



249

NUMERO

Jeudi 9 novembre 2006

NOTES D'IÉNA

INFORMATIONS DU CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL

« UNE NOUVELLE DYNAMIQUE POUR LE TRANSPORT INTERMODAL »

RAPPORTEUR :**CHRISTIAN ROSE**

AU NOM DE LA SECTION
DES ECONOMIES REGIONALES ET
DE L'AMENAGEMENT DU
TERRITOIRE PRESIDEE PAR
HUBERT GHIGONIS

Pour la communauté internationale, le réchauffement climatique dû aux émissions de gaz à effet de serre constitue une menace qui nécessite des actions immédiates et des changements majeurs tant dans les modes de production et de consommation que dans les transports.

S'agissant des transports de marchandises, le CES estime que l'objectif de rééquilibrage modal en faveur des modes alternatifs au tout routier affiché tant par la Commission européenne que par la France repose essentiellement sur le développement de l'**intermodalité**.

**Assemblée plénière
des 14 et 15 novembre 2006**

- Publication 01 44 43 60 47
Service de la communication
- Diffusion 01 44 43 63 30
Service des archives et de la distribution
- Service de presse 01 44 43 61 25/21
 - ISSN 1767-8188
- www.ces.fr

I. Réguler la concurrence intermodale

• Harmoniser les conditions de concurrence à l'échelle européenne

L'imparfaite harmonisation au sein du transport routier fausse la concurrence entre le transport routier et les transports intermodaux dans les créneaux de pertinence qui sont les leurs.

Un rééquilibrage de ces conditions de concurrence est souhaitable. Il devrait renforcer l'attractivité de services intermodaux sur des liaisons actuellement captives de transports routiers de bout en bout. Il suppose à la fois des règles harmonisées sur les normes sociales, la fiscalité et les normes techniques, des moyens de contrôle homogènes ainsi que des sanctions uniformes en Europe.

• Assurer la vérité des coûts d'usage des infrastructures

Les grands axes structurants actuellement non soumis à péage sont largement empruntés sur de longues distances par du trafic routier de transit.

Sur ces grands axes, la mise en place d'une redevance d'usage des infrastructures routières – inspirée du modèle institué par certains pays voisins – serait susceptible de favoriser le développement de l'intermodalité.

• Accompagner réglementairement l'intermodalité

Se réalisant sur de courtes distances, la majorité des transports routiers ne peut être reportée sur un autre mode, ce qui rend inopérante en termes de report modal toute intervention réglementaire de portée générale mais n'exclut pas des dispositifs ciblés.

C'est le cas notamment quand se met en place un service intermodal présentant de grandes capacités d'accueil et un haut niveau de fiabilité. Le CES suggère de systématiser, sur les axes routiers parallèles à la ligne intermodale, le contrôle du respect par les entreprises de transport routier des règles sociales et de sécurité.

Il suggère également, lorsque cela se justifie pour développer un transport intermodal, d'autoriser la circulation à 44 tonnes des poids lourds sur les parcours de pré et post acheminements routiers, ce qui permet en outre, en limitant le nombre de véhicules en circulation, de réduire les émissions polluantes.

2. Diversifier les moyens de financement

En raison du manque de moyens financiers dont souffrent l'Union européenne et les Etats membres, le financement des infrastructures intermodales ne pourra s'effectuer exclusivement sur des fonds publics ou par des emprunts.

Les partenariats public-privé, qui concentrent les efforts sur des projets en nombre restreint et viables, doivent être encouragés. L'importance des sommes mises en jeu dans de telles infrastructures nécessite la mise en place de mécanismes de garantie des trafics, cela d'autant plus qu'il faut inciter les acteurs du transport intermodal à s'impliquer financièrement dans ces opérations.

3. Créer un droit européen de l'intermodalité

Une marchandise acheminée par plusieurs modes de transport se trouve assujettie à autant de régimes juridiques qu'il y a de modes empruntés, ce qui génère une insécurité juridique pouvant rendre rédhibitoire le recours à l'intermodalité.

Le CES préconise l'élaboration d'un droit intermodal européen soumettant à un seul et même régime juridique l'acheminement au sein de l'Union européenne d'une unité de chargement intermodal quel que soit le mode utilisé ; il encourage l'aboutissement rapide des travaux menés dans cette perspective à l'échelon communautaire (programme ISIC).

4. Concentrer les subventions à l'exploitation

Les subventions accordées aux transports intermodaux ont pour objet, en neutralisant une partie des coûts de manutention, de permettre à la prestation de transport de rester dans le marché.

Pour le CES, de telles subventions doivent constituer un levier permettant à leur attributaire d'atteindre par le seul fonctionnement du marché le seuil de rentabilité. Elles doivent donc être accordées uniquement pour une période déterminée et concentrées sur les projets les plus porteurs en termes d'objectif de massification des volumes à transporter.

II DONNER A CHAQUE TECHNIQUE LES MOYENS DE SON DEVELOPPEMENT

I. Le transport combiné rail-route

Alors que le transport combiné européen est globalement sur un rythme de croissance, le transport combiné français est en crise.

• Pour une chaîne plus intégrée

La libéralisation ferroviaire intervenue en trafic national le 31 mars 2006 peut être l'occasion de faire bouger le cloisonnement institutionnel qui caractérise la chaîne de transport combiné rail-route en favorisant l'émergence d'intégrateurs de fret. Cependant de telles organisations nécessitent d'importants investissements qui, s'ils ne sont pas mobilisés par les acteurs du transport combiné rail-route d'aujourd'hui, le seront par de nouveaux entrants.

La création de structures communes dédiées à la commercialisation et à la réalisation de transports combinés rail-route regroupant des chargeurs, des transporteurs routiers et ferroviaires et des gestionnaires de terminaux est une des orientations que les Pouvoirs publics devraient soutenir.

• Créer un espace ferroviaire européen

Paradoxalement, en raison d'une imperméabilité des frontières et d'un déficit d'interopérabilité, la partie ferroviaire d'un transport rail-route souffre d'un handicap dans les échanges internationaux. Or le véritable marché du transport combiné est le marché européen.

Le CES plaide pour la réalisation de l'espace ferroviaire européen qui repose sur l'interopérabilité des systèmes (techniques, de sécurité et de signalisation) et pour la création d'un système de localisation des wagons. Il encourage l'accélération de la mise en œuvre

du système *European rail traffic management system (ERTMS)* et recommande parallèlement la polyvalence des personnels des entreprises ferroviaires.

• **Renforcer la priorité du fret ferroviaire sur le réseau national**

Si le réseau ferroviaire national n'est globalement pas saturé, le CES juge néanmoins nécessaire de rééquilibrer le transport ferroviaire de personnes et le transport ferroviaire de fret. Il préconise :

- d'accorder à RFF la pleine maîtrise de l'attribution des sillons et aux opérateurs de transport combiné le droit de déposer directement auprès de RFF leurs demandes de sillons.

- de conduire les collectivités locales à rationaliser leur politique de transport express régional et à aborder globalement, dans leurs schémas régionaux de transport, les problématiques fret et voyageurs.

- d'instituer une instance de régulation indépendante chargée d'arbitrer, pour l'accès au réseau ferré, les conflits entre les intérêts socio-économiques du transport de fret et ceux du transport express régional.

- d'intégrer les trains de transport combiné et les trains de voyageurs dans des régimes de cadencement des horaires.

• **Améliorer la compétitivité du transport combiné rail/route français**

Depuis le début 2006, la SNCF a affecté sur des lignes de transport combiné des personnels et des matériels de traction dédiés. Le CES encourage la généralisation de ce mode d'organisation qui a contribué à l'amélioration du service rendu.

Parallèlement, il estime indispensable de réduire les coûts du transport rail-route en concentrant les efforts sur la massification. La longueur des trains est actuellement de 750 mètres. La mise en service de trains de 1000 mètres permettrait de dégager une productivité supérieure à 20 %. Aussi le CES considère-t-il que les études en cours sur ce sujet doivent déboucher rapidement sur des mesures concrètes.

2. Le transport fluvial de conteneurs

Le taux moyen annuel de croissance de l'activité nationale des lignes régulières de transport fluvial de conteneurs maritimes depuis 1996 est de 22 %.

• **Optimiser la desserte terrestre des ports maritimes**

Outre la compétitivité de son organisation interne, l'attractivité d'un port maritime repose sur sa capacité à absorber, dans les meilleurs délais, au meilleur coût et sur le plus grand hinterland, les flux de pré et de post acheminements terrestres, ce à quoi le transport fluvial se prête particulièrement bien.

Le CES estime donc prioritaire d'assurer une interconnexion fluvio-maritime performante en dotant Port 2000 d'une écluse fluviale en grand gabarit permettant aux porte-conteneurs fluviaux d'accéder directement dans les darses du port. Il regrette le retard pris pour la réalisation de cette infrastructure stratégique inscrite au CIADT du 18 décembre 2003.

• **Encourager le transport combiné fleuve/route**

Confier à la voie fluviale l'acheminement de marchandises générales actuellement transportées par la route de bout en bout se heurte à un problème

technique : la caisse mobile terrestre a le double inconvénient, en transport fluvial, de ne pas pouvoir être chargée sur plus de trois largeurs ni d'être superposable.

Pour le CES, il faut pouvoir exploiter les avantages que présente la combinaison des deux modes performants que sont la route et la voie d'eau. Il recommande la création d'une unité européenne de chargement intermodale normalisée, d'une largeur extérieure de 2,50 m et dont les caractéristiques de rigidité en permettent le gerbage sur plusieurs niveaux. La reprise des travaux en vue de l'élaboration d'une directive européenne sur la standardisation des unités de transport intermodales est impérative.

3. Les autoroutes de la mer

Une commission franco-espagnole mise en place le 26 juillet 2006 doit proposer une sélection de projets d'autoroutes de la mer sur la façade atlantique.

• **Les critères de performance**

La performance d'une autoroute de la mer résidera dans sa capacité à emporter beaucoup pour offrir un prix compétitif et à emporter souvent pour offrir un service capable de drainer des trafics diffus. Elle dépendra :

- des moyens que déploiera l'exploitant de la ligne - une flotte de navires de grande capacité et en nombre suffisant lui permettant de garantir plusieurs départs quotidiens,

- de ceux mis en œuvre par les gestionnaires portuaires - des terminaux portuaires spécialisés pour l'accueil des navires de nature à limiter le temps d'attente en mer et, à terre, des aires d'attente des véhicules routiers à l'embarquement,

- de la qualité de la desserte terrestre et notamment des infrastructures routières, les pré et post acheminements ne pouvant être que majoritairement routiers.

Pour le CES, la mise en service d'une autoroute de la mer nécessite une coordination de tous les acteurs privés et publics depuis la conception du projet en passant par sa réalisation financière et jusqu'à son exploitation.

• **Pour un soutien à l'investissement et à l'exploitation**

Compte tenu des investissements nécessaires alors que la rentabilité n'est pas immédiate, le secteur privé ne peut en assumer seul la charge. Cela conduit le CES à recommander de :

- financer sur fonds publics les investissements en navires en les inscrivant au budget de l'Agence de financement des infrastructures de France (AFITF) ;

- exploiter des autoroutes de la mer sous le régime du Service d'intérêt économique général (SIEG) qui présente l'avantage de pouvoir combler le déficit d'exploitation en contrepartie du respect d'obligations de service public.

L'intermodalité est inéluctablement amenée à se développer dès lors qu'elle sera en mesure de répondre aux attentes des acteurs économiques. Le pouvoir et la volonté politiques doivent dès aujourd'hui lui en donner les moyens, permettant ainsi de concourir à la lutte contre le changement climatique.

Note Flash

« Une nouvelle dynamique
pour le transport intermodal »
Rapporteur : Christian ROSE

L'impact positif de l'intermodalité notamment sur l'environnement est reconnu. Pour la développer dans ses créneaux de pertinence, le CES propose :

1. De créer un environnement général favorable

- Par une régulation de la concurrence intermodale (harmonisation européenne des règles relatives au transport routier, mise en place en coordination européenne d'une redevance d'usage des infrastructures routières, accompagnement réglementaire ciblé de l'intermodalité).

- Par la création d'un droit européen de l'intermodalité soumettant à un même régime juridique l'acheminement d'une unité de chargement intermodal quel que soit le mode utilisé.

- Par l'appel au partenariat public-privé pour financer les infrastructures et par la concentration des subventions à l'exploitation sur les projets les plus porteurs en termes de massification des flux.

2. De donner à chaque technique les moyens de son développement

- *Redynamiser le transport combiné rail-route*

- Par la création de structures communes regroupant chargeurs, transporteurs routiers et ferroviaires et gestionnaires de terminaux.

- Par la réalisation d'un espace ferroviaire européen fondé sur l'interopérabilité des systèmes et la polyvalence des personnels.

- Par le rééquilibrage sur le réseau national entre transports de voyageurs et fret ferroviaire.

- Par l'institution d'une instance de régulation indépendante des opérateurs et des autorités organisatrices, chargée d'arbitrer les conflits relatifs à l'accès au réseau ferré.

- Par l'affectation de personnels et de matériels dédiés au combiné rail-route et la mise en service de trains de 1000 mètres.

- *Accompagner le développement du transport fluvial de conteneurs*

- En optimisant la desserte terrestre fluviale des ports maritimes, plus particulièrement en réalisant à Port 2000 l'écluse fluviale en grand gabarit inscrite au CIADT du 18 décembre 2003.

- En encourageant le transport combiné fleuve/route par la création d'une unité européenne de chargement intermodale normalisée.

- *Soutenir l'émergence des autoroutes de la mer*

- Par une coordination étroite de tous les acteurs concernés depuis la conception du projet en passant par sa réalisation financière et jusqu'à son exploitation.

- Par le recours aux fonds publics pour financer tout ou partie des investissements en navires ou par l'utilisation du régime du SIEG pour exploiter les autoroutes de la mer.

Assemblée plénière des 14 et 15 novembre 2006

Christian ROSE

Né le 8 novembre 1961 à Lille (Nord)

Marié, 3 enfants

Maîtrise de droit privé

Fonctions au Conseil économique et social

Membre de section (liste B) de la section des Économies Régionales et de l'Aménagement du Territoire

Autres fonctions

Délégué général adjoint de l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF)

■ Publication 01 44 43 60 47

Service de la communication

■ Diffusion 01 44 43 63 30

Service des archives et de la distribution

■ Service de presse 01 44 43 61 25/21

■ ISSN 1767-8188

■ www.ces.fr