

TRANSPORT DE MARCHANDISES

LES VOIES DE L'AVENIR

**L'INTERMODALITÉ,
UN OUTIL PRIVILÉGIÉ
D'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE**

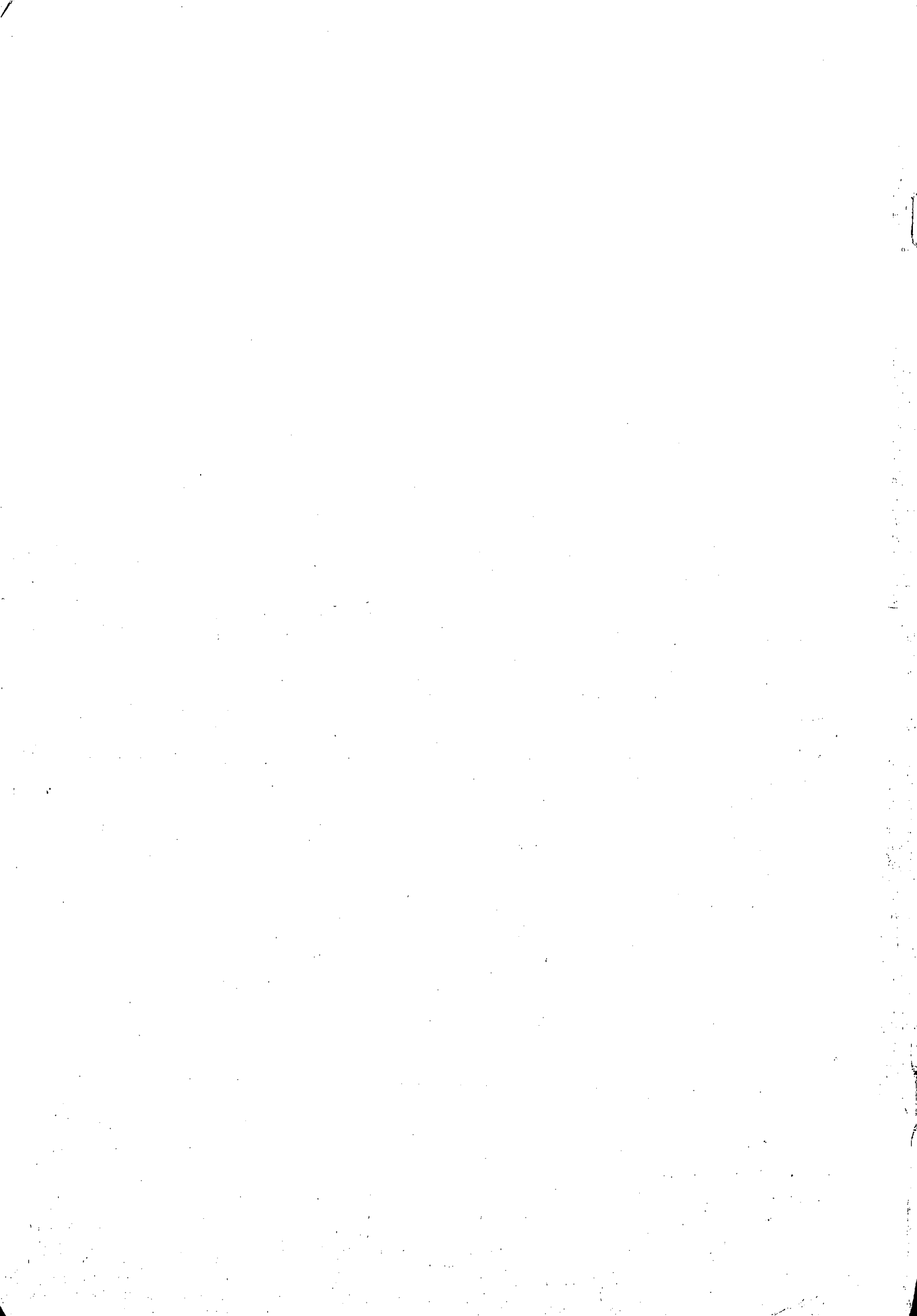
Mission ministérielle
de
Marc-Philippe DAUBRESSE
Député du Nord

Observatoire Économique
Statistique des Transports
DOCUMENTATION

Fier

CDAT
745

30 juin 1994



Le présent rapport est le résultat de la mission que m'a confiée Monsieur le premier ministre en accord avec le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme pour étudier les conditions du développement de l'intermodalité du transport de fret.

Les travaux de la mission ont débuté le 1er mars 1994 et ont pu être menés à terme grâce à la collaboration des nombreux services, organismes et institutions mobilisés par l'intermodalité. Je tiens à adresser mes plus vifs remerciements à tous ceux qui ont facilité ma tâche dans un délai aussi bref¹, et tout particulièrement Madame IDRAC, directeur des transports terrestres, Monsieur BELMAIN, ingénieur général des ponts et chaussées, chargé de la mission pour le transport combiné et Messieurs SALMON-LEGAGNEUR et BROSSIER, président et vice-président du conseil national des transports.

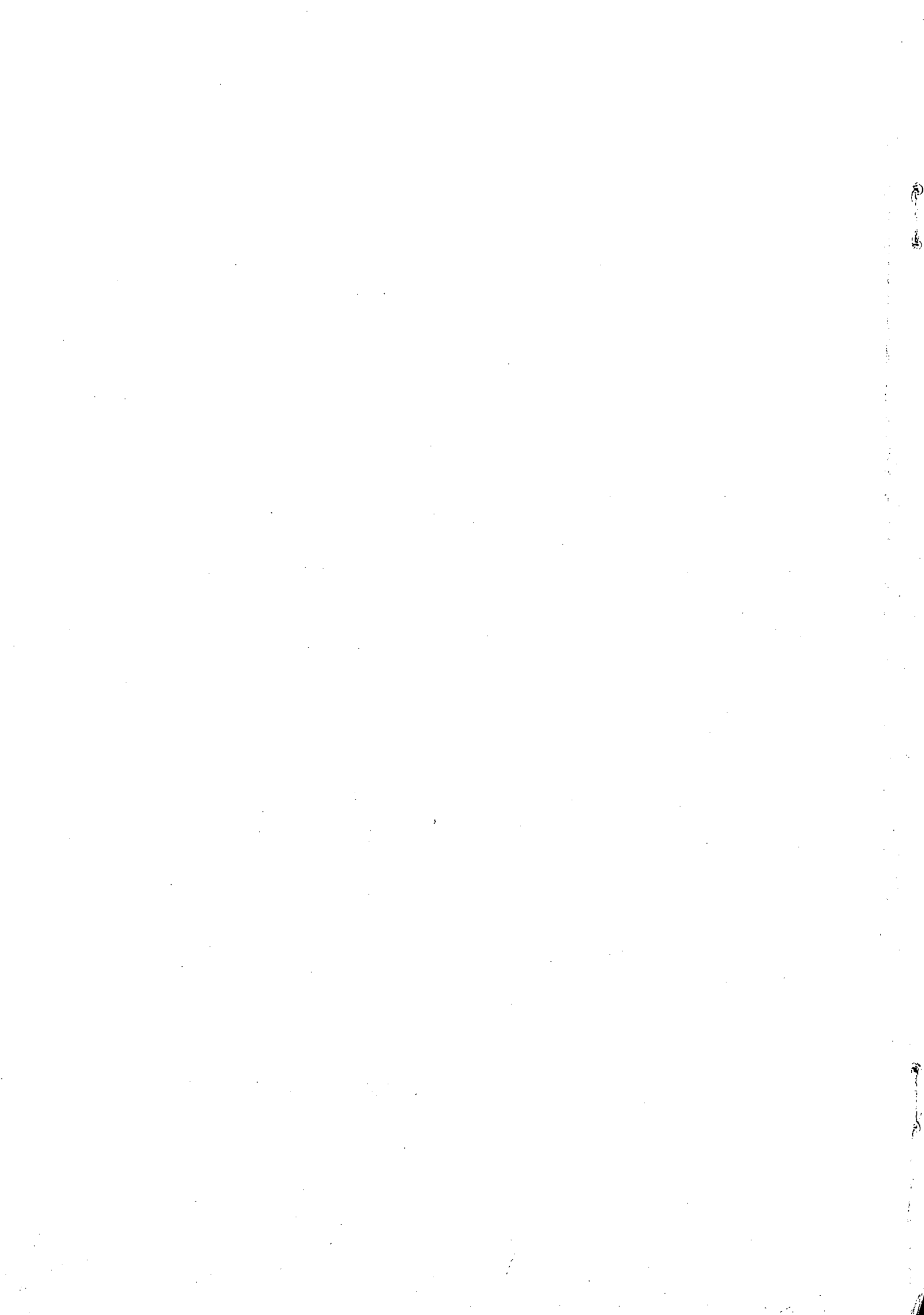
Ce rapport s'appuie, pour une bonne part, sur les travaux d'un groupe d'experts locaux qui m'ont apporté, tout au long de cette mission, l'assistance technique nécessaire. Ce groupe était composé de :

- MM. Damien CAUDRON, assistant d'études à l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille,
- Xavier DELEBARRE, ingénieur des Ponts et Chaussées, en stage à l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille,
- Jean-Christophe LAGARDE, assistant parlementaire,
- Jean-Claude LE FRANÇOIS, directeur d'études à l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille, mis à disposition par le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme pour la coordination technique de la mission,
- Thierry LEPERS, chargé de mission à la direction des relations institutionnelles, Maison des Professions-Marcq-en-Baroeul,
- Bernard PACORY, directeur du port de Lille, président de l'Association française des ports intérieurs,
- Philippe RIGAUD, chef de la mission économie des transports à la direction régionale de l'équipement Nord-Pas-de-Calais,
- Pierre TAMBA, directeur commercial fret, direction SNCF de Lille.

Qu'ils soient également remerciés pour leur précieuse collaboration.

Marc-Philippe DAUBRESSE
Député du Nord

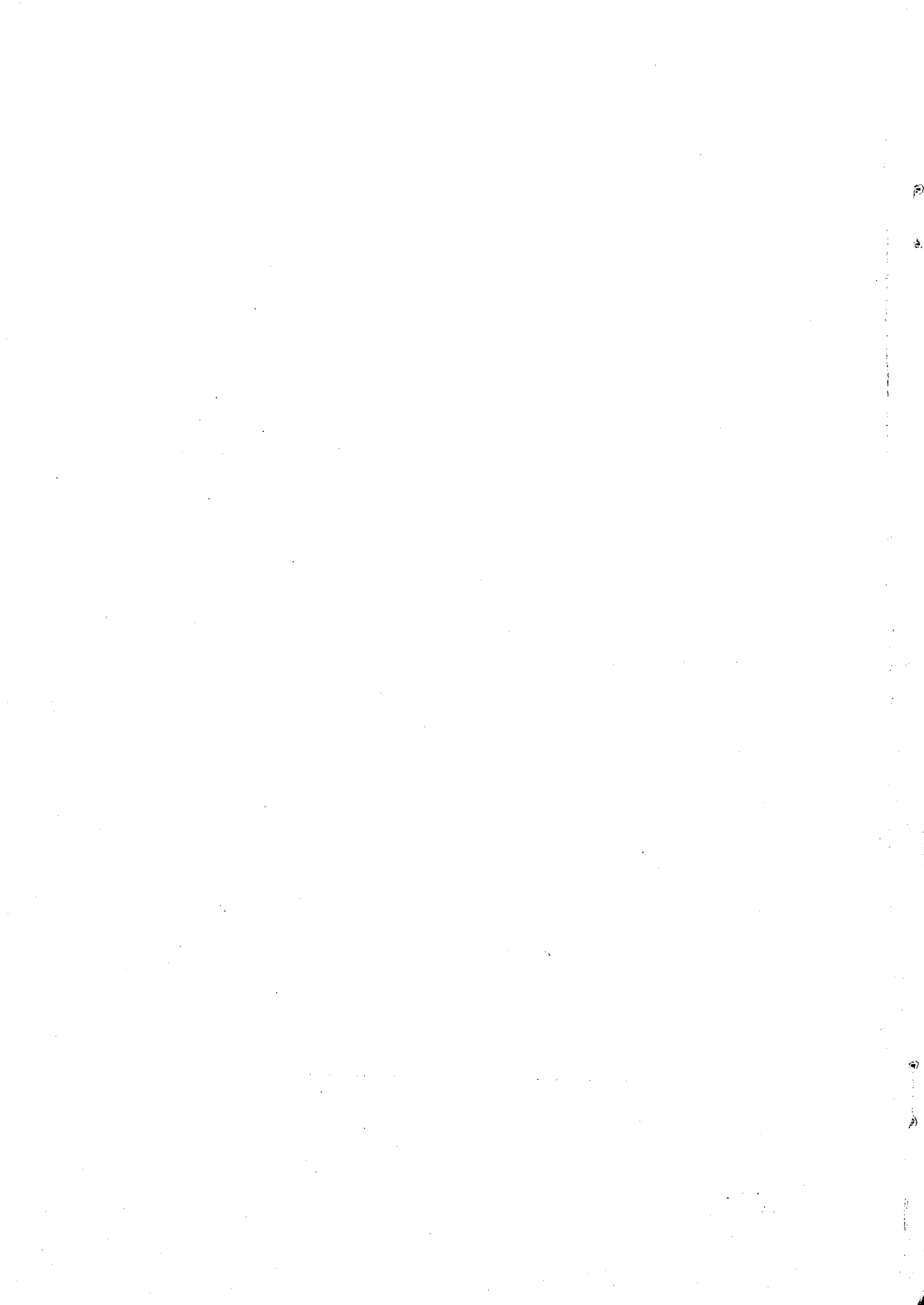
¹La liste des personnalités entendues figure en annexe



Remerciements	2
PLAN	3
PRÉAMBULE	5
INTRODUCTION	7
1ère PARTIE	
LES STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COMBINÉ	19
A. LES LOGIQUES DE DÉVELOPPEMENT	20
1. Les expériences étrangères	20
a) Les Pays-Bas	
b) L'Allemagne	
c) L'Italie	
d) Les USA	
e) La Grande-Bretagne	
f) La Suisse	
2. Les logiques explicatives	33
a) La logique géographique	
b) La logique organisationnelle	
c) La logique politique	
d) La logique pragmatique	
B. LES RÉALITÉS FRANÇAISES DU TRANSPORT COMBINÉ	38
1. Les études existantes	38
2. Un tractionnaire et des projets	42
3. Des opérateurs	43
4. Des clients : chargeurs, auxiliaires	46
5. La situation concurrentielle des différents modes	47
a) Justes coûts et justes prix	
b) Le respect des lois et des pratiques	
c) La philosophie communautaire face aux enjeux nationaux	
C. UNE DYNAMIQUE DU REDÉPLOIEMENT	53
1. Les stratégies modales pour le fret	53
a) Essai de stratégie pour les tractionnaires ferroviaires	
b) Une stratégie pour la route	
c) Une stratégie pour le fluvial	
d) Une stratégie pour le fluvio-maritime	
e) Une stratégie pour l'aérien	
2. Penser l'Europe des transports	64
3. L'action de l'État	64
a) Un schéma national du transport combiné	
b) Un observatoire du transport combiné	
c) La promotion du transport combiné par l'État	
d) L'évolution du rôle des acteurs du transport combiné	
4. Une nouvelle approche du bimodal	68

2ème PARTIE	
UN SCHÉMA NATIONAL DES PLATES-FORMES MULTIMODALES	71
A. LES STRUCTURES PHYSIQUES ET OPÉRATIONNELLES	72
1. Qu'est-ce qu'une plate-forme logistique?	72
2. La plate-forme logistique a-t-elle un sens?	72
3. Pour une labellisation des plates-formes multimodales	74
B. LES CONDITIONS DE DÉVELOPPEMENT DES SITES	76
1. Les enseignements du recensement	77
a) Les sites et projets recensés	
b) Les régions et les flux	
c) Les fonctions stratégiques	
2. Organiser le territoire : la prise en compte des hiérarchies d'intérêts	85
a) Un schéma national	
b) Des critères pour des labels	
c) La concertation locale : application du principe de subsidiarité	
3. Organiser l'échange d'informations	88
a) Les échanges de données informatives	
b) Des enjeux particuliers pour le monde des transports	
c) Plates-formes et systèmes d'informations	
C. LES STATUTS ET LES FINANCEMENTS	91
1. Clarifier le rôle des différents acteurs (public/privé)	91
a) L'initiative du projet	
b) Les études de faisabilité	
c) La procédure d'aménagement	
d) La maîtrise d'ouvrage de l'aménagement de la plate-forme	
e) La prise en charge du risque financier	
f) La réalisation de l'aménagement et des équipements	
g) La gestion de la plate-forme multimodale	
2. Définir et contrôler les modalités du financement public	94
3. Afficher une politique volontariste	96
SYNTHÈSE : UNE VOIE FRANÇAISE POUR LE MULTIMODAL	97
UN SCHÉMA NATIONAL INTÉGRÉ	98
LES NOUVEAUX MÉCANISMES À INVENTER	99
L'APPORT DE LA FRANCE AU DÉBAT EUROPÉEN	101
SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS	104
CONCLUSION	113
ANNEXES	115
1. Lettre de mission	
2. Liste des personnes rencontrées	
3. Exemple de questionnaire envoyé aux régions	
4. Recensement des sites et projets de PFMM	
5. Glossaire	

PRÉAMBULE



L'histoire nous enseigne que le site de Waterloo est au carrefour des routes nord-ouest/sud-est et nord-est/sud-ouest de l'Europe septentrionale. C'est pour cette seule et unique raison géographique que les armées anglaise, prussienne, autrichienne et française s'y sont rencontrées et battues le 18 juin 1815, après que toutes quatre fussent venues, à marche forcée pour les hommes et à bride abattue pour le train des équipages, converger vers ce lieu ultime de l'épopée napoléonienne.

La route, le chemin, la voie ont fait l'histoire, et l'on sait depuis l'aube des temps qu'on ne peut ignorer ni les données historiques ni les réalités géographiques. Si ces routes, ces chemins et ces voies ont vu passer, au fil des siècles, tout ce que le génie humain a engendré de vecteurs de destruction, de même ont-ils senti la terre, l'herbe ou les pavés résonner sous le bois et le fer des charrois, charrettes et carrosses qui de ports hanséatiques à foires franciliennes, de comptoirs malais à manufactures anglaises, de finistères sibériens à métropoles africaines, convoaient simultanément tout ce que ce même génie humain produisait pour sa survie, son développement, son enrichissement.

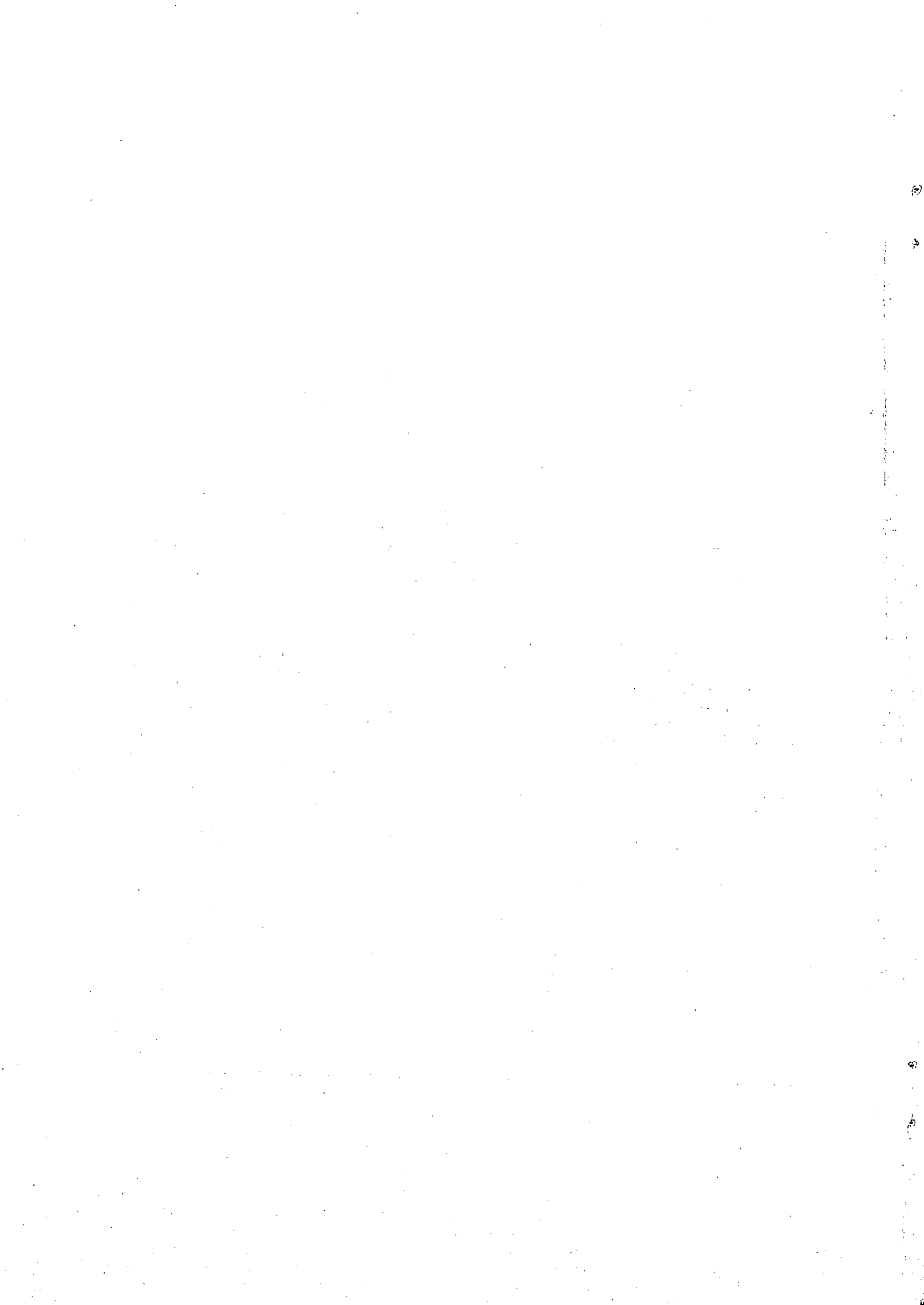
Le commerce a fait l'histoire

C'est en effet souvent pour lever les obstacles aux échanges que l'homme a domestiqué des frontières naturelles, guerroyé pour des carrefours stratégiques, percé des tunnels au travers des montagnes ou des canaux entre océans.

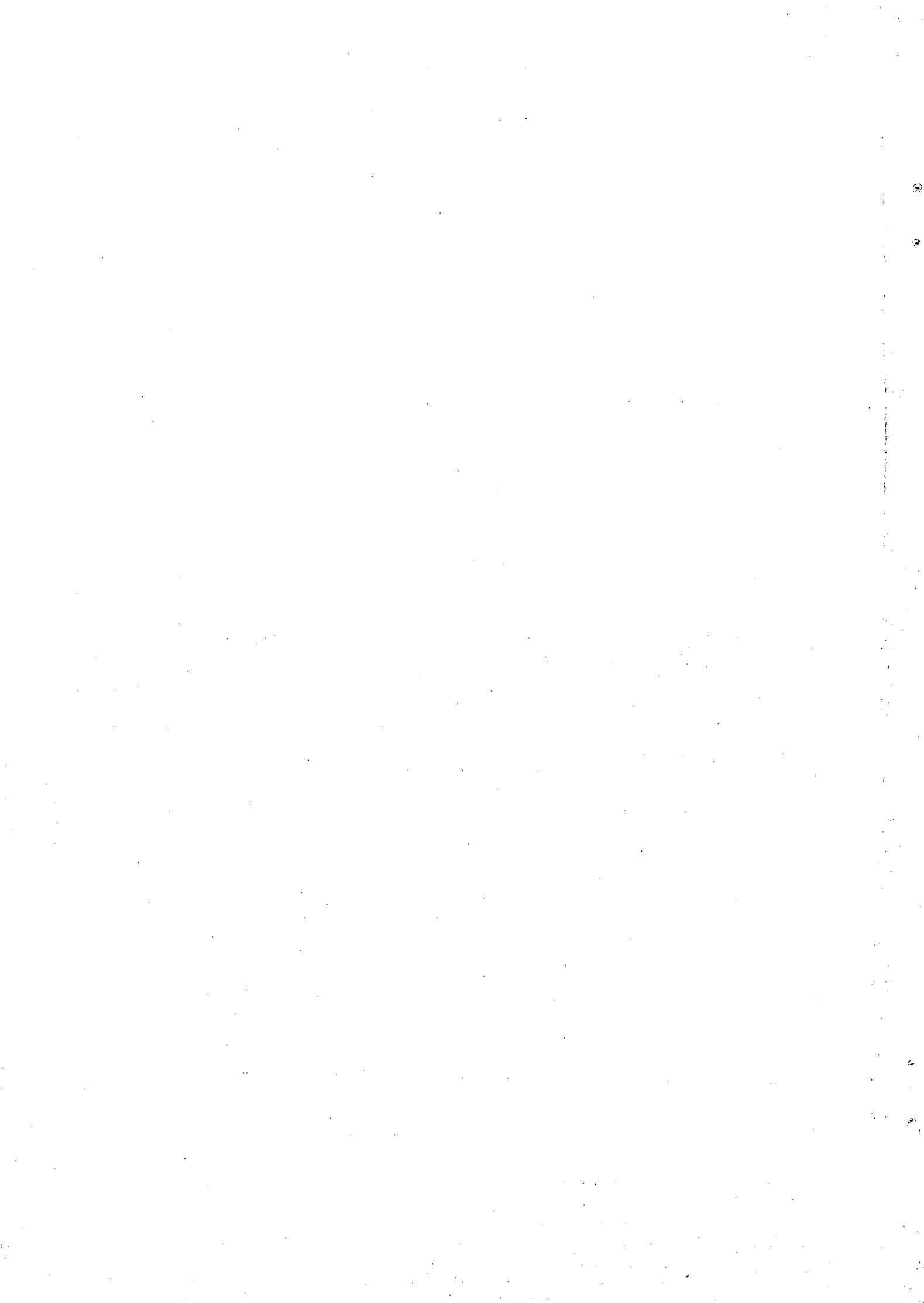
L'évolution de l'humanité a suivi, subi ou bénéficié, selon qu'on se range au nombre des sceptiques ou qu'on milite au sein des mystiques du progrès, de l'accélération des vitesses, de l'augmentation des volumes, de la multiplication des voies et moyens de transport des richesses qu'elle produisait, pour et par son développement continu.

Ainsi, l'un des ratios d'évaluation d'une structure économique, à un moment donné de son histoire, réside en partie dans l'état de la courbe des échanges qu'elle génère. De l'inflexion ou des modulations de cette courbe des échanges, du volume objectif de ces derniers et de la qualité des flux qu'ils connaissent, l'on tirera un jugement sur la situation générale et les performances économiques de l'entité territoriale étudiée.

Enfin, pour pousser jusqu'au terme d'une analyse sans prétention magistrale, nous pouvons apprécier la réactivité des acteurs économiques et politiques à partir de l'état des infrastructures de transport et de l'organisation de la logistique des marchandises, en résumé de la qualité et de l'harmonie géographique des flux marchands.



INTRODUCTION



La situation générale de l'économie française en ce printemps 1994, après vingt ans de crises conjoncturelles et structurelles, peut, de la même façon, être examinée à partir de l'angle du transport des biens et des personnes. Car cette activité essentielle dans l'économie générale, qui implique plusieurs millions d'opérateurs et donc d'emplois et qui génère une valeur ajoutée nationale appréciable, est la mesure la plus immédiate, la plus sensible, la plus révélatrice de l'état de récession duquel il apparaît que nous émergions peu à peu.

Nous laisserons, toutefois, l'analyse de la situation du transport des personnes physiques à la sagacité d'études en cours et parallèles au présent rapport, qui portera quant à lui sur le transport du fret marchand et les enjeux qu'il propose à l'horizon 2015.

Mais précisons d'abord **quelques éléments d'approche** :

- Le monde du transport, si révélateur disions-nous de l'état de l'économie générale, est en crise. Son mal essentiel repose dans l'absence de rentabilité objective, ce qui, dans une logique de type capitaliste et libérale, est pour le moins incongru.

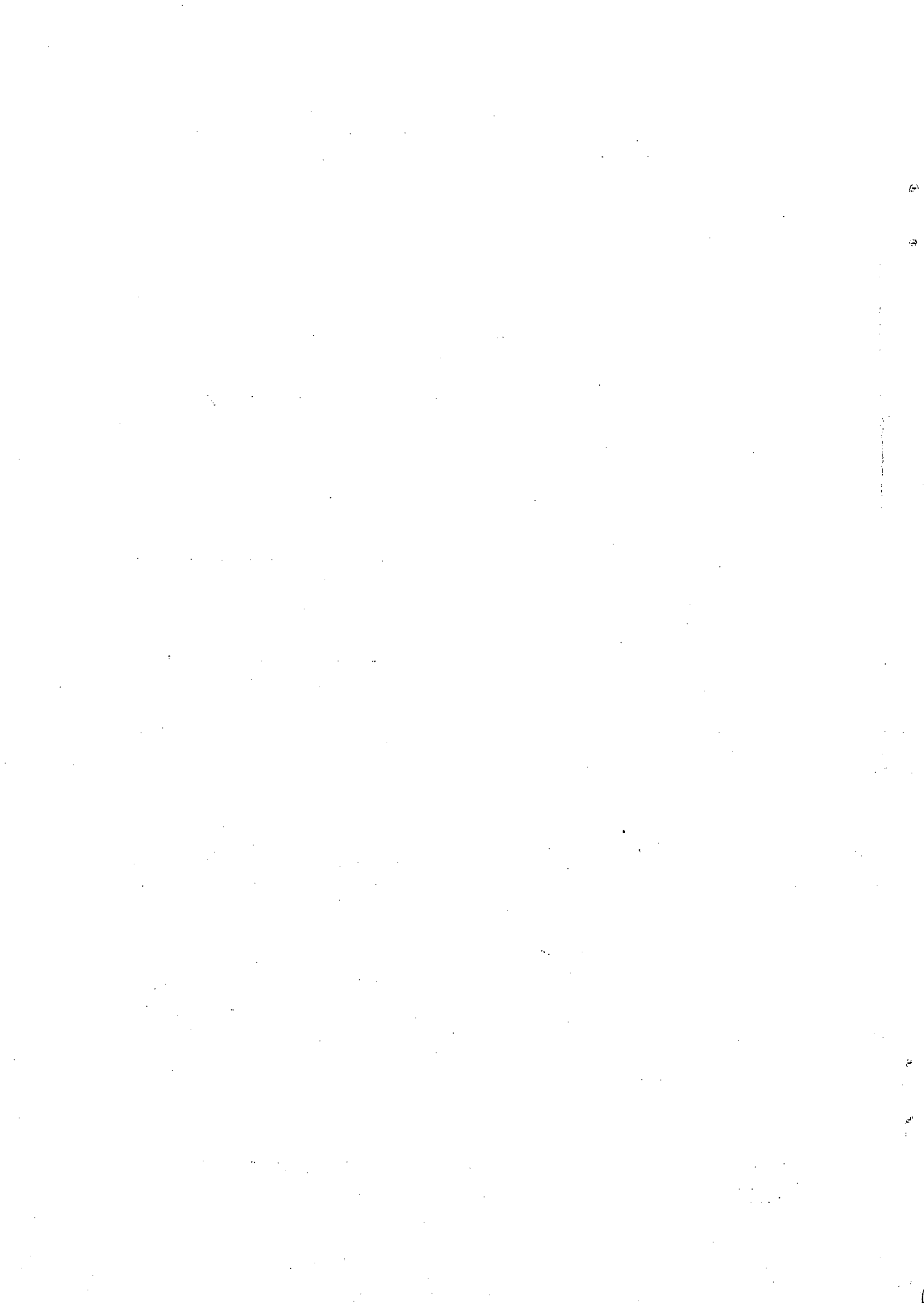
- Le transport a fait face, depuis le milieu des années 60 à une évolution très forte, quantitative puis qualitative du marché et ce dans la logique de progression à laquelle nous faisons référence plus haut.

Pour ce qui touche le transport terrestre des marchandises, le transport routier a jusqu'à présent fait preuve d'une réactivité et d'une adaptabilité bien plus imaginative que ses concurrents.

Cela tient en partie à la structure de la profession, où l'on retrouve la notion d'entreprise personnelle, d'audace commerciale et de créativité économique comme moteur de l'action. La part prise par la route a bien évidemment été favorisée par le développement continu des investissements structurants qu'ont été et que demeurent les plans autoroutiers que la France dans l'Europe a commis depuis trente ans.

Ce développement s'est accompagné de progrès sensibles et constants pour les matériels roulants, tant en termes de capacité que de vitesse et de confort. Des milliers de petites entreprises personnelles sont venues ainsi apporter leur maille sur la trame économique proposée par le marché.

Cette montée en puissance s'est faite essentiellement dans le cadre des frontières nationales, sous forme de développement endogène, protégé par des barrières géographiques, douanières et fiscales qui assuraient à cette activité une forme de contrôle de l'offre, et qui lui permettaient donc de ménager une rentabilité positive, quelle que soit la forme, voire la pression de la demande.



L'ouverture et la dérégulation voulues par l'Union européenne au début des années 80 a certes dopé le marché, d'autant que la demande de transports, souples, rapides et massifs poursuivait son accroissement dans le même temps.

C'est par contre le prix de ces échanges qui a connu depuis et de façon quasi continue une dégradation régulière : c'est là un effet pervers d'un libéralisme théorique et hâtif, appliqué à des économies européennes profondément différenciées dans leur spécificité nationale, notamment au plan social et réglementaire.

En outre, ce développement de la demande et la réponse proportionnelle d'une offre très réactive, celle de la route, ont induit des répercussions environnementales connexes dont les acteurs économiques n'ont pas véritablement voulu prendre conscience, à mesure qu'elles se faisaient plus pressantes, laissant à la collectivité le soin de pallier les agressions du progrès mal maîtrisé.

On ne peut, bien sûr, lutter contre la volonté de mobilité qui caractérise le commerce. Ce serait au risque de placer les économies nationales sous l'étouffoir et de créer d'autres dilemmes. Il est donc du devoir de la collectivité et par là-même de l'État de gérer ces dilemmes, d'autant que la non-rentabilité du transport a conduit à l'appauvrissement qualitatif de l'offre, à des comportements conjoncturels et tactiques alors qu'une stratégie de long terme s'impose à l'analyse, tant au niveau national qu'au niveau européen.

Lors du débat sur la politique des transports qui s'est tenu au Sénat les 29 et 30 septembre 1993, **Bernard BOSSON**, ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, a clairement posé les **enjeux**, les **questions préalables**, les **objectifs** et les **moyens** qu'il proposait à la réflexion de la représentation nationale au nom du gouvernement d'**Édouard BALLADUR**, afin de définir le schéma qu'il proposait à l'horizon 2015.

L'un des objectifs fondamentaux de Bernard BOSSON est de faire de notre pays **un ensemble cohérent, multipolaire, irrigué, désenclavé**, parfaitement en phase avec le **rôle moteur** qu'il revendique au **coeur de la concurrence européenne**, eu égard en cela à sa position historique et géographique au centre de **l'Europe des décisions, des marchés et des mouvements**.

Pour répondre à cet objectif, une réflexion approfondie sur l'avenir du transport combiné et sur le **développement du concept d'intermodalité dans le transport, couplée à un essai prospectif sur la constitution d'un réseau de plates-formes logistiques** maillant le territoire français en cohérence avec l'environnement européen, apparaissent comme les toutes premières recherches à pousser.

C'est là le cadre de la mission ministérielle qui nous a été confiée, et dont les grandes lignes-forces peuvent être ainsi résumées :

L'évolution prévisible de la demande quantitative de transport se traduira par une aggravation intolérable des conditions de circulation sur les axes majeurs routiers transeuropéens. Le transport combiné, **tel qu'il a été imaginé ou tel qu'il devrait être à l'avenir pour atteindre à l'efficience**, semble demeurer une solution à la saturation annoncée.

• **Quelles sont alors les conditions statutaires, techniques, légales, administratives, fiscales, réglementaires et politiques à réunir pour donner ou restaurer la crédibilité objective du transport combiné ?**

• **En outre**, dans la mesure où le système s'appuie et s'articule sur des points logistiques de passage intermodal, comment imaginer, dès à présent, une typologie de ces structures intermédiaires entre modes de transport, comment favoriser leur apparition et, surtout, **comment définir les critères de localisation de tels ensembles, afin d'éviter une gabegie d'investissements publics qui tuerait à très court terme, et de façon définitive, le transport combiné ?**

Telles sont les deux interpellations essentielles du gouvernement, tels sont les deux champs d'investigation que nous avons parcourus en nous appuyant sur les multiples compétences et contributions qui se sont fait jour depuis quelques années sur l'un et l'autre de ces thèmes.

De même, avons-nous complété notre information en prenant en compte direct les expériences réalisées ou projetées par nos voisins britanniques, allemands, néerlandais, suisses et italiens. Il nous est en effet apparu dès l'origine que toute démarche qui n'intégrerait pas, très en amont de ses réflexions, de ses enquêtes et de ses recommandations finales, la prise en compte de l'échelon communautaire, serait inepte voire obsolète avant son terme même.

Cette introduction explorera rapidement les lieux connus du transport combiné. Ils ont été clairement balisés par les travaux de Monsieur le Député Paul CHOLLET dans son rapport d'information, par ceux de Monsieur le Député Jean-Marie DEMANGE et de Monsieur le Sénateur Pierre VALLON, qui ont en commun réfléchi sur les perspectives offertes par les nouvelles technologies de transport aux problèmes de saturation d'axes. Nous citerons encore les données réunies sous la direction de Monsieur le Professeur Alain BONNAFOUS, dans le cadre de l'atelier qu'il a dirigé, sur mandat du premier ministre et du Commissariat général au plan, et l'articulation générale de cette contribution ouvrira sur une rapide synthèse des réalités tangibles du transport combiné à ce jour.

LE TRANSPORT COMBINÉ N'EST PAS, AUJOURD'HUI, CONCURRENTIEL

Sans refaire ici l'histoire de l'évolution des techniques de transport, l'émergence de la notion de transport combiné au début des années 70 peut être analysée sous deux éclairages différents ; le premier purement économique, le second plus orienté sur des préoccupations d'optimisation et d'aménagement du territoire.

La spécialisation de plus en plus poussée de l'économie et la finesse de segmentation de marchés fluctuants et exigeants ont conduit producteurs et distributeurs à dépasser le stade primaire de leurs métiers respectifs et à entrer dans l'ère de la logistique, qui intègre certes des opérations de transport classique mais qui les dépasse en amont et en aval, en prenant en compte les besoins de services complémentaires qui participent de l'optimisation des procès de production par la maîtrise des flux. Le transporteur est ainsi devenu un maillon dans une chaîne logistique qui comprendra des prestations de stockage temporaire, de transformation partielle, d'éclatement ou de reconditionnement de marchandises, en assurant dans le même temps le suivi en temps réel de cette même marchandise qui continue de faire ainsi partie intégrante d'un processus entamé à l'entrée de matières premières dans une unité de fabrication et qui se terminera par exemple dans le chariot d'un hypermarché ou le hall d'exposition du concessionnaire automobile. L'opération de transport proprement dite, primordiale à l'origine, est à présent intégrée à un ensemble de prestations, à une chaîne physique où les différents modes sont associés ou mis en concurrence, afin d'assurer souplesse, rapidité et rentabilité tout au long du parcours.

Parallèlement à ce premier éclairage, l'autre volet de notre analyse fait intervenir, à côté des chargeurs et des utilisateurs, premiers acteurs-générateurs de ces flux d'échanges, la collectivité elle-même. En effet si d'un côté elle bénéficie des services offerts par l'activité du transport, elle est dans le même temps victime des nuisances générées par les vecteurs et les acteurs de ce même transport.

L'objectif des initiateurs de transport combiné était de mobiliser les synergies intermodales à des fins d'efficacité économique. On sait aujourd'hui que la part du transport combiné stagne à un très bas niveau au nom de toute une série d'excellentes explications structurelles et conjoncturelles. On verra aussi plus loin que la hausse prévue de la demande de transport à l'horizon 2015 ne peut, en l'état actuel des choses et des positions respectives, qu'aggraver l'impact des effets externes et pervers du déséquilibre modal.

Il y a donc un véritable compromis à trouver entre gains positifs et nuisances négatives en plaçant d'emblée l'organisation concertée du transport de marchandises dans une **perspective certes économique mais aussi environnementale**.

Cette concertation souhaitable doit trouver une première illustration, au plan européen et au plan national dans une prise de position audacieuse sur un réel équilibre intermodal qui prenne en compte les effets externes objectivement définis de chacun des modes et qui les replace en éléments correcteurs du jugement habituel sur les performances et la rentabilité comparées de l'un et de l'autre.

Le débat de fond n'est pas exclusivement économique, ou tout au moins, dépasse-t-il ici l'acception classique pour en retrouver l'étymologie grecque d'organisation de la maison France, voire de la maison Europe.

Ainsi que le dit avec pertinence Monsieur Marius BELMAIN dans son rapport d'étape sur les perspectives d'évolution du transport combiné, en abordant l'aspect rail-route : *"... 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 pré- et post-acheminements. Il procure au fer une bonne solution au problèmes 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 ..."* Ceci vaut pour l'aspect technique et descriptif du concept. Et Monsieur BELMAIN d'ajouter, pour illustrer l'aspect psychologique et passionnel du même concept : *"Le transport combiné a 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 qu'il évoque. Il apparaît à beaucoup comme une solution évidente et harmonieuse aux problèmes 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 en 1994, le transport combiné, porté dans l'unanimité sur les fonds baptismaux il y plus de vingt ans par tout ce que la profession comptait d'experts et de hérauts, ce transport combiné ne représente en Europe que 0,5 % des tonnages terrestres, semble conduire à une faillite inexorable ses propres opérateurs et la SNCF en première ligne, et s'est vu amputé, faute de trafic et de rentabilité de près d'un tiers des bases logistiques d'origine.

A logique économique, sanction économique : le transport combiné ne peut en aucun cas être concurrentiel dans l'état actuel de son organisation.

Trois causes principales à cet état de fait :

① La concurrence externe

C'est évidemment la route, immédiate et constante rivale, la route irremplaçable dans sa souplesse et sa fiabilité, la route qui charge à l'extrême origine du flux (ce que le fer pourrait envisager à la limite si chaque site possédait un embranchement privé), mais qui va livrer jusqu'à l'ultime hameau (ce que le fer ne pourra jamais accomplir).

En outre le transport routier ne connaît pas les affres de la massification obligatoire, qui est une des données essentielles du transport combiné dans sa partie ferroviaire, ce qui accroît sa réactivité et sa performance comparée.

Ajoutée à l'ensemble de ces premiers verrouillages marketing, la dérive des prix de vente du transport routier, produit d'une libéralisation hâtive appliquée à des situations nationales disparates, a pénalisé davantage encore le transport combiné, moins réactif et plus engoncé dans ses contraintes d'infrastructures et de traction ferroviaire.

② La qualité du produit

Ce sont essentiellement les reproches que l'on fait au ferroviaire pur qui reviennent comme des antiennes dans toutes les contributions et études suscitées par le marasme du transport combiné. Car même s'il est facile aux partisans du tout-routier de passer sous silence les anormalités sécuritaires, sociales, énergétiques et environnementales qui ternissent le bel éclat d'une panacée monomodale, il faut bien reconnaître que le transport combiné supporte les effets de la dégradation du service assuré par le fer, en termes de traction, de régularité et de capacité, que n'a pas améliorée la baisse des trafics traditionnels de la SNCF dans le marché du transport de fret.

Le pur ferroviaire induit, de par sa nature même, la masse, le poids, la distance. Il suffit de penser au temps de freinage d'un convoi lancé pour qu'il s'arrête! Si l'on demande en plus à ce convoi une finesse millimétrique pour placer son arrêt, on confine alors au rêve et à l'impossible.

De plus, le transport combiné entraîne des surcoûts que ne connaît pas la solution strictement routière, de par l'existence du transfert modal sur chantier, ce qui suppose l'investissement des structures, avec la perte de temps que cela implique.

Le handicap est donc, dès le départ, impressionnant et la non-rentabilité économique qui s'y ajoute, dessine, pour le transport combiné un horizon très nuancé.

③ L'Europe des transports

"FERN, SCHNELL, GUT" peut-on lire à l'arrière des poids lourds allemands qui, en longues théories processionnaires, traversent notre territoire sans que jamais le courant ne semble tarir.

De fait, les maîtres-mots à retenir seraient plutôt "VITE, PAS CHER et TOUJOURS PLUS" pour synthétiser les aspects les plus symboliques de ce qu'est devenue l'activité Transports dans l'Europe de 1994 et des handicaps que le transport combiné doit remonter pour être crédible.

L'alibi de la vitesse et de l'urgence absolue est né en partie d'une dérive des techniques modernes d'optimisation de productivité industrielle, la notion de *flux tendu* et la mystique du *juste-à-temps*.

Il est vrai que les préoccupations logistiques auxquelles nous faisons référence plus haut ont conduit chargeurs et utilisateurs à édicter toute une série de contraintes qui, si elles visent à réguler le procès de fabrication ou de mise à disposition au mieux des ratios d'exploitation (moins de surfaces occupées, peu de stockage sur le site de transformation, pas de mobilisations financières parasites en stocks tampons), ont reporté de ce fait la charge effective de cette optimisation sur l'amont et sur l'aval de la chaîne, essentiellement les transports terminaux, qui se trouvent ainsi fréquemment comptables des carences logistiques qui ont précédé leur entrée en action.

Les contraintes volumiques et inertielles propres au transport combiné, dans sa phase de parcours médian, et la lourdeur objective des manoeuvres de chargement/déchargement sur chantier intermodal, cadrent mal avec ces préoccupations d'urgence et sont autant de prétextes au tout-routier, notamment au niveau européen où tous les pays n'ont pas la même culture ferroviaire, ni surtout le même degré d'efficacité dans ce mode, à cause de disparités d'équipements, de gabarits ou de capacités.

Ce phénomène est aggravé par les dérives économiques nées dans un premier temps de la dérégulation et de l'entrée, dans un second temps, sur le marché, de pays où les notions de coût ne sont pas assises sur des ratios réglementaires, respectés et contrôlés. En effet, à partir du moment où l'accès aux professions du transport et leur exercice sont laissés à la seule appréciation des opérateurs eux-mêmes, prix de revient et prix de vente n'ont plus aucune corrélation, surtout qu'il n'y a pas régulation légale et mécanique de l'offre en cas de défaillance des entreprises.

Certains chargeurs et opérateurs y trouvent certes leur compte en termes de rentabilité pure, d'autant que ce marché du transport routier, atomisé en une constellation de petites entreprises précipitées dans une fuite en avant suicidaire, est devenu un marché de la sous-traitance généralisée.

A la logique économique de l'offre et de la demande, s'ajoute une même logique interne pernicieuse, qui alimente sa propre destruction, au grand dam de la collectivité qui subit de plein fouet les conséquences sociales, sécuritaires et environnementales de ce dérèglement.

Trois axes pour un objectif de redressement et de redéploiement :

① Vouloir une vraie complémentarité des modes

Le proche passé nous laisse une certitude sur un point, c'est qu'on ne décrète pas l'organisation d'un marché contre la volonté de ses acteurs majeurs.

Aussi est-il important, dès ce préambule général, d'affirmer que le souci constant de la présente mission ministérielle, et de chacun des membres de l'équipe réunie à cet effet, a été de tenir le plus grand compte des enseignements, des positions, et des recommandations que chacun de ses interlocuteurs a bien voulu livrer, dans le cadre des contacts menés depuis mars 1994, mais de garder par contre en perspective constante qu'il était impératif de dépasser les certitudes culturelles des acteurs du débat, si l'on voulait véritablement accompagner la volonté exprimée par Bernard BOSSON, au sein du gouvernement de la République. **L'enjeu essentiel est d'assurer à notre pays toute sa place dans l'économie européenne des transports, en devenant le passage naturel des grands flux internationaux.**

La France se doit d'être à la mesure de son histoire et de sa position géographique, mais l'opportunité d'être un corridor naturel de transit européen implique que la politique des transports, comme l'indique avec pertinence Alain BONNAFOUS " ... recherche une nécessaire cohérence entre (ses) instruments : l'administration du secteur, notamment la réglementation et son contrôle, la politique de tarification, le choix des investissements et leur mode de financement."

Sachant, par ailleurs, qu'il est acquis que la régulation concurrentielle se fait par le recours à la notion de coût réel, il reste à l'État ou aux structures qu'il aura déléguées pour ce faire, à définir et à créer les conditions objectives d'une véritable complémentarité voulue entre les modes routier, ferroviaire, fluvial, maritime et aérien. Cette complémentarité doit avoir une justification économique et représenter le meilleur compromis concevable entre les attentes du marché (client, parcours, mode, coût, urgence, etc.) et l'intérêt reconstitué de la collectivité (valeur ajoutée, services, coûts externes, aménagement du territoire, etc.).

Ainsi que nous le mentionnions plus haut, on ne peut décréter la pertinence absolue du transport combiné. Les faits statistiques seraient là pour démentir cette prétention. Nous savons d'expérience que des

comparaisons intermodales fiables et objectives demandent que seuls des coûts réels et vérifiables soient pris en compte.

En attendant que les conditions ou les volontés soient réunies pour atteindre à la précision absolue sur ces coûts réels, il reste au transport combiné à anticiper, en mobilisant ses acteurs et ses défenseurs dans la recherche d'une nouvelle productivité. C'est là le préliminaire indispensable à toute reconquête de crédibilité.

② Gagner en productivité

Condition essentielle d'une reconquête d'image positive, la productivité retrouvée est un parmi les moyens **de revalorisation du transport combiné**. Elle doit toutefois demeurer une finalité dans toutes les recherches, mesures et décisions que les acteurs du marché seront amenés à entreprendre et à définir à la suite des recommandations que cette Mission ministérielle formulera dans sa synthèse.

Cette productivité repose d'une part dans le dépassement du seul débat rail-route, trop réducteur à des querelles de clocher qui s'auto-alimentent et s'auto-justifient.

Elle demande aussi la **réintroduction volontariste du débat sur le transport fluvial**, et des investissements de mise au gabarit européen que cela suppose. Elle implique la **prise en compte des avancées de l'armement maritime**, lui-même en profonde mutation, et de la **volonté des ports français de revenir dans la cour des grands**, non pas en seuls termes de tonnage traité, mais par le biais d'une stratégie de niches marketing, articulée sur un hinterland élargi en réseau intégré.

Cette cohésion nationale nouvelle, réalisée sur une cohérence repensée entre structures, vecteurs et acteurs du transport, est le base même de la productivité retrouvée du multimodal dans notre pays.

Il reviendra ensuite à chaque mode, d'intégrer la préoccupation de plurimodalité dans toute réflexion stratégique qu'il sera amené à conduire dans l'amélioration de sa propre productivité. Ils devraient y être aidés, nous le verrons, par des mécanismes d'aide publique qui agissent en fertilisation croisée plutôt qu'en épandage automatique et indifférencié.

③ Une logique d'aménagement du territoire

Nous reprendrons ici à notre compte un moment de la contribution d'Alain BONNAFOUS, à laquelle nous nous référons plus haut, quand il formule l'idée suivante : *"La réaction extrême aux effets néfastes du transport sur l'environnement consisterait à vouloir sacrifier la mobilité à des objectifs écologiques. C'est oublier que d'importants déficits de mobilité restent à combler pour les catégories sociales les moins favorisées et que les zones du territoire les moins développées sont aussi celles qui, en termes relatifs, bénéficient des niveaux d'accessibilité les plus faibles. C'est oublier également que l'on n'a pas, jusqu'ici, enregistré de croissance économique sans augmentation de mobilité."*

Nous touchons ici à une dimension essentielle du débat : il serait tout aussi criminel de rester inerte devant la montée des saturations de tous ordres, dues à l'évolution anarchique des besoins de transport et de mobilité, que d'opter pour une politique strictement environnementaliste, qui privilégierait brutalement les modes dits "écologiques" au détriment des autres.

De la même façon en effet que nous affirmions qu'il est urgent de placer le plurimodal en principe générateur de toute réflexion logistique globale, de même il est essentiel de repenser le système des aides publiques **-communautaires, nationales et régionales-** destinées au transport, afin de les concentrer à des fins stratégiques.

Le redéveloppement du transport combiné est à ce titre exemplaire : rendre concurrentielle cette technique suppose, outre les améliorations endogènes de performance sur le coût et la qualité, qui rendront plus immédiatement attractive l'alternative au "tout-routier", qu'on concentre dans le temps, l'espace, et la masse, les investissements en infrastructures, en acquisitions foncières, en superstructures, en matériels, en aides de trésorerie de départ indispensables à la reconstitution d'une offre crédible.

De plus il est essentiel que cette concentration d'efforts s'accompagne d'un allègement significatif ou d'une simplification drastique des procédures administratives de décision, d'attribution et de contrôle des investissements.

Tout cela implique enfin que ce **redéploiement du transport combiné s'inscrive dans les attentes de la Loi d'aménagement du territoire** qui sera soumise à la représentation nationale par le gouvernement, **afin que cette relance soit articulée sur les stratégies globales d'aménagement, et non plus seulement considérée sous le seul angle sectoriel du transport**, restrictif au regard des enjeux et peu porteur de vision macro-économique résolument audacieuse.

- Nous aborderons ainsi à la suite dans une première phase, les **conditions générales à réunir pour initier une véritable nouvelle stratégie de développement du transport combiné.**

- Une seconde séquence portera logiquement sur l'**examen des principes de création, de localisation et d'exploitation de zones logistiques multimodales**, vecteurs et relais du transport combiné en même temps que projets structurants d'aménagement concerté et harmonieux du territoire français dans l'Europe des transports

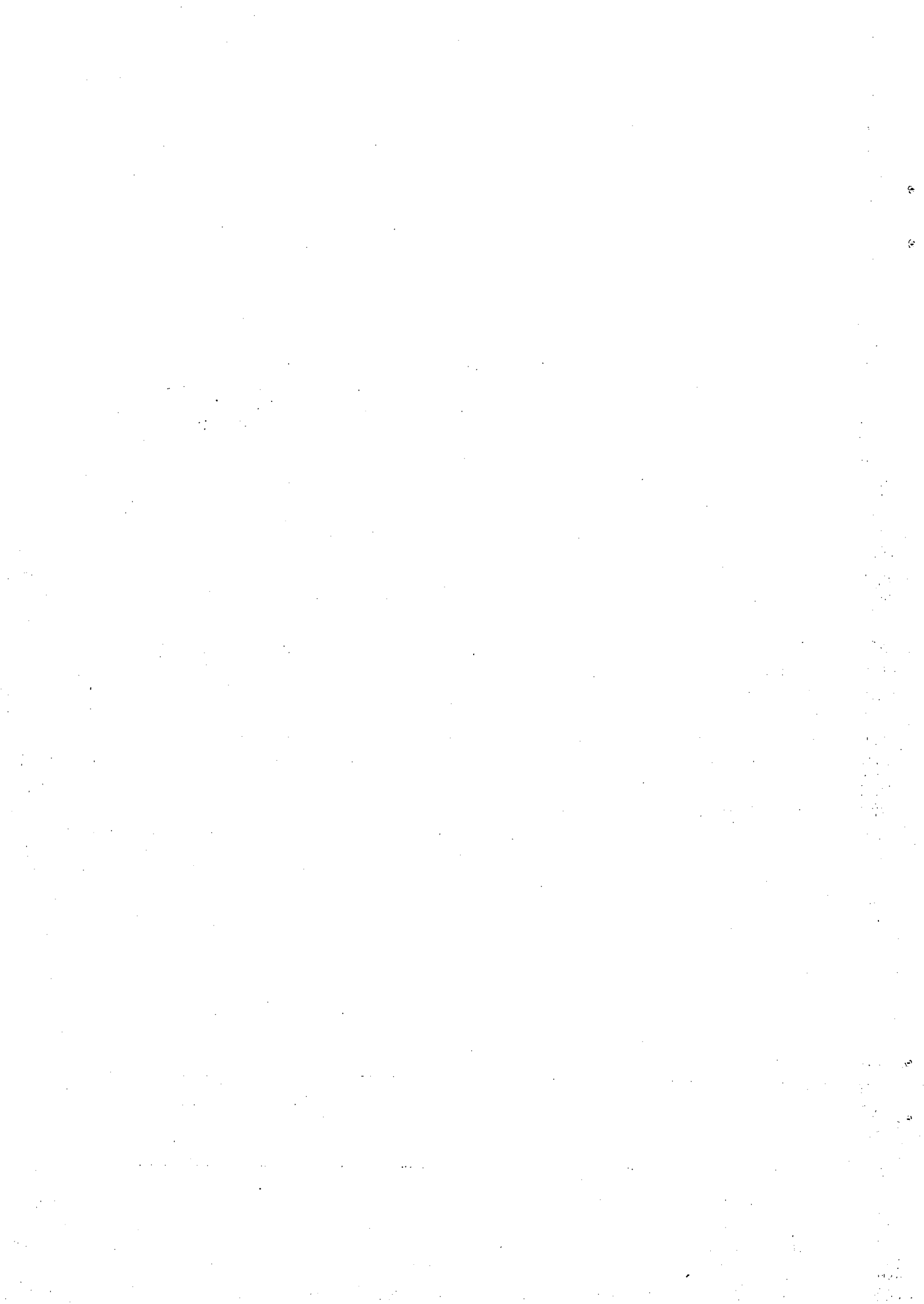
- Le troisième temps de cette réflexion consiste en la **synthèse des propositions et recommandations** que nous soumettons à l'appréciation du gouvernement et du ministre Bernard BOSSON. Elle proposera de dessiner une voie française pour le multimodal, en resituant les projets d'implantation qui foisonnent dans nos 22 régions, et en insistant surtout sur la volonté politique que réclame cette voie française.

Des **mécanismes nouveaux et audacieux de financement**, des projets de **structures véritablement opérationnelles de concertation** viendront étayer l'**approche pragmatique contenue dans cette contribution.**

Ces mécanismes et ces structures, à **vocation nationale et européenne**, doivent permettre à la France et à son gouvernement de **marquer l'empreinte de la présidence française du premier semestre 1995**, loin des frilosités corporatives ou nationalistes, d'où qu'elles viennent, loin des interdits eurocratiques, s'ils existent vraiment, par la seule et simple conscience de l'urgence à gérer une situation qui se dégrade inexorablement.

PREMIÈRE PARTIE

**LES STRATEGIES DE DEVELOPPEMENT
DU TRANSPORT COMBINE**



I. LES LOGIQUES DE DÉVELOPPEMENT

Chaque pays a sa propre culture en matière de transport. Les héritages de l'histoire, et surtout de la géographie, couplés aux effets de la révolution industrielle du 19^{ème} siècle ont façonné ces cultures et donné à chaque entité nationale de grandes infrastructures terrestres et portuaires qu'elle a développées ou fait évoluer avec plus ou moins de réussite et de pertinence.

Ainsi n'y-a-t-il pas de voies ferrées en Crète, ainsi n'y-aura-t-il peut-être plus de camions sur les routes suisses à l'horizon 2020, ainsi n'y-aura-t-il plus de SERNAM ou de structure comparable en France dans vingt ans quand la route aura inéluctablement pris au rail toute la messagerie, puisque la SNCF ne paraît pas avoir eu d'intérêt jusqu'ici que pour le "voyageur à grande vitesse".

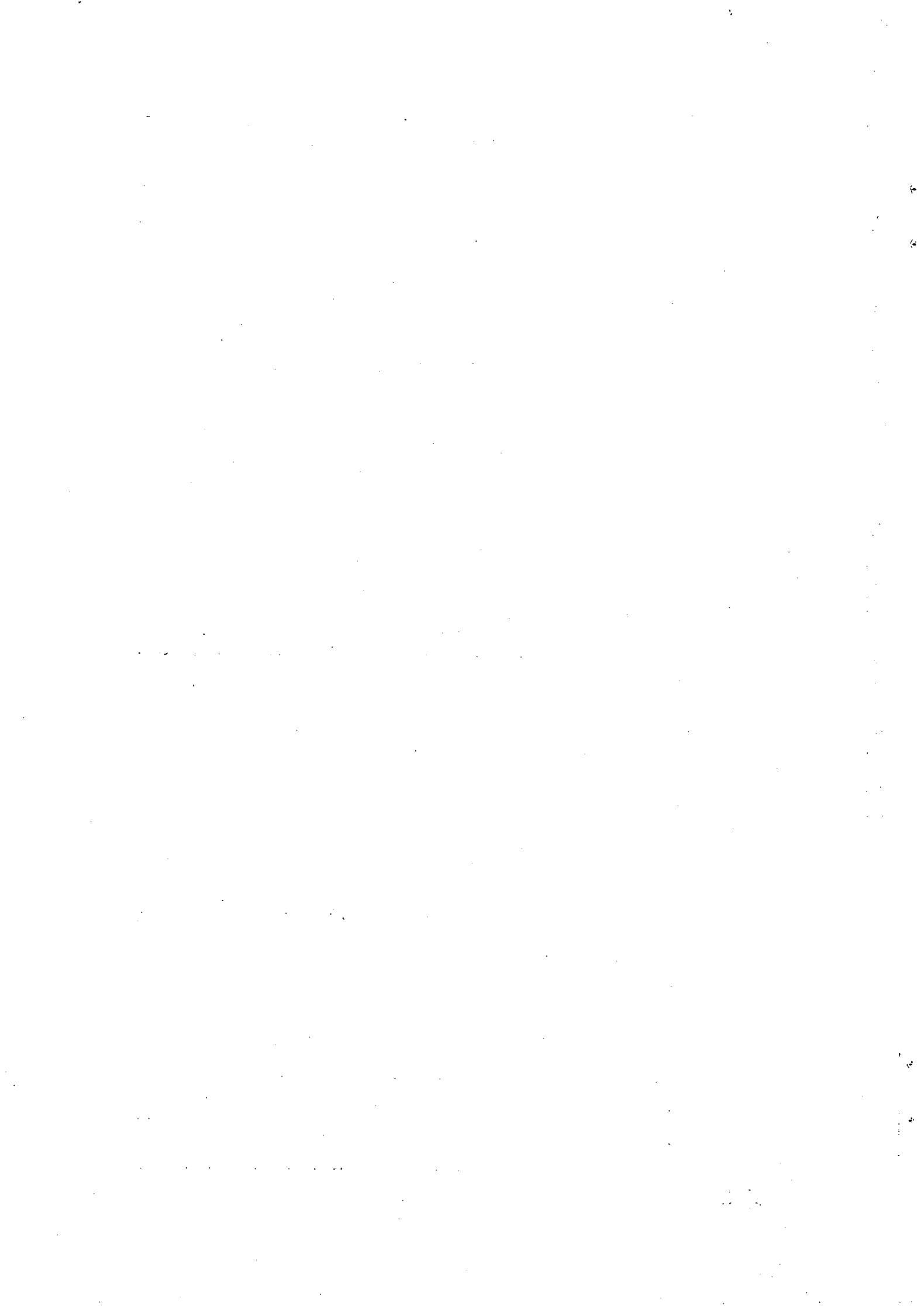
Nous sommes donc allés constater sur le terrain, chez chacun de nos grands voisins les manifestations de leur stratégie en matière de transport de marchandises et l'état d'avancement du schéma logistique d'accompagnement. Ces constats nous ont permis de relever des nuances plutôt que de vraies disparités, même s'il existe, en cette matière aussi, des extrêmes.

Aussi après un premier volet essentiellement descriptif de chaque expérience nationale, nous tenterons de mettre en évidence les logiques qui les sous-tendent. Cela nous permettra d'ouvrir sur les réalités françaises, les atouts et les contraintes, et de conclure sur les pistes d'action à privilégier, compte-tenu des spécificités techniques, géographiques et humaines qui se manifestent, et des exigences de rentabilité contrôlée qu'exige l'intérêt national.

I.1. LES EXPÉRIENCES ÉTRANGÈRES

a) Les Pays-Bas

La politique des transports et la stratégie fret des Pays-Bas est surdéterminée par l'existence du port de Rotterdam. Tout le transport s'organise pour donner à Rotterdam les bases arrière et les infrastructures lui permettant d'assurer et de conforter sa position de premier port européen. La concentration de l'activité de transport de conteneurs sur des ports de plus en plus gros et en nombre de plus en plus restreint, rend nécessaire de tels relais arrière. Les conteneurs débarqués



et destinés à l'importation doivent le plus rapidement possible être envoyés dans l'arrière pays pour être dégroupés, et inversement, il n'est plus possible pour ces ports maritimes de gérer la totalité des conteneurs qui y sont embarqués. Pour éviter l'engorgement, mieux vaut retenir le plus longtemps possible les conteneurs destinés à l'importation sur une base arrière, et les amener au dernier moment par des moyens de masse -train, bateau-. C'est la fonction des "inlandports" tels que Venlo.

Une fois les moyens définis pour une telle finalité, viennent s'y greffer les réponses à apporter pour irriguer l'arrière-pays. Ainsi le port intérieur de Venlo conçu initialement comme relais arrière de Rotterdam assure la concentration de caisses mobiles sur le chantier de transport combiné ECT pour une expédition sur l'Europe de l'Est et du Sud.

Pour ce faire, le gouvernement néerlandais n'a guère à se préoccuper de l'organisation géographique des flux qui convergent en majorité sur Rotterdam, il a défini un panel de mesures visant à améliorer la performance du transport combiné dont le marché potentiel est clairement identifié et parfaitement maîtrisé dans les stratégies de développement.

Rotterdam

Rotterdam est le premier port mondial par le tonnage et le premier port européen pour le conteneur. Il est responsable de son devenir propre et se réorganise actuellement pour faire face aux enjeux concurrentiels du prochain millénaire vis-à-vis des autres ports européens, et se rendre capable de prendre en compte la croissance du trafic prévue à l'horizon de 15 ans.

Le plan portuaire 2010, prévoit en hypothèse haute, de passer de 300 à 400 millions de tonnes et de 5 280 à 6 520 ha d'activités portuaires, ce développement devant créer ainsi 13 000 emplois.

Les activités liées aux prestations portuaires marient l'industrie, le commerce et la logistique. Rotterdam est actuellement insuffisamment présent sur ces dernières activités à forte valeur ajoutée.

Un rééquilibrage modal au départ de Rotterdam sur le transport continental doit être assuré : plus de fer et donc de transport combiné et une stratégie qui recherche la complémentarité modale :

- . la route pour les trajets courts
- . la voie d'eau pour le vrac; ainsi que pour les mouvements de conteneurs dans le port, méthode qui demeure la plus efficace
- . le fer pour la distribution de produits, ses délais, sa qualité et la concurrence qu'il permet

Ce plan implique des investissements publics assurés par le gouvernement central en soutien au plan portuaire 2010 de la municipalité de Rotterdam.

Le gouvernement central

La situation aux Pays-Bas se caractérise "paradoxalement" par une approche très libérale de l'organisation des transports face à un rôle très fort de l'État pour la réalisation des infrastructures.

Le parlement légifère actuellement sur l'avenir du transport combiné à partir d'un rapport établi par une commission présidée par Mme le Ministre des Transports et dont les principales dispositions sont les suivantes :

■ Affirmation d'un réseau de base du transport combiné sur quatre liaisons majeures de transport combiné

- . vers l'Allemagne, Hambourg
- . vers l'est de l'Europe via Arnhem-Düsseldorf
- . vers le sud-est via la Betuwelijn
- . vers Anvers.

L'État envisage de réaliser une ligne nouvelle entièrement dédiée au fret (la Betuwelijn) entre Rotterdam et le sud est du pays (120 kilomètres et 7 milliards de florins) qui remédiera à la saturation des lignes et des autoroutes desservant Rotterdam.

■ Choix de trois terminaux principaux sur ces lignes à environ 250 kilomètres de Rotterdam (plus un complémentaire préexistant à Groningue) mixant trafic maritime et terrestre

- . au-delà de la Betuwelijn à proximité d'Arnhem
- . extension de Venlo
- . à proximité d'Enschede.

Ces investissements sont pris en charge par l'État pour la totalité des connections ferroviaires, et pour 25 % des coûts des infrastructures. La réalisation de terminaux sur d'autres sites n'est pas proscrite, mais elle ne bénéficiera d'aucune aide de l'État. Sur des sites transfrontaliers (Drente et Rheine) l'aide de l'État est conditionnée par la conclusion d'un accord définissant la complémentarité (pour une desserte européenne) des chantiers.

■ L'arrêt de la couverture du déficit d'exploitation, à l'exception de la mise en route de nouveaux services de trains-blocs : les opérateurs de transport combiné bénéficieront d'une aide, limitée à deux ans et à 50 % du déficit, afin d'atteindre le seuil de rentabilité. Pour donner une idée des implications financières, Eurocombi a perdu, en 5 mois, 1 million de florins sur la liaison Rotterdam-Mannheim. Ces quelques données situent bien l'ampleur de l'enjeu.

Les chemins de fer

L'organisation des Nederlandse Spoorwegen (NS) a été revue pour cadrer avec la mise en oeuvre de la directive 91/440. Formellement les textes d'application sont prêts mais le calcul, qui définira le montant du péage d'infrastructure, est toujours en cours. Il semble qu'il soit difficile, à l'heure actuelle, de trouver une valeur à ce péage qui permette de couvrir les charges du responsable de réseau et rende compétitif l'exploitant.

b) L'Allemagne

La situation géographique des Pays-Bas a également des répercussions en Allemagne, en raison de la forte influence de Rotterdam dans la Ruhr et de la présence du couloir Rhénan.

Par contre l'organisation du transport combiné est très différente, au regard du maillage urbain rapproché du territoire allemand et du contraste entre d'importantes concentrations urbaines et des zones peu peuplées. L'accent est mis plutôt sur le trafic continental international avec une forte attraction vers l'Europe centrale et les pays de l'ex-bloc de l'Est.

En Allemagne, les interventions des différents acteurs sont parfaitement cernées :

Les instances politiques définissent le cadre général dans lequel se meuvent les opérateurs : les infrastructures linéaires au gouvernement fédéral et les sites d'accueil (plates-formes, zones d'activités et chantiers) aux Länder.

Les opérateurs intervenant sur le transport combiné prennent en charge des prestations bien définies :

- . les gestionnaires de chantier : DB AG (Deutsche Bahn AG) ou ses filiales directes d'économie mixte à caractère local,
- . les opérateurs du transport combiné : Kombiverkher (terrestre) et Transfracht (conteneur maritime),
- . DB AG en tant que gestionnaire de l'infrastructure et tractionnaire ferroviaire.

Le gouvernement fédéral

Le gouvernement fédéral arrête des schémas directeurs d'infrastructure : routes, chemins de fer, voie d'eau. Ces schémas directeurs sont périodiquement mis à jour.

La politique ferroviaire est définie au niveau fédéral. La nouvelle DB AG est issue du regroupement des réseaux de l'est (Deutsche Reichsbahn) et de l'ouest (Deutsche Bundesbahn). Holding de tête, DB AG est chargée de piloter trois entités : le gestionnaire d'infrastructure, y compris la régulation des circulations (signalisation, aiguillages), l'activité voyageurs grandes lignes et l'activité fret. A noter que ces deux dernières ont en charge l'exploitation, la composition et la traction des trains. En parallèle, les services régionaux de voyageurs sont intégralement transférés aux Länder. Les allemands ont décidé d'appliquer de cette façon la directive 91/440.

Pour ce qui touche la prise en compte des externalités, se pose le problème de la méthode d'évaluation et du principe d'un péage d'infrastructure correspondant. Un accord à cinq a été passé avec le Bénélux, le Danemark et l'Allemagne sur l'harmonisation des tarifications routières et prélèvements et les Pays-Bas étant opposés au principe du péage, une Eurovignette a été instaurée jusqu'en 1999 en attente d'un système définitif qui ne pourrait provenir que de l'Union européenne.

Les Länder

Des schémas directeurs de plates-formes (incluant les chantiers de transport combiné) sont établis par les Länder après négociation avec DB-AG. Le Land n'assure que les accès routiers, DB-AG prend en charge l'investissement ferroviaire. DB-AG prévoyait, au départ, un investissement de 4 milliards de DM (avec une aide fédérale sur les chantiers intermodaux) qui s'est vu ramené à 500 millions de DM pour les dix ans à venir.

- Dans le cas particulier de la Ruhr (exemple du Nordrhein-Westphalen), la densité urbaine, la quasi impossibilité de créer de nouvelles infrastructures linéaires, le peu de grands espaces disponibles a conduit à définir dix secteurs logistiques, dont deux transfrontaliers, et un ensemble de sites fortement décentralisés. Cela nuit, certes, à l'optimum économique de massification, mais cela a été jugé comme la moins mauvaise solution.

c) L'Italie

On distingue deux étapes dans la politique très volontariste conduite ces dernières années par les autorités italiennes pour la création d'un réseau d'"Interporti" ("ports intérieurs" ou plates-formes de transport combiné).

- Le plan général de transport adopté en 1986 a officialisé le concept d'Interporto, dont l'objet est de concentrer les flux de fret afin de faciliter la formation de trains-blocs combinés et de permettre au

transport ferroviaire de jouer pleinement son rôle. Le plan prévoyait sept Interporti de "premier niveau", six au nord du pays et un à Naples, et quinze Interporti de "deuxième niveau".

- La loi 240 de 1990 définit avec plus de précision ce qu'est un **Interporto**, à savoir une **zone à vocation logistique comportant obligatoirement un chantier de transbordement rail-route de haut niveau technique**. Cette loi prévoit également un financement de 700 milliards de lires pour les Interporti, et désigne finalement en fonction des potentialités de trafic 9 régions susceptibles de recevoir chacune un Interporto de "premier niveau", en réservant pour ces sites 482 des 700 milliards de lires. Pour les Interporti de "deuxième niveau", qu'elle ne désigne pas, la loi prévoit des critères précis pour qu'ils puissent prétendre au financement public. Il a surtout été tenu compte en réalité des besoins régionaux et de leurs aspects politiques.

Le financement apporté par l'État italien aux Interporti obéit à un mécanisme progressif dans le temps : pour un investissement de 100 effectué sous forme de capitaux privés, l'État apporte une aide de 150 en 15 ans sous la forme de 30 semestrialités égales, et les fonds ne sont débloqués que sur présentation de factures attestant la réalité des investissements privés (investissement de chemins de fer italiens - les FS - non inclus).

Les FS jouent un rôle particulier dans ce processus, car tout projet d'Interporto doit recevoir un avis favorable de leur part et avoir pour objectif d'assurer plusieurs liaisons par trains blocs par jour acheminant chacun au moins 1 000 tonnes de fret sur une distance minimale de 300 kilomètres. De plus les études de faisabilité conduites par le maître d'ouvrage du projet sont expertisées par les FS.

En 1992 est paru un schéma des Interporti, complétant la loi. Il intègre 9 sites de premier niveau et 30 de second niveau. Contesté car trop pléthorique, ce schéma a été rapidement abandonné. Le ministère des Transports, et les FS, prévoient qu'en tenant compte des besoins, seuls quinze à vingt sites de deuxième niveau seront réalisés.

D'une manière générale un Interporto est une société d'économie mixte, quoique l'obligation d'avoir au moins 51 % de capital public ne figure pas dans la législation italienne. A titre d'exemple, l'Interporto de Padoue a notamment pour actionnaires principaux la chambre de commerce et d'Industrie locale pour 30 %, une institution bancaire de crédit pour 27 %, la ville de Padoue pour 15 %, et une société d'autoroute pour 6 %.

La société propriétaire de l'Interporto se charge de tous les investissements nécessaires au lancement des activités logistiques : accès, voiries et réseaux divers, bureaux et entrepôts à louer, etc., à l'exception du chantier de transport combiné rail-route dont l'investissement d'infrastructure relève des FS.

La densité importante d'Interporti dans le nord de l'Italie est une des conséquences des politiques suisse et autrichienne visant à restreindre le passage des Alpes aux véhicules lourds routiers et à encourager la "route roulante" et le transport combiné. L'implantation industrielle très diffuse n'a pas permis la création systématique d'embranchements particuliers ferroviaires. Enfin les Interporti sont souvent spécialisés : ainsi, celui de Padoue traite des conteneurs maritimes acheminés depuis et vers les ports de La Spezia, Livourne et Gênes, et celui de Vérone traite des caisses mobiles échangées avec le nord de l'Europe. Les Interporti sont groupés dans une association qui suscite des synergies et optimise la répartition des marchés.

L'excellence des plates formes du nord, qui traitent l'essentiel du trafic international, bénéficie aux relations nord-sud sur toute la péninsule. Cette stratégie très volontariste des autorités italiennes, liée certes à un contexte géographique et économique favorable, a autorisé une très forte croissance du transport combiné ces dernières années (plus de 20 % en 1993).

d) Les États Unis d'Amérique

L'intermodalité américaine ou la leçon du pragmatisme

Le premier trimestre 1994 est à nouveau marqué par un fort développement de l'intermodal aux États Unis. Selon l'AAR (Association of American Railroads), la tendance est à + 10,1 %, mieux encore que les 9,8 % connus pendant l'année 1993. Certes, cette croissance est inégalement répartie sur les différentes compagnies ferroviaires : à savoir de + 12,4 % à + 23,9 %.

En 1993, pour la première fois, les réseaux ont transporté plus de conteneurs que de semi-remorques sur wagon et cette tendance va se poursuivre avec la décision de J.B. HUNT de commander plus de 25 000 conteneurs. Le chiffre d'affaires intermodal de cette société doit passer de 240 M \$ en 93 à 400 M \$ en 94, sur un total de 1,25 MM \$.

En fait, la plupart des acteurs du transport combiné craignent de ne pouvoir répondre à la demande, faute de matériel. A la fois les réseaux et les IMC (sociétés indépendantes assurant la commercialisation) essayent de suivre de mieux en mieux les rotations, voire d'inciter les clients à rendre plus vite les caisses : à titre d'exemple, APL (American President Lines) annonce une économie de 750 000 \$ s'il arrive à accélérer la rotation de son parc "domestique" d'une journée. Parallèlement, la plupart des réseaux ferroviaires envisage d'augmenter leurs tarifs de traction d'environ 3 % pour l'exercice 94.

L'ensemble des sociétés travaillant dans l'intermodal ont fortement développé leur système de gestion informatique, afin de faire voyager

l'information plus vite que la marchandise. Une interconnexion croissante de tous ces réseaux d'information donne aujourd'hui une bien meilleure transparence aux chargeurs, tout en laissant jouer la concurrence entre les opérateurs. En outre, l'identification automatique des équipements (AEI) est en voie de généralisation, pour fiabiliser au maximum la saisie des données.

Évolution des unités techniques intermodales

D'une façon générale, les UTI sont de plus en plus grandes. Après être passé ces dernières années de 40 pieds (standard iso maritime), à 45, à 48 puis 53, la dernière génération est à 57 pieds, soit 17,40 m. La hauteur intérieure libre atteint au moins 2,84 m et la largeur intérieure fait 2,57 m avec des parois minces de 3 cm chacune.

Cet exemple extrême construit sous forme de semi-remorque par WABASH NATIONAL pour le compte de SCHNEIDER NATIONAL, premier routier américain, n'est aujourd'hui autorisé que dans 11 États, mais pour Don SCHNEIDER, Président de SCHNEIDER NATIONAL, il est hors de doute que ces dimensions représentent l'avenir. Il existe d'ailleurs un lobby baptisé NR60 (No Restriction 60 feet) qui milite activement pour l'extension à soixante pieds. Toutefois ces semi-remorques extra-longues (au-delà de 53 pieds) posent déjà des problèmes d'insertion dans les voies urbaines, au point que leur usage est réglementairement limité à un rayon d'action très réduit autour du réseau Interstate (autoroutes fédérales), un transport combiné monomodal en quelque sorte!

Cette recherche de productivité par le volume des UTI oblige les grands propriétaires de flotte à proposer toute une gamme de conteneurs ou de semi-remorques. Le souci de flexibilité et la rapide obsolescence commerciale ont cependant poussé tous les acteurs à investir dans les matériels les plus légers possibles, par exemple APL propose des 40 pieds en 9 pieds 6 pouces de hauteur (2,91 m), dont les tares s'étalent entre 3,1 tonnes et 3,7 tonnes, pour des charges utiles s'échelonnant entre 26,7 tonnes et 27,4 tonnes. Les 48 pieds vont de 3,7 tonnes à 4,7 tonnes pour une charge utile de 25,7 tonnes à 26,8 tonnes et les 53 pieds ont une tare de 4,9 tonnes pour une charge utile de 25,6 tonnes. A noter que pour l'ensemble de ces matériels les points de préhension par spreader restent au standard 40 pieds, la taille accrue se faisant par extension des 2 extrémités.

TTX offre à présent couramment des wagons plus aptes au double stack, acceptant en partie basse des 48 pieds (capacité offerte > 50 000 boîtes au total). Plusieurs prototypes de wagons-puits de 53 pieds ont été présentés au salon intermodal d'Atlanta 1994 et un de 56 pieds (GUNDERSON HUSKY STACK). Tous ces wagons-puits sont capables d'accepter des conteneurs plus ou moins chargés, certains étant prévus pour prendre 2 maxi conteneurs à pleine charge (76,2 tonnes) ayant de ce fait une charge à l'essieu ferroviaire de près de 34 tonnes, soit 50 % de plus que le max. autorisé en France, sur les lignes actuelles.

Une autre innovation emporte l'adhésion du marché. A partir de l'idée originale d'AUTOSTACK, présentée l'an dernier par GREENBRIER, consistant à charger 6 voitures sur un châssis pliable qui est glissé dans un conteneur de 40 à 53 pieds, différentes sociétés ont lancé des systèmes analogues, en particulier WABASH NATIONAL avec son **AUTORAILER** de 53 pieds fonctionnant en Roadrailer.

Cette technique intéresse beaucoup les grands constructeurs automobiles américains car elle permet de transporter les véhicules à l'abri avec 2 avantages essentiels : premièrement l'aspect anonyme du conteneur évite toutes les formes de vols et de vandalisme, deuxièmement l'étanchéité de l'UTI permet de préparer à la livraison ces véhicules dès la sortie d'usine, en évitant le passage des voitures par des plates-formes intermédiaires de transbordement wagon/camion. De ce point de vue, l'AUTORAILER de WABASH NATIONAL devrait rencontrer un grand succès car il permettra d'aller livrer directement les garagistes.

Évolution des chantiers de transbordement rail-route

Il ne fait plus de doute pour personne que l'avenir de l'intermodalité aux États-Unis dépend en grande partie de la capacité des gestionnaires de terminaux à **fluidifier au maximum le transit des marchandises**. 10 ans à peine après le lancement du premier train double stack, les réseaux ferroviaires offrent un service porte à porte sur l'ensemble des États Unis qui, dans beaucoup de cas, s'avère **plus compétitif que le transport routier**. De nombreux intervenants citent des **coûts de traction nettement inférieurs au \$ du mile, y compris pour des boîtes de 53 pieds, soit un coût de production nettement inférieur à 3,80 F du véhicule-kilomètres**.

Partant le plus souvent d'anciennes installations de triages de wagons isolés, les réseaux ferroviaires ont su s'adapter au traitement industriel des boîtes. Dans la quasi totalité des terminaux, ils ont recherché l'économie d'échelle en créant des installations suffisamment vastes pour accueillir typiquement un train de 300 conteneurs. Des voies variant de 1 800 à 2 000 m n'y sont pas rares, **le fil directeur étant de toucher le moins possible à la composition du train**.

Il va de soi que les chantiers tournent en 3x8 heures, 7 jours sur 7, à chaque fois que la demande est suffisante. A noter que peu de trains se font en saut de nuit et que **par des différenciations tarifaires astucieuses, les opérateurs ont réussi à étaler la charge de chantier sur les 24 heures**.

L'autre caractère majeur de ces terminaux est de découpler systématiquement la manutention rail-route de la desserte terminale routière. Le portique met en effet systématiquement sur châssis routiers, les caisses déchargées des wagons (et réciproquement); lesquels châssis sont manutentionnés à l'intérieur du chantier par des tracteurs de chantier capables de s'atteler et de gonfler les freins de la remorque en quelques dizaines de secondes. **Ces tracteurs de chantier vont ensuite**

positionner les conteneurs sur châssis ou semi-remorques sur des places de parking bien précises, où le routier chargé de la desserte terminale viendra chercher le conteneur ou la semi-remorque. Cette technique a déjà l'avantage d'éviter un passage sous portique du routier non familiarisé avec les dangers de la manutention de boîtes pouvant atteindre 30 tonnes et plus, mais surtout, elle évite le cas de figure très fréquent en France de routiers demandant à être servis en priorité, **ce qui amène le portique à décharger le train dans un ordre anarchique.**

Les gestionnaires des terminaux américains ont au contraire fait le choix de traiter leurs trains **dans l'ordre** et d'assurer la gestion des priorités commerciales, à partir des places de parking (plus ou moins proches de la sortie...). En outre, ils font presque systématiquement appel à des portiques sur pneus assez puissants pour traiter vite les manutentions (des temps de cycle de l'ordre de la minute ont été constatés), et néanmoins capables de passer d'une cour à l'autre et, au besoin, de traiter à 2, 3, voire 4 portiques le même train quand la nécessité s'en fait sentir. A noter que la présence humaine reste importante, pour assurer une bonne qualité de service.

Parallèlement à l'entrée comme à la sortie du chantier, les gestionnaires de terminaux ont cherché l'efficacité maximale dans la prise en charge administrative des routiers assurant la desserte terminale. Des **outils de plus en plus sophistiqués** (caméras, lecteurs de balise d'identification automatiques des châssis et des conteneurs) sont installés afin de garantir une **saisie exacte des informations** et donc une **bonne gestion des parcs** et, d'autre part, de fluidifier au maximum la circulation des sous-traitants routiers. En outre, de plus en plus de **châssis routiers sont utilisés en pool** par les différents intervenants : **bon marché car simples et fabriqués en grand nombre selon un modèle standard, ils circulent tour à tour dans les chantiers ou sur la route sur des distances parfois importantes.** Légers, ils sont stockés debout dans des racks pour gagner de l'espace en attendant leur utilisation.

D'une façon générale, tous les acteurs du combiné sont en train d'investir de fortes sommes dans la gestion informatisée de flottes et de circulations de trains avec toutes les interconnexions de système que cela suppose. Le pragmatisme repose aussi sur la prospective et le dépassement des cultures traditionnelles.

e) La Grande-Bretagne

Depuis le début de l'année 1994, les événements semblent s'accélérer au-delà du Channel. Après une longue période où le sort de British Railways a été suspendu à une détermination politique vacillante, le Gouvernement de Sa Majesté Britannique a annoncé trois séries de mesures en faveur du transport combiné :

- Un renforcement du système d'aide publique aux investissements privés destinés au transport de fret (Freight Facilities Grant Scheme). Ce système, inauguré dans le Railway Act de 1974 et étendu aux voies fluviales dans le Transport Act de 1981, subventionnait le transfert de fret routier vers le rail et le fluvial, plus particulièrement dans les zones urbaines où les voies ne sont pas adaptées au gabarit et au poids des ensembles routiers.

D'après les statistiques, 10 % du trafic rail actuel vient du tout-routier et a bénéficié de ces subventions. Ces nouvelles mesures s'adressent directement aux opérateurs du transport combiné, chargeur et Transporteurs et non au tractionnaire ferroviaire dont l'éclatement programmé l'écarte définitivement du rôle d'opérateur. Les subventions couvrent à présent tous les investissements en équipements, que ce soit le matériel de traction ou les infrastructures de voies. Enfin, les bases de calcul d'attribution prendront aussi en compte le trafic autoroutier basculé vers le transport combiné de même que celui des grands axes nationaux interurbains.

- Est inscrite ensuite, dans cette loi, la prise en charge partielle ou totale des coûts directs de traction et du péage d'infrastructure pour les flux dont le passage au transport combiné permet un gain environnemental avéré, que le prix de marché seul ne permettrait pas d'absorber sans compensation de la Collectivité.

- Enfin, une étude de faisabilité lancée en 1993 sur le passage à 44 tonnes du poids maximum autorisé sur 6 essieux a trouvé une conclusion favorable en ce début 1994 : la loi prévoit toutefois que seuls les ensembles dédiés aux parcours initial et terminal d'une opération de transport combiné pourront bénéficier de cette augmentation de PMA, sachant que les dimensions hors-tout des ensembles ne devraient pas changer et que la nouvelle répartition du poids entre essieux ne peut entraîner de dommages directs au revêtement et à la structure des chaussées. De plus la distance couverte en parcours initial et terminal sera limitée réglementairement pour éviter toute dérive de la loi. D'autres mesures comparables sont étendues aux véhicules dédiés au bimodal.

Il est à noter, enfin, que toutes ces mesures sont financées dans le cadre d'une enveloppe annuelle limitée.

Pour ce qui touche aux plates-formes logistiques, l'initiative est laissée au seul marché privé sans véritable programmation ni schéma directeur de l'État. Outre la plate-forme du Terminal Eurotunnel, cinq ensembles logistiques privés sont prévus à Liverpool, Glasgow, Manchester, Wembley et Birmingham. Le développement du trafic du Tunnel sous la Manche devrait accélérer l'organisation et les investissements nécessaires à sa rentabilisation. La grande inconnue reste le sort final du réseau ferroviaire anglais, vendu actuellement "par appartement", ce qui laisse le champ libre à la réactivité du tout-routier, au détriment du transport combiné.

f) La Suisse

La Confédération Helvétique ne fait pas partie de l'Espace économique européen. Elle est par contre située à une charnière stratégique de l'Espace géographique européen, celle du passage Nord-Sud de la barrière alpine.

On aurait pu croire que la Suisse, habituée à monnayer jusqu'à ses soldats auprès des autres nations européennes jusqu'à la fin du 18ème siècle, et rompue à toutes les techniques de fructification des dépôts bancaires, la Suisse, base arrière des plus grands trusts internationaux, aurait de la même façon rentabilisé ses cols, ses vallées, ses routes et ses tunnels, en jouant la carte du marché, dont les Helvètes sont les hérauts talentueux et efficaces.

La Suisse a pourtant démocratiquement choisi, le 20 février 1994, par une votation majoritaire des citoyens et des cantons germanophones notamment, et contre l'avis de son gouvernement, d'entrer dans une logique de confrontation politique avec ses puissants voisins, en décidant de manière unilatérale de contraindre les flux de transports inter-européens au monomodal ferroviaire pour le passage des Alpes. Cette décision relève d'un choix de société, d'un système politico-économique où, pour la première fois à l'échelle d'un pays tout entier, une nation s'est déterminée, en fonction de critères environnementaux, à contraindre le besoin de mobilité, dont nous disions plus haut qu'il conditionnait le développement économique. Cette politique originale répond d'une part à des spécificités topographiques et témoigne d'autre part d'une culture modale impliquante et résolue.

On sait depuis Hannibal et les Guerres Punique tout ce que le passage des Alpes comporte de symboles dominateurs et impérialistes. A contrario, le soldat carthaginois, comme le chauffeur routier danois qui se rend aujourd'hui en Italie du Nord, a compris ce que signifiait l'existence d'une barrière naturelle pour le premier, et la circulation au fond de vallées exigües et encombrées pour le second.

Ainsi, circuler en Suisse revient à suivre une série de corridors gagnés péniblement depuis des siècles sur la montagne et sur la roche. Les coûts d'infrastructures des quelques grands corridors axiaux sont d'autant plus élevés que nous sommes en pays montagneux. Viennent s'y ajouter des coûts externes d'autant plus marqués qu'ils sont concentrés sur quelques axes dans un pays à l'espace réduit.

Tout est donc réuni pour que le souci de préservation d'un environnement et d'une qualité d'air réellement exceptionnels, mais agressés chaque année davantage par un trafic de transit en constante progression, ouvre sur les dispositions draconiennes qu'implique la votation. Cette philosophie de domestication de la nature, **un des rares fondements du difficile consensus helvétique**, va de pair avec la

dissimulation de la prouesse technique, jugée comme un mal nécessaire. Le percement acrobatique du tunnel ferroviaire de la Jungfrau, **derrière la face nord de l'Eiger**, en est l'illustration la plus symbolique.

Le ferreau écologiste, soigneusement entretenu par le lobby monomodal ferroviaire, traditionnel en Suisse, et fertilisé par la montée des saturations physiques et psychologiques, a forcé la logique de contrainte jusqu'à prévoir, déclencher et programmer les investissements gigantesques du Gothard, du Lötschberg et du Simplon.

Ainsi les pouvoirs publics helvétiques peuvent-ils affirmer sans honte : *"Nous sommes prêts à acheminer par rail le surcroît de trafic de l'Union européenne, mais seulement dans le cadre d'une politique européenne des transports clairement définie. Un acheminement rationnel est nécessaire, tant du point de vue écologique qu'économique. **Nous nous présentons comme un pays d'essai pour les transports combinés**".*

Il faut au moins reconnaître à la position suisse le mérite d'une cohérence subjective incontournable et un aspect objectif intéressant en ce qu'elle constitue une alternative à l'ultralibéralisme de certains commissaires européens.

1.2. LES LOGIQUES EXPLICATIVES

Ainsi que nous venons de le voir dans cette partie descriptive, les stratégies plus ou moins volontaristes des différents États vis à vis du développement du transport combiné obéissent à plusieurs types de logiques, au rôle plus ou moins affirmé selon le pays. Se conjuguent ainsi les logiques géographique, organisationnelle, politique et pragmatique.

S'il est vrai que l'Italie ou les Pays-Bas répondent plutôt à la logique géographique, ou encore la Suisse ou la Grande-Bretagne à la logique politique, chaque pays présente des caractéristiques renvoyant à chacune d'entr'elles.

a) La logique géographique

La logique géographique peut s'expliquer suivant le cas par plusieurs types de facteurs :

- la situation par rapport aux pays partenaires, qui détermine les distances de transport international, et donc l'intérêt d'un recours au transport combiné ;
- la taille du territoire du pays, sa morphologie, et la façon dont les grands centres de production et de consommation se répartissent sur ce territoire, facteurs qui déterminent les distances et donc les marchés nationaux du combiné ;
- l'existence d'obstacles naturels (massifs de montagnes, bras de mer) à l'intérieur du pays ou le séparant des pays partenaires ;
- l'existence de corridors géographiques, nationaux ou internationaux, le plus souvent liés à des grands fleuves.

La logique géographique des principaux États

Du point de vue du transport combiné fluvial, et plus généralement du recours au transport par voie d'eau, il est évident que la logique géographique permet de distinguer en Europe deux principales catégories de pays :

→ des pays "mouillés" par les grands fleuves d'Europe du Nord-Ouest (Rhin, Meuse, Escaut, etc.), tels l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique, qui ont fait un choix évident de recours au transport fluvial ;

→ des pays insulaires et péninsulaires dépourvus de grands fleuves navigables (Italie, Grande-Bretagne, Espagne) et que la géographie a conduits à faire "l'impasse" sur le transport fluvial, mais à favoriser en compensation le développement du cabotage maritime intérieur.

La France n'appartient hélas de prime abord à aucune de ces deux catégories, mais si la géographie ne lui permet pas de se ranger véritablement dans la seconde, elle dispose de quelques atouts pour rejoindre la première : **cinq bassins fluviaux qu'il faudrait interconnecter**, d'autant qu'ils se situent au centre de l'Europe qui bouge.

Du point de vue du transport combiné ferroviaire, l'Italie est à l'évidence bien dotée par la géographie car elle est relativement éloignée des pays partenaires de l'Europe du Nord, elle en est séparée par la coupure des Alpes qui constitue un facteur de massification favorable au ferroviaire, et elle dispose d'un territoire offrant de grandes distances nord-sud, et d'îles qui appellent le transport par conteneurs.

Les Pays-Bas ont valorisé leur position sur le delta de plusieurs grands fleuves créant l'un des plus grands complexes portuaires du monde : Rotterdam. L'hinterland de ce port couvre presque tout le continent, et le transport fluvial ne permet pas une couverture totale. Avec le développement de la conteneurisation, le transport combiné rail-route offre des possibilités intéressantes, notamment vers l'Europe Centrale.

La Grande-Bretagne a tiré de son insularité un isolationnisme historique par rapport au continent, et la mauvaise interopérabilité de son réseau ferroviaire n'autorise pas pour l'instant un développement important du transport combiné, ainsi que précisé plus haut.

La France, quant à elle, dispose d'atouts géographiques, certes moins déterminants que l'Italie mais elle n'a pas su les valoriser : ainsi, si son territoire est vaste, la taille, la localisation de la capitale et sa voracité politique ont généré une organisation radiale des grands réseaux d'infrastructures et des grands flux de fret. Le marché intérieur du transport combiné est donc orienté par le poids de la capitale et sérieusement perturbé par le problème de son contournement ferroviaire qui réclame autant de détermination que celle qui a prévalu, à la SNCF, pour l'interconnection TGV-voyageurs. Le combiné a recours à un réseau ferroviaire mixte où l'acheminement des voyageurs a induit une politique sécuritaire et normative fortement pénalisant pour le fret.

b) La logique organisationnelle

Elle peut se définir comme une volonté de prendre en charge l'intermodalité (le transport combiné) en l'organisant dans l'ensemble de sa chaîne et la couvrant dans sa totalité :

- une politique de transport combiné affirmée, un soutien public effectif

- un rôle déterminé de chaque niveau d'administration (régional et national) publique du territoire (aux plans national et régional) :
 - . sur la planification, et l'organisation des réseaux,
 - . sur l'investissement : terminaux, infrastructures linéaires
 - . sur l'aide à l'exploitation,

- des opérateurs aux missions précises à chaque stade et aux responsabilités clairement établies. En particulier, la reconnaissance du rôle fondamental des opérateurs de plates-formes en tant que point d'entrée dans le "service" de transport combiné,

- un maillage du territoire exhaustif par la définition d'un réseau de terminaux et de sites logistiques d'appui.

Malgré des différences selon l'organisation propre de chaque pays, la répartition des rôles au sein des instances publiques peut se définir selon le tableau suivant :

Niveau	Central	Local-régional
Planification	Schéma national infrastructures	Localisation des plates-formes
Investissement	Lignes Équipement des terminaux	Accès aux terminaux Développement de sites logistiques
Aide à l'exploitation	Lancement de nouveaux services de TC	Couverture du déficit des terminaux

L'approche organisationnelle en France n'est pas complètement aboutie ainsi que nous le verrons dans le développement du rapport. Des amorces existent cependant qu'il conviendra de conforter et d'amplifier.

c) La logique politique

Deux pays d'Europe, la Suisse et la Grande-Bretagne, témoignent d'un positionnement qu'on peut taxer de "politique" au sens où les attitudes respectives de ces deux pays, antithétiques dans leur principe et leur expression, révèlent des choix de société en matière de transport et de logistique, l'un environnemental, la Suisse, l'autre idéologique, la Grande-Bretagne.

Pour rassembler ces deux attitudes sous un vocable plus évocateur ou moins réducteur que le mot "politique", le terme de **culture nationale** résume assez bien ces logiques comportementales.

Théorique en Grande-Bretagne et **volontariste** en Suisse, la philosophie qui sous-tend cette culture nationale dans chacun des états correspond à un système de valeurs partagé par une majorité : chez l'un, l'ultralibéralisme **théorique** version Reagan-Thatcher est renforcé par une spécificité géographique devenue, au fil de l'histoire pleinement comportementale : l'**Insularité**; chez l'autre, le **volontarisme écologique** de type "vallée d'altitude" qui organise un compromis **coûteux** mais **prospectif** et à ce titre **exemplaire**, entre l'opportunité du développement économique lié à la position de **pays-corridor**, et la revendication quasi -unanime d'une nation, toutes classes confondues, d'un arrêt **délibéré** du laisser-faire / laissez-passer. Ces deux pays ont su, malgré cela, parfaitement enrichir leur balance des paiements, à l'aide de services financiers réalisés dans l'ensemble des pays du globe.

Pour la Grande-Bretagne, le délabrement relatif d'une bonne partie de ses infrastructures ferroviaires, mis à part les équipements propres à Eurotunnel, justifie une tardive préoccupation de l'État pour le transport combiné, a fortiori contrariée par une démarche de privatisation du fret qui, dans un premier temps, favorisera nécessairement le tout- routier, même si l'intention et les mesures annoncées début 1994 militent franchement vers un réel développement du transport combiné.

Pour la Suisse, au contraire, la culture monomodale ferroviaire a facilité le basculement du trafic de transit vers le transport combiné et a permis à l'État, parallèlement aux votations successives, d'initier une démarche originale d'**économie écologique**, qui ne facilite certes pas les relations politiques de la Confédération avec ses puissants voisins, mais qui donne un avant-goût de ce à quoi ces mêmes puissants voisins auront à se résoudre à court terme, s'ils veulent éviter la saturation ponctuelle d'axes et d'espaces stratégiques et la réaction des populations qui ne manquerait pas de survenir alors.

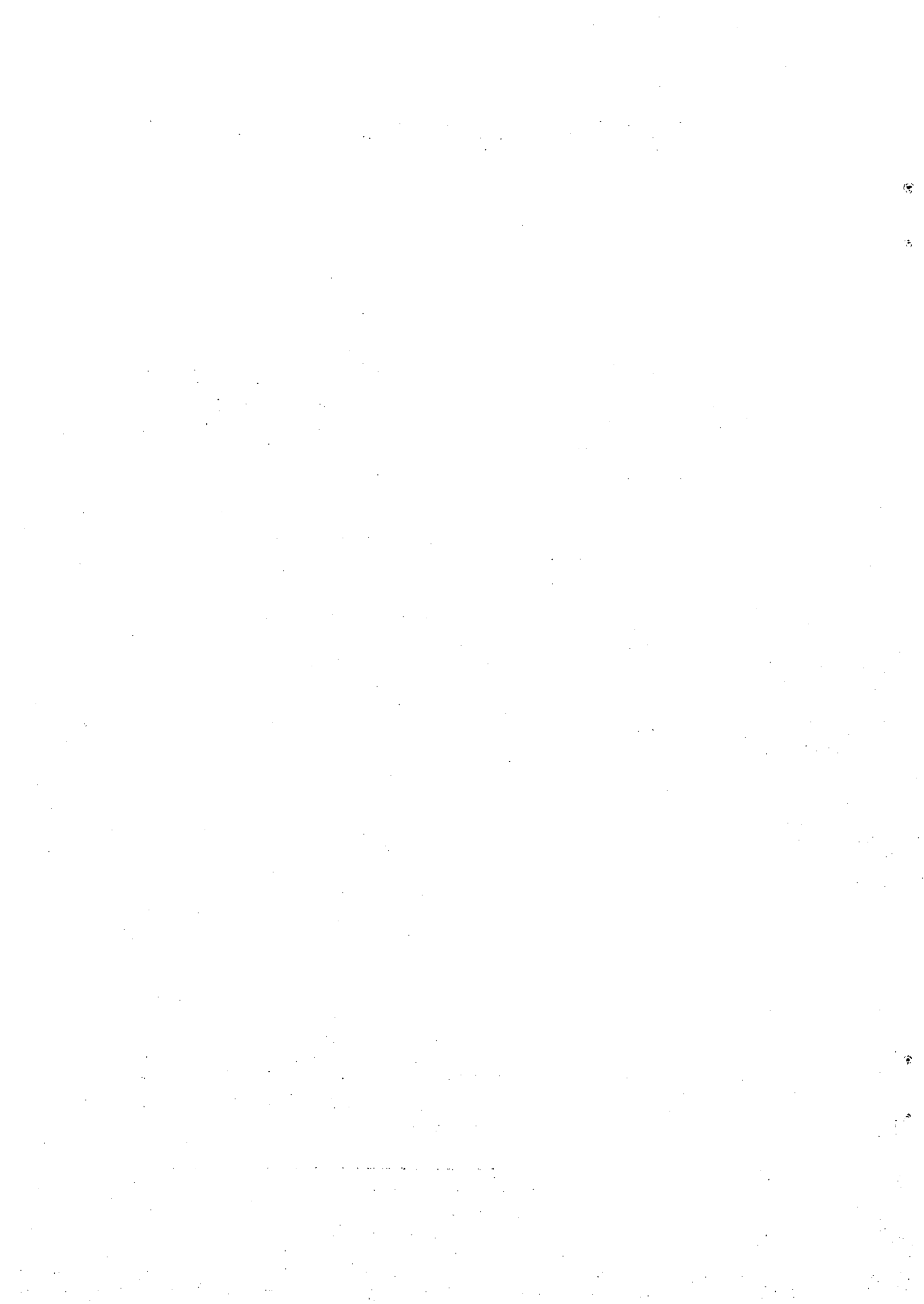
d) La logique pragmatique

L'expérience américaine montre de façon évidente qu'une clarification des rôles apparaît de plus en plus nécessaire entre le tractionnaire ferroviaire, le gestionnaire de plate-forme, les sociétés de traction terminale routière et les sociétés chargées de la commercialisation du combiné. **Cette multiplicité d'intervenants n'interdit pas, bien au contraire, la recherche d'économies d'échelle et, en même temps, de flexibilité** typiques du pragmatisme américain. La croissance à deux chiffres de l'intermodal dans toutes ses variantes est là pour en témoigner, avec des entreprises toutes privées qui gagnent de l'argent et investissent pour l'avenir, tout en visant un cycle de capital court, inférieur à 5 ans.

Ce pragmatisme américain est bien sûr fondé sur une approche libérale du marché. La demande, dans sa progression arithmétique, continue de rencontrer une offre en constante amélioration qualitative et quantitative. La flexibilité de l'une a pour corollaire la réactivité de l'autre. Mais la donnée essentielle du pragmatisme américain repose dans la **remise en question constante**, quasi institutionnelle, **des solutions ou cultures acquises**.

Contrairement à ce qui se produit sur le continent européen, les lobbies américains sont de pures émanations de la logique capitaliste et ne sont pas axés sur la défense de corporatismes frileux ou de castes qui se réfugient dans une stratégie de bunker et regardent passer le train de l'imagination et de la créativité économique sans que celui-ci ne s'arrête, et pour cause, à la porte de leur archaïsme relatif.

La dimension géographique est une donnée à prendre en compte, de même que l'absence de recul historique et le mélange des cultures, qui donnent à ce continent toutes les audaces que la vieille Europe n'ose plus ressentir, tant elle est engoncée dans des automatismes institutionnels qui, en fin de compte, ne justifient que leur seule existence. Récuser cependant toute tentative de transposition, au nom de la radicale altérité du Nouveau Monde, nous paraît relever des mêmes rigidités.



II. LES RÉALITÉS FRANÇAISES DU TRANSPORT COMBINÉ

II.1. Les études existantes

Évolution récente

La montée des tensions dans le système des transports français et européen a amené les pouvoirs publics, depuis le début des années 1990, à adopter un langage marquant une rupture avec la politique qui tendait, depuis la LOTI, à laisser croire que les mécanismes du marché pouvaient d'eux mêmes assurer un développement harmonieux des différents modes, et donc du transport combiné.

En réalité, la LOTI permet à l'État de jouer son rôle de régulateur du marché, **mais un libéralisme mal compris a servi d'alibi à une relative inaction et à une absence de stratégie.**

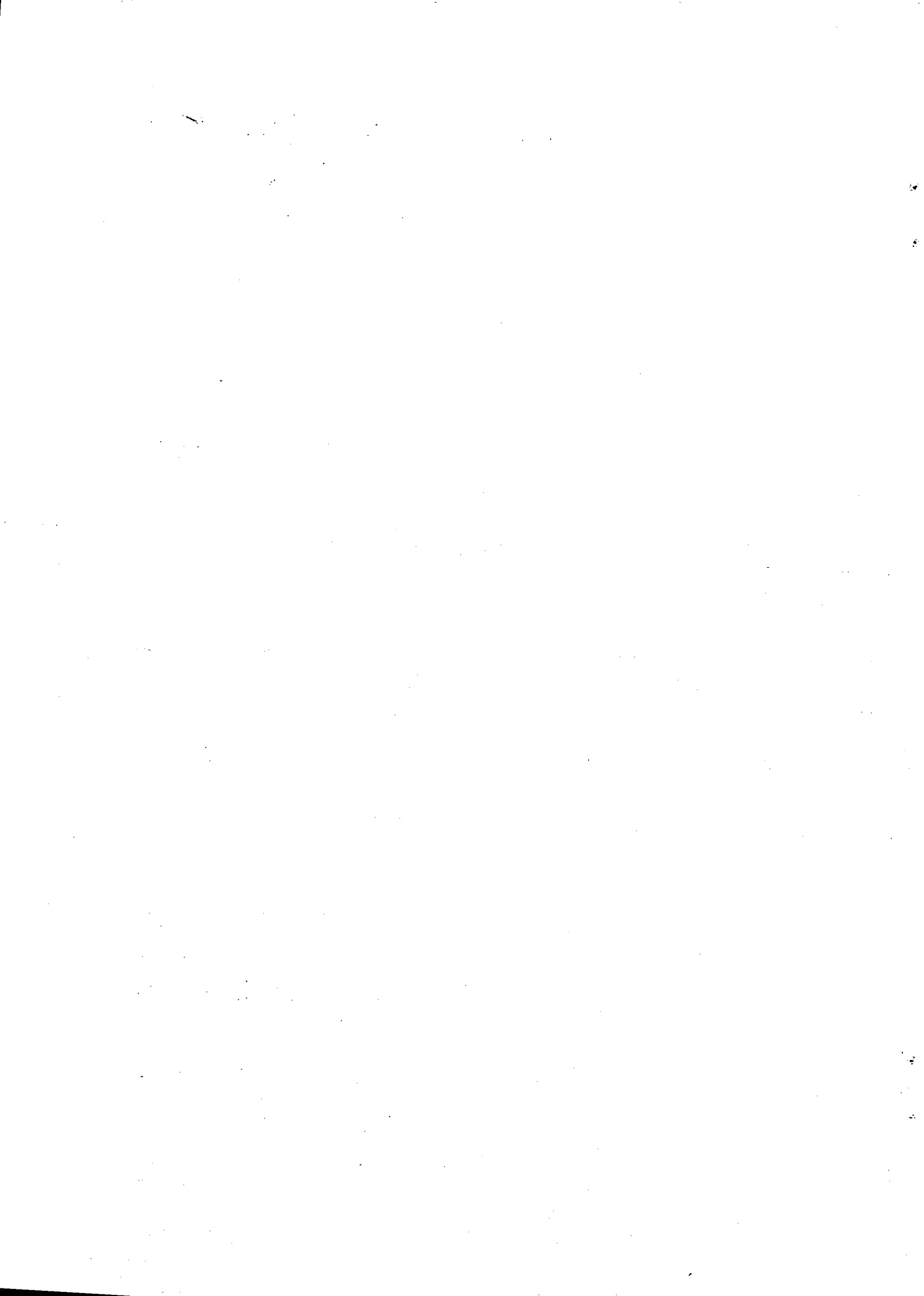
Cela n'a toutefois pas empêché la réflexion, et dès 1989 la Direction des transports terrestres a lancé un programme d'études visant à déterminer les perspectives de développement du transport combiné. Parallèlement, une Mission transport combiné était créée au sein de la DTT **On peut cependant regretter que le transport combiné rail-route ait été longtemps considéré comme l'unique réponse intermodale, et que la voie d'eau ait été oubliée.**

Les études

Sans vouloir faire un bilan exhaustif des travaux réalisés au cours de ces dernières années, on peut citer :

- **"Le tour de France du transport combiné"**, réalisé en 1990-91 par l'INRETS avec le concours des DRÉ, qui a permis de déterminer les zones d'influence, au départ et à l'arrivée, de plusieurs grands chantiers régionaux. L'INRETS (P. NIERAT) poursuit depuis des recherches sur la théorie des aires de marché des centres de transbordement rail-route.

- **"Perspectives d'évolution du transport combiné"** (avril 1992), rapport d'étape de la Mission transport combiné de la Direction des transports terrestres (DTT), MONSIEUR BELMAIN, fait un diagnostic des contextes européen et français, et, à partir d'une estimation des potentialités du combiné en France, réunit les éléments d'une stratégie. Selon ce rapport, le potentiel combinable représente 40 % du trafic routier à plus de 466 kilomètres, alors que le transport combiné est bien loin aujourd'hui d'atteindre ce chiffre.



Un dispositif de terminaux géographiquement plus fonctionnel associé à une politique plus volontariste permettrait d'atteindre une part de 30 % du potentiel combinable, ce qui semble constituer l'optimum possible en l'état actuel de la technique. Atteindre cet objectif de 30 % en 1999 suppose une croissance globale de plus de 20 % par an entre 1992 et 1999. Une stratégie de relance massive et rapide est donc nécessaire, en s'appuyant sur la politique menée par la Commission européenne. Les principaux axes doivent en être :

→ l'amélioration de la compétitivité économique du combiné par des aides à l'infrastructure (chantiers terminaux, mises au gabarit d'ouvrages d'art et investissements de capacité en lignes) ;

→ l'amélioration de l'outil technique par la mise en oeuvre de nouveaux modes opératoires permettant l'exploitation optimum du réseau ferroviaire, par une structure tarifaire mieux adaptée aux divers segments du marché, par l'examen des possibilités des nouvelles technologies (COMMUTOR) et la modification des attitudes culturelles devant des innovations expérimentées ailleurs ;

→ la promotion du transport combiné, par des actions cohérentes pour assurer la "lisibilité politique" ;

Le réseau national de chantiers terminaux prescrit par le rapport est le suivant :

→ 13 ou 14 sites d'intérêt national, à savoir trois ou quatre sites techniques (Hendaye, Perpignan et un ou deux points nodaux proches de Paris et Lyon), les ports du Havre et de Marseille-Fos, et des chantiers à Paris, Lyon, Bordeaux, Marseille, Toulouse, Lille, Strasbourg, Avignon.

→ 30 sites d'intérêt régional ou local (dont certains ports). Les sites nationaux et régionaux seraient subventionnés par l'État et les Régions, et les autres sites ne seraient pas aidés par l'État.

• **"Transports 2010"**, rapport du groupe présidé par le Commissaire au Plan (1992), fait un bilan de l'évolution générale des transports en France depuis 20 ans, et tente de bâtir des prévisions de demande à l'horizon 2015. Pour ce qui concerne le transport combiné, il constate que le rail-route est bien adapté aux évolutions récentes et futures de la demande, mais **déplore le décalage important entre les espoirs qu'il suscite et la réalité**. Devant l'impossibilité d'unifier l'ensemble des règles sociales s'appliquant dans les différents modes de transport, il préconise une hausse de la tarification des infrastructures pour le transport routier en vue de rendre le transport combiné plus compétitif.

• **"Transport destination 2002 - Recommandations pour l'action"**, rapport du débat national animé par Monsieur le Préfet CARRERE (juillet 1992), remarque que le transport combiné, qui a connu une stagnation en 1991, ne peut connaître qu'un développement limité dans l'état actuel des contraintes qu'il connaît. Il occasionne en effet des surcroûts

structurels liés aux trajets à vide des dessertes routières terminales, à la manutention dans les chantiers, à l'investissement en matériel routier spécifique, et aux pertes de temps dans l'exploitation du réseau ferroviaire. Dans le cadre des conditions actuelles de sous-tarifcation générale, ces surcoûts doivent être compensés par un écart de prix sur le parcours principal entre la traction ferroviaire et la traction routière, ce qui fixerait le seuil de pertinence du parcours principal à environ 700 kilomètres et limiterait le marché du combiné à certains axes. Le rapport estime nécessaire de faire descendre ce seuil de distance dans l'avenir par une meilleure prise en compte des coûts externes. Il donne un objectif raisonnable de doublement du trafic combiné entre 1992 et 2002, qui ne peut être atteint sans une contribution de l'État à l'aménagement des plates formes rail-route, à la mise au gabarit des principaux axes ferroviaires, et à l'achèvement du programme "COMMUTOR". Constatant que le concept d'autoroute ferroviaire s'adresse à un marché disjoint de celui du transport combiné classique, il prend la mesure des enjeux financiers liés aux grands projets d'infrastructures (tous modes) visant à faire face aux perspectives de croissance du trafic. Il propose donc une étude intermodale complète sur les deux axes Paris/Lille et Chalon-sur-Saône/Lyon/Méditerranée, en vue d'éclairer les grands choix des prochains plans.

Tous ces travaux que nous venons de citer ne se situent pas sur le même registre. Il s'agit en effet soit de recherches théoriques, soit d'études prospectives, soit de rapports formulant des propositions concrètes.

L'État a parfois donné suite à certaines de ces propositions, ce qui a débouché sur la prise en compte de l'optique multimodale dans la préparation des contrats de plan pour 1994/1998 avec un engagement financier significatif pour le développement du transport combiné, sur le lancement de l'étude "Corridor Nord", et sur la poursuite des recherches sur les coûts externes et les modes de tarification.

On peut toutefois déplorer l'absence de l'affirmation par l'État d'une stratégie cohérente de développement de l'intermodalité du fret dans le cadre d'une véritable politique des transports. Plusieurs démarches initiées fin 1993/début 1994 visent donc à combler cette lacune. La présente mission parlementaire, initiée par Bernard BOSSON, est à mettre au nombre de ces avancées volontaristes.

Nous citerons de nouveau rapidement celles qui la précèdent de peu ou la complètent sur un plan voisin. **"Le transport de marchandises en Europe : sortir de l'impasse"** est un rapport publié le 14 avril 1994 par l'Assemblée nationale et dont l'auteur est Paul CHOLLET, député. Il est complété par un **"Rapport sur les réponses offertes par les nouvelles technologies de transport aux problèmes de la saturation des axes nord/sud"** rédigé par Jean-Marie DÉMANGE, député, et Pierre VALLON, sénateur, dans le cadre des travaux de l'Office parlementaire d'évaluation de choix scientifiques et technologiques.

Monsieur CHOLLET déplore le **laisser-faire**, qui conduit **mécaniquement au tout-routier**, et juge le monopole de la route inacceptable, ne serait-ce que pour éviter la congestion du trafic, et irréaliste parce que la construction de nouvelles routes risque de se heurter, comme en Suisse et en Autriche, au rejet des populations des régions à fort transit. **Le choix est donc aujourd'hui entre la prise de mesures au coup par coup, sous la pression des événements, et l'engagement d'une politique plus active destinée à prévenir les crises futures dans le cadre d'une véritable complémentarité des modes de transport.**

L'assainissement du transport routier, qui profite de conditions de concurrence inégales avec celles des autres modes, constitue un préalable (que le Contrat de Progrès devrait assurer) à une complémentarité bien comprise des modes. Le transport combiné doit bénéficier d'un soutien financier aux nouvelles technologies étudiées par la SNCF, tout en s'assurant que COMMUTOR constitue une vraie réponse à la dégradation des performances commerciales de la SNCF.

Quant à l'autoroute ferroviaire, si elle ne se constitue pas une solution pour un proche avenir sur l'axe Lille/Avignon, elle peut être rapidement mise en oeuvre pour le franchissement des Alpes entre Lyon et Turin. **De plus, elle peut devenir l'opportunité de tests en taille réelle d'une ligne spécifiquement fret pour les transports lourds.**

Le transport combiné ne constitue toutefois pas, selon le rapport, un "remède miracle" et sera vraisemblablement appelé à rester marginal hors des grands axes de transit. Il est donc préconisé une action publique forte pour un renouveau du transport ferroviaire dans le cadre de la directive européenne 91/440 : l'établissement public SNCF serait organisé en société holding contrôlant trois branches autonomes : infrastructures, voyageurs et marchandises.

- **Le Conseil National des Transports**, dont la composition vient d'être renouvelée et élargie, a mis en place plusieurs groupes de travail avec l'assentiment du Ministre.

- Le groupe **"Prospective multimodale du fret"** s'est tout d'abord attaché à caractériser la crise du secteur du transport de marchandises en distinguant les problèmes structurels de l'environnement conjoncturel, et a ensuite entamé une analyse rétrospective et prospective de la demande et de l'offre par mode de transport.

- Le groupe **"Transport combiné"**, animé par Christian BROSSIER étudie l'évolution récente et la situation actuelle en France et dans les pays voisins, puis les solutions susceptibles d'infléchir favorablement le développement du combiné à travers cinq chapitres :

- demande et clients potentiels du combiné ,
- stratégie pour les trafics domestique et international,
- modification des rôles de la SNCF, des opérateurs et de l'État,
- missions et moyens d'une agence pour le transport combiné ,
- aides financières à l'investissement et à l'exploitation.

II.2. LE TRACTIONNAIRE FERROVIAIRE ET SES PROJETS

Les faits, sinon les dires, laissent au fret une place marginale dans la stratégie globale de la SNCF, les voyageurs (surtout le TGV) étant jugés financièrement et politiquement plus porteurs. **Il nous paraît donc intéressant, ici, d'examiner les conditions d'une réhabilitation d'une stratégie française du fret ferroviaire.**

En effet, la SNCF, ou d'une façon plus générale, le fret ferroviaire, sont dans ce pays confrontés à une série de dilemmes redoutables. Le premier par sa taille est incontestablement **l'avenir du lotissement** (transport en wagon isolé de lots d'importance faible et moyenne). Il a perdu la moitié de son volume depuis son pic historique de 1974, essentiellement au profit de la route. Jugé trop lent, trop lourd, et surtout, durablement déficitaire, il a fait l'objet de multiples plans de restructuration, traumatisant durablement un corps social cheminot qui s'est pourtant prêté de bonne grâce aux recompositions les plus radicales du lotissement (disparition du double régime RA et RO, ETNA, NAW, NOT, etc.). Mais de métastases en rémissions, le malade est toujours malade.

D'aucuns recommandent des saignées supplémentaires, d'autres des purges, voire l'euthanasie. C'est oublier un peu vite que ce grand malade a deux caractéristiques essentielles : le lotissement représente, aujourd'hui encore, près de 50 % des recettes d'un fret ferroviaire, déjà bien marginalisé dans ce pays. Cela relativise la place des produits "train-entier" et "combiné". Plus grave encore, **pour beaucoup de clients stratégiques de la SNCF, lotissement et trains-entiers sont inséparables.** Le premier donneur d'ordres, la sidérurgie, recourt certes quasi uniquement aux trains lourds pour les transports amont ou inter-usine, mais effectue la quasi totalité de ses livraisons (transport sur vente) en wagon isolé. Usinor & Sacilor a déjà fait savoir qu'il vivrait très mal cette remise en cause fondamentale de sa logistique ferroviaire. Pour mémoire, ce grand compte représente à lui seul près de 1 milliard de francs pour la SNCF!

De plus, la **stratégie de massification** (incitation des clients à passer au train-entier par des tarifs nettement plus avantageux) a sans doute atteint des limites historiques. La taille commerciale des lots tend d'une part à décroître, dans une démarche généralisée de réduction des stocks industriels et de réponse finement nuancée aux exigences de la clientèle. Les industries réputées les plus lourdes s'y sont mises, c'est tout dire. D'autre part, certaines marchandises sont immassifiables. La **variété toujours plus grande des produits, les conditions de sécurité** encore plus draconiennes du nouveau RTDMF (Règlement ministériel de transport de matières dangereuses par fer) rendent l'industrie chimique et pétrochimique allergiques à l'idée d'abandon du lotissement, d'autant plus qu'elles ont investi dans des wagons spéciaux, extrêmement coûteux et que l'idée de transporter 1 500 ou 2 000 tonnes de chlore, par

exemple, est totalement irresponsable, sauf à faire porter un masque à gaz en permanence à tous les riverains des voies ferrées utilisées.

De récentes études internes à la SNCF, faites en collaboration avec le cabinet MERCER, celui-là même qui a accompagné la restructuration réussie des grands chemins de fer américains depuis 20 ans, confirment l'inanité d'une fermeture totale ou partielle du lotissement. Le redressement financier du lotissement en soi ne serait acquis qu'au prix du sacrifice de 70 % des trafics. Outre les conséquences commerciales dévastatrices évoquées ci-dessus, des pans entiers du territoire national seraient abandonnés. Aménagement équilibré du territoire ou stratégie de la terre brûlée ?

Ce long développement sur le lotissement ne nous éloigne pas du combiné, bien au contraire. Il témoigne de la volonté toujours plus forte de miser sur les seuls trains entiers, baptisés trains-blocs pour le combiné. Jugés en première analyse plus rentables, ils trahissent également une cécité sectorielle de la SNCF. Faire vivre de vrais trains entiers, si l'on pousse (quand la demande le justifie et cela peut-être le cas en combiné) la logique ferroviaire à son extrême est aujourd'hui impossible sur un réseau mixte voyageurs/fret hérité du 19ème siècle.

Or, sans réelle productivité obtenue sur des lignes dédiées au fret, utilisant à fond des techniques modernes, le chemin de fer devra longtemps soutenir ses jambes malades avec les béquilles que représentent les aides de l'État. D'autres pays et d'autres entreprises ferroviaires ont prouvé que l'on pouvait se débarrasser des béquilles. Il serait vexant qu'à l'occasion de l'application de la directive 91/440, ce soit une entreprise ferroviaire étrangère qui vienne en faire la démonstration dans notre pays, ou plus grave, que l'absence de réactivité de la France conduise nos voisins à se détourner de notre territoire!

II.3. LES OPÉRATEURS

Chacun des trois opérateurs de transport combiné agissant en France a un positionnement et des pratiques différentes :

INTERCONTAINER (ICF) est un opérateur international ne traitant que ce type de trafic. Issu d'une coopération de réseaux ferroviaires, il recherche la rentabilité sur chaque liaison, n'hésite pas abandonner celles qui ne le sont pas et négocie systématiquement les coûts de traction et d'usage des infrastructures.

CNC est un opérateur de transport combiné national et international. Filiale directe de la SNCF, dont elle utilise la licence de commissionnaire de transport, elle a historiquement développé une

clientèle chargeurs dans l'industrie et le maritime avant de s'intéresser plus récemment à la grande distribution.

NOVATRANS est également un opérateur de transport combiné national et international. Elle a pour actionnaires majoritaires de grandes entreprises de transport routier, et pour actionnaire minoritaire la SNCF. Les grands clients de NOVATRANS sont largement représentés dans le Groupement National du Transport Combiné dont ils se servent pour défendre leurs intérêts.

Si CNC équilibre quasiment ses comptes, grâce notamment, au pré- et post-acheminement de conteneurs maritimes, NOVATRANS, de son côté, a accusé de fortes pertes financières ces dernières années, surtout en national.

Les imbrications CNC et SNCF restent fortes, y compris dans la commercialisation auprès des clients traditionnellement ferroviaires.

La politique de ristournes sur quantité tend par contre chez NOVATRANS à privilégier ses propres actionnaires. Il cherche, bien sûr et c'est légitime, à protéger son marché et à retrouver les marges qu'il a perdues. Bien qu'originellement destinée à assurer le trafic intérieur, son activité se développe à présent surtout à l'international. La cohabitation CNC/NOVATRANS/SNCF paraît difficile et pourrait devenir explosive à terme.

Les opérateurs attendent de l'État la confirmation du rôle du transport combiné dans les politiques de transport et l'affirmation d'un **soutien durable** à cette politique.

Ils considèrent COMMUTOR avec un certain scepticisme, sans remettre en cause la technique même, dont les premiers tests s'avèrent intéressants :

- en raison de la non-compatibilité des wagons plates-formes ordinaires avec le système. il faut un parc spécialisé que les chemins de fer étrangers - DB AG notamment - récusent. Est-ce un véritable problème dans la mesure où ce système est fermé sur le marché intérieur français, et destiné aux liaisons n'ayant pas les flux critiques pour faire des trains blocs de point à point ? Cette justification contient son propre contre-argument à savoir **le danger d'un système franco-français à l'heure où l'on parle de schéma européen !**

- l'objection sur la rentabilité comparée de COMMUTOR avec l'injection du même montant d'investissement dans le soutien direct à l'exploitation sur des liaisons bien identifiées, leur paraît plus fondée. Nous aborderons plus loin l'analyse au fond de cette position.

La situation du transport combiné

La chaîne organisationnelle du transport combiné se définit selon le tableau ci-après.

	Opérateur CNC	Opérateur NOVATRANS	Opérateur ICF	projet COMMUTOR
Gestion des Infrastructures	Gestion. d'infra et/ou SNCF	Gestion. d'infra et/ou SNCF	Gestion. d'infra et/ou SNCF	Gestion. d'infra et/ou SNCF
Transport ferroviaire, traction	Entreprise ferrov. et/ou SNCF	Entreprise ferrov. et/ou SNCF	Entreprise ferrov. et/ou SNCF	Entreprise ferrov. et/ou SNCF
Groupage pour constitution des trains	SNCF ou CNC	SNCF ou NOVATRANS	SNCF ou ICF	COMMUTOR
Fournitures des wagons	CNC	NOVATRANS	ICF	COMMUTOR
Manutention dans les chantiers-terminaux	CNC	NOVATRANS	Sous-traité par agent ICF	Sous-traité CNC ou NOVATRANS
Fourniture de la caisse mobile (UTI)	CNC ou commission.	Transport routier, ou comm.	Transport routier, ou comm.	transporteur routier ou CNC
Parcours terminaux routiers	Sous-traité tractionn. routier	Transporteur routier	Sous-traité tractionn. routier	Sous-traité tractionn. routier
Système d'information et de suivi	CNC et SNCF	Novatr., SNCF et transporteur	ICF et SNCF	COMMUTOR, CNC et transp.
Commercialisation client final	CNC (SNCF certains cas)	Transporteur routier	Sous-traité par agent ICF	CNC ou transporteur
Facturation au client final	CNC (SNCF certains cas)	Transporteur routier	ICF	CNC ou transporteur

Cette description appelle deux remarques :

- La SNCF doit-elle vendre uniquement la traction et l'organisation des trains? Elle est encore partie prenante dans le relation au client, ce qui lui est reproché. Le problème demeure.

- La chaîne est particulièrement complexe surtout dans le cas de NOVATRANS. L'opacité qui en résulte (tous acteurs confondus) masque des "pièges à marges" qui pénalisent la performance d'ensemble du

transport combiné. Actuellement chaque acteur intervient indépendamment des autres, il n'y a pas véritablement de régulation d'ensemble du transport combiné. L'organisation comparée des différentes chaînes montre que COMMUTOR, s'il est géré par la SNCF, est à travers un outil technique, une excellente occasion politique de reprendre le contrôle du transport combiné face aux entreprises du GNTC. Là encore est-ce le bon combat pour la France ?

II.4. LES CLIENTS : CHARGEURS OU AUXILIAIRES DE TRANSPORT

Les chargeurs et les auxiliaires qui agissent pour leur compte, en tant que commissionnaires de Transport ou encore comme mandataires, n'ont en principe pas d'exigences strictement modales. Il faut cependant émettre une réserve car de nombreux commissionnaires sont également transporteurs routiers ou issus du monde de la route.

En réalité, le recours à la route découle de leurs attentes en matière de transports ; c'est-à-dire la flexibilité et l'accessibilité universelle aux sites, la fiabilité, la régularité, la rapidité et des faibles coûts relatifs.

La position des chargeurs se durcit et leur emprise sur le marché leur permet d'imposer des exigences toujours plus strictes. Ainsi certains d'entre eux ont défini à l'égard de leurs transporteurs un cahier des charges draconien, pour le respect duquel le transporteur est à la merci du moindre aléa (congestion d'axes, panne de véhicule, etc.) et dont les conséquences sont redoutables :

- 1 000 F HT de pénalité par heure de retard dans la livraison (calcul par tranches)
- 10 000 F HT par jour calendrier de retard, particulièrement délicat pour les livraisons en fin de journée
- livraison et réception sur quai, donc déchargement par le conducteur...

Le chargeur se place systématiquement dans une logique de baisse des prix du transport routier de marchandises. Il use et abuse parfois de sa position dominante, profitant de la surcapacité offerte.

Autre exemple, la mise en place de système d'Échanges de données informatiques (EDI) s'est faite sans qu'ils aient eu à verser un centime, tout en bénéficiant des services rendus par le "tracking" (y compris installation de terminaux dans leur bureaux...).

A ces éléments critiques viennent s'ajouter l'augmentation des fréquences de livraison et la réduction de la taille des lots. La mode de

la **messagerie express** en est une belle manifestation encore que la réaction récente se caractérise par un coup d'arrêt donné à cette tendance. Une réflexion conduite dans le cadre de la distribution urbaine sur Marseille met en évidence la pathologie de "l'express". On la retrouve également dans les "exploits" réalisés pour approvisionner (par hélicoptère) en flux tendus des ateliers de montage de l'industrie automobile lors des mouvements des routiers de l'été 1992. Mais nous sommes là dans un cas extrême (quoique...).

Ces donneurs d'ordre sont cependant conscients des limites du "tout-routier" tant du point de vue environnemental que de la dépendance modale qu'il implique. **L'exemple suisse est peut-être une préfiguration de la situation des transports à moyen terme, un refus du trafic lourd routier en transit.**

En ce qui concerne le transport combiné, son développement aux yeux des chargeurs implique qu'il offre la même qualité de service, de délais et de fiabilité et de régularité des acheminements : pratiquer la technique du saut de nuit ne suffit pas, l'heure d'arrivée doit être garantie. Elle est même déterminante pour beaucoup de clients.

Les PME des transports n'ont que peu recours au transport combiné pour deux raisons essentielles : elles reprochent à NOVATRANS ses tarifs peu attractifs et sa politique de ristourne favorisant les entreprises importantes. Elles ne disposent pas d'un parc de matériel (remorques et caisses mobiles ou conteneurs), dont l'acquisition leur pose problème. Elles souhaitent pouvoir recourir à un pool de matériel qui permettrait d'améliorer le taux de circulation à vide des matériels, encore trop élevé (36 % en région PACA contre environ 20 % pour le trafic routier pur).

II.5. LA SITUATION CONCURRENTIELLE DES DIFFÉRENTS MODES

La situation de crise dans le transport routier de marchandises est d'ordre structurel et non plus conjoncturel : surcapacité et déréglementation conduisent à une sous-tarifcation manifeste ce qui provoque une réduction des marges des entreprises avec toutes les dérives qui en résultent : non-respect de la législation sociale et fiscale, du code de la route, des temps de repos... Cette crise sociale et économique a été analysée par un groupe de travail réuni sous la présidence de G. DOBIAS, directeur de l'INRETS .

C'est un problème d'ampleur européenne. Il faut avoir à l'esprit que le transport par un camion portugais coûte 40 % de moins que son équivalent français. Et que dire de la concurrence potentielle des flottes des pays de l'est où la notion de coût n'est pas une valeur culturelle établie, après un demi-siècle d'économie planifiée.

Les prix de la route ne sont pas encore à l'étiage; à titre de comparaison les marges des entreprises de transport routier aux Pays-Bas sont de l'ordre du pourcent. Il n'y aura pas d'assainissement **spontané** à court terme du marché. En Espagne 130 000 entreprises de transport se partagent le marché. On les évalue -difficilement car la majorité n'est pas déclarée- à 200 000 en Italie, contre 30 000 en France. Ce n'est plus l'**assainissement** mais la **décimation** qu'il faut envisager.

L'ajustement ne pourra se faire qu'à l'échelle européenne et à moyen terme. Entre temps, sans action plus décidée, la situation économique et sociale des entreprises de transport continuera de se dégrader avec les risques d'une explosion sociale comparable à celle de l'été 1992 **qui sert de référence et d'alibi à tous les immobilismes.**

a) Justes coûts et justes prix

Faire payer le juste prix revient d'abord à dire de quoi il est constitué : deux approches différentes entrent en jeu :

- pour la prise en compte des coûts directs effectivement imputables à chaque mode de transport en investissement et exploitation ; deux méthodes coexistent : l'évaluation des coûts kilométriques répartis entre les voitures particulières et les poids lourds en se basant soit sur un coût budgétaire moyen, soit sur le coût marginal d'usage, ou encore l'approche macro-économique qui procède par agrégats entre les coûts d'investissement et d'exploitation des réseaux vus du côté du "gestionnaire d'infrastructure", et met en regard les diverses recettes : taxes spécifiques, TIPP, voire le produit de la TVA.

- l'intégration des externalités "négatives" dues aux transports (sécurité routière, pollution et effet de serre, bruit et autres nuisances). Les méthodes d'évaluation de ces externalités sont extrêmement diverses et n'ont pas toujours un sens très affirmé (notamment dans l'équivalence entre coûts d'évitement ou de réduction des externalités et le chiffrage des effets directs), **indépendamment des enjeux politiques et sociaux de leur prise en compte dans des mécanismes de régulation.**

Cela revient à dire que la première approche doit être respectée systématiquement, pour une juste prise en compte des coûts directs, mais que la seconde répond à un impératif politique et entre dans une logique de justification d'un choix "sociétal" préalablement affiché. La prise en compte de ces externalités vient à en ce cas à l'appui de la mise en place **d'une aide différentielle selon les modes** et se traduit par une prise en charge du péage d'infrastructures pour le transport combiné ou par une aide au transbordement pour la voie d'eau. Nous aurons l'opportunité de détailler ces ouvertures dans la synthèse finale.

La route

La connaissance des coûts ne peut se faire qu'au regard des conditions d'exploitation, en particulier en tenant compte du non-respect des réglementations : surcharge, vitesse, temps de conduite trop longs, maintenance des véhicules réduite, voire oubliée,...

En raisonnant sur le coût budgétaire kilométrique, les poids lourds ne payent pas les charges d'infrastructures qui leur sont imputables, tous réseaux confondus, avec un déficit annuel de l'ordre de 9 milliards de francs (compte tenu de la TIPP, de la taxe à l'essieu et de la taxe sur les assurances). Par contre les poids lourds payent leurs charges sur les autoroutes concédées à travers le péage, même si le tarif reste contestable.

L'approche macro-économique fait ressortir un déficit de l'ordre de 16 milliard de francs avec la TVA et de 41 sans TVA (base 1992).

La surcapacité induit une concurrence exacerbée qui se traduit par une réduction des taux de marge des entreprises et une recherche éperdue de productivité en "oubliant" les réglementations en matière de sécurité et de droit du travail, les surcharges, les excès de vitesse imposés par les plans de charge, le non respect des temps de conduite et de repos... La FNTR a chiffré la part de ces "économies" à 24 % dans le prix (facturé) du transport routier.

La pression du "lobby routier" pour augmenter le poids maximal autorisé à 50 tonnes sur 6 essieux permettrait (astucieusement de la part de l'IRU) d'entériner dans un second temps 50 tonnes sur 5 essieux. L'augmentation de la productivité et de la surcapacité qui en résulterait serait dramatique pour l'équilibre modal et pour le transport combiné qui se verrait **irréremédiablement condamné** - la baisse des coûts qui découlerait de cette mesure étant évaluée au minimum à 10 %.

En cas de faillite et de mise en redressement judiciaire, les entreprises peuvent poursuivre leurs activités grâce aux moratoires sur les dettes : il n'y a pas d'assainissement du marché par contrôle de la régularité et de la normalité de l'offre. Le crédit-bail a ses effets pervers d'autant que certains organismes financiers ont reconstitué leur trésorerie en vendant dans les pays de l'est des véhicules en rupture de contrat.

De même les commissions des sanctions administratives prévues par la LOTI n'ont pas jusqu'à présent sanctionné les manquements des entreprises de transport routier par crainte de réactions corporatives éruptives, politiquement mal-venues. On attend avec impatience les suites de leur récente réactivation.

La SNCF

Plusieurs problèmes se posent :

La SNCF fonctionne comme un ensemble compact et opaque. La méconnaissance des coûts réels est totale. La relation entre les prestations assurées et leurs coûts est effectivement difficile à faire, entre le trafic voyageur et le fret, entre les charges d'infrastructures, l'exploitation et la traction. C'est une situation qui permet de ne pas rendre directement de comptes, ce qui pénalise en définitive la SNCF dans la mesure où elle ne peut justifier de ses difficultés de manière indiscutable. Elle se borne donc à présenter des résultats globaux préoccupants mais incomplets. Elle ne dit pas clairement quels trafics ont priorité sur le combiné, et pour quels sillons horaires.

De même, la SNCF n'explique-t-elle pas les problèmes de saturation de certains tronçons, elle se contente de les formuler et d'attendre de l'État un soutien sous forme d'investissement. La SNCF devrait indiquer les trafics qui circulent réellement sur ces tronçons, les choix alternatifs d'exploitation et le bien fondé de certains investissements de modernisation.

L'offre surabondante de transport routier dicte aujourd'hui les prix du marché. Selon la SNCF, ils ne lui permettent pas actuellement de couvrir ses coûts directs (déficit sec de fret SNCF annoncé en 1993 : 2 milliards de francs). L'État intervient par la prise en compte du déficit de la SNCF de manière globale. De ce fait les coûts réels d'infrastructures (investissement et gestion) et de traction ne sont pas connus, ce point devrait être réglé dans le cadre de l'application de la directive européenne 91/440. Enfin, les transporteurs routiers trouvent à juste titre peu crédible le discours de la SNCF sur le nécessaire développement du combiné, alors qu'à travers les grandes filiales routières de la SCETA, elle participe au "dumping" routier et à la sous-traitance généralisée. **Tout cela manque de cohérence, il faut un organisme régulateur.**

b) Le respect des lois et des pratiques

Le retour à de plus justes prix pratiqués ne peut se faire que sur le long terme et en accord avec nos partenaires européens. En effet une évolution trop rapide ou unilatérale pénaliserait nos transporteurs et ouvrirait notre marché aux entreprises concurrentes de l'Union Européenne et de l'Europe de l'Est. Elle pénaliserait également la **production** par l'élévation des coûts de transport.

Toutefois, les propositions à faire - dont certaines sont issues des travaux du groupe MONSIEUR DOBIAS- posent comme hypothèse le retour à une tarification routière raisonnable en s'appuyant sur les propositions suivantes :

- la limitation de la surcapacité
 - par le durcissement des conditions d'accès à la profession, mesure déjà entreprise dont les effets ne sont pas encore mesurables
 - par le refus de l'augmentation du PMA à cinquante tonnes sur six essieux.
 - par une réelle réactivation des commissions des sanctions administratives pour sortir du marché les entreprises au comportement pathologique
 - par la réforme du régime des faillites qui devrait limiter sérieusement la poursuite de l'activité des entreprises ayant déposé leur bilan, dans le cas d'exploitations déficitaires

- le renforcement et surtout le ciblage des contrôles routiers

Une première mesure bénéfique à tous viserait à contrôler systématiquement les surcharges en installant aux péages autoroutiers des systèmes de pesage, permettant aux forces de l'ordre d'agir immédiatement auprès des contrevenants. De même, par simple décompte du temps écoulé entre barrières d'entrée et de sortie, les excès de vitesse seraient identifiés. **Les professionnels de la route ont tout à gagner de la mise à l'écart des tricheurs, d'où qu'ils viennent.**

- la poursuite de la responsabilisation des donneurs d'ordre dans les infractions constatées par le biais de sanctions financières
- l'instauration d'une tarification faisant payer à chacun les véritables coûts complets d'infrastructure

A l'heure actuelle, les prix très bas du fret bénéficient largement aux chargeurs et dans une moindre mesure, par répercussion, aux consommateurs finaux. Un relèvement de ces prix revient à faire accepter par tous une augmentation (modérée) du coût des produits due au renchérissement des transports.

c) La philosophie communautaire face aux enjeux nationaux

La commission de Bruxelles, nous l'allons voir, et notamment la DG IV si sourcilieuse sur les règles de concurrence, a fait le pari de l'Eurolibéralisme.

Cette philosophie est plus proche du tempérament anglo-saxon/nordique que des habitudes volontiers jacobines et centralistes des pays latins, dont nous sommes.

'Laisser faire le marché' ne se décrète pas -l'inverse non plus, d'ailleurs- surtout, en pays gaulois, après quatre siècles d'absolutisme royal, impérial, puis républicain.

Le notion de service public, d'administration centrale ont une signification économique et sociale prégnante dans l'état actuel de la société française.

Pour aboutir à un libéralisme raisonnable, l'État doit donc arbitrer, créer les conditions objectives d'un exercice normalisé du marché et faire preuve du même pragmatisme que nos amis américains qui ont culturellement et habituellement laissé chacun s'affecter un rôle dans la chaîne du transport combiné. La seule différence réside dans l'existence de réalités incontournables : le **tractionnaire SNCF**, la **demande amodale** de transport à moindre coût et la **collectivité**, vecteur et porte parole des exigences sociétales sur la sécurité et l'environnement.

C'est sur cette triangulation qu'il faut réaffecter la fonction de traction ferroviaire, redéfinir le rôle, la qualité et le statut des opérateurs médians du transport combiné, requalifier, enfin, les tractionnaires routiers. Nous avons là toute une série de métiers différents, appelant des compétences spécifiques qui se doivent d'être tous rentables et donc crédibles

Il conviendra dans un proche avenir de séparer **originellement** le tractionnaire de l'opérateur commercial, le gestionnaire de chantier du prestataire logistique qui y intervient, le tractionnaire routier devenant essentiellement un prestataire de desserte terminale depuis un parking séparé du chantier intermodal lui-même.

Quand le système ainsi réorganisé aura prouvé qu'il est rentable, la montée en puissance du transport combiné, en substitution d'une partie du tout-routier, sera devenu un axe d'aménagement du territoire, et donc d'impulsion sociétale et politique.

Ceci montre bien à l'évidence qu'il **ne s'agit pas ici de légiférer** mais bien de **définir les meilleures conditions objectives d'une expérimentation** de solutions nouvelles et efficaces, au-delà des cultures héritées et des lobbies trop réducteurs.

L'État a ici un rôle essentiel. Il doit impulser le mouvement **en concentrant les aides** qu'il peut mobiliser **sur quelques points critiques**, et donc stratégiques. C'est là le sens de cette mission. Cette concentration agira par effet de levier et ce qui apparaît aujourd'hui comme un obstacle insurmontable révélera la vanité de son immobilisme.

"Le mouvement se démontre en marchant" dit le proverbe. Il appartient à l'État de montrer l'exemple et de provoquer ainsi des partenariats autour des objectifs qu'il aura ainsi définis.

III. UNE DYNAMIQUE DU REDÉPLOIEMENT

Sachant que les grands projets d'infrastructures autres que routières, telles que l'autoroute ferroviaire nord-sud, ou les liaisons fluviales interbassins à grand gabarit, ne seront pas réalisées avant la période 2005/2015, il est indispensable de concevoir rapidement une stratégie globale de développement de l'intermodalité du fret.

Cette stratégie doit davantage **tendre à une mixité des modes qu'à des transferts modaux systématiques**, de façon à faire profiter le système de transport des avantages de chacun des modes, et cela dans un cadre européen. De plus, c'est ici faire preuve du pragmatisme auquel nous faisons référence plus haut.

III.1. LES STRATÉGIES MODALES POUR LE FRET

a) Essai de stratégie pour les tractionnaires ferroviaires

La directive européenne 91/440 constitue une première étape dans la démarche d'ouverture du chemin de fer à la concurrence entreprise par les autorités communautaires. En tant que directive, elle n'est pas immédiatement applicable. En effet, selon le principe de subsidiarité, chaque état membre doit prendre les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires à son application au niveau national. Surtout connue parce qu'elle amène une certaine concurrence en transport international ferroviaire, la directive 91/440 introduit en fait quatre mesures importantes :

① la garantie de l'indépendance de gestion des entreprises ferroviaires vis-à-vis de leurs états respectifs,

② la séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport, que cette séparation soit simplement comptable ou véritablement en entité distincte,

③ l'assainissement financier des entreprises ferroviaires,

④ la garantie de droit d'accès aux infrastructures ferroviaires, accès sans restriction en transport combiné international.

Dans ce schéma, le rôle de chaque état membre est de définir la consistance de l'infrastructure ferroviaire, les normes et les règles de sécurité. En outre, il désigne le gestionnaire de l'infrastructure et définit les modalités de fixation du péage d'infrastructure, sous réserve qu'il soit non discriminatoire envers les différentes entreprises ferroviaires utilisatrices.

La SNCF considère que le gestionnaire d'infrastructure peut gérer les capacités (sillons horaires). Ce schéma, dans lequel il n'y a que deux acteurs, le gestionnaire et l'État, est remis en question dans les dernières versions des propositions de directives communautaires "licences" (94/C 24/02 : licences des entreprises ferroviaires) et "sillons" (94/C24/03 : répartition des capacités d'infrastructure et perception de redevances). La première, si elle était adoptée, ferait obligation aux entreprises ferroviaires de disposer d'une licence d'exploitation pour avoir le droit d'effectuer des services de transport ferroviaire (condition nécessaire mais non suffisante), la seconde envisage de définir au niveau communautaire les grands principes d'un système non discriminatoire et uniforme de répartition des capacités d'infrastructure et de la perception du péage. Ces deux directives complémentaires à la 91/440 auraient pour effet d'introduire des autorités tierces entre l'État et le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire.

Ces projets sont actuellement fermement combattus par la SNCF, et font d'ailleurs l'objet de propositions d'amendement de la part de la Communauté des chemins de fer européens qui juge les seuls mécanismes du marché comme insuffisamment pertinents vis-à-vis de l'économie ferroviaire (engagements et amortissements financiers de très longue durée). En outre, une telle approche ne vise pas selon elle une optimisation globale de l'utilisation du réseau ferroviaire.

Pour faire face à cette évolution de la réglementation communautaire qu'elle vit comme une menace, **la SNCF souhaite être en mesure de résister à une ouverture accrue de la concurrence. Un préalable serait l'assainissement de la situation financière de l'entreprise par un apurement des dettes.** Consciente de l'évolution des mentalités et du droit communautaire, la SNCF souhaiterait que l'État français soutienne auprès des autres États membres certaines de ses vues qui lui paraissent conformes à l'intérêt de la collectivité nationale :

- l'unité de l'entreprise (simple séparation comptable entre gestionnaire d'infrastructure et transporteur) ; les réalités quotidiennes vécues sur le terrain démontrent des imbrications entre les fonctions qui constituent des gisements de synergies davantage que des atteintes à la libre concurrence

- l'optimisation des capacités (critère autre que le seul marché)

- **la reconnaissance de son rôle au service de la communauté nationale qui lui donne en quelque sorte des droits sur ces capacités** (pour éviter l'écrémage des meilleurs sillons par les nouveaux entrants).

- le maintien des procédures de coopération (existant depuis des décennies entre les administrations ferroviaires). Ce qui est vu d'un mauvais oeil par la DG IV à Bruxelles.

- **l'absence d'autorité tierce entre l'État et la SNCF** à moins que n'entre dans les missions d'une Agence du transport combiné de contrôler voire d'arbitrer en cas de conflit sur ces différents points

- le refus de réglementation de la traction (**jugée stratégiquement et commercialement inacceptable**)

De plus, dans cette négociation, la SNCF réclame des contreparties sociales à l'ouverture progressive du marché, l'harmonisation *progressive* des conditions de concurrence entre modes au niveau européen, **l'accompagnement de la restructuration** du secteur ferroviaire qui doit accomplir une mutation sans précédent avec une réduction drastique des coûts de fonctionnement.

La SNCF admet cependant certaines évolutions vers une nouvelle organisation institutionnelle où l'État reprendrait certaines fonctions de régulation du secteur. Elle admet aussi une ouverture limitée du marché, à titre de première étape (schéma Électricité), qui lui paraît préférable au principe d'une ouverture totale assortie de délais suffisamment longs et connus d'avance (schéma Télécom).

Même si elle n'est pas officiellement exprimée en ce sens, la position de la SNCF est sous-tendue à la fois par une crainte et par une volonté :

La crainte est de voir les trafics fret les plus rentables écrémés par les nouveaux entrants ferroviaires. Ce schéma s'applique déjà au transport combiné international, terrain d'expérience le plus avancé de la directive 91/440 où, grâce aux distances et aux volumes en jeu, les différents acteurs de la chaîne arrivent à gagner leur vie. Du point de vue de ce qu'elle considère être l'intérêt collectif, un tel écrémage aurait d'ailleurs des répercussions sur les trafics les moins rentables, la péréquation qu'elle assure aujourd'hui n'étant plus possible.

La volonté, que l'on peut mesurer par exemple au travers des choix d'investissements d'infrastructure en cours, **est de privilégier les fonds de commerce voyageurs par rapport à ceux du fret et, parmi les voyageurs, avant tout les liaisons à grande vitesse**. A cet égard, la traction de transport combiné est vécue par la SNCF comme une **quasi obligation de service public**, le service rendu à la collectivité (décongestion du réseau autoroutier, protection de l'environnement...) ne pouvant trouver son équilibre dans la seule économie marchande. D'où la tentation fréquente, ces dernières années, de reconfigurer la chaîne du transport combiné à son avantage en se lançant dans des prestations enrichies (expérience CHRONOFROID). Néanmoins, **les problèmes chroniques de transit fret par la région parisienne, y compris pour les trains haut de gamme du combiné, n'ont pas véritablement**

trouvé de solution alors que l'interconnection TGV se poursuit à grands frais en Ile de France.

Il est donc important que l'État français assure ses prérogatives de régulateur du marché ferroviaire national et qu'il incite la SNCF à séparer plus nettement ses fonctions de gestionnaire d'infrastructure de ses diverses activités voyageurs et fret, **au besoin en délimitant des entités opérationnelles distinctes au sein de l'entreprise.**

L'état actuel et prévisible du marché européen du transport de fret oblige tous les acteurs du transport combiné à réduire leurs coûts de production. Cette réduction oblige à revoir simultanément la traction ferroviaire, le passage sur chantier de transbordement et la traction routière terminale. **La solution à long terme pour atteindre l'optimum économique, en traction ferroviaire, est de construire des infrastructures spécifiques, le TGV en ayant apporté la preuve éclatante.** De même, il paraît nécessaire d'envisager un réseau capable d'absorber des trains lourds typiquement de plusieurs milliers de tonnes avec plusieurs engins de traction, à une vitesse typique de 120 km/h permettant un bon compromis efficacité/coût énergétique, avec un gabarit autorisant le transport d'UTI sur 2 niveaux (double-stack donnant une productivité immédiate de 30 à 40 %) et une charge utile à l'essieu proche de 35 tonnes.

Certes nous sortons là des usages en vigueur en Europe Occidentale, mais ces techniques ont fait leurs preuves dans d'autres pays.

De même que le TGV s'est radicalement coupé des contraintes techniques et géométriques héritées des réseaux ferroviaires mixtes voyageurs et marchandises du 19ème siècle, **il paraît à présent opportun de poser la question d'un réseau européen d'infrastructures ferroviaires dédiées fret et offrant une productivité maximale.** A cet égard, les premières réflexions sur l'autoroute ferroviaire (même si celle-ci ne constitue pas du transport combiné au sens strict) ont permis d'esquisser le tracé d'une ligne nouvelle traversant la France du nord au sud et visant à relier les deux parties de l'Union européenne à plus fort potentiel.

En attendant la mise en chantier de ces lignes nouvelles fret à vocation européenne qui marqueraient, par rapport à l'existant, une rupture au moins aussi considérable que l'autoroute par rapport au réseau routier hérité du 19ème siècle, il paraît urgent d'améliorer l'efficacité des chantiers de transbordement.

A ce titre, le projet COMMUTOR de réseaux en étoile permettant, par le biais d'un chantier de correspondances *robotisé* situé en région parisienne, de traiter 24 chantiers couvrant le territoire français et 6 chantiers dans les pays limitrophes **répond au moins en partie aux soucis de productivité exprimés ci-dessus.** Il permet, par sa logique de point nodal, d'acheminer les UTI en trains constitués sur la plus grande distance du parcours tout en offrant des correspondances suffisamment serrées

(de l'ordre de 8 trains sur une plage de 2 heures) pour assurer des délais porte à porte raisonnables. Il permet ainsi de multiplier les destinations pertinentes au départ de chacun des chantiers desservis alors même que les quantités de trafic en jeu aujourd'hui ne permettent pas de constituer des trains directs.

D'une certaine façon, COMMUTOR permet de contribuer à l'aménagement du territoire, **éventuellement en lieu et place de systèmes ferroviaires existants comme le wagon isolé**. Ses différentes caractéristiques en font un système intégré nécessitant pour l'investissement, comme pour l'exploitation, une unité de décisions et une gestion centralisée. Le produit COMMUTOR n'est pas séparable en sous-produits. Outre un chantier de correspondances robotisé, dont le coût APS est évalué à 975 MF (Union européenne 94), l'automatisation de la manutention impose d'équiper les wagons d'un système intermédiaire d'arrimage qui réalise une interface entre le wagon et les caisses. Cette solution impose l'utilisation de wagons unifiés et spécialisés, évalués à 3 000 véhicules, pour un investissement d'environ 600 MF.

L'ensemble du système est bâti sur un pas de 60 pieds, soit 3 EVP. Il devrait permettre de manutentionner la quasi totalité des UTI actuellement sur le marché. Il devrait également permettre, aux interfaces de manutention automatisées près, de traiter des UTI plus grandes qu'aujourd'hui, ce qui constituerait une source de productivité spécifique nouvelle.

COMMUTOR paraît en mesure d'assimiler l'évolution des UTI mais présente cependant l'inconvénient de nécessiter un très fort investissement initial **pour un réseau avant tout centré sur le territoire national**. Même si COMMUTOR peut permettre de répondre à des problèmes typiquement français d'aménagement du territoire, il paraît intéressant de situer la validation de ce projet dans une perspective européenne d'un réseau de trois ou quatre points nodaux capables de traiter l'Europe Occidentale de manière compétitive.

b) Une stratégie pour la route

On a beaucoup écrit pour et contre la route. La route est une réalité incontournable. 30 000 entreprises interviennent sur ce marché et offrent un service inestimable fondé sur la flexibilité, la souplesse et la finesse de desserte.

Nous avons vu précédemment que la route faisait le prix, que ce prix n'avait pas une assise objective et que les baisses constantes qu'il avait subies en raison d'une offre pléthorique avaient conduit le marché des autres modes -ferroviaire, maritime et fluvial- au bord de la rupture. Les mesures qu'il faudra prendre portent donc bien sur la rentabilité des autres modes et l'attractivité de l'intermodalité comme alternative à une

offre routière systématiquement concurrentielle, sans négliger pour autant le point déterminant des dessertes terminales qui, elles, demeurent routières.

L'avenir de la route ne repose pas dans une fuite en avant dans de nouvelles infrastructures, comme cela pouvait être le cas au début des années 60 quand tout était à construire. **L'autoroute crée sa propre saturation et ce n'est pas la multiplication des autoroutes "bis" parallèles aux premières, qui résoudra les problèmes liées à la congestion de la périphérie des villes, là où si situe justement le fret à forte valeur ajoutée.**

La pertinence du transport routier est limitée par les thromboses rencontrées sur les parties périurbaines des axes autoroutiers, de la même façon que le transport combiné ferroviaire est limité à l'entrée des gares et des accès aux chantiers par les liaisons ferroviaires régionales et le trafic voyageurs "grandes lignes" qui parasitent sa régularité.

Ces modes, que l'on prétend concurrents, rencontrent en interne la même limite à leur cohérence affichée. **Pour le tout-routier et pour les parcours terminaux du transport combiné, c'est l'enchevêtrement des besoins de mobilité personnelle des citoyens à l'entrée des villes qui perturbe la régularité et la ponctualité des dessertes ; pour le ferroviaire c'est le choix stratégique du tractionnaire-gestionnaire d'infrastructures qui privilégie les déplacements des mêmes citoyens, mais par le train, au détriment du fret ferroviaire.** Or, la rentabilité et la productivité de l'un et l'autre mode font la qualité globale de la chaîne.

Ces phénomènes de thromboses ponctuelles de la route, il faut les mesurer, comme il faut mesurer objectivement les saturations des sillons ferroviaires. De toute manière, les espaces de développement de la route ne sont pas illimités, notamment en périphérie de villes où le moindre tracé complémentaire provoque à présent, spontanément la levée de boucliers des riverains ou des associations de défense de l'environnement.

L'autoroute "sans aucun feu de Lille à Marseille" est une illusion. Il suffit pour s'en convaincre de constater le développement de la CB à bord des ensembles routiers, qui sert tout autant à déjouer les contrôles de vitesse qu'à éviter des bouchons de plus en plus aléatoires, et qui sont devenus le cauchemar des chauffeurs. **Coincés entre le client qui attend le moindre retard pour changer de transporteur, le patron qui pousse à la surproductivité en n'appliquant pas toutes les réglementations et le danger objectif des autres usagers, les chauffeurs sont les premières victimes d'un jeu qu'ils ne maîtrisent plus, voire qui les méprise.**

Il serait sans doute plus cohérent de consacrer les tonnes de béton que l'on veut couler pour de nouvelles autoroutes à tracer des lignes dédiés au fret lourd dans le cadre d'un développement harmonieux du

transport intermodal où chacun des modes retrouverait un véritable avenir, un souffle, une voie.

c) Une stratégie pour le fluvio - maritime

Le transport fluvial en France ne concerne plus que 3 à 4 % des marchandises transportées contre près de 20 % en Allemagne et **plus de 50 % aux Pays-Bas**, tandis que dans l'espace communautaire :

- plus de 45 % des marchandises transportées le sont par route,
- 20 % par voie fluviale notamment en Europe du Nord,
- 15 % par fer,
- 20 % par autres modes (cabotage, oléoducs...).

Comme on l'a vu,

- la nouvelle répartition spatiale du travail
 - l'émergence de nouvelles nations industrielles
 - l'ouverture de l'Europe à l'Est
 - la mise en oeuvre et l'extension de l'Union Européenne
- éloignent de plus en plus les lieux de production des lieux de consommation.

Le fluvial et le fluvo-maritime reprendront des parts de marché et participeront à nouveau, **au rang qui doit être le leur**, au développement de l'économie à quelques conditions près :

→ Un **réseau fluvial de dimension européenne** (mise à niveau de l'existant et réalisation de nouvelles liaisons).

→ Une **politique fluviale au service de l'aménagement**.

→ Une **politique commerciale et une évolution de la profession**.

→ L'**aide au transport combiné** notamment dans le domaine du conteneur.

A l'instar des exemples allemands, un repositionnement de la France vers une politique active d'aménagements fluviaux, est indispensable pour cadrer avec la logique organisationnelle dans laquelle nous nous situons.

Pour y répondre, l'intégration des voies d'eau françaises au réseau fluvial européen de même gabarit et la réalisation du système européen des voies navigables sont stratégiques. Il s'agit non seulement de terminer les travaux prévus au prochain contrat de plan mais aussi et surtout **prioritairement** :

- de réaliser la liaison Seine-Nord entre les bassins de la Seine et du Nord, par le canal de Saint-Quentin, à un gabarit de 4 000 tonnes

- de réaliser la liaison Rhin-Rhône ainsi que la liaison Seine-Est par les tracés proposés par les collectivités territoriales.

L'évolution de la profession "fluviale" est indispensable et, conformément à la volonté de l'État de promouvoir une concurrence maîtrisée et loyale, **l'abolition du tour de rôle dans les six ans est nécessaire.**

L'assainissement de la cale en maintenant les campagnes de déchirage doit être poursuivie.

Permettre le développement du transport combiné voie d'eau, route ou fer en insérant la voie fluviale dans la chaîne intermodale doit être une priorité, notamment en aidant les niches marketing représentées par les liaisons nouvelles dans le domaine du conteneur, et par des échanges nationaux ou internationaux repensés fluviaux - c'est-à-dire réunissant les trois modes -.

Enfin, favoriser sur **des plates-formes réellement multimodales** (au moins 3 modes voie d'eau/route/fer), performantes et d'un intérêt économique avéré, les équipements de manutention permettant à l'offre fluviale d'être compétitive.

La navigation fluviale ou fluvio-maritime est une réalité opérationnelle et efficace à l'étranger et notamment en Belgique, Hollande, Allemagne, et la politique suivie depuis des décennies en France ne pouvait que mener au déclin du mode de transport fluvial.

La volonté politique à laquelle appelle la navigation intérieure devrait lui permettre :

- de retrouver des parts de marché
- de s'insérer dans une offre réellement plurimodale
- d'apporter au transport combiné rail-route une alternative économique et écologique tout en sauvegardant un secteur stratégique de notre économie
 - de développer des nouveaux segments notamment dans le domaine du conteneur et du ro-ro.

Cette volonté politique doit se matérialiser à travers un contrat de plan État/VNF qui prenne en compte cette donne.

d) Une stratégie pour le maritime

Évoquer le monde du maritime, c'est immédiatement noter que le volume des échanges maritimes mondiaux a dépassé les 4 milliards de tonnes en 1993. La voie maritime est utilisée pour le transport de 82 % des

échanges européens avec les pays tiers et de 30,5 % des échanges intra européens, qui s'élèvent pour leur part à 645 millions de tonnes en 1993.

Avec l'ouverture du marché unique européen en 1993, le caractère international du transport maritime a été accru. Le règlement communautaire de 1986 sur la libre présentation des services avait déjà organisé la libéralisation progressive du secteur qui se trouve ouvert à tout transporteur, qu'il soit ressortissant ou non d'un État Membre. L'ouverture au cabotage, à l'intérieur des États Membres, est en cours depuis le règlement communautaire de 1992... mais n'est toujours pas réalisée.

La principale conséquence de cette internationalisation est que le marché du transport maritime est soumis à une très forte concurrence. **Le trafic maritime tend à se concentrer sur quelques grands ports en Europe.**

Plusieurs facteurs expliquent cette évolution :

- l'accroissement de la taille des navires
- le nombre d'escales limitées à quelques ports sélectionnés en fonction de leur taille et de leurs performances afin d'accélérer les rotations et d'éviter ainsi les immobilisations.

Le secteur du transport des lignes régulières est ouvert à la concurrence mondiale et les conférences maritimes s'efforcent de sauvegarder une indispensable rationalisation.

Il existe un lien fort entre la demande de transport maritime et l'activité économique mondiale. Cette interaction reflète le rôle d'ajustement joué par les marchés internationaux et l'importance du **rôle d'anticipation exercé par les opérateurs du transport maritime.**

Pour rendre le transport maritime français de nouveau compétitif, plusieurs pistes sont à explorer, voire à suivre :

- renouvellement d'une flotte vieillissante
- exonération des charges sociales
- défiscalisation des salaires des navigants
- réforme du régime fiscal des navires

C'est là tout au moins une partie des souhaits exprimés par le Comité Central des Armateurs de France.

Les ports, chaînon incontestable de la chaîne internationale des marchandises, constituent l'un des pivots de l'organisation de la chaîne logistique. Situé au contact de deux domaines de transport, le port est par définition un lieu de rupture de charge. A l'occasion de cette rupture, peut intervenir une valorisation des produits transportés.

Mais depuis une vingtaine d'années, l'effacement progressif de la rupture de charge, a modifié l'appréciation que l'on pouvait avoir d'un port. **Il apparaît maintenant comme un maillon d'une chaîne logistique globale.**

Le port, comme pôle industriel, reste une réalité intangible. Dunkerque et Fos-sur-Mer en sont les expressions les plus significatives. Le port, pôle de services, s'impose comme un modèle de développement à travers le monde. C'est vers ce profil logistique à haute valeur ajoutée que devraient s'orienter des ports comme Le Havre, Bordeaux, Nantes ou Brest

Avant et arrière-pays - les ports face à ces enjeux

L'étendue de l'avant pays portuaire correspond à l'importance de l'offre en destinations possibles. Il traduit le rayonnement d'un port. La qualité de la desserte de l'hinterland, l'accessibilité terrestre du port, ont une importance déterminante. Les transports de pré et post acheminement doivent être les plus fiables, les plus rapides, les plus économiques possibles.

Les hinterlands portuaires sont de plus en plus ouverts et se recouvrent souvent. Le corollaire en est une concurrence accrue, d'où l'importance d'une offre diversifiée de modes de transport et de leur intégration dans une chaîne logistique performante. Car le transport terrestre, si réactif et flexible, se retrouve encore l'arbitre majeur des batailles maritimes.

- La fiabilité des ports reste l'élément primordial dans le choix des armements. La qualité des services proposés est souvent meilleure dans un grand port, un trafic important permettant une offre diversifiée et des coûts moindres.
- Le coût du passage portuaire est un facteur déterminant.

Les ports les plus performants sont ceux qui ont su le mieux valoriser les flux et ont réussi à s'adapter aux exigences de perméabilité et de rapidité au meilleur coût.

L'enjeu informatique est devenu fondamental ; aussi des systèmes de suivi logistique ont été mis en place dans la plupart des ports importants.

En France, la loi portant réforme du régime de la manutention portuaire a déjà produit des effets mais elle doit être complètement appliquée si les 5 milliards de francs investis par l'État veulent trouver leur pertinence.

Deux autres volets méritent d'être approfondis : la domanialité publique qui, passés les effets d'annonce, semble être aux yeux des armateurs un mauvais procès, et les dessertes terrestres, vecteur essentiel

du développement portuaire par l'irrigation, la décongestion et la massification.

e) Une stratégie pour l'aérien

La situation du fret avionné répond à des préoccupations spécifiques qui ne peuvent être détaillées et intégrées de manière exhaustive dans le cadre contraint de cette mission. Néanmoins des éléments d'approche peuvent être retenus.

On signalera tout d'abord que le niveau relatif du fret aérien par rapport aux autres modes de transport est modeste en volume (de l'ordre de 1 %), mais **significatif en valeur (10 %)**. Il répond notamment aux conditions de l'économie moderne, privilégiant la réduction des stocks, les flux tendus et la liquidité financière. Le recours à l'aérien comme choix modal est dicté par des conditions d'urgence, de valeur et de fraîcheur pour des flux à longue distance, principalement intercontinentaux.

De même, la grève du personnel d'Air France à l'automne 1993 a clairement montré l'importance prise par le transport aérien du fret dans la chaîne de production économique. La paralysie des aéroports parisiens a obligé les compagnies aériennes à recourir à des solutions d'urgence (déroutement des avions vers les autres aéroports européens, puis acheminement par route des marchandises) qui se sont traduites par des retards et des surcoûts.

Ainsi, le fret n'est plus aujourd'hui le parent pauvre du transport aérien : la gamme des avions s'est élargie, le matériel au sol lui est adapté, des investissements lourds sont menés par les compagnies. L'aérien n'est pas, à lui seul, l'avenir du fret, mais le fret est sans nul doute l'avenir de l'aérien.

La France possède, avec l'aérogare de fret de Roissy (d'une capacité de 1 million de tonnes), une plate-forme de niveau mondial ; elle peut aussi compter un maillage d'infrastructures de moindre taille à travers l'ensemble du territoire (Lyon, Marseille, Lille, etc.) pouvant privilégier des relations intracontinentales, particulièrement avec l'Europe de l'Est. Des synergies importantes peuvent être développées avec les transports terrestres notamment. La création du Train à grande vitesse (TGV) fret, s'articulant autour des aéroports de Paris, devrait permettre la réalisation d'un réseau de fret express européen à grande vitesse.

III.2. PENSER L'EUROPE DES TRANSPORTS

L'existence d'une stratégie française claire et volontariste dans ce domaine devrait avoir un effet d'entraînement au sein de l'Union Européenne, car la France bénéficie d'une position géographique centrale, de réseaux d'infrastructures importants, **bien qu'incomplets, et d'un potentiel significatif de développement du transport combiné.**

La présidence française de l'Union Européenne, au premier semestre 1995, serait l'occasion d'impulser une stratégie européenne cohérente avec la nouvelle stratégie nationale. Cette stratégie européenne doit être axée sur le développement du transport combiné international dont le potentiel est supérieur au potentiel national puisque le parcours ferroviaire moyen est de 600 kilomètres en national et de 800 kilomètres en international, avec des flux en croissance plus rapide que les flux intérieurs.

C'est de toute façon à cette échelle européenne que les acteurs économiques développent dorénavant leurs relations, même s'il existe légitimement des logiques nationales ou locales qui prétendent exercer des prérogatives de droit sur le domaine stratégique du transport.

Le pragmatisme voudrait qu'on intègre ces disparités dans la démarche globale de niveau communautaire comme des balises limitant la tendance eurocratique des institutions de Bruxelles. Mais on n'évitera pas une certaine prépondérance des réalités géographiques sur les incidents historiques que sont les soubresauts nationaux.

III.3. L'ACTION DE L'ÉTAT

a) Un schéma national du transport combiné

Un schéma national du transport combiné doit être rapidement établi et s'appuyer sur les résultats des nombreuses études réalisées au cours des dernières années. Il sera l'expression de la stratégie de l'État et son contenu devra se référer aux recommandations suivantes :

- il sera évolutif, pour tenir compte des évolutions de la demande et des techniques, grâce à un dispositif d'observation du marché et de suivi des expérimentations ;

- il ne sera toutefois pas guidé par le seul marché et devra donc s'articuler avec la politique d'aménagement du territoire, tenant compte de la présence des différents modes sur le territoire ;

- il intégrera un schéma directeur de plates formes intermodales comportant notamment les ports maritimes et fluviaux, et cohérent avec le schéma de terminaux européens (le rapport de MONSIEUR BELMAIN est à ce titre tout à fait pertinent) ;

- il précisera la consistance du réseau national de transport combiné (rail et voie d'eau), articulé avec le réseau international dessiné par l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes, entré en vigueur en octobre 1993 (la question des contournements de Paris et Lyon devra être tranchée en tenant compte de la perspective à long terme d'une autoroute ferroviaire nord-sud).

b) Un observatoire du transport combiné

Une clarification du rôle de chaque acteur dans la chaîne du transport s'impose. Elle nécessite de réaffirmer une obligation statistique de leur part et l'exploitation de données fiables pour orienter la politique des transports et pour en apprécier l'impact.

Un observatoire du transport combiné permettra d'éclairer l'État dans l'orientation et l'application du schéma national. Cet observatoire sera un lieu de mise en cohérence des études et recherches réalisées à différents niveaux (OEST, INRETS, Observatoires régionaux des transports, etc.) sur des thèmes tels que :

- l'évolution comparée des coûts et des avantages des différents modes de transport,
- l'évaluation des externalités,
- l'imputation des coûts d'infrastructure et la tarification,
- l'évaluation du potentiel combinable, du double point de vue technique et économique,
- l'évolution des aires de marché des terminaux et des distances parcourues par rail ou voie d'eau,
- l'évolution de l'interopérabilité des différents systèmes nationaux en Europe,
- la qualité de service du transport combiné : rapidité, ponctualité, temps d'attente, sécurité.

L'observatoire serait rattaché à l'Agence Nationale du Transport InterModal dont nous recommandons plus loin la création. L'expérimentation de cet observatoire au niveau national permettra de préfigurer un observatoire européen.

c) Inventer le marketing du transport

Un plan de promotion de l'image du transport combiné complètera ce dispositif et s'appuiera sur des actions d'information et de démonstration, visant à autoriser un choix modal réellement libre, car fondé sur une connaissance complète de l'offre de transport. L'État pourra confier la mise en oeuvre de ce plan à l'Agence Nationale du Transport InterModal.

- L'information sur l'offre de transport combiné pourra se développer en aidant à la création de centres régionaux d'information sur les transports. Il s'agirait de profiter du développement de la **télématique** pour rendre plus transparente l'offre de services proposée par chacun des modes de transport, les auxiliaires et les chargeurs n'ayant pas toujours conscience des facilités offertes par les modes autres que la route sur certaines relations. Un serveur fournirait un catalogue tenu à jour de toutes les applications télématiques dans le domaine de transports, avec leurs modalités d'accès, et permettrait un éventuel reroutage sur ces services. Il permettrait en outre de comparer, sur une même relation, les performances de plusieurs solutions monomodales ou intermodales, liées au respect des règles de concurrence et de sécurité.

- La démonstration des avantages du transport combiné pourra se focaliser sur certains axes nationaux ou internationaux sur lesquels une offre de qualité sera mise en oeuvre en recherchant l'intervention du programme d'actions pilotes pour le transport combiné (PACT) de l'Union Européenne. Cette offre de qualité se fondera par exemple sur l'utilisation de techniques interopérables au niveau européen telles que le suivi ou la traçabilité des unités de transport intermodal, ou sur l'affectation de sillons prioritaires sur le réseau ferroviaire. Certains produits déjà proposés par la SNCF vont d'ailleurs dans ce sens.

Un des freins du développement du combiné réside aujourd'hui dans le niveau artificiellement bas des prix du transport routier. **S'il n'était pas possible de tabler sur un assainissement durable de la situation économique des entreprises de transport routier, une solution pourrait consister à aider l'exploitation du transport combiné.**

Plusieurs solutions sont envisageables :

→ Une régie du transport combiné fondée sur un réseau intérieur de service public dont le déficit serait couvert par l'État ne nous paraît pas une solution véritablement pertinente. Elle conduirait à déresponsabiliser les acteurs et pourrait devenir un véritable gouffre financier

→ La prise en compte d'externalités positives, (suppression d'externalités négatives dues au trafic routier lourd : pollution -dont effet de serre-, bilan énergétique, nuisances sonores, insécurité routière, etc.)

générees par le transfert de fret de la route vers le transport combiné pourrait faire l'objet d'une aide directe à la TK transportée : à trois centimes la TK elle couvre le déficit du transport combiné.

→ L'instauration d'un péage d'infrastructure ferroviaire est envisagé en application de la directive 91/440 de l'UE. **Le transport combiné pourrait en être totalement ou partiellement exonéré, via une aide de l'État au tractionnaire ferroviaire.** A charge pour l'entreprise ferroviaire de bonifier équitablement les prix de vente au client final. Sans être une aide directe à des entreprises privées, aide par ailleurs répréhensible au regard du droit communautaire, cette exonération du péage devrait relancer la dynamique du combiné.

Dans l'immédiat, et à titre plus conjoncturel, la prise en charge par l'État à titre temporaire du déficit d'exploitation sur certaines relations pour 'amorcer la pompe' et démontrer les avantages du transport combiné ne peut s'envisager qu'avec beaucoup de prudence et qu'à titre tout-à-fait ponctuel. En effet, une telle action pourrait placer la France en position de rupture avec la politique européenne qu'elle sera chargée d'animer dans quelques mois. Elle sera de plus fortement contestée par les transporteurs routiers et renforcera l'image de non-rentabilité du transport combiné.

Enfin, la lisibilité de la stratégie de l'État en souffrira, les acteurs du transport ne sachant plus s'il conserve ou abandonne son rôle naturel de soutien au développement des infrastructures. **Une aide de l'État au développement du réseau ferroviaire (mais aux conditions de la rupture culturelle que nous avons abordée plus haut), à l'aménagement des terminaux et à l'équipement des opérateurs, paraît toujours préférable.**

Là aussi, l'outil d'impulsion et de cohérence que constitue l'Agence Nationale du Transport InterModal s'impose comme élément fédérateur de ces actions.

d) L'évolution du rôle des acteurs du transport combiné

Le développement du transport combiné ne saurait se faire sans une évolution assez considérable du rôle des acteurs actuels :

Élément clé depuis l'origine, la SNCF apparaît trop ambiguë aux yeux de beaucoup. Elle cumule en effet quasiment tous les rôles, soit en direct, soit par filiales interposées. **Si d'autres entreprises ferroviaires dans le monde ont réussi une approche aussi diversifiée de l'intermodal, elles semblent avoir bâti à chaque fois un véritable partenariat avec les transporteurs routiers et les sociétés indépendantes de commercialisation.**

Pour différentes raisons liées à une culture transport spécifiquement française, cet accord n'a pu se réaliser dans notre pays. Au contraire, la profession routière dans son ensemble s'est sentie agressée, surtout lorsque la SNCF a décidé de lancer CHRONOFROID. Originellement présentée comme une innovation, la caisse mobile frigo devait attaquer un marché de la température dirigée à 100 % routier.

Lancé à contretemps, dans un secteur aux marges laminées par la grande distribution, CHRONOFROID a cherché à faire du volume sans véritable souci d'équilibre des comptes. Les déficits cumulés sont tels que la SNCF envisage aujourd'hui une recomposition complète de ce produit et cherche à présent des partenariats avec des routiers sur la caisse mobile frigorifique.

Il nous paraît souhaitable de tirer les leçons de l'expérience CHRONOFROID en suggérant le recentrage de l'entreprise ferroviaire sur son premier et véritable métier. Des progrès peuvent sans doute encore être faits vers une traction des trains de qualité et à un coût raisonnable. Parallèlement, la SNCF devrait se déterminer plus clairement par rapport à CNC et à NOVATRANS. Il paraîtrait judicieux d'inviter ces deux opérateurs à se recentrer sur une commercialisation renforcée du combiné. Nous verrons plus avant dans le rapport les voies de progrès pour la manutention dans le chantier intermodal.

Nombreux sont ceux qui considèrent que les expressions diverses qui font actuellement office de stratégie pour le transport combiné, doivent disparaître au profit d'une stratégie fondée sur des données économiques scientifiquement contrôlées, sur une affectation négociée des rôles et sur un programme d'aides concentrées sur les points à fort effet de levier que nous avons relevés et qui favorisent véritablement l'intermodal.

III.4. UNE NOUVELLE APPROCHE DU BIMODAL

Connu depuis plusieurs années en Europe, au moins dans son principe, le bimodal n'a pas réussi la percée commerciale espérée par ses promoteurs. Il paraît cependant offrir des avantages par rapport à la chaîne combinée classique. En particulier, il ne nécessite pas le passage par un chantier rail-route sophistiqué et lourd en investissements d'engins de transbordement, comme c'est le cas actuellement.

Il devrait donc par essence s'attaquer à des trafics plus diffus que le combiné classique. Cette technique fait d'ailleurs ses preuves en Amérique du Nord depuis de nombreuses années. **Elle rencontre un succès grandissant auprès des transporteurs routiers car le bimodal**

permet une transition douce vers le combiné, à condition que la semi-remorque reste simple d'usage.

Il est peut-être permis de se demander si le "lobby ferroviaire ouest européen" n'a pas fortement freiné l'introduction de cette technique qui remet en cause des schémas bien établis, en particulier des arguments liés à la coexistence sur le même réseau de circulations fret et voyageurs, qui imposent des normes de sécurité extrêmement strictes au bimodal et en ont, de ce fait, grevé le bilan économique. **N'est-il pas temps de passer du stade de l'expérimentation à celui d'une exploitation industrielle ?**

Sans remettre en cause la sécurité, puisque le bimodal est appelé à utiliser durablement un réseau ferroviaire mixte fret/voyageurs, il paraît possible d'impulser les développements simultanés dans plusieurs directions :

→ la **recherche d'un rapport tare/charge utile plus attractif**, en recourant à des matériaux plus légers, y compris des alliages d'aluminium et des composites encore peu utilisés en Europe.

→ à l'instar des autres UTI et en **maintenant un PMA de 44 tonnes** sur 5 essieux, **l'attaque du marché du grand volume, en autorisant à titre dérogatoire de plus grandes dimensions en longueur et/ou en hauteur.** Une première expérience à 53 pieds devrait pouvoir être menée rapidement, ce qui permettrait de **passer de 33 à 40 europalettes.** Cette ouverture devrait intéresser plus particulièrement le marché de la grande distribution où les points de destination (grandes surfaces ou dépôts régionaux) sont souvent beaucoup plus nombreux que les points expéditeurs (par exemple industriels de l'agro-alimentaire).

→ le développement d'une **nouvelle génération de bogies ferroviaires** permettant des opérations d'accouplement/désaccouplement plus rapides avec la semi-remorque routière. Un soin particulier apporté aux systèmes de connexion mécanique, pneumatique, voire électrique devrait permettre de viser un **temps de cycle inférieur à 3 mn en conditions réelles**, autrement dit de constituer un train de bimodal en une heure maximum. Cette recherche peut aller à l'encontre d'une compatibilité quasi totale entre les différents prototypes de bimodal actuellement existants en Europe, mais il paraît préférable de **chercher à simplifier et à optimiser un ou deux systèmes** plutôt que de sophistiquer inutilement le problème. De même, la recherche d'un modèle suffisamment simple et léger pour pouvoir être transporté à l'intérieur de l'unité bimodale pour rééquilibrer les parcs entre 2 chantiers est une piste intéressante.

→ un soin particulier pourra ainsi être apporté à l'**optimisation des chantiers.** En effet, s'il ne nécessite pas des investissements lourds en infrastructure ou en superstructure, il mérite, comme les chantiers classiques, que la **prise en charge administrative, l'identification**

automatique des véhicules et, d'une façon générale, la **gestion informatisée des données** soient d'un autre niveau d'efficacité.

Il semble possible de constituer des programmes pilotes européens sur ces différents points en appliquant ces gains de productivité à des fonds de commerce bien identifiés. D'une façon générale, **l'amélioration du bimodal doit viser à en faire un outil plus simple et moins coûteux, car en la matière, l'obsolescence commerciale sera pour longtemps encore plus rapide que l'obsolescence technique et financière.**

A long terme, il n'est pas exclu d'envisager des trains de bimodal de très grande longueur, visant à baisser le coût de traction ferroviaire, au besoin en circulant sur les lignes dédiées fret, proposées plus avant dans le rapport. L'expérience a montré que des trains cinq à six fois plus longs que ceux existant aujourd'hui en Europe sont techniquement possibles. Dans l'immédiat, **l'importance du coût de traction ferroviaire** (entre 50 et 65 % du total) nécessite le **lancement d'un train par relation** et donc **l'acquisition d'une vingtaine d'unités bimodales à chaque fois.**

Une aide spécifique au lancement, au moins pour les toutes premières relations; paraît être de nature à implanter cette technique sur le marché car elle vise, avant tout, le marché routier de moyenne et longue distance. Un premier marché test pourrait concerner la livraison des voitures préparées et affectées à un client précis dès l'usine en évitant le surcoût des manutentions intermédiaires. De plus, l'anonymat de la caisse bimodale devrait quasiment annuler les problèmes de vandalisme sur les voitures. Le bimodal pourrait ainsi constituer une réponse élégante au problème de la distribution fine de marchandises à haute valeur ajoutée.

Plus largement le bimodal peut **séduire les transporteurs routiers** désireux de se redéployer vers **leur vrai métier : la desserte de qualité de leur clientèle.**