec l'Europe, la clarification des responsabilités et l'harmonisation des règles et des pratiques s'imposent encore d'autant plus. Chacun, y compris l'État, se recentre dans son véritable domaine de responsabilité.

Dans cette redistribution des rôles, la transition est capitale si l'on ne veut pas déstabiliser tout le monde; l'État doit observer attentivement les conséquences de cette redistribution, accompagner et soutenir les adaptations. Sans remettre en cause les principes européens, l'État doit soutenir les intérêts français et se comporter en partenaire des acteurs économiques. Il ne s'agit donc pas de remettre en cause une philosophie économique mais de veiller à une application correcte en rééquilibrant le rôle du marché et le rôle de l'État. De ce point de vue, l'optimisation de réseaux et leur bonne complémentarité passe par un préalable, celui de cet indispensable équilibre entre le rôle de l'État et celui du marché. Une réelle volonté politique de développer le combiné pourrait imposer ce préalable.

## **Le contrat de progrès, un espoir pour la route...et le combiné**

Faute d'équilibre satisfaisant entre les responsabilités de l'Etat et celles des acteurs, le transport routier est régulièrement affecté par des conflits. Ainsi après le conflit de 92, une vaste remise à plat des problèmes a été engagée; le contrat de progrès qui proposait une cinquantaine de propositions avait comme but de rétablir l'équilibre entre les objectifs économiques, les objectifs sociaux et ceux de la réglementation. C'est sans doute ce qui caractérise d'abord le contrat de progrès, la recherche d'un équilibre introuvable jusque là. Deuxième caractéristique, c'est la coopération de tous les acteurs à ce travail de réflexion en profondeur. C'est ainsi que les transporteurs bien sûr, mais aussi les organisations de salariés, les chargeurs ont participé à l'élaboration de ce contrat de progrès. C'est assez rare pour être souligné. Ceci étant le contrat de progrès a aussi montré des limites mais la démarche même est intéressante.

Le contrat de progrès a été l'occasion de balayer l'ensemble de la réglementation, les principales questions économiques et les problèmes sociaux. Il visait à progressivement mieux articuler les problématiques économiques, sociales et réglementaires. C'était évidemment une chance pour un fonctionnement plus harmonieux du mode routier mais aussi une chance pour le combiné qui pouvait ainsi espérer mieux se placer sur le marché.

### **Des conflits révélateurs**

Deux conflits sont venus rappeler l'urgence de l'assainissement du marché et notamment des conditions sociales. Deux conflits à un an d'intervalle. En 96, les principales promesses n'ont pas été tenues et 97 a remis en lumière la nécessité de moraliser la profession et en particulier d'engager une véritable modernisation sociale. Les accords conclus sont en fait des "mesures balai" pour tenter d'harmoniser vers le haut les niveaux salariaux et le paiement des heures. Ces accords ne règlent toutefois pas le bouclage économique dont la régulation constitue un élément central. Ce n'est qu'au prix d'une régulation plus effective que le bouclage économique pourra être assuré et que les accords sociaux pourront être respectés. Sinon, ce sera à nouveau la fuite en avant, course au volume pour compenser la faiblesse de rentabilité et détournement des réglementations notamment sociales pour récupérer des gains de productivité qu'imposent des prix trop bas.

Dans ce contexte, le devenir du combiné sera nécessairement hypothéqué. L'enquête montre en effet que la question des prix est au coeur de la problématique de développement du combiné. A l'inverse, si l'assainissement est réel, les exigences de gestion des heures travaillées pourront alors faire apparaître le combiné comme une technique compétitive par rapport à la route et permettre une plus grande synergie entre les réseaux dans les créneaux de pertinence du fer.

### **L'Europe, une opportunité pour le combiné**

L'Europe offre de toute évidence un champ spatial privilégié pour le développement des techniques combinées. Ce nouvel espace progressivement intégré est surtout destiné à favoriser les échanges de biens et de personnes. L'intégration d'abord économique,

ensuite monétaire et sans doute plus tard politique et sociale va nécessairement favoriser l'augmentation des flux. D'ores et déjà producteurs et distributeurs reformatent leur processus de production et d'échange à l'échelle de ce territoire; c'est ainsi par exemple que des sites industriels sont conçus pour irriguer dans toute l'Europe, il en est de même pour les distributeurs. Une plate-forme logistique stratégiquement bien placée et bien desservie suffit aujourd'hui pour les différents pays de la communauté économique. Bien entendu les flux vont se développer à partir de ces sites mais aussi en amont. Les distances moyennes d'échange vont nécessairement s'accroître puisque les zones à desservir seront plus éloignées; l'accroissement des distances et la massification des flux offrent une opportunité tout à fait importante au transport combiné qui va trouver l'occasion de mieux exploiter son domaine de pertinence technique.

### **L'espace de pertinence technique ne suffit pas**

Avec la construction de l'Europe, c'est une réorientation géographique des flux, un rééquilibrage du commerce entre les 15 (et demain davantage). Les transport terrestres, le fer en particulier, peuvent tirer parti de cette évolution historique. Pour autant rien n'est joué. En effet le rail, dans tous les pays européens, a plutôt tendance à perdre des parts de marché sur longue distance, ce qui peut évidemment paraître paradoxal. Il est vrai que la route s'affranchit facilement des frontières, encore davantage depuis la suppression des barrière douanières. Il ne suffit donc pas d'un espace de pertinence technique pour permettre un développement du fer, il faut également une qualité de service et un degré suffisant d'intégration commerciale et technique. C'est d'ailleurs aussi ce qui ressort du questionnaire et des réponses des transporteurs.

### **Les limites de la route**

La route en Europe reste dominante tant pour les échanges internes aux 15 que pour les échanges extra communautaires. Cependant la route connaît elle-même des difficultés, et certaines d'entre-elles pourraient sinon faire basculer le rapport de force entre les deux modes, tout au moins faciliter une meilleure articulation des réseaux ferroviaires avec les réseaux routiers. La libéralisation de la route avec le cabotage au 1er juillet 98 ne se fera pas sans un certain nombres d'obstacles dont certains pourront être surmontés mais dont d'autres seront structurellement plus difficiles à éliminer.

Quels sont en effets ces obstacles ?

### **L'insuffisance d'harmonisation**

Théoriquement l'harmonisation est en grande partie réalisée sur le plan technique, social, fiscal ou encore en matière de régulation économique. C'est vrai que des progrès ont été réalisés depuis une quinzaine d'années. Certains sont concrets, précis, d'autres plus théoriques et d'autres enfin presque virtuels. A cet égard deux conceptions se sont affrontées et s'affrontent d'ailleurs encore. Fallait-il harmoniser d'abord avant de libéraliser ou au contraire libéraliser pour harmoniser ensuite. Les partisans de ces deux préalables opposés ont chacun leurs arguments. Ceux qui souhaitaient une harmonisation préalable, considéraient que les disparités économiques, sociales, fiscales étaient de nature à créer des distorsions de concurrence tout à fait insupportables pour



certains pavillons. Pour être encore plus précis les pays économiquement et socialement les plus avancés craignent le différentiel de coût par rapport à des pays plus en retard.

En réalité, les clivages sont un peu plus compliqués car certains pays très développés soutiennent la thèse de la libéralisation, mais c'est souvent pour des motifs stratégiques liés à leur position stratégique. La Belgique et les Pays Bas par exemple adossés à des ports particulièrement puissants qui sont les véritables point d'entrée et de sortie du commerce extérieur de l'Europe souhaitent cette ouverture. Il faut dire que ces pays étriés dans leurs frontières ont des vocations à étendre le champ de leurs échanges. C'est pourquoi ils prennent les parts de marché transport les plus importantes notamment en Allemagne et en France. Le Royaume Uni manifeste à l'égard du transport la même position isolationniste que vis à vis des autres questions économiques européennes.

### **le Royaume Uni à l'écart**

Le Royaume Uni ne milite pas pour une forte intégration des transports. Il faut convenir que sa position géographique un peu particulière le met à l'abri d'une forte évolution de la répartition de son trafic. Le Royaume Uni jouit d'une situation privilégiée sur le plan fiscal et social et ne souhaite donc pas que cet avantage soit trop vite gommé par une harmonisation qui le défavoriserait et le contraindrait à restructurer ses coûts à la hausse. En outre il est bien évident qu'il est peu concerné par les grands courants de transit. Les pavillons étrangers ne pourront éventuellement caboter en Grande Bretagne que si ils disposent de fret aller, ce qui limite évidemment des risques déjà réduits du fait du temps et du coût de passage de la manche. Mais précisément ces obstacles au développement des pavillons étrangers sur le territoire du Royaume Uni peuvent aider le fer à s'y implanter davantage. Ce qu'il fait effectivement dans le tunnel avec les navettes.

Cependant l'offre de transport intracommunautaire qui évite ainsi toute opération de transfert à l'approche et à la sortie du tunnel est pour l'instant est quand même encore trop limitée au trafic entre la France et la Grande Bretagne mais des potentialités importantes pourront être exploitées avec une meilleure coordination avec les réseaux des autres pays de l'Europe. Pour le combiné, l'Europe est une chance à saisir sous réserve d'un plus grand dynamisme commercial et d'adaptation technique.

### **L'harmonisation technique**

Cette harmonisation est fondée sur des objectifs de sécurité et de productivité logistique. A cet effet des normes communes notamment de poids et de dimensions ont été déterminées pour le trafic intracommunautaire; cependant chaque pays reste encore maître de déterminer des normes nationales. Ces normes peuvent être supérieures à celles retenues en commun en particulier pour le poids total en charge ou encore la longueur des véhicules. Ces différences provoquent de fait des distorsions concurrentielles. Certes, théoriquement on peut considérer que ces normes dérogatoires ne pèseront pas sur le marché communautaire puisque simplement applicable au trafic interne; en réalité les entreprises des pays concernés bénéficient de fait d'une meilleure productivité logistique, donc d'une compétitivité qui par péréquation pourra aussi affecter le trafic échangé entre les quinze. Par ailleurs, il est toujours difficile d'empêcher un véhicule hors normes de franchir les frontières. Il aurait été évidemment

préférable de définir des normes réellement communes, c'est à dire le profil du véhicule européen autorisé à circuler en trafic national comme en trafic international.

### **pour une harmonisation technique intermodale**

Le délai de mise en oeuvre du cabotage rendait possible une adaptation industrielle en temps voulu. Il n'est d'ailleurs pas trop tard mais encore faudrait-il sur ce terrain une véritable philosophie et une volonté politique. Si l'on écoute chaque partenaire et chaque lobby, il se trouvera toujours quelqu'un pour justifier des longueurs ou des poids supplémentaires. Il est exact qu'un véhicule de 100T serait plus productif qu'un véhicule de 40T ou 44T. Il est cependant indispensable pour des motifs logistiques ou de sécurité de stabiliser ces normes de façon durable, sans parler des impératifs industriels. La connexion entre les différents réseaux modaux se trouve évidemment affectée par cette hétérogénéité. Notamment en ce qui concerne les dimensions, on voit bien qu'il y a besoin de stabilité dans la durée pour adapter les infrastructures et en particulier les gabarits ferroviaires. Il s'agit d'investissements énormes qui ne peuvent se gérer dans un environnement aussi peu stable. Cette questions des normes est tout à fait essentielle pour une bonne articulation des réseaux. Non seulement il faudrait définir un véhicule européen mais le faire en prenant en compte les impératifs intermodaux. Il s'agit d'un enjeu important pour la mise en synergie des modes.

### **L'harmonisation fiscale**

La fiscalité dans le transport repose sur deux éléments, la fiscalité générale d'une part, la fiscalité spécifique d'autre part. La France est malheureusement en tête du peloton pour la fiscalité générale et cette fiscalité -notamment celle sur les entreprises- est un facteur structurant des coûts. C'est surtout le poids des cotisations sociales qui pèse sur les entreprises. Or on sait que le transport est une industrie de main-d'oeuvre. A titre indicatif le chiffre d'affaires par personne employé dans le TRM zone longue ne dépasse pas 600000F en moyenne par personne et le taux de marge nette est relativement faible, autour de 1%. Les charges sociales représentent environ 25% des coûts. En France pour le TRM longue distance, les cotisations représentent environ 50% des rémunérations. Il faut évidemment ajouter à cette fiscalité générale peu favorable la fiscalité spécifique; cette dernière est composée de trois éléments:

- les accises sur le carburant
- les péages
- les taxes sur les véhicules

### **taxes sur les véhicules et péages**

Les taxes sur les véhicule sont moins fortes en France que dans la moyenne des autres pays européens. La directive européenne est peu prise en compte et la France pourrait être condamnée prochainement pour non application de cette directive.

Ces taxes, en particulier les taxes à l'essieu sont effectivement faibles et certaines n'ont pas été relevées depuis longtemps, mais il faut prendre en compte l'existence de péages qui viennent également peser sur les charges des entreprises. Or dans certains pays, le péage n'existe pas. De ce fait les taxes sur les véhicules peuvent y être plus fortes. La commission a d'ailleurs reconnu qu'il était normal d'intégrer les péages dans le système de fiscalité fondé sur le principe de territorialité. La France devrait donc tenter de

trouver des aménagements pour le respect de la directive 93-89. Reste cependant la question des péages.

Il ne s'agit pas là d'une seule question de fiscalité du TRM mais d'un élément essentiel du financement de la politique routière française. On voit mal comment ces péages pourraient être réduits, à fortiori supprimés. Pour les entreprises, ces péages représentent environ 4% des coûts. Cela justifie donc une approche globale de la fiscalité sur les véhicules et de celle sur les infrastructures.

### **nouvelles normes européennes**

Un pas dans ce sens a été franchi par la DG7 avec les modifications proposées de la directive 93-89. la base de la fiscalité resterait assise sur la nature des véhicule et la configuration des essieux mais une variation serait introduite de l'ordre de 10% selon que les véhicules sont aux normes EURO (1 ou 2) ou non EURO. En ce qui concerne les péages, leurs montants devraient couvrir les coûts d'amortissement mais aussi une partie des coûts externes (environ 20 centimes par Km). Les taux minimums pour le droit d'usage seraient déterminés en tenant compte du degré de détérioration de l'équipement. Enfin un nouveau concept apparaît: celui d'itinéraire sensible, soit la sensibilité à la qualité de l'environnement, soit la sensibilité à la congestion. La mise en oeuvre de cette directive pourrait être effectuée courant 1998 mais le niveau fiscal sera forcément contraint par le poids des autres prélèvements (généraux ou spécifiques). On le voit, globalement la fiscalité n'est pas très favorable au pavillon français. D'ailleurs au cours de la récente période, le pavillon français a perdu des parts de marché. Le transport routier français relativement dominant en zone longue pourrait donc voir son développement affecté par le poids de sa fiscalité.

### **substitution modale ou substitution de pavillon ?**

Deux possibilités s'ouvriraient alors, soit une substitution par les pavillons routiers européens notamment ceux des pays voisins, soit un transfert d'une partie sur le combiné, sous réserve bien entendu que ce dernier demeure compétitif par rapport la route. On le sait le transport combiné, à priori utilise moins de main d'oeuvre que le transport routier, il bénéficie aussi d'une fiscalité plus avantageuse. Dans certains pays, il est même aidé, soit sur les investissements, soit sur l'exploitation.

Cette aide étant justifiée par le fait que la fiscalité routière n'inclue pas la totalité des ses coûts externes. On peut imaginer que ce différentiel fiscal perdurera encore et cela pourrait alors encourager les routiers à ajouter le combiné dans la palette de prestations offerte au client.

### **l'harmonisation sociale**

Compte tenu de la part des charges sociales dans le coût total, c'est un domaine très sensible. Les variations de durée du travail selon les pays européens sont en effet très importantes puisqu'elles évoluent entre 45 et 70 heures. Il est vrai qu'on trouve des variations du même ordre en France d'après les différentes enquêtes disponibles y compris au ministère de transports. Le social est souvent la seule variable d'ajustement pour effectuer des gains de productivité. Certes on ne peut reprocher aux routiers de rechercher en permanence des champs nouveaux de productivité lorsque cette productivité est licite. Malheureusement dans bien des cas, il s'agit de se mettre

hors norme, de dépasser les seuils de temps de repos, de conduite ou de service; le différentiel peut alors atteindre près de 40% sur les charges sociales, soit une différence de près de 10% sur les coûts pour le seul poste social. Mais si l'on tient compte des autres conséquences sur les autres postes (amortissement, frais financiers, assurances, charges, structure etc.) le différentiel peut alors atteindre 20%. On retrouve sur le marché cet écart quand par exemple un transport devrait être facturé au moins 6 francs du kilomètre et qu'il est en dessous de 5 francs.

### **territorialité ou supranationalité ?**

Pour ce qui concerne l'Europe deux concepts juridiques s'opposent à savoir le principe de territorialité pour les trafics internes et la supranationalité pour les échanges intra-communautaires. Le social européen s'articule essentiellement autour d'un règlement, le 3820-85 qui fixe pour tous les conducteurs (compte propre, compte d'autrui, artisans) les normes en matière de temps de conduite et de temps de repos. Par contre les autres notions (temps de service durée du travail, rémunérations etc.) sont déterminées par chaque pays d'où les distorsions déjà signalées. La France tente depuis plusieurs années d'introduire dans le règlement 3820-85 un concept de temps de service et les autorités européennes semblent réserver un meilleur accueil que précédemment à cette proposition, cependant beaucoup de pays sont encore réticents et préfèrent s'en tenir au contenu actuel du règlement social européen; ils justifient souvent cette position en considérant que l'application correcte des temps de conduite et de repos serait déjà un facteur d'harmonisation considérable, mais cela pose effectivement la question des contrôles et des sanctions.

### **contrôles et sanctions trop disparates**

Si le règlement 3820-85 détermine des normes de sécurité applicables en trafic intérieur comme en international, par contre il laisse le soin du contrôle et des sanctions aux États. Il existe bien des tentatives de coordination des contrôles mais ces essais ne sont pas à la hauteur de l'enjeu. En outre et c'est le plus important chaque pays conserve une totale souveraineté du contenu de son système de sanction. Dans ce domaine les différences sont très importantes puisque cela va de l'amende symbolique à l'immobilisation du véhicule en passant par des procès verbaux jamais instruits. Pour parler chiffres, la même infraction peut justifier une sanction de moins de 1000F à plus de 10000F si le véhicule est immobilisé 2 ou 3 jours. On voit bien que de telles disparités sont insoutenables. Dès lors sans changement notoire dans ce domaine les conditions de concurrence seront grandement affectées notamment sur les longues distances internationales.

### **la régulation virtuelle**

Le problème des sanctions et des contrôles se trouvent au coeur de la problématique de la régulation. Aujourd'hui deux mondes s'affrontent ou plutôt s'ignorent, le monde réel où les pratiques démontrent que le hors normes est devenu un levier stratégique de la gestion, le monde virtuel, avec la surabondance et la complexité administratives, qui décrit des pratiques théoriques complètement inapplicables et inappliquées. Comment réconcilier ces deux visions? c'est une autre question qui ne fait pas l'objet de cette recherche. On ne pouvait passer sous silence ces disparités tellement elles structurent les coûts des entreprises. Peut-on cependant imaginer des progrès ? sans doute mais au rythme de Europe, c'est à dire à une vitesse qui sera nettement insuffisante pour

harmoniser les conditions de concurrence sur le terrain social. En effet si rien de fondamental ne change, les conséquences sur le pavillon français pourraient être importantes. Le trafic pourrait alors changer de pavillon. Autre hypothèse, c'est évidemment la possibilité d'utiliser le combiné comme moyen pour mieux utiliser le personnel et contourner ainsi le différentiel social. Le questionnaire fait clairement apparaître cette possibilité.

### **l'accès à la profession au marché**

Si l'on excepte les aspects fiscaux techniques et sécuritaires la réglementation va se simplifier. Elle portera pour l'essentiel sur l'accès à la profession et au marché. Jusqu'à une période récente, il était très facile d'accéder à la profession comme cela a déjà été développé; l'Europe tente d'harmoniser cet accès pour s'assurer de conditions professionnelles, financières et d'honorabilité. C'est évidemment un pas important mais avec effet à très long terme. En fait il y aura fusion entre l'accès à la profession et au marché et les entreprises n'auront plus à justifier que de leur inscription au registre de transporteurs; inscription possible après vérification des compétences professionnelles, de la capacité financière et de l'honorabilité. Mais cette action régulatrice est à très long terme. En effet le réservoir de détenteurs d'attestation est très important. Par ailleurs si un pays se montre plus laxiste pour la délivrance de l'attestation de capacité, il sera toujours possible d'utiliser un attestataire de ce pays voire de délocaliser toute une entreprise. Il y a donc un danger réel pour les pays dont la politique en matière d'accès au marché est plus restrictive. A cela s'ajoute les différences structurelles de la profession. En effet cette inscription vaut pour chaque entreprise quelque soit sa taille ou son chiffre d'affaires. Ce qui constitue en fait une extraordinaire réserve pour les pays du sud où les entreprises sont beaucoup plus éclatées qu'au nord.

Certes, des actions pour restructurer la profession sont en cours mais les effets à attendre ne se feront sentir que dans dix ou vingt ans. En attendant, il y a un risque de jouer sur la libéralisation économique pour contourner des réglementations plus sélectives, sans parler de l'intérêt que peuvent avoir certains pays à favoriser l'implantation d'entreprises européennes pour les retombées fiscales notamment où tout simplement pour les conséquences économiques globales. Les conséquences pour le combiné sont importantes; car en facilitant l'accès au marché européen c'est autant d'entreprises qui pourront venir concurrencer le combiné sur ses distances de pertinence.

### **quelle souveraineté ?**

La grande fragilité de l'Europe c'est la philosophie qui a présidé à sa construction. Il faut bien voir que la politique de transports a été longue à se mettre en marche au point d'ailleurs que sur certains points la cour de justice a été obligée d'intervenir.

C'est donc sur un compromis discutable que s'est fondée cette construction laborieuse, chaque pays entendant conserver une grande part de souveraineté. Il a donc été procédé à la définition d'un socle minimum (fiscal, technique, social, économique) défini dans des règlements applicables en l'état ou dans des directives qui doivent être traduites dans la réglementation de chaque pays avec les risques évidents d'adaptation à minima. Le trafic intra-communautaire s'effectue pour l'essentiel sous l'égide de la réglementation européenne tandis que les trafics nationaux sont soumis aux textes des dits pays. Un tel montage porte en germes ses propres limites. Comme on l'a déjà observé chaque réglementation nationale est déjà particulièrement complexe, celle de la France en particulier; comment alors imaginer que les entreprises de transport sauront prendre connaissance et surtout appliquer 16 réglementations (celles des 15 plus la réglementation européenne).

### **l'harmonisation par la pratique.....et par la bas**

Dès lors c'est sans doute la pratique qui va harmoniser les conditions du marché avec une tendance à l'alignement par le bas favorable aux pays les plus libéraux et aux pays à faible structure de coût. Des pays comme Allemagne ou la France pourront être fragilisés pour trois raisons; la première c'est que leur réglementation s'efforce -avec bien du mal- d'être plus contraignante. La seconde c'est que ces deux pays ont des marchés potentiels bien plus importants que les autres et qu'ils vont bien entendu attirer les pays un peu à l'étroit dans leur propre pays. La troisième c'est que la France comme l'Allemagne sont des pays de transit. Les pavillons étrangers pour équilibrer leur fret aller (ou retour dans certains cas) vont donc essayer de capter des courants de trafic afin de rentabiliser leur activité internationale. A moins bien entendu que l'Europe ne favorise l'utilisation du combiné sur le grands courants de transit pour limiter la congestion ou encore que les entreprises routières allemandes ou françaises ne recourent davantage qu'elle ne le font au combiné afin de combler leur handicap. Cela pose la question de la responsabilité de entreprises, de l'Europe et des deux pays principalement concernés.

### **Les atteintes à l'environnement**

Le développement routier en France mais aussi et peut-être encore davantage dans les pays du nord de l'Europe créent des externalités négatives qui sont de plus en plus mal acceptées par les populations.

C'est un peu la rançon du succès du développement routier dont il faut cependant aussi convenir qu'il favorise aussi des externalités positives notamment en matière d'aménagement du territoire.

Pour tous les modes de transport, la prise en compte de la qualité de l'environnement devient nécessaire pour éviter des phénomènes de rejet liés au bruit, à la pollution, ou encore à l'utilisation excessive de l'espace. Pour la route, il convient en outre d'être attentif au risque majeur d'accident. Les oppositions aux nouvelles infrastructures en zones urbaines bien sûr, mais aussi en zones moins urbanisées sont de plus en plus nombreuses. Il ne s'agit plus seulement d'un problème de concertation (choix du tracé),

ou de bonne inscription dans l'environnement. Dans certains cas, c'est le projet lui-même qui est contesté dans son principe. La densité économique et démographique de la France (comparée à l'arc nord-est de l'Europe) ne constitue pas encore un obstacle infranchissable pour la mise en oeuvre des futurs schémas, mais d'ici une dizaine d'années les résistances seront encore plus fortes qu'actuellement au point même qu'elles pourraient remettre en cause certains développements.

En tout état de cause une cohérence devra être recherchée entre les différents schémas notamment au stade de l'évaluation conformément d'ailleurs à la LOTI. La rareté des moyens budgétaires et cette nouvelle sensibilité à l'environnement peuvent être l'occasion de tirer un meilleur parti des équipements existants et de mieux utiliser chaque réseau.

### **évolution des stratégies d'offre et des structure de la profession**

L'offre est largement percutée par les mutations décrites précédemment. Face à la complexification de la demande, le transport pour compte d'autrui a été contraint de s'adapter et d'offrir de nouvelles prestations, de nouveaux services, on assiste à une nouvelle segmentation voire à un nouveau dualisme. La tendance lourde - toujours sur le long terme - est caractérisée par un regroupement des anciennes fonctions autour d'un concept d'opérateur multifonctions, utilisant éventuellement plusieurs modes et à vocation internationale.

A côté de cette tendance au regroupement se maintiendra une fonction traction importante le plus souvent assurée en France par des artisans ou petites entreprises. Ceci étant, il s'agit de tendances moyennes qui ne rendent donc pas compte de la spécificité des marchés et des spécialisations notamment par produit, par technique, par zone géographique. De toute façon la tendance au regroupement (y compris des artisans) - sous différentes formes juridiques - doit être encouragée car elle contribue aussi à une évolution structurelle favorable du secteur.

### **regroupement et segmentation**

Quand on essaye de caractériser les grandes évolutions, le risque est grand de schématiser ou en tout cas de généraliser à l'excès. Dans la réalité les évolutions seront un peu moins simples et, par exemple, des entreprises moyennes très performantes dans leurs créneaux pourront continuer d'exister et même se développer. De la même manière, à l'intérieur de cette tendance générale vers ce concept d'opérateur unique certains seront davantage portés sur telle spécialisation, tel maillon de la chaîne. Les activités de messagerie, de groupage, de lots, ou les envois complets ne se gèrent pas de la même façon, de même que les activités spécifiques liées à la nature des marchandises ou à leurs conditions particulières de transport

Cela ne remet pas en cause la tendance générale et il est sans doute préférable d'éviter de nourrir des illusions sur la pérennité de la segmentation actuelle. Autre exemple - sous différentes formes juridiques - la plupart des opérateurs de transport se trouveront intégrés dans un réseau plus vaste, il serait donc dangereux de laisser croire que tous les opérateurs pourront acquérir la dimension internationale nécessaire et couvrir la totalité de la palette des services.

Dans cette évolution structurelle, les inquiétudes concernent essentiellement la sous-traitance de traction, non pas dans son principe, mais dans ses modalités. Les récents conflits ont mis en lumière certains excès qui faussent la concurrence. La situation française ne saurait être isolée de l'évolution structurelle constatée dans les autres pays de la communauté. Le même mouvement est en cours à l'échelle de l'Europe avec toutefois des rythmes d'adaptation très différents. Les pays du Sud ont en général des structures beaucoup plus éclatées que le notre tandis que la tendance est plutôt inverse dans les pays du Nord.

### **redéfinir une politique des transports**

Nous sommes à l'aube du 21ème siècle et nous vivons encore sous l'emprise juridique d'une loi de 82 dont la philosophie a été élaborée dans les années 70. Dans les années 70, puis dans les années 80 lors des travaux du 9e Plan, des efforts de réflexion ont été entrepris pour tenter de dépasser les difficultés et de les résoudre dans le cadre d'une approche globale cohérente. Aujourd'hui la tentation est parfois grande, par paresse tout autant que par manque de lucidité, de s'en remettre au pragmatisme érigé en doctrine pour retarder l'approfondissement et le traitement des dossiers. Certes il faut chaque jour s'adapter à un environnement mouvant mais cela n'est nullement contradictoire avec la nécessité de réfléchir et surtout d'agir sur l'avenir. Le secteur n'est plus porteur aujourd'hui de cette vision d'avenir parce qu'il a simplement renoncé au travail de prospective. Pourtant de nombreux problèmes demeurent, ils ont même tendance à s'accumuler et les nombreux conflits sociaux ne sont que des révélateurs d'une certaine gestion. Faute de perspectives communes, faute de projets, chacun se replie sur des positions isolées parfois corporatistes.

### **Une vision prospective pour le combiné**

Comme d'autres secteurs, le transport vit en effet des mutations profondes à la fois structurelles et conjoncturelles qui exigent un effort d'analyse à la hauteur des enjeux. Au delà de l'analyse du présent il importe d'imaginer les scénarios du futur afin de permettre à chacun de s'adapter le plus vite possible à la nouvelle donne.

De ce point de vue la réflexion prospective revêt un caractère tout à fait stratégique et, malheureusement, les moyens financiers et humains de la recherche en socio-économie sont souvent insuffisants et relativement dispersés.

La participation, consciente et active, des professionnels est tout à fait essentielle. L'étude des phénomènes transport n'a d'intérêt que si elle met les acteurs en meilleure situation pour comprendre les mutations et les enjeux du secteur. Et c'est pourquoi cette recherche a été menée en collaboration avec l'Unostra.

Il faut donc recréer des lieux d'expression, de valorisation et de confrontation entre les producteurs de réflexion et les acteurs économiques et sociaux.

Les mutations économiques, l'internationalisation des échanges notamment à l'intérieur de l'Europe, la rigueur budgétaire, le progrès social ou encore la nouvelle sensibilité à



l'environnement imposent de repenser le contenu et les modalités de la politique des transports. Le transport combiné parce qu'il permet d'optimiser l'utilisation des réseaux, de mieux les articuler, d'élargir la dimension et la qualité de l'offre peut trouver une place plus significative dans cette politique des transports; il la trouvera d'autant mieux, si l'on parvient à une véritable cogestion du combiné, à une association des routiers et des réseaux ferrés. Sauf très rares exceptions, le combiné ne pourra pas s'imposer de manière administrative, il exige pour son développement la collaboration active de ceux qui détiennent 90% du portefeuille clients du transport public terrestre.

Aujourd'hui force est de constater que les modalités d'accès au combiné sont insuffisantes notamment pour les P.M.E. du transport routier. Enfin il faut aussi retenir que les routiers ont désormais une appréciation positive du combiné ce qui constitue évidemment une extraordinaire évolution depuis une vingtaine d'années, encore faudrait-il savoir profiter de ce nouveau climat.