

**PERSPECTIVES D'EVOLUTION
DU TRANSPORT COMBINE**

=====

RAPPORT D'ETAPE

=====

Etude faite par M. Marius BELMAIN, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées



SOMMAIRE

I - Introduction

II - Diagnostic

1. Le contexte européen

Le trafic

L'action de la Direction Générale des Transports (DG VII)

L'action de la Direction Générale de la Concurrence (DG IV)

2. Le contexte français

Le trafic

La position des chargeurs et des transporteurs

La position de la SNCF et des opérateurs

La position des pouvoirs publics

III - Potentialités du transport combiné

1. Le combiné, mode d'emploi

Les techniques employées

Les modes opératoires

2. Le marché et les propositions d'offre

Le potentiel combinable

Le marché maritime

Le marché continental

Le réseau de trains directs

Le schéma nodal

Le marché bilatéral

Le marché de transit

Conclusion

IV - Recherche d'une stratégie

1. Le choix de l'objectif

2. Les éléments de la stratégie

Politique générale

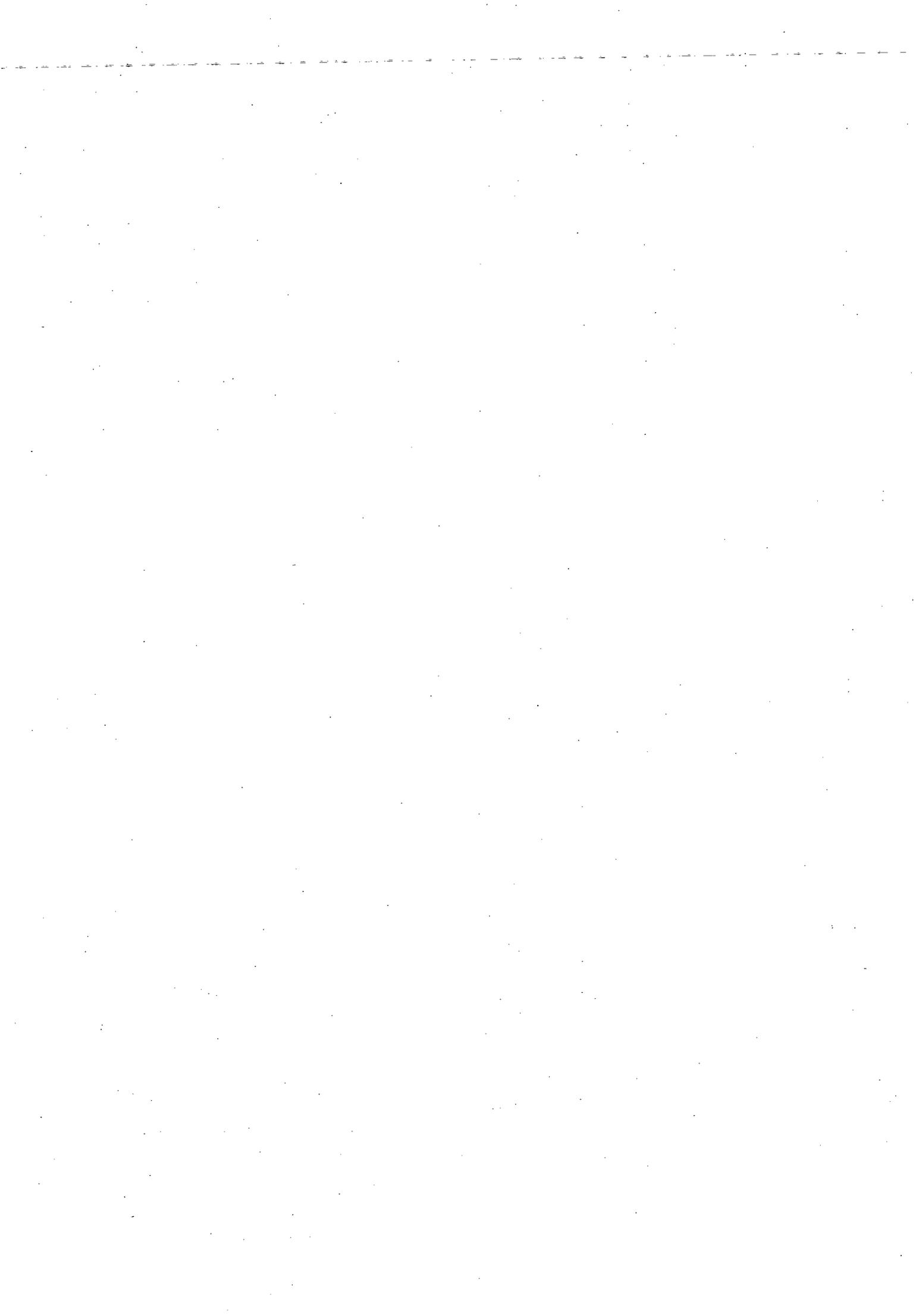
Potentiel du combiné

Promotion du combiné

Ressources et planning

3. Mise en oeuvre

V - Conclusion



I - INTRODUCTION

Dans une économie de plus en plus spécialisée et face à des marchés fluctuants et exigeants, les grandes entreprises de production et de distribution ont élaboré une démarche logistique de maîtrise et de gestion de la circulation de leurs flux physiques amont et aval.

On est ainsi passé d'une demande de transport classique et le plus souvent modale à une demande plus complexe de prestations de service dont le transport ne constitue que le noyau central.

Le secteur des transports s'est ainsi hiérarchisé en deux catégories d'entreprises :

- des opérateurs modaux
- des organisateurs gestionnaires de chaînes de transport ou opérateurs multimodaux (qui conservent souvent la maîtrise d'une fraction modale de la chaîne).

L'importance des infrastructures terminales pour traiter le frêt et des moyens d'échanges d'information le long de la chaîne de transport est apparue simultanément.

Des organisateurs de transport multimodal sont apparus dans les mondes routier, ferroviaire et aérien à partir des métiers traditionnels. Le cas le plus frappant est celui des armements maritimes qui offrent des services intégrés dans les processus de production et de distribution.

La maîtrise des chaînes logistiques est donc un enjeu essentiel pour les professions du transport et pour les chargeurs dans pour leur politique industrielle et commerciale.

Le transport combiné rail-route est la composante terrestre principale de ces chaînes. Il permet l'utilisation de la rapidité et de l'économie des trains directs sur le parcours le plus long et la souplesse de la route pour les pre et post acheminements. Il procure au fer une bonne solution au problème des dessertes terminales et un gain sur la rotation du matériel. Il procure à la route la suppression d'une partie des problèmes posés par les relations à longue distance et une gestion plus souple du personnel et du matériel.

Le transport combiné a donc un fort impact dans l'opinion publique par la notion d'optimisation de possible complémentarité des modes et de rationalisation de l'utilisation des infrastructures qu'il évoque. Il apparaît à beaucoup comme une solution évidente et harmonieuse au problème des échanges en France et en Europe, pour peu que ceux qui en ont la charge fassent preuve de bon sens et de bonne volonté.

Or, si le transport combiné est aujourd'hui un fait technologique et économique bien réel, il est encore très modeste plus de vingt ans après ses débuts.

Il représente en Europe un trafic de 55 M de tonnes brutes dont 12,5 M en France, soit 0,5 % des tonnages de tous les trafics terrestres, 10 % des trafics au delà de 400 kilomètres.

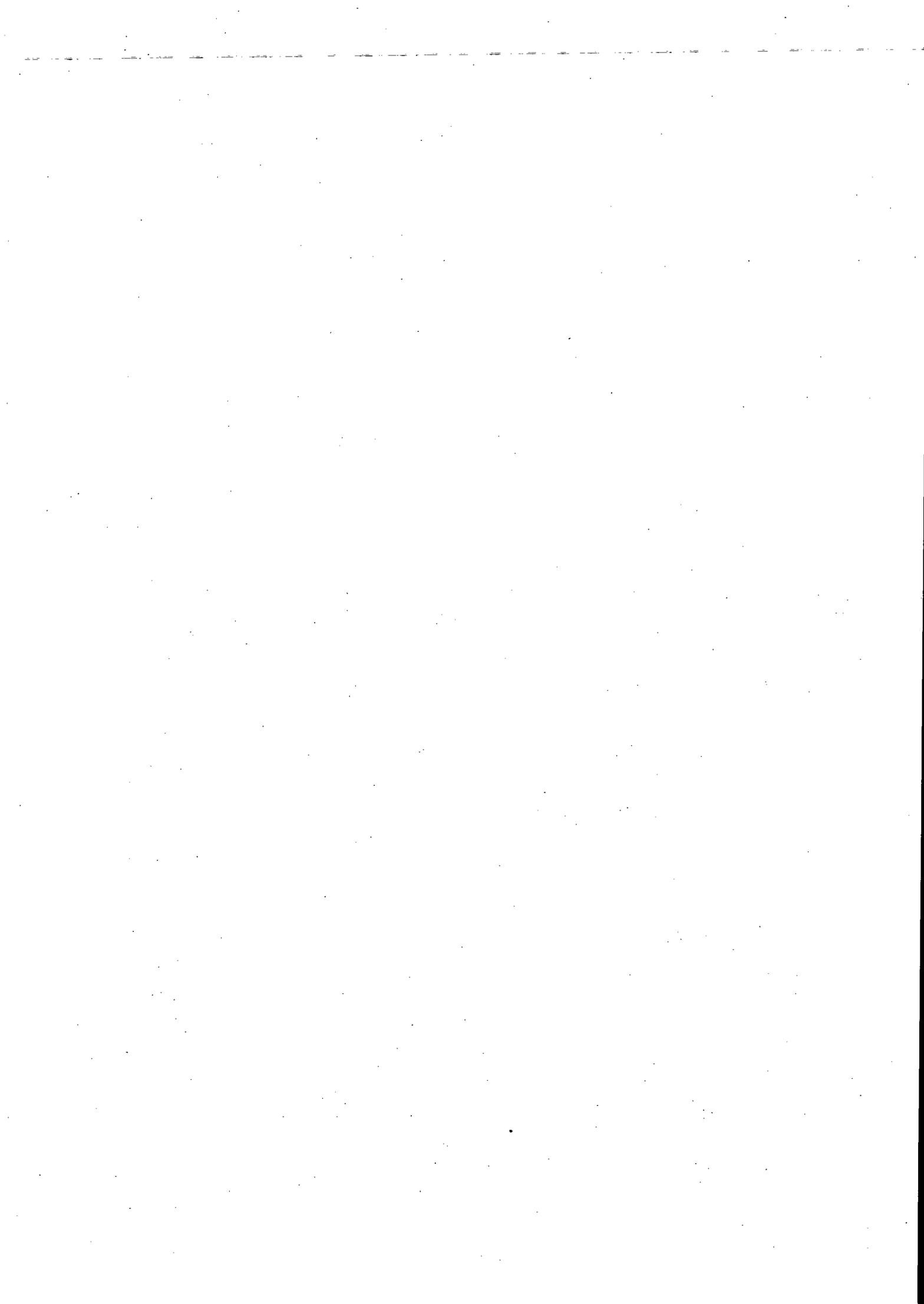
Il est d'un rapport peu lucratif. Bon an, mal an, le bilan "consolidé" de l'activité en France (SNCF + opérateurs) est quelquefois proche de l'équilibre, le plus souvent négatif de 5 à 10 %.

Peu enclins à laisser perdurer une situation structurellement déficitaire, les opérateurs ont entrepris la révision de leur dispositif. Un tiers de la centaine de terminaux existant en France dans les années 80, est aujourd'hui fermé. La SNCF, qui soumet tous ses projets d'investissements à l'épreuve de la rentabilité, ne classe pas en tête ceux relatifs au combiné !

La phase de développement entamée dans les années 70 paraît terminée. La phase de déclin débiterait-elle ?

Le constat est rude et provocant vis-à-vis de l'attente de l'opinion, mais c'est bien en ces termes que se pose le problème du combiné en France en 1992.

En fait, la forte attente dont le contenu est en même temps très diffus et très imprécis a contribué à mythifier quelque peu le combiné. Même dans l'opinion la plus éclairée il y a un phénomène d'identification abusive de ce qui n'est qu'une prestation parmi d'autres avec ce qui pourrait être une politique de gestion de infrastructures. L'ouverture du débat national sur les infrastructures devrait être l'occasion pour les pouvoirs publics d'introduire d'autres considérations et d'avoir un discours clair sur le sujet.



Le combiné ne doit pas devenir un mythe. Il ne faut pas oublier qu'il s'agit en premier lieu d'un service économique à rendre. C'est dans la mesure où il possède des potentialités de satisfaction réelle des besoins du marché que le transport combiné pourra être retenu comme élément de la politique des transports et faire l'objet d'une stratégie de développement.

II - LE DIAGNOSTIC

1) Le contexte européen

Toutes les réflexions menées au niveau de la Commission des Communautés Européennes mettent en évidence un grand intérêt pour le développement du transport combiné international. Une perspective de triplement de son trafic est envisagée pour les quinze années à venir, ce qui implique d'importants investissements.

A - Le trafic

Sur un trafic de 55 millions de tonnes en Europe, le transport combiné international représente un trafic de près de 20 millions de tonnes, soit un peu plus de 4 % des échanges internationaux.

Ce faible taux moyen de pénétration ne doit pas faire oublier que le trafic de ferroutage représente 15 % des trafics transalpins avec un taux de 33 % sur la relation Cologne-Milan.

Le taux de progression annuel pour 1990 est voisin de 30 %, mais il atteint 40 à 50 % pour les sociétés de ferroutage autrichienne et suisse.

Pour les trafics nationaux, les taux de progression sont plus faibles, plutôt voisins de 10 % avec des taux négatifs en Allemagne et en France et des taux largement positifs en Autriche (31 %) et en Italie (41 %).

Ces évolutions s'expliquent :

- d'une part par le niveau des prix routiers
- d'autre part par les contraintes réglementaires mises par la Suisse et l'Autriche pour les traversées alpines.

Des prix routiers bas ont entraîné la stagnation du trafic combiné national en France et plus récemment en Allemagne (influence de la réunification).

Les contraintes réglementaires entraînent évidemment la hausse du trafic combiné national ou international dans les zones concernées.

Il convient également de noter que le transport combiné permet rarement d'équilibrer le bilan des sociétés ferroviaires sur le créneau considéré même en tenant compte des aides publiques.

Il est intéressant de citer à cet égard le cas des chemins de fers fédéraux suisses qui ont enregistré en 1991 une baisse de 2,2 % du trafic fret et un déficit de 115 millions de francs malgré un trafic voyageurs en hausse de 8,7 % (les aides fédérales à l'infrastructure et les indemnités compensatrices s'élèvent pourtant à 7,4 milliards de francs). La Suisse est néanmoins souvent citée en exemple pour l'utilisation de son réseau ferroviaire.

On peut également noter que les chargeurs interviennent très peu en direct dans le marché du transport de ferroutage (part moyenne de 5 %).

B - L'action de la Direction Générale des Transports (DG VII)

Dans sa résolution du 30 octobre 1990, le Conseil a donné mandat à la Commission de lui présenter un plan d'ensemble pour le transport combiné européen comprenant la définition d'un réseau et les conditions de son bon fonctionnement. Il traduisait ainsi son intérêt pour une technique de transport susceptible de limiter les effets d'un transfert de plus en plus massif des transports de marchandises vers la route (congestion, accidents, consommation d'énergie, nuisances, pollution).

Un rapport doit être présenté au Conseil à la fin du premier trimestre 1992. Les grands axes prévisibles sont les suivants :

1) *Respect du libre choix de l'utilisateur*

Le principe de libre choix s'impose dans le cadre d'une économie de marché. Toutefois, deux principes doivent être respectés :

- l'imputation des coûts d'infrastructures doit se faire équitablement pour chaque mode ;
- les coûts externes doivent être pris en compte de la même manière.

2) *Mise en oeuvre d'une approche économique du coût du transport*

Trois seuils de rentabilité sont envisagés :

- la rentabilité financière telle qu'elle résulte du bilan des entreprises
- la rentabilité financière compte tenu des coûts d'infrastructure sur la base d'une couverture égale pour tous les modes
- la rentabilité économique générale pour la collectivité tenant compte de tout ou partie des coûts externes.

Ces seuils permettent de définir une structure de base du réseau européen et un phasage des actions nécessaires.

3) *Définition d'un schéma cohérent de lignes et terminaux*

La notion de schéma cohérent implique l'engagement d'aboutir sur tout le réseau à des caractéristiques minimum satisfaisantes à l'horizon 2000. Ceci implique la mise en place des financements nécessaires qui sont évalués à 1,36 milliard d'écus pour une première phase couvrant la période 1992-1998.

Pour les terminaux, le montant des investissements est évalué à 0,33 milliard d'écus.

4) *Organisation de la chaîne de transport*

Il est proposé de lancer des services expérimentaux en nombre limité offrant les meilleures conditions possibles au niveau :

- du passage en frontière
- des matériels
- des sillons horaires
- de la fiabilité
- du suivi informatisé.

Ces services bénéficieront d'une aide pendant la période de mise en route.

5) *Prise en compte des aspects techniques et opérationnels*

Il serait notamment proposé de modifier le règlement 1107/70 relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable :

- en prolongeant de quatre ans sa période de validité ;
- en ajoutant à ses objets initiaux (investissements fixes et mobiles nécessaires au transbordement) la possibilité d'aide aux investissements en matériels de transport spécifiquement adaptés au transport combiné et utilisés uniquement à cette fin.

6) *Intégrer le mode fluvial et le cabotage maritime dans le réseau européen de transport combiné*

Un réseau de base a été défini pour le transport fluvial. Il comprend en France la Seine, le Rhône, la Saône et les canaux du Nord à grand gabarit.

Le cabotage maritime serait inclu dans la directive 75/130 relative au transport combiné.

7) *Prendre en compte les pays d'Europe centrale et orientale*

Il convient par ailleurs de souligner l'importance de la directive 91/440 relative au développement des chemins de fer communautaires.

Son article 5 prévoit que les entreprises ferroviaires se voient accorder à partir du 1er janvier 1993, un droit d'accès à des conditions équitables à l'infrastructure des autres Etats-membres aux fins de l'exploitation de services de transports combinés internationaux de marchandises.

Cette disposition dont l'introduction ne peut être que progressive compte tenu des difficultés techniques à régler aura des incidences certaines à moyen terme.

C - L'action de la Direction Générale de la Concurrence (DG IV)

- 1) L'exécution de ces transports combinés nécessite une coordination entre les divers acteurs concernés pour obtenir une efficacité et une qualité de service maximum. Les réseaux de chemins de fer et leurs partenaires (transporteurs routiers, commissionnaires) ont donc été amenés à s'organiser en tenant compte de la spécificité de chaque segment de marché.

Cette spécificité a conduit les réseaux à se réserver les trafics d'origine maritime via Intercontainer, leur filiale commune créée en 1968, tandis que des sociétés spécialisées (sociétés de ferroutage) étaient créées pour faciliter l'accès des transporteurs routiers à la traction ferroviaire, ces sociétés bénéficiant d'un monopole d'offre de cette traction de la part des réseaux.

- 2) En 1991, dans une communication de griefs, la DG IV a mis en cause :

- les accords entre les réseaux et leurs partenaires dans la mesure où il ne lui était pas démontré que ces accords ont servi le progrès technique et économique et que les moyens mis en oeuvre ont été proportionnés aux contraintes rencontrées sur le marché du transport combiné
- la segmentation du marché et les monopoles d'Intercontainer et des Sociétés de Ferroutage

Elle a de plus demandé que d'autres opérateurs qu'Intercontainer et les Sociétés de Ferroutage existantes puissent s'introduire sur le marché du transport combiné et que les chantiers de manutention soient libres d'accès à tout opérateur sans discrimination.

Les réseaux ont donné leur accord à la DG IV pour mettre fin aux monopoles d'Intercontainer et des Sociétés de Ferroutage sur leurs créneaux réservés.

Au-delà de cette suppression, la nécessité d'accords de coopération entre les réseaux (et les opérateurs) a été admise par la DG IV dans des conditions sont en cours de définition.

Ces accords pourraient concernés :

- sur l'acceptation d'une coopération par axes pour la fixation d'un niveau tarifaire (sous réserve d'une concurrence effective entre axes)
- sur l'acceptation d'une forme de partenariat entre réseaux et opérateurs pour garantir la transparence et la non-discrimination (code de bonne conduite)
- sur l'acceptation pour une période temporaire, d'une coopération entre réseaux pour une promotion technique et commerciale du transport combiné (excluant bien entendu toute négociation sur le niveau des tarifs).

3) La période d'hésitation des réseaux et des opérateurs née de la communication de griefs semble donc terminée.

L'ouverture du marché provoquée par l'intervention de la DG IV va toutefois peser lourdement sur les comportements et les pratiques au cours des années à venir.

2) Le contexte français

Depuis plus de vingt ans, les transporteurs et les organisateurs de transport ont manifesté leur intérêt pour la technique du transport combiné. Dès 1970, le trafic réalisé représentait 40 % de celui qui est constaté aujourd'hui. Le rôle moteur des professionnels a donc été déterminant dans le lancement du transport combiné.

A - Le trafic

Le trafic de transport combiné représente en tonnes-kilomètres :

- 14,5 % du trafic ferroviaire
- 6,5 % du trafic routier global
- 12 % environ du trafic routier à plus de 500 km de distance (y compris une évaluation du transit).

Ces bons résultats doivent toutefois être relativisés, une stagnation du trafic étant constatée depuis trois ans.

Les espoirs fondés sur le transport combiné ont peut-être été exagérés compte tenu de l'étroitesse des segments de marché qui le sous-tendent et de leur vulnérabilité à l'évolution des exigences économiques.

Il est en effet assez significatif de constater :

- que le tonnage réalisé en trafic intérieur est resté pratiquement constant depuis 1979 (aux environs de 6,6 millions de tonnes brutes) après une période de progression sensible de 1970 à 1979
- que le tonnage réalisé en trafic international a progressé de 80 % (de 3,3 à près de 6 millions de tonnes brutes) depuis 1979, porté essentiellement par le feroutage jusqu'en 1989, date où le taux de croissance a diminué.

Ces évolutions montrent :

- que le transport combiné intérieur a pu se développer grâce à sa qualité et conserver son niveau grâce au créneau de la messagerie, mais qu'il est arrivé à maturité voici quelques années et qu'il s'est trouvé confronté à une vive concurrence routière (la régression du trafic maritime observée jusqu'en 1990 ayant bien sûr contribué à la stagnation du trafic)
- que le transport combiné international a constitué en relai un second créneau de développement porté par les échanges intra-européens, mais dans un double contexte de concurrence à la fois routière et ferroviaire de la part des autres réseaux de chemin de fer qui le rend fragile.

Le transport combiné national lancé dans un contexte de tarification routière plus favorable permettait de dégager une marge intéressante.

Cette marge qui s'est peu à peu amenuisée peut difficilement être partagée, ce qui explique des réticences croissantes des partenaires concernés malgré des intentions plus ou moins affirmées de développement du transport combiné.

Les conditions économiques actuelles offertes par le transport combiné ne permettent pas un développement commercial satisfaisant par les opérateurs.

Le créneau ancien de la messagerie a tendance à s'effriter compte tenu des exigences des chargeurs (et des prix routiers), le niveau de qualité étant considéré comme tout juste insuffisant.

Le créneau du lot reste à exploiter, mais il convient d'adapter l'offre à cette nouvelle demande au niveau technique et financier (la contrainte de délai imposée par les chargeurs qui régulent leur production par l'aval étant très forte).

L'obstacle du fractionnement croissant de lots devra être surmonté par une organisation informatique très poussée pour la gestion des chargements.

B - La position des chargeurs et des transporteurs

a) Les chargeurs

Les chargeurs attendent du transport combiné un élargissement de l'offre qui respecte leurs exigences de fiabilité et de garanties sur l'intégrité de la marchandise. Le premier critère de jugement reste néanmoins le prix.

Par ailleurs et, bien que ce ne soit pas une attitude générale, les chargeurs importants attachent un grand prix à la maîtrise de leurs chaînes de transport.

Les conditions actuelles d'accès au transport combiné ne leur paraissent pas satisfaisantes à cet égard. De plus, le suivi de la marchandise devrait être amélioré.

b) Les transporteurs

Comme on l'a déjà souligné, le monde du transport peut être schématisé en deux catégories vis-à-vis du transport combiné.

- celui des messagers ayant dépassé le métier routier traditionnel dont les exigences sont assez bien adaptées à l'offre et qui bénéficie d'une tarification convenable ;
- celui des transporteurs de lots, plus marqué par le métier routier traditionnel et plus individualiste (avec toutefois des variantes en fonction de la taille de l'entreprise).

L'image du transport combiné reste de plus exclusivement ferroviaire (l'opérateur Novatrans est à cet égard transparent, toute difficulté est automatiquement imputée à la SNCF).

Les transporteurs désireux d'accéder à cette technique doivent donc franchir un certain nombre d'obstacles psychologiques et économiques :

- trouver une cohérence dans le discours SNCF
- disposer d'une offre fiable et adaptée à leur marché spécifique
- espérer une confidentialité suffisante sur leur clientèle
- disposer d'un trafic minimum si possible équilibré
- disposer d'une organisation aux deux extrémités de la chaîne de transport
- faire évoluer leur métier vers une gestion plus complexe
- investir sur le long terme et bénéficier si possible d'aides pour financer le surcoût de matériels spécialisés.

C) La position de la SNCF et des opérateurs

a) La S.N.C.F.

Compte tenu de la baisse du trafic marchandises, la part du transport combiné dans le transport ferroviaire s'est accrue de 70 % au cours des dix dernières années (l'augmentation n'étant que de 30 % en valeur absolue et portant sur le trafic international). Le transport combiné a donc peu à peu été considéré comme un moyen de pallier la décroissance (et la non rentabilité) du trafic par wagon isolé. Néanmoins, la politique de la SNCF a été marquée par les hésitations et l'absence de continuité. Des investissements en faveur du transport combiné ont ainsi été mal rentabilisés.

Il est vrai que la SNCF se trouve placée face à des impératifs souvent contradictoires :

- équilibrer son bilan pour le trafic fret tout en affectant convenablement les charges et sans reporter d'éventuels déficits sur d'autres secteurs
- accroître sa compétitivité
- rentabiliser ses investissements
- répondre malgré tout à une forme de service public dont les limites sont mal précisées.

La stratégie de fort développement du transport combiné affichée dans le contrat de plan Etat - SNCF s'est heurtée à ces contradictions.

Ces contradictions ont été aggravées par le positionnement de la SNCF en tant qu'opérateur de transport combiné dans des conditions de transparence et de prix discutables qui ont engendré des réactions négatives des acteurs présents sur le marché.

Il n'est donc pas étonnant de constater que les objectifs fixés n'ont pas été tenus.

De plus, la rentabilité du transport combiné se dégrade. On est passé d'un ratio pour la couverture des charges affectables de 1,03 en 1989 à 0,96 en 1990 et probablement à 0,91 en 1991. Cette évolution résulte bien sûr du gel des hausses tarifaires, mais également des conditions de concurrence.

Les possibilités d'investissements rentables pour l'entreprise, soit dans les chantiers terminaux, soit dans la mise au gabarit des ouvrages d'art se trouvent donc compromises.

Cette question de rentabilité devrait se poser avec la même acuité pour le financement du ou des chantiers pilotes de transbordement automatique Commutor.

b) Les opérateurs

- 1) Malgré des efforts de productivité et de synergies dans leurs processus d'exploitation, les opérateurs (CNC et Novatrans) ne peuvent dégager des résultats suffisants :

- pour réaliser des investissements lourds
- pour mener une politique commerciale attractive face à des clients dont la solvabilité est parfois douteuse
- pour s'adapter à la nouvelle donne de la politique européenne qui conduira à transférer le risque actuellement assumé par la SNCF sur les opérateurs dans un marché librement ouvert à toute concurrence.

La tarification affichée n'est donc pas déconnectée de celle qui résulte des négociations avec la SNCF. De plus, compte tenu de la structure de la clientèle, elle avantage la messagerie et pénalise le lot.

- 2) Si la durée du parcours ferroviaire entre terminaux a son importance, il apparaît bien que le temps de passage sur les chantiers joue un rôle déterminant.

Malheureusement, beaucoup de terminaux ont été créés sur des emprises ferroviaires dont la superficie libérée est souvent insuffisante pour réaliser les installations les plus performantes.

Les manoeuvres parasites sont donc fréquentes et elles compromettent une bonne productivité.

De plus, les emplacements nécessaires à la gestion des unités de transport intermodales sont rarement prévus.

Enfin, sur certains sites, la mauvaise qualité du raccordement au réseau routier de desserte terminale hypothèque les avantages que l'on peut attendre du transport combiné.

D) La position des pouvoirs publics

- 1) Dès 1973, l'Etat a mis en oeuvre une politique d'aide au transport combiné. Elle a été caractérisée par des subventions aux infrastructures, au matériel routier, au démarrage de l'exploitation de certaines lignes et par des mesures d'ordre réglementaire (exonération de 75 % de la taxe à l'essieu pour les véhicules routiers ayant recours à cette technique, contingentement spécifique, dérogations au code de la route).

Le financement des chantiers terminaux a ainsi bénéficié d'une enveloppe de 156,9 millions de francs pendant le IXe plan (Valenton, Marseille, Bordeaux, Toulouse, Avignon, Perpignan).

Des aides de l'Etat (5 millions de francs) et de la Communauté Européenne (14,5 millions de francs) furent également accordées pour des mises au gabarit et des travaux en ligne.

Cette politique volontariste ne s'est traduite ni par des résultats spectaculaires, ni par un grand empressement des partenaires concernés. Des interrogations sont donc apparues.

L'affichage d'objectifs ambitieux dans le contrat de plan Etat-SNCF ne s'est pas trouvé sous-tendu par un élan suffisant face à des contraintes économiques très importantes résultant notamment de l'évolution des prix routiers.

Or, il apparaît bien que le maintien d'une offre de transport ferroviaire marchandises et de transport combiné performante nécessite des efforts financiers des pouvoirs publics dans un domaine où ils font déjà beaucoup et où ils attendent d'abord des gains de compétitivité des réseaux et des opérateurs.

En effet, la prise en compte des coûts externes ne représente dans l'immédiat qu'une solution théorique et dans le court terme, une impulsion financière est indispensable pour répondre aux attentes de l'opinion publique d'une action de l'Etat dans le domaine des transports.

2) On peut noter que ces coûts externes ont fait l'objet d'évaluations françaises ou européennes. Ils se situent dans les fourchettes suivantes, pour un milliard de tonnes-kilomètres transportées par route :

- coût de congestion : de 12 à 48 millions de francs
- coût des accidents : de 5 à 41 millions de francs
- coût des nuisances sonores : de 1 à 2,5 millions de francs
- coût de la pollution : de 80 à 115 millions de francs
- supplément de dépense : de 10 à 20 millions de francs d'énergie entre route et fer.

On peut ainsi estimer que le trafic de transport combiné actuellement réalisé procure à la collectivité un avantage annuel minimum de 810 millions de francs dont 600 millions de francs résultant de la pollution atmosphérique. Cet avantage se traduit par une dépense évitée à la tonne kilomètre de 0,108 franc (ou de 0,028 franc sans l'effet pollution) qu'il convient de rapprocher du coût de la traction ferroviaire en transport combiné qui est de 0,137 franc par tonne-kilomètre.

La comparaison doit être complétée par la prise en compte de coûts d'infrastructure pour chaque mode. Les travaux menés sur le sujet permettent de retenir un différentiel de 0,017 franc par tonne-kilomètre en faveur du rail.

On constate donc que hors effet pollution, un montant de 0,045 franc par tonne-kilomètre pourrait être "affecté" à une réduction de la charge de la traction ferroviaire qui serait abaissée d'un tiers.

3) Bien que "rentables" pour la collectivité, le transport ferroviaire et le transport combiné ont du mal à trouver leurs créneaux de pertinence économique et à dégager les moyens d'une compétitivité accrue. L'Etat doit-il intervenir au-delà du jeu normal du marché ? C'est le pari qui est fait dans certains pays de la Communauté qui acceptent un effort d'anticipation face à des problèmes de société considérés comme inéluctables. Dès lors, la stratégie commerciale des réseaux et des opérateurs se trouve soutenue par une volonté politique clairement exprimée et assumée au moins dans le court terme (l'objectif final ne pouvant être que l'affectation des coûts collectifs réels de chaque mode au sein de la Communauté Européenne).

Les travaux menés par la SNCF, les opérateurs et l'administration au cours de ces derniers mois doivent permettre à cette volonté politique de s'appuyer sur des analyses économiques pertinentes et sur un outil technique performant et sur une stratégie de développement et d'investissement.

III - POTENTIALITES DU TRANSPORT COMBINE

1) Le combiné. mode d'emploi

1.1 Les techniques employées

Les techniques employées aujourd'hui en transport combiné sont de deux sortes :

- La technique intermodale où la quasi totalité des contraintes de compatibilité entre les modes est supportée par l'unité de transport (la caisse mobile, le conteneur maritime...)
- L'appropriation de l'infrastructure d'un mode par un véhicule d'un autre mode sans que ce véhicule perde de son caractère original ni sa propre économie d'exploitation (le kangourou, la route roulante, le bimodal, le RO.RO, la remorque porte wagons à la limite...).

La technique intermodale, de loin la plus productive, est utilisée pour plus de 91 % des tonnages combinés en Europe. Certes il y a conflit périodique entre les contraintes de compatibilité (normalisation des dimensions) et les contraintes commerciales (compétitivité, adaptabilité, diversification) mais l'avantage essentiel est d'assurer une continuité du transport dans la quasi-totalité des situations. C'est un système transversal de liaison des réseaux modaux existants d'où l'importance des points d'échange, seule infrastructure caractéristique.

Les techniques d'appropriation d'un mode par un autre rejettent sur le mode passif l'essentiel des contraintes. La productivité de l'opération de transport est globalement peu élevée. Le système Kangourou qui assure encore 5 à 6 % des tonnages utilise des wagons "poche" d'un rapport charge utile/tare médiocre. Il s'efface petit à petit au profit de la caisse mobile.

Pour pouvoir intégrer les normes des camions, la route roulante (4 à 5 % des tonnages) oblige soit à une exploitation coûteuse, soit à créer une infrastructure nouvelle. Economiquement comme physiquement c'est une solution permettant un transit routier limité d'obstacles divers, à moins qu'elle ne constitue un produit d'appel vers la technique intermodale, à l'évidence plus productive pour l'utilisateur. En tout état de cause la construction d'une telle infrastructure est un débat structurel à long terme, qu'il faut ouvrir dès maintenant mais qui n'interferera pas négativement avec le transport combiné ou la technique intermodale proprement dite.

Quant à la technique bimodale qui n'est à vrai dire pas encore sortie de la phase recherche, il est encore trop tôt pour se prononcer sur son utilité. Si les contraintes de sécurité ne viennent pas obérer le profil commercial initialement obtenu, elle pourrait trouver son domaine d'emploi dans des régions à potentiel peu élevé ou peu concentré ou pour des trafics particuliers. Pour l'instant elle apparaît comme un projet industriel dont il faudra suivre le développement.

Il est donc évident que pour la période qui nous préoccupe (92 - 99) c'est le mode d'emploi de la technique intermodale qui continuera à être l'essentiel de nos réflexions et de nos recommandations.

1.2 Les modes opératoires

Le transport combiné évolue dans un monde concurrentiel dont la référence est l'offre routière surtout en termes de délai, de fiabilité et de compétitivité.

Selon les segments de marché, la demande pourra privilégier l'un ou l'autre des termes du rapport qualité-prix et c'est essentiellement par l'offre d'acheminement que les opérateurs pourront prendre part à la compétition d'autant plus qu'il faut absorber les opérations de transmission intermodale aussi bien en temps qu'en coût.

1.2.1 L'intermodal rail-route

Depuis le début la SNCF a traité l'intermodal selon deux modes opératoires, le train de point à point lorsque le volume le permet, les trains de lots à travers les mailles d'un réseau de triages par succession d'éclatements et de recompositions des lots; pour les relations d'importance moyenne.

Les trains de point à point font l'objet d'une organisation spéciale notamment quant à leur programmation et à leur circulation.

Vitesse et nombre d'arrêts sont fonction de la performance à respecter : le saut de nuit, jour A soir /jour B matin, sur des distances de 500 à 900 kms. Les vitesses sont de l'ordre de 120, 140, 160 km/h selon les difficultés d'inscription en ligne parmi les autres circulations.

Cette offre d'un bon rendement grâce à la rotation accélérée des matériels nécessite un taux de remplissage maximum et régulier. L'acquisition d'un niveau de trafic de 80 à 100 000 T/an pour chaque sens d'une relation est quasiment indispensable.

La mise en oeuvre ne peut donc être effective que sur des courants d'échange importants et constants.

Le produit lotissement a été longtemps satisfaisant surtout celui du plan de transport du régime accéléré, offrant diffusion très étendue et délais acceptables dans un contexte concurrentiel relativement encadré au niveau tarifaire.

L'amélioration du réseau autoroutier, les progrès de la technique automobile, la dérégulation tarifaire ont entraîné une chute du trafic wagons très importante.

Privé de l'appui de ce trafic, le combiné ne peut plus disposer de la même compétitivité via un plan de transport général dont les deux termes du rapport qualité-prix ont été simultanément dégradés, à chacune de ses restructurations récentes.

A un système capillaire doté de plusieurs niveaux de ramification, il est possible de substituer un système de point nodal recevant et redistribuant de et vers chacun des points périphériques qui en réunit la capacité, l'équivalent d'un train entier composé de lots à destination ou en provenance de tous les autres points. Ce système en étoile est analogue à celui du "hub" employé par les grands messagers internationaux ou nationaux.

Pour assurer la qualité de service requise et réduire les coûts, il importe de minimiser les parcours de train (éliminer les distorsions de distance entre les itinéraires ferroviaires et routiers) de réduire la plage de traitement des correspondances, de ne concevoir qu'un seul passage par point nodal pour chaque acheminement origine-destination.

Le système permet une organisation progressive par création d'une première étoile, puis restructuration complète à l'occasion de la création d'une seconde étoile.

Théoriquement compte tenu de la configuration du territoire, une organisation à un seul site nodal fournirait les meilleures opportunités d'échange donc en nombre de relations, de coefficient de remplissage donc en coûts.

Le niveau de performance serait selon la longueur des relations du jour A/soir au jour B/matin ou midi au plus tard.

Exploitable aujourd'hui par le tri des wagons, le schéma pourra bénéficier le moment venu des évolutions technologiques applicables à l'échange des unités intermodales elles-mêmes.

Ainsi l'acheminement de l'intermodal ferroviaire se fera par un réseau de trains blocs ou de trains d'axes et par un réseau de trains "nodaux" tous deux agencés selon le même principe de la circulation du train entier, et restant assez homogènes quant au niveau de prestation.

L'identification du réseau de plateformes sera le résultat d'une confrontation fine du recensement des courants de trafic avec les capacités du réseau ferroviaire selon les modes opératoires que nous venons de décrire. A ces pôles générateurs de trafic dont l'importance sera variable en fonction des missions assurées ou des zones d'influence traitées pourront s'adjoindre des sites d'intérêt particulier qu'il s'agisse d'une fonction plutôt technique ou d'une fonction logistique au service d'une activité spécifique mais d'envergure, lorsque la liaison au plan d'acheminement national par la technique train, sera possible.

1.2.2 L'intermodal voie d'eau

Les caractéristiques du réseau voie d'eau, la nécessité d'offrir des prix très bas pour équilibrer le rapport qualité prix avec celui de ses concurrents fer ou route, font que l'offre "combiné" fluviale n'est concevable que sur un nombre limité d'artères importantes.

Les travaux de la DG VII et l'expérience rhénane mettent en exergue les caractéristiques suivantes d'un concept d'offre concurrentiel :

- Régularité des lignes à jour fixe
- Navigation 24 h/24
- Massification des chargements
- service de point à point (nombre d'amarrages limité)
- capacité de 100 à 300 EVP (1) par circulation

Ces critères éliminent les voies ayant un trop grand nombre d'écluses, admettent en limite de rentabilité celles ayant une section permettant le passage de 3 rangées sur 2 hauteurs de conteneurs ISO, retiennent en premier lieu les voies permettant le passage de 4 rangées sur 4 hauteurs de conteneurs ISO.

Avec un tel concept, la voie d'eau peut être efficacement présente lorsqu'il n'y a pas trop grande distorsion entre les distances routières ou ferroviaires et fluviales, et aussi accéder à la desserte de zones périphériques par l'intermédiaire du fluvio-maritime.

(1) EVP : équivalent 20 pieds

2) Le marché et les propositions d'offre

2.1 Le potentiel "combinable"

Le marché potentiel du combiné en France peut être estimé en 1989-à 95,1 M de tonnes nettes (trafic réalisé 9,75 MT, 10,2 %). Il est segmentable en 3 sous-marchés :

- Le marché maritime

Il s'agit du pré et post-acheminement des conteneurs maritimes. Pour de longues années encore il fournira le fonds de commerce le plus affirmé du combiné terrestre dans la mesure où la réversibilité de la conteneurisation des marchandises ne peut être que marginalement envisagée. Il a été et restera un élément structurant du réseau des terminaux et des plans de transport.

- Le marché continental

Il a été apprécié à partir de bases statistiques 1989 selon des critères tenant compte des conceptions d'offre définies plus haut, c'est-à-dire beaucoup plus larges que ceux communément admis jusqu'ici pour déterminer la compétitivité technico-tarifaire de cette activité. (voir note méthodologique en annexe). Il a lui même été sous-segmenté en trafic national et trafic communautaire.

- Le marché de transit

La France occupe de plus en plus dans ce domaine une position importante pour le développement des relations intra-communautaires et certaines d'entrées elles donneront lieu à la manifestation de l'intérêt particulier de la CEE pour leur développement dans le contexte de l'amélioration des liaisons avec les régions périphériques.

Les potentialités se répartissent ainsi selon les différents segments et sous segments, en millions de tonnes nettes :

	Potentiel	Réalisation	Acquisition
Maritime	12,1	2,73	22,6 %
<i>Intérieur</i>	6,1	1,85	30,3 %
<i>International</i>	6	0,88	14,7 %
Continental	69,8	4,02	5,8 %
<i>France</i>	36,3	2,95	8,1 %
<i>Communauté</i>	33,5	1,07	3,2 %
Transit	13,2	3,00	22,7 %
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	95,1	9,75	10,25 %

2.2 Le marché "maritime"

2.2.1 Le marché

L'optimisation de la gestion du mode maritime obtenue par la conteneurisation, a renforcé la position des armements vis-à-vis des ports et des transporteurs terrestres.

Si la forte concurrence due aux excédents de capacité les entraîne à des changements stratégiques fréquents, une constante demeure : assurer la collecte ou la distribution continentale à partir d'un nombre limité d'escales 3 à 4 au maximum, parfois deux. La notion de port de proximité n'existe plus dans ce domaine.

C'est à l'échelle de l'Europe de l'Ouest qu'il faut au moins appréhender le problème. Une dizaine de ports sont concernés : Le Havre, Zeebrugge, Anvers, Rotterdam, Brême, Hambourg, sur le "range" Nord, Barcelone, Marseille-Fos, Gênes en Méditerranée.

La France est principalement desservie par les complexes portuaires du Havre, de Marseille-Fos, de Zeebrugge-Anvers et de Rotterdam. La physionomie des transports terrestres est caractérisée par les relations fonctionnelles existant entre ces ports et quelques places intérieures, véritables noeuds logistiques pour les armements. En effet y sont étroitement imbriquées les opérations de collecte et de distribution des conteneurs chargés et celles de gérance, de maintenance et de repositionnement des conteneurs eux-mêmes. Il faut donc dépasser la simple lecture des courants d'échange commerciaux.

Font ainsi office de "port avancé", souvent dans un contexte de relations triangulaires entre ports, les places de Lyon, Bordeaux, Marseille, la Région parisienne, Strasbourg, Ottmarsheim complétées par des sites liés à des activités particulières mais d'importance tels que Clermont-Ferrand, Angers, Châlon-sur-Saône, Cognac, Vesoul, Mazamet.

A ce dispositif principal il faut ajouter d'une part 5 sites portuaires secondaires dont l'activité est liée à des particularismes (livraison massive, relations post-coloniales essentiellement ou bien lignes mixtes conteneurs-vrac) : Dunkerque, Rouen, Montoir, le Verdon et Sète, d'autre part des localisations qui jouent un rôle logistique d'appoint. Elles seront examinées lors de l'approche du marché continental, on peut cependant citer dès maintenant des agglomérations telles que Toulouse, Reims, Rennes, Dijon, Grenoble, Orléans, Tours

Ce "réseau maritime" (cf fig. n° 1) est aujourd'hui alimenté à 80 % par route pour le potentiel jugé accessible au combiné.

2.2.2 Le dispositif rail-route

- Hinterland des Ports Français
- Hinterland français

La part du rail-route sur ce segment est de 30 % de ce qui est considéré comme accessible. Jusqu'en 1990 la diffusion a été assurée essentiellement par le lotissement avec une importante utilisation des embranchements particuliers dont certains sont tout de même d'importants terminaux. Des trains complets de point à point périodiques (1 fois par semaine dans le sens export) complétaient l'offre. Des trains complets à la demande étaient également mis en marche de façon ponctuelle.

Depuis le début de 1991 le plan de transport est en cours de modification utilisant à la fois des trains d'axe et des trains classiques du lotissement.

La massification obtenue par les trains d'axe permet une offre import-export quotidienne de qualité (saut de nuit) sur les sites les plus concernés. Pour le Havre trois trains servent la région parisienne via le terminal de Valenton, l'Aquitaine via le terminal de Bordeaux, le Rhône-Alpes et Clermont-Ferrand via le terminal de Vénissieux, les régions de l'Ouest (Angers Nantes) via le triage de St Pierre des Corps, Cognac via Angoulême, la Bourgogne et une partie de l'Est (Chalon-sur-Saône, Vesoul, Mulhouse, Strasbourg) via le triage de Gevrey. Pour Marseille-Fos deux trains servent l'un le Bordelais, l'autre la Bourgogne et une partie de l'Est via le triage de Gevrey (cf fig. n° 2).

Les autres sites sont encore servis par le lotissement en attendant la mise en place du système point nodal, le trafic maritime étant alors réuni au trafic continental. La desserte de Marseille-Fos par trains d'axe sera aussi complétée.

La première année d'exploitation du nouveau système est encourageante. Globalement le trafic rail-route a augmenté de 10 % (et certainement de 15 à 20 % dans les zones desservies par les trains d'axe) alors que la fréquentation portuaire a diminué. Ces chiffres sanctionnent l'amélioration de la qualité de service et la rationalisation du dispositif de desserte via les terminaux (amélioration des délais, fiabilité, amélioration de la rotation des wagons...) de préférence aux embranchements.

L'adaptation des trois terminaux concernés à l'extension de leur fonction logistique maritime pourrait être à l'origine d'importants investissements dans les prochaines années. Il en sera de même pour les sites portuaires d'interface avec le rail.

Ces points seront examinés dans le chapitre des moyens.

- Hinterland européen des ports français

Dans la compétition internationale les ports français ont un rôle à jouer compte tenu de leur position géographique.

Le Havre est bien placé comme premier port touché à l'importation et dernier port touché à l'exportation pour offrir un gain de 24 à 48 heures au moins. Sur un transit total de 8 à 10 jours, il peut être attractif pour l'Allemagne du Sud, la Suisse et l'Italie du Nord pour leurs relations avec le continent Nord-Américain. C'est pourquoi il faudra veiller à conserver toute sa compétitivité à l'axe Chiasso-Bâle-le Havre et examiner les conditions d'une pénétration du port du Havre en Allemagne du Sud.

Fos-Marseille a jusqu'à présent profité de la qualité de ses installations pour apparaître comme la meilleure plateforme de redistribution en Méditerranée (vers Gènes, Barcelone, l'Afrique du Nord, le Moyen-Orient) et aussi l'un des meilleurs ports d'entrée en Europe : Italie du Nord, Suisse, Allemagne du Sud. Des acheminements réguliers existent déjà vers la Suisse (service Helve-Fos) vers l'Italie. Périodiquement les armements desservant l'Extrême Orient examinent la possibilité de faire de Fos l'unique point d'escale européen de leurs services.

Mais l'avenir européen de Marseille-Fos est conditionné d'une part par la réforme de la filière portuaire française d'autre part par le rééquilibrage à l'Est et les potentialités dans ce domaine de ports déjà connus comme Hambourg ou d'autres en devenir comme Trieste, situés plus au centre

2.2.3 Le dispositif voie d'eau

- Hinterland des ports français
- Marseille-Fos et le Rhône-Saône

Seul le terminal de Fos est concerné, ce qui est préjudiciable au service existant par rapport aux autres modes, le fret ne pouvant supporter une reprise par terre entre Marseille et Fos. Ensuite il faut voir que l'hinterland traversé est surtout marqué par Lyon à courte distance et la dispersion des points de fret dans tout le Rhône-Alpes.

L'exploitation actuelle ne peut fonctionner que parce qu'elle est intégrée à une chaîne logistique bien particulière. Cependant l'application du standard retenu par la DG VII (chargement 3 rangées sur 2 niveaux, au lieu de 2 x 2), la navigation continue, pourraient améliorer les performances actuelles. Une étude approfondie permettrait de juger de leur impact sur le marché.

D'après une étude allemande sur le cas du Rhin, il faut un différentiel de prix de l'ordre de 40 % (desserte terminale comprise) pour compenser un différentiel de temps de 72 heures (sans desserte terminale) pour une rotation complète montée-descente, sur une distance de 400 kms.

- La Havre et la Seine (Paris)

La distorsion de kilométrage est importante entre voie d'eau et route (1,65) pour une distance routière de 200 kms et un différentiel de 60 heures pour une rotation. Dans ces conditions le différentiel de prix rendu devrait être de l'ordre de 40 % déjà cité en Allemagne.

Seule une exploitation bien intégrée à une chaîne logistique particulière rendrait vraisemblable un tel projet de ligne, étant supposés résolus tous les problèmes posés par le site portuaire Havrais.

- Hinterland des ports du Nord

Rotterdam et le Bassin Rhenan

Les caractéristiques de la navigation rhénane ont permis à la voie d'eau de réaliser une percée remarquable sur le marché du conteneur maritime. En 1986 on estimait à 35 % la part prise dans les trafics allemands transitant via les ports du Bénélux soit 250.000 EVP.

Strasbourg Port du Rhin et Ottmarsheim Mulhouse sont les deux ports français parmi les 33 ports concernés d'Emmerich à Bâle et ont traité ensemble par voie d'eau environ 20 000 EVP en 1991.

Si l'audience paraît régionale à Strasbourg, à Ottmarsheim l'apport routier semble venir au moins de Bourgogne voire même de la région Lyonnaise.

Rotterdam et le Bassin du Nord

Bien qu'un service soit proposé actuellement, les conditions d'une véritable compétitivité ne semble pas réunies compte tenu des délais imposés par le nombre d'écluses existant.

2.2.4 Conclusion sur le réseau maritime

Le recentrage du dispositif rail route est de nature à renforcer la compétitivité des opérateurs ferroviaires et aussi celle des ports français. La concentration de l'effort sur les places logistiques intérieures redistribue les cartes entre la traction routière et la traction ferroviaire, chacune d'elle retrouvant son domaine de pertinence (allongement des dessertes terminales routières, massification et accroissement des acheminements par fer)

Il faudra porter attention aux interfaces portuaires tout autant qu'aux grandes plateformes intérieures.

L'intérêt national bien compris est aussi d'initier une promotion du Rail Route sur les ports du Nord pour enrayer la progression routière sur ces axes. En effet les 15 % de part de marché constatés en trafic international concernent surtout les trafics des Ports français sur la Suisse et l'Italie. La part du rail-route sur les ports du Nord est quantité négligeable.

Dans le même sens les activités d'Ottmarsheim et de Strasbourg Port du Rhin sont à encourager, un rapprochement avec les opérateurs rail-route nationaux étant souhaitable.

En considérant l'activité rhénane et les potentialités Rhône-Saône on peut par ailleurs conclure que l'axe Rhin-Rhône offrirait beaucoup plus de perspectives au port de Fos que la Seine au port de Havre.

2.3 Le marché continental

2.3.1 Le marché français

2.3.1.1 Le réseau de trains directs

335 origines-destinations, d'un potentiel supérieur à 40 000 tonnes ont été retenues de département à département pour identifier le marché combinable intérieur de 36,3 MT.

Sur les relations où s'exerce déjà l'offre train, le taux de pénétration moyen de celle-ci est évalué à 30 % du potentiel. En retenant ce taux et en rappelant que la mise en exploitation est acceptée à 70 % de remplissage d'un train soit 400 tonnes nettes circulant 250 jours par an, nous aurions un réseau de trains blocs ou de trains d'axes à 2 ou 3 lots, impliquant principalement les centres de Paris, Lille, Lyon, Marseille et une douzaine d'autres agglomérations selon le schéma suivant : (cf fig. n° 3).

Paris	Toulouse Marseille Avignon Bordeaux	Lyon Montpellier Agen Dax-Pau	Strasbourg
Lille	Toulouse Marseille Avignon Bordeaux	Lyon Nantes	
Lyon	Bordeaux Nantes Rouen-Le Havre	Toulouse	
Marseille	Bordeaux	Rouen-Le Havre	

Les opportunités du plan de transport permettront sans doute d'aller un peu plus loin sans dépasser la trentaine de liaisons.

Ce schéma est d'ailleurs corroboré par les résultats d'une étude de 1989 sur le potentiel du ferroutage en France, conduite selon une autre méthode (1).

Un tel réseau répond à l'essentiel des concepts logistiques de la distribution légère et de la messagerie, mais sert aussi une partie de la distribution des biens intermédiaires.

Il s'adresse à 55 % du potentiel "combinable" soit un marché de 20 M de tonnes.

Le taux d'acquisition sera fonction des potentialités de tracé des trains.

(1) Etude Serete.

2.3.1.2 Le réseau de trains nodaux

Les points nodaux

Comme évoqué en partie 1.2 le système de tri ne doit pas entraîner de trop grandes distorsions par rapport aux itinéraires directs routiers ni une dispersion des flux sur de trop nombreux sites. La duplication des organisations entraînerait une croissance importante des kilomètres trains accentuant le différentiel de coûts avec la route et le réseau des trains directs. De même il faudrait atteindre un taux d'acquisition très important au niveau de chaque train. Ceci milite en faveur d'un nombre réduit de sites, bien organisés pour limiter les temps de séjour (On saisit bien l'importance d'un programme de recherche tel que Commutor).

Après étude des localisations géographiques possibles (Paris, Tours, Lyon, Nancy, Dijon) il ressort que l'emplacement de Paris permet de traiter le maximum de relations selon les critères recherchés, que ce site soit employé seul (poids des relations traitées : 86 % du potentiel) ou en duo avec l'un ou l'autre des autres sites (poids des relations traitées ; de 89 à 97 % du potentiel).

L'autre constat implicite est que deux sites suffisent à fournir la qualité d'acheminement requise, le second site étant Lyon.

Les capacités de traitement dépendront de la plage horaire disponible pour traiter les correspondances, et des moyens dont disposeront les sites, mais il semble qu'elles soient très importantes dès maintenant. En tout état de cause le principe de fonctionnement du système permet de suivre progressivement la montée en puissance du trafic par création et réorganisation successive des étoiles, voire la création de trains directs, pour le réseau desquels il assure une fonction d'appel.

Les terminaux périphériques

Nous rappelons une fois de plus que toute l'économie du système proposé repose sur la circulation de trains complets. Il est donc absolument nécessaire que les terminaux périphériques aient une réelle capacité de rassemblement du fret pour faire partie du plan de transport, dont les points d'accès ne doivent pas être multipliés. Le transport combiné n'est pas dans sa partie terminale un mode de transport hectométrique. Avec un gain de temps et surtout une baisse des coûts importante grâce aux trains complets, la zone de compétitivité autour des terminaux a tendance à s'accroître. Et c'est là, le premier objectif à atteindre. Il appartient ensuite aux chargeurs comme aux opérateurs d'organiser les opérations d'apport ou de diffusion quitte à utiliser des installations spécialisées ou non, pour une logistique locale, mais qui n'ont pas vocation à participer directement au plan de transport.

L'approfondissement du traitement des flux potentiels via un point nodal en région parisienne avec un choix arrêté sur le triage de Noisy permet de proposer 14 navettes soit 28 circulations quotidiennes associant quelques fois sur le même axe deux sites "périphériques" d'importance régionale par toujours égale (voir à titre d'exemple fig. n° 4).

L'impact du système nodal

Une vingtaine de pôles seront ainsi mis en contact pour offrir à la logistique industrielle une utilisation courante et fréquente de l'intermodal permettant le développement de celui-ci à deux titres : le transport et l'intégration logistique interne. Au point de vue transport plusieurs études ont montré que chaque type de produit avait sa logistique propre surtout en amont de la distribution au consommateur, et aussi plus particulièrement lorsque les produits concernés sont des biens intermédiaires. Au point de vue logistique interne, l'unité de transport internodal a toutes les propriétés pour parfaire l'intégration d'une chaîne production-traitement-production-stockage-distribution, en améliorant les coûts mais aussi la sécurité et les conditions de travail, par une plus grande rigueur dans le déroulement et l'enchaînement des opérations. Il est donc certain que le recours à une logistique intégrée impliquant des investissements en matériel et quelques fois en installations, sera facilité si l'industriel peut généraliser cet emploi de l'intermodal au plus grand nombre de sites intéressés qui ne sont pas forcément tous sur les grands axes.

Actuellement le taux de pénétration du combiné en trafic diffus est de 4 % avec un produit qui n'a cessé de décliner en qualité. La mise sur le marché d'une offre nettement plus attractive devrait permettre la reprise de l'intérêt envers les qualités logistiques de l'intermodal dont des témoignages peuvent encore être fournis dans la pièce détachée, les produits chimiques non dangereux, les constructions métalliques etc...

Un taux d'acquisition moyen de 15 % pourrait à notre avis être rapidement obtenu, d'autant plus que l'équilibre du système nécessite une acquisition de 12 % du potentiel.

Enfin comme nous l'avons indiqué clairement plus haut, ce dispositif sera aussi utilisé pour améliorer l'actuel trafic maritime qui distribué aujourd'hui par le lotissement et les embranchements particuliers, est situé en dehors ou trop loin des aires d'influence des trains d'axes portualres. Ce trafic est aujourd'hui de l'ordre de 0,9 MT.

2.3.2 Le marché bilatéral

Il n'y a pas de différence de nature entre marché intérieur et marché bilatéral et les mêmes concepts d'offre peuvent être appliqués. Cependant les données disponibles pour le marché bilatéral (régions françaises sur pays périphériques), sont à la fois trop grossières et trop diffuses pour permettre de monter correctement des offres précises, exigeantes en quantité et qualité de potentiel comme des trains blocs. L'échec cuisant du Paris Cologne renouvelé à vingt ans d'intervalle en est l'illustration. Pour ce marché il importe de mettre en place au plus tôt un support d'échange qui s'appuie sur des organisations existantes ou devant fonctionner pour des marchés bien mieux cernés ou bien mieux acquis.

Le système du point nodal permettra de conforter progressivement le transport combiné bilatéral soit sur quelques points d'échange en frontière, soit sur des points nodaux chez nos voisins, les uns ou les autres étant traités comme les terminaux périphériques du système. A première vue en l'état actuel des choses il pourrait être envisagé trois points pour l'Allemagne, deux pour l'Espagne (y compris le trafic portugais) deux pour l'Italie, un pour le Benelux et vraisemblablement un pour le Royaume-Uni.

La mise en place de 8 ou 9 navettes sur ce marché, l'importance du potentiel concerné (33,5 MT) même si la montée en puissance demandera du temps, font que le recours à un second point nodal s'imposera rapidement. Au démarrage il sera certainement possible d'arbitrer au sein de la première étoile entre des branches nationales peu fournies et des branches bilatérales dès lors que les partenaires seront réceptifs et bien organisés.

2.3.3 Le marché du transit

C'est grâce aux échanges avec l'Italie que le combiné connaît un taux de pénétration globale des plus acceptables sur ce marché, (23 % avec 3 MT sur 13,2 MT). Cependant l'Italie n'est pas le segment dominant : 37 % du marché contre 62 % concernant les échanges espagnols où la position du combiné 0,89 MT n'atteint que 11 %. L'activité "complémentaire" exercée par les deux terminaux français d'Hendaye et de Perpignan (0,12 MT) n'est pas de nature à modifier profondément la situation, ni les conséquences que nous connaissons au niveau de la saturation de l'axe Nord-Sud.

Les causes sont bien connues : manque de coopération entre les acteurs du combiné, forte densité d'entreprises routières et absence jusqu'à présent d'une société de ferroutage en Espagne, pas d'extension possible du terminal d'Hendaye (part du combiné 6 % sur cet axe)...

Ceci montre bien que dans le domaine international il ne peut y avoir développement que s'il y a entente entre partenaires et surtout s'il y a identité de compétence et de savoir-faire.

C'est pourquoi la responsabilité de la Communauté et de la Commission apparaît de plus en plus engagée qu'il s'agisse du cadre réglementaire des activités en cause ou de la politique de développement des transports.

En ce qui nous concerne, nous ne pouvons seuls mettre en place une offre quelconque, à part les conditions d'accueil sur les terminaux frontaliers. Il faut donc être très vigilant auprès des autorités communautaires pour défendre les intérêts de notre état de pays de transit (à l'instar de la Suisse) et participer bien plus activement aux initiatives de ces mêmes autorités. Ce devrait être le cas avec les projets d'action pilote proposés par la DG VII, particulièrement ceux intéressant les transits Europe du Nord - Espagne.

3) Conclusion : les potentialités du combiné

Le potentiel combinable représente 40 % du trafic routier à plus de 466 kilomètres, mais le trafic combiné ne réalise que 10 % de ce potentiel.

L'analyse des marchés révèle des segments où les taux d'acquisition de 20 à 30 % et parfois plus, montrent la pertinence économique de cette technique si un certain nombre de condition d'exploitation sont réunies.

Aujourd'hui le combiné dispose d'une technique éprouvée, l'intermodal qui est plus qu'une technique de transport. Le dispositif de terminaux a certes vieilli technologiquement et géographiquement depuis 20 ans, mais ce sont surtout les modes opératoires qui sont à renouveler (on pourrait même dire à innover).

Les concepts développés au paragraphe 1.2 ont déjà fait leur preuve dans d'autres domaines (messageries) et connaissent un début de réalisation positif sur l'un des marchés mêmes du combiné, le trafic maritime par ailleurs soumis à d'autres turbulences.

Un renouvellement des modes opératoires, permis par un dispositif de terminaux géographiquement plus fonctionnel porte la part accessible du combiné (sur la base des chiffres 89) à près de 20 MT au lieu des 9,75 réalisés, et ce par acquisition de trafic continental (30 % des marchés des relations directes, 15 à 20 % du marché diffus national et bilatéral), sans changement pour les autres segments, maritime et transit.

Une politique plus volontariste permettrait d'atteindre la part de 30 % du potentiel combinable qui semble constituer l'optimum possible en l'état actuel de la technique.

MARCHE CONTINENTAL

MARCHE CONTINENTAL
Réseau Normal

MARCHE CONTINENTAL
Réseau de Trains Directs

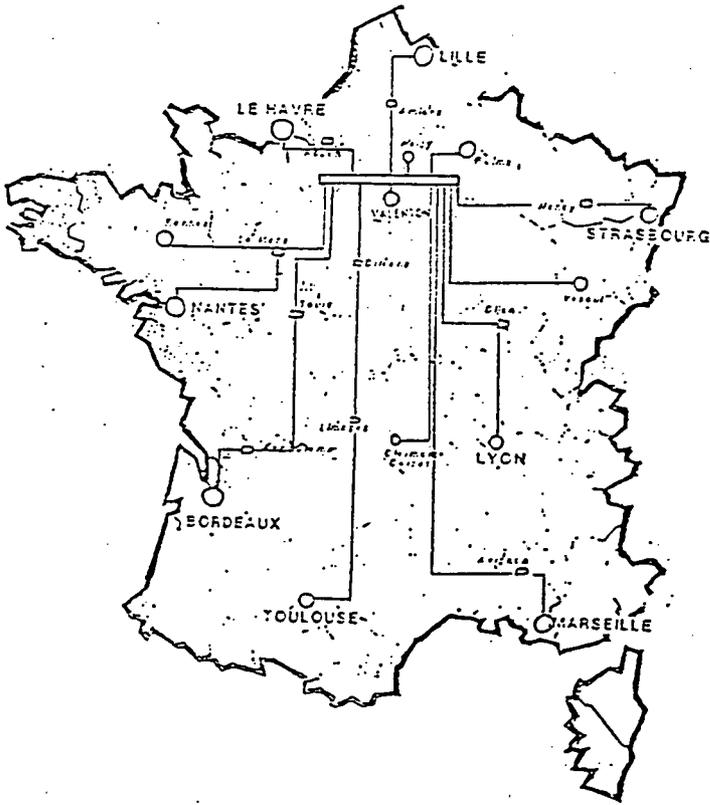


Fig 4

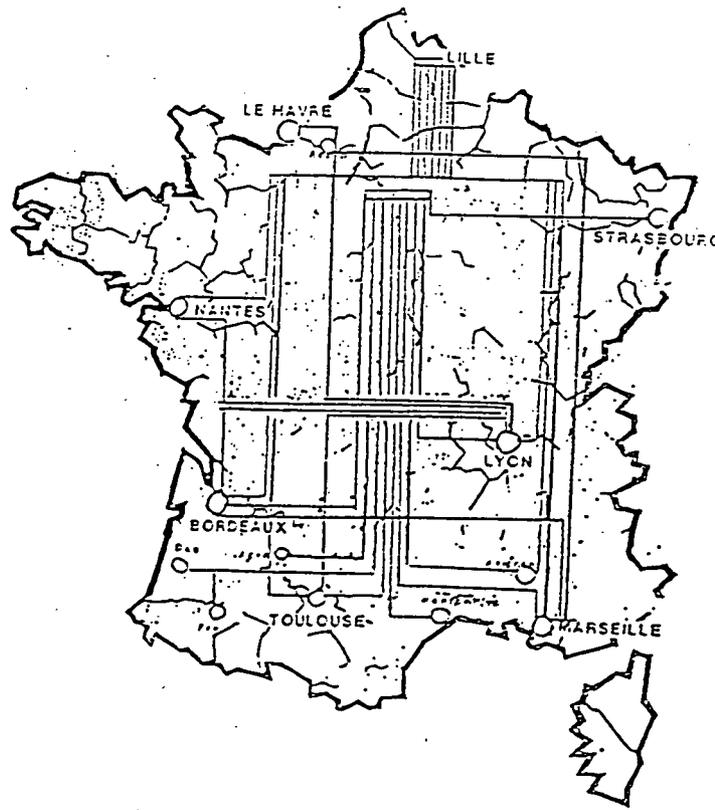


Fig 3

IV - RECHERCHE D'UNE STRATEGIE

1) Le choix de l'objectif

Nous avons vu que les potentialités du combiné pris comme un système de transport correctement offert sont (situation 89) de 10 % du transport routier à plus de 400 kms et de 30 % du "marché combinable".

Ce niveau de trafic représente à nos yeux un objectif souhaitable, car la crédibilité du combiné aussi bien comme activité économique que comme enjeu de la politique des transports, ne saurait se satisfaire d'une place moindre, sinon la différence entre le discours et la réalité, finira par reléguer le concept au rayon des gadgets.

Pour parvenir à cette situation d'acquisition qui devrait déjà être depuis longtemps une situation de croisière, combler le déficit dans les années à venir, représente un effort d'autant plus extrême qu'il y aura à "neutraliser" l'effet de la croissance générale des échanges.

La projection du potentiel combinable 89 à échéance de dix ans donne un tonnage de 134 MT. Représenter 30 % de ce potentiel en 1999, demande donc au transport combiné de quadrupler son niveau de 1989 soit 40 MT et de soutenir une croissance globale de plus de 20 % par an sur les 7 ans à venir.

De toute évidence, un tel objectif ne peut être obtenu sans une remise en cause complète de la stratégie actuelle qui au mieux n'assurerait que le statuquo en part de marché. La seule démarche possible est une relance massive avec une mise en place concomittante de la quasi totalité des moyens dans les deux à trois ans à venir, afin de réintroduire convenablement le combiné sur le marché, notamment le marché continental. Il est bon de noter à cet égard que le trafic combiné représente 30 millions de tonnes en Allemagne et qu'un triplement est envisagé.

L'objectif paraît de prime abord ambitieux, mais pas irréalisable. Les acteurs actuellement présents sur le marché sont en mesure d'assumer l'effort de développement sur certains créneaux, le transport des conteneurs maritimes, le transit, les grandes relations nationales. L'évolution de l'environnement institutionnel international est de son côté très positive, aussi bien par l'action de la DG IV qui contribue à l'ouverture du marché que par les prochaines propositions de la commission pour la mise en oeuvre d'un réseau communautaire européen.

En tout état de cause, la formulation d'une stratégie globale claire, raisonnablement ambitieuse s'impose.

Elle doit être basée sur une anticipation convenable des investissements nécessaires, mais tenir également compte des évolutions de trafic réellement constatées. Une hypothèse intermédiaire de développement a donc été retenue sur la base d'un doublement en 1999 de manière à "baliser" le chemin vers un objectif beaucoup plus ambitieux (stratégie glissante).

RECHERCHE OBJECTIFS 99 (en MT nettes)

	Projection au potentiel en 99			Réalisation 89	Hypothèses d'Acquisition 99 (1)		
	Potentiel 89	Croissance annuelle *	Projection 99		Statu quo	30 %	Croissance nécessaire sur 7 ans (93-99)
Maritime	12,1		16,3	2,73	3,63	4,89	8,70 %
national	6,1	3,0 %	8,2	1,85	2,49	2,61 (**)	3,5 % (**)
international	6		8,1	0,88	1,19	2,28	14,60 %
Continental	69,8		95,1	4,02		28,63	
national	36,3	2,5 %	46,5	2,95	3,77	13,95	24,00 %
bilatéral	33,5	4,0 %	48,6	1,07	1,59	14,68	N.S.
Transit	13,2	5,0 %	21,5	3,00	4,89	6,45	11,5 %
	-----		-----	-----	-----	-----	-----
	95,1		133,9	9,75	13,92	40,17	
Croissance moyenne		± 3,5			± 5,15 %		± 22,5 %

(1) N.B Les Hypothèses d'acquisition de trafics en 99 sont fondées sur le constat d'une quasi-stagnation du trafic en 91.

(*) Taux de croissance retenus après consultation de différentes études disponibles sur les prévisions de transport de marchandises à long terme (perspective 2005 de l'OEST, projections du BIFE, études BCEOM...).

(**) Part de 30 % déjà dépassée en 1989 ; d'où application d'un taux de 3,5 % sur la période de 10 ans..

2) Les éléments de la stratégie

2.1 Politique générale

La liberté de choix des opérateurs économiques doit bien sûr être affirmée, mais dans le cadre de mécanismes de régulation portant :

- sur les décisions d'investissement de la collectivité en fonction des coûts directs ou indirects des services procurés par chaque mode
- sur l'égalité de concurrence entre modes notamment pour l'affectation des charges d'infrastructures et le respect des règles relatives à la sécurité ou aux conditions de travail.

Il convient également de porter un oeil attentif sur la politique menée à divers titres par la Commission des Communautés Européennes. Une participation active à la mise au point des directives ou règlements, une forte implication des acteurs économiques sont nécessaires dans un contexte en évolution rapide pour conserver ou gagner des parts de marché ou bénéficier au maximum des aides communautaires.

Le transport combiné, même dans les meilleures conditions possibles, ne peut représenter globalement qu'une part relativement faible du trafic des transports de marchandises. Mais les réflexions et les dispositions liées au développement de cette technique sont un facteur dynamisant :

- pour un renouveau du transport ferroviaire avec apparition de nouveaux concepts d'exploitation
- pour la gestion des interfaces entre modes avec mise en place de réseaux de plateformes complément indispensable des réseaux de transport
- pour la mise en place de schémas multimodaux de transport de marchandises avec une attention particulière au milieu urbain ou péri-urbain.

Ces points feront l'objet de développements dans un rapport ultérieur.

2.2 Compétitivité du transport combiné

L'amélioration des performances de la chaîne de transport intermodale est indispensable à la conquête de parts de marché dans un environnement concurrentiel. Elle est particulièrement urgente dans un contexte de fragilité du transport combiné où le concept de conquête voisine dangereusement avec celui de maintien des positions. Elle ne peut donc attendre les effets éventuels d'une politique de juste affectation des coûts internes ou externes.

Elle repose donc tout d'abord sur une action volontariste des pouvoirs publics en direction des acteurs économiques.

2.2.1 *Amélioration de la compétitivité économique*

2.2.1.1 Le respect contractuel de l'équilibre du bilan frêt de la SNCF dans des conditions économiques difficiles lui interdit d'engager des investissements sans rentabilité de court terme. Cet obstacle doit être levé pour permettre les anticipations indispensables en matière de transport combiné. Pour cela, il est nécessaire d'envisager :

- un renforcement des aides à l'infrastructure des chantiers terminaux
- des aides pour la mise au gabarit des ouvrages d'art et pour les investissements de capacité en ligne.

2.2.1.2 A l'instar de la SNCF, les opérateurs de transport combiné se trouvent confrontés à des situations financières difficiles qui leur interdisent toute initiative d'une certaine ampleur dans un marché destiné à devenir de plus en plus concurrentiel. Il est donc nécessaire d'envisager l'utilisation des possibilités d'aides prévues par le règlement communautaire 1107/70 tel qu'il doit être modifié en faveur

des matériels de transbordement ou des matériels de transport spécifiquement adaptés au transport combiné.

L'amélioration des performances du transport combiné repose ensuite sur les qualités de l'outil technique mis à disposition des utilisateurs.

2.2.2 Amélioration de l'outil technique

2.2.2.1 Il importe tout d'abord d'augmenter les domaines de pertinence des techniques déjà éprouvées :

- par la mise en oeuvre de nouveaux modes opératoires (généralisation du concept de train entier, trains blocs, navettes nodales) permettant l'exploitation optimum du réseau ferroviaire
- par la mise en oeuvre d'une structure tarifaire mieux adaptée aux divers segments de marché
- par la prévision et la réalisation à terme convenable des investissements nécessaires à la mise au gabarit des ouvrages d'art et à la capacité du réseau ferroviaire.

Une réflexion analogue sera menée pour le transport par voie d'eau dans un rapport ultérieur.

2.2.2.2 Il convient ensuite d'examiner les possibilités de nouvelles technologies.

La première concernée est évidemment le transbordement automatique et donc la réalisation d'un premier chantier pilote Commutor en région parisienne. La faisabilité technique ayant été testée sur le chantier expérimental de Trappes, il importe maintenant d'attendre le résultat de l'expertise économique en cours. Si les conclusions sont favorables, comme il l'est probable, il sera nécessaire de prévoir, une aide pour la réalisation du chantier pilote. Ce chantier se substituera au point nodal mis en place sur la base du concept du triage classique.

Les techniques bi-modales font actuellement l'objet d'expérimentations en France et en Europe. La Commission envisage également de s'intéresser à ce sujet pour promouvoir l'harmonisation des différents systèmes proposés. Compte tenu de la spécificité du créneau concerné par la technique bi-modale, il est préférable de ne pas disperser les efforts et d'observer les évolutions sur le marché européen.

Une réflexion à moyen terme est également nécessaire pour le concept d'autoroute ferroviaire développé par la SNCF. Un groupe de travail sera d'ailleurs mis en place pour étudier les conditions du passage de la notion de concept à celle d'un produit commercial. Dans un premier temps, on peut mettre en évidence :

- que les créneaux de marché du transport combiné et de l'autoroute ferroviaire sont assez sensiblement différents
- que le niveau de péage résultant des études préliminaires semble trop élevé pour attirer une clientèle routière en l'état actuel des conditions économiques ou politiques
- que le dispositif devrait s'insérer dans une réflexion communautaire.

2.2.3 Promotion du transport combiné

La promotion du transport combiné concerne l'Etat, les collectivités locales et les acteurs économiques.

Cette promotion nécessite de la cohérence dans les actions entreprises pour assurer la "lisibilité politique".

Le contrat de plan Etat-SNCF, les contrats de plans Etat-Régions devraient être l'occasion d'affirmer cette volonté. Ils pourraient être ouverts aux opérateurs et devraient s'appuyer sur des schémas de transport de marchandises cohérents entre les divers niveaux de pertinence territoriale.

La promotion du transport combiné auprès des entreprises de transport moyennes et petites peut être assurée :

- globalement par le climat de confiance et par le souci de transparence qui s'expriment à travers le Comité Consultatif Rail-Route

- concrètement par des actions des organisations professionnelles et notamment le Groupement National des Transports Combinés dont les initiatives en faveur de la formation ou de la mise en place de moyens techniques (société de camionnage, pool de caisses mobiles) doivent être aidées par les pouvoirs publics.

L'attractivité du transport combiné serait également renforcée par une offre de prestations de service annexes au transport sur les chantiers terminaux dont l'image est trop exclusivement ferroviaire.

3) La mise en oeuvre

Le dispositif adopté pour la massification des trafics maritimes ou continentaux et pour la mise en place d'un plan de transport optimum a été décrit dans le chapitre précédent. Des objectifs de développement ont également été fixés. Ceci conduit à un réseau de chantiers terminaux complétés par des sites techniques et à des besoins d'investissement sur le réseau ferroviaire.

3.1 Les sites d'exploitation

Le dispositif s'appuie sur 43 ou 44 sites comprenant des ports, des chantiers terminaux rail-route et des chantiers à vocation plutôt technique.

Ces sites ont été classés en fonction de la nature et du volume de leurs activités déjà exercées ou potentielles.

On distingue ainsi du point de vue du fonctionnement d'un réseau de transport combiné :

a) des sites d'intérêt national au nombre de 13 ou 14 à savoir :

- les sites techniques (3 ou 4)

- Hendaye, Perpignan

- Un ou deux points nodaux (régions parisienne et lyonnaise) pour ce qui concerne le trafic national

- les ports du Havre et de Marseille-Fos

- Avignon, Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Paris, Strasbourg, Nancy et Toulouse

b) des sites d'intérêt régional ou local au nombre de 30 dont les ports de Dunkerque, Montoir, Rouen, Sète, le Verdon

Parmi ces 30 sites, 20 contribuent à la structuration du réseau national (la quasi-totalité d'entre eux étant de niveau régional).

Les investissements à réaliser à l'horizon 1999 concernent essentiellement des sites d'intérêt national et comprennent les coûts d'infrastructure et les coûts des matériels fixes de transbordement. Ils représentent un montant de 1,9 milliard de francs.

Les sites nationaux et régionaux seraient subventionnés par l'Etat et les Régions dans des proportions à définir. Les autres sites ne recevraient pas l'aide de l'Etat.

Pour chaque site concerné le regroupement de plusieurs fonctions logistiques pourra être envisagée. Toutefois, il conviendra de privilégier la compétitivité du transport combiné lorsque ce regroupement ne sera pas possible à court terme

Des subventions spécifiques seront prévues pour les chantiers traitant des matières dangereuses.

L'évaluation précédente ne comprend pas le coût :

- du chantier pilote Commutor en région parisienne estimé à 0,8 milliard de francs
- des travaux de mise en place d'un ou deux points nodaux (il est à noter que les points nodaux implantés sur le site de triages existants ne nécessitent en principe pas d'investissement importants et peuvent donc être pris en charge dans le cadre des budgets normaux) de la SNCF).
- des interfaces mer/fer qui pourraient être réaménagés à Fos et au Havre.

Le montant d'investissement à retenir au titre des sites d'exploitation peut donc être arrêté à 2,21 milliards de francs à l'horizon de 1999.

3.2 Les mises au gabarit

Malgré les hésitations sur la normalisation des conteneurs de grande dimension (hauteur ou longueur) dont un parc réduit est déjà utilisé sur le Pacifique, la probabilité d'un accroissement de la demande de tels transports paraît forte à l'échelle de 5 ou 10 ans. Les ports qui n'auront pas les moyens d'assurer les parcours terminaux terrestres perdront l'escale et le pays qu'ils desservent perdra la fonction distributive ou industrielle correspondante.

La mise au gabarit des ouvrages nécessaire au passage des nouvelles unités de charge ne peut être que lente compte tenu des servitudes d'exploitation sous circulation. Les travaux doivent être minutieusement programmés et bénéficier d'un rythme d'exécution soutenu. Ils concernent pour l'essentiel, outre l'axe Paris-Le Havre, les axes Kehl-Dijon-Cerbère et Dunkerque-Feignies-Modane.

Le montant des investissements à envisager est évalué à 0,700 milliard de francs à l'horizon 1999.

3.3 La capacité en ligne

L'appréciation de la saturation d'une ligne de chemin de fer est une notion délicate à préciser. On peut, toutefois estimer qu'une ligne à double voie équipée d'un système d'exploitation performant est saturée si le seuil de 15 trains par heure et par sens est atteint.

Pour ce qui concerne majoritairement des heures de nuit, des phénomènes de saturation sont observés :

- sur Saint Florentin-Dijon
- sur Dijon-Lyon (par Châlon et Bourg)
- sur Lyon-Avignon (rive gauche et rive droite)
- sur Avignon-Marseille
- sur les accès à la région parisienne
- sur la grande ceinture de la région parisienne
- sur Tours-Bordeaux
- sur Nîmes-Narbonne
- sur Cerbère-Port-Bou
- sur Paris-Lille.

Les points les plus sensibles sont les noeuds des grandes agglomérations où les conflits avec les trafics régionaux voyageurs sont les plus importants.

Les lignes nouvelles T.G.V. risquent de ne pas libérer de capacité utile à cause de ces engorgements.

Pour la région parisienne, il est fondamental de maintenir l'utilisation de la grande ceinture pour les marchandises (compte tenu de la prépondérance du trafic local, le service rendu par une rocade plus éloignée sera de médiocre qualité). Ce point étant acquis, il conviendra de préciser l'investissement de capacité à réaliser sur cette artère très saturée.

Pour les autres sections, des mesures ponctuelles plus ou moins importantes sont à envisager :

- pour créer des évitements de circulation sur Dijon-Bourg et Ambérieu-Lyon
- pour électrifier la section Franois-St Amour en vue d'éviter Dijon
- pour moderniser les sections Moulins-St Germain au Mont d'Or et Lozanne-Givors (évitement de Lyon)
- pour rendre plus performante la liaison Lyon-Avignon par la rive droite du Rhône
- pour améliorer la capacité des voles sur 30 km au nord de Bordeaux
- pour améliorer la capacité des voies sur les pénétrantes de la région parisienne.

Toutes les décisions d'investissement n'étant pas prises et des réflexions complémentaires devant être menées à la lumière de projets plus ambitieux de moyen terme, il paraît difficile d'avancer un montant particulier de travaux pour le transport combiné. Un rapport ultérieur précisera au mieux ce point.

En l'état actuel de développement du trafic et sur la base d'une hypothèse de croissance moyenne, des investissements "normaux" de la SNCF devraient permettre d'atteindre le cap de 1999 (le contrat de plan Etat-SNCF sera une occasion de bien préciser les objectifs et les moyens).

V - CONCLUSION : Premières propositions à l'horizon 1999

On se limitera pour les conclusions de ce rapport d'étape à l'horizon 1999 et à un objectif relativement modeste, mais fondamental, de doublement du trafic. Les conséquences d'un possible quadruplement du trafic seront étudiées dans un rapport ultérieur en particulier pour les anticipations nécessaires en matière d'investissement avant 1999.

La référence au cadre communautaire doit éclairer les décisions à prendre dans le court terme. En effet, l'orientation vers une concurrence accrue dans le secteur du transport combiné, même si elle situe dans une perspective de meilleure allocation des coûts internes et externes, implique le renforcement immédiat des capacités techniques et financières de la SNCF et des opérateurs.

Compte tenu de ces considérations, il est proposé les mesures suivantes :

1) un effort financier public en direction de la SNCF et des opérateurs

Cet effort viserait trois objets :

a) les terminaux d'intérêt national ou d'intérêt régional structurant le réseau national

b) le chantier pilote Commutor prévu en région parisienne

c) la mise au gabarit B+ des ouvrages d'art

2) La mise en place d'un plan de transport performant dédié au transport combiné traduisant une priorité effective dans la stratégie de la SNCF (point nodal notamment).

3) Le renforcement de l'attractivité du transport combiné

La mise en place d'une offre de traction terminale et d'un pool de caisses mobiles est un exemple d'action à entreprendre en direction des petits et moyens transporteurs.

Des aides publiques déjà accordées par l'Etat ou certaines Régions, pourraient être reconduites et généralisées.

Bien que cela ait été évoqué à plusieurs reprises, il convient de rappeler que l'effort proposé pour un développement du transport combiné ne peut prendre tout son sens que dans le cadre d'une politique globale de l'Etat qui devrait être précisée à l'occasion de la préparation du XIème Plan et à la lumière des travaux de la Mission Carrère.

Les premières orientations d'une telle politique ont été définies par le Ministre dans sa note d'orientation du 6 août 1992.

La négociation des contrats de plan Etat-Régions devrait permettre à chacun des partenaires de participer, pour ce qui le concerne, au développement du transport intermodal. De même, la négociation du contrat de plan Etat - SNCF devrait notamment redéfinir les conditions de l'équilibre de l'activité fret eu égard à l'affectation des coûts d'infrastructures et des coûts externes.

Compte tenu des inévitables contraintes financières, il conviendra dans toutes ces démarches de concilier l'efficacité économique à court terme (valorisation et exploitation optimum de l'existant) avec la vision stratégique de moyen terme à atteindre par paliers pertinents et sans remise en cause du but final.

