

AVIS N° 2001-16

du 3 Octobre 2001

**RELATIF AU DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT
COMBINE DE MARCHANDISES
EN ILE-DE-FRANCE**

**présenté au nom de la commission de la circulation
et des transports**

par MM. Lucien DUMONT-FOUYA et Michel FEVE

**CERTIFIE CONFORME
LE PRESIDENT**

Jean-Claude BOUCHERAT

LE CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL RÉGIONAL D'ILE-DE-FRANCE

VU :

- le Code général des collectivités territoriales ;
- le Schéma directeur de la Région d'Ile-de-France approuvé le 28 avril 1994 ;
- le Contrat de plan Etat-Région d'Ile-de-France 2000-2006 signé le 18 mai 2000 ;
- les Schémas multimodaux de services collectifs de transports de voyageurs et de transports de marchandises approuvés par le CIADT du 9 juillet 2001 ;
- Le Livre Blanc relatif à « la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix » publié le 12 septembre 2001 par la Commission des Communautés européennes ;
- les rapports et avis du CESR d'Ile-de-France :
 - n° 94.20 du 1^{er} décembre 1994 sur "le transport des marchandises" présentés par MM. Lucien DUMONT-FOUYA, Raymond MONNET et Jacques TRORIAL, au nom de la commission de la circulation et des transports ;
 - n°97.08 du 13 novembre 1997 sur "le développement, en Ile-de-France, du transport combiné de marchandises" présentés par MM. Lucien DUMONT-FOUYA et Michel FÈVE, au nom de la commission de la circulation et des transports ;
 - n° 94.04 du 7 février 1994 sur "l'intégration des voies navigables d'Ile-de-France au réseau à grand gabarit national et européen" présentés par M. Daniel RABARDEL au nom de la commission de la circulation et des transports ;
 - n° 2001.07 du 21 mai 2001 sur "la réalisation de la liaison à gabarit européen Seine-Nord" présentés par M. Daniel RABARDEL au nom de la commission de la circulation et des transports ;

- n°2000-03 du 24 février 2000 sur "le projet de Contrat de plan Etat-Région 2000-2006" présentés par M. André GRANOUILAC au nom de la commission des finances et du plan ;
 - n° 2001.06 du 25 avril 2001 sur "les projets de Schémas de Services Collectifs" présentés par M. Michel FÈVE au nom de la commission des finances et du plan ;
- la décision du Bureau, en date du 4 avril 2001, de procéder à l'actualisation du rapport du 13 novembre 1997 sur le transport combiné ;
 - le rapport relatif au "développement du transport combiné de marchandises en Ile-de-France" présenté par MM. Lucien DUMONT-FOUYA et Michel FÈVE au nom de la commission de la circulation et des transports.

CONSIDERANT :

- que le transport de marchandises par la route connaît une croissance continue liée au développement des échanges nationaux et internationaux et que les nuisances engendrées par ce trafic préoccupent aujourd'hui la majorité de nos concitoyens ;
- que le transport combiné, à condition qu'il soit compétitif, constitue une solution alternative au transport routier, sur des axes ou des distances pertinents ;
- que le transport combiné rail-route allie les avantages des modes routiers et ferroviaire et peut permettre d'assurer un service rapide de qualité, de "porte à porte" et sans rupture de charge pour la marchandise, tout en limitant les nuisances (insécurité, bruit, pollution atmosphérique) et les consommations d'énergies non renouvelables liées au transport routier ;
- que la volonté de développement durable conduit à rechercher, dans le domaine des transports, une meilleure complémentarité entre les différents modes ;
- que le transport combiné constitue une composante importante de l'aménagement du territoire national et européen ;
- que le transport combiné rail-route, soutenu par les pouvoirs publics et par les professionnels de la route, est appelé à se développer compte tenu des distances de plus en plus importantes à parcourir en Europe ;

- que le transport combiné impliquant la voie d'eau connaît un développement important sur des distances plus courtes, telles que Paris-Rouen-Le Havre, en continuité avec le transport maritime ;
- que le transport combiné s'accroît en Ile-de-France beaucoup plus vite que dans d'autres régions ;
- que la Région d'Ile de France, par délibération du 28 juin 1996, a décidé de subventionner les infrastructures et équipements lourds des plates-formes d'échange multimodal d'intérêt régional ;
- que, pourtant, le développement et la modernisation des terminaux de transport combiné nécessaires pour répondre aux besoins du trafic n'y sont pas menés avec une détermination comparable à celle observée dans d'autres régions où d'importants terminaux sont en construction ;
- que la Commission des Communautés européennes, dans le cadre du livre blanc visé ci-dessus, propose en priorité un "rééquilibrage modal grâce à une politique active de revitalisation du rail, de promotion des transports maritime et fluvial et de développement de l'intermodalité... pour contribuer au développement économique tout en renforçant la qualité de vie" ;
- qu'il y a lieu, dans ces conditions, de sensibiliser toutes les parties concernées en Ile-de-France pour qu'il soit remédié à cette situation.

ÉMET L'AVIS SUIVANT :

ARTICLE 1 : SUR LES INFRASTRUCTURES

Le développement du transport combiné en Ile-de-France implique le renforcement et la modernisation de diverses infrastructures de transport.

1-1 : le CESR se félicite de l'inscription au Contrat de plan Etat-Région d'Ile-de-France 2000-2006 des deux opérations les plus urgentes au plan ferroviaire :

- a) la mise à 3 voies de la grande ceinture entre Sucy-en-Brie et Valenton ;
- b) l'amélioration de la desserte ferroviaire du port de Gennevilliers.

Il souhaite que les autres opérations proposées dans son rapport du 13 novembre 1997 sur "le développement en Ile-de-France du transport combiné de marchandises" soient prises en considération lors de la révision du Contrat de plan Etat-Région en 2003.

Par contre, le CESR regrette que la modernisation de la ligne ferroviaire Rouen-Amiens-Tergnier-Châlons-Dijon n'ait pu être que très timidement engagée dans le cadre des contrats de plan 2000-2006 passés par l'Etat avec les Régions voisines. Il souhaite que la Région d'Ile-de-France et les autres Régions concernées mettent tout en œuvre pour accélérer le contournement ferroviaire Nord-Est de la région afin de dégager le réseau francilien (notamment la grande ceinture) pour les besoins propres de l'agglomération (voyageurs et fret).

Il rappelle à ce sujet la déclaration commune des présidents des 8 CESR du Bassin Parisien, signée le 27 juin 2001, demandant la prise en compte de ce type d'infrastructures à l'occasion de la révision des Contrats de plan Etat-Régions en 2003 et dans le cadre d'un nouveau contrat de plan interrégional qu'ils appellent de leurs vœux.

1-2 : le CESR demande que les efforts consentis en faveur du transport par la voie d'eau, qui commencent à porter leurs fruits, soient maintenus et développés.

Il rappelle son attachement au lancement rapide de la liaison Seine-Nord, notamment afin d'offrir de nouvelles possibilités d'extension au transport combiné utilisant la voie d'eau depuis les ports de la Basse-Seine et de Paris-Gennevilliers.

ARTICLE 2 : SUR LES TERMINAUX

2-1 : le CESR regrette par contre que les propositions concernant les terminaux de transport combiné figurant dans son rapport du 13 novembre 1997 n'aient pas véritablement été prises en compte.

Il rappelle que la saturation des terminaux actuels est un obstacle majeur au développement du transport combiné rail-route en Ile-de-France, et que, faute d'y remédier rapidement, la congestion des principaux axes routiers par les poids lourds ne fera qu'empirer, ce qui ira à l'encontre du souhait formulé par tous.

Il fait remarquer que des terminaux importants ont été inscrits aux Contrats de plan Etat-Région dans plusieurs régions clés et que leur réalisation y est activement menée.

2-2 : le CESR insiste pour que le terminal de Valenton 2, le seul inscrit en travaux au Contrat de plan Etat-Région d'Ile-de-France 2000-2006, soit réalisé selon le calendrier prévu pour une mise en service en 2003.

2-3 : le CESR demande que le projet de Vaires, non inscrit au Contrat de plan Etat-Région, soit engagé en vue d'une réalisation rapide dans l'attente de la réalisation du chantier Nord-Est et afin de soulager le chantier de Noisy-le-Sec complètement saturé.

Il lui paraît possible de trouver une solution consensuelle au plan technique en réunissant tous les intéressés sous l'égide du préfet de Seine-et-Marne.

Il demande que soit recherché, hors Contrat de plan Etat-Région, un financement partagé pour ce projet d'ampleur limitée (43,2 MF) ; l'Etat venant de décider d'attribuer à RFF un financement du projet de Vaires à hauteur de 50 %, le complément doit être activement recherché, en particulier auprès de la Région.

2-4 : le CESR insiste tout particulièrement pour qu'une solution soit rapidement trouvée en ce qui concerne la réalisation d'un ou plusieurs chantiers dans le Nord-Est de l'agglomération.

Il souhaite que les conclusions de la mission confiée par le ministère des Transports à M. Claude Liebermann, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, soient immédiatement suivies d'effet et que l'on saisisse l'opportunité offerte par la révision du Contrat de plan Etat-Région en 2003 pour y inclure une première phase de réalisation.

Quoi qu'il en soit, il rappelle son attachement au site de St Mard qui présente de nombreux atouts : projet bien situé techniquement le long de la voie ferrée Paris-Laon, proximité de Roissy-CDG, emprises réservées au SDRIF, nuisances limitées, études avancées et déjà financées dans le cadre du CPER.

2-5 : le CESR demande, pour préparer l'avenir, que soit confiée à un groupe d'experts l'étude de la faisabilité d'autres terminaux en vue de faciliter le développement du transport combiné dans le Sud-Est et l'Ouest de l'Ile-de-France, par exemple à Trappes.

ARTICLE 3 : SUR LES ACTEURS

3-1 : le CESR souhaite que le Conseil régional examine la possibilité d'apporter une aide, complémentaire à celle de l'Etat, aux transporteurs routiers en contrepartie de leur engagement formel de se convertir au transport combiné, comme le font déjà d'autres Régions.

3-2 : le CESR suggère que puissent être soutenues des initiatives privées menées en coopération avec les acteurs publics en matière de création de terminaux, telles que celle de la société "TAB" dans le port de Bonneuil.

3-3 : le CESR préconise que la SNCF et RFF améliorent très sensiblement leur offre de services pour le transport combiné (affectation de moyens suffisants, dégagement ou création de sillons à des horaires adaptés, suppression de goulots d'étranglement, création ou modernisation d'infrastructures - par exemple en poursuivant l'électrification pour réduire certaines nuisances -, ...) et que les pouvoirs publics (nationaux et régionaux) les y incitent et les aident par tous les moyens appropriés.

ARTICLE 4 : SUR LES PROGRAMMES EUROPEENS

Le CESR insiste tout particulièrement pour que l'Etat et la Région, en concertation avec les opérateurs et les professionnels, se mobilisent pour faire prendre en compte dans le cadre des programmes européens "Interreg III" et "Marco-Polo" le développement du transport combiné et le financement d'opérations en Ile-de-France et dans le Bassin Parisien.

