

RAPPORT PREPARE PAR MM. LUCIEN DUMONT-FOUYA ET MICHEL FÈVE

AU NOM DE LA COMMISSION DE LA CIRCULATION ET DES TRANSPORTS

ET AVIS N° 2001-16 ADOPTE PAR LE CESR LE 3 OCTOBRE 2001

**LE DEVELOPPEMENT DU
TRANSPORT COMBINE
DE MARCHANDISES
EN ÎLE-DE-FRANCE**

**Lucien DUMONT-FOUYA
Michel FÈVE**

3 octobre 2001

SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
I - L'EVOLUTION DU CONTEXTE DEPUIS 1997.....	5
1.1 - UNE OPINION PUBLIQUE, DES CHARGEURS ET DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE PLUS EN PLUS FAVORABLES AU TRANSPORT COMBINE	5
1.2 - LA POLITIQUE DES POUVOIRS PUBLICS	10
1.2.1 - <i>En France</i>	10
1.2.1.1 - Au plan institutionnel.....	10
1.2.1.2 - Au plan des réalisations	12
1.2.2 - <i>Au niveau européen</i>	12
II - L'EVOLUTION DU TRAFIC DEPUIS 1997.....	17
III - LA POSITION ACTUELLE DES DIFFERENTS ACTEURS.....	21
3.1 - LES UTILISATEURS DU TRANSPORT COMBINE.....	21
3.1.1 - <i>Les chargeurs</i>	21
3.1.2 - <i>Les rails-routiers (le GNTC)</i>	20
3.2 - LES OPERATEURS DE TRANSPORT COMBINE.....	23
3.2.1 - <i>Novatrans</i>	23
3.2.2 - <i>CNC-Transport</i>	27
3.2.3 - <i>TAB</i>	30
3.2.4 - <i>Paris-Terminal</i>	31
3.3 - LA SNCF	33
3.4 - LES PROBLEMES ACTUELS DU FRET AERIEN	52
IV - LE TRANSPORT COMBINE EN ILE-DE-FRANCE.....	55
4.1 - LA CROISSANCE DU TRAFIC ET LES PERSPECTIVES.....	55
4.2 - LES INVESTISSEMENTS A REALISER EN ILE-DE-FRANCE ET LES PERSPECTIVES.....	58
4.2.1 - <i>Les propositions figurant dans le rapport de 1997</i>	58
4.2.2 - <i>Les opérations retenues au Contrat de plan Etat-Région 2000-2006 et évoquées dans le Schéma de services collectifs des transports</i>	59
4.3 - LES DIFFICULTES APPARUES	60
4.4 - LES DISPOSITIONS A PRENDRE.....	63
CONCLUSION	66
ANNEXES.....	67
ANNEXE I : LE TRANSPORT FLUVIAL	68
ANNEXE II : FRET AERIEN ET "VOLS CAMIONNES"	77

INTRODUCTION

Dans son rapport du 13 novembre 1997, le CESR estimait que la régression historique de la part de marché du fer dans le transport de fret se ralentirait dans l'avenir pour deux raisons :

- l'inquiétude engendrée dans l'opinion par le développement important du trafic des poids lourds et ses conséquences en matière de sécurité routière, de nuisances, et de consommation d'énergie ;
- la possibilité pour le chemin de fer d'offrir, avec les trains complets et le transport combiné, des solutions alternatives et compétitives, notamment dans le cadre européen des transports.

En Europe, la part de la route dans le marché des transports s'est accrue dans le passé, sans doute parce qu'elle offre un service de bout en bout de qualité et répond aux attentes du marché, mais aussi parce que les politiques mises en œuvre n'ont pas permis à l'activité fret du chemin de fer de se moderniser (tandis qu'on développait les réseaux routiers et autoroutiers) et ont méconnu ses atouts (sécurité, consommation d'énergie, nuisances, etc ...).

Il apparaît, aujourd'hui, que la poursuite des tendances passées et la marginalisation du fer conduiraient à des coûts de congestion des infrastructures routières et à des nuisances considérables.

Au niveau local, les protestations des populations des grandes villes et des vallées alpines contre les poids lourds vont croissant. Au niveau mondial, la prise de conscience des dangers liés à l'effet de serre s'est développée depuis 1997 et a conduit à prendre à Kyoto des engagements drastiques.

L'Europe en particulier, ne pourra tirer les bénéfices de la croissance que si elle parvient à assurer un développement harmonieux des transports de marchandises (dont l'évolution a tendance à amplifier celle du PIB). Elle ne peut, compte tenu de ce qui précède, faire l'économie d'aucun des modes de transport dont elle dispose, et en particulier du rail et elle doit procéder aux rééquilibrages nécessaires.

Cette dernière remarque vaut spécialement pour notre pays qui n'est pas pourvu, comme certains de ses voisins, d'un réseau fluvial développé et apte à l'acheminement des plus grands convois poussés.

Dans ces conditions, la volonté d'améliorer le transport ferroviaire de fret est fortement affirmée tant à Bruxelles qu'à Paris, respectivement dans le Livre Blanc publié le 12 septembre 2001 et dans le Schéma de services collectifs des transports de voyageurs et marchandises. En France, elle est maintenant partagée au niveau régional, comme en témoignent les derniers contrats de plan Etat-Région qui marquent un net développement des investissements ferroviaires et une régression des investissements routiers.

Parmi les solutions ferroviaires au transport du fret, le transport combiné rail-route est le seul capable d'assurer, comme la route, un transport de porte à porte, sans transbordements et dans des conditions admissibles pour les chargeurs. Mode de transport à part entière, et tirant le meilleur parti de l'intermodalité, il est le mode qui a crû le plus vite depuis une quinzaine d'années. Il bénéficie d'un fort soutien de l'opinion publique, intéresse de plus en plus les chargeurs et les transporteurs routiers, et le gouvernement manifeste, dans le cadre des "Schémas de services collectifs des transports", l'intention de le développer de façon spectaculaire. Il faut se féliciter de cette orientation d'autant que le trafic combiné rail-route stagne depuis 1997.

La même attention est portée, par ailleurs, au transport des conteneurs par voie fluviale qui, partant d'un niveau très bas, connaît aujourd'hui une remarquable expansion.

L'Ile-de-France, importante zone de consommation et grande plate-forme logistique au cœur du réseau ferroviaire, est particulièrement concernée par le développement du transport combiné, et le rapport du 13 novembre 1997 mettait en évidence l'urgente nécessité d'y adapter les installations (terminaux et lignes) aujourd'hui fortement saturées.

Le moment est venu de faire le point, compte tenu des attentes, des évolutions constatées et des intentions gouvernementales.

*
* *

I - L'EVOLUTION DU CONTEXTE DEPUIS 1997

1.1 - Une opinion publique, des chargeurs et des transporteurs routiers de plus en plus favorables au transport combiné

Deux sondages récents témoignent de cette évolution :

- Le premier a été effectué par la SOFRES dans 5 pays européens en octobre 2000.

Dans les 5 pays considérés, le transfert d'une partie du trafic routier sur le rail est considéré comme nécessaire et urgent par les 2/3 des habitants, "à condition que cela ne se traduise pas par une hausse du prix des marchandises".

En France, 78% des personnes interrogées estiment que les pouvoirs publics devraient engager en priorité une politique de développement du fret ferroviaire.

- Le second éclaire particulièrement sur l'attitude des transporteurs routiers quant au transport combiné. Il s'agit de l'enquête sur le ferroutage effectuée en 1999 par la Fédération Nationale de Transports Routiers auprès de ses adhérents (plusieurs dizaines de milliers).

Le taux des réponses exploitables a été de 88%. Y ont répondu des entreprises de toute taille, implantées sur l'ensemble du territoire français, et provenant de tous les secteurs d'activités.

Tous les transporteurs routiers sondés, qu'ils soient utilisateurs ou non du transport combiné, manifestent un réel intérêt pour son développement. Ils reconnaissent qu'ils devront à l'avenir intégrer l'intermodalité dans leur logique d'exploitation beaucoup plus qu'ils ne l'ont fait jusqu'à présent.

Examinons en premier lieu, les réponses des transporteurs qui ne sont pas ou ne sont plus des utilisateurs du ferroutage.

A la question "Pour quels motifs vous détournez-vous actuellement de la technique rail-route ?", les non-utilisateurs font les réponses suivantes (classées par ordre décroissant).

- a) les trafics traités par les sondés ne relèvent d'aucun des axes desservis : 38% des réponses,

- b) les relations desservies sont inférieures à la zone de pertinence du transport combiné rail-route que les sondés estiment à plus de 500 kilomètres : 20% des réponses,

- c) l'absence de partenaires pour assurer, depuis le chantier de transbordement, les liaisons terminales, principalement à l'étranger : 13% des réponses,
- d) les délais de mise à disposition des "unités de transport intermodal" (caisse, conteneurs ou semi-remorques), dites UTI, à l'arrivée sont inadaptés aux exigences de la clientèle en matière de délai : 11% des réponses,
- e) les prix pratiqués par la SNCF sont excessifs : 10% des réponses,
- f) le coût des UTI est excessif : 9% des réponses.

A la question "Quels types de mesures vous inciteraient à utiliser la technique rail-route ?", les non-utilisateurs expriment les souhaits suivants (classés par ordre décroissant) :

- a) une ponctualité sans faille de la part de la SNCF : 42% des réponses,
- b) des délais garantis : 39% des réponses,
- c) une amélioration des dessertes ferroviaires et des horaires : 23% des réponses,
- d) des tarifs plus compétitifs : 21% des réponses,
- e) une meilleure organisation des dessertes terminales : 16% des réponses (certains transporteurs souhaitent la constitution de "pools de sous-traitants"),
- f) des aides pour compenser le coût excessif des UTI : 16% des réponses.

Après un examen de ces réponses, il est possible de faire quelques remarques.

Les entreprises de petite taille ou de taille moyenne ne sont pas toujours suffisamment structurées pour organiser leurs dessertes terminales. A l'arrivée, les temps de mise à disposition des UTI sont souvent très pénalisants. Un manque d'organisation du chantier¹ de destination risque de se traduire par des heures d'attente coûteuses, ce qui constitue un frein certain dans un contexte de pénurie de chauffeurs qualifiés et de réduction avérée du temps de travail dans le transport routier de marchandises depuis 1999.

Des incitations au regroupement des PME du transport routier faciliteraient l'accès au transport combiné rail-route.

Examinons ensuite les réponses des transporteurs routiers qui utilisent le transport combiné (parmi ceux-ci 60% l'utilisent régulièrement, 30% fréquemment et 10% occasionnellement).

Plus de 60% des entreprises sondées, utilisatrices du ferroutage, sont venues spontanément à ce nouveau mode de transport. C'est un souci d'organisation (distances, nature des trafics traités, proximité d'un chantier, réduction du temps de travail,

¹ On utilisera indifféremment les termes suivants : "terminal de transport combiné" ou "chantier", vocable plus courant dans la profession.

réglementation en matière de temps de conduite et de repos des conducteurs) qui les a incitées à se tourner vers le transport combiné rail-route.

Les autres y sont venues à la suite d'une démarche commerciale effectuée par un opérateur (C.N.C. ou NOVATRANS) (10%), ou avec le souci d'élargir leur palette d'offres de service à la clientèle (10%). Enfin le souci de l'environnement et de l'image de l'entreprise a constitué pour certaines d'entre elles l'élément déclencheur.

Les critiques formulées par les utilisateurs réguliers (classées dans l'ordre décroissant) portent sur les points suivants:

- a) le défaut de ponctualité des trains (41%),
- b) la longueur excessive des délais de mise à disposition à l'arrivée des UTI (39%),
- c) les tarifs trop élevés (30%),
- d) une fréquence insuffisante des trains (30%).

Parmi les remarques sur lesquelles les entreprises insistent, on retrouve une demande très forte d'une meilleure organisation des dessertes terminales et des horaires trop souvent inadaptés aux exigences du marché. Il faudrait pouvoir remettre les UTI plus tardivement, et les récupérer plus vite à l'arrivée. La question des horaires constitue une gêne importante et un frein au développement.

Parmi les souhaits exprimés par les plus "convaincus", il faut noter :

- a) la ponctualité (70%),
- b) la mise en place de délais garantis (70%),
- c) des prix plus compétitifs (40%),
- d) l'octroi de "sillons" permettant d'améliorer les heures limites de mise en place des UTI (au départ) et de mise à disposition (à l'arrivée). C'est le souhait de 19% des transporteurs,
- e) des trains plus fréquents (10%).

D'une façon générale, les entreprises sondées mettent en avant la nécessité d'améliorer la qualité de service (70%), avant de demander une diminution des prix (40%).

Tous les transporteurs routiers utilisateurs du transport combiné rail-route souhaitent que le transport ferroviaire permette de garantir, de bout en bout, un taux de ponctualité identique à celui offert par le transport routier, et réclament une garantie des délais, assortie de pénalités de retard versées par l'opérateur de transport reconnu défaillant.

1.2 - La politique des pouvoirs publics

1.2.1 - En France

1.2.1.1 - Au plan institutionnel

Le rapport du 13 novembre 1997 venait à l'issue d'une période de mise en place d'une politique favorable au développement du transport combiné :

- création au sein de la direction des Transports terrestres au ministère des Transports d'une " Mission Transport Combiné " confiée à M. Belmain, ingénieur général des Ponts et Chaussées ;
- rapport de M. Belmain d'avril 1992 sur "les perspectives d'évolution du transport combiné". Ce rapport a débouché sur :
 - le financement partagé, en particulier dans les contrats de plans Etat-Région, des terminaux de transport combiné, l'aide de l'Etat restant cependant à un niveau modeste (30 à 50 MF par an),
 - l'aide aux transporteurs routiers désirant se convertir au combiné (contrats TOP),
- 1^{er} rapport de M. Daubresse, député du Nord, de 1993, qui a débouché, en particulier, sur :
 - la création d'un Conseil du transport combiné,
 - une augmentation sensible de l'aide de l'Etat au transport combiné – 350MF dont 50 MF affectés aux terminaux – qui a entraîné une très nette croissance du trafic (10% par an environ). Cette multiplication par 7 de l'aide antérieure laissait cependant notre pays loin derrière certains de ses voisins (Allemagne, Hollande, Italie) pour le montant des aides publiques,
- 2^{ème} rapport de M. Daubresse d'avril 1997 qui proposait une structuration de la politique du transport combiné et des terminaux, ainsi qu'une augmentation sensible des aides à l'investissement. Il a débouché sur la décision du Comité interministériel d'aménagement du territoire d'élaborer un schéma national des terminaux de transport combiné à l'horizon 2015, en complément de ceux prévus par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire de 1995, dite "Loi Pasqua".

Il apparaît aujourd'hui que :

- la mission spécifique "Transport Combiné", confiée alors à M. Belmain au sein de la direction des Transports terrestres, n'existe plus ;
- le Conseil du transport combiné, s'il n'a pas été supprimé, n'est cependant plus actif ;
- les aides de l'Etat au développement du transport combiné sont, en dépit des apparences, restées à leur niveau d'alors (toutefois au sein de ces aides, celles attribuées aux terminaux sont en nette croissance) ;
- le schéma national des terminaux du transport combiné à l'horizon 2015 n'a pas vu le jour.

Par contre, trois éléments nouveaux sont apparus depuis 1997 :

- le rapport Perrod, publié en juillet 1998, a présenté 10 propositions, assez générales, pour un développement durable du transport combiné.
Il n'a pas vraiment été suivi de décisions précises concernant des opérations significatives, mais certaines propositions présentées ont conforté ou inspiré de façon diffuse nombre d'actions engagées en matière d'organisation et de gestion des chantiers, de coopération entre opérateurs, de choix d'investissement et de financement ;
- le "Schéma de services collectifs des transports".
Ce document, élaboré en application de la "Loi Voynet", qui s'est substituée à la "Loi Pasqua", propose pour l'horizon 2020 un "Scénario multimodal volontariste".
Marqué par l'ambition de développer fortement le transport de fret par le fer plutôt que par la route, ce scénario fixe un objectif de doublement du trafic ferroviaire en 10 ans et de triplement en 20 ans. Dans ce cadre, pour le transport combiné, c'est un triplement qui est prévu en 10 ans.
Cet objectif, surprenant en regard des évolutions observées ces dernières années, résulte principalement de la croissance attendue du trafic de transit (Nord-Sud) ;
- l'accroissement sensible des crédits consacrés au ferroviaire dans " les Contrats de plan Etat-Régions 2000-2006 " au détriment des crédits routiers.
Ces crédits concernent en particulier le transport combiné.

1.2.1.2 - Au plan des réalisations

En ce qui concerne les terminaux de transport combiné, on observe depuis 1997 :

- un net développement des chantiers fluviaux ;
- pour les chantiers rail-routes, la construction de chantiers en province plutôt qu'en Ile-de-France :
 - dans le Nord-Pas-de-Calais : Lomme et Dourges,
 - en Gironde : Hourcade,
 - en Côte-d'Or : Gevrey,

alors qu'en Ile-de-France seule la réalisation de Valenton 2 est assurée dans le cadre du CPER ;

- le souci de RFF de réaliser des chantiers moins onéreux, ses capacités d'investissement étant très limitées tant que l'établissement n'a pas été désendetté ;
- l'apparition de chantiers privés, aidés dans les mêmes conditions que les chantiers publics :
 - Bonneuil (réalisé par TAB dont nous parlerons plus loin),
 - Hendaye-Mouguerre. Ce chantier a été réalisé par NOVATRANS dans des conditions nouvelles qui valent d'être soulignées :
 - ✓ il est implanté sur un terrain privé de sorte que l'opérateur n'est plus soumis aux risques liés à l'occupation temporaire du domaine public ferroviaire,
 - ✓ il a été financé par l'intermédiaire d'un crédit-bailleur à des conditions plus avantageuses que celles réclamées par RFF,
 - ✓ il a été équipé de portiques sur pneus moins coûteux que les portiques classiques. Notons qu'à Lomme cette solution a également été adoptée.

1.2.2 - Au niveau européen

Avant 1997 la CEE avait :

- établi un Schéma directeur des transports combinés européens ;

- mis en œuvre le Programme (PACT)² pour le financement d'actions pilotes en faveur du transport combiné.

Depuis, la Commission européenne s'attache avec constance, dans le but affiché de développer le trafic, à rechercher la libéralisation du transport ferroviaire, c'est à dire l'introduction de la concurrence sur les rails. Elle rencontre cependant bien des réticences.

Ainsi, à la mise en place, voulue par la Commission, de freeways, itinéraires organisés pour faciliter l'intervention de toute entreprise ferroviaire, certains réseaux, dont la SNCF, ont répondu par la mise en place de freight ways (itinéraires sur lesquels ces réseaux améliorent leurs acheminements en renforçant la coopération)³.

La Commission a été particulièrement impressionnée par la volonté affichée par la Deutsch Bahn de renoncer au transport combiné dès lors qu'elle ne parvenait pas à assurer sa rentabilité. Elle a estimé nécessaire pour conforter sa politique et développer le transport combiné, qui a le soutien de l'opinion, de développer ses aides, mais de les attribuer :

- en contrepartie d'actions nationales favorables à l'ouverture du marché ;
- de préférence sous la forme de subventions à la tonne-kilomètre, accordées aux chargeurs et aux opérateurs plutôt qu'aux transporteurs.

Mme Loyola de Palacio, commissaire européen aux Transports et à l'Energie, tout en rappelant la volonté communautaire de développer le fret ferroviaire, vient d'exprimer sa préoccupation quant à l'efficacité de ces aides, " tant que les opérateurs européens ne parviendront pas à régler le problème majeur de la qualité de service ".

Une nouvelle et importante étape de la politique européenne des transports est constituée par la publication du Livre Blanc (le 12 septembre 2001) sur cette politique, dont l'ambition est d'amplifier les orientations arrêtées dans le passé et d'œuvrer d'une manière plus efficace et plus déterminée pour leur application.

Il faut aussi rappeler qu'au cœur géographique de l'Europe, la Suisse a engagé des travaux de grande ampleur au travers de l'arc alpin pour développer les acheminements ferroviaires entre le Nord et le Sud.

² Pilot action for combined transport

³ Le 22 novembre dernier un accord en conciliation a été obtenu entre le conseil et le parlement européen sur l'ensemble des 3 directives du "paquet ferroviaire" : le réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF) permettra de développer le trafic international de marchandise. Le droit d'accès à ce réseau sera garanti pour les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence et il sera accessible dans des conditions d'harmonisation tarifaire et de sécurité.

1.3 - Les évolutions techniques

Le rapport du 13 novembre 1997 avait exposé certains grands projets qui n'ont pas eu de suites directes :

- Commutor qui visait à substituer au triage classique des wagons un système d'échange de caisses mobiles ou de conteneurs (UTI) de train à train par un transbordement automatisé.
Ce projet prometteur mais probablement trop sophistiqué en regard de la technique ferroviaire, est aujourd'hui abandonné.
- Le TGV fret, qui n'a pas donné lieu, à ce jour, à des expérimentations concrètes, pourrait ressurgir à l'avenir avec le développement de grandes liaisons TGV Europe.

En revanche, deux projets sont à l'ordre du jour:

- l'autoroute ferroviaire, qui devrait connaître un début de réalisation sur l'axe Lyon-Turin.

Le principe a été arrêté à Turin, le 29 janvier 2001 au cours du vingtième sommet franco-italien. Elle nécessitera la construction de quelques 300 kilomètres de nouvelles voies ferrées et d'un tunnel de 52 kilomètres entre Venaus, dans le Val de Susa (en Italie), et Saint-Jean-de-Maurienne (en France).

Actuellement 38 millions de tonnes de fret s'échangent entre la France et l'Italie, dont 9 millions par le fer. Le trafic devrait atteindre 60 millions de tonnes par an en 2015. 40 millions de tonnes pourraient ainsi utiliser la nouvelle infrastructure, dont le coût est estimé à 80 milliards de francs.

Une première phase, dont le coût est estimé à 2 milliards et demi (financés à parts égales par les deux pays), permettra d'établir le tracé précis des infrastructures et de réaliser les études techniques, socio-économiques et environnementales.

En attendant que cette liaison voit le jour, Jean-Claude Gayssot, ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, a officiellement donné le coup d'envoi au premier projet d'autoroute ferroviaire dans l'hexagone, à l'occasion des États généraux de fret ferroviaire. Cette première liaison bénéficiera au franchissement des Alpes. *" En 2002, une ou deux navettes quotidiennes pourront circuler, sous le gabarit actuel de la ligne existante, entre la vallée de la Maurienne et Bussolino, en Italie "*, a déclaré le ministre. *" La mise en place d'un service complet et cadencé, à la manière de celui du tunnel sous la Manche, interviendra, vers 2005, dès que la ligne sera mise au gabarit B⁺. Les performances de ce service seront encore améliorées par la suite grâce au franchissement en tunnel du massif de la Chartreuse qui pourrait préfigurer une liaison quasiment dédiée au fret ferroviaire "*, a-t-il ajouté.

Notons que les transporteurs routiers demandent que ces nouvelles liaisons soient conçues en partenariat avec eux.

- En ce qui concerne les matériels, et tandis que le Road Railer⁴ continue à être expérimenté, une nouvelle technique apparaît : "Modalohr"

La mise au point, par le constructeur ferroviaire LOHR, d'un nouveau type de navettes modifierait radicalement l'économie de la route roulante en permettant d'embarquer 80% des camions existants.

Le système "Modalohr" est une petite révolution. Il consiste en un wagon surbaissé, dont le plateau central pivote pour servir de rampe d'accès aux véhicules routiers. La technique ne nécessite ni grue ni portique. Elle permet de charger et de décharger 30 camions en une demi-heure à bord d'une rame constitué de plusieurs wagons Modalohr conçus pour circuler à 120 kilomètres à l'heure sur les lignes classiques, sous réserve d'essais de fiabilité et de sécurité.

Le premier tronçon d'autoroute ferroviaire servira de test, et ne remettra pas en cause le projet de liaison Lyon-Turin, a promis Jean-Claude Gayssot. D'autres zones sensibles, comme les Pyrénées, pourraient, à plus long terme, bénéficier également de cette nouvelle technique : les études nécessaires viennent d'être lancées au niveau intergouvernemental.

⁴ Système basé sur la mise en place de semi-remorques sur des boggies ferroviaires, chaque unité étant reliée aux autres pour constituer un train.

II - L'EVOLUTION DU TRAFIC DEPUIS 1997

Depuis 1997 le transport combiné a cessé de se développer, rompant ainsi avec l'évolution observée les années antérieures.

Les graphiques 1 et 2 retracent cette situation.

L'élan donné n'a donc pas connu de prolongement, en dépit d'une croissance plus forte, de la poursuite des efforts financiers, des perspectives nouvelles liées au tunnel sous la Manche, de la mise en place de corridors européens, etc...

Cette observation vaut aussi bien pour le trafic national que pour le trafic international (et en particulier pour le trafic de transit qui devrait bénéficier d'une compétitivité renforcée liée aux longues distances).

Sur le plan des techniques utilisées, on observe une tendance :

- au développement des organisations spéciales (trains en navette) ;
- à la décroissance des trafics utilisant les points modaux ;
- à la disparition progressive du lotissement.

On ne peut, dans ces conditions, qu'être surpris par l'objectif fixé par le ministre des Transports de tripler le trafic du combiné d'ici 2010. Une telle ambition est louable et ne peut que remporter l'adhésion de tous les intéressés, mais sa réalisation supposerait une inflexion drastique des politiques actuellement mises en œuvre.

EVOLUTION DES TRAFICS EN TK
Base 100 en 1985

Source SNCF – Document n°1 : Graphique

EVOLUTION DU TRAFIC

Source SNCF – Document n°2 : Graphique

III - LA POSITION ACTUELLE DES DIFFERENTS ACTEURS

Le transport combiné met en rapport des clients (chargeurs ou rail routiers), des opérateurs (tels que CNC Transport et NOVATRANS) et des transporteurs (SNCF pour le parcours principal et routiers pour les dessertes terminales). Le tableau 3 donne la répartition approximative du prix du transport.

3.1 - Les utilisateurs du transport combiné

3.1.1 - Les chargeurs

Les chargeurs, et en particulier les industriels, se sont inquiétés, fin 1999, des difficultés que rencontrait le transport ferroviaire et en particulier le transport combiné et de leurs conséquences pour l'économie nationale. Ils craignent que cette situation induise à court et à moyen terme :

- des transferts modaux, principalement au bénéfice du transport routier et, dans une moindre mesure, du transport fluvial, alors que les pouvoirs publics cherchent au contraire à transférer le plus de marchandises possibles de la route vers le rail, pour des raisons liées à l'environnement et à la sécurité. Fin 1999, on pouvait estimer que, si rien n'était entrepris, le transport ferroviaire occuperait, en 2010, une part de marché encore plus faible qu'à la fin 2000, probablement inférieure à 15% ;
- des pertes d'emplois, dans l'industrie et dans le commerce, liées à la délocalisation des entreprises dont la logistique se fonde sur un transport de masse (sidérurgie, minerais, chimie de base, etc.), et des pertes d'emplois dans le transport liées aux baisses de trafic correspondantes ;
- la perte de compétitivité des grands ports français (Le Havre, Marseille, Rouen) en raison de leur desserte terrestre déficiente.

Estimant que des mesures urgentes devaient être mises en œuvre, comme certains pays voisins ont commencé à le faire, les chargeurs se sont retournés vers les pouvoirs publics pour leur demander l'élaboration d'une politique :

- de restauration de la qualité de service ;
- d'adaptation des prix de transport aux conditions du marché ;
- de mise en œuvre au sein de la SNCF d'une vraie séparation des activités, le fret devant bénéficier d'une autonomie maximum ;
- d'une meilleure utilisation des infrastructures existantes ;
- d'une diversification de l'offre ferroviaire.

LA CHAÎNE LOGISTIQUE

Source SNCF – Document n°3 : Schéma

Les pouvoirs publics affichant leur volonté de revaloriser le fret ferroviaire, et en particulier le transport combiné rail-route, l'ensemble des clients les plus représentatifs de "Fret SNCF", ont décidé d'unir leurs moyens pour faire pression en vue de débloquer la situation.

Les clients en questions sont :

- les chargeurs, eux-mêmes, regroupés au sein de l'A.U.T.F. (Association des Utilisateurs de Transport de Fret) ;
- les organisateurs et les professionnels du transport, regroupés au sein de T.L.F. (Fédération des entreprises de Transport et Logistique de France) ;
- Les transporteurs routiers utilisant le combiné, réunis au sein du G.N.T.C. (Groupement National du Transport Combiné) ;
- les propriétaires de wagons, regroupés au sein de l'A.F.W.P. (Association Française des Wagons de Particuliers).

Ces quatre catégories de clients de "Fret SNCF" se sont réunis au sein d'un Groupe d'Intérêts pour le Fret Ferroviaire (le G.I.F.F.). Ils ont mis en commun leurs réflexions, leurs expériences, et leurs attentes, pour aboutir à une série de propositions concrètes destinées à améliorer la qualité du fret ferroviaire en France et maintenir sa place en Europe.

C'est en février 2000 que le Groupe d'intérêts pour le fret ferroviaire a été porté sur les fonds baptismaux. Le G.I.F.F. soutient, en particulier, toutes les initiatives dont le but est de développer l'intermodalité et principalement de promouvoir le transport combiné rail-route.

C'est une plate-forme qui réunit tous les gros clients de la SNCF : acheteurs de traction pour des trains de transport combiné ou de wagons isolés, chimistes, commissionnaires-organisateur de transport tels que les grands messagers, les constructeurs automobiles, les sidérurgistes, etc. Ils estiment qu'à défaut d'une politique volontariste de la part de la SNCF, avec des perspectives de changements réels, les clients de fret se détacheront inéluctablement du mode ferroviaire.

Le président Claude Leroi, qui représente au sein du G.I.F.F. la Fédération des entreprises de Transport et de Logistique de France (T.L.F.) a un discours très clair : *"De deux choses l'une : ou le transport de marchandises par chemin de fer est considéré comme élément vital de la compétitivité de la France, et des mesures énergiques sont prises pour le rendre fiable et efficace, ou bien les difficultés sont trop grandes pour être surmontées, et l'on cesse alors de tenir des discours illusoires sur le fret ferroviaire"*.

Dans un premier temps, le G.I.F.F. a demandé des moyens supplémentaires de traction dédiés au fret, des mesures pour garantir la fiabilité des acheminements, et enfin, la résorption des goulets d'étranglement sur le réseau français notamment par des mesures d'organisation du trafic.

Ensuite, le G.I.F.F. s'est prononcé en faveur de la libération du marché de fret ferroviaire, tant pour les transports nationaux que pour les transports internationaux.

3.1.2 - Les rails-routiers (le GNTC)

Utilisateurs constants ou fréquents du transport combiné, les rail-routiers, réunis au sein du GNTC, jugent la technique très pertinente, mais s'inquiètent de la grave détérioration de la qualité de service de la SNCF, essentiellement due au manque de moyens. Ce qui est important pour eux c'est davantage le respect des horaires que la réduction des délais (le " just in time " prime sur le développement des " flux tendus ") comme en témoigne l'enquête évoquée au point 1.1.

Leur activité s'exerce sur deux marchés différents :

- celui de la messagerie qui, nécessitant un strict respect des horaires, utilise de moins en moins de transport combiné ;
- celui des lots complets (industriel, grande distribution, etc...) qui connaît de son côté, en Ile-de-France, des difficultés supplémentaires :
 - certains industriels ou logisticiens transfèrent leurs installations de plus en plus loin de Paris,
 - les chantiers actuels, à l'origine implantés en périphérie, sont aujourd'hui intégrés dans la zone congestionnée,
 - le renchérissement observé des dessertes terminales nuit à la compétitivité des rail-routiers par rapport aux routiers (depuis la réduction du temps de travail, l'utilisation de conducteurs routiers de zone courte est pénalisante par rapport à celle de conducteurs routiers de zone longue ; les péages ferroviaires risquent de croître sur les axes saturés d'accès à Paris, alors que près de l'Ile-de-France les autoroutes sont gratuites).

En Ile-de-France, ils se satisfont des sillons attribués à NOVATRANS. Par contre en international les horaires souffrent d'un manque d'organisation : ils souhaitent la mise en place d'une autorité régulatrice internationale. Ils observent heureusement, en international, l'apparition d'une demande de trains de jour.

En France les rail-routiers (ainsi que NOVATRANS) sont relativement satisfaits de l'accord baptisé " 95/20 " .

Il s'agit d'une charte, signée le 20 mars 2000, entre la FNTR et le GNTC d'une part, la SNCF et les opérateurs d'autre part. Ces derniers s'engagent à améliorer la qualité de service fournie sur trois axes majeurs (Paris-Toulouse, Paris-Marseille et Paris-Avignon), en garantissant notamment la régularité de 95% des trains, à une demi-heure près. En contrepartie, la FNTR et le GNTC s'engagent, si ces objectifs sont respectés, à augmenter de 20% le trafic sur les relations concernées, ce qui pourrait représenter une croissance en tonnage de 200 000 tonnes.

Les trois liaisons soumises à la charte représentaient, en mars 2000, 15% des acheminements de la SNCF en transport combiné.

A l'expérience, si cet accord n'est pas respecté à la lettre (la régularité dépasse nettement 90%, mais les trains supprimés ne sont pas comptés), il a le grand mérite de démontrer qu'une meilleure régularité entraîne une croissance du transport combiné. Cette démonstration se fait tout particulièrement sur les axes Paris-Marseille et Paris-Avignon, s'agissant de liaisons à fort trafic. Par contre le transport combiné se porte moins bien qu'autrefois sur Paris-Toulouse, compte tenu de la progression de l'autoroute sur cet axe.

Pour les rail-routiers cet accord a aussi le mérite de mesurer la qualité des opérateurs NOVATRANS et CNC.

Enfin le GNTC observe que sur les axes européens organisés depuis quelques années pour faciliter l'acheminement du fret (freeways ou freightways), l'Union internationale rail-route (organisation des rails-routiers au plan européen) n'a pu réaliser des trains, pour des raisons de disponibilité de sillons pertinents et de prix.

En ce qui concerne les chantiers, le GNTC :

- craint qu'en recherchant strictement la rentabilité pour les nouveaux chantiers, RFF ne s'intéresse guère à l'amélioration des chantiers existants (notamment en ce qui concerne les aménagements de sécurité) ;
- ne prend pas parti dans le choix entre grands chantiers et petits chantiers (mieux admis du point de vue de l'environnement) et est essentiellement attaché à ce qu'ils disposent de voies de 750 m (évitant les manœuvres coûteuses) rapidement raccordées au réseau ;

- souhaite que soit réalisé au plus vite un chantier dans le Nord-Est de l'Ile-de-France.

3.2 - Les opérateurs de transport combiné

On traitera ici, comme en 1997, des problèmes qui se posent aux principaux opérateurs du transport combiné que sont :

- NOVATRANS, la CNC, et TAB pour le rail et la route ;
- Paris-Terminal pour le fluvial, le rail et la route.

Depuis 1997, on constate certaines évolutions :

- l'apparition d'un opérateur privé TAB (rail et route) qui fera l'objet d'un paragraphe particulier ;
- le rachat de ROUCH INTERMODAL, l'un des principaux rails-routiers français, par SNCF-Participations, contribuant à la constitution, dans la branche fret du groupe SNCF, d'un pôle "Transport-combiné" qui se structurera autour de la CNC ;
- le développement de filiales spécialisées au sein du groupe SNCF-Participations :
 - le GIE TRANS-EURO-CHEM, spécialisé dans l'acheminement de produits chimiques, détenu à 40% par SNCF-Participations, à 30% par CNC et à 30% par Bourgey Montreuil,
 - FROID-COMBI (ex Chronofroid) spécialisé dans le transport de produits périssables, détenu à 50% par SNCF-Participations, 24,5% par le groupe STEF-TFE et 24,5% par la Flèche Cavaillonnaise.

On constate que, hors TAB, le groupe SNCF est partie prenante à un niveau plus ou moins élevé chez tous les opérateurs.

La carte 4 montre la localisation des terminaux de transport combiné en France.

3.2.1 - Novatrans

NOVATRANS, détenu à 60% par les routiers et à 40% par SNCF-Participations, est un opérateur rail-route dont la clientèle est exclusivement constituée par des routiers.

Ses dirigeants sont actuellement partagés entre des motifs d'optimisme et de graves préoccupations liées à la dégradation depuis quelques années de la qualité de service offerte par les transporteurs ferroviaires européens.

Des motifs d'optimisme, car le potentiel de développement du transport combiné en Europe existe.

CHANTIERS DE TRANSBORDEMENT

Source SNCF – Document n°4 : Carte

NOVATRANS estime, qu'en l'absence de conflits sociaux à la SNCF et avec une qualité de service satisfaisante, le développement du ferroutage serait de près de 10% en national et 15% en international. De tels taux rendraient plus crédibles les objectifs du scénario multimodal volontariste proposé dans le Schéma de services Collectifs des Transports.

En 2000 la croissance du trafic de NOVATRANS a été en UTI de 8,9% (7,5% en national et 10% en international).

- **De graves préoccupations** liées à la mauvaise qualité de service des transporteurs ferroviaires européens. Cette dégradation de la qualité de service a pris des proportions tout à fait inquiétantes depuis 1997 en international et 1998 en national.

La fiabilité des horaires n'est plus que de 90% pour le transport combiné contre 98% pour la route, et, parmi les trains retardés, 15% le sont de plus de 24 heures. Le nombre de trains "calés" est passé de 8% en 1999 à 30% en 2000.

Pour 2001, alors que NOVATRANS avait prévu une augmentation du nombre d'UTI à transporter de 8,1% en national et 10,5% en international, ses prévisions révisées en juin, après la grève SNCF du printemps dernier, sont réduites à +0,37% en national et 1% en international (alors que les rail-routiers européens qui ne touchent pas la France constatent une croissance de 10% environ).

Cette situation conduit aux évolutions suivantes :

- le tunnel sous la Manche, outil qui avait permis une augmentation importante du transport combiné, voit aujourd'hui ce trafic diminuer ;
- les "temps régulateurs", ménagés dans les horaires au passage de certaines frontières pour faire face aux aléas des changements de réseau, sont, aujourd'hui, systématiquement consommés ;
- les messagers, contraints à des impératifs rigoureux en matière d'horaires, et qui étaient autrefois clients du fer, l'abandonnent aujourd'hui. Ils ne représentent plus que 15% des clients de NOVATRANS contre 30 à 40% il y a dix ans. Ceci est d'autant plus grave que la croissance du transport combiné passe largement par la reconquête du trafic de messagerie.

Selon NOVATRANS, les causes de cette dégradation sont :

- à coup sûr, le manque de moyens (locomotives, conducteurs, chantiers), « la SNCF n'ayant pas anticipé les adaptations nécessaires à la croissance escomptée du trafic ».
Dans ces conditions, la croissance du trafic ne peut actuellement résulter que d'un meilleur remplissage des trains existants, la création de nouveaux trains n'étant guère envisageable.
NOVATRANS redoute que la mise en place du TGV Méditerranée "consomme" des conducteurs au détriment du fret ;
- et peut être, la modification des structures intervenues chez les transporteurs ferroviaires européens, la nouvelle organisation par activités n'ayant pas été accompagnée d'une maîtrise suffisante de la production par celles-ci. Ce point mériterait cependant une analyse approfondie.

L'absence de régularité des acheminements ferroviaires, qui sur plusieurs années s'avère récurrente, est plus grave encore en international qu'en national. Les acheminements internationaux ajoutent en effet les difficultés de chaque réseau, et les clients sont plus difficiles à convaincre de revenir au combiné.

Pour ce qui est de l'Ile-de-France, NOVATRANS regrette :

- qu'en l'absence d'investissements, ses quatre chantiers franciliens (Noisy-le-Sec, Maison-Alfort-Pompadour, Rungis et Valenton) soient saturés ;
- que la Région n'aide pas les transporteurs routiers à se convertir au combiné.

Les UTI nécessitent un investissement coûteux. Une caisse mobile vaut entre 100 et 120 KF. Le transporteur doit également acquérir deux châssis d'une valeur unitaire de 125 KF (il en faut un pour chaque extrémité de la liaison ferroviaire), et doit posséder un tracteur à chaque bout pour assurer le déplacement de l'ensemble routier.

Afin d'acheter ou de louer ces équipements adaptés aux contraintes du transport combiné rail-route (ou voie d'eau-route également) l'Etat propose une aide financière. Les transporteurs peuvent bénéficier des CONTRATS-TOP, mis en place à l'initiative de l'Ademe, de la Direction des Transports Terrestres, et d'E.D.F. Il s'agit d'une bonification qui équivaut à une subvention aux taux de 25% pour les nouveaux venus à la technique du transport combiné, et de 20% pour les "développeurs".

Depuis leur mise en service en 1999, les CONTRATS-TOP ont financé plus de 1 500 matériels, selon l'Ademe, pour un montant de 170 MF.

Les transporteurs peuvent avoir aussi accès à des fonds régionaux d'aide, notamment dans le Nord-Pas-de-Calais, Provence-Alpes- Côte d'Azur, en Aquitaine, dans le Midi-Pyrénées, et très récemment en Bretagne.

Il n'existe aucune aide équivalente dans la région Ile-de-France.

3.2.2 - CNC-Transport

CNC, détenue aujourd'hui à 70% par SNCF-Participations, est présente sur deux marchés :

- celui des pré et post acheminements des conteneurs maritimes (vers ou en provenance des ports), ces opérations représentant 40% environ de son activité ;
- celui du transport continental (en national et en international) d'UTI de porte à porte.

Dans le premier cas, le transport s'accompagne souvent de prestations logistiques (stockage et réparation de containers). Etant donné l'intérêt que portent les ports à la préservation ou au développement de leur hinterland, la CNC a noué avec eux des relations de partenariat, aujourd'hui bien assurées, tendant au développement des trafics.

Dans le second cas, la CNC est en concurrence avec la route qui effectue une prestation analogue et impose ses prix. La concurrence est réelle, la position de la CNC est fragile, et ses trafics connaissent une certaine volatilité.

La CNC met en œuvre un plan de transport comprenant principalement les types de prestations suivantes :

- trains complets " en saut de nuit " ;
- point nodal;
- trains internationaux.

Les principaux chiffres caractérisant aujourd'hui son activité sont les suivants :

- chiffre d'affaires : 1,5 milliards de francs (comme en 1996) ;
- 850 salariés (930 en 1996) ;
- 100 trains par jour ;
- 6 millions de tonnes et 340 000 wagons expédiés par an ;
- sous-traitants routiers : 200 (250 en 1996) employant pour elle 1000 conducteurs (1400 en 1996) ;

- 35 chantiers exploités.

La CNC partage avec NOVATRANS certains chantiers et certains trains. Il faut noter que pour la première fois sur le nouveau chantier de Lomme (près de Lille) les deux opérateurs ont constitué une société unique chargée de la manutention.

Au niveau de l'Ile-de-France, la société exerce ses activités :

- principalement sur le site de Valenton ;
- à la Chapelle, chantier secondaire utilisé avec TRANSFESA, opérateur espagnol ;
- marginalement, sur les chantiers NOVATRANS de Rungis et de Maison-Alfort-Pompadour ;
- à PARIS-TERMINAL, sur le port de Gennevilliers (la CNC participe au capital de PARIS-TERMINAL).

Enfin dans notre région se trouve, à Villeneuve-Saint-Georges, le point nodal utilisé par la CNC (55% de son activité - 70 trains par jour).

La CNC estime, comme NOVATRANS, que pour atteindre l'objectif fixé dans le Schéma de services collectifs des transports de nombreux obstacles doivent être surmontés :

- le premier d'entre eux concerne la qualité des acheminements ferroviaires, essentielle pour que le transport combiné puisse rivaliser avec la route.
Or, à titre d'exemple, à Valenton :

- 98,8% des trains de la CNC sont remis à l'heure à la SNCF,
- 70% des trains reçus de la SNCF sont à l'heure.

Cette question soulève, comme nous l'avons déjà dit, celle du fonctionnement de la SNCF, de l'adaptation de ses moyens de traction, de la priorité accordée aux acheminements du transport combiné (choix des sillons) et de l'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau, etc... ;

- le second concerne le renchérissement des dessertes terminales routières (du en partie à la rémunération des temps d'attente désormais assurée aux chauffeurs routiers), et l'évolution de la zone de pertinence du transport combiné. Selon la CNC le rayon d'action des dessertes terminales aurait ainsi tendance à se réduire (de 150 à 100 km) et la distance de pertinence à s'allonger (de 500 à 600 km) ;

- la troisième concerne l'incertitude qui règne quant à l'évolution des aides publiques. La CNC craint moins leur disparition que de nouvelles modalités de distribution. Elle souhaite qu'elles soient attribuées avec le souci de favoriser une politique globale du combiné. Ainsi, une aide à la tonne-kilomètre, parfois envisagée à Bruxelles, aurait pour conséquence de privilégier les axes à fort trafic et de pénaliser les liaisons à développer. De même, l'approche légitime, qui est celle de RFF, d'aider ponctuellement à la construction de nouveaux chantiers avec le souci d'assurer strictement un bon retour sur investissement, devrait être amendée pour assurer une vision globale des besoins et de la politique de modernisation des terminaux.

Cette question des aides publiques est essentielle pour le développement du combiné, la faible rentabilité des opérateurs (pris en tenaille entre les prix routiers et les coûts ferroviaires) limitant de façon stricte leurs possibilités d'investir.

Enfin, la CNC continue à participer à l'expérimentation technique du Road-Railer.

3.2.3 - TAB

TAB est devenu le premier opérateur privé à part entière de transport combiné rail route mettant en œuvre un projet baptisé " T3M " (trains du 3^{ème} millénaire). Avec le concours du Port Autonome de Paris, à partir du port de Bonneuil-sur-Marne, TAB achemine, cinq jours par semaine, depuis le 25 octobre 2000, deux trains navettes d'une capacité de 32 caisses mobiles sur Lungavilla, près de Milan, où est situé le terminal italien chez les Magazzini Generali Lombardi.

Cette destination a été choisie, en premier lieu, parce que l'axe routier transalpin est très engorgé depuis la fermeture du tunnel du Mont-Blanc, et parce que l'Italie était, pour TAB, la destination internationale la plus importante avec une quarantaine de caisses mobiles par jour.

Aujourd'hui, la ligne serait proche du seuil de rentabilité atteint pour un taux de remplissage du train de 80% (ce qui sera obtenu fin 2001).

Pour 35 millions de francs, une somme relativement modeste, TAB a construit ses propres chantiers de transbordement à Bonneuil-sur-Marne (Val de Marne) et à Lungavilla (Lombardie). Elle a ainsi résolu certains problèmes chroniques du transport combiné rail-route (temps d'attente excessifs et sécurité imparfaite des cargaisons), auxquels elle était confrontée sur les chantiers publics.

" Grâce à ces terminaux privés, déclare Jean-Claude Brunier, P.D.G. de TAB, nous disposons d'infrastructures plus simples d'utilisation, moins chères et plus sûres. Nos chantiers sont entièrement clôturés et télésurveillés. Ils disposent d'engins de levage moins onéreux et plus souples d'utilisation que les portiques habituellement utilisés. Enfin, nous sommes les seuls à disposer d'un quai de 750 mètres de long. Ceci nous permet de charger un train entier sans avoir à le déplacer."

Pour donner à sa clientèle une garantie supplémentaire, la traçabilité à 100% que s'est fixée l'entreprise, TAB va équiper ses trains d'une balise GPS (comme l'a fait la SNCF) qui donnera en permanence la position exacte du convoi.

Sur les quelque 500 000 tonnes de marchandises acheminées annuellement, 25 à 30% représentent des trafics hors l'hexagone. L'Allemagne, où TAB n'est pas encore présent, devrait être le prochain objectif dans les deux ans qui viennent.

C'est pour poursuivre son développement que l'entreprise TAB a passé des accords de participation avec CGEA., filiale du groupe Vivendi, qui a repris les 35% du capital détenu par CALBERSON par le biais de sa filiale CFTA, une société qui exploite en France des lignes ferroviaires d'intérêt régional pour le compte de la SNCF.

Le chantier de TAB, dans le port de Bonneuil-sur-Marne, est situé en bordure de la Marne et dispose d'un quai de 500 mètres auquel peuvent accoster des péniches qui, si besoin était, pourraient permettre à TAB de prolonger ses activités de transport combiné rail-route par la voie fluviale.

Cette première expérience privée française mérite d'être suivie. TAB prévoit de lancer d'autres trains " T3M ". Une liaison entre le port de Bonneuil-sur-Marne et le sud de la France devrait voir le jour dès la fin de l'année 2001, avec la construction d'un terminal privé, quelque part entre Avignon et Marseille.

3.2.4 - Paris-Terminal

Les éléments concernant le trafic fluvial en France, en particulier en Ile-de-France, ont été développés dans le rapport de M. Rabardel sur la réalisation de la liaison à gabarit européen Seine-Nord adopté par le CESR le 21 mai 2001. Ils sont explicités dans l'annexe I dont nous ne reprendrons ici que l'essentiel.

Le trafic fluvial se porte mieux en France depuis quelques années (+ 6,7% en 2000, + 28% en 3 ans) les échanges avec l'étranger étant particulièrement dynamiques.

Depuis 1997, LOGISEINE, transporteur fluvial de conteneurs sur la Seine, et PARIS-TERMINAL, opérateur au port de Gennevilliers, poursuivent leur développement au rythme prévu.

PARIS-TERMINAL offre à Gennevilliers un chantier public au service du transport combiné.

Ce chantier est aujourd'hui notamment utilisé par LOGISEINE opérateur de combiné fleuve-route et aussi par CNC, INTERCONTAINER-INTERFRIGO (ICF) et INTER FERRY-BOATS (IFB).

Toutefois à PARIS-TERMINAL, l'acheminement par la voie ferrée a été plus faible que prévu pour les mêmes raisons que celles évoquées plus haut pour les autres opérateurs, et ceci au profit de la route.

Le transport combiné fleuve-route développé par LOGISEINE depuis fin 1994 sur la relation Le Havre-Rouen-Gennevilliers pour l'importation et l'exportation de conteneurs maritimes connaît un développement continu. En 2000, le volume atteint 32 000 EVP sur l'ensemble de la relation dont 22 000 au titre de l'escale francilienne ⁵.

Au total, la plate-forme PARIS-TERMINAL du port de Gennevilliers poursuit son développement et sa modernisation au rythme prévu :

- mise en service d'un deuxième portique trimode fin 2000 ;
- amélioration de l'accès du port de Gennevilliers depuis sa ligne d'Ermont : ce projet de 80 MF cofinancé par l'Etat, RFF, la Région et le Port Autonome de Paris est en cours de réalisation pour une mise en service début 2003.

Le trafic manutentionné par le chantier a été multiplié par sept depuis 6 ans. En 2000, il s'établit à 95 330 EVP ⁶ contre 83 232 en 1999.

Une spécificité de PARIS-TERMINAL en Ile-de-France est de positionner les conteneurs dans le port de Gennevilliers en utilisant la technique des remorques portuaires. Cette particularité d'exploitation diminue les coûts de pré et post acheminement et le port de Gennevilliers rassemble un nombre de plus en plus important d'opérateurs intervenant dans le domaine du conteneur maritime, qu'il s'agisse de chargeurs ou de professionnels tels que SCHENKER, SCAC, DUBOIS, etc...

⁵ Logiseine a augmenté la fréquence de son offre (une rotation Le Havre-Paris toutes les 48 heures et des rotations spécifiques entre Le Havre et Rouen pour le repositionnement des conteneurs) et développe des prestations logistiques tant à l'importation qu'à l'exportation. Pour l'avenir ses préoccupations sont de 2 ordres : pérennité des aides publiques (Logiseine demande qu'une aide financière lui soit accordée dans les mêmes conditions et au même niveau que pour le rail-route), et accès de la voie fluviale à port 2000 au Havre.

⁶ Conteneurs décomptés en équivalent 20 pieds.

3.3 - La SNCF

En 2000 le transport combiné représentait toujours, en tonnes-kilomètres, le quart de l'activité fret de la SNCF, et, compte tenu du plus faible niveau de prix, une part beaucoup plus faible des recettes. Le chiffre d'affaires (hors subvention) de la société pour le transport combiné a été de 1,5 milliards de francs (1,34 milliards de francs en 1996) sur un chiffre d'affaires fret de 14 milliards de francs.

Avec 13,8 milliards de tonnes-kilomètres en 2000, ce trafic est resté à peu près au niveau de 1997 (faible décroissance en 1998 et 1999, légère reprise en 2000). En 2001, compte tenu à la fois du conflit social du printemps et du ralentissement de l'économie, le trafic sera en régression.

Le tableau 5 détaille la consistance, pour la SNCF, du transport combiné en 2000.

Rappelons quelle est l'offre de la SNCF en transport combiné :

- **en national, elle assure l'acheminement des UTI sous trois formes :**
 - des trains complets en "saut de nuit" sur les liaisons où le trafic est important. Les cartes n° 6 et n° 7 montrent la gamme des prestations en trains directs à 160 et 140 km/h, et le réseau des relations à 120 km/h,
 - des trains utilisant le point nodal de Villeneuve-Saint-Georges pour relier entre eux des centres qui ne justifient pas la mise en route d'un train complet. La carte n° 8 indique les relations assurées,
 - des wagons isolés (en voie de marginalisation),

- **en international, des points nodaux existent :**
 - la carte n° 9 indique les relations assurées par le point nodal de Metz (Quality Net) et la carte n° 10 indique les relations " Cortax ". Un tiers des trains du combiné sont centrés sur les points nodaux.
Enfin, en carte n° 11 indique l'offre liée au tunnel sous la Manche.

La SNCF attache une grande importance au développement du transport combiné, mais l'évolution du trafic depuis 1997 paraît en totale contradiction avec la volonté affichée dans le Schéma de services collectifs des transports d'assurer d'ici 2010 le doublement du trafic fret et le triplement du combiné (dans son premier projet industriel, la SNCF envisageait un doublement de celui-ci en huit à dix ans).

LA CONSISTANCE DU TRANSPORT COMBINÉ EN 2000

Source SNCF – Document n°5 : Statistiques

LA GAMME DES PRESTATIONS NATIONALES

Source SNCF– Document n°6 : Carte

LA GAMME DES PRESTATIONS NATIONALES

Source SNCF– Document n°7 : Carte

LA GAMME DES PRESTATIONS NATIONALES

Source SNCF– Document n°8 : Carte

LA GAMME DES PRESTATIONS INTERNATIONALES

Source SNCF– Document n°9 : Carte

LA GAMME DES PRESTATIONS INTERNATIONALES

Source SNCF – Document n°10 : Carte

LETUNNEL

Source SNCF – Document n°11 : Carte

Si l'on veut relever des défis de cette ampleur, il faut assurer, pour ce qui concerne la SNCF, des évolutions drastiques tant en matière d'organisation, de fonctionnement et de logistique, qu'en matière de moyens (personnel et matériel de traction, infrastructure) toutes les opérations étant menées en parallèle et de façon cohérente.

Or actuellement ce n'est que dans le domaine des moyens de traction que des mesures importantes ont été prises par la SNCF.

La traction

Le parc de locomotives affectées au fret est très vieux. Telle est la constatation objective faite par tous les responsables de la SNCF qui se penchent sur les mesures à mettre en œuvre pour améliorer la productivité du fret ferroviaire et pour réduire les coûts de traction.

La spectaculaire modernisation des matériels "voyageurs" a occulté l'importance du vieillissement du parc de traction affecté au fret. Actuellement, les 1 146 machines électriques ont un âge moyen de 27 ans, tandis que les 1 050 locomotives diesel dépassent les 34 ans. Cette situation génère des coûts d'entretien croissants et augmente progressivement le taux d'immobilisation des matériels.

D'ici à 2007 la SNCF doit radier de son parc 316 machines électriques et 105 machines diesel, et acquérir des locomotives neuves. En incluant les 60 locomotives bi et tricourant "Astride" (BD 436000) destinées au trafic fret franco-italien en cours de livraison, elle a décidé d'acquérir d'ici 2007, 604 locomotives, dont 480 électriques et 124 diesels.

Pour accéder au marché du fret ferroviaire européen il faut franchir des "frontières". Pour ce faire, la SNCF voudrait disposer en 2007 d'un parc de 61 locomotives tricourant spécialement équipées au trafic avec les pays du Benelux et l'Italie, ainsi que 29 machines tricourant spécialement adaptées aux relations avec l'Allemagne et la Suisse. 124 "Prima" diesel devraient également être commandées par Fret SNCF. Cette commande serait répartie sur deux types de matériel correspondant à des besoins spécifiques : d'une part, 55 unités de moyenne puissance (1200 à 1800 kW) pour les trains légers et rapides, et d'autre part, 69 machines de forte puissance (2500 à 3200 kW) destinées aux trains lourds. Restent en option 30 machines.

Le prix de l'investissement s'élèverait, pour la SNCF, à 8 milliards de francs et devrait être financés par l'augmentation des recettes du fret.

Compte tenu des radiations prévues, ces commandes ne se traduiront pourtant que par une augmentation limitée de la capacité de traction de la SNCF pour le fret (14%).

Notons que malgré le rythme élevé des livraisons, qui atteindra 8 par mois à partir de 2003 jusqu'en 2007, la SNCF sera obligée de louer des motrices fret pour "faire la soudure", à l'instar d'une démarche déjà adoptée par les réseaux belges et luxembourgeois. Avec l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence, inéluctable disent certains, comme semble inéluctable l'arrivée de nouveaux opérateurs, le marché de la location de locomotives devrait se développer à l'échelle européenne pour soutenir le rythme de la forte expansion attendue du trafic ferroviaire international. La SNCF a récemment annoncé qu'elle allait louer six locomotives diesel à l'allemand Vossloh pour faire face à l'accroissement de son trafic fret. Elle compte lancer un appel d'offre courant 2001 afin de louer 60 ou 90 machines supplémentaires.

Les effectifs

Pour accompagner la mise en service de ces nouveaux matériels, la SNCF devra adapter ses effectifs. Sachant qu'il faut un an pour former un agent de conduite, le rétablissement de la situation dans ce domaine nécessite que les décisions soient prises rapidement.

Les infrastructures

En ce qui concerne les infrastructures, la carte n° 12 montre les améliorations du réseau souhaitées par RFF.

Les nombreuses difficultés rencontrées sur ce réseau ne pourront pas être totalement résorbées d'ici à 2010. Bien que les retombées positives pour le fret des Contrats de plan Etat-Régions 2000-2006 laissent espérer, grâce aux efforts exceptionnels consentis par l'Etat, les Régions et les collectivités locales en faveur des transports collectifs, l'avancement de certains grands projets nationaux et inter-régionaux et une amélioration réelle de la situation, les problèmes de circulation des trains dans des régions comme le Languedoc, la Maurienne, le Nord, le Nord-Est ne seront pas tous résolus. Le contournement de la région Ile-de-France et de l'agglomération lyonnaise sera en partie amorcé, sans pour autant permettre une amélioration sensible de la circulation.

Les 31 milliards de francs investis dans le rail par l'Etat, les régions et les collectivités, auront des effets de "désaturation", mais, pendant le même laps de temps, le nombre des trains de voyageurs augmentera lui aussi.

Seule la mise en place de lignes prioritaires pour le fret ainsi que d'itinéraires de délestage pour soulager les grands axes et pour contourner les secteurs particulièrement encombrés, donnerait à Fret SNCF des capacités supplémentaires. Pour le premier point, ce sont des fameux "sillons" auxquels il est souvent fait allusion, sillons indispensables pour résoudre la quadrature du cercle. Pour le deuxième point, le niveau d'équipement des lignes de délestage est insuffisant et les projets inscrits dans le XIIème Plan ne permettront pas de rattraper tous les retards. Ceci est vrai tant pour les grandes roades de contournement du bassin parisien situées au Nord (la ligne Le Havre - Rouen - Reims - Chalons en Champagne - Chaumont - Dijon) et à l'Ouest (la ligne Caen - Alençon - Le Mans - Tours) que pour la transversale Saint-Nazaire - Nantes - Tours - Vierzon - Moulins - Lyon et la rocade Dunkerque - Calais - Amiens. Le principal handicap de ces lignes, et non le moindre en matière de coûts, réside dans le fait que la plupart d'entre elles ne sont pas encore électrifiées.

**PRINCIPAUX PROJETS 2001/2010
DE DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE**

Source SNCF– Document n°12 : Carte

Les Contrats de plan Etat-Régions ne corrigent que partiellement cet inconvénient majeur. Seule l'électrification d'une partie de la ligne Le Havre-Amiens et de Tours-Vierzon est programmée.

La question se pose de plus en plus de mettre en place des itinéraires dédiés au fret. Dans l'état actuel des choses il paraît difficile à RFF de réaliser de telles liaisons. Compte tenu de son endettement il faudrait un apport très important de capitaux extérieurs. La question prend d'ailleurs une acuité particulière pour le franchissement des Alpes et des Pyrénées.

Comment financer demain les infrastructures ferroviaires indispensables pour tenir les objectifs fret ? Cette question est cruciale pour l'avenir du transport combiné et méritera un examen approfondi. Pour sortir de l'impasse actuelle et satisfaire les objectifs, il faudra de l'imagination pour la recherche de nouvelles modalités de financement (construction et entretien) et du temps pour la réalisation.

Signalons ici que le ministre a déclaré : *"Réseau Ferré de France (le propriétaire des infrastructures) porte une dette, héritée de la SNCF, de 120 milliards de francs. Sa capacité d'autofinancement est négative. La réforme des chemins de fer français n'a pas apuré le passé"*. Selon le ministre, il faudrait réduire la dette de RFF. de 80 à 90 milliards pour sortir de ce "déséquilibre permanent". Monsieur Gayssot parle d'une dette de 120 milliards. Mais la dette de Réseau Ferré de France s'élèverait à 157 milliards de francs, au 31 décembre 2000, après une nouvelle dotation en capital de l'Etat, courant 2000, de 12 milliards de francs (sources : " Transports Actualités " du 22 juin 2001).

Rappelons que lors de la réforme des chemins de fer allemands, l'Etat a apuré complètement la dette de la DB, d'un montant plus élevé que celui de la dette de la SNCF et a engagé un important programme d'investissements ferroviaires.

3.4 - Les problèmes actuels du fret aérien

Dans un rapport sur le transport combiné, une place doit être réservée au transport aérien, même si le volume des marchandises transportées par la voie aérienne reste faible par rapport à l'ensemble des autres modes. En constant développement, 6% par an pour le fret normal, 10 à 12% par an dans le domaine de l'express, le transport aérien concerne de plus en plus de produits dont la valeur diminue de plus en plus, (grâce à la baisse des taux de fret et à la qualité de service qui est attachée à ce mode).

La mondialisation des échanges joue en faveur du transport aérien. Son développement intéresse tout particulièrement la plate-forme aéroportuaire de Roissy-CDG, mais en France sont également concernés, par ordre décroissant, les aéroports de

Mulhouse-Bâle, Toulouse, Marseille, Lyon, Nice, Saint-Nazaire, Nantes, Bordeaux, Metz et Rennes.

Londres, Francfort, Paris, Amsterdam, Bruxelles, Luxembourg, Madrid (aéroports classés en matière de fret parmi les 10 premiers aéroports européens dans l'ordre d'importance) sont les plates-formes "cargo" des compagnies aériennes. Utilisées dans le but de massifier les flux sur un point unique, elles sont irriguées quotidiennement, ou au moins trois fois par semaine, par un très grand nombre de lignes routières gérées par des transporteurs spécialisés qui circulent 7 jours sur 7 et 365 jours par an. Par ricochet, la bonne santé du fret aérien se répercute sur le transport routier avec une demande accrue de camions.

Avec un objectif de massification des flux, les compagnies aériennes rationalisent et optimisent leurs moyens. Pour les pré et post acheminements vers les "hubs" comme Roissy-CDG, dont plus de 95% sont réalisés par la route, les compagnies ont lancé des " vols camionnés " qui répondent à des exigences strictes en matière de qualité et de délais, à des prix de revient compétitifs. L'annexe II traite du développement du fret aérien et explicite la notion de « vols camionnés ».

Le transport combiné rail-route pourrait-il trouver sa place dans le cadre du développement des " vols camionnés " ?

Rien qu'entre Roissy-CDG et sa plate-forme routière de concentration des trafics de Hahn (Allemagne), sont réalisés chaque jour 20 " mouvements " (soit 10 camions complets dans les deux sens).

Une plate-forme de transport combiné rail-route située dans le Nord-Est de Paris, à proximité de la plate-forme aéroportuaire de Roissy-CDG devrait permettre de " mettre sur le train " un certain nombre de " vols camionnés ", à condition de garantir aux compagnies aériennes régularité et ponctualité.

Le ferroutage avancé comme une alternative, du moins en théorie aujourd'hui, ne pourrait-il pas constituer une réponse demain, si toutes les parties concernées dialoguent et travaillent sur le sujet ?

Quant au TGV Fret qui retrouvera une certaine actualité lorsque le réseau européen des TGV sera suffisamment développé, il pourrait constituer un mode d'acheminement fiable et rapide pour les intégrateurs. Rappelons que l'implantation de FEDEX, premier transporteur aérien mondial, sur la plate-forme de Roissy, a été en partie motivée par cette possibilité.

IV - LE TRANSPORT COMBINE EN ILE-DE-FRANCE

4.1 - La croissance du trafic et les perspectives

Grande zone de consommation et de production, plate-forme logistique importante, l'Ile-de-France est, en outre, au cœur de notre réseau ferroviaire.

Le transport combiné y joue un rôle important. Il s'y développe davantage que dans l'ensemble de la France : le graphique n° 13 montre que de 1988 à 2000 il a cru de 56% contre 35% au plan national. Depuis 1997 et alors que, comme nous l'avons vu, le trafic du combiné a stagné au plan national, en Ile-de-France il a continué à se développer, suivant, à peu de chose près, la tendance antérieure.

Dans le rapport de 1997, nous estimions que la capacité optimum d'utilisation (90% de la capacité théorique) des terminaux existants, complété par le chantier à venir de Valenton 2, était de 5 millions de tonnes. Or ce trafic a été atteint en 2000.

La saturation, prévue à court terme en 1997, est aujourd'hui atteinte.

Qu'en sera-t-il, dans les années qui viennent, des trafics fret et combiné en Ile-de-France ?

Le modèle utilisé par le ministère des Transports pour établir le schéma multimodal volontariste du Schéma des services collectifs des transports donne une réponse à cette question. Les prévisions faites distinguent, d'une part, le transport combiné et le transport conventionnel, et, d'autre part, les grands flux de trafic traversant l'Ile-de-France ainsi que les flux ayant leur origine et leur destination dans la région.

Le tableau ci-dessous indique les évolutions prévues :

Trafic en MT (millions de tonnes)	2000			2010		
	Combiné	Conventionnel	Total	Combiné	Conventionnel	Total
Tonnage expédié ou reçu en Ile-de- France	5	13,5	18,5	10	17	27
Tonnage en transit	6	19	25	22	21	43
Total	11	32,5	43,5	32	38	70

**EVOLUTION DU TRANSPORT COMBINÉ EN ÎLE DE FRANCE
(tonnes)**

Source SNCF – Document n°13 : Graphique

Cette prévision conduit à un triplement du combiné en Ile-de-France (comme au plan national) d'ici 2010, la croissance étant particulièrement forte pour le trafic de transit (presque un quadruplement)

Le trafic intéressant directement l'Ile-de-France (expédié ou reçu) doit, lui, doubler d'ici 2010, atteignant 10 MT.

Cette croissance annuelle de 7% par an n'est pas irréaliste compte tenu des tendances passées et du fait, qu'à la différence de ce qui est passé au plan national, le transport combiné a continué à croître en Ile-de-France depuis 1997.

On mesure pourtant l'ampleur des efforts de tous ordres (en particulier au plan des infrastructures) qui doivent être faits pour écouler et traiter l'ensemble des trafics prévus. Ainsi le doublement du fret en Ile-de-France exigera 30 % de sillons supplémentaires (la plupart seraient trouvés de jour et alors que la SNCF souhaite développer le trafic de voyageurs en heures creuses : la poursuite simultanée de ces deux objectifs implique de nouveaux investissements).

Il faut donc s'organiser pour un développement du combiné qui devrait se produire en tout état de cause.

4.2 - Les investissements à réaliser en Ile-de-France et les perspectives

4.2.1 - Les propositions figurant dans le rapport de 1997

Dans le rapport de 1997, dans la perspective d'une saturation à court terme, aujourd'hui atteinte, des terminaux franciliens, nous avons formulé les propositions suivantes :

- Outre la réalisation rapide de Valenton 2, implanter un terminal de transport combiné dans le Nord-Est de la région pour soulager les terminaux actuels et répondre à un besoin. Cette zone, trop éloignée des terminaux situés dans l'Est et le Sud, offre en effet un potentiel de 2MT pour le transport combiné.
Il était préconisé de :
 - retenir le site de Saint-Mard pour une première étape de réalisation, compte tenu de son intérêt, de l'avancement du projet et de l'urgence,
 - confier simultanément à un groupe d'experts la recherche d'autres sites possibles pour l'avenir dans le Nord (et, pour le plus long terme à l'Ouest),

- réserver néanmoins, dès l'origine, les emprises actuellement prévues pour ce projet, de façon à ménager l'avenir.
- Dans l'attente, de réaliser sur le site ferroviaire de Vaires l'aménagement limité (2 voies de 750 mètres encadrant une plate-forme de circulation) projeté par la SNCF et NOVATRANS.

En ce qui concerne les liaisons ferroviaires et fluviales :

- Nous avons soutenu les propositions établies par le Conseil du transport combiné pour l'Ile-de-France :
 - grande ceinture : 3^{ème} voie de Sucy-en-Brie à Valenton : 300 MF,
 - aménagement des accès et sortie du point nodal de Villeneuve-Saint-Georges : 500 MF,
 - signalisation BAL (bloc automatique lumineux) entre Ormoy et Verberie (tronçon de voie ferroviaire reliant au Nord les lignes Paris-Compiègne-Bruxelles et Paris-Laon) : 500 MF,

outre l'aménagement des tangentielles prévues pour les voyageurs mais permettant aussi l'acheminement des trains de fret.

- Nous avons également demandé l'amélioration de la desserte ferroviaire de Paris-Terminal à Gennevilliers (80 MF) et l'engagement rapide de Seine-Nord.

4.2.2 - Les opérations retenues au Contrat de plan Etat-Région 2000-2006 et évoquées dans le Schéma de services collectifs des transports

Le Contrat de plan ne permet pas de satisfaire tous les souhaits formulés en 1997 par le CESR. Il ne comporte en effet que les opérations suivantes :

- pour les chantiers de transport combiné : 100 MF pour Valenton 2, et, pour le chantier Nord-Est, 6 MF seulement pour les études ;
- au titre de l'amélioration des liaisons : 333 MF pour la 3^{ème} voie de Sucy-en-Brie à Valenton ;
- pour la liaison ferroviaire avec le port de Gennevilliers : 80 MF.

Il faudrait donc attendre le Contrat de plan suivant pour réaliser d'une part le ou les chantiers de transport combiné Nord-Est, et d'autre part des aménagements de capacité suffisants sur la grande ceinture, opérations explicitement prévues au Schéma de services collectifs des transports.

Ceci nous paraît difficilement envisageable. Le chantier de Vaires, d'ampleur limitée nous paraît, lui, pouvoir être financé hors contrat de plan.

Il faut noter que le Schéma de services collectifs des transports prévoit également l'aménagement de contournement ferroviaires de l'Ile-de-France pour soulager la grande ceinture. Les Contrats de plan Etat-Région 2000-2006 concernant les régions voisines de l'Ile-de-France, ne prévoient à ce titre que des aménagements limités : diverses opérations ponctuelles sur Caen - Alençon - Le Mans - Tours pour 44 MF, remises à niveau et électrification de la section de Motteville à Monterolier - Buchy, prélude au corridor de fret Le Havre - Amiens - Metz.

4.3 - Les difficultés apparues

A Valenton 2

Nous venons de voir que 100 MF, partagés à parts égales entre l'Etat et la Région, étaient prévus pour ce chantier.

Lors de l'enquête effectuée en application de la loi sur l'eau, il est apparu que sa réalisation était susceptible d'engendrer à très long terme un risque de pollution de la nappe phréatique. Cet argument, utilisé durant la dernière campagne électorale, a retardé la procédure. Celle-ci suit aujourd'hui son cours et le financement du projet a été retenu en commission permanente du Conseil régional le 29 mars dernier.

La réalisation de ce projet va donc pouvoir être engagée pour une mise en service début 2003.

A Vaires

Le projet de Vaires n'est pas retenu au CPER.

Sa réalisation doit pourtant être activement recherchée, d'autant que de nouveaux retards apparaissent dans celle du chantier Nord-Est .

Le financement nécessaire, d'un montant relativement limité (43,2 MF) doit être trouvé hors CPER. Tout récemment, l'Etat a annoncé qu'il attribuait 21,60 MF à RFF pour ce projet : le financement complémentaire est donc à rechercher.

Des difficultés techniques subsistent : elles tiennent essentiellement à la crainte des nuisances engendrée par le trafic des poids lourds desservant le chantier et

empruntant une route qui longe la base de loisirs de Vaires (alors que ce trafic sera limité, particulièrement dans les périodes d'activité de la base de loisirs).

Les élus du secteur, qui ne semblent pas avoir d'opposition de principe à l'implantation du chantier, demandent la réalisation d'un aménagement routier d'ampleur limitée.

Une réunion de toutes les parties intéressées sous l'égide du préfet devrait permettre de dégager une solution consensuelle.

Nous souhaitons qu'elle se tienne rapidement d'autant que sa réalisation demandera quelques délais :

- mise au point du projet ;
- reclassement de la voirie dans le domaine départemental pour en assurer le financement ;

la réalisation des aménagements routiers et ferroviaires pouvant toutefois se faire simultanément.

A Saint-Mard

Ce projet est d'importance capitale comme l'avait montré notre rapport de 1997. Il a déjà une longue histoire résultant des difficultés qu'a suscité un projet qui au départ était de grande ampleur. Nous avons en 1997 suggéré, comme indiqué plus haut, de n'en réaliser d'abord qu'une première phase et de procéder à des études complémentaires pour localiser les autres capacités nécessaires.

Commencées en 1990, les études concernant la localisation d'un chantier de transport combiné dans le Nord-Est de la région, ne sont toujours pas terminées.

Menées d'abord par la SNCF, elles ont conduit initialement au choix de Mitry-Mory, puis, compte tenu d'oppositions locales, de Saint-Mard. L'emplacement prévu, situé au Sud du village, le long de la voie ferrée, et à un kilomètre environ de Juilly et de Thieux, ne paraît pas poser de problèmes majeurs au plan de l'environnement et est compatible avec le SDRIF.

Peu après sa création, RFF a repris ces études d'implantation et est arrivé aux mêmes conclusions que la SNCF.

Certaines oppositions locales s'étant à nouveau manifestées, la direction des Transports terrestres au ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement a demandé à M. Claude Liebermann, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, attaché au Conseil général des Ponts et Chaussées, de reprendre ces études d'implantation du chantier Nord-Est en tenant compte également des problèmes d'aménagement local.

Nous souhaitons que ces études ne conduisent pas à sous-estimer l'intérêt d'une implantation à Saint-Mard en faveur de laquelle le CESR s'était prononcé favorablement au moins pour une première phase : 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

4.4 - Les dispositions à prendre

Comme nous l'avons vu, le transport combiné ne pourra reprendre sa croissance, au plan général, que si la SNCF parvient à rétablir une qualité de service satisfaisante.

L'objet de ce rapport, n'était pas d'approfondir les dispositions à prendre en matière d'organisation, de fonctionnement, et d'investissement, mais il apparaît nettement que :

- La SNCF doit accroître ses efforts pour améliorer la régularité et développer ses capacités :
 - renforcement de la priorité accordée au transport combiné (dégagement de sillons à des horaires adaptés – mesures d'exploitation en cas de difficultés sur le réseau),
 - optimisation de l'utilisation du réseau existant, quand les capacités le permettent ; développement d'itinéraires dédiés au fret et d'itinéraires de délestage au droit des goulets d'étranglement,
 - accroissement des moyens de traction et de l'effectif des conducteurs pour l'acheminement de ce trafic (pour la création de nouveaux trains, par exemple).

Il faudra probablement, dans les années qui viennent, aller au-delà des commandes de locomotives déjà décidées.

Le mouvement engagé par la SNCF pour une plus grande autonomie de Fret SNCF permet de renforcer l'attention portée à cette activité.

- RFF doit de son côté privilégier les investissements favorisant le transport combiné dans ses efforts pour désaturer les axes et les nœuds ferroviaires, améliorer la capacité de certaines lignes et dégager le gabarit B+ là où c'est nécessaire. L'effort fait pour l'aménagement de terminaux de transport combiné en province doit être étendu à l'Ile-de-France. A cet égard, la révision en 2003 du Contrat de plan Etat-Région offre l'opportunité de réexaminer ces questions ;

- de leur côté les opérateurs doivent prendre des mesures pour améliorer le fonctionnement et la sécurité des chantiers et accroître l'efficacité des dessertes terminales.

En Ile-de-France, les problèmes sont cruciaux dans la mesure où, à la différence du trafic national, le transport combiné intéressant la région continue à croître au rythme antérieur à 1997 et où d'importants retards sont pris en matière de réalisation.

Il convient :

- d'abord de réaliser le chantier de Vaires ce qui paraît possible :
 - en réunissant tous les intéressés sous l'égide du préfet du département pour arrêter une solution consensuelle au plan technique,
 - en dégageant, hors Contrat de plan Etat-Région, un financement partagé : l'Etat ayant déjà attribué à RFF un crédit représentant 50 % du coût du projet, le solde doit être recherché notamment auprès de la Région Ile-de-France,
- d'arrêter, enfin au plus vite, une solution pour le ou les chantiers Nord-Est dès que M. Claude Liebermann aura déposé ses conclusions. Il faudra ensuite saisir l'opportunité de la révision du Contrat de plan Etat-Région en 2003 pour retenir la réalisation de tout ou partie de ce ou ces chantiers dans le cadre de ce document ;
- d'engager avec un groupe d'experts, comme nous le proposons en 1997, des études de faisabilité d'autres chantiers pour le grand avenir dans le Sud-Est ou dans l'Ouest de l'Ile-de-France. Rappelons que des études et nos rapports précédents évoquaient pour la réalisation d'un chantier de transport combiné, le site de Trappes, et, pour celle de bases logistiques à desserte ferroviaire, en particulier les sites de Brétigny et Ivry-Tolbiac ;
- d'examiner également en 2003 la possibilité de renforcer :
 - les aménagements de capacité nécessaires pour le fret sur la grande ceinture dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France,
 - les opérations permettant de développer la capacité du contournement ferroviaire Nord-Est de l'Ile-de-France dans le cadre des Contrats de plan passés entre l'Etat et les Régions voisines.

Enfin, nous souhaitons que le Conseil régional examine la possibilité d'apporter une aide, complémentaire à celle de l'Etat, aux transporteurs routiers qui se convertissent au transport combiné, comme le font déjà d'autres Régions.

CONCLUSION

Au terme de cette analyse, force est de constater que le rapport du CESR de 1997 sur le transport combiné n'a pas été suivi d'effet, en particulier en ce qui concerne la construction de nouveaux terminaux en Ile-de-France.

Dans une région fortement congestionnée, notamment par le trafic des poids lourds, les positions exprimées, tant au niveau des discours qu'à celui des textes (PDU - CPER - SSC des transports) visent pourtant à transférer autant que possible le trafic de la route au fer, d'abord par le développement du transport combiné.

Alors que ce type de trafic se développe en Ile-de-France beaucoup plus qu'ailleurs-le Contrat de plan Etat-Région n'a pas retenu les chantiers indispensables à moyen terme pour remédier à la saturation des terminaux existants et faire face à la croissance du trafic, alors qu'en province d'importants chantiers, portés par des personnalités dynamiques et traduisant l'accord et la volonté des différents acteurs, sont en voie de réalisation.

On ne peut que :

- regretter que l'intérêt de nouveaux chantiers n'ait pas été apprécié à sa juste mesure et qu'on n'ait pu surmonter des difficultés locales, à prendre certes en considération, mais qui, aujourd'hui, font obstacle à des réalisations essentielles pour la région ;
- espérer que les collectivités intéressées prendront conscience des graves insuffisances du Contrat de plan Etat-Région sur ce point, et sur celui des investissements de capacité pour le fret, et y remédieront en 2003 lors de la révision prévue.

Le présent rapport confirmant diverses études antérieures, a explicité les dispositions à prendre pour remédier à la situation. Si l'on s'en tenait aux mesures actuellement décidées, on irait à l'encontre des positions exprimées pour développer le trafic ferroviaire et limiter en Ile-de-France le trafic des poids lourds.

ANNEXES

ANNEXE I : LE TRANSPORT FLUVIAL

En 2000, le transport fluvial a connu une croissance soutenue de plus de 6,7 % à 58,7 Mt (millions de tonnes) transportées. Si ces résultats s'inscrivent dans une croissance continue depuis 1998 (+28 % en trois ans), il faut noter que ce sont les échanges avec l'étranger qui dynamisent la progression constatée.

L'ensemble des marchandises traditionnellement transportées par la voie d'eau participent au regain du fluvial, en particulier les produits métallurgiques (+33,7 %), les produits chimiques (+27,9 %) et les produits divers (+50,9 %). Dans ce dernier secteur, ce sont les **conteneurs** qui ont fait un bond spectaculaire de 56 % à 203.000 E.V.P.

Les produits céréaliers avec 9,22 Mt (+7,8%) et les denrées alimentaires avec 3,1 Mt (+9,2%) confirment le rôle primordial qu'ils jouent dans la bonne santé du transport fluvial. Le charbon avec 5,5 Mt (+2,1 %) et les matériaux de construction avec 25 Mt (+4,6 %) constituent la base traditionnelle du fret fluvial.

Les seules régressions notoires sont celles du secteur des minerais et des ferrailles, ainsi que des produits pétroliers.

La voie d'eau doit son embellie au développement très important de ses trafics internationaux qui empruntent les bassins du Nord, du Rhin et de la Moselle. Ces bassins ont vu s'intensifier leurs flux, en 2000, surtout avec la Belgique (+19%), l'Allemagne (+16,5 %), la Suisse (+13 %) et les Pays Bas (+2,3 %).

Même si les flux intérieurs affichent une relative stabilité, V.N.F. (Voies Navigables de France) demeure confiant quant à la réalisation de ses prévisions qui tablent sur un doublement de son activité à l'horizon 2020.

V.N.F. qui fête cette année son dixième anniversaire, a réussi à enrayer le déclin que vivait le secteur depuis 1970.

V.N.F., établissement public à caractère industriel et commercial, gère 6700 kilomètres de voies navigables dont 1670 kilomètres de canaux à grand gabarit.

Grâce à l'instauration d'une nouvelle ressource, la taxe hydraulique qui s'est élevée, en 2000, à 520 millions de francs (78 % du budget de V.N.F.), l'établissement public a procédé à la remise en état des infrastructures. C'est ce qui a permis au trafic fluvial de se redresser à partir de 1994.

Le budget de V.N.F. sera alimenté par les Contrats de plan Etat-Région 2000-2006 à hauteur de 4,2 milliards de francs, soit cinq fois de plus que lors des précédents plans, pour l'amélioration des conditions de navigation.

En 2000, l'établissement public a enregistré un chiffre d'affaires en augmentation de 4,6 % (334 millions de francs) avec un trafic de plus de 20 millions de tonnes dont 19,7 millions de tonnes pour le fluvial. Cette progression de 2,9 % des volumes provient principalement des matériaux de construction, essentiellement constitués de granulats alluvionnaires (14,85 Mt.), du charbon, des produits métallurgiques et des farines. Par contre, le trafic maritime est en régression de 15,4 % à 507.000 tonnes en raison de la chute des exportations de blé et des importations de pâtes à papier.

PARIS-TERMINAL S.A.

PARIS-TERMINAL a manutentionné 95 530 conteneurs EVP, soit 14,53 % de plus qu'en 1999 dont 22 662 ont été transportés par la voie fluviale entre Gennevilliers et Le Havre sur la ligne « Logiseine » (11 982 à l'export et 10 680 à l'import) représentant 186 637 tonnes.

Les 95 330 conteneurs E.V.P. ont été acheminés soit par la voie d'eau (par LOGISEINE : 33 950 E.V.P. dont 22 662 E.V.P. entre Gennevilliers et Le Havre et 11 288 E.V.P. entre Rouen et Le Havre), soit par la route ou le fer (61 380 E.V.P.).

La ligne fluviale Le Havre-Rouen-Paris exploitée par LOGISEINE enregistre, en 2000, avec ses 33.950 EVP. transportés, une progression de son activité de 61,96 %.

En 2001, PARIS-TERMINAL compte dépasser les 100 000 EVP.

LOGISEINE

LOGISEINE est un G.I.E. constitué entre des professionnels de la manutention et du fluvial au Havre et à Paris.

Le G.I.E. a été créé en 1994. Le service a démarré fin 1994, début 1995 dans le but d'exploiter, par la voie fluviale, les pré et les post acheminements des conteneurs maritimes entre Le Havre et Paris et vice versa.

LOGISEINE a reçu une aide dégressive sur trois ans de V.N.F. pour le démarrage. Depuis le 1^{er} octobre 1999, le G.I.E. est soutenu par les ports du Havre et de Paris, pour une période de trois ans, afin de parvenir en 2002 à une exploitation équilibrée.

Après un lancement avec une rotation par semaine, on est passé à deux rotations en 1996 et à trois en 1998, soit un départ toutes les 48 heures. Une ligne entre Le Havre et Rouen a été ouverte en 2000 pour le repositionnement des conteneurs.

Un plan de développement soutenu par l'Etat a permis l'acquisition de deux barges de 132 EVP chacune et de deux pousseurs avec une timonerie à 14 mètres (ce qui permet de charger les conteneurs sur trois hauteurs sur la barge). PARIS-TERMINAL a acquis un deuxième portique.

Parti de zéro, le trafic annuel progresse régulièrement. Il était de 10 000 conteneurs en 1996. Il a dépassé les 32 000 conteneurs en 2000.

Les difficultés qui subsistent aujourd'hui pour LOGISEINE sont principalement les mêmes que celles rencontrées lors de l'ouverture du service.

Entre Paris et Le Havre, la voie fluviale est longue de 350 kilomètres et il y a six écluses à franchir. Le voyage dure 30 heures. Par la route, il n'y a que 200 kilomètres à parcourir. Paris se situe dans la zone de camionnage du port du Havre et les prix de transport sont bas en raison de la concurrence de petites, voire de très petites entreprises de transport routier qui ont basé leur exploitation sur le transport aller-retour d'un conteneur entre Paris et Le Havre ou inversement dans la journée.

Aujourd'hui le différentiel de tarif entre la barge et la route se situe aux alentours de 10 %, alors que, selon des études effectuées par l'administration anversoise, le coût du transport par barge incluant 20 kilomètres de transport par camion est inférieur de 22,30 % par rapport à la route sur Duisbourg et de 37,30 % sur Francfort pour un conteneur de 40 pieds.

Dans le prix de revient de LOGISEINE est aussi inclus le coût du portique de chargement des barges alors qu'il est fortement minoré par le port du Havre (92 francs par conteneur). Il est pratiquement aussi cher que pour un navire à Rouen. Dans les grands ports du Benelux, ce coût fait l'objet d'une péréquation sur l'ensemble des trafics portuaires.

Devant ces difficultés, LOGISEINE, avec l'appui des ports du Havre et de Paris, ainsi que celui de la Direction des Douanes, présente des solutions logistiques qui vont bien au delà de l'offre de transport. Ces offres visent le fonctionnement optimal du port du Havre en abaissant le coût de l'ensemble des opérations qui vont de l'emportage au transport, en passant par les formalités de transit.

Aussi le transport combiné par voie fluviale met en avant sa spécificité et offre aux chargeurs la possibilité d'utiliser positivement les temps de traction et de rupture de charges, habituellement présentés comme des inconvénients, en les considérant comme des périodes de stockage gratuit de leurs produits.

LOGISEINE ouvre aussi ses lignes aux transporteurs routiers qui les utilisent de plus en plus régulièrement, agissant en qualité de sous-traitant de port à port entre Le Havre et Gennevilliers, ceci régulièrement ou pour gérer des pointes de trafic.

Du fait des crues du printemps 2001, les bateaux ne pouvant pas circuler faute de pouvoir passer sous les ponts, l'activité sera, cette année, nettement moins positive, mais la confiance demeure chez V.N.F. pour le moyen terme.

Reste pour V.N.F. l'ambition de voir se réaliser la liaison Seine-Nord. Mais ce projet qui est estimé à 15 milliards de francs, pour une centaine de kilomètres à creuser, est toujours en attente d'une décision officielle sur son tracé et, surtout, sur son mode de financement. Il faut noter que la réalisation de cette liaison est inscrite dans le Schéma de services collectifs des transports.

Quant au projet Seine-Est, il n'en n'est plus question. M. Gayssot, ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, a fait classer le dossier.

Bien que ceci ne concerne pas directement l'objet de ce rapport, il est néanmoins intéressant de noter que le regain d'activité touche également le tourisme fluvial qui a généré, en 2000, un milliard de chiffre d'affaires par an.

LES ENJEUX VITAUX

... de continuer d'exister dans la période, l'avenir de LOGISEINE est conditionné par deux décisions :

- la première consiste à traiter le transport combiné fluvial sur un pied d'égalité comparé au combiné ferroviaire et à lui allouer de façon pérenne l'aide financière accordée au rail-route, sur la même base de calcul.

Nous pensons en effet que dans le cadre des prix de marché fixés par le mode routier, le transport combiné sur 200 km n'est pas aujourd'hui financièrement viable. Toutefois, nous avons vu qu'il présente des avantages tant au niveau du Port du Havre que de celui de l'Île-de-France ;

- la seconde a trait à Port 2000 : il est nécessaire qu le dispositif de regroupement des conteneurs fluviaux sur un terminal dédié ne soit pénalisant ni en terme de coût ni en rapidité de mise à disposition. De plus, il faut envisager dès maintenant une seconde phase complémentaire dans les aménagements du port du Havre en incluant l'écluse qui permettra aux unités fluviales, à toutes les unités fluviales porte-conteneurs mais aussi d'avitaillement et de colis lourds, d'accéder aux nouveaux terminaux maritimes.

LE PORT AUTONOME DE PARIS

Second port fluvial européen, derrière son concurrent allemand, Duisbourg, le Port Autonome de Paris (P.A.P.) enregistre, en 2000, de bons résultats.

Le P.A.P. qui gère une dizaine de plates-formes et une soixantaine de ports urbains, a implanté sur ses terrains de nouvelles entreprises, un important commissionnaire de transport allemand, un équipementier automobile britannique, un spécialiste du recyclage de métaux non ferreux et un transporteur rail-routier (TAB) dont il est question dans le chapitre 3.2.3., ainsi que plusieurs installations de tri et de traitement des déchets.

Ce qui a attiré ces entreprises, c'est la possibilité d'avoir, à la portée de leurs centres d'exploitation, plusieurs modes de transport : la voie d'eau, la route, le fer.

Les investissements du P.A.P., en 2000, en matière d'infrastructures, se sont élevés à 112,5 millions de francs.

Outre le développement du trafic fluvial, c'est avec le développement du trafic ferroviaire que le Port autonome de Paris compte attirer de nouveaux investisseurs.

Avec l'aide de l'Etat, de la Région Ile-de-France et de Réseau Ferré de France (RFF), 80 millions de francs vont être investis. Ceci devrait permettre, à la fin du deuxième semestre 2002, aux trains de marchandises en provenance ou à destination de la plateforme de Gennevilliers de mieux s'insérer dans le trafic ferroviaire "voyageurs" sur la grande ceinture. Cette opération d'aménagement prioritaire des infrastructures ferroviaires du Nord-Est de Paris devraient permettre de développer le chantier de transport combiné rail-route-eau de Gennevilliers.

ANNEXE II : LE FRET AERIEN ET LES "VOLS CAMIONNES"

Sur l'ensemble des aéroports métropolitains, ont été traitées, durant l'année 2000, 1 710 845 tonnes de fret, ce qui représente un taux de croissance record de 23,5%.

En 2000, pour son premier exercice, l'aéroport de Vatry, qui est situé dans le bassin parisien, a traité 1 017 tonnes de fret avionné (soit le cinquième de l'aéroport de Rennes).

La région-capitale a, sur son territoire, deux aéroports internationaux importants : Orly et Roissy-Charles de Gaulle qui, ensemble, ont traité 1 517 831 tonnes de fret avionné (+23,8%), soit 88,7 % du total français.

En 2000, LA POSTE a traité, au départ d'Orly et de Roissy, 213 291 tonnes de fret postal, soit une croissance de 60,1%.

Les bons résultats des plates-formes aéroportuaires de Paris s'expliquent par leur position géographique, mais aussi par la nature même des avions qui les desservent. Pour 58,2%, le fret aérien voyage sur des avions dits "mixtes" (fret et passagers). En 1996, le chiffre était de plus de 60%. Selon certaines études, il tomberait à 45% en 2010. Le fret "tout cargo" augmente régulièrement. De 1999 à 2019, la flotte "tout cargo" devrait doubler en nombre (de 1 510 unités, elle passerait à plus de 3400). En d'autres termes, la part des avions "tout cargo" va devenir majoritaire. Mais les avions "mixtes" garderont toute leur pertinence et pendant encore longtemps.

Il faut souligner que si, en 1996, les plates-formes d'Orly et de Roissy étaient touchées par 147 compagnies aériennes en provenance de 134 pays, en 1999, ces mêmes plates-formes l'ont été par 205 compagnies régulières (enregistrant plus de 10 mouvements par année). Il faut toutefois noter que les dix premières compagnies aériennes ont réalisé, à elles seules, 74,3% du total des mouvements d'avion. Les deux plates-formes aéroportuaires offrent de très nombreuses correspondances aériennes, mais aussi ferroviaires et routières qui favorisent largement le développement du trafic fret et passager.

Malgré sa place géographique privilégiée et ses nombreux atouts, Paris se situe en treizième position, en 1999, dans la liste des 15 premiers aéroports mondiaux (Paris occupait la dixième place en 1996), mais conserve sa troisième place, derrière Londres et Francfort, dans le classement des 20 premiers aéroports européens. Son ambition de prendre la première place en Europe sera difficile à réaliser. Francfort devance encore Paris très largement.

En 1996, AIR FRANCE CARGO était le troisième transporteur de fret aérien mondial. En 1999, AIR FRANCE CARGO occupe la cinquième place, derrière FEDEX, LUFTHANZA, U.P.S. et KOREAN AIR SINGAPOUR AIRLINES (KAC).

Sur les plates-formes parisiennes, le fret est opéré soit par les compagnies aériennes elles-mêmes, soit par les agents et groupeurs de fret aérien regroupés au sein du S.N.A.G.F.A. (Syndicat National des Agents et Groupeurs de Fret Aérien) qui traitent plus de 89% du chiffre d'affaires export. Depuis 1996, ils ont progressé de 4 points. C'est dire quelle est l'importance de cette branche professionnelle dans l'économie des transports.

Comment s'opèrent les " vols camionnés " ?

L'heure de vol d'un 747 coûte entre 85 000 et 120 000 francs tandis qu'un vol camionné entre Paris et Luxembourg est vendu 3 500 francs.

Le lancement d'une ligne cargo nécessite à chaque escale un potentiel de fret durable et suffisant de marchandises à transporter. Il faut allier efficacité dans les airs et également au sol la préparation et le traitement des marchandises tout en assurant des pré et des post acheminements fiables et compatibles avec les exigences de la clientèle de l'aérien.

Les vols camionnés représentent aujourd'hui 1% du transport routier européen de marchandises. Opérés comme une expédition aérienne classique, dotés d'un numéro de vol avec l'affichage des horaires de départ et d'arrivée, le vol camionné est régi par la réglementation aérienne internationale. Les marchandises voyagent " sous douane " dans des véhicules placés sous scellés (plombés).

On a dénombré, pour l'année 2000, plus de 50 000 vols camionnés réalisés par AIR FRANCE CARGO à travers l'Europe, (plus de 25 000 camions, dont 80% sont traités à partir de son " hub " de Roissy-Charles De Gaulle), soit l'équivalent de 300 000 tonnes qui ont représenté pour la compagnie nationale un volume d'achats " transport routier " de 300 millions de francs.

Dix entreprises de transport routier travaillent pour le compte de la compagnie.

Ces entreprises ont acquis des véhicules spécialement aménagés (semi-remorques de 100 mètres cubes équipées de rouleaux escamotables qui, à chaque voyage, emportent au maximum 4 palettes aériennes de 2,20 mètres de long sur 2,45 de large), supportant une charge de 6 tonnes. Cette limite n'est jamais atteinte compte tenu de la nature de fret aérien plus volumineux que lourd. Certaines de ces semi-remorques sont équipées pour transporter des marchandises sous température dirigée, qui ne représentent que 15% des volumes transportés par A.F.G. (coût du matériel entre 900 000 francs et 1 million).

Dans le but de consolider le trafic des marchandises, l'organisation autour du hub de Roissy-CDG est complétée par deux plates-formes routières. La première est située à Hahn en Allemagne, à 120 kilomètres à l'ouest de Francfort. Y sont concentrées les marchandises en provenance ou à destination de l'Allemagne, de la Pologne et de la République Tchèque. La seconde est située à Malmoe (à 23 heures de route du " hub " de Roissy). Elle couvre tous les pays scandinaves. A Milan, AIR FRANCE CARGO utilise un centre de traitement pour le fret italien. Le dispositif est complété par l'appui logistique de la plate-forme aéroportuaire d'Heathrow par où passe une grande partie des vols camionnés à destination ou en provenance de l'Angleterre.

