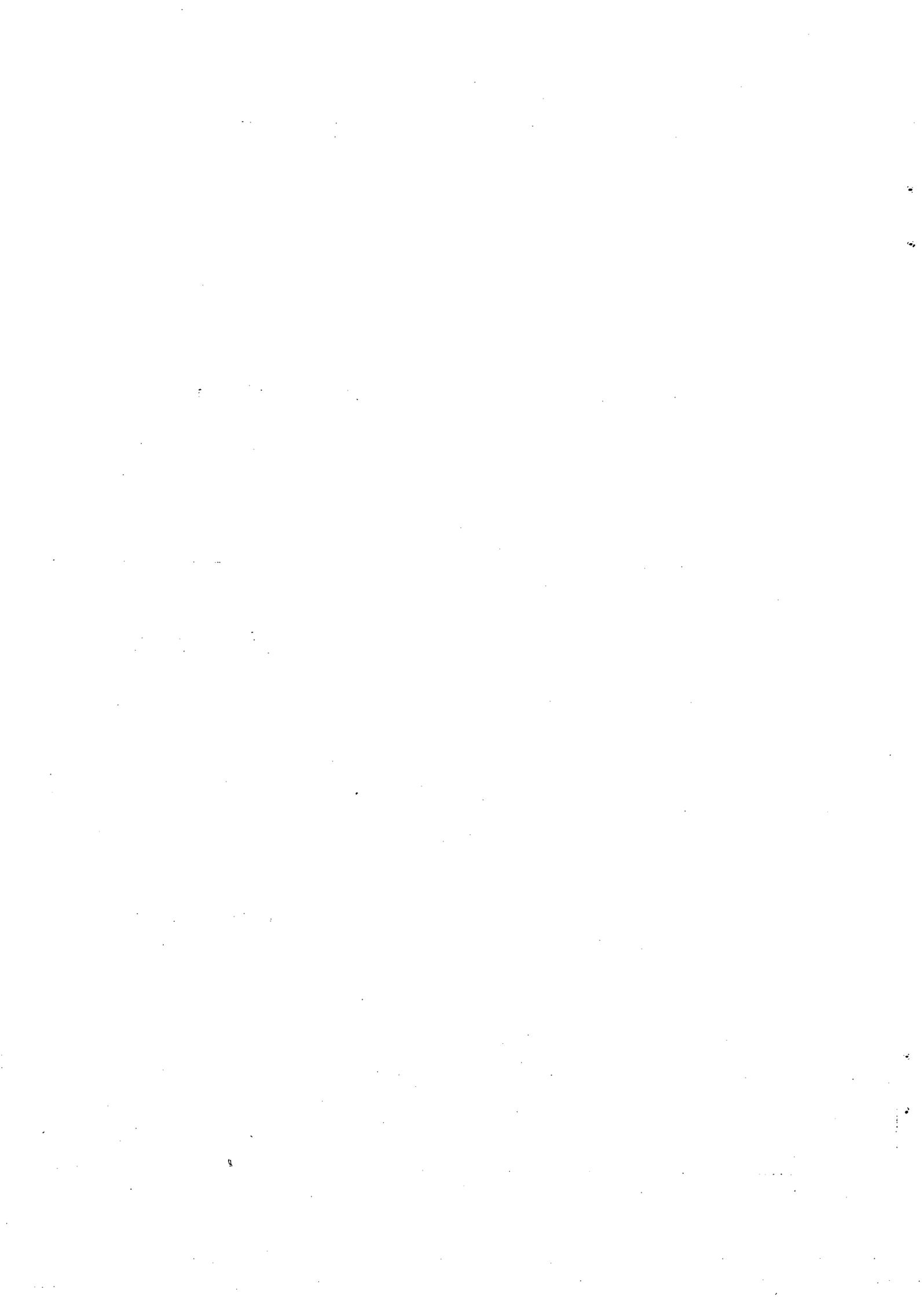


DEUXIÈME PARTIE

UN SCHÉMA NATIONAL DES PLATES-FORMES MULTIMODALES



I. LES STRUCTURES PHYSIQUES ET OPÉRATIONNELLES

I.1. QU'EST-CE QU'UNE PLATE-FORME LOGISTIQUE?

La notion de plate forme logistique recouvre deux acceptions :

- l'une minimaliste correspond à la concentration sur un site, prévu à cet effet, d'activités de transport et de logistique (essentiellement du stockage),

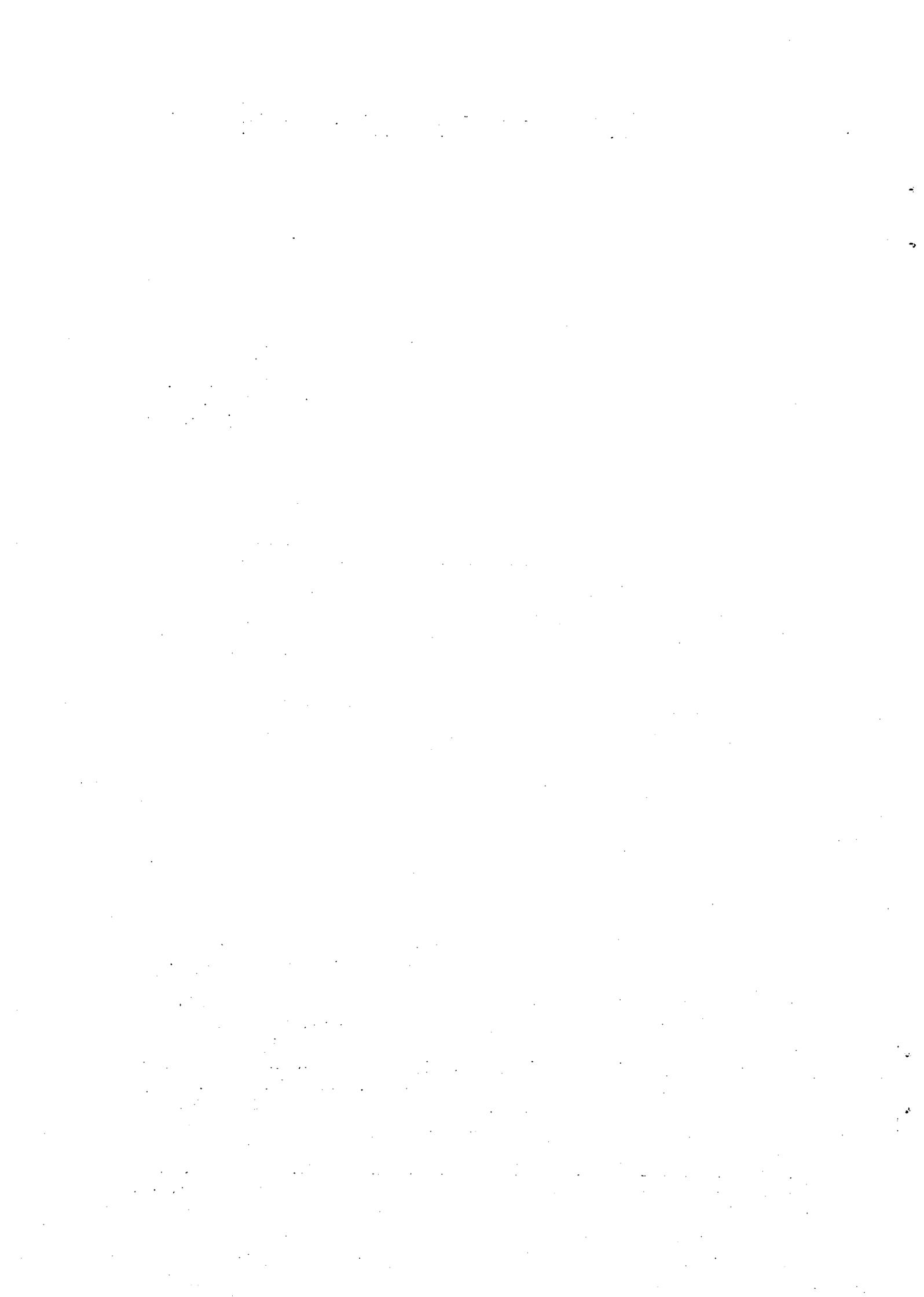
- la seconde plus complète y adjoint la notion de **services à valeur ajoutée**, dans deux directions. D'une part, par extension des prestations logistiques au delà du stockage : gestion fine des flux, préparation des commandes traitement final de différenciation des gammes de produits, conditionnement. Ces prestations accompagnent ou tirent partie d'une rupture de charge, éventuellement provoquée. D'autre part en proposant aux entreprises sur le site des services justifiés par les économies d'échelle réalisées. Il s'agit de services aux entreprises : assurances, services financiers, gardiennage, entretien des locaux ou d'accueil des hommes : restauration, parking PL, sanitaires, etc. Ces services toutefois se banalisent et ne sont pas exclusifs des plates-formes logistiques. C'est malgré tout un lieu privilégié pour les concentrer.

A l'heure actuelle, les implantations logistiques ne se groupent pas uniquement sur les plates-formes ou sites ainsi dénommés. Ainsi dans la région Nord-Pas-de-Calais, sur l'aire métropolitaine lilloise - concentrant 2/3 des implantations logistiques régionales - seuls 36 % des créations de surfaces logistiques se font sur les plates-formes (au nombre de 5 sur 26 sites de concentration logistique recensés).

I.2. LE CONCEPT DE PLATE-FORME LOGISTIQUE A-T-IL UN SENS ?

Une plate-forme n'est pas qu'un regroupement d'activités logistiques sur un même site. Elle peut aussi devenir le lieu idéal de mise en oeuvre de valeur ajoutée de services communs assurés sur place. Il s'agit en réalité d'un moyen de concentration plutôt qu'une nécessité et une fin en soi.

Du strict point de vue de l'entreprise, **cinq dimensions sont à prendre en compte** :



① L'organisation en système fermé n'incite pas à l'implantation sur une plate-forme. Les réseaux fonctionnent, les relations sont déjà tissées, le contrôle des flux est assuré en interne : **quels services supplémentaires attendre d'une plate-forme ?**

② La **demande de locaux** s'exprime également en termes de flexibilité. Les besoins des entreprises évoluent. Le recours à la location se généralise, y compris sur de courtes périodes pour faire face à des besoins saisonniers ou encore à un stockage spéculatif sur des offres promotionnelles, essentiellement dans la grande distribution. Les cahiers des charge de certaines zones comme Garonor intègrent cette flexibilité en prévoyant la relocalisation d'activités en fonctions de besoins d'autres entreprises. Ceci n'est possible que dans la mesure où les installations ne sont pas hautement spécialisées, et devrait être réalisable plus aisément dans les sites à vocation logistique que dans les zones banalisées offrant le même type de clauses.

③ Par contre, les **PME** peu structurées **recherchent à l'extérieur des systèmes organisationnels d'accès à l'information** comme le serveur télématique régional, par exemple. Ceci étant, ces services ne justifient pas une concentration d'entreprises sur un même site.

④ Une **grande attention est à porter aux PME impliquées dans la production et qui souhaitent disposer de services logistiques** dont elles ne disposent pas en propre. La plate-forme de Nancy-Champigneulles a été créée ainsi pour adopter ce positionnement en faveur des PME des vallées vosgiennes.

⑤ Le **développement de modes alternatifs comme le transport combiné doit s'appuyer sur une massification des flux**. La technique intermodale permet pourtant paradoxalement une forme de délocalisation des sources à partir du chantier lui-même. Il lui suffit de disposer d'une série de clients implantés en grappe dans son aire d'influence. Cette grappe assurera, à petits jets constants, une alimentation régulière du site.

Les sites SNCF, de part la présence des voies ferrées principales, sont historiquement les sites originels de l'intermodal. L'existence d'embranchements ferroviaires au sein des entreprises ou des zones logistiques et la liaison des grappes par la route dans l'aire de pertinence des sites constituent les deux systèmes basiques de massification.

Ainsi, à Padoue, les sites logistiques proches du chantier de transport combiné viennent s'y alimenter directement, tandis qu'à Rungis la présence immédiate d'un gros chantier n'empêche pas certaines entreprises du site d'être des adeptes du tout-routier.

Il y a cohabitation des systèmes avec les saturations ponctuelles qu'elle peut provoquer. Chacun y trouve toutefois le service qu'il attend. C'est en fin de compte essentiellement pour économiser l'espace et assurer la concentration logique en un seul lieu des effets externes de massification que la plate-forme a sa raison d'existence, à charge ensuite pour l'intermodal d'y jouer tout son rôle par les alternatives de transport qu'il ménage.

1.3. POUR UNE LABELLISATION DES PLATES-FORMES MULTIMODALES

La labellisation est multicritère et se rapporte à une constatation de qualité de service, dont l'observatoire du transport combiné déterminera les caractéristiques :

- La **labellisation des terminaux** (ou plates-formes multimodales) doit permettre à la Commission européenne (pour les terminaux du schéma européen) ou à l'État (pour les autres terminaux du schéma national), de garantir aux opérateurs une qualité de service sur le site, axée sur des critères de performance. Elle présente aussi l'avantage d'éviter la prolifération des plates formes multimodales en donnant à la Commission, à l'État ou aux échelons locaux un pouvoir d'arbitrage et de hiérarchisation des projets. Un programme d'études réalisé en 1994 par l'INRETS, NEA, TKF et MOLBAY pour le compte de la Commission européenne doit aboutir à la définition précise de ce concept.

- La **labellisation des acteurs** de la chaîne intermodale peut constituer un puissant instrument de promotion. Le label de qualité peut être également attribué aux transporteurs routiers et aux auxiliaires de transport travaillant sur un ou plusieurs sites labellisés, avec un minimum de contrôles périodiques à prévoir.

Il peut être enfin envisagé une **labellisation des chargeurs** : les attentes croissantes du grand public vis à vis du développement du transport combiné, du fait de préoccupations de sécurité et de fluidité du trafic routier, peuvent amener certains industriels à **associer l'image positive du transport à la promotion de leurs produits. La protection de l'environnement est devenue au cours des dernières années un argument de vente, et le transport combiné y participe indirectement.** Les chargeurs qui se feraient ainsi labelliser, devraient s'engager sur un taux minimum de recours au transport combiné pour le procès de fabrication ou pour la distribution des produits.

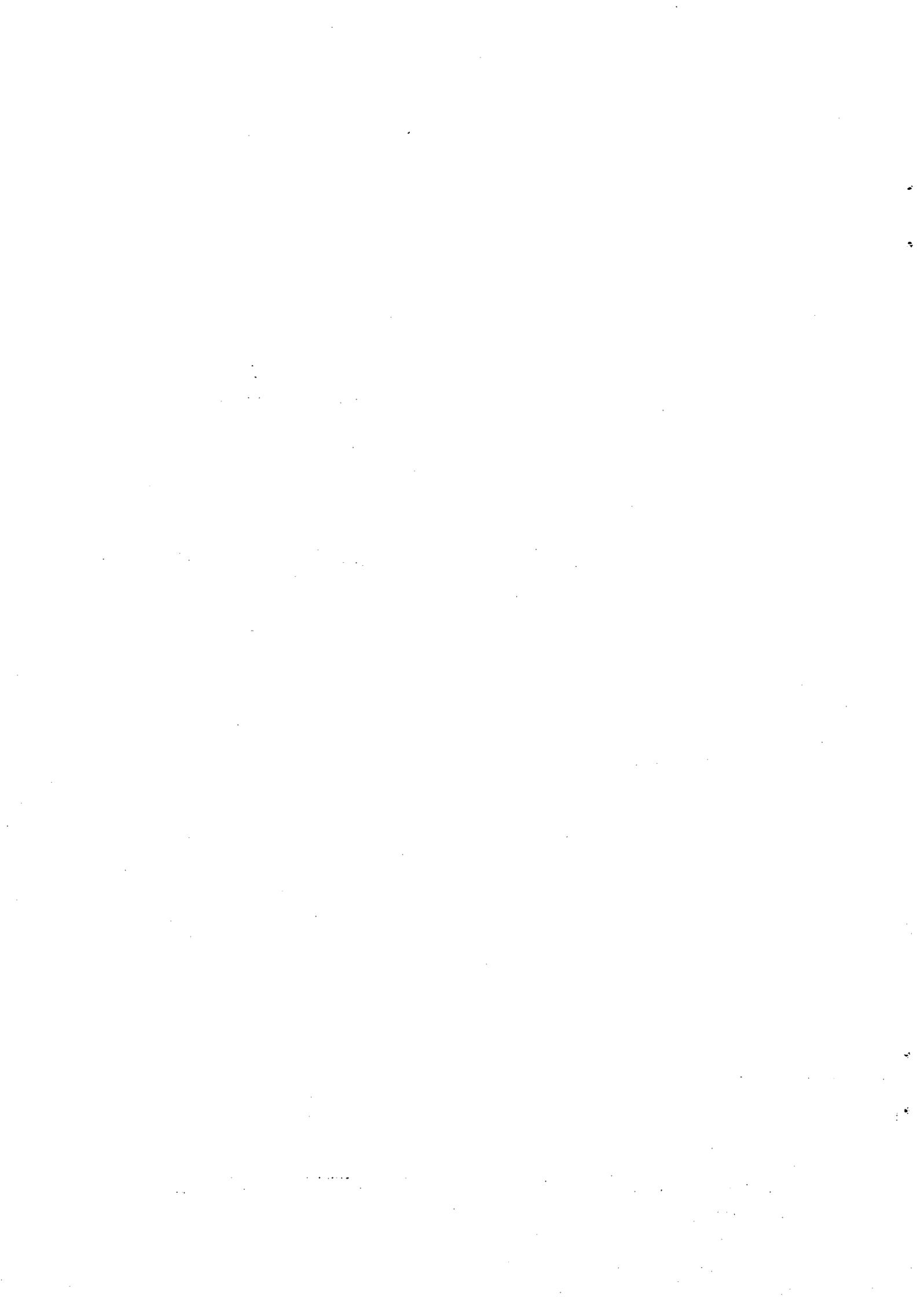
Les critères majeurs de labellisation se rapportent aux sites et aux plates-formes elles-mêmes. Ils doivent gratifier une localisation géographique idéale, une aire économique favorable et massificatrice ainsi que l'impact sur le développement périphérique.

Sur un second plan plus stratégique le label couronnera le degré d'intermodalité disponible et l'alternative offerte.

Enfin le label prendra en compte le degré d'intégration du site dans une logique d'aménagement local, illustré notamment par un contrat État/Région, ainsi que l'insertion du site dans un réseau de rang national ou international.

Bref, la labellisation est la définition objective des critères de reconnaissance d'intérêt stratégique du site et d'attribution des aides qui favoriseront son développement.

Ces critères se déclinent au plan européen, national et éventuellement régional; seules les deux premiers niveaux feront l'objet d'aides spécifiques de la part de l'État.



II. LES CONDITIONS DE DÉVELOPPEMENT DES SITES

Le transport combiné ne se satisfait plus de son accompagnement technique direct. Au delà de la valeur ajoutée que peut représenter la rupture de charge, et nous aurons à revenir sur les gisements de productivité que peut représenter le temps, le lieu et la maîtrise des interfaces de transbordement, les relais obligatoires que sont les chantiers du combiné ont tout à gagner à devenir, pour les plus stratégiques et les plus importants, les colonnes vertébrales des plates-formes intermodales de niveau international dont le redéploiement impulsé du transport combiné va provoquer l'émergence rapide.

Le souci d'aller vérifier à l'étranger la pertinence des solutions novatrices était un des axes de notre recherche documentaire. La prise en compte des réalités régionales françaises, en matière de chantiers et de plates-formes logistiques, nous est apparue, dès le départ, comme le pendant objectif à cette première démarche. Le recensement que nous avons effectué nous a permis de faire une série de constats :

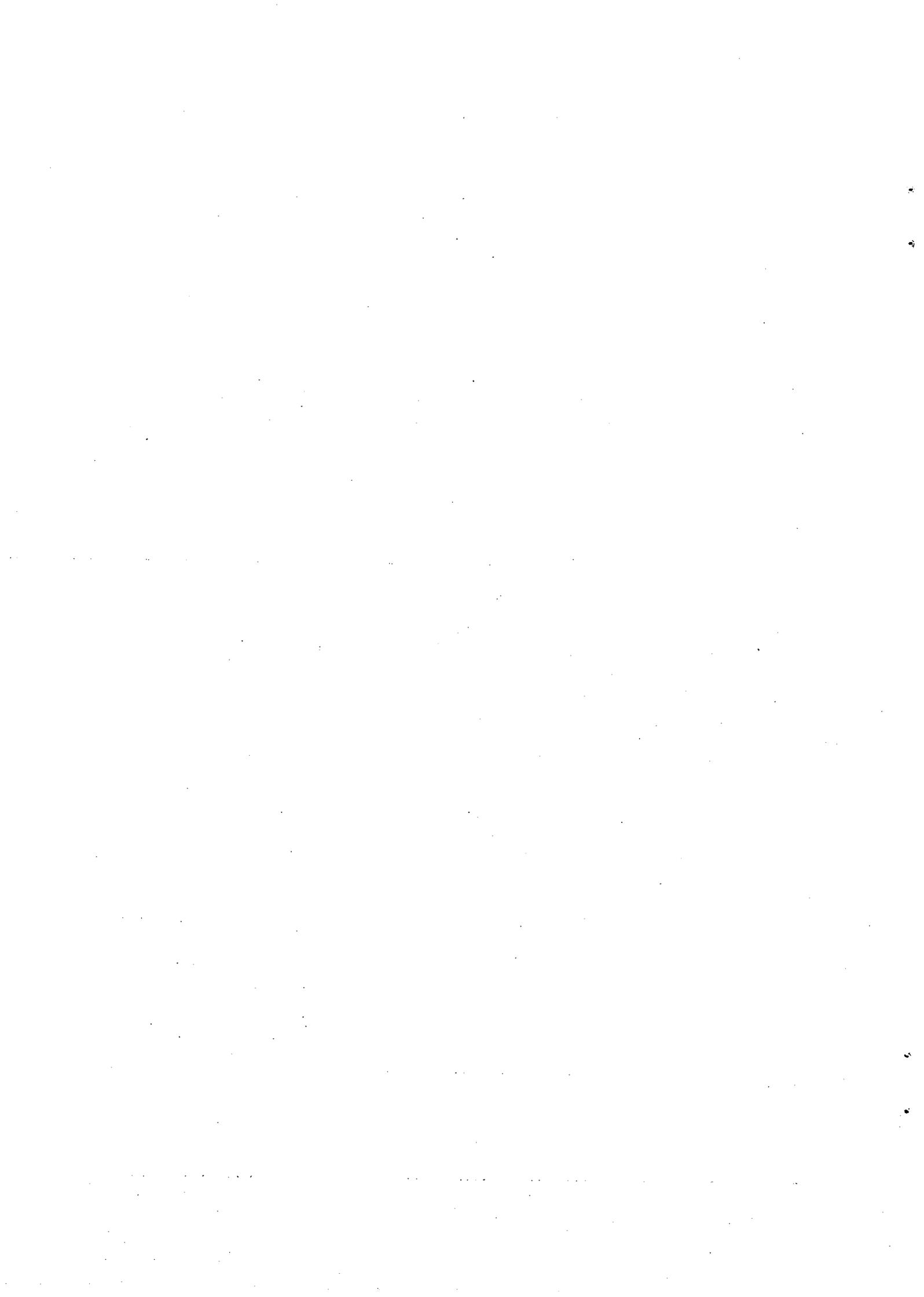
① *L'intermodalité est dans l'air du temps*

Alors que le transport combiné reste déficitaire dans les conditions actuelles de son exercice, l'émergence de la validité des alternatives modales dans la culture des chargeurs, des usagers et plus généralement de l'opinion publique est un signe encourageant du niveau d'acceptabilité de certaines mesures techniques et fiscales.

② *L'imagination est au pouvoir dans les 22 régions françaises*

Le foisonnement des projets est certes quelque peu désordonné et la rentabilité supposée des équipements planifiés est sujette à caution. C'est toutefois un signe de dynamisme et de créativité qui mériterait d'être accompagné par la collectivité nationale. C'est l'objet des recommandations de cette mission ministérielle.

③ *Les dangers de dispersion des capitaux privés et des aides publiques est considérable si l'on n'intègre pas très rapidement ces projets à un schéma d'ensemble raisonnable, coordonné aux démarches européennes.*



II.1. LES ENSEIGNEMENTS DU RECENSEMENT

Les logiques des régions peuvent être approchées à partir d'un recensement des plates-formes demandé par la mission à l'ensemble des régions et des directions régionales de l'équipement (DRE).

Ce recensement porte sur les sites, existants ou en projet, de plus de 50 ha. Les sites présentant une dimension intermodale réelle y entrent également. Toutes les régions sont couvertes (sur les 22 de la France métropolitaine, parfois partiellement).

Sont recensés aussi bien des projets très importants se comptant en centaines d'hectares que des chantiers de transport combiné beaucoup plus réduits. Au total, rien moins que 68 sites (hors chantiers de transport combiné stricts) sont recensés dont 34 en projet et 3 en extension.

Compte tenu de situations régionales contrastées et de la diversité d'approche qu'on peut constater, il ressort de ce recensement que la multiplicité des acteurs et la faiblesse d'ensemble de la planification, ne simplifient pas l'action des pouvoirs publics.

Trois types d'approche sont mises en évidence selon les régions :

① **un réel effort de réflexion sur la rationalisation des implantations logistiques**, portant sur un nombre limité de démarches : schéma logistique Saône-Rhône, CALIF, etc. desquels il faut rapprocher également les travaux réalisés à Bordeaux par un groupe de travail réuni à l'initiative de la DRE dans le cadre de la préparation du contrat de plan.

② **une absence de réflexion formalisée qui se traduit par un réalisme de statu quo** (région Limousin) et **des projets de taille modeste**, ou qui ouvre sur un développement désordonné, avec quelques cas de figure de concurrence entre villes (même transfrontalière dans le cas de Strasbourg et Solingen).

③ **des projets en marge de toute logique d'ensemble, montés par des acteurs individuels**, où une logique locale non-évidente en première analyse, semble l'emporter sur un aménagement cohérent du territoire.

L'affichage multimodal est une constante de tous les projets. L'offre existe ou sera proposée. Cela n'implique pas obligatoirement un usage multimodal des transports et bien des sites embranchés fer sont exclusivement routiers. C'est le cas de Garonor, ou de Lille-Roncq, expressions du tout-routier dans leur quasi totalité.

Les localisations se concentrent sur les capitales régionales et visent à desservir des bassins de consommation significatifs. Les implantations se caractérisent par :

- la présence des grandes infrastructures de transport,
- une recherche d'importantes disponibilités foncières (l'unité étant plutôt la centaine d'hectares),
- la présence d'un chantier de transport combiné sur le site ou en tous cas un projet de création voire de délocalisation d'un chantier existant.

En général les localisations qui en résultent se situent le plus souvent dans des zones géographiques peu valorisées : friches, couloirs d'infrastructures, zones portuaires, extension de zones d'activités existantes, voire proximité de quartiers d'habitat dégradé, etc.

Les tableaux a), b) et c), et les cartes qui suivent, récapitulent les éléments saillants de ces situations régionales et servent de base à un essai de typologie des régions qui les replace dans un cadre national et un schéma logistique général de niveau européen.

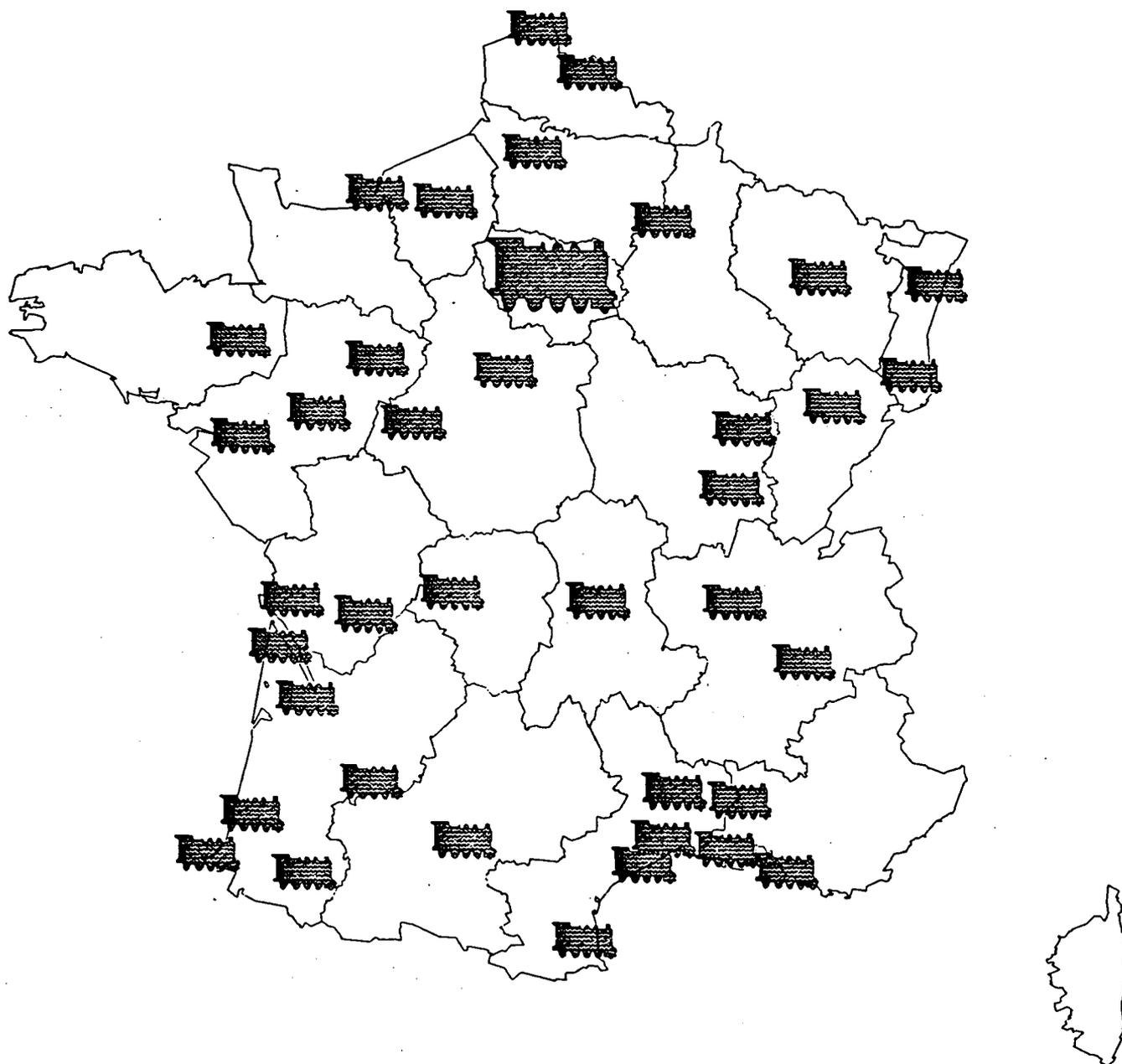
a) Les sites et projets recensés

(Chantiers de transport combiné, sites et projets de plates-formes multimodales)

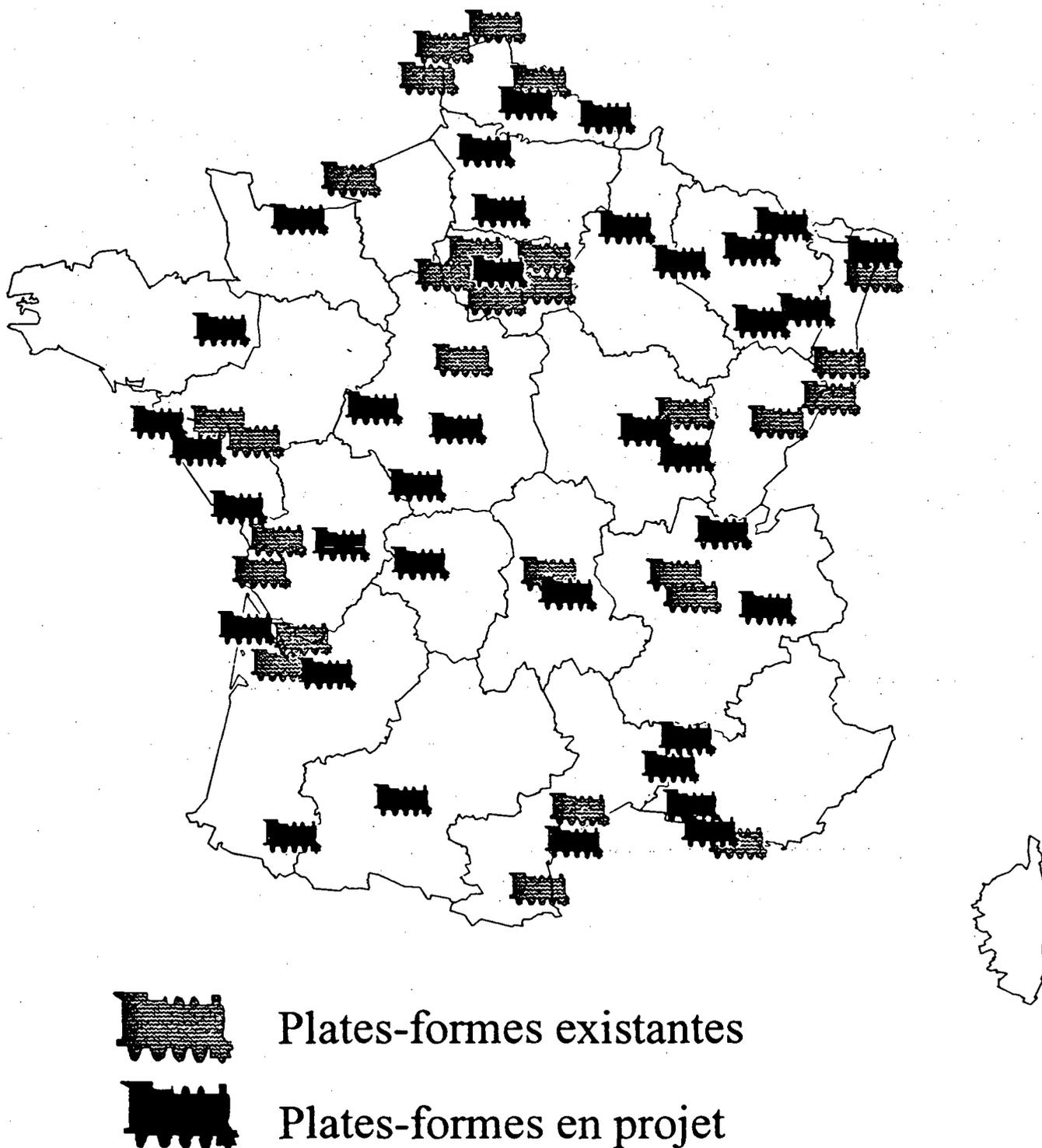
	Chantier de TC	Sites existants recensés	Sites projet recensés	Place dans le réseau européen		
				route	TC	fluvial
Alsace	2	2	1	passage	noeud	oui
Aquitaine	6	2	3	noeud	noeud	
Auvergne	1	1 extension		passage		
Bourgogne	2	-	2	noeud	noeud	
Bretagne	1	1		noeud	antenne	
Centre	2	1	3	noeud	noeud	
Champagne Ardennes	1	-	1	noeud	passage	
Franche Comté	1	2			passage	
Ile de France	4	5	1	noeud	noeud	oui
Languedoc Roussillon	5	2	1	passage	noeud	
Limousin	1	-	1			
Lorraine	1	-	3	noeud	noeud	oui
Midi Pyrénées	2	-	1	noeud	noeud	
Basse Normandie		-	1	passage		
Haute Normandie	2	1		passage	antenne	oui
Nord Pas-de-Calais	2	8	3	noeud	noeud	oui
Pays de la Loire	3	2	2	passage	antenne	
Picardie	1	1	2	passage	passage	oui
Poitou-Charentes	2	4 dont 2 ext.	2	passage	passage	
Prov.-Alpes-Côte d'Azur	3		4	noeud	noeud	oui
Rhône Alpes	2	2	1	noeud	noeud	oui

Parallèlement à ce constat, à la fois arithmétique et typologique, l'exploitation des réponses obtenues par la mission auprès des régions, dans la perspective de labellisation des sites, ouvre sur un second tableau organisant la hiérarchisation d'intérêt en fonction de l'action des sites sur les flux.

Les chantiers de transport combiné recensés



Les plates-formes multimodales existantes et en projet recensées



b) Les régions et les flux

	Part des flux locaux sur l'ensemble	Emission flux inter-régionaux	Réception flux inter-régionaux	Solde inter-régional sortie/entrée	Caractère
Alsace	=	-	=	+++	
Aquitaine	+++	+	+	+	Dominante locale
Auvergne	+++	=	=	-	Dominante locale
Bourgogne	+	+	+	+	
Bretagne	+++	+	+	-	Dominante locale
Centre	+++	++	++	++	Région génératrice
Champagne-Ardennes	++	+	+	+	Dominante locale
Franche Comté	++	=	=	=	
Ile de France	++	+++	+++	-	Région concentratrice
Languedoc Roussillon	++	+	+	+	
Limousin	++	-	-	-	Dominante locale
Lorraine	+	++	+	+++	Région génératrice
Midi Pyrénées	+++	+	+	+	Dominante locale
Basse Normandie	++	=	=	+	Dominante locale
Haute Normandie	=	+++	+	+++	Région génératrice
Nord-Pas-de-Calais	+	+++	++	+++	Région génératrice
Pays Loire	++	++	++	+	
Picardie	+	++	++	++	
Poitou-Charentes	++	+	=	+++	
Prov. Alpes Côte d'Azur	++	++	+	++	Région génératrice
Rhône Alpes	+++	++	++	+	Concentration relative

La cotation retenue s'échelonne en valeurs relatives entre les régions les moins marquées par un "-" jusqu'à "+++" pour les plus caractéristiques. Ces résultats sont l'exploitation et a transcription des analyses faites par Michel Savy, **logistique et territoires** (reclus-1993).

A partir de ces deux grilles d'analyse, un troisième tableau vient confirmer cette classification, **sous l'angle de la fonction primordiale des sites recensés**. Ce tableau permet de dégager une hiérarchie objective. Il appartient aux collectivités régionales et à l'État de définir une stratégie de développement de ces sites en fonction d'une logique négociée d'aménagement du territoire.

c) Les fonctions stratégiques

(Définition de fonctions pour des schémas logistiques régionaux)

	Rayonnement national et/ou européen	Desserte régionale marchés locaux	Relais supra-régional	Point d'entrée de flux	Choix stratégiques Planification
Alsace	oui	++		Strasbourg Bâle	Allemagne + Suisse couloir rhénan
Aquitaine	oui	++		Bayonne	
Auvergne		=			
Bourgogne		+			SD logistique Saône-Rhône
Bretagne		++			
Centre		++	oui,évt région IdF		
Champagne-Ardennes		=	oui,évt région IdF		
Franche Comté		=			
Ile de France	oui	++++			CALIF
Languedoc Roussillon	oui	++		Perpignan	
Limousin		=			
Lorraine		++		Qualitynet ICF	soutien PME Vosgiennes
Midi Pyrénées		++			
Basse Normandie		=			Caen : Agro-alimentaire
Haute Normandie		+		Le Havre	
Nord Pas-de-Calais	oui	+++		Lille Littoral	Ports BENELUX + Eurotunnel
Pays de la Loire		++			
Picardie		++	oui, évt. région IdF		
Poitou-Charentes		+			
Prov. Alpes Côte d'Azur	oui	+++		Marseille	SD logistique Saône-Rhône
Rhône Alpes	oui	+++		Lyon Chambéry	SD logistique Saône-Rhône

II.2. ORGANISER LE TERRITOIRE : LA PRISE EN COMPTE DES HIÉRARCHIES D'INTÉRÊTS

Il s'agit bien ici d'optimiser l'utilisation du territoire et de ne plus gaspiller l'espace par des implantations désordonnées.

Les considérations que nous abordions plus haut pour explorer la pertinence économique des plates-formes logistiques sont à reprendre et à inverser dans leur logique : elles sont les atouts d'une structuration de l'espace par la logistique et constituent les conditions d'optimisation d'un schéma directeur :

- politique incitative vers les grands opérateurs et chargeurs pour l'effet d'entraînement qu'ils peuvent générer,

- organisation et gestion de la flexibilité des implantations : recours à la location de longue durée y compris pour des cellules spécialisées dans le stockage des matières dangereuses, envisager des relocalisations au sein même de la plate-forme, proposer des surfaces d'entrepôts pour des courtes durées,

- développement de services d'EDI performants dont l'accès et le prix pourraient être sélectifs et incitatifs pour favoriser une localisation conforme au schéma d'orientation,

- recherche d'une mixité des activités dans les implantations et exploration des complémentarités entre sites, et des synergies entre production et logistique,

- faire du transport combiné le coeur des zones logistiques dans une logique de démonstration par l'évidence et le gain.

Toutefois trois écueils sont à éviter: la juxtaposition avec des opérateurs fonctionnant dans des système trop fermés, la banalisation provoquée par des activités à faible rayonnement (la grande distribution alimentaire) et la dualisation technique qui ne traiterait sur le site que les opérations physiques, la gestion des flux d'information étant assurée ailleurs.

L'approche territoriale des implantations logistiques n'a rien de spécifique. Seuls les moyens à mobiliser pour la canaliser, en vue de rationaliser l'usage de l'espace, lui sont propres.

Le schéma proposé définit des niveaux de fonctions à assurer sur les points nodaux du territoire. Ces fonctions se traduisent en critères permettant de définir des labels pour les différentes installations.

La mise en oeuvre de ces exigences fonctionnelles, et les réponses techniques qu'elles impliquent -un ou plusieurs sites majeurs, grappe de sites spécialisés, relation avec les chantiers de transport combiné et

surtout localisation des sites- seraient arbitrées au niveau régional en concertation avec le schéma national des plates-formes logistiques.

Ce schéma s'articule sur les réflexions en cours autour des points nodaux stratégiques et sur les orientations de la stratégie SNCF en matière de terminaux.

a) Un schéma national

Au nom de l'efficacité de l'action publique, le schéma logistique national reposera plutôt sur la définition des fonctions à assurer localement (région par région). Ceci impliquera une négociation d'abord conduite au plan régional sur la spatialisation de ces fonctions : choix des sites et place dans les filières économiques.

En effet, le débat est centré sur l'interface entre une logique nationale qui organiserait ces complémentarités économiques des aires régionales d'influence, et un choix de localisation régi par une logique intrarégionale.

Si le consensus peut se dégager sur les grandes aires à desservir et le rayonnement des infrastructures à mettre en oeuvre, les choix spatiaux à faire obéissent à des logiques locales intrarégionales articulées sur les critères énumérés plus haut.

En ce cas, la pertinence d'un tel schéma serait de proposer un cadre d'ensemble et répondrait au souci de rationaliser l'usage de l'espace, de bien positionner les plates-formes dans les filières régionales et d'éviter les erreurs d'appréciation de collectivités locales entraînées par des spéculateurs dans des opérations foncières et immobilières démesurées.

Au plan national ce schéma s'appuierait sur une labellisation d'installations répondant à des critères précis.

Cette progression organisée vers des choix raisonnés de localisation a pour avantage de présenter des garanties d'objectivité, compte-tenu de la multiplicité des intérêts, et souvent de leur antagonisme, au plan local. Elle conduit à donner aux régions une latitude réelle dans la négociation des schémas logistiques, dans le cadre des chartes régionales d'aménagement du territoire proposées par la future "LOAT".

b) Des critères pour des labels

On aboutit ainsi à deux groupes de critères de labels :

Label européen	Label national
Usage effectif de trois modes sur le site ou à défaut présenter un fort potentiel de trafic combiné	Usage effectif de deux modes sur le site, offre d'une réelle alternative au monomodal
Situation sur les corridors définis par la commission de l'UE en 1993	situation sur des axes inscrits dans les schémas directeurs d'infrastructure
S'intégrer dans une logique d'aménagement Etat-région	insertion dans un schéma régional logistique
Offrir des services logistiques à forte valeur ajoutée : traitement des flux et prestation "productives" à l'échelle européenne	Offrir des services logistiques à valeur ajoutée : traitement des flux et prestations "productives"
Etre dans une métropole d'échelle européenne, (zone de production et de consommation, point d'entrée de trafic international)	Etre dans une zone de consommation et de production significative
Se situer dans un réseau de plates-formes européens reliés par EDI	Offrir des services d'EDI aux PME

c) La concertation locale : application du principe de subsidiarité

La concertation au plan régional visera à atténuer la concurrence implicite de projets similaires :

- en assignant une destination logistique à des sites déterminés -entre des grands sites concentrant ou des sites de moindre taille plus diffus, jouant ou non sur la mixité : plate-forme centrale ou grappe multisites-

- en rendant des arbitrages sur la localisation précise des sites à réaliser au plan régional. L'exemple du débat entre Tours, Vierzon et Orléans dans la région Centre pour accueillir un site de niveau national orienté sur la distribution régionale est à ce titre édifiante.

La coopération et l'accord sur les sites à développer sont déterminants pour conditionner la mobilisation des aides publiques. Cette dimension consensuelle est primordiale dans les réflexions de l'INRETS sur le label qualité des plates-formes.

De même, est-elle symbolique d'une application du principe de subsidiarité. C'est en effet aux décideurs régionaux qu'il revient de trancher à partir de critères clairs et impliquants.

II.3. ORGANISER L'ÉCHANGE D'INFORMATIONS

Les systèmes de suivi des flux et des acheminements ainsi que le traitement des documents correspondants est au coeur du développement des réseaux de plates-formes.

a) Les systèmes d'informations

Les Échanges de données informatisées (EDI) permettent le transfert d'informations entre différentes organisations.

Les définitions de l'EDI sont nombreuses et le sigle EDI recouvre souvent des définitions différentes. L'on peut néanmoins en retenir trois :

① C'est une technique permettant un échange de données d'ordinateur à ordinateur, en utilisant les télécommunications comme support de transport d'informations.

② L'EDI est le sigle de reconnaissance des travaux des Nations Unies pour l'Europe et de l'ISO (International Standard Organisation), visant à l'élaboration d'une normalisation des données échangées dans le domaine du commerce, de l'administration et des transports.

③ L'EDI est l'ensemble des procédures et systèmes permettant un échange d'informations entre partenaires ayant leurs propres logiques mais prêts au dialogue sur la base de protocoles à définir.

b) Des enjeux particuliers pour le monde du transport

Pour se convaincre de la pertinence des apports de l'EDI, il suffit de constater le nombre de partenaires impliqués dans l'acheminement d'un produit. Les apports de l'EDI dans les transports sont nombreux :

- gains de productivité dans les flux d'informations ; la normalisation de l'EDI évite les erreurs et les retards dans l'acheminement ainsi que de nombreuses ressaisies d'informations.

- gains de productivité dans les flux physiques

- meilleure gestion prévisionnelle et meilleur emploi des ressources de l'entreprise.

Le développement de nouveaux outils tels que l'EDI est stratégique. En effet, la seule activité de transport ne peut plus répondre à toutes les attentes des chargeurs :

- les prestations logistiques comprennent de plus en plus d'interventions en amont et en aval du transport proprement dit, et impliquent en particulier des transmissions d'informations en temps réel qui permettent d'anticiper l'arrivée effective des marchandises : organisation des réceptions, préparation des dégroupages et tournées de livraison, utilisation des temps masqués pour les procédures de dédouanement,

- nécessité d'informations de plus en plus précises, fiables et régulières sur la position de la marchandise dans la chaîne logistique.

c) Plates-formes et systèmes d'informations

On constate des évolutions sensiblement différentes entre les différents modes

Les plates-formes portuaires

Les ports maritimes ou intérieurs ont évolué au cours des dernières années dans un environnement qui les a contraints aux mutations technologiques.

Les évolutions ont eu pour conséquence des améliorations en termes de compétitivité, de fiabilité, de délais. Couplées avec la généralisation continue du conteneur maritime et l'amélioration de certains types de manutentions ("RO-RO" par exemple), les gains de productivité ont été importants.

La mise en oeuvre de systèmes informatisés de gestion et de suivi fait partie des enjeux techniques de la stratégie de reconquête dans laquelle se sont engagés les ports intérieurs et les ports maritimes.

L'accent devrait être porté sur l'interconnexion des systèmes existants à chaque niveau : administration des ports, sociétés de manutention, armateurs, opérateurs de transport combiné. C'est en effet à cette seule condition que se manifesteront des gains de synergies.

Les plates-formes aéroportuaires

Différents intervenants entrent dans le traitement de la marchandise :

- les compagnies aériennes et les sociétés d'assistance,
- les agents de fret aérien,
- la douane,
- l'autorité aéroportuaire.

Il est clair que l'automatisation des procédures administratives liées au passage de la marchandise sur la plate-forme permet une réduction des coûts et améliore les délais dans le traitement de ces échanges.

Chaque opérateur de la chaîne du transport aérien, compagnie aérienne, agent de fret, douane, a développé son propre système informatique entre les années 70 et aujourd'hui.

Le développement de systèmes communautaires porte essentiellement sur l'interconnexion de ces différents systèmes, à savoir :

- l'accès au système douanier
- l'accès aux systèmes des compagnies aériennes de réservation, et de suivi des expéditions

Les systèmes d'informations communautaires des plates-formes aéroportuaires se retrouvent en concurrence avec les systèmes développés par les compagnies aériennes. Il y aurait là une concertation à développer.

Les plates-formes terrestres

Les plates-formes publiques sont caractérisées par la concentration en un lieu d'entreprises indépendantes. Sur la plate-forme publique n'existe pas de chaîne locale de traitement de la marchandise avec transfert de responsabilité entre partenaires indépendants. Dès lors, les échanges d'informations entre opérateurs complémentaires n'existent pas ou peu.

Les plus grandes entreprises, en particulier dans la messagerie, ont lancé depuis quelques années des investissements dans la conception de réseaux d'échanges d'informations qui leur sont propres.

Parce que les investissements à réaliser sont très importants, l'opportunité de la création sur les principales plates-formes logistiques, d'un suivi permettant aux entreprises non équipées d'accéder aux EDI répondrait à une attente des PME.

De même, faudrait-il mailler les systèmes d'informations entre plates-formes terrestres, portuaires ou aéroportuaires dans la perspective du développement de l'intermodalité.

III. LES STATUTS ET LES FINANCEMENTS

III.1. LES ACTEURS, LEURS RÔLES ET LEURS RELATIONS : LE RAPPORT PUBLIC/PRIVÉ

Les acteurs impliqués dans une opération de plate forme multimodale intégrant des activités de logistique et un chantier de transport combiné (route-rail ou route-rail-voie d'eau), sont nombreux et se répartissent en deux logiques principales : le transport et l'aménagement. Certains d'entre eux ne seront concernés que par une ou quelques phases de cette opération. Cependant, le caractère stratégique de ces équipements appelle une implication forte des acteurs publics, à savoir l'État, les pouvoirs régionaux et les collectivités locales.

On peut distinguer plusieurs niveaux d'actions impliquant chacun un ou plusieurs de ces acteurs :

- *l'initiative du projet,*
- *les études de faisabilité,*
- *la procédure d'aménagement,*
- *la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement,*
- *la prise en charge du risque financier,*
- *la réalisation de l'aménagement et des équipements,*
- *la gestion de la plate forme multimodale.*

D'une manière générale, **il n'est pas souhaitable qu'un acteur lié à un seul mode de transport joue un rôle dominant dans l'opération**, afin de rendre crédible le caractère multimodal de celle-ci

a) L'initiative du projet

Quel que soit l'initiateur du projet de plate forme multimodale, il est indispensable que celui-ci se réfère aux schémas de plates formes de niveaux européen, national et régional examinés plus haut. La conformité aux schémas garantit en effet à l'initiateur du projet la non-concurrence avec d'autres équipements.

L'initiateur sera de préférence un acteur public (collectivité locale, chambre de commerce, opérateur public) en raison de l'intérêt collectif de tels projets.

Quant à l'État ou aux conseils régionaux, qui doivent s'impliquer dans le financement, l'affichage de leur stratégie à travers un schéma national de plates formes et un schéma logistique régional (avec des financements à la clé) devrait les dispenser d'assurer ce rôle, en vertu du principe de subsidiarité. On peut toutefois estimer que ces schémas joueront un rôle de "pré-initiative".

b) Les études de faisabilité

Leur pilotage doit associer tous les partenaires intéressés, qui peuvent être à ce stade, l'État, les collectivités territoriales concernées, les chambres de commerce et d'industrie et les opérateurs d'infrastructure (SNCF, VNF, etc.) et de transport combiné. Les autres opérateurs, notamment privés, ne sont en principe pas encore connus.

La maîtrise d'ouvrage des études peut être assurée par un des partenaires (sauf l'État, dont ce n'est pas la vocation) ou par un syndicat mixte associant collectivités territoriales et éventuellement chambres de commerce.

Les études de faisabilité devront notamment porter sur la **conformité du projet aux prescriptions des schémas multimodaux et logistiques**, sur l'estimation des trafics que traitera la plate forme, sur les impacts locaux du projet des points de vue économique, social, environnemental et paysager, sur les modalités de raccordement aux grandes infrastructures des différents modes, sur l'aménagement interne de la plate forme, sur son organisation technique, et sur son montage administratif et financier.

Une attention particulière devra être apportée aux retombées fiscales du projet, qui conditionnent l'implication des collectivités locales concernées.

c) La procédure d'aménagement

La Zone d'aménagement concerté (ZAC) apparaît comme la procédure la plus appropriée. Elle implique une initiative et un intérêt publics, même si elle peut être confiée par convention à un aménageur privé. Les terrains sur lesquels la plate forme sera aménagée doivent être inscrits comme constructibles aux plans d'occupation des sols des communes concernées.

d) La maîtrise d'ouvrage de l'aménagement de la plate-forme

Le maître d'ouvrage de l'opération découlera de l'initiative du projet et sera donc de préférence public. Seuls les acteurs publics sont légalement aptes à décider de la création d'une ZAC, et il peut s'agir d'une collectivité locale, d'une chambre de commerce et d'industrie, de tout établissement public habilité ou mieux, d'un syndicat mixte (groupement des collectivités et établissements publics concernés), concrétisant la stratégie commune de plusieurs acteurs publics, permettant d'imposer le projet vis à vis d'éventuels projets concurrents, et crédibilisant politiquement, financièrement et fiscalement l'opération.

e) La prise en charge du risque financier

Le risque financier de l'opération est lié à la commercialisation des terrains aménagés et équipés, auprès des opérateurs publics ou privés susceptibles de s'installer sur la plate forme.

Il est à noter que si celle-ci doit accueillir des opérateurs de transport combiné, elle pourra aussi s'ouvrir à d'autres opérateurs privés de transport et de logistique **attirés par le niveau de service offert en transport intermodal.**

L'acteur public qui assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération supportera ou non le risque financier en fonction du mode de réalisation choisi : il le supporte totalement en régie directe alors qu'il peut s'en décharger pour tout ou partie auprès d'un établissement public ou d'une société d'économie mixte locale d'aménagement (cas de la concession de ZAC) ou totalement auprès d'un aménageur privé ou public (cas de la convention de réalisation de ZAC) qui devra apporter des garanties permettant de conduire l'opération à son terme. **Le choix d'un aménageur est une solution à recommander.**

f) La réalisation de l'aménagement et des équipements

Dans le cas de la concession, la société d'économie mixte locale d'aménagement peut, à la demande du maître d'ouvrage public, prendre en charge l'aménagement périphérique et interne de la plate forme. La construction, la commercialisation et l'exploitation des équipements lui seront confiés, ou le seront à d'autres acteurs privés ou publics.

Dans le cas de la convention de réalisation, il peut en être de même et l'on peut trouver un acteur privé ou public assurant l'ensemble

de l'opération, ou deux acteurs, l'un étant aménageur, et l'autre étant investisseur et gestionnaire.

g) La gestion de la plate forme multimodale

Une gestion cohérente des différents équipements communs de la plate forme est souhaitable pour assurer une bonne qualité de service d'ensemble, ce qui débouche sur le choix **d'un seul gestionnaire**.

Certaines prestations, telles que l'entretien des équipements publics, le gardiennage, l'enlèvement des déchets, le nettoyage, l'éclairage public, peuvent faire l'objet d'une gestion commune. **Le gestionnaire peut être l'aménageur ou un opérateur spécialisé.**

Pour ce qui concerne les équipements spécifiques de transfert modal, leur gestion pourra être directement assurée par un ou des opérateurs spécialisés (CNC, NOVATRANS, port fluvial, etc.), mais **il est souhaitable de séparer le rôle de gestion d'un site de transfert modal de celui d'opérateur de transport combiné, car il s'agit en réalité de deux métiers différents.**

Nous recommandons cette option car elle évite toute confusion d'intérêts. De plus, le passage à une gestion véritablement industrielle des chantiers nécessitera une évolution considérable des mentalités, à notre avis difficile dans certains montages en vigueur.

III.2. DÉFINIR ET CONTRÔLER LES MODALITÉS DU FINANCEMENT PUBLIC

Dans le cadre de la préparation des contrats de plan État/Région pour 1994/1998, une circulaire interministérielle a prescrit pour le **financement** de la création de **plates formes de transport combiné** la répartition suivante : **État 40 %, Région 30 %, autres partenaires 30 %.**

Cette répartition paraît satisfaisante. Elle implique au premier chef l'État, qui n'est pourtant pas concerné par la maîtrise d'ouvrage, mais qui est le principal porteur de la stratégie nationale de développement du transport combiné, ce qui préfigure bien la notion de schéma national. Elle implique également fortement la Région, chargée de la cohérence locale des équipements, ce qui renvoie à la notion de schéma logistique régional incluant toutes les plates formes logistiques, monomodales ou multimodales. **La conformité de l'opération à ces schémas, vérifiée par des études préalables, devrait conditionner l'engagement financier de l'État et de la région.**

Parmi les autres partenaires, on doit trouver les collectivités locales concernées, les opérateurs d'infrastructures (SNCF, VNF) et éventuellement des chambres de commerce. Il est important de préciser que ce montage financier ne s'applique qu'à l'aménagement des sites, à l'acquisition et l'installation des superstructures de transfert modal, aux équipements participant à la desserte et au fonctionnement du transfert modal. Ainsi, si la plate forme logistique accueille des opérateurs de transport et de logistique qui sont des utilisateurs réels ou potentiels du transfert modal, ceux-ci ne pourront pas bénéficier de ce type de montage financier pour s'implanter : **ils bénéficient déjà sur place d'une qualité de service de transport combiné fortement subventionnée**. Il appartiendra alors aux collectivités territoriales d'apprécier si elles veulent aider financièrement ces opérateurs à s'implanter.

Le financement des acquisitions foncières et des surcoûts fonciers éventuels pourront être également subventionnés par les collectivités territoriales. La forte implication des financements publics dans la création des plates formes multimodales doit trouver sa contrepartie dans un certain nombre d'engagements de la part du maître d'ouvrage (syndicat mixte, par exemple). Celui-ci doit s'engager avant le lancement de l'opération auprès de l'État et de la région sur des **objectifs précis de volume de trafic, de montée en charge, de qualité de service et de qualité de l'environnement**.

Des indicateurs d'avancement de la réalisation de ces objectifs seront déterminés par contrat et feront l'objet d'un suivi régulier permettant l'attribution éventuelle du label de qualité et le versement des acomptes de la subvention en fonction du phasage de l'opération. Le maître d'ouvrage s'engagera également à ne pas déplacer les superstructures et équipements de transfert modal subventionnés, sans l'accord de l'état et de la Région.

En résumé, le régime des aides doit se référer à la mise en oeuvre d'un schéma national et se répartir entre l'État (40 %), les Régions (30 %) et les autres partenaires (30 %) et il doit porter sur les domaines suivants :

- a) études préalables relatives à l'ensemble du site,
- b) investissements sur le chantier de transfert modal,
- c) maîtrise foncière et surcoûts fonciers du chantier de transfert modal,
- d) aspects qualitatifs (paysage, environnement) de l'ensemble du site,
- e) services communs à caractère logistique et informatique.

En effet, si l'objectif général de soutien à l'intermodalité justifie une aide exclusive en b) et en c), la synergie vivement souhaitée avec les opérateurs logistiques explique une aide globale par les actions visées en a), d) et e).

III.3. AFFICHER UNE POLITIQUE VOLONTARISTE

Afin d'atteindre les objectifs ambitieux de doublement de la part de marché du combiné en 10 ans, l'État doit concentrer l'engagement des deniers publics sur des opérations à fort effet d'entraînement. Outre des aides temporaires à l'exploitation évoquées plus haut, une nouvelle approche des aides à l'investissement s'avère nécessaire.

Vu son niveau d'endettement, la SNCF ne saura pas financer seule les investissements nécessités par l'intermodal. Parallèlement à la modernisation du réseau (suppression de points noirs comme le contournement de PARIS ou la vallée du Rhône), l'État a sans doute intérêt à miser sur un nombre limité de sites intermodaux. Cela réduira l'épandage indifférencié des fonds publics qui a montré ses limites ces dix dernières années.

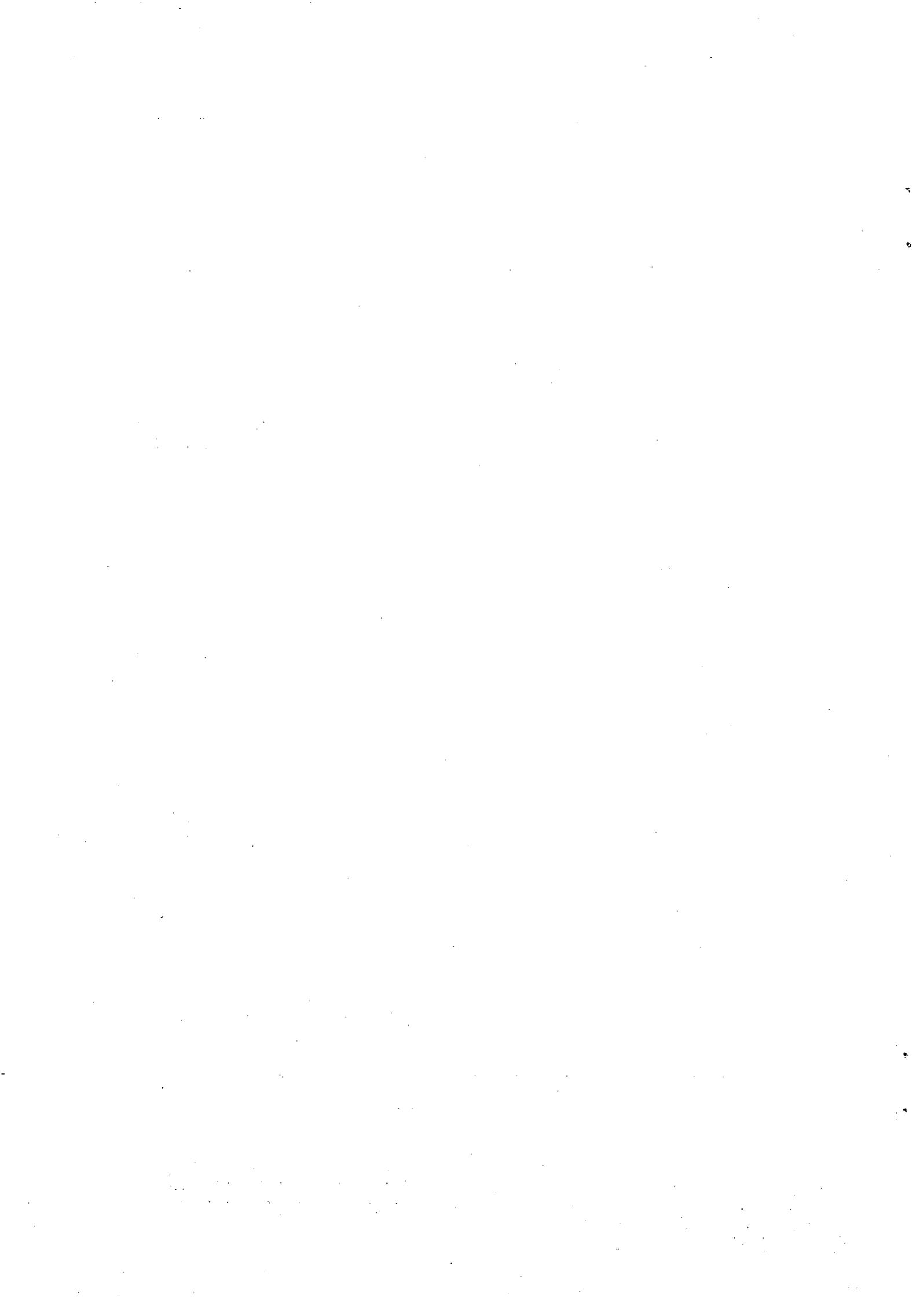
Tout cela reste cependant conditionné par l'évolution interne de la SNCF dont nous avons abordé plus haut les ambiguïtés rémanentes.

L'État ne peut rester quant à lui ambigu, ni vis-à-vis de la Commission européenne, ni vis-à-vis des enjeux nationaux contenus dans les alternatives intermodales.

La loi d'orientation et d'aménagement du territoire lui donne l'opportunité d'afficher une position volontariste articulée sur des aides spécifiquement affectées, concentrées et durables, à l'intermodalité.

Une voie française de l'intermodal peut aujourd'hui s'ouvrir, pour peu qu'on accepte le cadre que nous venons de dessiner, qu'on mobilise les fonds prévus et que l'esprit de cette loi se traduise rapidement dans les textes d'application.

SYNTHÈSE :
UNE VOIE FRANÇAISE POUR LE MULTIMODAL



Une enquête comme celle-ci n'est jamais exhaustive. Le sujet est suffisamment vaste pour avoir provoqué, dans un passé récent, le foisonnement d'études et de contributions que nous mentionnons, par ailleurs, et qui sont parallèles ou transversales à ce présent rapport.

Nous tirons, aujourd'hui, trois groupes de conclusions pour illustrer notre souhait de voir promue une voie française pour la technique intermodale.

① Un schéma directeur national de plates-formes de niveaux européen et national est indispensable si l'on veut coordonner les initiatives locales et impulser une stratégie cohérente de consolidation des chantiers existants et de création de plates-formes performantes supérieures.

② Il y a des nouveaux mécanismes à inventer pour rendre culturel et opérationnel le recours à l'intermodal.

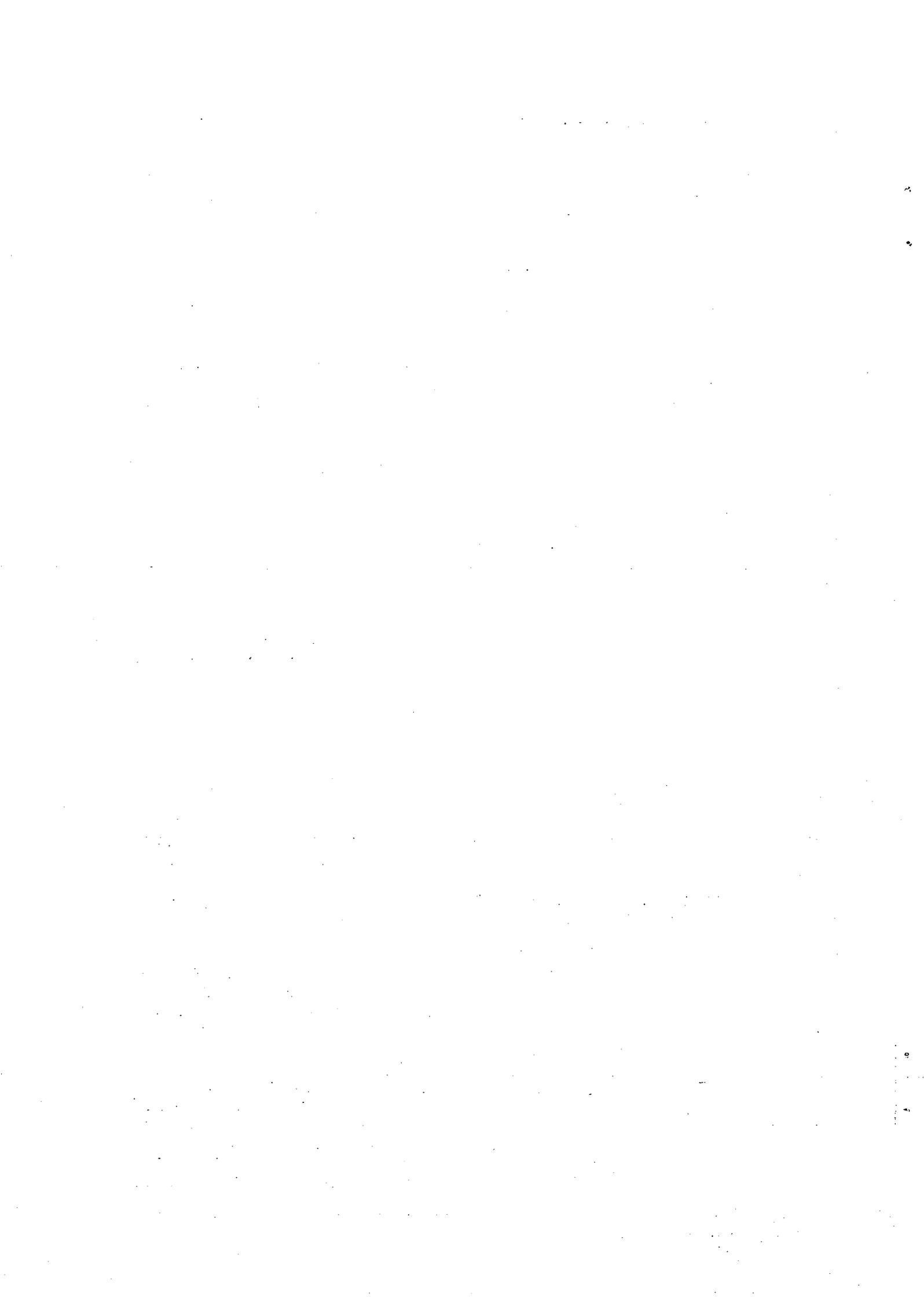
③ La France est à même de clarifier et d'orienter le débat européen du transport de par sa position géographique, ses infrastructures routières, ferroviaires, fluviales et portuaires, à l'occasion de la présidence française du conseil européen en 1995.

UN SCHÉMA NATIONAL

Le recensement des projets régionaux que nous avons réalisé et l'exploitation que nous en avons tirée confirme qu'il faut restituer à l'échelon local **un fort pouvoir d'initiative**. Ces initiatives portent, en effet, en elles les conditions de la réussite de telles implantations :

- La contribution des savoir-faire locaux.
- L'activation des réseaux économiques et politiques qui agiront en fertilisation croisée des projets.
- L'intégration de toutes les sensibilités philosophiques, professionnelles et associatives qui se manifestent autour des projets.
- La mobilisation des capitaux privés, qui déclencheront les compléments représentés par les subventions locales et donneront ainsi l'épaisseur financière critique pour la prise en compte institutionnelle des projets.
- La connaissance des réalités culturelles, géographiques et historiques locales, la maîtrise des pôles économiques pertinents et l'orientation des investissements industriels et commerciaux.
- La volonté d'une majorité d'acteurs locaux de résoudre des problèmes ponctuels de saturation d'axes et de zones, ou d'influer sur telle ou telle projection d'aménagement du territoire régional.

Tout cela renforce le respect du principe de subsidiarité. Encore faut-il qu'il puisse s'exercer à partir de données réalistes. La labellisation technique d'intérêt européen ou d'intérêt national est, à notre sens, la méthode la plus



objective pour que chaque échelon de décision puisse prendre les responsabilités qui lui incombent en connaissance de cause.

C'est de plus une garantie pour l'État de réserver des aides importantes à des équipements économiques cohérents et viables, non entachés de la pression de lobbies locaux, corporatismes ou de préoccupations clientélistes. Il appartiendra à une instance fédérative du type de l'Agence Nationale du Transport InterModal, dont nous préconisons la création, d'organiser au niveau national la promotion et le développement de ces initiatives locales.

On se reportera plus haut avec profit pour mesurer à la fois la pertinence des critères que nous avons retenus ainsi que l'ampleur des missions que nous entendons voir confiées à cette Agence. Le schéma d'implantation qui se constituera au fur et à mesure que s'exerceront les initiatives contrôlées, bénéficiera ainsi constamment de la pondération ou de l'accélération provenant de nouvelles décisions stratégiques communautaires ou nationales.

LES NOUVEAUX MÉCANISMES À INVENTER

Le volontarisme politique doit s'inscrire dans la durée, nous l'avons vu et affirmé à de nombreuses reprises. La durée, la cohérence, l'imagination, l'audace et la créativité paraissent être les conditions théoriques à réunir pour définir le cadre des mesures structurelles et conjoncturelles qu'appellent le redéploiement du transport combiné et la planification d'un schéma organisé de relais logistiques.

LES MESURES PROPRES À LA TECHNIQUE DU TRANSPORT COMBINÉ

■ Des aides existent déjà qui portent sur les **investissements en matériels spécifiques au transport combiné**. Il faudrait, bien sûr, maintenir ces aides mais développer simultanément la culture du **"parc commun" de matériel entre les tractionnaires** routiers du transport combiné. Au-delà des économies, cette pratique simplifierait l'organisation de l'interface de transbordement rail-route de conteneurs, la remorque étant, comme le conteneur lui-même, devenue quasiment anonyme. Les gains de productivité du transport combiné passent, de toute façon, par des dizaines d'améliorations de ce type dans la gestion générale des entrées et sorties de plate-forme intermodale.

■ Autre mécanisme symbolique où un transfert culturel peut apporter un avantage au transport combiné : le **gabarit des véhicules routiers** attachés au transport combiné : les véhicules ont obtenu une dérogation à 44 tonnes pour le PMA, quand le PMA routier demeure à 40 tonnes. Tout le lobby routier est actuellement dressé vers l'extension générale de ce privilège.

Il nous semblerait judicieux de changer la nature du champ de réflexion en travaillant sur la **longueur des ensembles routiers** dédiés au transport combiné, ce qui permettrait, notamment, de répondre aux préoccupations de la grande distribution, cible intéressante de l'intermodalité davantage préoccupée par des optimisations des volumes que des poids transportés, compte tenu de la faible densité relative des marchandises. Une mesure de ce

type autoriserait un passage de 33 à 40 palettes, sans modification aucune du PMA actuel, et donnerait un nouvel avantage au transport combiné sur le tout-routier.

Nous avons toutefois précisé plus haut, dans le développement portant sur les ETATS UNIS, les limites actuelles de cette dérogation.

■ Dans le même ordre d'idées, des **mesures spécifiques au transport combiné pour la circulation le week-end avec des véhicules spécialement identifiés et sur des parcours limités**, pourraient être envisagées pour peu que les plages horaires de fonctionnement des plates-formes s'adaptent à la demande commerciale et non plus seulement à des conventions collectives réductrices ou obsolètes.

■ Enfin, une **généralisation réglementaire de l'identification automatique des véhicules et des UTI**, pour laquelle une aide incitative pourrait être prévue, devrait concourir à l'amélioration des flux sur les plates-formes où les gains de temps et d'opérations participent à l'augmentation impérative de la productivité du transport combiné.

LES MESURES D'AIDES AUX ACCÈS ROUTIERS

La route est indissociable du transport combiné et la qualité de la desserte aux deux extrémités du tronc médian ferroviaire, fluvial ou maritime est essentielle pour la pertinence de l'ensemble de la chaîne.

Le parcours routier doit donc être spécifiquement soigné dans le schéma d'irrigation des plates-formes. Cette mesure est d'autant plus importante qu'une des conditions essentielles de réussite des plates-formes intermodales réside dans leur insertion dans l'espace économique et géographique de la région d'accueil. Ceci suppose que les sursaturations entraînées par la massification des flux soient compensées par des investissements suffisants et concertés dans les voies routières, ces investissements induisant ainsi la requalification des sites techniques par le biais d'une approche environnementale.

LES MESURES RÉGLEMENTAIRES

Moins abouties dans leur définition parce que plus sectorielles dans l'application, ces mesures participent d'une réflexion plus générale sur les modalités d'accompagnement technique, fiscal et administratif des décisions de fond, qu'il faudra mener rapidement.

Sans revenir sur les mesures qui figurent déjà dans ce rapport et qui sont reprises dans le tableau général final, on citera, pour mémoire :

- **Le pesage autoroutier organisé.**
- **Le contrôle des temps de trajet.**
- **La poursuite du relèvement du niveau d'accès aux professions de la route**, qui demandent pour elles-mêmes et pour la collectivité un véritable assainissement dans leur exercice.
- **La réforme du système des faillites** qui participe du même souci d'assainissement.

On y ajoutera une réflexion sur la **différenciation des coûts d'assurance** entre transport combiné et transport monomodal compte tenu, d'une part, des limites kilométriques des trajets d'acheminement et, d'autre part, des efforts réalisés dans cette perspective par les tractionnaires routiers en matière d'achat et d'entretien de matériels spécialisés.

- L'extension de cette différenciation à la fiscalité directe (taxes sur les véhicules) ou indirecte (péage) est à prendre aussi en considération ici, dans la mesure où il est important de **maintenir un différentiel entre intermodal et monomodal** tant que les effets de levier des grandes mesures structurelles et stratégiques que nous proposons, par ailleurs, n'auront pas donné toute leur efficacité.

L'APPORT DE LA FRANCE AU DÉBAT EUROPÉEN

Le tour d'Europe que cette mission a effectué, avait pour finalité essentielle de photographier à l'instant T des marchés, des réalités culturelles, des données techniques, des projets et, bien sûr, d'échanger avec les femmes et les hommes qui jouent un rôle moteur dans l'édification du schéma européen des transports.

La confrontation entre ces expériences, ces logiques nationales et les réalités françaises de l'intermodal nous a, à la fois, interpellés sur ce que la France avait d'enjeux stratégiques à définir, notamment pour l'activité ferroviaire, et conforté pour l'apport que les contributions et les thèses sur l'intermodalité proposent à la sagacité de l'Union européenne.

Cet apport, à notre sens, est triple :

① Un apport prospectif

Cet apport prospectif est constitué lui-même de trois séries d'éléments :

- **L'observatoire du transport combiné**, dont nous recommandons la mise en oeuvre et qui constitue un lieu de mise en cohérence des études et des recherches techniques réalisées autour de l'intermodalité.

Nous considérons qu'une liaison institutionnalisée entre cet observatoire national et ses homologues européens devrait créer des synergies complémentaires à celles générées par les associations d'opérateurs ou de tractionnaires ferroviaires et routiers, **en se positionnant au-dessus de la mêlée** en articulation avec des fondements statistiques fiables et contrôlés.

- **L'Agence nationale du transport intermodal**

Cette structure spécifiquement française dans sa philosophie de création n'est pas transposable en tant que telle chez nos voisins européens. C'est davantage le contenu des missions que nous souhaitons lui voir attribuées qui nous paraît réclamer un relais au niveau des instances européennes.

Ce relais doit porter sur la mise en réseau institutionnel des plates-formes d'intérêt européen, ce qui facilitera les échanges et donc la productivité objective de ces structures et sur la concertation entre états et autorités supra-nationales pour que le schéma ferroviaire et routier européen gagne en cohérence (gabarits, écartements des voies, PMA routiers, péages, écotaxes).

- **Les mesures techniques**

Comme nous avons positionné dès l'introduction le débat au niveau européen, nous considérons qu'une des missions des ministères, offices ou délégations traitant du transport dans chacun des pays-membres de la communauté est de s'assurer, en liaison avec l'observatoire et l'agence de l'intermodalité, de la compatibilité des mesures envisagées au niveau de chaque état, d'autant que la commission, dans sa stratégie boulimique d'unification quelque peu bureaucratique a tendance à n'écouter, comme lors du débat sur la GATT, que sa propre résonance.

Un accord préalable entre structures techniques d'État amoindrirait cette propension eurocratique.

② Un lobby français

Ce titre volontairement excessif et provocateur fait référence à une des meilleures définitions du *lobby* : "**c'est le marketing des idées**". S'il doit y avoir un lobby français, et la notion d'intermodalité le prouve assez, c'est un lobby d'idées simples, claires et fermes.

- Le premier axe incitatif de l'apport français à l'Europe est **une philosophie**, au-delà de tous les calculs économétriques de rentabilité et de productivité qui sont certes importants dans le débat, c'est le recentrage et la relativisation des décisions en fonction de **l'Homme, l'homme-citoyen, l'homme-consommateur, l'homme-producteur, l'homme-rêveur**.

La notion d'aménagement du territoire européen, c'est l'expression physique et tangible de l'état de paix que nous connaissons depuis 1945 sur nos sols nationaux, c'est la volonté exprimée à travers l'Union européenne dans toute réflexion touchant à la structuration, l'équipement, l'enrichissement des espaces. C'est ainsi que l'exportation de la notion d'intermodalité des transports au-delà des frontières nationales françaises et au-delà des frontières communautaires est une nécessité pour préserver demain les acquis et les gains du redéploiement du transport combiné.

- Le second axe d'action est la **volonté** que nous devons avoir **d'être institutionnellement présents et actifs** auprès de la DGVII et de la DG VIII à Bruxelles pour inspirer des mesures, pour amender des décisions, pour accompagner la préparation des directives, vérifier, en coopération, qu'elles tiennent compte des personnalités culturelles et des réalités économiques, bref, qu'elles ne se limitent pas à n'être que l'expression d'un ultralibéralisme théorique trop éthéré.

Les instances de direction que sont les directions générales de Bruxelles sont à même d'apporter des aides importantes sur le budget communautaire. **Pourquoi alors laisser nos intérêts directs hors du jeu ?**

- Le troisième plan de l'apport français doit consister à favoriser le retour de la politique aux côtés de l'économique et non contre lui. Cette réflexion signifie qu'une trop large délégation du pouvoir des états s'est faite vers Bruxelles quand l'idée d'une Europe supra-nationale n'était pas suffisamment ancrée pour constituer une véritable menace.

Sans avaliser des slogans populistes faciles et réducteurs, il faut **restituer une valeur à l'Europe politique** par une ré-implication des exécutifs nationaux et une mobilisation des parlementaires européens dans la prise en compte de nos intérêts propres, au risque sinon, de désespérer l'européen moyen sur l'avenir du schéma des mobilités européennes.

La présidence allemande actuelle puis la présidence française de janvier 1995, nous donnent un an pour impulser un état d'esprit et une prise en compte des aspects sociaux et environnementaux des directives sur le transport.

③ L'Europe géographique

La dernière contribution de la France à l'Europe de l'intermodalité est une impulsion en faveur de l'Europe géographique. Nous faisons référence à la géographie dans notre préambule pour montrer qu'on ne décrétait pas la localisation de lieux de passage, sauf à les aménager pour qu'ils apportent une solution plus praticable ou une alternative à un détour.

La France a laissé passer sa chance, malgré une façade maritime considérable, de posséder le premier port européen. La France a laissé passer sa chance, malgré un réseau naturel de cours d'eau bien réparti, de posséder le premier réseau fluvial européen après le Rhin-Danube, voie royale par excellence mais qu'il a bien fallu équiper par endroits pour qu'elle devienne l'autoroute fluviale de demain.

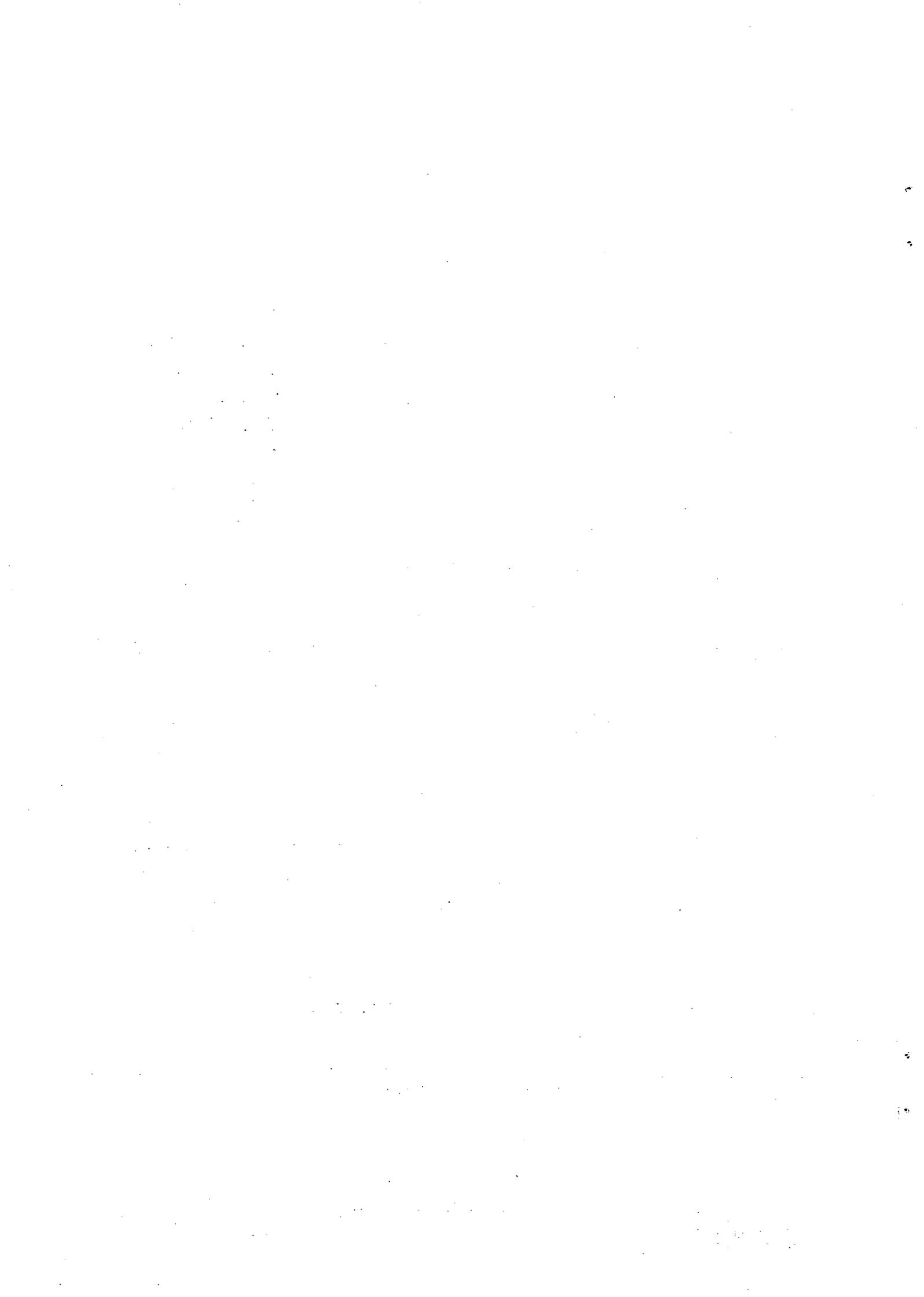
La France a laissé trop souvent passer sa chance d'être au centre de l'Europe pour ne pas consacrer aux enjeux du schéma européen des transports une attention toute particulière.

Ce positionnement alternatif aux axes transalpins germano-suisses, vers cette Europe du Sud qui se développe, qui produit et qui consomme, est la chance historique à ne pas laisser passer, cette fois.

Par contre, ce n'est pas au détriment des espaces et de l'environnement, ce n'est pas au prix de la saturation des ciels et de la destruction de la vie que doit se faire cette évolution.

L'une des forces de l'intermodalité, c'est d'être non pas un combat d'arrière-garde contre la supériorité impériale de l'asphalte et du gazole, comme le laissent entendre certains lobbies, mais d'être **une alternative à la crise** qui ne manquerait pas de survenir si le courage politique et la conscience des enjeux venaient à nous manquer.

SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS



■ Les travaux de la mission ministérielle confiée à Marc-Philippe DAUBRESSE, député du Nord, s'inscrivent dans la droite ligne des conclusions adoptées par la délégation de l'Assemblée nationale pour les Communautés européennes sur la répartition intermodale du transport de marchandises en Europe. Le rapport présenté en avril 1994 par le député Paul CHOLLET indique en particulier que ***'la politique de transport de marchandises ne peut être abandonnée à la seule loi du marché et que des préoccupations plus globales, tenant notamment à l'environnement, à l'aménagement du territoire et à la sécurité doivent être prises en compte'***.

■ Les propositions de la mission interviennent également dans la logique du **débat sur l'aménagement du territoire** pour lequel les transports, dans le cadre du projet de loi, **constituent un élément fondamental permettant d'infléchir une politique nouvelle**. En particulier, il est indiqué que le traitement pertinent du transport de marchandises nécessite un recours accru à l'intermodalité, et que des fonds nationaux d'investissement sont prévus à cet effet, tant pour le transport terrestre que pour le fluvial et le maritime. **Pour affirmer le volontarisme de l'État, il est impératif qu'une partie du fond d'investissement des transports terrestres, prévu à l'article 15 de la Loi d'orientation pour le développement du territoire, soit précisément affectée au développement du transport combiné et géré par une Agence Nationale du Transport Intermodal, dont la forme et la mission sont explicitées plus avant.**

■ Ainsi, la synthèse des propositions se décline-t-elle en quatre points :

- *une politique volontariste du transport intermodal,*
- *un outil d'impulsion et de cohérence,*
- *un schéma national de plates-formes intermodales,*
- *un programme d'aides publiques efficientes.*

UNE POLITIQUE VOLONTARISTE DU TRANSPORT INTERMODAL

Les travaux de la mission ministérielle s'articulent sur cinq points essentiels:

① Le transport intermodal représente un **volet important d'une politique d'aménagement du territoire** où la rapidité et le coût direct ne constituent pas une fin en soi. Le transport intermodal, avec son réseau de plates-formes et de chantiers intermédiaires, doit permettre de concilier l'exigence économique d'un marché très concurrentiel, la préservation de l'espace et de l'environnement et la demande sociale de qualité et de sécurité des déplacements.

② Le développement du transport intermodal relève d'une **politique publique volontariste** dont l'action, en termes d'aides financières ou de mesures fiscales, doit, dès sa mise en place et en **instituant la durabilité comme principe essentiel**, atteindre un **effet de seuil significatif** pour inverser la tendance au fil de l'eau du "tout routier". Cette politique doit se décliner dans les stratégies propres à chaque mode de transport, notamment le mode ferroviaire, **ce qui suppose que le futur contrat de plan entre l'État et la SNCF affiche clairement, pour le fret ferroviaire, une stratégie aussi volontariste que pour le TGV-voyageurs, avec toutes les conséquences que cela implique pour le réseau.**

③ La crise du transport de marchandises nécessite que soient engagées des **réformes structurelles** dans les différents modes de transports. Cette démarche doit être menée au niveau national **en étroite relation avec les évolutions de la réglementation communautaire**. Le développement du transport combiné est largement dépendant de la volonté et de la capacité à conduire ces réformes.

④ Une **clarification du rôle de tous les acteurs** dans la chaîne du transport s'impose. Elle nécessite une **obligation statistique** de leur part et une **meilleure connaissance de données fiables** pour apprécier l'impact direct et indirect du coût réel du transport de marchandises.

⑤ La mise en oeuvre d'une politique active de développement du transport intermodal (vis-à-vis du réseau, du matériel, des nouvelles technologies, de l'aménagement des plates-formes) implique une **structure de concertation et de gestion où sont associés de façon étroite** les représentants du monde socio-professionnel, ceux des usagers, les pouvoirs publics et les élus locaux.

Enfin, il est nécessaire que cette politique volontariste soit mobilisée vers un objectif national pour le transport intermodal : celui-ci doit s'établir à un **doublé de la part du marché par période de dix ans. C'est une ambition ; elle implique la durée, la constance et les moyens.**

UN OUTIL D'IMPULSION ET DE COHÉRENCE

Il est proposé la création d'une **Agence Nationale du Transport InterModal (ANTIM)** permettant d'assurer, en un lieu, la cohérence d'une politique face à une multiplicité d'acteurs et de logiques. Cet organisme se substituerait pour partie au comité consultatif rail-route et s'élargirait aux autres modes, fluvial et maritime. **C'est l'agence de tous les modes.**

■ Objectif

Développer le transport intermodal sur le territoire national, en relation avec l'Union européenne, en assurant l'interface avec les politiques des pays voisins et celles des régions françaises qui aménagent des plates-formes intermodales sur leur territoire.

■ Principales fonctions

- L'observation : statistiques, recueil des données et suivi des évolutions.
- L'orientation : nouveaux axes de développement, labellisation des plates-formes, pouvoir d'arbitrage, mesures d'investissement ou d'exploitation.
- L'innovation : nouvelles approches culturelles, nouvelles technologies avancées, recherche, développement logistique.
- La concertation : acteurs économiques, pouvoirs publics, élus locaux, professionnels du transport, usagers et clients.
- La répartition et la gestion des crédits des fonds nationaux d'investissement inscrits au titre des transports terrestres, fluviaux, maritimes, aériens, et affectés à l'intermodalité.
- L'évaluation : l'Agence se donnera les moyens d'évaluer la politique menée et d'infléchir au besoin la portée de certaines mesures.
- La promotion : par des actions d'information et de démonstration qui permettent un choix modal réellement libre, grâce à une connaissance exhaustive de l'offre de transport.

■ Modalités de fonctionnement

- La représentativité des différents acteurs peut s'établir par un système de collège.
- La structure de l'organisme est légère et s'appuie sur les instances existantes, sans s'y substituer.
- L'autorité de tutelle de l'agence est le ministère des transports.
- Une implantation décentralisée paraît judicieuse.

L'ensemble de ces propositions sera précisé dès lors que le principe de création de cette agence aura été décidé.

UN SCHÉMA NATIONAL DE PLATES-FORMES INTERMODALES

L'inventaire des projets nationaux et l'analyse multicritère des opérations conduisent à distinguer un schéma national de plates-formes intermodales qui se situe à deux niveaux d'importance :

- le niveau européen,
- le niveau national.

Les critères de classement s'établissent ainsi :

■ Critères d'obtention du label de plate-forme multimodale d'intérêt européen :

- être sur un des corridors définis par Bruxelles en 1993,
- associer obligatoirement au moins deux modes, systématiquement trois quand la possibilité est offerte et présente un intérêt d'alternative au rail-route classique, dans une perspective politique de développement des autres modes,
- s'intégrer dans une logique d'aménagement État/région,
- être au centre d'une zone importante de production, de consommation et de distribution,
- être reliée en réseau avec des plates-formes intermodales d'intérêt européen situées à une distance de 400 à 500 kilomètres.

Logiquement, cinq à huit plates-formes répondant à ces critères ont leur place en France.

■ Critères d'obtention du label de plate-forme multimodale d'intérêt national :

- être sur un grand axe de trafic national,
- associer au moins deux modes et offrir une réelle alternative au monomodal,
- s'intégrer dans une logique d'aménagement État/région, avec existence d'un schéma régional hiérarchisant et organisant les autres sites,
- être au centre d'une zone importante de consommation.

Une vingtaine de plates-formes répondent à ces critères. Ils intègrent d'éventuels réseaux subsidiaires de chantiers locaux de transbordement participant à l'alimentation de ces plates-formes nationales.

UN PROGRAMME D'AIDES PUBLIQUES EFFICIENTES

La démarche de cette contribution implique tout d'abord que la politique des transports initiée par les pouvoirs publics **s'inscrive résolument dans la durée.**

Elle seule est à même, en effet, de convaincre les acteurs économiques, politiques nationaux et régionaux d'unir leurs efforts, de mobiliser des investissements et d'accepter des règles de conduite qui valorisent la loyauté dans la concurrence et pénalisent la fraude.

Cette démarche s'appuie en second lieu sur l'exigence de la part de l'État, **d'une politique volontariste** qui pourrait s'exprimer par **deux mesures essentielles à haute valeur emblématique :**

- **la réduction significative du péage d'infrastructure** pour le fret ferroviaire et fluvial, ce qui manifesterait la prise en compte des disparités objectives entre modes et l'intégration des coûts externes,

- **l'assainissement du marché routier** au profit de ses propres acteurs, patrons-routiers et chauffeurs, qui demeurent les premières victimes de l'anarchie actuelle ainsi que de la **collectivité nationale** qui réclame des comptes sur la **sécurité**, sur l'**énergie** dépensée et la **préservation de l'espace et de l'environnement.**

Outre ces deux exigences préliminaires, quatre domaines d'intervention ont été identifiés :

① Les mesures de développement du transport combiné

Au titre du court terme, et sous réserve des effets observés sur l'attractivité du transport combiné :

- **Aide au développement de l'offre** sur certains axes ferroviaires dans l'esprit des mesures récentes prises par le ministère des Transports sur Paris-Lyon, Lille-Lyon, Paris-Perpignan, Strasbourg-Marseille, etc.

Au titre des mesures de fond :

- **Aide à l'investissement des groupements de tractionnaires et de PME du transport routier** qui mettent en commun des parcs de chassis affectés au transport combiné (mesure à fort effet de levier).

- **Aide aux technologies innovantes** sur :

- le **bimodal**, dont le développement outre-Atlantique justifie qu'on pousse les premières expériences européennes, en sortant des schémas culturels hérités et en les adaptant au contexte spécifique de notre continent,

- **l'amélioration des interfaces** entre modes où résident des gisements de productivité à déceler et à exploiter,

. l'**extension de l'identification automatique des véhicules** (chassis et unités intermodales),

. la **mise à l'étude de dérogations en matière de longueur**, sans modification des poids maximum autorisés, **pour les ensembles routiers dédiés aux parcours initiaux et terminaux du transport combiné**, favorisant, par exemple, le service à la grande distribution, consommatrice de volumes, en passant de 33 à 40 palettes par chargement, ou en **matière de circulation de week-end** avec des ensembles routiers portant les signes distinctifs de leur fonction,

. la **validation des programmes du type COMMUTOR**, afin de vérifier s'il apporte une réponse véritable à la dégradation du poste fret de la SNCF, s'il n'est pas qu'un modèle intellectuel théorique coûteux et s'il peut s'intégrer dans un programme plus vaste organisant en réseau trois ou quatre "hubs" européens.

. **Aide à la rupture de charge pour le conteneur dans le mode fluvial**, en accompagnement de programmes structurels propres à ce mode, et notamment aide pour l'exploitation ou l'affrètement du matériel (barges fluviales).

. **Maintien des aides autorisées** par la commission de Bruxelles pour **achat des matériels spécialisés** du transport combiné.

L'ENSEMBLE DE CES AIDES EST ÉVALUÉ À 450 MF/AN

② Les mesures d'aides aux plates-formes multimodales et aux chantiers intermédiaires de transbordement

Les principes d'octroi d'aides publiques impliquent :

- que les plates-formes aient été reconnues d'**intérêt européen** ou d'**intérêt national**, ce qui induit une hiérarchisation des aides,
- que l'aménagement subventionné entre dans une **logique de réseau** reliant d'autres sites intermodaux
- qu'il n'y ait prise en compte de chantiers intermédiaires locaux qu'en cas d'intégration logique de ces chantiers au schéma d'irrigation d'une plate-forme.

Cette aide peut représenter soit un pourcentage de l'investissement, soit une valeur absolue.

Le régime des aides porte sur les domaines suivants :

- aide aux études préalables,
- aide à l'investissement pour le chantier de transport combiné et les accès ferroviaires,
- aide pour la maîtrise foncière des opérations futures et pour les surcoûts fonciers liés aux chantiers de transport combiné,
- aide pour les aménagements visant à l'amélioration qualitative du site et à son intégration dans l'environnement,
- aide aux services logistiques informatiques.

L'ENSEMBLE DE CES AIDES EST ÉVALUÉ À 250 MF/AN

③ Les mesures d'aides aux accès routiers des plates-formes multimodales

Ces aides entrent dans le cadre des préoccupations suivantes :

- meilleure intégration du trafic généré par la plate-forme dans la circulation routière périphérique,
- réduction des sursaturations routières entraînées par la massification des flux,
- meilleure insertion de la plate-forme multimodale dans l'économie régionale dans ses aspects géographiques d'aménagement,
- participation directe à l'amélioration du schéma routier général.

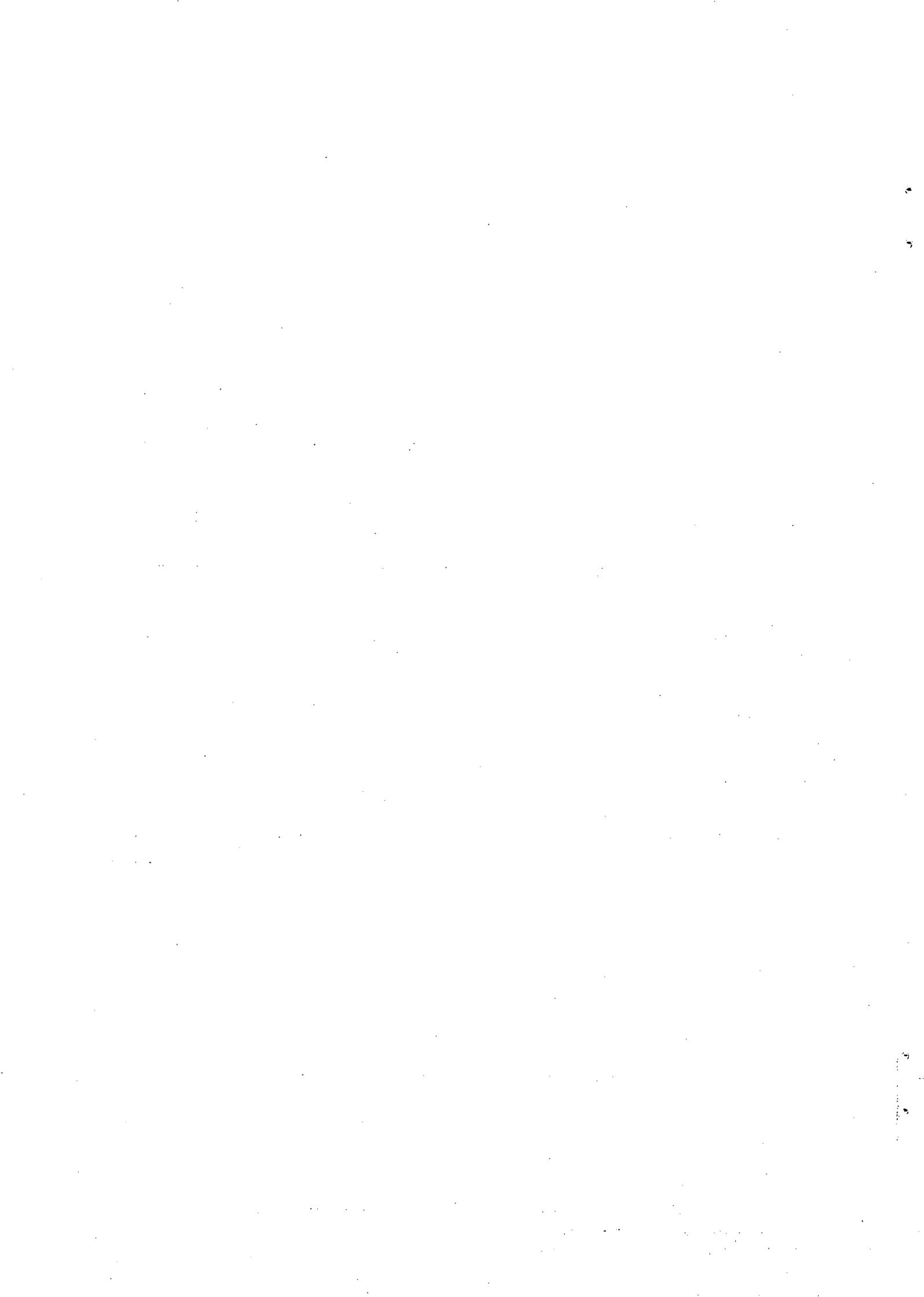
L'ENSEMBLE DE CES AIDES EST ÉVALUÉ À 200 MF/AN

④ Les mesures à caractère plus spécifiquement législatif, réglementaire, fiscal et technique

Ces mesures ont la même pertinence objective que les précédentes. Elles sont toutefois moins abouties dans leur définition ou préfigurent d'autres modalités à examiner dans le cadre du développement de l'intermodalité :

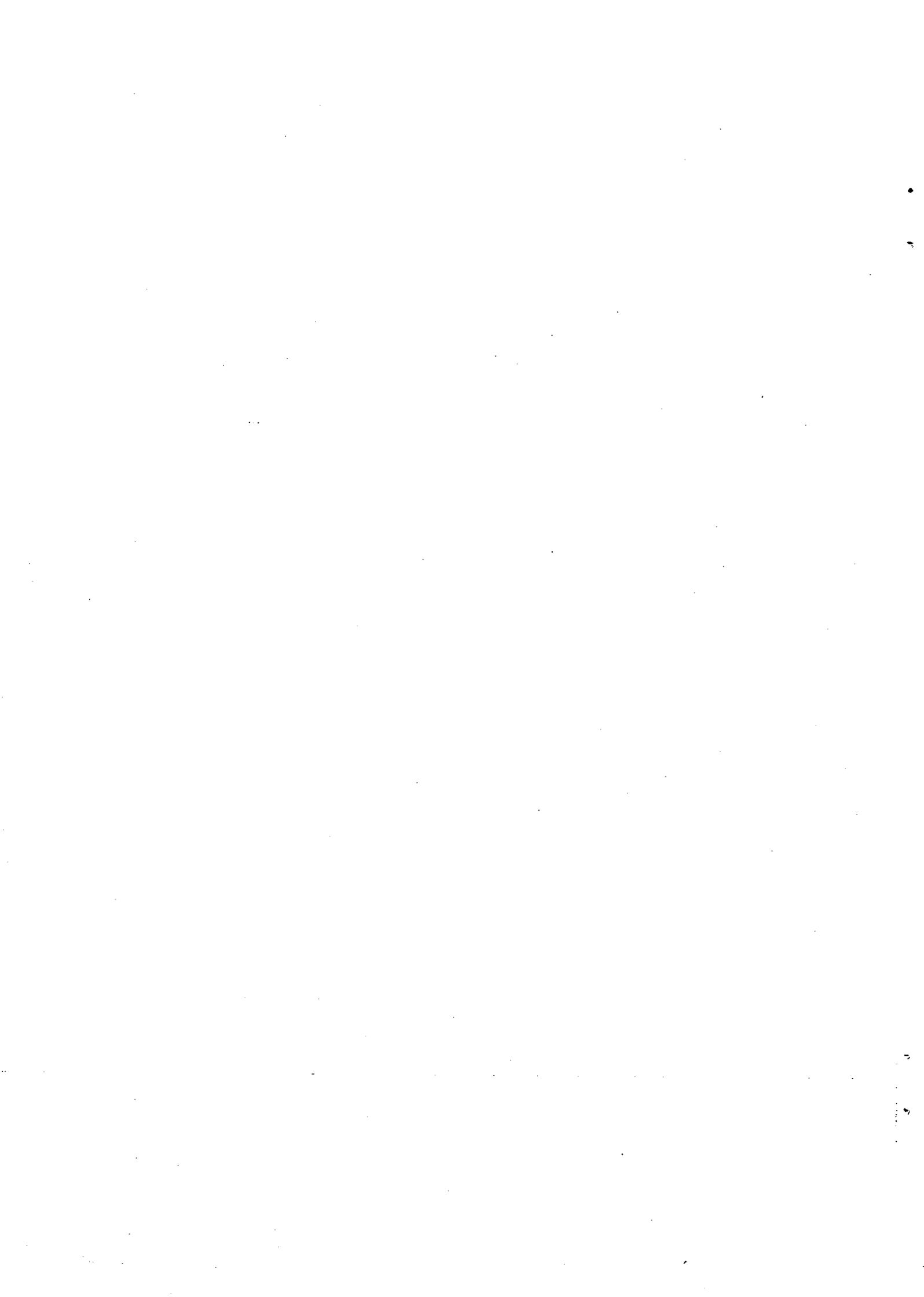
- Obligation pour les sociétés concessionnaires d'autoroute d'équiper les péages de systèmes de contrôle de poids et de temps de trajet de tous les ensembles routiers utilisant leur réseau, en relation avec les autorités compétentes.
- Différenciation des coûts d'assurance des matériels attachés au transport combiné par rapport à ceux affectés au seul monomodal routier.
- Différenciation, selon la même logique, sur certaines taxes fiscales, douanières ou sur la TVA.
- Mesures d'urgence, abordées dans le préambule, qui limitent la surcapacité routière et favorisent les entreprises qui jouent le jeu de la sécurité et de la loyauté, et ce en relation avec nos partenaires européens, car le problème n'est pas que national :
 - poursuite du relèvement du niveau d'accès à la profession : augmentation de la surface financière et des pré-requis de l'examen d'attestation de capacité,
 - réforme du système des faillites, n'autorisant pas la poursuite de l'activité pour des exploitations déficitaires,
 - activation des commissions de sanctions administratives (comités régionaux des transports),
 - réduction des délais administratifs de traitement des mesures destinées à favoriser le transport combiné,
 - séparation statutaire, nette et précise des rôles et des responsabilités entre opérateurs et tractionnaires dans la gestion des plates-formes multimodales,
 - séparation statutaire de la traction ferroviaire et de la commercialisation du transport combiné avec pour finalité constante de clarifier les rôles, les responsabilités et les points de conflits entre SNCF, opérateurs majeurs et transport routier.

L'ENSEMBLE DE CES MESURES EST ÉVALUÉ À 100 MF/AN

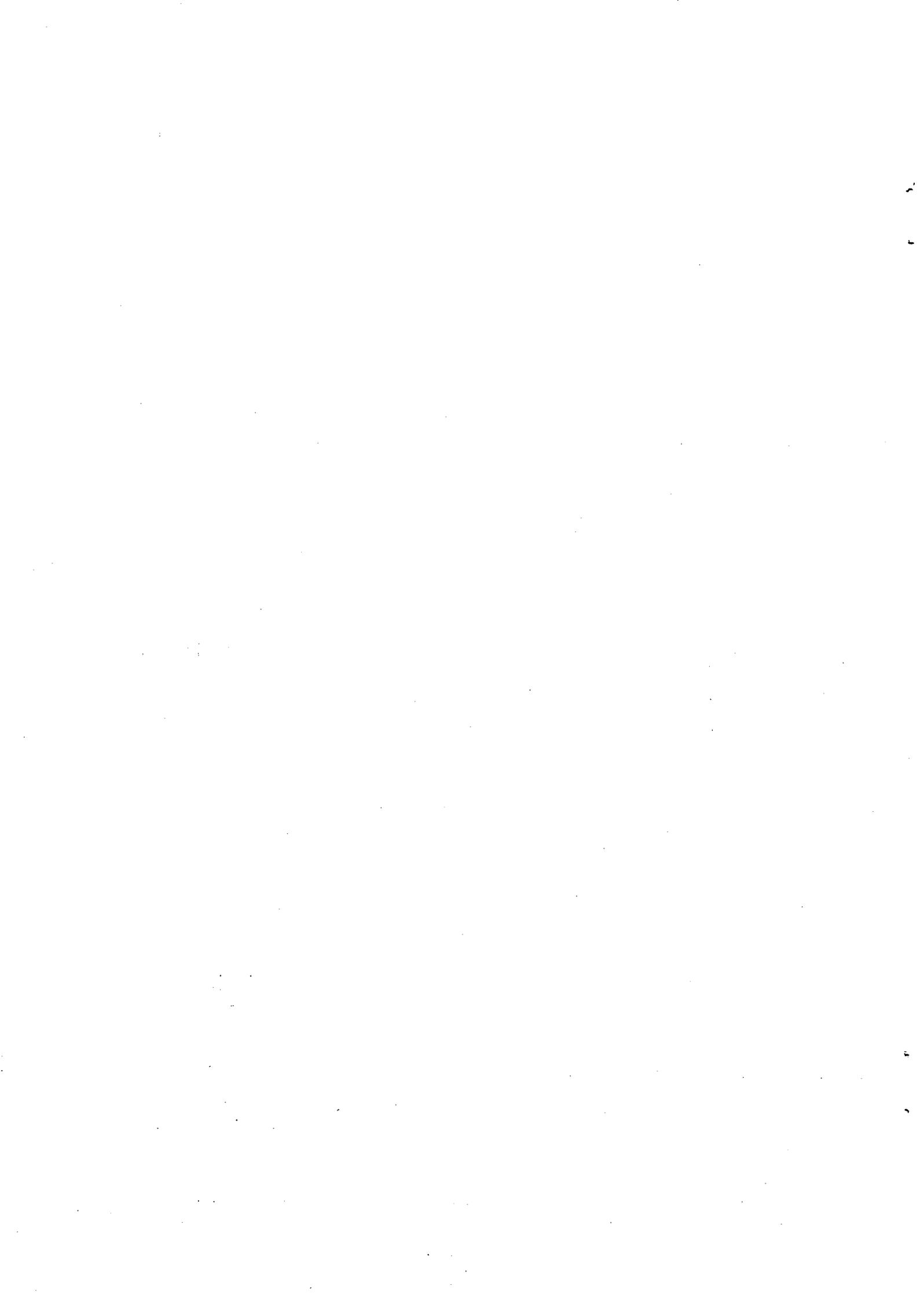


Le volume total des aides annuelles pour engager une politique significative en matière de transport combiné et de schéma d'implantation de plates-formes multimodales est estimé à 1 milliard de francs soit l'équivalent d'un jour du chiffre d'affaires du secteur transport de marchandises en France. Ces aides seront réparties et gérées par l'Agence Nationale du Transport InterModal.

Marc-Philippe DAUBRESSE
Député du Nord
30 juin 1994



CONCLUSION



**"Le problème avec notre époque
c'est que l'avenir n'est plus ce qu'il avait l'habitude d'être"**

Paul Valéry

En cette fin de siècle, partout en Europe, l'aménagement du territoire suscite débats et passions, comme si notre vieux continent, de plus en plus ouvert sur un marché mondialisé, continuait à s'accrocher aux recettes du passé, plutôt que de préparer les voies de l'avenir.

Au coeur de cette nouvelle problématique, l'organisation des transports de marchandises ne laisse personne indifférent.

- D'un côté, ceux qui préconisent un libéralisme débridé, auto-alimenté par la seule loi du marché, ouvrant la porte au dumping social venant des pays de l'Est, conduisant tout droit à la saturation des infrastructures routières, à la négation du cadre de vie et à la transgression des lois et règlements protégeant la sécurité des personnes et des biens.

- De l'autre, les tenants d'une planification dirigiste qui persistent à penser qu'en matière de transports, l'offre peut prendre le pas sur la demande et que l'on peut injecter indéfiniment de l'argent public sans tenir compte des mécanismes régulateurs contenus dans une évolution maîtrisée des marchés.

La voie qui a été choisie délibérément dans ce rapport est toute autre. En anticipant sur les grandes tendances d'avenir du fret,

- il s'agit d'organiser à l'échelle humaine, la complémentarité et la concurrence entre les différents modes de transport pour aujourd'hui et pour demain,

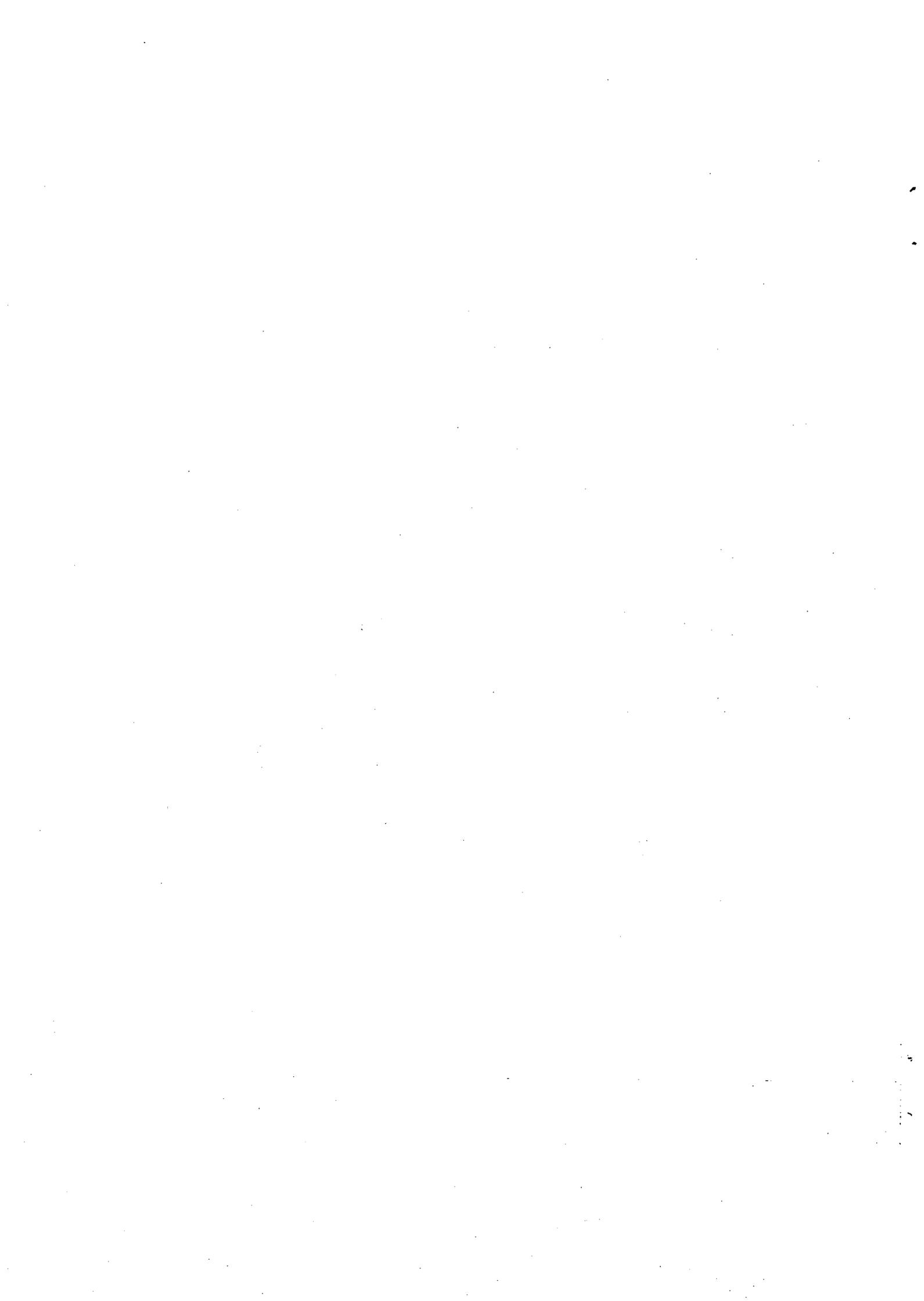
- il s'agit de refuser le développement d'un progrès aveugle, n'intégrant pas les évolutions profondes de notre société et laissant de côté l'intérêt de chaque individu,

- il s'agit surtout de définir un développement équilibré entre les différents modes de transport, dans une logique européenne, refusant l'engrenage du tout routier pour donner sa juste place au ferroviaire, au fluvial et au maritime,

- il s'agit enfin de s'inscrire dans la dynamique impulsée par la France d'un aménagement harmonieux du territoire, où chaque région doit servir de fer de lance au développement de l'ensemble de la nation.

Dans cet esprit, la présente mission propose des mesures modérées et efficaces, s'inscrivant dans la cohérence d'une Agence Nationale du Transport InterModal et d'un schéma concerté de plates-formes multimodales, dont le coût reste raisonnable par rapport aux effets de levier attendus.

En définitive, nous avons voulu tracer les contours d'un nouveau système d'organisation des transports et d'un cadre de mesures ciblées en remettant l'humanisme au centre de toutes nos propositions : cela reste sans doute la meilleure manière de reprendre en main notre destin, face aux incertitudes de l'avenir.



ANNEXES

ANNEXE 1

LETTRE DE MISSION

Le Premier Ministre

Paris, le 18 février 1994

N° 642/94/SG

Monsieur le député,

Le conseil national des transports a engagé une réflexion sur "l'intermodalité" des transports. Il s'agit en particulier de définir un programme d'actions à moyen terme permettant au secteur du transport de fret de sortir de la crise qu'il connaît actuellement, tout en tenant compte des échéances européennes en ce domaine.

Je souhaite qu'une étude soit réalisée sur les aménagements qui pourraient être apportés à la loi d'orientation des transports intérieurs pour faire progresser l'intermodalité des transports, en organisant à la fois leur complémentarité et leur concurrence.

En accord avec le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, j'ai décidé de vous confier cette mission à compter du 1er mars. Elle s'exercera auprès de ce ministre dans le cadre des dispositions de l'article LO 144 du code électoral.

Les services du ministère de l'équipement, des transports et du tourisme vous apporteront l'aide nécessaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le député, l'expression de mes pensées les meilleures et les plus cordiales.



Edouard BALLADUR

**Monsieur Marc-Philippe DAUBRESSE
Député du Nord
Assemblée nationale
PALAIS BOURBON**

ANNEXE 2

LISTE DES PERSONNES RENCONTREES

PERSONNALITÉS ENTENDUES PAR LA MISSION

16/02/94 :	M. Marius BELMAIN	Chargé de mission Transport combiné à la direction des transports terrestres
12/04/94 :	M. Bertrand JALARD M. Jean PELICAND M. Alain POINSSOT M. Michel TORRES	Chef du département COMMUTOR SNCF Chef de la cellule Stratégie et prospective SNCF Directeur fret SNCF Chef de cabinet
26/04/94 :	M. Jean-Claude BERTHOD M. Jacques DUMERC M. Armand TOUBOL	Président de NOVATRANS Directeur général de NOVATRANS Président du directoire CNC
03/05/94 :	Mme Anne-Marie IDRAC M. Marius BELMAIN M. Jean CHABRERIE M. Louis EQUIPART	Directeur des transports terrestres Chargé de mission Transport combiné à la direction des transports terrestres Président FFOCT Délégué région Nord FFOCT (APCT)
17/05/94 :	M. Guy JOIGNAUX M. Jérôme LOMBARD M. François PRIBIZE M. Christian REYNAUD	Directeur TRACES - INRETS TRACES - INRETS DRE NPDC, logisticien stagiaire Directeur du DEST - INRETS
18/05/94 :	Mme Hélène CHRAYE M. Rodolfo PAPAIOANNOU M. John Hugh REES	Administrateur, direction des transports CEE Directeur des transports CEE Chef de division, direction des transports CEE
19/05/94 :	M. Christian PARENT	Directeur général de Voies Navigables de France
30/05/94 :	M. Jean-Marie DALAISE	Vice-président du Comité des armateurs fluviaux
15/06/94 :	M. Vincent BOLLORE M. Hubert du MESNIL	Président du Comité des armateurs de France Directeur des ports et de la navigation maritime
23/06/94 :	M. Jean-Claude BERTHOD M. Jean CHABRERIE Jean de CHAUVERON Mlle Frédérique ECHARD M. Henry LAGANDRE	Président du Comité de liaison des organisations professionnelles du transport et de la logistique Président fédéral FFOCT Délégué général de la Chambre des loueurs et transporteurs industriels Chargée de mission FNTR Vice-président AUTF
28/06/94 :	M. Christian GERONDEAU	Président URF
29/06/94 :	M. Jean BERGOUGNOUX M. Michel FEVE	Président de la SNCF Délégué général auprès du président de la SNCF

MISSIONS À L'ÉTRANGER

15 - 16/03/94 : **Plate-forme de Padoue et de Vérone.**

organisation M. Guy TROPIN, président d'Europlatforms

M. LAROTONDO	Vice-président de l'interport de Turin
M. MUZIO	Directeur général de la CEMAT
M. ROSSATO	Directeur de la plate-forme de Padoue
M. TOMASSETI	Directeur fret Nord des chemins de fer italiens
M. ZENNARO	Administrateur de la plate-forme de Padoue

13-14/04/94 : **Plate-forme de Venlo**

M. THEELEN	ECT, Venlo
M. BERDEN	Seacon logistics
M. BERCKELMANS	Venlo trade port
M. VAN EXEL	Trailstar
M. WILLEMS	Jonker veendam,
M. ZUUR	Consultant

Port de Duisburg

M. VAN LITT	Directeur
M. LULDERS	PKV

Plate-forme de Neuss

M. Von HARTZ	SHN
M. SCHULZE	ICF

Ministère des transports, Düsseldorf

M. FELDMANN
M. LOSE
M. OTTO
M. WELLER

Port de Rotterdam

M. BLUM	
M. DE JONG	
M. WILLENSSEN	
M. KLAVER	ECT

18-22/04/94 **Mission d'études de Monsieur TAMBA aux USA**

Visite des chantiers intermodaux de :

SANTA FE CORWITH FACILITY, Chicago, IL -
 CHICAGO NORTH WESTERN GLOBAL ONE, Chicago, IL -
 NORFOLK SOUTHERN INMAN YARD, Atlanta, GA -
 TRIPLE CROWN/ROAD RAILER, Atlanta, GA

Entretiens avec :

M. Frank W. PENTTI	Deputy Director Office of Intermodalism, US Department of Transportation, Washington, DC
M. Chuck L. SCHULTZ	Vice-president Intermodal, The Atchison, Topeka and Santa Fe Railway Company, Schaumburg, IL
M. Donald R. GATES	Director Intermodal Operations, Chicago and North Western Transportation Company, Chicago, IL
M. Paul TELLIER	President and CEO, Canadian National North America, Montréal, PQ
M. Richard CANNON	Assistant Manager, Intermodal Transportation Services, Norfolk Southern Corporation, Atlanta, GA
M. Stan BURFEIND	Regional Manager, Maintenance & Terminal Services, Triple Crown Services, East Point, GA
M. Lawrence J. GROSS	President, RoadRailer, Port Washington, NY

10/05/94 : **Plate-forme d'intercontainer à Bâle**

M. BECCARO	Chef de développement
M. GRITZ	Directeur général
M. PINOLI	Directeur de l'Etat-major
M. MÜLLER	Chef de la division communication

Office fédéral des transports à Berne

M. BERGER	Directeur adjoint
M. GAUDERON	Directeur adjoint
M. SIGG	Directeur fret

ANNEXE 3**QUESTIONNAIRE DE RECENSEMENT**

Mission parlementaire sur l'intermodalité de fret**Recensement des plates-formes logistiques en France**

Objectif du questionnaire : il s'agit de recenser les sites actuels et les projets de plates-formes logistiques en France pour pouvoir les situer :

géographiquement
qualitativement
quantitativement
fonctionnellement

La connaissance de ces informations permettra la formulation de propositions en vue de l'élaboration d'un schéma national des plates-formes logistiques.

Méthode de recensement : définition, organisation et hiérarchisation des informations selon les critères proposés :

site en service ou en projet
taille / entreprises
rayonnement territorial, géographie des flux
fonctions / activités
intermodalisme, desserte, accessibilité
localisation géographique
structure juridique

On ne retiendra que les plates-formes d'une surface (multisite) supérieure à 50 Ha ou d'une fonction supralocale (en particulier les chantiers intermodaux).

Toute réflexion concernant l'élaboration de ce schéma national sera la bienvenue.

Questionnaire à renvoyer avant le 15 avril 1994 à :

Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise,
2 place du concert 59043 Lille Cédex
Tél : 20.63.33.50. Fax : 20.74.88.85.

Pour tout renseignement :
Jean-Claude Le François, directeur d'études,
Damien Caudron, assistant d'études.

Situation :**Généralités :**

Dénomination :

Commune(s) d'implantation :

Maître de l'ouvrage :

Maître d'oeuvre :

Bureaux d'études associés :

La plate-forme est : en service en projet

Projet :

Avancement du projet :	études préliminaires et de faisabilité
	études opérationnelles
	travaux de réalisation

Echéance de mise en service (année) :

Le projet a été déclaré d'utilité publique : oui non

La maîtrise foncière est assurée : oui non

En service :

Date de mise en service :

Coût du foncier :

Coût de l'immobilier :

Tailles :

Projet :

Superficie prévue :

Alotissement envisagé :

 lots prédéfinis (nombre et taille) :

 parcelles libres (nombre et taille) :

Nombre total d'emplois prévus :

Phasage de réalisation éventuel :

En service :

Superficie totale :

Superficie effectivement occupée :

Surface bâtie :

 entrepôts :

 Bureaux :

Nombre d'entreprises sur le site :

 < 10 employés :

 entre 10 et 50 employés :

 > 50 employés :

Nombre d'emplois :

Chiffre d'affaires :

Fonctions/activités**En projet ou en service**

Quelle stratégie logistique a été adoptée? :

S'intègre-t-elle, et à quelle échelle, dans un schéma d'aménagement logistique? :

Quelle position concurrentielle vise la plate-forme? :

Fonctions / activités :**En service :**

Quelles fonctions sont remplies sur le site :

Transport : affrètement
messagerie
express

Manutention : transfert modal (grue, portique, quai, etc)
manutention (horizontale, verticale, etc)

Stockage : entrepôts en propre
entrepôts loués
entrepôts sous douane

Distribution : préparation des commandes
distribution urbaine et régionale
distribution nationale et européenne

Services : douane
hôtellerie-restauration
assurances
stations-services
bourses de fret télématiques
banques, services financiers
autres :

Autres :

Quelles sont les entreprises présentes sur le site (nombre d'entreprises, chacune pouvant exercer plusieurs fonctions) :

entreprises de transport à titre principal :
entreprises de messagerie express :
opérateurs de groupage / dégroupage :

distributeurs :

prestataires de logistique industrielle intermédiaire :
ateliers de conditionnement :
ateliers de différenciation de produits en fin de procès industriel :

Intermodalité :**Projet :**

Modes prévus :	routier fer voie d'eau maritime aérien
Combinaisons modales :	
Installations de transbordement envisagées :	
Prévision unités / an :	
	conteneurs maritimes : caisses mobiles : autres :

En service :

Modes présents :	routier fer voie d'eau maritime aérien
Combinaisons modales :	
Installations de transbordement envisagées :	
Prévision unités / an :	
	conteneurs maritimes : caisses mobiles : autres :

Desserte / accessibilité (projet ou en service) :**Branchements sur les grands axes (existants ou futurs) :**

routes :

fer :

eau :

Problèmes éventuels d'accessibilité ou de desserte :

par modes :

par axes :

périodes de l'année :

goulets en amont ou en aval :

Localisation géographique (projet ou en service) :

Localisation : métropole régionale
ville secondaire
barycentre économique (noeud d'infrastructures hors agglo)

Marché (nombre d'habitants) :

local :

régional :

Localisation dans la ville : centre
périphérie
hors périmètre INSEE de l'agglomération

Délimitation du site par :

infrastructures :

topographie :

zonages de documents d'urbanisme :

Environnement immédiat : zones d'habitation :
zones commerciales :
zones industrielles :
zones tertiaires :

campagne :

friches :

espaces interstitiels :

Ce qui a guidé le choix de la localisation :

Structure juridique :**Plate-forme publique :**

statut du maître d'ouvrage

Montage opérationnel :

Zac :

lotissement industriel :

autres :

Une mission a-t-elle été confiée à un opérateur privé ? Laquelle? :

Plate-forme privée :

opérateur gestionnaire :

Répartition du parc (% du total) :

propriété :

locatif :

Autres éléments concernant la plate-forme (projet ou en service) :**Qui contacter pour plus d'informations :****La communication de documents relatifs aux installations et aux projets est souhaitée (cahier des charges, résultat d'exploitation, plans, etc).**

ANNEXE 4

RECENSEMENT DES SITES ET PROJETS DE PFMM

Recensement des plates-formes logistiques

Région	Rayonnement		Localisation		Coût M. de F	Emploi	Echelle	CPR		Etude de marché		Stratégie	modes				Chantier intermédiaire		Connexions		Localisation		
	international	national	local					Jan-94	Flux	SDL	route		Fer	VR	Air	Meridien	Route	Fer	VR				
Alsace																							
Port autonome de Strasbourg	existant		PA Strasbourg	PA Strasbourg	90	800	1980	oui				Regroupement au niveau de port	oui	oui	oui	non				Rhin	Périphérie métropole zone portuaire		
Port rhéan Alsace Sud	existant	lotissement	SEN	SN Strasbourg	830	2200	1960	oui				Connexion avec autres PF rayonnement régional et national	oui	oui	oui				A36 A35	Rhin	Zone portuaire hors agglo		
CE de Strasbourg Nord	projet	DUP	ZAC	Foncibre du bassin rhéan	150	1500	1995	oui	Projet interreg			(Métier des projets multiples de ville)	oui	oui					A35		Périphérie rurale métropole		
Chantier de TC																							
Croschenbourg	existant		SNCF	SNCF	0,3			oui						oui	oui	non	non	CNC	A4	Paris Strasbourg			
Mulhouse nord	existant		SNCF	SNCF	0,6			oui						oui	oui	non	non	CNC	A36	Strasbourg	trajet M Nord		
Aquitaine																							
Bordeaux Mérignac	existant		CCI Bordeaux		1,3	46	180	1990	oui	non	non			oui	non	non	oui				Périphérie métropole		
Zone de Bra																							
Bordeaux Mérignac	existant	ZAC	CCI Bordeaux	Garonne	60	80	1200	1979	oui	GT logistique	PF de distribution			oui	oui				RN 215		Périphérie métropole		
Houcarde	projet		SNCF		60			1997	oui	GT logistique	développement TC			oui	oui				Road de B	Bordeaux Paris	Périphérie métropole		
Bordeaux Basses	projet		Port aéro. Bordeaux		100					GT logistique	Offre foncière			oui	oui		oui		A10	Bordeaux Paris	Zone portuaire		
Pa	projet				50 mil		?			reflexion façade atlantique									Bilbao Toulouse		ville secondaire		
Auvergne																							
Parc logistique	extension	ZAC	Communauté de communes de CF	assistance BE	203	4000			oui			Complémentarité		oui	oui			CNC	RN 9	Paris-Nîmes	Périphérie capit. Reg.		
					30 en service					SDL Saône rhone									A71				
Bourgogne																							
Pagny Val de Saône	DUP	ZAC cosodéc	CNR		180				non		positionnement VE port fluvial			oui	oui				A36	Saône	campagne Dijon Nord		
PF Dijon sud	projet	à l'étude	à l'étude	à l'étude	3				oui	oui	SD Saône Rhône	démerte régionale		oui	oui				transfert chantier	A6	Dijon Gevrey	Périphérie capit. Reg.	
Perigny																							
Bretagne																							
Rennes	concer route	existant	SNCF	SNCF	1,3		11				rayonnement régional transport frigorifique			oui	oui	non	non	Site CNC		schéma routier rennais	branchement direct	Périphérie capit. Reg.	
Centre																							
Vierzon	OLI	DUP prise	ZAC	CCI		130		1995	oui	non		distribution locale		oui	oui	non	non	Faisceau ferré	A20 et A71	Paris Toulouse	ville secondaire		
Berry logistique											Desserte IdF										Chantier TC éventuel	Lyon Nantes	périphérie
Tours-CLT	OLI	projet		SIVU CLT	SEM VIE	210			oui	non		distribution locale		oui	oui	non	non	Chantier TC éventuel	A10/A28	Lyon Nantes	ville secondaire		
Déols-Chateauroux	OLI	DUP en cours	ZAC	Commune de Déols	SEM 36	150	75		oui	non		localisation européenne aire logistique régionale		oui	non	non	oui	Aéroport existant	A20	Paris Hendaye	périphérie		
Orléans Pôle 43	existant		CCI Loiret	DDE 43	190	3800	1978		non	non		logique d'offre		oui					A10/A71		Capitale régionale		
Corse																							
Etat néant																							
Champagne Ardennes																							
Paris Vetry	projet		SAEM Paris Champagne	SAEM Paris Champagne	250	1500	6500	1996	non	non		relais de Roissy positionnement interrégional		oui	oui	non	oui	chantier rail-route aéroport pré-existant	indirect	via Chalons	en rue campagne		
																			A26 et RN4		ville secondaire		
Franche-Comté																							
Zone de Valentin	existant				13				non	non		évolution en centre routier		oui	oui				Quai de déchargement	RN 57		Périphérie capit. Reg.	
Zone de Bourgogne	existant				100				non	non				oui	oui				Embranch. partiel.	RN 19		Potentiel	
Belton																						canal Rhin Rhône	
Chantier CNC	existant		CNC		9				oui	non		Chantier Peugeot Montbéliard		oui	oui				CNC	RN57		ville secondaire	
Vesoul																				RD9			

Ile de France																					
Gennevilliers	existant		PAP (port aut. Paris)	PAP Ingénierie	170	132	8000		oui	reprise SD	Orientation possédées	oui	oui	oui	non	embranchement fer	A16	Seine	Ouest parisien		
Port fluvial										trafic port	Calif	développement	distribution régionale				A15				
Bonneuil sur Marne	existant		PAP (port aut. Paris)	PAP Ingénierie	100	47,5	3700		oui	reprise SD	Matériaux de construction	oui	non	oui	non		A6 et RN 6	Seine	Sud-est parisien		
Port fluvial										trafic port	Calif	distribution	urbaine								
Limay	existant				115	25	400		oui	reprise SD	Port aval Seine										
Port fluvial			PAP (port aut. Paris)	PAP Ingénierie					oui	trafic port	Calif	Pondéreux, Terminal à conteneurs	oui	oui	oui	non	Embranch. train compl.	A13	Paris-Le Havre	Seine	Ouest parisien
Garonne	existant	lotissement Ind	Garonne SA	Garonne Ingénierie	90		4000		non	reprise SD	Service logistique complet	oui	oui	non	non	Embranch. particul.	A1 A3		usage Le Bourget	Nord de Paris	
Anlay-m-Bois																					
Sogaris	existant		SEM Sogaris	Segar Ingénierie	56		2700		non	que rout. SD de 1962	Base logistique	oui	non	non	non		A6 A86			Sud Paris	
Rungis										reprise SD											
St Mand	projet		Groupe SNCF		200		1400	1998	non	pré-SD	chantier rail route	oui	oui	non	non	Chantier CNC	Francilienne	Le Bourget		Paris est	
Langues et Romellion																					
Perpignan	existant		Syndicat mixte : CCI, Ville CO	SEMER (CCI)	200		4000	1970	partielle	non	MDM, relation obligée à l'Espagne	oui	oui		Port Vendre	Chantier multi technique	A9 RN 9	Paris - Port bou		Ville secondaire	
Le grand St Charles					par 430		dom saisonniers														
Montpellier	DUP prise	ZAC	CCI Montpellier	Garonne	60		1000	1995	oui	non	offre route fer air	oui	envisagé		oui	Transfert CNC-Novatras	A9 A900			Périphérie capit. Reg.	
Eurogate Margate					160 possible										10000 t de fret						
Le Boulou	existant		Syndicat mixte : CCI, Ville CO		100		450		non	non	Reconversion centre dédonnement	oui	oui			chantier rail route privé	A9			Ville secondaire	
Dutripont											et base logistique associée									Nolay le sec (Commuter)	
Limousin																					
PIAF Limoges	non	projet	SEM régionale	ST Ville	70			1995	Sitram	non	offre de services	oui	oui	non			A20	Local	Non	Périphérie capit. Reg.	
Lorraine																					
Nancy nord	DUP	ZAC	Syndicat mixte concedée	SOLOREM	43		1000/20	1995	oui	oui	non	logique d'offre aux opérateurs	oui	oui	oui		Chantier CNC	A31	position	Meuse	Périphérie capit. Reg.
St Avoird	projet		SIVOM	OEIE	30			1996	oui	non	PF 1er rang en Lorraine relation avec Sarrebrück	oui	oui	non		transfert depuis Nancy projet	A4 A32	internationale réseau privé		Ville second barycentre basin minier	
Europort				Garonne							étude Sarrebrück										
St Die	projet																				
Midi-Pyrénées																					
Eurocentre Castellan	DUP	ZAC	Syndicat mixte	Syndicat mixte Thouard/Andemas	304	55	6000	1994	oui	non	non	Europort Distribution	oui	oui	oui		Novatras	RN20 A20	Toulouse Bordeaux Toulouse Paris		Périphérie métropole
Nord Pas-de-Calais																					
Garrornaiche	existant		Syndicat	DDE 02	12																
Boulogne																					
Ypresbanc	existant		SEPA		57																
Calais																					
Eurovet	existant		CCI Dunkerque		34																
Dunkerque																					
MIN Lomme	existant		SEM		37						Reprise SD logist. Lille										
PF Lomme	existant	ZAC	SEM (avec le MDM)		33						SD logistique Lille										
CIT Roncq	existant		SEM		60						Reprise SD logist. Lille										
CRT Lesquin	existant		CCI-L-R-T		30						Reprise SD logist. Lille										
Port fluvial de Lille	existant	Domaine public Concedé	CCI-L-R-T		265						Reprise SD logist. Lille										
PF Douze	projet	ZAC			200						SD logistique Lille										
Section l'Epinette	projet	ZAC	Garonne		58						non prévue SD logistique Lille										
Valenciennes Z.I n°2	projet		CCI Valenciennes																		
Basse Normandie																					
PF agglomération	projet	ZAC	CCI Caen		15		300	1998	Sitram		positionnement agro-alimentaire	oui	oui				A13	Paris Cherbourg		Périphérie capit. Reg.	
Haute Normandie																					
Le Havre	port maritime																				
Analyse d'ensemble																					

Pays de Loire																					
Nantes	projet	ZAC	District de Nantes associe CCI	Coopér agencé aglo SEGAR, BCEOM	130	3000/50	1997	oui	Complémentarité Montoir	offre logistique régional avec TC	oui	oui		projet chantier CNC	A11	Nantes Paris	périphérie métropole				
Grand Blottereau																					
Montoir	DUP		Port auton. Nantes	Port auton. Nantes			1995	oui		porte élastique	oui	oui	oui	projet chantier CNC		Paris Nantes	Périphérie NP Insee				
PA										PF logistique Grand ouest											
Nantes	existant		SNCF	SNCF	70	200		oui	projet de délocalisation transfert pérenniable vers Od Blottereau	Développement site à partir TC Relais maritime	oui	oui	non	non	oui	CNC	Périph. nantaise	Centre métropole rég.			
Montoir	existant				20																
Centre Internat. de fret Chantiers TC																					
La Mass	existant		SNCF	SNCF	1				Deserte ZA proche	Transfert périphérie chantiers centre	oui	oui	non	non		CNC	Roadside Sud	Périphérie			
Angers	existant		SNCF	SNCF	1				Deserte ZA proche	Vocation régionale	oui	oui	non	non		CNC	BP Angers	Centre ville secondaire			
Picardie																					
Paris-Oise	en finition	ZAC	SOEDAL privée		156		fin 1994	non	non	Stockage distribution	oui	oui	oui			A1	Paris-Bruxelles	Canal de	ville secondaire		
PF multimodale Amiens espace industriel nord	non	projet	Syndicat mixte	Syndicat mixte ACT et SEGAR	60	1400		non	faible	complémentarité existant relais IDF				lien avec futur chantier CN	RN 25			Périphérie capit. Reg. Proximite IDF			
Chantier CNC Amiens	existant		SNCF		0,6	1	5 av. oct 1985	oui	SDTC de la SNCF	Deserte par UTI Amiens transfert éventuel	oui	oui				CNC	RN 25	Paris-Lille	Périphérie capit. Reg.		
Pikou-Charente																					
Centre régional La Crique	existant		CCI Niort		30 4 MF	115	1983	non	non	Messagerie							A10 A83	Paris La Roch.	ville secondaire		
PF CNC Cognac	existant	emprise SNCF	CNC		1,2	480 ext.	1983			stockage temp. dirigé									ville secondaire		
PF CNC Angoulême	existant	emprise SNCF	CNC		0,24	5				stockage et transbordement de conteneurs	oui	oui							ville secondaire		
Centre routier Poitiers	extension									stockage, réparation et transbordement de conteneurs	oui	oui							ville secondaire		
Port de La Rochelle	existant																				
ZA Maisons blanches Limalonges (72)	projet	ZAD	Commune communes	cabinet Ouzoumoff	30	100	1995	oui	non	Produits classés - filière bois	oui						RN 10		ville secondaire		
PF Niort	extension centre routier									étude spécifique											
Poitiers	projet		District																		
PACA																					
réponse en cours																					
Orans Miramas	sur	projet	ZAC	Syndicat mixte	SOGARIS	100	4800	1993	oui	oui	SDL Saône Rhône	positionnement sud européen	oui	oui	non	non	non	chantiers TC	A54/A7	Axe Rhodanien	Métropole régionale
Bédouze	station	DUP en cours		d'Equipement		200	3 phases			SITRAM	distribution sur métropole							faire face à croissance TC			
Fos sur Mer	projet	port autonome	SEM Bédouze	PanEurolog	700					étude préliminaire de SD logistique										Vill position marginale	
Duipon	projet	Marceille			150					étude préliminaire de SD logistique											
Arles	projet	CCI			57					étude préliminaire de SD logistique											
plate-forme fluvio-portuaire																					
Rhone Alpes																					
Vénissieux	existant				200				au site à définir												
Lyon Stolas	existant		CCI Lyon		200					SDL Saône Rhône	Distribution	oui	oui	non	non	non	CNC et Novatras	A43		Périphérie capit. Reg.	
Parc industriel de la plaine de l'Ain	en cours de dot		Syndicat mixte		150		1980			international										Périphérie capit. Reg.	
					600 à terme															Em Lyonnais décentré	

ANNEXE 5

GLOSSAIRE

TERMINOLOGIE DU TRANSPORT COMBINE

Ce document recueille les principaux termes utilisés dans le monde du transport intermodal selon la terminologie définie par la **Conférence européenne des ministres des transports** (CEMT/CS(93)30).

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

TERMES GÉNÉRAUX

Ferroulage : Transport combiné rail-route.

"Lo-lo" : Embarquement ou débarquement d'UTI faisant appel à un équipement de levage.

"ro-ro" (transroulage) : Possibilité pour un véhicule routier d'entrer et/ou sortir par ses propres moyens d'un navire, ou dans le cas de route roulante, d'un train.

Route roulante : Transport de véhicules routiers complets sur un wagon à plancher surbaissé sur toute sa longueur.

Transport accompagné : Transport d'un ensemble routier complet par un autre mode de transport (par exemple, ferry ou train), accompagné de son conducteur.

Transport combiné : Transport intermodal dont les parcours européens s'effectuent principalement par rail, voies navigables ou mer, et les parcours initiaux et/ou terminaux, les plus courts possible, par route.

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

Transport multimodal : Acheminement d'une marchandise empruntant au moins deux modes de transport différents.

Transport non accompagné : Transport de véhicules routiers ou de parties de véhicules par un autre mode de transport (par exemple, par ferry ou train) sans présence du conducteur.

UNITÉS DE TRANSPORT.

Ensemble articulé : Semi-remorque couplée à un véhicule à moteur.

FEEDER : Navires qui desservent des ports de redistribution de trafic à partir de ports de concentration de trafic, approvisionnés par des navires de grande capacité.

Matériel de transport intermodal : Matériel de transport utilisable en transport intermodal.

Navire LASH : Navire transporteur de barges, pouvant mettre celles-ci à l'eau ou les embarquer par ses propres portiques, hors de tout équipement portuaire.

OVER-PANAMAX : Navire dont l'un des paramètres dépasse 295 m (longueur), 32,25 m (largueur hors tout) ou 13,50 m (tirant d'eau maximum).

PANAMAX : Navire dont les paramètres permettent le passage par le canal de Panama : longueur maximale 295 m, largueur hors tout maximale 32,25 m, tirant d'eau maximum 13,50m.

Remorque : Tout véhicule sans moteur destiné à être attelé à un véhicule à moteur, à l'exclusion des semi-remorques.

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

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

Train routier : Remorque attelée à un véhicule à moteur.

Unité de transport intermodale : Conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques convenant au transport intermodal.

Wagon à double capacité : Plate-forme ferroviaire qui est conçue de telle sorte que le chargement de conteneurs s'effectue sur deux niveaux.

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

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

UNITÉS DE CHARGEMENT

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

Conteneur : Boite conçue pour le transport de marchandises, renforcée, empilable et pouvant être transbordée horizontalement ou verticalement.

Conteneur aérien : Conteneur adapté aux normes de la navigation aérienne.

Conteneur de grande capacité : Conteneur de norme ISO en longueur et en largeur mais d'une hauteur hors-norme (9'6" -soit 2,90 m- au lieu de 8' -2,44 m-). Seul, le type de conteneur de 40' (12,20 m) est pour l'instant concerné.

Conteneur de très grande capacité : Conteneur hors norme ISO en longueur et en hauteur. Ces dimensions, variables, peuvent atteindre en longueur 45' (13,72 m), 48' (14,64 m), 53' (16,10 m).

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

Conteneur terrestre : Conteneur répondant aux normes édictées par l'Union internationale des chemins de fer (UICF), pour une utilisation optimale en technique combinée rail-route principalement.

Empotage/dépotage : Opération de chargement ou déchargement de marchandises à l'intérieur d'une UTI.

Gerbage : Superposition d'Unités de transport intermodales (UTI).

Pièce de coin : Endroit de fixation de l'UTI sur le navire ou le véhicule qui la transporte.

Unité de chargement : Conteneur ou caisse mobile.

Verrou tournant : Pièce de fixation normalisée pour verrouiller une UTI dans le navire ou le véhicule qui la transporte.

Tare : Poids de l'UTI ou du véhicule sans chargement.

UNITÉ DE CHARGE

EVP/TEU : Équivalent Vingt Pieds. Unité de mesure correspondant à un conteneur de 20 pieds de long (6,10 m) employée pour exprimer un nombre de conteneurs de différentes longueurs, notamment en fonction de la capacité de logement des navires spécialisés ou d'un terminal. Un conteneur 40 pieds ISO série 1 normalisé correspond à 2 EVP/TEU.

Palette : Plate-forme, généralement en bois, permettant une manutention plus facile des marchandises. Les dimensions normalisées sont : 1 000 mm x 1 200 mm (ISO) et 800 mm x 1 200 mm (CEN)

Unité de charge : Palette et unité préemballée entrant dans une unité de chargement. Marchandise emballée ou groupée dans des unités banalisées généralement conformes aux dimensions des palettes.

INFRASTRUCTURE ET ÉQUIPEMENT

Cadre de préhension : Structure permettant de saisir une UTI, soit par verrouillage en toiture, soit par bras télescopiques qui le prennent à la base.

Chantier de transbordement : Lieu de transbordement d'un mode de transport à un autre.

Chariot-cavalier : Portique mobile monté sur des roues caoutchoutées qui enfourche un conteneur pour le soulever, le déplacer ou le gerber.

Écartement des voies : Distance entre les faces intérieures des rails sur une ligne de chemin de fer. Elle est en général de 1 435 m.

Élévateur frontal : Grue automobile équipée d'un dispositif de levage frontal qui permettant de soulever et superposer des conteneurs et des caisses mobiles.

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

- **gabarit A** : Permet une hauteur totale wagon + UTI de 3,85 m au-dessus du rail à 1,28 m de part et d'autre de l'axe central de la voie (UIC)
- **gabarit B** : Permet une hauteur totale wagon + UTI de 4,08 m au-dessus du rail à 1,28 m de part et d'autre de l'axe central de la voie (UIC)
- **gabarit B+** : Permet une hauteur totale wagon + UTI de 4,18 m au-dessus du rail à 1,36 m de part et d'autre de l'axe central de la voie (UIC)
- **gabarit C** : Permet une hauteur totale wagon + UTI de 4,65 m au-dessus du rail à 1,45 m de part et d'autre de l'axe central de la voie (UIC)

Grue classique : Grue conventionnelle utilisée pour soulever les marchandises. La manutention est assurée à l'aide de palonniers.

Plaque tournante : Point nodal pour la collecte, l'expédition et la redistribution dans toute une zone géographique.

Portique roulant : Grue portique pouvant faire évoluer la charge dans les trois dimensions (hauteur, largeur, longueur) et évoluant elle-même en site propre, soit sur rails, soit sur pneus.

Rampe mobile ou passerelle : Installation qui permet aux véhicules routiers d'être chargés ou déchargés d'un wagon, ou d'un navire, selon la technique du roulage.

Terminaux-plates-formes ou chantiers terminaux : Installation d'échange des unités de transport intermodales d'un mode à l'autre, où peuvent aussi être assurées des opérations techniques et commerciales complémentaires liées au transport combiné.

Voie de chargement : Voie sur laquelle sont réalisées les opérations d'embarquement, de débarquement, de transbordement des UTI de wagon à wagon au véhicule routier et vice-versa.

Zone franche : Zone où les marchandises peuvent être stockées sans paiement des taxes et charges jusqu'au franchissement de cette zone.

