

TROIS GRANDS DEFIS

POUR LA FRANCE

DANS L'EUROPE

DU FRET

TROIS GRANDS DEFIS POUR LA FRANCE DANS L'EUROPE DU FRET

Colloque du mercredi 14 juin 2006

coprésidé par

Martial SADDIER

Député de Haute-Savoie
Rapporteur pour avis du budget des transports

François-Michel GONNOT

Député de l'Oise

Sous le haut patronage de

Jean-Louis DEBRE

Président de l'Assemblée nationale

Jacques BARROT

Vice-Président de la Commission européenne

Nicolas SARKOZY

Ministre d'Etat, ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement
du territoire

et en présence de

Dominique PERBEN

Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et
de la Mer

Nelly OLIN

Ministre de l'Écologie et du Développement durable

Christian ESTROSI

Ministre délégué à l'Aménagement du territoire

Remerciements

Martial SADDIER et François-Michel GONNOT remercient Jean-Louis DEBRÉ, Président de l'Assemblée nationale, Jacques BARROT, Vice-président de la Commission européenne et Nicolas SARKOZY, Ministre d'Etat, ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire qui ont bien voulu accorder leur haut patronage à ce colloque, Dominique PERBEN, Ministre des Transports, de l'Équipement du Tourisme et de la Mer, Nelly OLIN, Ministre de l'Écologie et du Développement durable et Christian ESTROSI, Ministre délégué à l'Aménagement du territoire d'avoir bien voulu honorer cette journée de leur présence, Yves KRATTINGER sénateur de la Haute-Saône, Gérard LONGUET, sénateur de la Meuse, Patrick OLLIER, député des Hauts-de-Seine et Michel BOUVARD, député de la Savoie, qui ont participé à ces travaux, ainsi que les hauts responsables administratifs, les experts et les professionnels qui ont bien voulu intervenir durant cette journée et dont les communications, les réflexions et les échanges ont concouru au succès et à l'intérêt de ce colloque.

Leur gratitude va également aux partenaires dont le concours en a permis l'organisation :

**RFF – SNCF –
Veolia Transport – VNF**

**ADEME - Air France Cargo -
La Poste**

SOMMAIRE

<i>Ouverture du colloque</i>	1
François-Michel GONNOT Député de l'Oise	
<i>Introduction</i>	3
Professeur Alain BONNAFOUS Vice-président du Conseil National des Transports, Professeur au Laboratoire d'Economie des Transports, CNRS, Université Lumière Lyon 2	
<i>TABLE RONDE I</i>	<i>8</i>
<i>QUELLE PLACE POUR LA FRANCE DANS LE FRET EUROPEEN ET MONDIAL ?</i>	
<i>TABLE RONDE II</i>	<i>33</i>
<i>LE DEFI ENVIRONNEMENTAL</i>	
Nelly OLIN	51
Ministre de l'Ecologie et du Développement durable	
Dominique PERBEN	55
Ministre des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer	
<i>DIALOGUE FRANCO-EUROPEEN : LE DEFI DE LA SECURITE ET DE LA SURETE</i>	<i>58</i>
<i>TABLE RONDE III</i>	<i>67</i>
<i>LE DEFI DU FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES</i>	
<i>Clôture</i>	101
Christian ESTROSI Ministre délégué à l'Aménagement du territoire	

Ouverture du colloque

François-Michel GONNOT

Député de l'Oise

Nous sommes heureux de vous accueillir avec Martial Saddier, député UMP de Haute-Savoie et maire de Bonneville, pour ce colloque, intitulé *Trois grands défis pour la France dans l'Europe du fret*. Le secteur des transports est stratégique et en pleine mutation.

Le monde évolue, se globalise et nous observons que le secteur des transports a une importance économique de plus en plus avérée. Ce secteur est cependant confronté à un certain nombre de problématiques, dans la vieille Europe. Nous allons justement voir au cours de cette journée comment nous pouvons essayer de trouver, au niveau national et au niveau européen, un certain nombre de solutions.

Les problématiques sont d'abord économiques : dans un monde globalisé et dans une Europe unifiée sur le plan économique, comment améliorer les infrastructures de transport ? Comment essayer de rattraper le retard accumulé, par exemple en matière de transport fluvial ? Comment s'adapter aux nouvelles problématiques du transport aérien et ferroviaire ? Nous sommes, de plus, confrontés à des problèmes de sécurité qui affectent le transport aérien, mais aussi le transport maritime. Il ne faut pas non plus oublier les problématiques d'ordre environnemental.

Ici comme ailleurs, l'argent demeure le nerf de la guerre. Cependant, des solutions ont été mises en place depuis 2002, comme par exemple l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Gérard Longuet nous expliquera le rôle que jouera cette Agence.

Nous aurons également le plaisir d'accueillir en fin de matinée deux ministres : Nelly Olin, ministre de l'Ecologie et du Développement durable et Dominique Perben, ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

Christian Estrosi, ministre délégué à l'Aménagement du territoire viendra en fin d'après-midi évoquer la problématique des territoires, qui ne doit pas être oubliée, à côté des problématiques nationales et européennes.

Pour le moment, je vous propose d'accueillir Alain Bonnafous, vice-président du Conseil National des Transports et Professeur au Laboratoire d'économie des transports de l'Université de Lyon. Il va nous dresser à présent un tableau des différents modes de transport, de la situation en France, mais aussi en Europe.

Introduction

Professeur Alain BONNAFOUS

Vice-président du Conseil National des Transports
Professeur au Laboratoire d'Economie des Transports,
CNRS, Université Lumière Lyon 2

Mon intervention se fonde sur deux hypothèses. Tout d'abord, nous ne nous dirigeons pas vers un découplage entre la croissance économique et les échanges. En second lieu, la croissance du transport – notamment longue distance – est supérieure à la croissance économique des partenaires concernés.

Deux observations banales confortent ces hypothèses : sur une barrière allant du Brenner à Vintimille, la croissance du transport a été de 4 %, par an au cours des 25 dernières années, soit presque le double de la croissance économique des partenaires qui échangent à travers cette frontière. Par ailleurs, de Hong Kong au Havre, le transport d'une chemise coûte moins d'un centime d'euro, ce qui illustre le fait que l'échange global s'appuie sur des coûts de transport de plus en plus bas et qu'il ne se stabilisera pas de sitôt.

Dans cette croissance des trafics, le mode routier se taille souvent la part du lion, ce qui suscite l'émergence de nombreux défis, notamment sur la saturation des corridors surchargés et en termes de franchissements. Il faut également prendre en compte des effets que nous sommes internationalement engagés à maîtriser, en particulier les émissions de gaz à effet de serre. Il existe donc un problème intermodal, dont les responsables du routier sont d'ailleurs conscients.

Les évolutions intermodales

Dans l'Union européenne à Quinze, le fluvial est passé d'une part de marché de 8,3 % en 1993 à 6,8 % en 2004. Compte tenu des évolutions des produits transportés, le fluvial montre une solide résistance. De son côté, le fer est passé de 16,1 % en 1993 à 14 % en 2004, mais cette part semble stabilisée depuis 2001.

Cette évolution récente (2000-2004) sur le ferroviaire mérite d'être regardée de plus près. Ainsi, certains pays profitent de gains de parts de marché sur cette période. Au Royaume-Uni, le fer a gagné 1,9 % de parts de marché, mais aussi en Allemagne (+0,9 %), en Autriche (+0,8 %), au Danemark (+0,5 %), en Belgique (+0,4 %) et aux Pays-Bas (+0,1 %).

D'autres pays ont en revanche vu le ferroviaire perdre des parts de marché : le Luxembourg (-2,3 %), l'Espagne (-2,1 %), le Portugal (-2,2 %), l'Irlande (-1,5 %) et l'Italie (-0,5 %). La performance de la France (-3,6 %) est sensiblement inférieure à celles des autres pays. De plus, la perte de parts de marché en France n'est pas spécifique à la période 2000-2004. Il s'agit d'une tendance lourde, l'érosion étant à peine un peu plus marquée récemment.

Dans ces résultats, il n'y a aucune espèce de mystère. En effet, lorsque l'on observe les chiffres ou lorsque l'on fait tourner des modèles de prévision de trafic avec un certain nombre d'hypothèses (croissance, production industrielle, évolution du prix de la route, du prix du fret) et si l'on regarde le corridor de la vallée du Rhône, on peut dégager des constats assez intéressants.

Au milieu des années 70, il subsistait une forme de parité entre la route et le fer, avant que ces deux modes ne prennent des chemins opposés, au point que la part du ferroviaire soit descendue à moins de 15 % sur cet axe. Aujourd'hui, pour pouvoir établir un scénario de simple maintien des parts de marché respectives, il serait nécessaire d'émettre des hypothèses assez fortes. Par exemple, le prix

du fer devrait être capable de diminuer de 1,5 % par an par rapport au prix de la route.

Une logique de marché

Il s'agit de bien comprendre ce qui peut expliquer ces évolutions. Le Conseil National des Transports a mené un travail sur les perspectives de transport combiné et a pu observer que des évolutions majeures interviennent en matière d'investissements, notamment sur les grands axes Nord-Sud en Europe. Le sous-investissement dans le ferroviaire n'explique pas cependant ses contre-performances en France, car il n'existe pas aujourd'hui de goulot d'étranglement de capacité sur notre système ferroviaire pour son activité fret. Pour expliquer la diminution de la part de marché du fer, il est donc nécessaire de chercher d'autres raisons. Certains considèrent que cette perte de parts de marché est due à des péages ferroviaires trop élevés. Il ne s'agit pas non plus d'une bonne explication, dans la mesure où des pays dont les péages ferroviaires sont plus onéreux obtiennent néanmoins de meilleures performances, comme l'Allemagne, le Danemark, l'Autriche ou le Royaume-Uni.

Par ailleurs, cette faible part de marché du fer n'est pas non plus due aux effets des péages routiers qui seraient insuffisants en France. En effet, le prix du péage routier en France est très élevé par rapport à celui de la Belgique, du Danemark, des Pays-Bas, de la Suède ou du Royaume-Uni.

Les vertus de la compétition

Puisque l'explication ne tient pas aux tarifs d'usage des infrastructures, est-elle liée aux vertus de la compétition ? Pour répondre à cette question, il est intéressant de se pencher sur le cas de l'Allemagne, qui a conservé son transporteur historique, son « flag carrier », en le transformant en grande société industrielle mais qui l'a contraint par la loi à favoriser la compétition. Lorsque l'on

discute Outre-Rhin avec des universitaires et les responsables des différentes sociétés de transport, on s'aperçoit que le discours est relativement unanime : la compétition est extrêmement positive, y compris pour la Deutsche Bahn (DB). Depuis quatre ans, la part de marché du rail en Allemagne est ainsi passée de 15 à 16,1 %.

La recomposition du paysage

Tout cela s'accompagne d'autres grandes manœuvres industrielles. Historiquement, Kombiverkehr a été le premier opérateur du combiné en Europe, avant d'être contrôlé par DB Cargo, devenue Railion Deutschland. Son réseau de navettes conteneurs s'est fortement étendu. Le réseau Hupac, fruit d'un mariage entre un opérateur suisse et un opérateur régional allemand s'est également développé, au même titre que TRW, le premier opérateur belge. TFG, le réseau domestique allemand est également performant, au même titre qu'ERS, qui a pour actionnaires d'importants opérateurs maritimes comme Maersk.

Enfin, les cartes relatives aux « touchées » des différents ports s'avèrent particulièrement instructives. Elles permettent de constater que la notion d'hinterland n'existe plus aujourd'hui mais que c'est tout un bout de continent qui est irrigué par des navettes ferroviaires pour les conteneurs.

Les performances des grands ports du Range

Les grands ports du Range sont par ordre décroissant, Rotterdam, Hambourg, Anvers, Bremerhaven et Le Havre. La performance relative du Havre sur les flux conteneurisés ne se dégrade pas, mais il faut néanmoins relever qu'il s'agit du premier port desservi sur toutes les grandes routes maritimes. En effet, il faut presque deux jours de plus pour aller à Anvers. En résumé, Le Havre, le port le mieux situé géographiquement, est également le moins performant.

La répartition modale de l'acheminement des flux portuaires conteneurisés fait apparaître une part équivalente de la barge et de la route à Rotterdam, le rôle du transbordement vers des ports de second rang à Hambourg, le poids de la route à Anvers et au Havre, tandis que Bremerhaven fait la part belle au rail. Mais, là encore, la plus mauvaise note revient au Havre en matière d'écoulement de conteneurs par le chemin de fer.

Ces quelques comparaisons nous suggèrent qu'il ne sera pas si facile de relever les défis dans l'Europe du fret.

François-Michel GONNOT

Nous vous remercions de cette présentation, qui nous a permis de bien planter le décor et la problématique de la discussion. A présent, nous allons essayer de décrypter la terrible vérité des chiffres.

TABLE RONDE I

QUELLE PLACE POUR LA FRANCE DANS LE FRET EUROPEEN ET MONDIAL ?

INTERVENANTS

Marc BOUDIER

Directeur général d'Air France Cargo

Marc VERON

Directeur général délégué Fret, SNCF

Antoine HUREL

Directeur général adjoint, Veolia Transport

François BORDRY

Président de Voies Navigables de France

Dirk Van VRECKEM

Conseiller auprès du Directeur général adjoint de la DG
TREN, Commission européenne

Patrice RAULIN

Directeur général de la Mer et des Transports, Ministère des
Transports, du Tourisme et de la Mer

Patrick OLLIER

Député UMP des Hauts-de-Seine, Président de la
Commission des Affaires économiques de l'Assemblée
nationale

Yves KRATTINGER

Sénateur PS de la Haute-Saône

François-Michel GONNOT

Dirk Van Vreckem, nous souhaiterions que vous nous rappeliez en quelques mots la volonté de la nouvelle Commission. Il est important que vous indiquiez la manière dont le nouveau Commissaire chargé des transports aborde cette problématique. Ainsi, la politique européenne s'appuie à la fois sur le développement des infrastructures et sur la réglementation.

Dirk Van VRECKEM

Je vous remercie de m'accueillir. La politique des transports de la Commission fait actuellement l'objet d'un examen approfondi, qui donnera bientôt lieu à une communication. Je ne suis donc pas censé préjuger de la politique de la Commission. Néanmoins, en ce qui concerne les objectifs, il est probable que la Commission confirmera les grandes tendances de sa politique, qui est à l'œuvre depuis quelque temps.

La Commission va tout d'abord mettre l'accent sur la mobilité et la nécessité de répondre aux besoins en mobilité de notre société contemporaine. En effet, la mobilité constitue un des moyens d'accéder au développement : sans elle, il est impossible d'améliorer la croissance, qu'il s'agisse de la croissance des emplois ou du niveau de vie. En outre, elle est essentielle pour mettre en œuvre la libre circulation des personnes et des marchandises. Par conséquent, il est indispensable de promouvoir mobilité et accessibilité.

Par ailleurs, il faut innover, notamment pour faire face aux contraintes physiques et pour rendre le système de transport plus efficace et durable. Dans ce cadre, il est nécessaire de fournir un important effort en matière de recherche. De fait, le transport est d'ores et déjà devenu un secteur de haute technologie. Par exemple, les voitures bénéficient aujourd'hui de nombreux équipements électroniques

embarqués. Cependant nous devons encore intensifier nos actions en matière d'innovation.

Par ailleurs, il importe de protéger le citoyen, le voyageur et l'environnement, sans doute en utilisant les nouvelles technologies. Il faut protéger l'environnement d'une manière proactive, par des mesures visant à rendre les systèmes de transport moins polluants et par une plus grande efficacité énergétique. Il s'agit également d'adopter de nouvelles normes plus rigoureuses en la matière. Certains modes de transport sont plus favorables à l'environnement que d'autres, comme par exemple le ferroviaire. Ainsi, nous allons sans doute poursuivre le programme des réseaux transeuropéens de transport, c'est-à-dire les trente projets d'intérêt communautaire. Seize d'entre eux sont des projets d'infrastructures purement ferroviaires. Il faut également poursuivre la promotion des autoroutes de la mer, du transport fluvial, du transport combiné et de la logistique.

Enfin, le quatrième grand domaine d'action concerne la dimension extérieure. Nous pouvons être fiers de nos normes en matière de sécurité, en matière sociale et de protection de l'environnement. Nous voulons exporter ces règles auprès de nos partenaires commerciaux, soit de manière directe soit par le biais des enceintes internationales comme l'AOCI ou l'OMI. Il s'agit de faire en sorte que l'Europe soit la référence et que des normes comparables aux nôtres soient appliquées ailleurs dans le monde.

Voilà, en quelques mots, et sans préjuger de la communication qui interviendra la semaine prochaine sur ce sujet, les grandes orientations de la Commission en matière de politique des transports.

François-Michel GONNOT

Je vous remercie d'avoir présenté les grands axes de la politique de transports de la Commission.

Patrice Raulin, j'imagine que vous partagez en grande partie ces lignes directrices. Quels changements sont intervenus depuis 2002 ? Comment essayer de rattraper le retard français en termes d'infrastructures ?

Patrice RAULIN

Je partage effectivement propos de Dirk Van Vreckem. Je tiens également à vous faire part de quelques constats en matière de transports.

Les constats

En matière de mobilité, tous les prospectivistes s'accordent pour indiquer que le besoin de déplacements et de transports va continuer à croître. De plus, cette mobilité s'exerce dans un secteur de plus en plus ouvert à la concurrence, ce qui peut susciter des problèmes d'adaptation pour les gouvernements. Les opérateurs, notamment les opérateurs historiques, sont conduits à s'adapter à cette nouvelle donne.

La France possède une position géographique particulière : sa situation la place comme un pays de transit. Cette position a ses atouts, mais aussi ses contraintes. De fait, il convient d'opérer une claire distinction entre les pays centraux de la nouvelle Europe, comme la France, l'Allemagne, l'Autriche, et la Suisse, et les pays périphériques, qui ne sont pas confrontés aux mêmes problèmes. Ce rôle de transit implique de disposer d'infrastructures adaptées ; les Etats concernés assurent donc des charges importantes pour les autres nations européennes.

D'un point de vue social, notre situation est en avance par rapport à la moyenne européenne. Dans ce cadre, il convient de poursuivre les efforts entrepris en matière d'harmonisation européenne, pour réduire les écarts de compétitivité de nos entreprises avec celles des autres Pays.

La politique gouvernementale

La politique gouvernementale a été décidée dans le cadre du CIADT (Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire) du 18 décembre 2003, qui a fixé trois grandes orientations.

Il s'agit tout d'abord de continuer à améliorer les grands réseaux d'infrastructures, pour améliorer l'accessibilité des territoires français. Il existe encore des besoins en termes d'infrastructures, notamment ferroviaires (TGV, Fret) et portuaires (Port 2000, Fos 2XL).

Il convient également de mener une politique de complémentarité entre modes et une politique de développement des modes complémentaires dans les branches portuaires évoquées. L'objectif est ici de coupler deux objectifs principaux : le développement économique et la maîtrise des aspects environnementaux.

Quels leviers d'action pour quelle politique ? les programmes d'infrastructures, les systèmes d'aide aux modes complémentaires et le travail à mener avec les professionnels sur les mesures d'harmonisation.

Naturellement, cette politique s'inscrit dans le cadre de l'ouverture des marchés, notamment l'ouverture du marché ferroviaire. A cet égard, nous attendons une bonne performance du fret ferroviaire, notamment de la part de la SNCF qui doit rester un des premiers opérateurs de fret ferroviaire à l'échelle européenne.

François-Michel GONNOT

Nous aurons l'occasion de revenir sur certains de ces éléments au cours de la journée.

Antoine Hurel, que vous inspire l'exposé introductif de Monsieur Bonnafous ? La situation du fret ferroviaire n'est guère florissante en France...

Antoine HUREL

En réalité, nous assistons à une évolution des processus industriels, qui se portent vers des expéditions en petites quantités, plus fréquemment. Ces évolutions impactent aussi bien le fluvial que le ferroviaire, deux modes pertinents pour des flux de longues distances. Ces deux modes sont ainsi défavorisés par l'évolution des processus industriels. Le marché accessible au ferroviaire diminue ainsi ; la tendance de fond n'est donc pas favorable au ferroviaire.

Cependant, il existe également une tendance très favorable au ferroviaire et au fluvial : les objectifs en matière de développement durable. En effet, « trop de camion tue le camion ». Les effets secondaires de ce trafic sont néfastes et l'on observe aujourd'hui l'attente des opinions publiques et le souhait des gouvernements en faveur d'un transfert de la route vers le rail, pour favoriser le développement durable. En résumé, nous sommes donc impactés par un double effet, d'une part un effet positif ; d'autre part, un effet négatif.

Comment améliorer le fret ferroviaire ? Trois éléments me semblent essentiels.

L'ouverture à la concurrence

Il convient tout d'abord de « faire le ménage » dans les entreprises ferroviaires. Dans ce cadre, l'aiguillon de la concurrence a été plus ou moins bien accepté. Les Allemands, qui ont ouvert leur réseau en 1994, les Néerlandais, mais aussi les Anglais, se félicitent de cette ouverture, y compris les opérateurs historiques. Cependant, si cette mesure d'ouverture est indispensable, elle n'est pas suffisante.

L'amélioration de la compétitivité du fer vis-à-vis de la route

Cette compétitivité doit absolument être améliorée. Dans ce cadre, il faut souligner que certains clients ne travailleront qu'avec le ferroviaire, tandis que d'autres privilégieront la route. Cependant, il reste également une proportion d'indécis, qu'il va falloir convaincre. Cette conviction passe notamment par de réelles incitations économiques. Certes, il est vrai qu'en France, les péages routiers sont plus onéreux que les péages ferroviaires, sur certains axes.

Cependant, bien que les péages routiers soient globalement plus chers en France, ce n'est pas toujours le cas. Ainsi, dans la région rhénane proche de la France, les péages sont plus coûteux en Allemagne. Par conséquent, les camions allemands viennent circuler en France.

Au-delà, il faudrait développer des mécanismes auprès des chargeurs, pour les inciter à utiliser des modes plus favorables au développement durable. Ainsi, l'Europe développe aujourd'hui une politique en faveur des certificats d'énergie, des permis d'émission. Il existe ainsi des mécanismes qui peuvent favoriser le transfert du trafic de la route vers le rail.

Le renforcement des infrastructures

Ce dernier élément a déjà fait l'objet de développements. Il n'est donc pas nécessaire d'y revenir.

Les difficultés d'un nouvel entrant en France

En France, nous héritons d'une situation marquée par deux types de problèmes. Les premiers problèmes sont d'ordre technique et administratif : ils sont liés au fait que la SNCF a été pendant des années l'unique réservoir d'expertises et de compétences en matière ferroviaire. Or cette structuration

laisse des traces. Ainsi, les nouveaux entrants sont confrontés à une très forte inertie en ce qui concerne les autorisations administratives, les demandes de sillons ou les certifications des appareils roulants plus qu'à une obstruction ou une concurrence déloyale de la part de la SNCF. Le deuxième type de problème est d'ordre social. Ainsi, si l'on souhaite réellement que le ferroviaire soit compétitif par rapport à la route, il faut éviter de lui imposer l'ensemble des accords d'entreprise que la SNCF a signés depuis 70 ans. Ces accords induisent des effets sur le personnel, lesquels ne sont pas favorables au ferroviaire. De fait, au sein de l'UTP (Union des Transports Publics), nous avons créé une commission des affaires ferroviaires qui regroupe les nouveaux entrants et la SNCF. Nous sommes actuellement en train de discuter de la réglementation sociale qui va s'appliquer aux nouveaux entrants. Dans ce cadre, nous sommes confrontés à un dilemme de taille : allons-nous calquer les dispositifs applicables aux nouveaux entrants sur ceux de la SNCF pour éviter de faire concurrence à l'opérateur historique ou sur ceux des routiers, qui sont plus compétitifs ? Il s'agit d'un problème politique fondamental.

Enfin, s'agissant de l'ouverture à la concurrence dans des pays comme l'Allemagne et la France, il ne faut pas imaginer que les nouveaux entrants vont obtenir des parts de marché dominantes dans les années à venir.

François-Michel GONNOT

Quels sont les objectifs de Veolia Transport, en termes de parts de marché ?

Antoine HUREL

Dans le fret ferroviaire, Veolia Transport réalise un chiffre d'affaires d'environ 100 millions d'euros. Notre ambition est de multiplier ce chiffre d'affaires par 5 à 10 d'ici 2015 majoritairement en France et en Allemagne, mais également

dans le reste de l'Europe. Cependant, nous n'avons pas l'ambition de remplacer la SNCF.

François-Michel GONNOT

Marc Véron, vous êtes l'homme clé de la SNCF, puisque vous occupez le poste de délégué général Fret, le secteur de la société où il faut opérer les plus importantes transformations en termes culturels, organisationnels et en matière d'investissement. Que devient le défi fret de la SNCF ?

Marc VERON

Avant de parler du fret de la SNCF, je souhaite vous faire part de quelques remarques. Lorsque l'on parle de ferroviaire, on parle couramment de volumes et de quantités transportées, mais jamais de résultat d'exploitation. Il s'agit donc de la seule branche d'activité où la performance économique n'intéresse personne... A l'inverse, dans l'aérien, l'obsession porte, année après année, sur l'évolution des résultats des compagnies.

Le résultat d'exploitation est tellement un non sujet dans le fret ferroviaire que je ne suis pas en mesure de connaître les comptes et bilans des autres sociétés, alors que la publication de ces informations est obligatoire en Europe depuis 2003.

Je tiens à évoquer brièvement la situation du fret en Allemagne. Si je suis conscient des efforts effectués depuis dix ans, je constate qu'en dépit de ceux-ci, les pertes s'élèveraient encore, d'après certaines estimations, à une centaine de millions d'euros. Cette situation ne dédouane certes pas la SNCF.

Par ailleurs, je n'ai jamais dit que les malheurs de la SNCF étaient dus à des éléments extérieurs (les routiers, les péages). En réalité, l'industrie du transport est assez simple.

Il faut respecter deux termes : le coefficient de remplissage et le point mort le plus bas possible.

En France, le ferroviaire demeure dans un état de sous-productivité ahurissant. En Grande-Bretagne, le capital investi (machines et wagons, sachant qu'une locomotive coûte 2,5 millions d'euros au catalogue) a vraiment une bonne productivité. Ainsi, les Anglais font rouler 18 heures par jour leurs locomotives contre seulement 4 heures 30 en France en 2003. A partir du moment où l'intensité de l'utilisation des moyens de production est aussi faible, il ne faut pas s'étonner que les frais fixes viennent plomber le compte d'exploitation.

Pour pouvoir obtenir une utilisation plus intensive du capital fixe, il faut réunir un certain nombre de conditions. Tout d'abord, il faut disposer d'infrastructures permettant d'opérer à toute heure de la nuit et du jour. Hélas, en France, on fonctionne essentiellement cinq nuits par semaine. Ce système est lié à un certain nombre d'éléments, notamment le fait qu'il est impossible de traverser certains nœuds à certaines heures de la journée. Globalement, le taux de circulation des machines sur le réseau demeure très bas.

Par ailleurs, il faut posséder un matériel moderne. Depuis 1975, nous n'avions pas intégré une seule machine neuve dans le parc SNCF. Mon prédécesseur avait cependant pris l'initiative de commander de nouvelles machines électriques, qui vont être livrées cette année, et nous attendons également des machines thermiques.

Enfin, il faut adopter un système de relations sociales modernes, comme dans n'importe quelle entreprise. Or cet aspect me paraît être aujourd'hui le principal obstacle au développement du ferroviaire. Lorsque 11 mois sont pollués par des conflits locaux de toute nature, auxquels la presse ne s'intéresse pas, quand le système est constamment perturbé et qu'il prive les clients chargeurs de la fiabilité parfaite dont ils ont besoin, il est impossible d'obtenir de bonnes performances. Ainsi, je rappelle que 20 % des pertes du fret en 2003 étaient dues aux conflits sociaux. Depuis le début de

l'année 2006, les conflits sociaux ont ainsi coûté 80 millions d'euros au fret.

A partir du moment où ces trois facteurs se conjuguent, il est impossible d'obtenir une forte intensité du capital fixe et toute capacité de développement se voit ruinée.

Quelque part, l'introduction de la concurrence est un moyen de rappeler le dispositif à la vie normale des entreprises. Il convient également conduire un immense travail, qui part d'abord de l'attitude de l'ensemble de l'environnement politique. En effet, après avoir accepté l'injection de 1,5 milliard d'euros de capital dans le fret, on ne peut pas laisser l'ensemble s'accomplir comme une forme de loi naturelle. Le politique doit naturellement s'intéresser à ce qui est en train de se passer.

François-Michel GONNOT

Le politique ne peut pas rester indifférent au problème du fret à la SNCF. Vous avez rappelé le plan voté il y a quelques mois, qui a permis de donner un certain nombre de moyens financiers. Monsieur Véron, pouvez-vous nous donner quelques lueurs d'espoir ? Les Français ont envie que la SNCF s'en sorte, dans un système concurrentiel. Le plan permet-il de changer les choses ?

Marc VERON

Je viens à réagir aux propos du Professeur Bonnafous, qui a omis un détail important : le résultat des entreprises. Je souhaite donc rétablir quelques vérités : l'économie des entreprises de transport est en grande partie identique à celle des autres entreprises.

Le plan a produit des premiers résultats, même si beaucoup reste encore à faire. Les termes de ce plan sont respectés. Bien sûr, nous agissons de manière offensive, pour renouveler l'appareil de production. Nous avons commencé

à rouler en Italie, en Belgique et au Luxembourg. A cet égard, je tiens à rassurer Antoine Hurel : il est tout aussi compliqué pour nous d'aller dans des pays étrangers que pour lui d'entrer en France.

Par ailleurs, nous avons mené des travaux d'interopérabilité entre les pays. Nous avons créé un couloir de production sur l'axe Anvers-Bâle.

Tous ces éléments font partie du *continuum* de nos travaux. Cependant, encore une fois, le profit de l'ensemble de ces efforts ne pourra être tiré qu'à partir du moment où l'Entreprise fonctionnera comme une société de droit commun ordinaire, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Or il s'agit là, selon moi, du principal frein au trafic ferroviaire.

François-Michel GONNOT

Je vous remercie pour ce discours de vérité et vous souhaite bon courage. Monsieur Bordry, la part du fluvial, au niveau des Quinze, a tendance à se tasser. En revanche, à la lecture de votre rapport d'activité, le taux de croissance du trafic fluvial est deux à trois fois supérieur à l'inflation.

François BORDRY

Le rebond du transport fluvial en France depuis dix ans est une bonne surprise. Certes, le réseau français est totalement tronçonné, la Seine et le Rhône sont quasiment en cul-de-sac. Malgré cela, le transport fluvial augmente de manière importante en France depuis 1996. VNF a été créée en 1991 et l'on voit aujourd'hui que le réseau fluvial est le résultat à la fois de la remise à niveau du réseau et de la reprise de confiance par les chargeurs. Le transport fluvial a augmenté de plus de 40 % depuis 1997, malgré les différents handicaps.

Les enjeux nationaux, en termes de transport de marchandises, sont immenses. On s'aperçoit que le transport

fluvial peut apporter une série de réponses. Lorsque l'on observe la situation du Havre et de tous nos ports, on s'aperçoit par exemple que sur 7,5 millions de conteneurs consommés en France, 5 millions sont traités en dehors de France, particulièrement à Anvers et Rotterdam. Par conséquent, la plus-value sur la logistique se fait au Benelux.

La voie d'eau à grand gabarit peut permettre de massifier les flux à la sortie des ports maritimes, pour éviter la saturation de leurs accès terrestres. Les hollandais et les allemands ont su exploiter les atouts de la voie d'eau, grâce aux ports intérieurs qu'ils utilisent comme hubs.

Ainsi, 100 millions de tonnes arrivent à Duisbourg, de manière à massifier au maximum la sortie des ports maritimes et à faire l'éclatement à partir de ce port intérieur vers toutes les destinations possibles. Par exemple, 300 trains partent chaque semaine de Duisbourg vers 80 destinations européennes différentes.

De fait, le fluvial peut faire valoir plusieurs atouts. Tout d'abord, il s'agit d'une infrastructure qui n'est pas saturée. En outre, la voie d'eau pénètre dans les agglomérations et les traverse sans interférer sur le transport de voyageurs. Il existe ainsi des réserves de capacité considérables sur le Rhône et sur la Seine par exemple.

Lorsque Seine-Nord Europe sera créée, cette liaison permettra de jouer le rôle de massification précédemment évoqué et de rapatrier la plus-value sur la marchandise avant de procéder à un éclatement à partir des ports intérieurs et par les différents modes de transport. Il faut par ailleurs travailler sur la pertinence des modes. Par exemple, on sait très bien que le rail aura durablement du mal à contourner Paris, à traverser Lyon et à franchir la vallée du Rhône. De notre côté, nous disposons de réserves de capacité et chacun doit travailler sur son créneau. Ainsi, il existe, à mon avis, une pertinence pour le transport de conteneurs fluvialisés à partir du Havre jusqu'à l'est de Paris, avant une reprise par le ferroviaire sur de longues distances, vers l'est et le sud de la France.

François-Michel GONNOT

Il s'agit en quelque sorte d'une alliance du fluvial et du ferroviaire contre la route...

François BORDRY

Oui, Il s'agit de rendre supportable le camion. Il faut chercher la massification partout où elle est possible. Pour le moment, les milieux maritimes français ne se sentent pas encore assez concernés par leur desserte terrestre. Cependant, il convient encore de régler un certain nombre de problèmes, comme l'écluse fluviale du Havre.

Patrice RAULIN

Cette écluse fait partie des opérations prévues par le CIADT de 2003. Lors de l'inauguration de Port 2000, le ministre a indiqué qu'il en fixerait les caractéristiques techniques au début de l'été.

En outre, le développement récent du fluvial est directement lié à l'accrochage avec les ports et au développement du trafic des conteneurs, qui permet effectivement de massifier. Par exemple, des grands logisticiens comme Carrefour alimentent leur base en Ile-de-France par des conteneurs fluviaux.

Dans ce cas, le problème est celui de la régularité. C'est pourquoi nous prônons une combinaison centrée sur le développement portuaire, l'investissement dans les ports et la desserte terrestre (fluviale et ferroviaire).

François-Michel GONNOT

Vous travaillez sur le dossier Seine-Nord Europe. Pouvez-vous l'évoquer rapidement ?

François BORDRY

Il s'agit effectivement d'un des rares dossiers du CIADT 2003 dont le calendrier a été respecté. L'avant-projet sommaire sera remis au ministre ce mois-ci et le rapport du Préfet sur les différentes concertations a déjà été rendu. La période de concertation interministérielle s'achèvera cet été. De son côté, le ministre s'est engagé à ce que la déclaration d'utilité publique soit soumise à enquête publique cet automne. La DUP devrait donc être déclarée à la fin 2007, comme prévu.

Techniquement, si le gouvernement prend à temps les décisions, la liaison pourrait être assurée en 2012 ou en 2013, pour un coût de 3,2 milliards.

François-Michel GONNOT

Je témoigne de la difficulté de réaliser des infrastructures en France aujourd'hui, quelles qu'elles soient. Ce dossier a fait objet d'une concertation exemplaire. A travers les trois régions traversées, toutes les options ont été débattues et négociées. Il s'agit d'un modèle de concertation.

A présent, il convient d'évoquer le fret aérien. Marc Boudier, quelle est la part du fret aérien dans l'ensemble du fret ? Quelles sont les ambitions de la France en matière de fret aérien ?

Marc BOUDIER

Le fret aérien est le plus petit des modes représentés autour de cette table en termes de volume, sa part étant de 1 %. Cependant, en valeur, elle est de 30 %.

La France est le troisième marché européen en matière d'export en tonnage, et le deuxième en valeur. Elle dispose

de la deuxième plate-forme aéroportuaire en matière de fret aérien, avec Roissy et du premier opérateur, Air France.

Le marché français représente 500 000 tonnes, loin derrière l'Allemagne, qui a une puissance double en matière d'export. Cependant, l'export est de moins en moins important aujourd'hui, puisque Europe devient de plus en plus importatrice.

Roissy Charles-De-Gaulle représente 1,7 million de tonnes, contre 2 millions de tonnes pour Francfort. Cependant, l'attractivité de la plate-forme francilienne se dégrade : les opérateurs étrangers ont plutôt tendance à aller ailleurs. Désormais, Paris n'est plus tenu que par deux opérateurs : Air France-KLM Cargo et FedEx.

Air France-KLM Cargo dégage 3,2 milliards de chiffre d'affaires et 166 millions de résultats. Il est nécessaire d'avoir une activité positive, d'autant plus que nous avons besoin de réaliser d'immenses investissements. Pour renouveler la flotte cargo, disposer d'avions plus productifs et moins polluants, nous allons investir 1 milliard d'euros lors des cinq prochaines années.

Les facteurs de compétitivité

La connectivité est essentielle, et passe par le hub, et surtout le hub cargo. Désormais, le marché européen est sans frontière pour l'accession aux plates-formes aéroportuaires : tout le monde chasse sur le territoire des autres. Ainsi, Air France va chercher ailleurs du trafic. Nous avons également un système de correspondance qui nous permet de conserver notre position : 72 % de notre trafic à Roissy est assuré en correspondance.

Il faut prendre en compte, reconnaître et faciliter la connectivité. Pour y parvenir, il importe d'agir en matière infrastructures, mais aussi d'accès. Ainsi, sur les 800 000 tonnes que nous traitons, 450 000 arrivent par camions, soit un montant trop élevé. Nous conduisons un

projet consistant à voir si nous ne pouvons pas, notamment sur les gros flux, d'assurer des approches différentes sur l'aéroport.

La problématique des coûts

Nous ne pourrions pas nous positionner longtemps avec décalage trop grand en matière de coûts, notamment à Roissy.

La problématique du service

Une problématique de service concerne l'aéroport, mais aussi les services de l'Etat. En effet, la manière de traiter les douanes, les services vétérinaires et les services de sécurité influent très largement sur notre positionnement. Ainsi, lorsque nous nous comparons avec d'autres opérateurs, il existe des domaines dans lesquels nous avons quelques raisons de ne pas être satisfaits du service fourni.

Le facteur image

Le facteur image concerne, en l'occurrence, l'image de la France. Le trafic intra France, import France et export France représente 44 % de l'activité d'Air France Cargo. Par conséquent, 56 % de l'activité est donc une activité de fret d'un pays tiers vers autre pays tiers. Il faut donc que la France puisse fournir des facteurs positifs d'image, qui sont souvent associés à une problématique sociale.

En conclusion, Air France a montré clairement ces dernières années sa capacité à monter sur les podiums, à être une référence. L'investissement massif dans le cargo en est la preuve. Il faut désormais que l'ensemble des acteurs soient concernés autour de cette ambition.

François-Michel GONNOT

Je tiens à préciser qu'Aéroports de Paris (ADP) était invité et avait accepté de venir aujourd'hui. Mais dans la mesure où ADP est actuellement dans une phase de finalisation de l'ouverture de son capital, il ne peut s'exprimer publiquement pour le moment.

Patrick Ollier, vous êtes président de la Commission des Affaires économiques, de l'environnement et du territoire de l'Assemblée nationale et député-maire de Rueil-Malmaison. Comment réagissez-vous à l'ensemble des propos qui viennent d'être tenus ?

Patrick OLLIER

Je remercie tout d'abord François-Michel Gonnot et Martial Saddier d'avoir organisé ce débat.

Le politique est confronté à la logique européenne d'harmonisation, et il a répondu aux engagements pris au niveau européen. Nous avons ainsi voté les lois qui s'imposaient.

Cependant, ces lois ne suffisent pas. L'harmonisation doit progresser plus rapidement, dans deux domaines : la sécurité et l'harmonisation des conditions de travail. Tant que ce travail n'aura pas été réalisé, il sera impossible de régler les problèmes en suspens, notamment les problèmes routiers.

La France essaye de rattraper pour le moment un retard réel. Certes, il faut construire de nouvelles infrastructures, mais il convient aussi de constater que nous revenons de loin. L'objectif général, la mise en place des meilleures conditions de transport de fret se heurte à un autre objectif, celui du développement durable et de l'environnement, un impératif vertueux. Or l'inter-modalité ou multi-modalité représentent des réponses adaptées à ce dernier impératif.

Le retard dont nous souffrons n'a pas encore été comblé. Même si la France est un point de passage important, le résultat ne sera pas au rendez-vous si ce point de passage demeure inadapté. Certes, nous avons mis en place les autoroutes de la mer et il convient de se féliciter du développement de Seine Nord Europe. En revanche, l'abandon en 1997 du projet de canal Rhin-Rhône constitue une catastrophe et nous plonge dans une situation d'indigence. De fait, il reste encore beaucoup à faire en France, en matière de canaux. Nous devons établir d'autres projets, le plus rapidement possible. Il s'agit ainsi de mettre les camions sur une péniche ou sur un train plutôt que de les laisser encombrer les routes, provoquant la colère, voire le désespoir des populations.

S'agissant du plan SNCF, je tiens à soutenir Messieurs Gallois et Véron, qui se battent contre l'impossible. Ainsi, je rappelle que 20 % des pertes du fret en 2003 étaient dues aux conflits sociaux. Depuis le début de l'année 2006, les conflits sociaux ont ainsi coûté 80 millions d'euros au fret.

Les mentalités doivent évoluer en France, naturellement en lien avec les partenaires sociaux. Malheureusement, nous nous heurtons à un mur actuellement. Par exemple, les Français devraient être mieux informés du nombre de grèves locales en matière de fret, qui se déroulent dans la plus grande indifférence.

En conclusion, je relève qu'une volonté européenne est nécessaire, pour accélérer l'harmonisation, qui seule permet de créer des conditions d'une concurrence loyale. Sur le plan national, je souhaite que nous allions plus loin et que nous soyons plus courageux à l'égard des mutations que la SNCF doit entreprendre. Le gouvernement a créé les conditions d'un développement harmonieux et volontaire. Désormais, il nous faut simplement être plus ambitieux.

François-Michel GONNOT

A présent, je souhaite m'adresser au sénateur Yves Krattinger, qui est particulièrement impliqué dans les enjeux de transport.

Yves KRATTINGER

En écoutant les différents intervenants, je m'aperçois que derrière un certain nombre de difficultés évoquées, se nichent des questions fondamentalement politiques sur les transports. Cependant, il ne suffit pas de prendre des décisions pour que tout fonctionne à merveille.

Panorama des différents modes

Je note avec satisfaction que le fluvial progresse et qu'il dispose encore de marges de progrès importantes. Naturellement, il est toujours possible de regretter quelques échecs en matière d'infrastructures. Cependant, pour vivre dans une région qui aurait dû être traversée par le canal Saône-Rhin, je sais pertinemment qu'un projet qui n'est pas réalisé 20 ans après sa DUP a accumulé suffisamment de retard et d'oppositions pour ne plus être réalisable. C'est une loi bien établie : toute infrastructure dont la construction est repoussée trop longtemps ne se réalisera pas.

Le fret aérien fonctionne bien et dispose, lui aussi, de marges de progrès. Il existe des niches plutôt identifiées et il convient de laisser opérer les entreprises qui s'en chargent.

Nous avons longuement évoqué le ferroviaire, mais nous n'avons pas parlé du mode routier, qui était concurrent du fer avant de lui damer le pion : aujourd'hui, environ 85 % du fret passe par la route.

Tant que l'on n'aura pas clarifié les comptes consolidés des modes de transports, on ne parlera pas un langage crédible.

Aujourd'hui, les camions prennent les axes qui les intéressent, se ravitaillent en essence là où le prix est le moins cher et n'occasionnent que peu de retombées économiques aux territoires qu'ils traversent. Nous avons déjà vu que les camions allemands préféreraient emprunter les axes autoroutiers alsaciens, qui sont gratuits.

Ainsi, les transporteurs routiers parviennent à gommer un certain nombre de coûts, ce qui n'est pas possible en matière ferroviaire. Pour contrer ces tendances, je pense qu'il serait pertinent d'attacher tout kilomètre parcouru à une redevance, qui serait reversée à la collectivité responsable de la domanialité. Cela suppose de réaliser des investissements dans les nouvelles technologies, de se servir du projet Galileo pour les trajets des routiers.

Un consensus sociétal

Un consensus voit le jour : la société est favorable à la réduction du transport routier et au développement du transport ferroviaire. Malheureusement, la période électorale qui s'annonce ne sera pas propice à la discussion sur les infrastructures, alors même qu'elles sont essentielles

D'après moi, il existe un véritable besoin d'un débat global sur les infrastructures de transport. Elles permettent la multiplication des échanges et donc la création de valeur. Malheureusement, nos concitoyens n'envisagent les infrastructures que comme une contrainte, une gêne dans leur environnement immédiat.

En ce qui concerne le ferroviaire, j'ai écouté attentivement Marc Véron, dont les propos sont toujours intéressants. Il nous a ainsi expliqué quelques problématiques essentielles en matière d'investissement dans les infrastructures, de renouvellement des matériels, de relations sociales modernes. Si l'on ne peut nier ces difficultés, on ne peut pour autant faire porter tout le poids de la responsabilité à la SNCF. Je rappelle que la SNCF est une entreprise fortement inscrite dans le patrimoine collectif des Français. Par

conséquent, c'est bien la nation toute entière qui doit débattre pour résoudre les problèmes qui se posent.

Enfin, je conserve un espoir. En effet, Monsieur Véron a bâti avec succès le plan de restructuration interne chez Air France, en organisant notamment des débats dans l'Entreprise.

François-Michel GONNOT

Cette expérience est-elle transposable à la SNCF ?

Marc VERON

Il existe une différence majeure entre Air France et la SNCF. Chez Air France, le syndicat majoritaire chez les opérateurs au sol et le principal syndicat de pilotes ont accepté un compromis avec la direction. Or aujourd'hui, aucun des huit syndicats n'accepte d'agir de la sorte. Il semble impossible de parvenir à des compromis.

Francis MARX, responsable planification, Air France Cargo depuis la salle

Je constate que les transparents présentés par le Professeur Bonnafous font apparaître de manière criante le désert français en matière de réseaux de transport.

Monsieur Raulin a évoqué notre situation sociale avancée pour expliquer certaines contre-performances. Cependant, l'Allemagne et les Pays-Bas, qui ne semblent pas être socialement sous-développés, ont pourtant réussi à améliorer leurs performances en matière de transport. Si un problème existe, il concerne l'incompréhension de la population française sur les enjeux socioéconomiques majeurs. La responsabilité en incombe au monde politique, toutes tendances confondues.

Patrice RAULIN

Nous militons en faveur d'une harmonisation sociale européenne, en matière de temps de travail et de temps de service ainsi que de contrôles. En effet, les règles françaises actuelles posent des problèmes de compétitivité aux entreprises du transport routier de marchandises.

Par ailleurs, la France est effectivement soumise à des problèmes d'infrastructures. Ces problèmes demeurent, notamment sur les grands corridors, la desserte de nos grands ports, la traversée des Pyrénées et des Alpes et en matière fluviale.

Denis CHOUMERT, Président d'AUTF depuis la salle

Pour accompagner leur activité économique, les chargeurs ont besoin de champions français agissant sur le plan international.

Dans le domaine des transports terrestres, les grands organisateurs de transport français et européens sont des sociétés qui se sont développées dans le transport routier, avec une flotte propre. Elles ont donc tendance à mettre en permanence en concurrence le mode routier, qu'elles gèrent en propre, avec les modes ferroviaires et fluviaux.

La France n'a-t-elle pas fait l'erreur d'abandonner l'ingénierie de transport dont disposait autrefois la SNCF avec Geodis, ce qui a contribué à segmenter l'offre de transport ? Ce faisant, la SNCF n'est qu'un acteur de traction pure et ne dispose plus de cette capacité logistique qu'Air France-KLM a su développer de son côté.

Marc VERON

Geodis est une très grande réussite. Il s'agit d'un acteur majeur en Europe et en Asie, qui utilise tout moyen et toute capacité et qui réalise un grand nombre d'opérations au sein même des usines des industriels. Cependant, cette réussite de Geodis ne doit pas empêcher la SNCF de résoudre son problème strictement ferroviaire.

En effet, l'exemple allemand montre que l'intégration de Stinnes dans Railion n'a pas permis de régler un certain nombre de questions.

Olivier DELEU, délégué général de TDIE depuis la salle

Cette table ronde a permis de dégager un consensus : la France n'est pas autant dotée d'infrastructures de transports multimodales qu'elle devrait l'être, en tant que pays de transit. Le budget 2007-2013 n'est pas au niveau des enjeux des RTE (Réseau de Transport Européen). Monsieur Van Vreckem nous a pourtant indiqué que la Commission européenne veut que ces RTE voient le jour. Ne croyez-vous qu'il existe une dichotomie évidente entre l'ambition de la Commission européenne, l'ambition des partenaires européens et les moyens financiers correspondants ?

Dirk Van VRECKEM

En termes d'infrastructures et de réseaux transeuropéens, les chiffres font état d'un besoin total de 250 milliards d'euros. Dans l'enveloppe financière 2007-2013, 20 milliards avaient été demandés, soit une partie nettement plus élevée que la part financée par le budget des réseaux transeuropéens lors des années passées. Malheureusement, après la discussion avec le Conseil et le Parlement européen, les 20 milliards se sont réduits à 8,2 milliards.

Il reste cependant d'autres budgets communautaires disponibles : les fonds de cohésion et les fonds structurels. Ces fonds sont en premier lieu destinés à des fins de développement économique. Par conséquent, il est nécessaire d'établir un lien entre les infrastructures et le développement économique. Ces autres sources de financement sont utilisables, mais elles ne sont pas naturellement destinées à des infrastructures de transport.

Enfin, je tiens à préciser que nous n'avons jamais eu l'intention de faire financer les réseaux transeuropéens à 100 % par le budget communautaire. Nous avons toujours compté sur l'apport des Etats membres et des utilisateurs. Ainsi, nous voulons faire appliquer dans le domaine des transports le principe de l'utilisateur-payeur.

TABLE RONDE II

LE DEFI ENVIRONNEMENTAL

INTERVENANTS

Paul-Louis CORTEEL

Directeur des relations institutionnelles de Fret SNCF

François PETER

Conseiller de la direction générale, Veolia Transport

Jean GADENNE

Directeur du développement, de la voie d'eau et du patrimoine, Voies Navigables de France

Michèle PAPPALARDO

Présidente de l'ADEME

Pierre-Alain ROCHE

Directeur des transports maritimes, routiers et fluviaux,
ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et
de la Mer

Michel BOUVARD

Député UMP de la Savoie

Yves KRATTINGER

Sénateur PS de la Haute-Saône

Martial SADDIER

Depuis le début de cette matinée, tous les intervenants ont évoqué l'avenir et le développement durable. Le Professeur Bonnafous a ainsi rappelé qu'il n'y avait pas de découplage entre d'une part, la croissance économique et d'autre part, les échanges et les transports. Le ministère des Transports prévoit également un accroissement de la mobilité de 40 % d'ici 2025 et de 80 % d'ici 2050. Or les transports sont parmi les plus grands contributeurs à la consommation d'énergie et à la pollution (gaz à effet de serre).

Le transport routier a aujourd'hui atteint certaines limites et suscite un certain « ras-le-bol » de nos concitoyens, certains sont susceptibles de bloquer le passage des poids lourds. En la matière, la Suisse nous prouve que rien n'est inéluctable : la Confédération helvétique a interdit le passage des camions la nuit. Les pouvoirs publics sont aujourd'hui confrontés à des défis colossaux sur l'environnement et les transports font partie des sujets qui devront faire l'objet de franches décisions.

A présent, je cède la parole à la première intervenante de cette table ronde, Michèle Pappalardo, Présidente de l'ADEME.

Michèle PAPPALARDO

Pour l'ADEME, en matière d'énergie et de gaz à effet de serre, le secteur des transports est à la fois le secteur le plus important et le plus difficile à traiter. Dans ce cadre, nous accordons un intérêt particulier au fret.

Quelques éléments de contexte

Compte tenu du prix des carburants, on a développé en France et en Europe des systèmes de transport aisé et peu

onéreux. Aujourd'hui, face à l'évolution de ce prix, cette situation constitue une forme de vulnérabilité pour nos économies.

L'objectif est d'essayer de découpler les transports et la consommation d'énergie, et particulièrement l'énergie fossile. Or je rappelle que la part des transports dans la consommation des produits pétroliers est particulièrement forte en France, en raison de notre mix énergétique général. Ainsi, en France, le secteur des transports est dépendant à 98 % du carburant pétrolier. 28 % des émissions de gaz à effet de serre sont produites par le secteur des transports et leur taux de croissance est de 23% depuis 1990. Cependant, l'année 2005 a montré que l'on pouvait réduire ces émissions : moins de kilomètres ont été parcourus, essentiellement en raison du prix des carburants.

Quelques éléments de réflexion

Au-delà de ces éléments de présentation très généraux, je souhaite vous faire part de quelques réflexions plus précisément consacrées au fret, en évoquant les différents types d'actions qui peuvent être menées. Il faut ainsi séparer la maîtrise de l'énergie du choix de l'énergie proprement dit.

S'agissant de la maîtrise de l'énergie, la première action consiste à transporter mieux et à transporter moins. Par exemple, il est possible d'agir sensiblement sur le remplissage des moyens de transport. Dans ce cadre, il est nécessaire de ne pas abuser de la technique des flux tendus et, au contraire, privilégier le juste-à-temps. Il faut également massifier les flux, pour bénéficier d'économies d'échelle. Ces dispositions interpellent les chargeurs dans leur politique logistique. En effet, ce sont leurs exigences sur ces sujets qui impactent ensuite les décisions des transporteurs. De son côté, l'ADEME les aide à mesurer leur contribution à l'effet de serre, grâce à des outils comme le bilan carbone.

Il convient également d'évoquer le choix de l'énergie, c'est-à-dire le choix modal. Le marché des transports à usage

professionnel se décompose en trois marchés distincts, qui nécessitent de bien utiliser une panoplie de solutions.

Premier marché, celui des transports de marchandises en agglomération qui représentent les trois quarts du tonnage transporté, mais seulement le quart des tonnes kilomètres. Ici, le transport routier règne sans partage. Les solutions passent essentiellement par l'utilisation des engins les plus propres possible, par exemple utilisant l'électricité pour la livraison urbaine.

Le deuxième segment de marché est celui du fret à zone courte, sur 250 à 500 kilomètres. Ces distances représentent 17 % des tonnages transportés, mais 40 % des tonnes-kilomètres. Ici encore, le transport est essentiellement routier, sauf pour certaines niches, notamment pour la voie d'eau. Ici encore, il faut travailler sur les performances des véhicules (GNV, hybrides et diesel avancé) et sur l'optimisation des chargements.

Enfin, le troisième marché concerne le transport à longue distance, sur plus de 500 kilomètres. Ce marché ne concerne que 5 % des tonnes transportées, mais plus du tiers des tonnes kilomètres. Pour des raisons d'autonomie des véhicules, ce marché ne peut reposer, en matière routière, que sur du diesel pour le moment. Sur ce marché, il est possible d'utiliser des alternatives significatives en termes de choix modal, comme des trains complets ou les voies d'eau.

Pour chaque marché, il existe donc un panachage de solutions, qui va du type de véhicule au carburant en passant par le choix modal.

Quelques éléments de comparaison

En matière de choix modal et de gaz à effet de serre, a priori, le transport ferroviaire est le plus intéressant, mais il ne faut pas oublier que tout dépend de la traction ferroviaire utilisée, qui n'est pas forcément électrique. En termes de CO₂ et de

polluants, l'intérêt de la traction électrique est important par rapport à la traction diesel. Il ne suffit donc pas de privilégier le train, il faut privilégier le train électrique. La voie d'eau semble également être une bonne solution en termes énergétiques, mais tout dépend du profil des itinéraires et, notamment des méandres ou du sens du courant. En résumé, il faut éviter les déclarations péremptoires et les solutions trop simples. Il faut examiner au cas par cas les problématiques qui se posent.

Les infrastructures

Enfin, quel que soit le mode de transport, les infrastructures ont forcément un impact sur l'environnement. Aujourd'hui, on a le sentiment que la voie d'eau est probablement le mode qui recevrait la plus grande faveur de nos concitoyens.

En effet, au-delà des problèmes d'énergie et de GES, il convient de se préoccuper de l'impact de ces infrastructures sur l'environnement, en matière de pollution locale de l'air et de bruit. Ainsi, celui-ci permet également d'opérer un classement entre les différents modes : la voie fluviale est ici la plus pertinente, tandis que nous savons tous que les trains de fret sont bruyants. La recherche vise justement à limiter le bruit de ces trains de fret.

En conclusion, le sujet est complexe. Il existe cependant des marges de progression et il est impératif d'éviter tout discours trop simplificateur, voire simpliste.

Martial SADDIER

Pierre-Alain Roche, on a souvent tendance à estimer que le ministère des Transports est fortement marqué par une culture routière. Aujourd'hui, le ministère des Transports est-il aussi le ministère de l'Écologie et du Développement durable ?

Pierre-Alain ROCHE

Bien sûr, c'est notamment l'objet de la direction nouvellement créée que j'ai le plaisir de diriger, qui réunit l'ensemble des modes de transport maritime, routier et fluvial et la coordination avec le fret ferroviaire, afin de permettre une vraie approche logistique intégrée.

Concernant l'évolution technologique du transport routier, il faut distinguer clairement le diagnostic sur le CO₂ et celui sur l'ensemble des polluants. En effet, en matière d'émission de substances dangereuses, les progrès ont été considérables. En revanche, il est exact que l'évolution technologique n'a pas encore permis au transport routier de répondre à des objectifs de réduction du CO₂.

La prise de parts de marché du routier sur le ferroviaire a entraîné des conséquences négatives en matière d'émission de CO₂. En revanche, la redynamisation du fluvial a eu un impact positif sur les émissions des gaz à effet de serre, mais de moindre ampleur.

Pour nos réflexions, en complément de l'analyse de Madame Pappalardo que je partage totalement, je vous suggère de distinguer le court et le long terme pour lesquels la nature des interrogations et des réponses est très différente.

Sur le court terme, nous vivons dans une économie définie, avec des flux d'activités qui correspondent à l'ensemble des activités économiques de la nation. Nous pouvons de façon immédiate impulser des offres de transports qui correspondent au mieux à cet objectif environnemental dans les niches où chaque mode de transport est compétitif. Nous nous intéressons logiquement aux trafics de transit sur des axes privilégiés de massification Nord-Sud Atlantique à l'Est et à l'Ouest du Massif central. Il s'agit de restructurer les offres sur ces deux axes nord-sud en matière ferroviaire (entre Perpignan et Bettembourg d'une part, l'autoroute ferroviaire atlantique d'autre part, ainsi que le développement des autoroutes de la mer).

Un autre point significatif concerne l'activité portuaire et la localisation des points d'échanges maritimes entre l'Europe et le reste du monde. D'un point de vue environnemental, il n'est pas neutre que les ports soient le plus près possible des lieux de production et de consommation, minimisant ainsi les trajets terrestres, notamment routiers. Or la compétitivité des ports français s'améliore, avec l'ouverture de Port 2000 et la préparation de Fos 2XL. La redynamisation de la compétitivité portuaire a un effet de réduction globale des parcours terrestres, et donc sur les émissions de gaz à effet de serre.

La desserte ferroviaire des ports français et leur interfaçage avec le fluvial sont évidemment des enjeux majeurs. Les actions en faveur du fluvial seront développées par Monsieur Gadenne, je ne les reprends pas ici.

S'agissant de la fiscalité, il faut toujours faire attention à ne pas mélanger les discours sur les mécanismes économiques qui jouent le partage modal et ceux qui jouent sur le pavillon, c'est-à-dire la compétitivité des entreprises françaises. Naturellement, nous avons intérêt à ce que le maximum d'activités logistiques ou de transport que de toute façon sont réalisées le soient sous pavillon français.

A plus long terme, la question du découplage éventuel entre l'évolution des tonnages transportés et du PIB a déjà été évoquée. Le deuxième facteur-clé est l'évolution des distances de transport par mode terrestre, et donc à la structure des relations entre lieux de production et de consommation : à long terme, rien ne permet de supposer que la répartition actuelle de ces localisations et les spécialisations régionales actuelles seront pérennes. Enfin, il me semble qu'il ne faut pas se focaliser uniquement sur le transport de moyenne et de longue distance. La question de la circulation des marchandises en ville est également essentielle. Ici, le débat porte sur l'organisation des choix du mode de distribution, la fréquentation des hypermarchés de périphérie urbaine par des consommateurs en véhicules particuliers étant une solution beaucoup plus consommatrice que la commande par Internet suivie d'une livraison à domicile.

En conclusion je voudrais indiquer que les organisateurs de transports, qui sont de plus en plus multimodaux commencent à s'intéresser aux bilans carbone et sont, avec notre appui, en contact étroit à ce sujet, nouveau pour eux avec les chargeurs qui ont déjà commencé à y réfléchir.

Martial SADDIER

Jean Gadenne de VNF est à l'honneur ce matin. Au-delà de ses atouts, une entreprise comme la vôtre fait-elle du choix environnemental une force stratégique ?

Jean GADENNE

Il ne faut jamais oublier que nous travaillons pour les chargeurs. Nous sommes un mode de massification, ce qui nécessite de franchir un seuil de massification. Il y a dix ans, personne ne croyait aux solutions fluviales et il nous a fallu du temps pour convaincre les chargeurs, qui se sont lancés dans des choix industriels lourds et ont développé une véritable politique environnementale. Par exemple, des entreprises comme Lafarge réfléchissent aujourd'hui et s'interrogent sur leur coût vis-à-vis de la société. De fait, ils sont conduits à évoluer et à réfléchir aux innovations qu'ils peuvent mettre en œuvre.

Pour la première fois, il existe une politique de transport fluvial en Europe, avec le programme Naiade. Nous allons donc sans doute pouvoir innover en matière d'énergie. Je rappelle néanmoins que le fluvial est un petit secteur en Europe.

Michèle Pappalardo a évoqué l'incidence de l'infrastructure sur l'environnement. Il a également été question du canal Rhin-Rhône. De fait, vouloir construire dans les années 90 un canal selon les techniques des années 60 était erroné. Aujourd'hui, lorsque l'on construit un canal, on réalise la seule infrastructure de transport multiusages. Ainsi, aujourd'hui, nous sommes sollicités par de nombreuses

institutions. De plus, un canal neuf regorge d'une biodiversité extraordinaire.

Toute la richesse des Pays-Bas est notamment issue de leur richesse logistique. Demain, espérons qu'il y ait en France autant de plates-formes avec la même valeur ajoutée logistique qu'aux Pays-Bas.

Martial SADDIER

François Peter, vous travaillez chez Veolia Transport. Observez-vous un frémissement de votre cotation en bourse, pour un produit un peu plus environnemental que celui d'une entreprise concurrente ? En outre, les incitations qui existent actuellement sont-elles suffisantes ?

François PETER

Les entreprises cotées en bourse ont l'obligation de préciser à leurs actionnaires leur politique environnementale : elles doivent produire des rapports environnementaux. En conséquence, ces grandes entreprises prennent en compte l'environnement dans leurs décisions stratégiques.

Je tiens par ailleurs à rebondir sur l'intervention de Jean Gadenne, lequel a indiqué que certaines entreprises choisissaient des modes de transport alternatifs, comme la voie d'eau. Il a ainsi évoqué le cas de Lafarge qui valorise dans ses comptes la tonne de CO₂ économisée à 30 euros. Cependant, il s'agit d'une valorisation fictive : une entreprise qui fournit des efforts sur la chaîne de transport pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre ne peut pas profiter du marché du CO₂. En effet, le transport n'est pas sous quota.

Il convient à ce stade d'évoquer les « projets domestiques », c'est-à-dire des outils qui permettraient de valoriser les réductions de gaz à effet de serre dans les transports. Je précise que la rémunération de ces projets est issue de la

valorisation d'un actif Kyoto, comme cela est déjà le cas en Nouvelle-Zélande et au Canada. Dans le cas français, on pourrait imaginer qu'une partie des actifs de l'Etat soit cédée à un intermédiaire, chargé de les négocier auprès d'Etats demandeurs. L'intermédiaire pourrait rémunérer les porteurs de projet.

Cette démarche est particulièrement intéressante. Son premier avantage réside dans la possibilité de travailler sur des cas concrets et de permettre aux acteurs économiques de se familiariser avec la finance carbone, les méthodologies de calcul et de certification des émissions. En effet, afin que le système fonctionne, il faut que l'Etat, en échange de l'actif Kyoto cédé, ait la certitude de la réduction des émissions correspondantes. Un autre avantage a trait à la dynamique insufflée : ce système permettrait de faire émerger des projets que l'on ne voit pas actuellement.

Les projets actuels font état de 500 à 600 000 tonnes de CO₂ économisées chaque année. Cependant, nous sommes convaincus que nous n'en sommes qu'aux balbutiements. Enfin, il serait souhaitable que ces projets soient mis en place le plus rapidement possible et que les premiers appels à projet puissent être lancés au début de l'année prochaine. La Commission européenne pourrait étudier ces questions d'un peu plus près, notamment pour harmoniser les législations et les méthodologies.

Martial SADDIER

Paul-Louis Corteel, comment sortir de l'opposition entre le rail, le fluvial et la route et relever le défi environnemental ?

Paul-Louis CORTEEL

Les atouts économiques du mode ferroviaire sont tels que toute incitation en sa faveur est bénéfique pour le développement durable.

Le travail que nous menons avec nos clients chargeurs est également un travail de méthode (évaluation des flux, sélection des parcours selon leur qualité en termes de développement durable). Ce travail est effectué avec des chargeurs comme Ikea, Danone, Carrefour. Ces chargeurs, qui livrent beaucoup en ville, commencent à être intéressés par les bilans énergétiques et environnementaux des livraisons de marchandises en ville. Or je rappelle que le fret routier entre gratuitement en ville, ce qui n'est pas le cas du ferroviaire.

La SNCF travaille également avec les chargeurs sur les valeurs partagées. Nous conduisons un examen en commun des chartes de développement durable, des indicateurs et même des messages de communication interne auprès de nos personnels sur le thème de la discipline de développement durable.

Ainsi, à la SNCF, un des référentiels porte sur le choix des investissements et le développement durable : les investissements ferroviaires en matériels roulants sont orientés par des impératifs de développement durable. Une autre idée consiste à agir sur notre technique de production. La première priorité de la SNCF dans les années à venir consiste en effet à accompagner la raréfaction de l'énergie. Or le renouvellement des engins de traction ne peut pas s'effectuer au même rythme que celui des automobiles.

Malgré tout, nous avons réalisé un important effort de mise à jour de notre matériel. Nous avons réduit notre consommation de gazole par engin de 24,7 % en cinq ans, grâce aux formations des agents de traction. Nous travaillons également sur le biodiester, que nous utilisons de façon expérimentale dans un dosage à 30%.

Enfin, il faut signaler que la forme de transport combinée fer-route redémarre, depuis le début de l'année 2006. Nous sommes fiers d'avoir assaini ce segment. Nous investissons aussi dans la mise en place de systèmes de remise de camions sur les wagons, dans la mesure où nous pensons qu'ils ont un avenir important. Les démonstrations actuelles

montrent que l'on peut réduire les impacts du transport sur l'environnement en investissant dans ces systèmes.

Martial SADDIER

Yves Krattinger, quelle est la sensibilité environnementale du Sénat ? Quelles sont vos réactions à l'égard des propos des intervenants ?

Yves KRATTINGER

La sensibilité environnementale est partagée dans tous les groupes politiques de la Haute Assemblée. Par ailleurs, je suis d'accord avec le fil rouge tracé par l'ADEME en matière de diminution des gaz à effet de serre, qui passe notamment par la diminution du trafic et du nombre de kilomètres parcourus dans le mode routier.

Je souhaite également évoquer brièvement quelques pistes de travail. Il convient par exemple de poursuivre les efforts engagés en termes de remplissage, mais aussi de substituer le juste-à-temps au système de flux tendus. Il convient également de rechercher une harmonisation des bilans carbone, de préparer et de faciliter des choix modaux différents.

Il s'agit ensuite de favoriser la recherche appliquée et le développement des soutiens publics sur les carburants alternatifs : les biocarburants, l'électrique, la pile à combustible. Il faut également réduire un certain nombre de contradictions. Aujourd'hui, les taxations sont uniquement indexées sur la consommation de carburant. Si l'on veut réduire le nombre de kilomètres, il faut également les taxer.

Enfin, une meilleure organisation passera par une certaine forme de normalisation. Les constructeurs nous tiennent d'ailleurs un discours assez clair : ils nous demandent ainsi d'établir des règles précises en termes d'émission de CO₂.

Martial SADDIER

Michel Bouvard, quel est votre point de vue sur ces sujets ?

Michel BOUVARD

Je tiens à vous livrer à mon tour quelques réflexions. La première concerne les choix de l'investissement de l'Etat. Hier, à la commission des Finances de l'Assemblée nationale, nous auditionnions le directeur des routes. La réforme budgétaire de l'Etat consiste à mieux fixer les stratégies et à mieux mesurer l'efficacité des politiques publiques, notamment pour les moyens humains mobilisés. Or lors de cette audition, nous nous sommes rendu compte que les indicateurs retenus, de même que le découpage des programmes, ne permettent pas forcément d'opérer une bonne lecture des choix multimodaux et donc de leur efficacité. Nous avons à progresser ensemble, sur des approches transversales, sur la définition d'objectifs multimodaux, en associant les différents acteurs du transport. L'environnement et les transports sont des secteurs où l'approche transversale est absolument nécessaire.

Je tiens par ailleurs à évoquer un sujet qui me tient à cœur : le transport de fret dans les Alpes. Ainsi, en dix ans, le nombre de tonnes transportées sur l'arc alpin est passé de 109 à 159 millions. Le trafic des poids lourds a explosé ; environ 80 % des marchandises transportées entre la France et l'Italie empruntent la route, là où les proportions sont inverses pour les trafics entre l'Allemagne, la Suisse et l'Italie. Il s'agit donc de réfléchir pour savoir comment changer cet état de fait. La construction d'une infrastructure de transport de fret coûte 1,9 milliard d'euros pour le budget de la France (projet Lyon-Turin), soit une somme identique à une prolongation de ligne TGV. Il s'agit ainsi d'arbitrer la satisfaction d'un intérêt collectif en matière de fret avec la satisfaction d'un intérêt territorial, qui est celui de l'amélioration des liaisons voyageurs pour une partie du territoire.

Il faudra également que, demain, la fiscalité soit mise au service de ces choix. Depuis une dizaine d'années, nous avons mené de nombreux débats sur la fiscalité écologique. L'Europe ouvre également de nouvelles perspectives, par le biais des euro-vignettes, notamment sur les passages alpins. Ainsi, il ne faut pas taxer de manière identique tous les transports, mais tenir compte des points de départ et des points d'arrivée. Le travail collectif sur ces différents sujets doit davantage associer la représentation nationale, en faveur de transports plus environnementaux.

Martial SADDIER

Je vous remercie. A présent, je vous demande d'accueillir Madame Nelly Olin, ministre de l'Ecologie et du Développement durable. Madame la ministre, je vous remercie d'être présente ce matin et de la qualité des relations que vous entretenez avec les parlementaires.

NELLY OLIN

Ministre de l'Ecologie et du Développement durable

C'est un honneur et un plaisir pour moi d'être invitée à venir participer à la seconde table ronde de votre colloque, consacrée au défi environnemental des transports et plus particulièrement du transport de fret. Je suis sensible à la place que vous donnez à l'environnement lorsque vous évoquez la question des transports, qui concerne d'une manière ou d'une autre tous nos concitoyens.

Développement économique et croissance des flux de transports

Depuis le début de l'ère industrielle, la croissance des flux de transports a toujours accompagné le développement économique. Source de richesse, l'augmentation de la mobilité a été associée aux grandes étapes du développement social de notre pays, et à la qualité de vie de chacun. L'accroissement du volume de fret est un facteur essentiel de l'économie mondiale, et depuis 1990 la demande de transport de fret a suivi ou dépassé la croissance du PIB.

Un phénomène fondamental doit être pris en compte dans le développement rapide des transports ces dernières décennies : l'abaissement des coûts de transport de marchandises. La baisse de ce coût, qui est une constante historique, a été spectaculaire au cours de la seconde moitié du XX^{ème} siècle, et a, à elle seule, bouleversé le commerce international.

Toutefois, depuis la seconde moitié du XX^{ème} siècle, nous découvrons que, en même temps qu'il contribue au développement du territoire, à la mondialisation des échanges et à la liberté de déplacement, le développement du secteur des transports peut également affecter négativement notre environnement.

Un développement des transports non maîtrisé est source d'insécurité, de bruit, de pollution et de consommation d'espace et d'énergie non renouvelable.

Les conséquences sont supportées en premier lieu par les riverains des infrastructures :

- effet de coupure dans les villes ;
- effet de coupure sur les milieux naturels ;
- encombrements ;
- accidents de la route ;
- bruit des grandes infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires ;
- dégradation de la qualité de l'air.

Or les différents modes ont des nuisances variables.

Mais, l'évolution économique de la seconde moitié du XX^{ème} siècle a eu tendance, justement, à favoriser ceux qui constituaient la plus grande source de nuisances. Si les tonnages ont stagné voire diminué, les distances se sont allongées pour des produits plus légers, fabriqués dans des sites de plus en plus spécialisés. La logique de flux tendus a conduit à des véhicules routiers circulant de plus en plus fréquemment, à charge réduite.

Dans ce contexte, et dans une logique de développement durable, notre réflexion doit porter sur une meilleure efficacité écologique des transports existants. La croissance restera le moteur de notre société. Nous ne devons tomber dans aucun des deux écueils suivants : ni regretter le développement économique ou souhaiter le freiner, ni non plus nous accommoder des inconvénients de celui-ci.

Quatre voies de progrès

Par-delà les différentes problématiques, je discerne quatre principales voies de progrès.

La réflexion sur le report modal

Notre effort portera en tout premier lieu sur le fer. Très minoritaire sur les distances inférieures à 100 kilomètres, le fer est de plus en plus sollicité au fur et à mesure que la distance est plus élevée. Sa part de marché atteint 30 % à l'approche des 1 000 kilomètres, distance maximale en transport national.

Sur des distances supérieures, qui concernent principalement les transports internationaux, le fer est pénalisé par les pertes de temps liées au passage d'une frontière, causées par le manque d'interopérabilité des matériels, ou les incompatibilités réglementaires.

Une meilleure tarification

La question de la tarification des transports se posera également. En effet, nous savons que tous les modes de transports ne couvrent pas leurs coûts écologiques. Il nous faudra donc progressivement intégrer ceux-ci, en prenant naturellement en considération les équilibres économiques qu'il ne faudra pas rompre brutalement.

Le progrès technique

Le progrès technique devra être encouragé, au travers de la recherche publique et privée, domaine où la France s'est particulièrement illustrée et est représentée par de grandes entreprises performantes, mais également au travers des politiques réglementaires, qui devront étendre le champ du possible en matière de combustible alternatif, de transport propre et de développement des modes alternatifs.

Le changement des comportements

Enfin, le changement des comportements sera essentiel, tant de la part des entreprises que des citoyens qui devront prendre conscience de l'effet de leurs modes de consommation sur l'environnement et qui choisiront, alors, en connaissance de cause, des modes de consommation plus respectueux de l'environnement.

Face au défi de l'après-pétrole, devant nos engagements internationaux et en particulier la diminution par quatre des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050, notre responsabilité est grande. Avec la Charte de l'Environnement et la stratégie nationale de développement durable, nous avons les outils pour faire face aux défis environnementaux du transport de fret.

Je connais, Mesdames et Messieurs les élus, votre volonté de faire progresser notre pays dans cette voie, et je sais pouvoir compter sur vous.

Je vous remercie.

DOMINIQUE PERBEN

Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et
de la Mer

C'est un grand plaisir de participer à vos travaux sur l'avenir du fret, tant cette question est essentielle pour notre développement durable. La France est au centre de l'Europe, elle est donc particulièrement concernée, tant par ses propres besoins de déplacements que par le transit qui la traverse. Alors que le prix du pétrole se situe désormais autour de 70 dollars le baril, et cela sans doute durablement, je tiens tout particulièrement à saluer l'initiative d'un tel colloque, et ses organisateurs Martial Saddier et François-Michel Gonnot.

Comme vous l'avez souhaité, la question du fret doit être abordée globalement, et je me réjouis que l'ensemble des modes soient représentés aujourd'hui. Je tiens à présent à revenir sur la politique du ministère.

Il est nécessaire de développer des modes de transports respectant les principes du développement durable. Nous sommes également en train d'initier une politique européenne des transports. Il convient de plus d'évoquer la libéralisation du fret ferroviaire.

En matière de transports, j'estime qu'il faut se garder de tout dogmatisme. Simplement, il importe d'analyser la performance économique des différents modes. Le transport routier est un mode très souple, qui répond aux attentes de délai et de fiabilité des chargeurs. Son efficacité est aujourd'hui un gage de la vitalité de notre économie. Il faut le rappeler sans dogmatisme. Le transport ferroviaire et le transport fluvial ont aussi leur secteur de pertinence,

notamment sur les axes où se concentrent les trafics ou pour les trafics lourds, y compris sur de courtes distances. Ces modes présentent des avantages pour l'environnement, en permettant une consommation énergétique et des nuisances moindres. Ceci ne doit pas les empêcher, eux aussi, d'améliorer leurs performances en termes de consommation énergétique et d'émissions polluantes ; c'est le sens des démarches «zéro pétrole» de la SNCF ou des normes que nous avons instaurées pour les locomotives diesel et les bateaux fluviaux.

Mon action se décline selon deux orientations que j'ai eues l'occasion de rappeler le 29 mars dernier, à l'occasion de la présentation au conseil des ministres du plan de développement des modes non routiers.

Il s'agit d'une part de rechercher la complémentarité entre les modes, de façon pragmatique, pour que la chaîne de transport soit la plus efficace possible, et d'autre part de privilégier, à chaque fois que cette démarche a un sens économiquement et écologiquement, les modes soucieux de l'environnement.

Pour répondre à ces objectifs le gouvernement a pris des mesures fortes, notamment pour améliorer la qualité des opérateurs et de leurs offres. L'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence va apporter un nouveau souffle à ce secteur. L'économie du transport croît, le transport maritime connaît un grand développement. L'organisation économique s'est modifiée : les opérateurs se tournent de plus en plus vers la logistique et des systèmes multimodaux. Les opérateurs sont surtout soucieux de la bonne délivrance de leurs marchandises, sans seule autre condition que la performance économique. A ce titre, seulement 30 % des conteneurs arrivent en France par la voie maritime. Il convient donc de développer des infrastructures portuaires. Port 2000 est une formidable réussite, mais il convient en outre de proposer un fluvial et un ferroviaire efficaces ; le système routier devant également être pertinent

Nous devons faire en sorte que notre politique de transports soit mise en œuvre et que nos choix de transport soient faits en fonction de leur pertinence économique.

Avec la libéralisation du marché de fret, la SNCF revoit ses méthodes pour mieux répondre aux attentes de ses clients ; de nouveaux opérateurs apparaissent. Les objectifs du plan fret ont été tenus ; l'année 2006 est importante car elle doit permettre à la SNCF de renouer avec la croissance des trafics après les efforts accomplis.

La mission que j'ai confiée à Monsieur Chauvineau pour favoriser les dessertes fret locales, complémentaires des grands axes nationaux, a permis de préfigurer des opérateurs ferroviaires de proximité. Un intérêt local fort se manifeste dans plusieurs régions. A cet égard, il est nécessaire d'œuvrer de manière volontaire. Cette démarche doit redonner aux acheminements terminaux toute la souplesse nécessaire : c'est ce qu'ont déjà fait, avec succès, quelques-uns de nos voisins comme la Suède.

Le développement des autoroutes ferroviaires doit également être évoqué. Après l'expérimentation de l'autoroute ferroviaire alpine, la mise en place de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg est prévue pour le début de l'année prochaine. Cette autoroute de 1 000 kilomètres est également souhaitée par les routiers. Une autoroute ferroviaire Atlantique est également en préparation. Nous savons en effet que le couloir rhodanien a atteint ses limites, mais le franchissement atlantique est aussi une priorité. Ainsi, le passage des Pyrénées à l'ouest est surchargé.

L'intérêt porté par le gouvernement pour les autoroutes maritimes a été confirmé en CIADT. De fait, ce sujet nécessite que nous fournissions de profonds efforts au niveau national et international.

L'autoroute Atlantique doit être considérée comme une priorité essentielle. Le projet avec les Espagnols progresse, même s'il rencontre quelques difficultés. Ainsi, nous avons retenu une démarche d'appel à projets, favorisant la

mobilisation des opérateurs. Mon homologue espagnol devrait me confirmer rapidement l'accord officiel de l'Espagne pour la mise en place de la commission intergouvernementale qui pilotera la démarche au plan opérationnel. Ce projet permettrait de désengorger les Pyrénées par l'ouest.

Le transport fluvial connaît quant à lui une période de grand développement. Je m'en réjouis car ce mode de transport est particulièrement souple et moderne. L'Etat apporte sa contribution au travers du contrat d'objectifs et de moyens de VNF et à des investissements importants.

Notre travaillons également ardemment sur le Projet Seine Nord, qui constitue un élément de réussite de Port 2000. En effet, l'arrière-pays fluvial est essentiel pour l'acheminement.

L'innovation technique doit également faire partie intégrante de notre politique de transports : elle doit être mise au service de l'amélioration de la qualité de service et de la productivité des modes complémentaires à la route, car c'est elle qui leur permettra de gagner des parts de marché.

Ainsi, à l'initiative du Groupement National du Transport Combiné, j'ai demandé à la SNCF et à RFF, avec l'appui de la DGMT, de travailler à la mise en place de trains longs, permettant à peu de frais un important gain de capacité et de productivité.

De la même manière, le transport des marchandises constitue un axe de recherche important dans le PREDIT.

Nous avons par ailleurs promu une politique ambitieuse d'investissements. Gérard Longuet, président de l'Agence de financement des infrastructures de transport en France, aura certainement l'occasion de vous entretenir de ce sujet un peu plus tard dans la journée. Trois TGV sont ainsi en construction en 2006 : les TGV Est, Rhin-Rhône et Perpignan-Figueras. Nous pouvons également nous féliciter de l'accélération des contrats de plans en 2006, alors que la

situation était difficile il y a un an et demi. L'accent sera mis sur les modes alternatifs.

A la suite de l'audit de bonne qualité commandée par RFF et la SNCF, nous avons eu la confirmation que la France devait réinvestir dans son réseau ferré. Le plan d'action 2006-2010 du renouvellement du réseau ferré national est doté de 1,8 milliard d'euros supplémentaires, afin de redonner son intégrité au réseau. C'est la première fois qu'un tel plan est mis en œuvre.

Les secteurs ferroviaire et fluvial vont bénéficier des innovants. Le CIACT de l'automne dernier a décidé de recourir à ces procédures pour accélérer les investissements, notamment sur les lignes nouvelles Nîmes-Montpellier et Sud Europe Atlantique. Les conditions de mise en œuvre des PPP dans le domaine ferroviaire seront précisées dans un décret qui paraîtra cet été. RFF organise le 4 juillet prochain un colloque sur ce thème pour mobiliser les acteurs. Au cours de l'été, je devrais faire paraître le décret PPP ferroviaire. Cet élément devrait nous permettre de réaliser des opérations dans de bonnes conditions et d'accélérer un certain nombre de projets.

Cette politique ambitieuse d'investissements, de réformes de structures et d'innovation, je souhaite la compléter par une utilisation large des instruments économiques. Il y a tout d'abord les mécanismes d'aides : la réforme de celle relative au transport combiné n'est pas pour rien dans le succès du transport fluvial de conteneurs. Je rappelle ainsi que ces aides ont augmenté de 50 %. Il faut par ailleurs évoquer les mécanismes plus nouveaux, comme les certificats d'économie d'énergie, pour lequel mon ministère est associé au ministère de l'Industrie pour ouvrir la possibilité d'une utilisation dans le secteur des transports. Je suis extrêmement conscient que les transports sont responsables de 30 % des gaz à effet de serre.

Enfin, une orientation de nos transports de fret vers une consommation d'énergie réduite et moins d'émissions de gaz à effet de serre ne pourra se faire qu'avec une bonne connaissance des émissions de CO₂ liées aux décisions en

matière de transport. Les professionnels, mais aussi les particuliers doivent ainsi disposer d'une bonne connaissance de la réalité. Ils sont en effet suffisamment intelligents pour effectuer les bons choix, lorsque les bonnes informations leur sont transmises.

Il faut pour cela que les chargeurs et les transporteurs disposent également d'une méthode d'évaluation simple et efficace des émissions associées à chaque opération de transport. Certains travaux, je pense à ceux impulsés par l'Entreprise Pour l'Environnement ou TLF, sont très intéressants : je vais m'employer à les faire partager, à les valoriser, à examiner de quelle manière nous pouvons construire des outils et des méthodes d'évaluation communs.

Enfin, je voudrais rappeler que le développement équilibré du transport de fret est intimement lié à la garantie de sécurité et de sûreté. Dans ce domaine, une des missions fondamentales du ministère des Transports est de définir les normes applicables et de s'assurer de leur respect. La culture de sécurité est ancienne et va en croissant dans ce ministère mais aussi chez les opérateurs. Elle s'appuie sur un corpus réglementaire et technique dont une bonne partie est désormais européenne ou même internationale.

Pour conclure, je voudrais vous confirmer l'implication du ministère des Transports dans le développement de transports de fret performants. C'est une question essentielle pour notre développement économique et pour l'emploi.

Nous investissons de plus en plus de moyens humains en réponse aux enjeux de développement durable, de sécurité et de sûreté, pour aider l'ensemble des modes à innover, à s'améliorer et à répondre aux enjeux de notre temps.

Le système des transports évolue : nous assistons à des changements profonds et il est impératif que les pouvoirs publics en soient conscients et les intègrent dans leur stratégie.

Martial SADDIER

Monsieur le ministre, je vous remercie de votre présence, de vos propos et d'engager votre ministère sur le chemin de ces grands chantiers.

DIALOGUE FRANCO-EUROPÉEN : LE DÉFI DE
LA SÉCURITÉ ET DE LA SÛRETÉ

INTERVENANTS

Dirk Van VRECKEM

Conseiller auprès du Directeur général adjoint de la DG
TREN, Commission européenne

Jean-Michel AUBAS

Chef de la mission sûreté défense à la direction générale de
la mer et des transports

Martial SADDIER

François-Michel Gonnot a dû rejoindre l'hémicycle, en raison du grand débat sur l'énergie intervenant à l'Assemblée nationale cet après-midi. Dans un premier temps, nous recevons Dirk Van Vreckem, Conseiller auprès du Directeur Général adjoint de la DG TREN à la Commission européenne ; ainsi que Jean-Michel Aupas, Chef de la mission sûreté défense à la direction générale de la mer et des transports au ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

En préambule, il sera sans doute pertinent de clarifier la définition des notions de sécurité et de sûreté. Afin de lancer le débat, je tiens à indiquer que les responsables politiques ont trois grands sujets de préoccupation en matière de sécurité et de sûreté :

- la sûreté humaine, ainsi que l'ont dramatiquement illustré le drame du Mont-Blanc du 9 mars 1999 et les attentats du 11 septembre 2001 ;
- la sûreté et la sécurité économiques (qu'advierait-il du blocage d'une grande infrastructure de transport ?) ;
- la sécurité antiterroriste. S'il n'y a plus de grands conflits interétatiques, un certain nombre de territoires demeurent en conflit permanent, et la survenue d'attentats terroristes dans les pays occidentaux dotés de grandes infrastructures de transport est toujours envisageable.

Dirk Van Vreckem, quelles sont les grandes orientations européennes en matière de sécurité et de sûreté ?

Dirk Van VRECKEM

Tout d'abord, je tiens à revenir sur les deux notions de sécurité et de sûreté. D'une part, la sécurité porte sur

l'intégrité physique des personnes, notamment lorsqu'elles se déplacent par un moyen de transport. En revanche, lorsque la puissance publique intervient, on parle plus de sûreté. Pour ma part, je concentrerai essentiellement mon propos sur la sécurité.

Au niveau communautaire, la sécurité relève dans une grande mesure du principe de la subsidiarité. En effet, il convient à chaque fois de vérifier la plus-value éventuelle d'une action de la Communauté. Lorsqu'il s'agit de transporter des voyageurs par des moyens de transports publics dans une ville, ou même lorsque ces personnes voyagent en train, il n'est pas toujours évident de voir la plus-value que la Communauté peut apporter.

Par conséquent, les opérateurs et les autorités locales, régionales, éventuellement nationales, ont la plus grande part de responsabilité en matière de sécurité dans les transports pour les voyageurs.

Il est cependant évident que la Communauté peut offrir des plus-values. Par exemple, dans le domaine de la recherche la Communauté peut, par son ampleur et en combinant tous les efforts, apporter des avancées réelles en matière de sécurité terrestre, maritime et aérienne et de la chaîne logistique. Nous mettons à la disposition des opérateurs et des autorités les résultats de ces recherches.

Nous pouvons également repérer les bonnes pratiques, puis mettre à disposition de tous ceux qui sont intéressés, y compris les autorités locales, une liste des meilleures pratiques, pour qu'ils puissent en bénéficier facilement.

Par ailleurs, la Communauté peut mener des travaux dans le domaine de la construction et de la gestion des infrastructures routières ou dans celui de la gestion de trafic. Il s'agit ainsi de faire en sorte que les autorités en charge de ces domaines adoptent les meilleures solutions possibles du point de vue de la sécurité.

La Communauté apporte également une valeur ajoutée, lorsqu'elle travaille directement avec le secteur concerné, par exemple, pour la route, le secteur de l'industrie automobile. Nous avons ainsi lancé un partenariat public-privé de la Commission et du secteur de la construction automobile, appelé Cars 21, afin de rendre les véhicules plus sûrs et intelligents. En amont, les industriels décident, sur une base volontaire, d'incorporer des équipements de sécurité dans les automobiles. Ainsi, nombre de véhicules sont aujourd'hui équipés de systèmes de stabilité et de freinage électroniques. La Commission joue ici un grand rôle incitatif.

La Communauté a mis en place des agences de sécurité pour les transports ferroviaires, maritimes et aériens afin de renforcer les normes de sécurité.

Tels sont quelques exemples de l'action de l'Union européenne en matière de sécurité des transports.

Martial SADDIER

Jean-Michel Aubas, qu'en pensez-vous ?

Jean-Michel AUBAS

La sécurité a pour objet de prévenir les accidents naturels, de diminuer l'usure des matériaux et d'éviter les mauvais modes opératoires. La sûreté joue, quant à elle, un rôle de prévention contre « les actes illicites contre les modes de transport », selon la définition internationale. Dans ce cadre, on travaille plus contre le terrorisme que contre la délinquance.

La sûreté dans le domaine du fret est une préoccupation relativement récente, à l'exception du mode aérien. La sûreté du fret n'est apparue qu'au début des années 90 dans l'aérien mais elle n'a pris de l'ampleur que depuis les événements de septembre 2001. On a ainsi considéré que le transport de fret pouvait être un vecteur pour transporter et

introduire des armes de destruction et pouvait être envisagé comme une arme (attentats de septembre 2001)

La Commission agit dans le domaine de la sécurité, tout d'abord parce que les opérateurs doivent être soumis aux mêmes normes techniques.

Par ailleurs, en matière de sûreté, il est impératif d'avoir une approche plus internationale, dans la mesure où le fret est, par essence, une activité transcendant les frontières. En conséquence, une intervention supranationale est légitime. La notion de sûreté de la chaîne d'approvisionnement a été introduite récemment par la Commission, et au niveau international plusieurs organismes travaillent sur des procédures de sécurisation du fret et particulièrement des conteneurs. Enfin, le niveau de sûreté est défini par le maillon le plus faible de la chaîne. Il est donc essentiel de mener une action collaborative.

Martial SADDIER

La problématique de l'harmonisation est incontournable en Europe. Monsieur Dirk Van Vreckem, vous avez évoqué les bonnes pratiques repérées par la Commission. Pouvez-vous en dire plus ? Disposez-vous de quelques exemples en France ou à l'étranger ?

Dirk Van VRECKEM

En matière d'harmonisation de la législation, il existe effectivement des règles communautaires concernant la sécurité. A cet égard, il convient de mentionner la directive sur la formation initiale et continue du conducteur professionnel. Dans ce domaine, le système communautaire a été calqué sur celui qui existait en France.

Il convient également d'évoquer les règles relatives au temps de conduite et de repos des routiers, mais aussi les règles relatives à leur temps de travail. Ces règles uniformes ont

été adoptées au niveau de la Communauté, certains Etats ayant utilisé la possibilité d'aller au-delà. La limitation du nombre d'heures de conduite aura certainement une incidence sur la sécurité routière.

La Communauté a pu utiliser le cas français comme bon exemple en matière de campagne de sensibilisation sur le respect de la limitation des vitesses. Je rappelle que la France n'avait pas si bonne réputation il y a encore quelques années, en matière de sécurité routière. Cependant, la situation a évolué depuis quelque temps, notamment grâce aux campagnes de sensibilisation. Ces campagnes ont eu un impact et nous les avons présentées à d'autres Etats membres, en soulignant qu'il s'agissait là d'un bon exemple à suivre. Désormais, certains nouveaux Etats membres essayent d'utiliser les moyens d'information et de sensibilisation mis au point en France.

Martial SADDIER

Il apparaît que la France a accompli d'importants progrès dans la diminution du nombre de victimes par accidents de la route depuis trois ans.

Monsieur Aubas, un des intervenants de ce matin a souligné la nécessité de trouver un équilibre entre les opérations de sûreté et la libre circulation des marchandises. Il apparaît clairement que les contrôles ne doivent pas être contre-productifs pour les entreprises, notamment dans l'aérien. Quelle est la doctrine française en la matière ? Quelle vision le ministère des Transports développe-t-il dans ce domaine ?

Jean-Michel AUBAS

Toute activité humaine et économique est confrontée à un certain nombre de difficultés. Ainsi, les actions de sûreté sont contraignantes et elles sont vécues comme telles par les personnes et sociétés auxquelles elles s'appliquent. Elles n'en demeurent pas moins incontournables.

Ceci étant, le problème est bien réel : il est nécessaire de trouver un bon équilibre entre les contraintes de sûreté appropriées aux menaces et la fluidité nécessaire au bon fonctionnement de l'économie. Ainsi, il est impératif d'éviter de prendre des mesures dont les contraintes sont telles qu'elles étouffent les activités qu'elles sont censées protéger. Pour y parvenir, il convient que les différents régulateurs nationaux et internationaux travaillent en coopération avec les opérateurs, à partir de schémas de mesure précis, de processus bien établis, dont il faut mesurer au préalable leur applicabilité.

Les problématiques de sûreté sont des sujets qui, par essence, débordent le strict cadre d'un ministère pour concerner l'interministériel. Par exemple, en matière de sûreté des transports, le ministère des Transports, mais aussi l'Intérieur et la Défense, sont concernés.

Au-delà, nous menons des actions de collaboration dans le domaine des douanes, notamment avec l'Organisation mondiale des douanes, qui a établi un cadre de normes intéressantes. De son côté, l'Union européenne a émis des règlements dans le domaine douanier qui définissent un statut d'opérateur économique agréé, lequel comporte des notions de sécurité.

Martial SADDIER

Monsieur Van Vreckem, que pouvez-vous dire sur le risque de terrorisme ?

Dirk Van VRECKEM

Nous voyons tous que le système de transport est certainement vulnérable. De fait, les attentats terroristes restent clairement de réelles menaces. Dans ce cadre, le transport peut à la fois être utilisé comme un moyen terroriste et comme une cible spécifique. Cependant, il faut relever que la sécurité à 100 % n'existe pas. Nous devons

donc trouver des compromis. Le risque existe ; il ne s'agit ni de l'exagérer, ni de le minimiser.

Il faut donc agir, de manière raisonnable, en fournissant une protection de qualité, sans tomber dans des excès où les coûts dépasseraient la plus-value apportée. Encore une fois, on ne peut pas supprimer le risque. La Communauté n'a pas plus d'information sur l'occurrence d'attentats que les Etats membres. En résumé, il est nécessaire de faire la part des choses : d'un côté, demeurer vigilants et attentifs, et de l'autre, faire preuve d'une attitude raisonnable sur les coûts.

Francis MARX, responsable planification, Air France Cargo depuis la salle

Les utilisateurs du transport aérien se voient imposer des taxes de sûreté pour les passagers. Or de telles taxes n'existent pas pour le transport ferroviaire.

Jean-Michel AUBAS

Je ne fais pas partie de l'Aviation civile, mais de la direction générale de la Mer et des Transports. Vous semblez m'inciter à imposer une taxe sur le transport terrestre...

Plus sérieusement, l'aviation civile a malheureusement pour elle une lourde antériorité en matière de terrorisme et de lutte contre le terrorisme. Pour des questions de différence entre les modes d'exploitation et les modes de trafic, l'Aviation civile a trouvé des solutions plus technologiques que procédurales. En conséquence, l'industrie de l'aviation a dû consentir à des efforts financiers plus importants.

De la salle, le représentant d'un chargeur

Récemment, nous avons eu vent d'un projet de règlement communautaire qui se superpose aux réglementations

aériennes et maritimes en matière de sûreté. Pour le moment, nous sommes confrontés à une avalanche de textes différents. Or simultanément, on demande aux PMI-PME d'exporter. N'y a-t-il pas là une réelle antinomie ?

Dirk Van VRECKEM

Il est vrai que la Commission vient de présenter une proposition sur la protection de la chaîne logistique, qui est essentiellement terrestre.

Il est tout autant exact que cette réglementation a une incidence, notamment pour les ports et les aéroports. Cependant, la Commission estime que sa proposition vise plutôt à compléter les règles déjà en vigueur dans les ports et les aéroports. Ainsi, la chaîne logistique terrestre est essentiellement visée. De manière incidente et pour des raisons de cohérence, la proposition comprend quelques éléments, d'ailleurs peu contraignants, sur les ports et les aéroports.

Ce texte ne vient donc pas se superposer à d'autres mesures, mais constitue un élément utile pour protéger la chaîne logistique.

Martial SADDIER

Je remercie Messieurs Van Vreckem et Aubas pour leurs interventions.

TABLE RONDE III

LE DEFI DU FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

INTERVENANTS

Gabriel HENTZEN

Directeur général des Opérations Courrier, La Poste

Michel BOYON

Président de RFF

Laurent BEUCAIRE

Chef du département infrastructures nouveaux projets,
SNCF

François GAUTHEY

Directeur général, Voies Navigables de France

Patrick VIEU

Directeur des transports ferroviaires et collectifs, ministère
des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Gérard LONGUET

Sénateur UMP de la Meuse, Président de l'Agence de
financement des infrastructures de transport de France

Martial SADDIER

Ce matin, François-Michel Gonnot a indiqué que le financement était essentiel en matière de fret. Il s'agit précisément du sujet de cette table ronde

Monsieur Vieu, vous êtes directeur des transports ferroviaires et collectifs. Pouvez-vous, en guise d'introduction, décrire le contexte général du système de financement ?

Patrick VIEU

Il s'agit d'une question à la fois vaste et compliquée. Dans le ferroviaire, nous observons la coexistence de besoins importants et de moyens réduits. Ces besoins importants sont chroniques, notamment dans les investissements dédiés aux infrastructures. A cet égard, je rappelle que le CIADT de 2003 a donné un nouvel élan à la politique, d'infrastructures dans notre pays. Les décisions prises à cette occasion ont été confirmées en 2005 et 2006. L'Agence de financement des infrastructures de transport est active, mais nous savons que nous allons devoir faire preuve d'inventivité lors des prochaines années, afin de trouver l'ensemble des ressources nécessaires.

Nous avons entamé une importante réflexion pour établir le cadre d'action approprié en matière de financement des infrastructures ferroviaires. La loi 2006-10 du 5 janvier 2006 crée ainsi les conditions juridiques permettant de recourir aux partenariats public-privé, sous la forme de délégations de service public et de contrats de partenariat.

Nous attendons beaucoup des recours à ces financements. Les premiers projets devraient voir le jour dans quelques mois. L'Etat conduira ainsi directement le projet CDG Express et RFF conduira également plusieurs projets, la LGV Sud Europe Atlantique, le contournement de Nîmes-Montpellier et le système GSM-R

Martial SADDIER

En matière de PPP, de quelle manière la France se positionne-t-elle par rapport aux autres pays européens ?

Patrick VIEU

L'intitulé PPP constitue un terme générique qui recouvre des réalités différentes. De plus, tous les montages associant intérêts publics et privés peuvent être considérés comme des PPP. La France a eu pendant longtemps une grande avance en matière de délégation de service public dans les grandes infrastructures. Cette avance a ensuite fondu et nous sommes parfois en retard.

Dans les années 80, les Britanniques ont inventé le PFI, l'équivalent du contrat de partenariat, alors que la France s'était un peu endormie sur ses lauriers. Cependant, en matière d'infrastructures ferroviaires, le paysage est différent : il est beaucoup plus rare de trouver des grands projets ferroviaires en partenariat public-privé. L'esprit du PPP est une forme d'approche nouvelle du financement des infrastructures ferroviaires grâce à l'intervention de partenaires privés, que le contexte culturel n'avait pas permis d'envisager jusqu'à présent.

Martial SADDIER

Monsieur le Président Boyon, lorsque l'on pense aux infrastructures de RFF, la question de la dette est sous-jacente. Pouvez-vous nous faire part d'une première réaction à ce sujet ?

Michel BOYON

Les besoins d'un outil de production de fret ferroviaire sont réels. Mais l'on ne peut pas se limiter à une approche

purement financière. Entre 1970 et 2000, dans les 15 pays de l'Union européenne, le volume acheminé par fret ferroviaire est demeuré le même, alors même qu'il a été multiplié par 2,5 pour la route.

Quels besoins doivent être satisfaits ? J'en vois quatre, qui sont inspirés par la même idée : la faculté de disposer d'un outil de production du fret performant et de qualité et sur lesquels RFF peut intervenir.

Le cadencement

Le cadencement représente pour la productivité un gain considérable. Il permet ainsi d'avoir des sillons disponibles en plus grand nombre. Il permet également aux opérateurs d'optimiser l'usage de leur matériel roulant. Le cadencement consiste ainsi à avoir tous les jours, aux mêmes heures, les mêmes sillons pour les mêmes trajets. Chaque fois que l'on a pu réaliser des progrès sur le cadencement, nous avons constaté une meilleure utilisation du matériel roulant. Le cadencement a été engagé en France par RFF, en liaison avec la SNCF, les autres opérateurs et les régions, compte tenu de leur rôle dans les TER. D'ici deux ans, nous allons obtenir la mise en cadencement du quart sud est de la France. Il s'agira là d'une opération extraordinairement compliquée, puisque 15 000 trains circulent en France chaque jour en moyenne. Cette expérience sera très riche à suivre ; l'objectif de RFF étant de parvenir à une généralisation du cadencement.

La modernisation de l'exploitation

La modernisation de l'exploitation est nécessaire pour réaliser des gains de productivité. Un exemple a ainsi été évoqué par Dominique Perben, il y a quelques jours : les postes d'aiguillage. Aujourd'hui, il existe environ 1 500 postes d'aiguillage. La plupart d'entre eux fonctionnent manuellement.

Nous avons défini un plan substituant à ces 1 500 postes 15 centres de commandement opérationnels, qui permettront de réaliser des gains de productivité considérables, à la fois pour la SNCF, mais aussi pour toutes les entreprises ferroviaires.

L'industrialisation de la maintenance

Nous dépensons beaucoup d'argent pour la maintenance du réseau (plus de 2,5 milliards d'euros par an). Je rappelle que la maintenance réside dans le maintien à l'identique du réseau existant, allié à la recherche d'une meilleure qualité des infrastructures et du réseau ferré. La maintenance doit s'améliorer pour accroître la productivité. Chaque année, il est ainsi possible de gagner quelques pourcents, ce qui sera important dans le moyen terme. L'industrialisation de la maintenance permettra ainsi de réduire la durée des interruptions de circulation nécessaires pour effectuer les travaux, entraînant simultanément une baisse des coûts de revient.

Les investissements proprement dits

Les investissements de RFF sont de différentes natures. Certaines opérations ont des dimensions relativement limitées, mais une portée considérable. Par exemple, lorsque nous décidons de moderniser le tunnel des roches de Condrieux, il s'agit là d'un formidable coup de pouce au fret.

Nous avons également décidé de consacrer 15 à 20 millions d'euros pour le gabarit des tunnels de l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Bettembourg. Les travaux de construction de cette autoroute débuteront en mars 2007. Cette expérience sera essentielle car elle donnera le ton de la capacité de notre pays pour expérimenter le transport combiné par le transport ferroviaire.

Enfin, je tiens à évoquer d'autres opérations majeures. Il s'agit notamment du financement de 900 millions d'euros entre 2006 et 2010 pour le développement de fret ferroviaire. Il faut également évoquer le contournement ferroviaire de Lyon, Nîmes et Montpellier, la préparation de la future liaison Lyon-Turin et les travaux permettant d'éviter les croisements de train de fret.

Martial SADDIER

Qu'en est-il des autres moyens de financement ?

Michel BOYON

Concernant les redevances, il ne s'agit pas d'un octroi, mais d'une contribution du transporteur, en contrepartie des coûts d'exploitation d'une ligne. En France, les montants des redevances sont peu élevés par rapport à ceux pratiqués dans d'autres pays européens.

Si l'on dispose d'une bonne infrastructure en matière de fret, les bénéficiaires doivent payer en conséquence. Il est donc possible de mettre en œuvre une augmentation des redevances et de les combiner par des gains de productivité réalisés par ailleurs. Cette combinaison devrait pouvoir être décidée de manière relativement consensuelle, puisqu'il est question du bien commun.

Martial SADDIER

Laurent Beaucaire, la SNCF a certainement dégagé des priorités pour certaines infrastructures. De plus, vous êtes également confronté à un problème de répartition de capacités. En outre, comment garantir le financement des contournements ?

Laurent BEUCAIRE

Il existe naturellement des points communs entre l'intervention de Michel Boyon sur le financement des infrastructures et mon propos. Je souhaite notamment revenir sur le nécessaire paiement des péages. En tant que client de RFF, la SNCF est d'accord pour payer un certain niveau de péage, mais il doit s'agir d'une juste contribution par rapport à nos exigences industrielles, lesquelles sont dictées par nos clients.

Dans un contexte européen, nous nous attachons, pour commencer, à la magistrale Eco-Fret et à ses différentes lignes affluentes. Des investissements importants vont être alloués aux opérations de contournement de Lyon, Montpellier, Nîmes, Dijon, mais aussi au sillon mosellan. La région parisienne fait également partie de nos priorités en matière de développement de fret ferroviaire.

La question de la mixité fret/voyageurs est incontournable. De nombreux investissements sont considérés comme des investissements opérés pour le compte des voyageurs, mais en amont et en aval de ces infrastructures se pose la question de la coexistence des différents trafics. De plus, la question de la traversée des nœuds ferroviaires doit être évoquée. Par ailleurs, l'intermodalité suppose également un financement important.

La problématique des trains longs doit être abordée corridor par corridor. Elle permet, par le biais d'investissements plus mesurés, de faire circuler des trains de 1 000 mètres, voire, à terme, de 1 500 mètres.

Martial SADDIER

Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur la notion de trains longs ? Où de tels trains circulent-ils à travers le monde ?

Laurent BEUCAIRE

Aujourd'hui, la longueur limite en France est de 750 mètres. Cette longueur répond à des critères réglementaires et à des contraintes en matière d'infrastructure. Des pays comme l'Australie, le Canada et les Etats-Unis font circuler des trains bien plus longs qu'en France, dans un contexte très différent, où le fret est prédominant.

Pour pouvoir passer nos formats de 750 à 1 000 mètres, voire au-delà, il est nécessaire de disposer d'installations spécifiques chez les clients, dans nos triages, mais aussi de possibilités de garer ces trains.

Martial SADDIER

Patrick Vieu, les trains longs sont-ils en bonne voie ?

Patrick VIEU

Le dimensionnement des trains est notamment contraint par les infrastructures disponibles. Autoriser des trains longs de 1 000 mètres suppose de vérifier qu'aucun problème ne subsiste en matière de sécurité. En tout état de cause, il n'existe pas d'obstacle réglementaire insurmontable, mise à part la sécurité, qui est essentielle.

Martial SADDIER

François Gauthey, le mode de transport fluvial est par définition particulier. Il doit s'inscrire dans un schéma global, avec, par exemple, des plates-formes d'intermodalité, sans compter les mises aux normes de la flotte.

François GAUTHEY

Le mode fluvial a ses caractéristiques propres, qu'il faut rappeler, dans la mesure où elles entraînent des conséquences sur le financement des infrastructures. Je rappelle en effet que les infrastructures s'amortissent sur le très long terme, ce qui n'est pas le cas de la route et de la voie ferrée.

Ces infrastructures sont uniquement dédiées au transport de fret, avec des implications importantes en termes d'aménagement du territoire local. Il convient également d'évoquer des aménagements connexes pour le tourisme et les installations sportives.

Il existe par ailleurs des bénéfices et des avantages externes assez importants, qui ont trait à la production d'énergie et à tout ce qui relève de la gestion de l'eau (problématique des crues, transfert et vente d'eau, activités connexes à nos infrastructures). Par conséquent, le panorama est plus compliqué que sur d'autres modes transport.

Comme nous l'avons vu précédemment, la demande de transport augmente. De plus, le mode fluvial, ces dernières années, connaît un certain réveil : sur les deux dernières années, le trafic sur voie d'eau a crû de 15 % en volume. Entre 2005 et 2006, le transport des conteneurs a crû de 46 % sur la Seine et de 25 % sur le Rhône. Les infrastructures doivent donc être de bonne qualité et suffisamment bien entretenues. Ainsi, la nécessité de maintenir nos infrastructures rend d'autant plus urgente la survenue de grands investissements.

En matière de maintenance, il convient d'accomplir un grand effort. Sur ces dernières années, l'Etat a donné à VNF les moyens de réaliser des investissements importants. En 2006, nous allons effectuer plus de 160 millions d'euros d'investissement de maintenance, contre 100 millions en 2005.

Martial SADDIER

Un investissement de 160 millions d'euros est-il suffisant pour garantir un maintien en état ?

François GAUTHEY

Il ne s'agit pas uniquement d'une question d'argent, mais aussi d'équilibre. Il faut pouvoir répondre aux besoins des entreprises. Quoi qu'il en soit, il convient de relever la très forte volonté des pouvoirs publics de réinvestir sur ce mode de transport, qui a des vertus économiques, des vertus de massification et des vertus écologiques.

Martial SADDIER

Les parlementaires estiment aussi que la voie navigable est un vrai moyen de transport urbain.

François GAUTHEY

Je souhaite vous fournir quelques chiffres sur le patrimoine que nous devons gérer. Il se compose de 1 600 écluses, de 560 barrages, de 35 tunnels et de 74 ponts-canaux.

Pour arriver à une pleine capacité et à bien remplir ce mode de transport, des efforts restent à accomplir. En effet, notre réseau est coupé du reste de l'Europe : le centre de l'Europe (vallées du Rhin et de la Meuse) est très performant, au même titre que les grands ports du nord de l'Europe. Il faut donc arriver à brancher notre réseau sur le réseau septentrional. Tel est le sens du projet de Seine Nord Europe, ce canal de 106 kilomètres qui permettra de relier six ports européens ensemble.

Martial SADDIER

Quel est le coût de ce projet ?

François GAUTHEY

Le coût s'établit à 3,1 milliards. Qui peut financer une telle infrastructure ? Tout d'abord, il convient de rappeler qu'il s'agit de l'établissement d'un maillon manquant entre le réseau européen et le réseau français. Ces raisons incitent donc à avoir un financement européen.

Il existe des possibilités de financement de la part des régions concernées. Ainsi, les régions qui seront traversées par cette infrastructure bénéficieront du développement d'activités économiques, qu'elles soient directement liées au transport ou, plus spécifiquement au tourisme.

Martial SADDIER

Les régions acceptent-elles facilement de procéder à un tel financement ?

François GAUTHEY

Nous discutons actuellement avec elles.

Il convient également de mentionner le financement national : les études économiques montrent que les externalités de ce projet sont plus importantes que l'on ne le pensait. En conséquence, un TRI situé entre 6 et 8 % est tout à fait envisageable. Ce projet est donc très intéressant et il n'est plus besoin de démontrer la pertinence d'un financement en partie étatique.

Enfin, un dernier point demeure à souligner. Il concerne l'habillage juridique le plus adapté à ce projet. Plusieurs possibilités peuvent être envisagées :

- un financement avec un pilotage exclusivement assuré par le privé, comme cela est le cas pour les concessions ;
- un financement uniquement étatique ;
- un financement mixte, par le biais d'un PPP.

Un financement uniquement assuré par le biais d'une concession ne me semble pas adapté. En effet, il s'agit d'infrastructures à très long terme, dont les modèles économiques sont peu rodés. En conséquence, il existe un vrai problème sur le risque trafic. En outre, les pouvoirs publics ne peuvent pas se dessaisir de certains aspects du projet, comme par exemple la gestion de l'eau.

A contrario, un financement strictement public nous priverait de toutes les innovations sur les recettes annexes que nous pouvons attendre. Ces recettes peuvent par exemple porter sur la production d'énergie. De plus, j'ajoute qu'un canal n'a sa pleine pertinence que si le trafic y est développé par des ports intérieurs. Il est donc impératif de mettre des synergies en place.

Dans ce cadre, le PPP permet justement d'obtenir un mix intéressant. Associer la dynamique et l'innovation du privé à la pérennité de l'Etat nous paraît être la meilleure manière d'appréhender le projet.

Martial SADDIER

Lors de cette journée, nous avons eu l'occasion d'envisager plusieurs exemples d'infrastructures, qui sont au service des entreprises qui les utilisent. Gabriel Hentzen, vous êtes directeur général des Opérations Courrier à La Poste. Pour mener à bien votre activité, vous utilisez quasiment tous les modes. La Poste dispose d'un grand projet logistique. Pouvez-vous nous en dire un peu plus ?

Gabriel HENTZEN

Nous utilisons assez peu le fluvial, à l'exception de quelques facteurs travaillant sur des barques dans le marais poitevin. Par ailleurs, quelques projets de desserte fluviale urbaine sont en cours de réflexion.

Une gamme de produits et de services étendue

La Poste est le prestataire universel pour le service du courrier en France. Elle travaille sur une gamme de produits et de services étendue, avec des délais allant du J+1 (lettre) au J+ 2 et J+4 (courrier de gestion) et au J+7 (marketing direct) pour le courrier. Il faut également mentionner le J+1 (Chronopost) et le J+ 2 (ColiPoste) pour le colis.

La Poste est également un opérateur logistique avec ses TGV et sa compagnie aérienne. Elle est opère également dans le domaine du transport. Aujourd'hui, le courrier est confronté à la concurrence depuis le 1^{er} janvier 2006 (pour les plis de plus de 50 grammes). Hier, la première licence a été accordée à un opérateur alternatif sur le territoire français. Il s'agit également d'un marché mature, voire soumis à des baisses de trafic.

A La Poste, il existe deux postes de coûts essentiels : la masse salariale et le transport. En matière de transport, nous nourrissons une triple exigence, en termes de résultats. Tout d'abord, le transport doit être largement contributif à la satisfaction de nos clients. Nous attendons donc des réseaux de transport fiables et performants. Par ailleurs, nous cherchons à obtenir un résultat économique à l'équilibre voire en positif. Il nous faut donc maîtriser nos coûts de transport. Enfin, nous sommes des acteurs du développement territorial et sommes donc attentifs aux problématiques d'équipements et d'infrastructures de transport.

Nous devons marier notre gamme aux réseaux. Nos modes de transport sont donc spécialisés en fonction des produits.

La répartition des flux s'effectue ainsi de la manière suivante : 80 % pour la route, 15 % pour l'aérien et 5 % pour le ferroviaire (TGV). Pourtant, pour nous, l'aérien est aujourd'hui le plus coûteux et le moins fiable. Je rappelle en effet que notre marge manœuvre est de 15 minutes, puisqu'au delà, la prestation peut ne pas être assurée. Nous disposons en outre de trois rames TGV. Ce total est largement insuffisant par rapport à ce nous pourrions réaliser, mais nous ne disposons pas de suffisamment de sillons. Enfin, notre activité routière est de plus en plus contrainte ; par exemple par la limitation des vitesses pour les poids lourds. Nous sommes donc obligés d'intégrer ces contraintes dans notre chaîne logistique.

Cap Qualité Courrier, le plan de modernisation du courrier

Lancée en 2004, l'offensive du courrier s'est accélérée en 2005 et 2006, l'objectif ultime étant 2010. En effet, nous avons pour ambition de devenir la référence, le numéro 1 du courrier en Europe. Le plan vise à reconstruire un outil industriel pour transformer le Courrier en une entreprise de services performante, autour d'un repositionnement commercial.

Nous avons l'ambition de travailler sur l'ensemble de la chaîne de valeur du courrier, de la fabrication du document jusqu'à sa distribution, voire son archivage. Une telle ambition nécessite une grande rigueur, alliée à des investissements massifs. Elle entraîne également une refonte de notre politique managériale et commerciale, mais aussi et surtout une refonte de notre réseau logistique, qui n'est plus adapté à la satisfaction de nos clients.

Il s'agit donc de passer de la logique d'un réseau privatif à celle d'un réseau que l'on pourrait partager avec autres opérateurs, c'est-à-dire passer du dédié au mutualisé. Par exemple, nous nous sommes engagés à diminuer nos émissions de gaz à effet de serre. Dans ce cadre, il nous faut utiliser davantage le mode ferré. Ainsi, il faut profiter des

opportunités liées au déploiement des lignes à grande vitesse. Nous savons que la ressource est rare et que nous devons la partager. Nous sommes donc prêts à cofinancer certaines infrastructures partagées avec d'autres clients pour migrer d'un modèle de plates-formes et de moyens dédiés vers un réseau logistique ouvert accessible à d'autres clients.

Ainsi, je rappelle que les TGV et les gares ferroviaires de La Poste sont seulement utilisés 7 heures par jour alors qu'ils pourraient être utilisés par d'autres clients. Par conséquent, il est nécessaire de pouvoir disposer de sillons permanents, disponibles et fiables toute l'année. Il faut aussi également une offre de la part des opérateurs, pour l'exécution des prestations de tous les jours. La demande existe aujourd'hui ; les conditions sont donc remplies pour faire venir les clients sur une logique de cofinancement, avec les collectivités territoriales et Europe.

Martial SADDIER

Quelles sont les évolutions envisageables dans la répartition des modes de transport utilisés par La Poste ?

Gabriel HENTZEN

Si RFF et l'opérateur ferroviaire nous aident, il est possible de modifier la répartition des flux, qui est actuellement de 80 % pour la route, de 15 % pour l'aérien et de 5 % pour le ferroviaire. Il s'agirait ainsi de passer à 60 % pour la route, à 10 % pour l'aérien et à 30 % pour le ferroviaire

Martial SADDIER

Michel Boyon, qu'en pensez-vous ? Par ailleurs, pouvez-vous évoquer brièvement la question de la dette de RFF et le fameux article 4 ?

Michel BOYON

La Poste aimerait bien disposer de sillons plus nombreux. Cependant, il faut rappeler que les lignes à grande vitesse nécessitent beaucoup d'entretien et de maintenance, ce qui nous oblige à travailler la nuit. Mais nous allons cependant étudier cette question.

Actuellement, RFF enregistre une dette de 26 milliards d'euros, dont chacun connaît l'origine. Les spécialistes de cette question considèrent que cette dette est plutôt bien gérée. Elle a diminué l'année dernière de 311 millions d'euros, mais sa gestion sera difficile en 2006, notamment en raison de la hausse prévue des taux d'intérêt.

Je rappelle que l'article 4 est la règle posée dans le décret statutaire de RFF et selon laquelle RFF ne peut pas mettre plus d'argent dans une opération d'investissement que ce qui lui reviendra en redevance. Il s'agit d'une règle très vertueuse, qui a pour objet de prémunir RFF contre une mauvaise gestion et contre les pressions extérieures. Cependant, cet article a aussi ses limites. Ainsi, les redevances sur le fret sont trop basses et les perspectives de recettes sont médiocres.

Je suis favorable à une application moins stricte et plus fine de l'article 4 : dans le maniement de l'article 4, il faudrait intégrer d'autres dimensions, notamment la dimension de la protection de l'environnement et de la promotion du développement durable. Si l'on trouve des moyens d'intégrer ces données, nous rendrons grand service à la préservation de la planète.

Martial SADDIER

Patrick Vieu, que pensez-vous de cet article 4 ?

Patrick VIEU

Le ministère des Transports est plutôt enclin à partager le point de vue du président de RFF. J'ajoute que l'article 4 peut être calculé de différentes manières. La question essentielle consiste donc à savoir si RFF est le mieux placé pour prendre des risques sur les investissements d'infrastructure et à quel prix il refacture ce risque.

RFF a une dette très importante et il lui est également demandé d'être maître d'ouvrage des projets d'investissement, de les conduire et d'y participer financièrement. Tout ce qui permettrait d'apporter des assouplissements intelligents me paraît être pertinent.

Martial SADDIER

Laurent Beaucaire, La Poste est à la fois un client et parfois un concurrent. Comment réagissez-vous aux demandes de La Poste en matière de sillons ?

Laurent BEAUCAIRE

Cette demande existe, nous le savons bien. L'idée d'une mutualisation de matériels et de plates-formes a germé. Nous devons désormais travailler efficacement à l'offre.

De la salle

Président Boyon, Monsieur Véron a évoqué ce matin les goulots d'étranglement, qui sont des facteurs handicapant la compétitivité du fret SNCF. La résolution de ces problèmes des goulots est-elle facile à mener ?

Michel BOYON

Il s'agit là d'un sujet relativement compliqué, évoqué depuis de longues années, sans pour autant avoir donné lieu à de réels aboutissements.

De la salle

Nous avons parlé aujourd'hui de la sûreté, mais pas de son financement. Certains opérateurs peuvent acquérir et utiliser les infrastructures pour d'autres opérateurs. Pouvez-vous nous donner un panorama général de ce financement ?

Martial SADDIER

De quelle manière la sûreté est-elle financée ?

Laurent BEAUCAIRE

La sûreté et la sécurité font partie de nos exigences et de celles de nos clients. Nous menons par exemple des projets sur les transports de marchandises dangereuses.

Michel BOYON

La question est très importante, au moment où l'on multiplie des programmes spécifiques. Il faut ainsi également évoquer les exigences qui découlent de la loi de 2005 pour les personnes handicapées ou la suppression des passages à niveau dangereux. Nous savons que les besoins sont immenses, que la population et les élus ne supportent plus des situations qui avaient été tolérées pendant des décennies.

En résumé, il y a d'une part des obligations fondamentales, d'exploitation, de renouvellement et de maintenance des

infrastructures, et d'autre part une pression très forte, relayée par les élus et l'opinion publique.

François GAUTHEY

S'agissant de la voie d'eau, nous essayons de développer le programme « voie d'eau intelligente », afin de mutualiser les coûts grâce aux innovations technologiques.

Frédéric ROY, RTE depuis la salle

Les différents partenaires de ce colloque appartiennent aux industries de réseau. Dans ce cadre, je suis étonné de l'absence d'un régulateur dans le secteur des transports, notamment ferroviaires. Comment cette absence s'explique-t-elle ? Pourquoi un tel régulateur n'est-il pas proposé par l'Europe, alors que ce système existe pour les autres industries de réseaux lorsque les secteurs sont libéralisés, comme en matière de télécoms et d'énergie ?

Patrick VIEU

Historiquement, les régulateurs ont généralement été mis en place lors de la période d'ouverture de ces réseaux. Par ailleurs, il existe une mission de contrôle des activités ferroviaires, qui a pour rôle de vérifier que les nouveaux entrants sur le marché du fret ferroviaire ne sont pas victimes d'une discrimination liée notamment à la procédure de répartition des capacités d'infrastructure et au système de tarification. Chez nos voisins, la situation est globalement identique. Certains sont en avance, mais les textes communautaires ne prescrivent pas d'organisation type dans ce domaine.

François GAUTHEY

Dans les télécoms, les opérateurs concurrents effectuent des investissements. Dans ce cadre, la régulation est nécessaire. Dans le ferroviaire, les lourds investissements sont effectués par RFF, un établissement public d'Etat.

Thierry BOURGOGNE, Orbital depuis la salle

Je m'interroge sur les choix des nouvelles infrastructures. Lors de cette journée, il n'a pas une seule fois été démontré qu'un flux quelconque pouvait passer entre Lyon et Turin. Ceci est d'autant plus surprenant que Dominique Perben a indiqué lors de son allocution que les routes entre Bordeaux et l'Espagne étaient surchargées de camions. Ne serait-il pas plus judicieux d'utiliser l'argent disponible pour régénérer le réseau ferroviaire ?

Imaginons un monde merveilleux, marqué par l'ouverture complète du réseau ferroviaire. Imaginons qu'un opérateur veuille opérer sur tous les trains entre Caen et Rouen et que, simultanément, RFF indique qu'il ne peut effectuer d'investissement sur ce tronçon. En supposant qu'un PPP soit établi et que l'opérateur finance la remise en état de cette infrastructure, quelle serait la réaction de RFF ?

Martial SADDIER

La question du Lyon-Turin mériterait un colloque à lui seul. En tant que député du tunnel du Mont-Blanc, je soutiens cette infrastructure, mais rappelle qu'il ne faut pas se focaliser sur le trafic des camions dans les Alpes. Ainsi, dans certains points des Pyrénées, on dénombre plus de 12 000 camions par jour.

S'agissant de RFF, je cède la parole au Président Boyon.

Michel BOYON

Il ne faut pas contribuer à laisser se répandre une légende selon laquelle il y aurait un conflit de financement entre la construction d'infrastructures nouvelles et la maintenance des infrastructures existantes. La charte de l'environnement contient des éléments positifs pour permettre au progrès de se développer dans la meilleure harmonie possible avec la nature et l'homme. Cependant, il ne faut pas opposer construction et maintenance.

Sur le second point, je ne pense pas que le cas de figure évoqué puisse se présenter. Ainsi, je ne pense pas qu'un PPP intervienne pour moderniser une voie existante. Plus généralement, RFF a le respect de la concurrence, qu'il expérimente avec l'ouverture à la concurrence du fret. Je vous demande de faire confiance à RFF pour gérer cette ouverture dans des conditions de transparence et de non-discrimination.

Anne BARLET, Relations institutionnelles de la SNCF depuis la salle

Je souhaite revenir sur le financement des infrastructures ferroviaires en PPP. Ainsi, le seul exemple existant en Europe concerne une ligne à grande vitesse aux Pays-Bas, où les infrastructures lourdes ont été financées par le public et les infrastructures légères par le privé. Or ce système ne fonctionne pas et les contentieux sont nombreux. Quelles conclusions en tire le ministère de Transports ?

Patrick VIEU

Je tiens à vous faire part de ma conviction sur le développement des PPP ferroviaire : il faut accepter de se confronter à la complexité en prenant les problèmes les uns après les autres. Ces projets sont difficiles et doivent se

traiter au cas par cas. Il faut accepter de regarder en détail les questions des techniques ferroviaires.

Il existe un exemple moins éloigné que le PPP hollandais : la concession de la liaison Perpignan-Figueras. La difficulté, dans le cas hollandais, réside dans la séparation de l'infrastructure, réalisée en maîtrise d'ouvrage publique, et de la superstructure (i.e., les équipements ferroviaires), réalisée sous forme de PPP. Quoi qu'il en soit, je crois à la possibilité de réaliser des PPP dans ce secteur et à l'intérêt de confier à un partenaire privé une mission globale dans le cadre d'une organisation intégrée.

***Fabrice DUBOIS, responsable logistique
J. SOUFFLET depuis la salle***

Je tiens à revenir sur les trains longs, pour indiquer que nous avons déjà opéré à partir de trains de 1 500 mètres pour nos clients. Récemment, il a été question d'optimiser les transports ferroviaires, avec une charge à l'essieu de 25 tonnes. L'idée de trains de 1 500 mètres constitue-t-elle une démarche européenne ou une démarche franco-française ?

Laurent BEUCAIRE

Il s'agit à la fois d'une démarche française et d'une démarche européenne, cette dernière étant à échéance plus lointaine. Dans certains pays, les formats sont parfois largement inférieurs aux 750 mètres français. Nous menons des réflexions sur l'allongement de nos formats en France et, parallèlement, des travaux sont conduits en Europe pour définir les formats du ferroviaire de demain.

Un participant

Président Boyon, dans le cadre de vos PPP ferroviaires, peut-on envisager des *shadow toll*? Il s'agirait que les collectivités intéressées règlent des péages complémentaires à RFF.

Patrick PERSUY, directeur financier de RFF depuis la salle

Dans le cadre des PPP, le fait de reverser une redevance revient à effectuer une espèce de *shadow toll*. Nous versons ainsi une redevance, laquelle est financée par différents financeurs : RFF, les collectivités territoriales et l'Etat. On en revient donc à une mécanique de *shadow toll*, qui serait versée par les collectivités territoriales et l'Etat en fonction de l'intérêt qu'ils portent au projet.

Patrick VIEU

Un des « avantages » du système ferroviaire est que la perception d'un péage en contrepartie de l'usage des infrastructures est systématique dans le secteur ferroviaire. Par conséquent, la question de l'effet d'éviction (dissuasion d'utiliser l'infrastructure) n'existe pas. On pourrait imaginer que les collectivités publiques contribuent un peu plus en fonction du niveau de trafic, même si je ne suis pas certain que cela n'entraînerait pas quelques difficultés.

François GAUTHEY

Je ressens quand même un besoin certain de prise en compte des externalités des différents modes de transport. De fait, la décision de construction d'une infrastructure intervient toujours après le bouclage du plan de financement. A ce moment-là, il manque souvent une contrepartie financière

aux externalités. Nous aurions donc besoin de travailler sur un mécanisme de type *shadow toll*.

Martial SADDIER

Gérard Longuet, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est dotée de 4 milliards d'euros issus de la privatisation des autoroutes, mais dispose également de 800 millions d'euros de recettes pérennes chaque année. Pouvez-vous évoquer son rôle ?

Gérard LONGUET

La décision de créer l'AFITF a été prise par le Premier ministre, Jean-Pierre Raffarin, et Gilles de Robien, ministre chargé des Transports. Ils avaient aussi acté, lors du CIADT de décembre 2003, la réalisation d'une série de grandes infrastructures de transport, dont la réalisation apparaissait comme incontournable

Le panorama

Le gouvernement de Villepin a décidé de privatiser les sociétés concessionnaires d'autoroutes, mais a doté l'AFITF de recettes récurrentes et de 4 milliards sur les produits de cession de ces mêmes privatisations.

La situation est apparemment très confortable, puisque je dispose d'un programme et de ressources. Simplement, je suis fréquemment sollicité pour prendre en charge des dépenses nouvelles. Nous sommes dans un pays où la situation des finances de l'Etat n'est pas aisée et où il est plus facile de diminuer et de reporter les dépenses d'investissement. Heureusement, pour certains types d'infrastructure, les ressources privées fonctionnent bien. Ainsi, dans le cadre de l'AFITF, tous les programmes de

subvention publique des nouvelles concessions d'autoroute sont revus à la baisse, dans la mesure où les besoins de subvention apparaissent, après appels d'offres, inférieurs à ce qui avait été initialement budgété.

En revanche, en matière ferroviaire, il existe un véritable besoin d'infrastructures sur les deux grandes magistrales nord-sud de fret. Ainsi, compte tenu des efforts consentis par les régions en matière de matériels roulants pour les TER, l'utilisation des sillons est plus forte et nous sommes confrontés à des demandes importantes pour l'exploitation commerciale. Cette problématique entraîne la mise à l'ordre du jour de la question de la régénération du réseau de voies ferrées géré par RFF. Les ressources actuellement connues de l'AFITF ne lui permettent pas de participer à l'effort supplémentaire de régénération, pourtant indispensable. Si l'on veut vendre du fret ferroviaire commercial, les réseaux doivent être capables d'absorber des trafics dans des conditions satisfaisantes, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, en raison des pannes sur le matériel et en raison de l'encombrement des sillons ferroviaires.

L'intérêt de l'AFITF

L'un des intérêts de l'AFITF est de pouvoir disposer d'un Conseil d'administration mixte, qui associe les représentants de six grandes directions d'administration centrale, soumis au devoir de réserve, et six élus, dont la liberté de parole est totale.

Nous avons la certitude absolue que la position française est stratégique, c'est-à-dire que la France constitue un lieu d'échange entre l'Europe du nord et l'Europe du sud et un lieu d'ouverture vers l'Europe balkanique. Cette position stratégique est un atout, à la seule condition que les infrastructures de transport soient à la hauteur et que l'on sache valoriser leur usage.

Les infrastructures routières fonctionnent bien, sauf pour l'urbain et le périurbain. Ainsi, la région Ile-de-France pose un véritable problème au niveau national et européen.

Dans le ferroviaire, il existe des solutions sur les grands itinéraires. Il convient cependant d'évoquer le problème du contournement de Lyon.

Des ouvertures nouvelles sont intéressantes sur le fluvial, qui est encore aujourd'hui trop marginal. Toutefois, le démarrage du fluvial est très significatif sur les produits nouveaux.

Il existe également des projets d'autoroutes de la mer, c'est-à-dire de navettes maritimes régulières pour sortir l'affrètement maritime du domaine du mystère et le familiariser avec des utilisateurs plus courants. Des initiatives sont ainsi prises, à la fois sur l'arc Atlantique et sur la Méditerranée.

En conclusion, en France, les infrastructures de transport constituent les conditions du développement. Il s'agit là d'un acte de foi complet. Dans un pays où l'Etat souffre de difficultés chroniques pour dégager des marges d'autofinancement, nous devons nous battre pour faire en sorte que les travaux d'infrastructure ne soient plus systématiquement considérés comme une variable d'ajustement.

Martial SADDIER

Je vous remercie pour cette intervention. Il est à présent temps de conclure ce colloque. Avant de céder la parole à Christian Estrosi, je tiens à remercier celles et ceux qui ont contribué à la réalisation de ce colloque :

- François-Michel Gonnot ;
- le Cabinet Décision ;

- les partenaires (ADEME, Air France, La Poste, RFF, SNCF, Veolia et VNF) ;
- les trois ministres de la République qui ont répondu à l'invitation (Nelly Olin, Dominique Perben et Christian Estrosi, représentant de Nicolas Sarkozy, lequel a accordé son haut patronage à cette rencontre).

Monsieur le ministre, depuis ce matin, nous nous sommes accordés sur les principaux constats et sur les besoins. Nous avons parlé de sûreté, de sécurité, d'environnement et de financement d'infrastructures. Nous avons également évoqué la mobilité, laquelle devrait augmenter de 80 % d'ici 2050, mais également la notion de transit et les coûts de transport. Le Professeur Bonnafous nous a ainsi expliqué que le coût de transport d'une chemise entre Hong Kong et Le Havre est d'un centime d'euro. Dans ce cadre, il existe une nécessité impérieuse de trouver une plus grande complémentarité entre les différents modes de transport et d'assurer une irrigation des territoires, tout en respectant les populations, notamment celles qui vivent dans les grands corridors de transport.

Clôture

CHRISTIAN ESTROSI

Ministre délégué à l'aménagement du territoire

Je suis heureux d'intervenir devant vous aujourd'hui à l'occasion de ce colloque sur la France dans l'Europe du fret. Je félicite Martial Saddier, député de Haute-Savoie, et François-Michel Gonnot, député de l'Oise, pour leur initiative et je les remercie de m'y avoir associé.

Ces sujets nous passionnent et nous avons fréquemment l'occasion d'échanger à leur propos. Certains considèrent même que nous sommes de dangereux visionnaires. Pourtant, c'est parce que de temps en temps, à des périodes précises de notre histoire, quelques rares personnages ont souhaité bousculer les positions établies et se sont saisis de certains sujets que notre pays a effectué d'immenses progrès. Ainsi, deux personnalités de notre histoire sont, à cet égard, particulièrement marquantes : Napoléon III et Charles de Gaulle.

En moins de dix ans, le paysage de notre pays en matière d'aménagement du territoire a été révolutionné par Napoléon III. A cette époque, nous sommes allés au-delà des mers pour construire des canaux à Panama ou à Suez.

Plus près de nous, le général de Gaulle et Olivier Guichard ont joué un rôle essentiel. A cette époque, l'aménagement du territoire avait certes plus pour objectif de permettre aux hommes de se rendre d'un territoire à un autre que de défendre une idée d'attractivité des territoires. Aujourd'hui, avec les nouvelles technologies de

l'information et de la communication, la situation a bien changé.

La compétitivité des territoires

Pour autant, nous devons réfléchir plus que jamais à la compétitivité des territoires. De plus, le transport de marchandises constitue aussi l'opportunité de créer sur les territoires des plates-formes logistiques, qui peuvent générer de grandes créations de richesses et d'emplois.

Les infrastructures sont souvent laissées pour compte. J'ai plutôt tendance à considérer que si la France se relançait dans un grand programme d'investissements, elle réduirait sans doute un certain nombre de difficultés en matière d'emploi, de création de richesse et de fiscalité.

En tant président du Conseil Général des Alpes-Maritimes, j'ai ainsi fait évoluer le budget d'investissement de 230 à 410 millions d'euros. J'ai lancé un plan de résorption des points noirs routiers sur six ans (1,080 milliard d'euros), un plan collèges de 700 millions d'euros et la construction de gendarmeries pour 120 millions d'euros. Je constate aujourd'hui les conséquences de telles initiatives. En 2005, la distribution de l'allocation de RMI a augmenté 6,5 % en moyenne nationale. Dans mon département, elle a diminué de 1,6 %. Par conséquent, dans les Alpes-Maritimes, la création d'emplois est supérieure à la moyenne nationale. En accélérant les investissements, j'ai également inversé la courbe des problèmes auxquels nous étions confrontés. Je suis convaincu qu'il pourrait en être de même dans l'ensemble du territoire français.

La compétitivité des territoires est essentielle. Cette prise de conscience a ainsi abouti à la transformation de la DATAR en DIACT.

Les principaux partenaires européens de la France ne nous voient pas comme un pays de destination, mais un pays de

transit. Ainsi, les transporteurs polonais ont leurs principaux clients en Italie, mais ils choisissent systématiquement de rentrer en France par la Belgique, de descendre la façade est et de passer en Italie par le Mont- Blanc, le Fréjus ou par Menton. De la même manière, 50 % de marchandises qui traversent Pyrénées ne sont immatriculées ni en France, ni en Espagne. La route ne peut pas être une réponse à tout. Je me réjouis que la profession routière agisse dans un véritable esprit de dialogue, qui nous permet aujourd'hui de partager une vision commune. Il importe ainsi que le transport, quel que soit son mode, soit équitable sur le plan tarifaire.

Le déséquilibre dans la répartition modale des flux et son impact environnemental

Il convient également d'évoquer le déséquilibre dans la répartition modale des flux et son impact environnemental : les chiffres sont connus de tous et cités à l'envi. Ils sont pourtant parlants. En 20 ans, la route est passée de 58 % de parts de marché à 80 %. Le fer a diminué et le fluvial a stagné à 2 ou 3 %.

L'enjeu est évidemment celui du développement durable à deux niveaux principaux. Il s'agit d'une part de la lutte contre l'effet de serre et la pollution de l'air. Ainsi, les transports représentent les deux tiers de la consommation des produits pétroliers en France et le routier représente 80 % de cette consommation. Il s'agit d'autre part de la réduction de la congestion routière. La réponse apportée par notre pays ne peut se résumer à construire toujours de nouvelles autoroutes, à élargir les autoroutes existantes. Ceci est particulièrement valable pour l'axe nord - sud avec les zones d'étranglement que sont le couloir rhodanien et le pourtour méditerranéen.

On ne peut pas continuer comme cela. Les pouvoirs publics ont un devoir d'intervention. Je tiens à préciser néanmoins que je n'oppose pas un mode de transport à l'autre. Je préfère au contraire exploiter leur complémentarité, qui est

réelle. Mais d'après moi, il vaut mieux additionner les talents plutôt que de les diviser : plus que d'intermodalité, il faut parler aujourd'hui de co-modalité.

Quels sont les atouts du site France ?

Face à ces évolutions majeures, la France dispose d'atouts importants, et tout d'abord, sa position géographique. Grâce à sa situation géographique exceptionnelle, la France est la porte d'entrée naturelle de l'Europe. La France possède trois façades maritimes. Elle possède des frontières avec sept pays dont les quatre principaux marchés de l'Union : la Grande-Bretagne, l'Allemagne, l'Espagne et l'Italie.

Il faut également évoquer notre réseau d'infrastructures modernes et performantes, avec des atouts majeurs comme nos routes et nos autoroutes (le taux d'encombrement des routes françaises est ainsi inférieur d'un tiers à la moyenne européenne) ou nos aéroports, en particulier la plate-forme de Roissy-Charles de Gaulle.

En revanche, on ne peut pas porter une appréciation aussi positive sur notre réseau fluvial ou sur notre réseau ferroviaire. La France possède certes le premier réseau fluvial d'Europe devant l'Allemagne et les Pays-Bas, mais elle ne représente que le troisième trafic fluvial européen, très loin derrière l'Allemagne (9 fois moins de trafic) et loin derrière les Pays-Bas (6 fois moins). L'explication tient en partie au manque de développement de nos ports et à la faible interconnexion entre nos bassins fluviaux et ceux du reste de l'Europe.

Il y a quelques semaines, le Président Gadonneix m'a invité à inaugurer un appontement sur la Moselle pour desservir en charbon une centrale thermique. Il apparaît que cette installation permet d'éviter 35 000 poids lourds par an sur les routes de Moselle.

Concernant le ferroviaire, la France s'enorgueillit de son réseau TGV et je m'en réjouis également. Mais ce formidable

succès technologique et commercial qu'est le TGV, c'est-à-dire un train transportant des passagers, a occulté la déshérence du transport ferroviaire de marchandises.

Enfin, nos territoires français bien pourvus en zones logistiques et en main d'œuvre qualifiée sont des atouts, mais ils sont précaires. La mondialisation est un processus évolutif qui exclut de considérer une situation comme acquise. Les cartes sont battues régulièrement. En matière de transports de marchandises, notre pays est à la croisée des chemins. Le risque territorial est que la France se transforme en une extrémité, une sorte de Finistère d'une Europe recentrée à l'est.

Quel doit être le rôle des pouvoirs publics et en particulier l'Etat ?

Il faut lutter contre les tendances naturelles, soit des populations, soit des activités économiques, à se localiser à tel ou tel endroit. L'INSEE indique ainsi que dans dix ans, il y aura 3,5 millions d'habitants de plus sur le littoral français. Mais cette évolution n'est pas inéluctable : nous devons être capables de faire en sorte que la population se répartisse de manière équitable sur le territoire.

Il convient également d'évoquer deux autres idées. D'une part, l'intervention de la puissance publique contribue à l'harmonie de notre pays, à la cohésion de ses territoires. D'autre part, une autre idée simple a guidé ma réflexion : ne pas arriver avec des solutions toutes faites, partir du besoin du marché et bâtir un système qui soit rentable, au moins à moyen terme.

Ces quelques idées simples ont inspiré les initiatives que j'ai pu prendre ces derniers mois dans le domaine du fret. Elles m'inspirent aussi pour la plus grande ambition que je souhaite proposer à notre pays en 2007 et au-delà pour qu'il s'affirme comme un pays incontournable dans l'Europe du fret.

Les mesures à court terme

Je ne reviendrai pas sur les mesures annoncées récemment par le gouvernement : le plan gouvernemental de développement d'une offre de transport complémentaire au transport routier de marchandises, le plan gouvernemental en faveur de la régénération de nos voies ferrées, le plan fret. Mon collègue Dominique Perben vous en a certainement vanté les mérites. Je tiens également à saluer l'action de Gérard Longuet à la tête de l'AFITF.

La promotion du fret ferroviaire à grande vitesse est essentielle. J'ai ainsi été parmi les premiers à soutenir le projet de gare « fret » sur le pôle logistique de Roissy-Charles de Gaulle. L'idée est simple : il s'agit de connecter l'aéroport à la ligne TGV Nord qui passe juste à côté. Le gouvernement a décidé de soutenir cette opération présentée par l'association CAREX. Deux projets sont actuellement soumis à une étude de faisabilité. Plusieurs milliers de transports effectués aujourd'hui par la route pourraient être transférés chaque nuit vers le rail, de Paris, à destination de Londres, d'Amsterdam, de Francfort, vers toute l'Europe du Nord. Ce pari, c'est de mettre notre formidable réseau TGV, jusqu'alors très centré sur le transport de voyageurs, au service du fret.

Une deuxième action consiste à relancer un grand débat sur une liaison fluviale à grand gabarit entre la mer du Nord et la mer Méditerranée. La France se doit ainsi de renouer avec une grande politique fluviale. Les enjeux sont immenses. La façade orientale de la France ne doit pas être à l'écart des grands flux de marchandises à l'heure où le centre de gravité de l'Europe se déplace vers l'est.

Le canal Seine Nord, dont les travaux devraient être achevés d'ici 2012, est un puissant stimulant pour l'avenir. Il s'agit là de notre priorité absolue du moment. Mais il doit nous inspirer pour passer à une autre étape, celle d'une liaison fluviale à grand gabarit entre la mer du Nord et la mer Méditerranée.

Ce projet ancien a été injustement arbitré par la décision polémique de Madame Dominique Voynet de mettre un terme en 1997 au projet de liaison Rhin-Rhône par la vallée du Doubs. Pourtant, l'enjeu demeure, même si je pense qu'une option par la vallée du Doubs est désormais irréaliste.

J'ai proposé au Premier ministre d'ouvrir à nouveau la réflexion sur cet axe d'importance européenne. Des études, en grande partie financées par les collectivités locales, ont déjà été réalisées sur la pertinence d'une liaison fluviale Rhin-Rhône *via* la Saône et la Moselle. Elles ont le mérite d'exister mais l'inconvénient d'être partielles.

J'ai notamment suggéré qu'à l'occasion de la prochaine génération des contrats de projets 2007 -2013 soit inscrite une étude globale sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat portant sur l'intérêt d'une liaison fluviale à grand gabarit entre la mer du Nord et la mer Méditerranée.

Il faut enfin mentionner une autre action, qui réside dans la mise en place d'une autoroute ferroviaire transalpine entre Marseille et Turin. L'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg devrait voir le jour fin 2006 - début 2007. Pour aller plus loin, j'ai récemment lancé une étude de faisabilité technico-économique d'un service d'autoroute ferroviaire, connecté au service existant, visant à favoriser le transfert de flux de semi-remorques, notamment de semi-remorques citernes, entre la région Provence-Alpes-Côte d'Azur d'une part et le Piémont et la Lombardie d'autre part.

Par ailleurs, l'ouverture d'une autoroute maritime entre Bilbao et Saint-Nazaire et/ou Dunkerque permettrait d'éviter le passage des Pyrénées de près de 150 000 poids lourds par an.

Je sais que notre pays dispose de nombreux atouts et j'observe la volonté d'initiative de nos principaux acteurs économiques, notamment les professionnels des transports. A cet égard, le canal Seine Nord bénéficiera de quatre plates-

formes logistiques, qui devraient générer la création de plusieurs centaines voire de milliers d'emplois.

En tant que ministre délégué à l'Aménagement du territoire, je suis conscient que vous êtes nombreux à vouloir que nous réussissions à arrêter pour la première fois depuis longtemps un grand programme pour les vingt ans à venir. Nous avons besoin d'un certain nombre de contributions pour être certains d'être en phase avec l'ensemble des acteurs des transports et de l'aménagement du territoire français. Vous en faites partie et j'espère que nous pourrons compter sur vous.

Martial SADDIER

Ce colloque est à présent terminé. Nous avons passé une excellente journée, marquée par des débats et des travaux de grande qualité. Je remercie les différents intervenants et vous souhaite un bon retour.

Prix : 25 € T.T.C.

L'organisation de ce colloque et l'édition de cet ouvrage
ont été assurées par :

DECISION
Etudes Conseil

Espace Hamelin – 17 rue Hamelin – 75116 PARIS
tél. : 01 45 05 70 13
www.decision-consult.com

