

**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ~ D.R.E. POITOU-CHARENTES,
AQUITAINE, LIMOUSIN, PAYS DE LA LOIRE, PICARDIE**

**AUDIT SUR LA FERMETURE DES PLATES-FORMES RAIL-ROUTE
DE AMIENS, LIMOGES, PAU, ANGERS, LE MANS, ANGOULEME**

Rapport d'étude

Synthèse

30 juillet 2004

**ACT
CONSULTANTS**

JONCTION

Sommaire

	<i>Page</i>
A. PHASE DIAGNOSTIC	
<hr/>	
I. Introduction	3
II. Amiens	4
III. Angers	5
IV. Le Mans	6
V. Limoges	7
VI. Angoulême	8
VII. Cognac	9
VIII. Pau	10
IX. Eléments de bilan	11
X. Conclusion de la phase diagnostic	13
B. PHASE PROSPECTIVE	
<hr/>	
I. Le constat des analyses séparées de chantier	14
II. Questions sur l'avenir	15
III. La méthode de l'analyse prospective	17
IV. Caractéristiques et tendances d'évolution des variables	18
V. Analyse des interférences entre variables	20
VI. Graphe des variables réciproques des variables entre elles	21
VII. Scénarios pour l'avenir	22
VIII. Retour sur la problématique "fermeture des petits chantiers" : des leviers pour l'action	24
ANNEXES	
<hr/>	
Annexe 1 coût et fiabilité du transport combiné	41
Annexe 2 Les conséquences financières des transferts sur chantiers voisins.	42
Annexe 3 Jeux d'hypothèses relatives aux variables de l'analyse prospective	43

A. PHASE DIAGNOSTIC

I. INTRODUCTION.

La fermeture récente de 6 centres de transbordement rail-route interroge doublement, d'une façon générale sur le devenir du transport combiné (la suppression d'un huitième des chantiers nationaux ne saurait être anodine) mais aussi quant à l'impact de ces suppressions (tant en terme fonctionnel qu'économique) sur les territoires directement concernés.

Tous les sites analysés étaient exploités par la CNC (PAU associant aussi Novatrans), cette société proposant une offre en réseau – via le point nodal d'Ile de France (PNIF) – qui permettait de relier chaque chantier à une trentaine d'autres répartis sur toute la France. Les fermetures correspondent à une contraction du nombre de points desservis (division par 2 en 30 ans), les conditions fonctionnelles et financières n'étant plus réunies pour un maintien.

La mise en œuvre du PNIF, il y a 10 ans, s'était alors imposée afin de répondre à une demande qui ne pouvait se satisfaire d'une desserte jour A / jour D ou E (puisque le potentiel était insuffisant pour créer des trains directs, les liaisons se faisaient par l'organisation traditionnelle du tri de wagons). Aujourd'hui ce schéma ne fonctionne plus pour Amiens, Le Mans, Angers, Limoges, Angoulême, Pau ; il y a lieu de savoir maintenant pourquoi.

Les questions qui se posent s'adressent à l'ensemble des composantes du système qu'il s'agisse du coût des prestations, de la qualité du service rendu, de l'adaptation de l'offre aux besoins, de l'évolution de la demande, ... Le tout renvoyant d'une part à des aspects généraux (la performance du transport combiné rail-route aujourd'hui) sur lesquels les structures locales n'ont que peu de prises et d'autre part à des réalités locales qui se mesurent en termes de dynamique spatiale et de préservation de l'environnement.

Avant d'observer pour chacune des six agglomérations concernées les causes et conséquences de ces abandons, il nous semble indispensable de resituer le sujet au travers de quelques données (parfois contradictoires) qui seront en permanence en arrière-plan de la démarche :

- la demande a beaucoup évolué depuis la création du PNIF : polarisation des investissements logistiques, parcellisation des envois sont des mécanismes plus que jamais à l'oeuvre et ceci a contribué à fragiliser les sites à faible dimension économique ; ces mouvements sont-ils irrémédiablement pénalisants pour les espaces étudiés ?
- les interrogations sur la place de la route se font de plus en plus vives et la population (relayé par des groupes de pression) rejette massivement un mode qui apparaît fortement perturbant pour la qualité de vie ; ces tensions sont-elles de nature à diffuser territorialement les flux et à favoriser les techniques mixtes ?
- le rail-route cherche actuellement un second souffle : après la forte progression des années 1990 / 1997 (+ 8,4 % l'an moyen) on observe une stagnation ces six dernières années et plus personne ne croit qu'une forte croissance des trafics soit possible à court terme ; les impératifs de rentabilité condamnent-ils l'avenir pour les sites étudiés ?
- l'organisation du transport combiné est en pleine mutation sous l'impulsion de l'Europe et la libéralisation des réseaux va probablement modifier en profondeur le paysage ferroviaire ; l'arrivée de nouveaux acteurs (traction ferroviaire et opérateurs du rail-route) peut-elle apporter aux zones excentrées une nouvelle offre ?

II. AMIENS

Dates clés

1948 : Ouverture dès la création de la CNC
1992 : Connexion du chantier au PNIF
1998 : Perte d'1 gros client qui contraint à passer d'une offre quotidienne à bi-hebdo
Fin 2001 : Fermeture

Le chantier

Surface : 4 900 m²
Formation des trains : 2 voies de 375 et 385 mètres
Engins de manutention : 1 grue automobile
Personnel : quelques années avant fermeture, 3 agents ; à la fermeture 2 agents
Heures d'ouverture : 8h à 20h
Positionnement : en centre ville
Accessibilité : ferroviaire : bonne (proximité immédiate de la gare de Longueau sur la ligne Lille – Paris)
routière : contrainte en approche du fait du positionnement en ville

Aspects fonctionnels

Service : 1 desserte par jour, puis 2 fois par semaine à partir de 1998, par un train de la relation Lille / PNIF

Horaires : HMD : 8h30 HLR : 19h30

Nombre d'envois en UTI :

Année	1997	1998	1999	2000	2001
Total an	9045	5807	4637	2896	1344 (1 ^{er} semestre)
Moyenne jour	36	23	19	12	ns

Pas de données en UTI avant 1999, seulement en tonnes (56 000 t en 1998)

Avant 1998, 10 UTI par jour en moyenne, puis 10 deux fois par semaine, après 1998.

La fermeture

Raisons affichées : insuffisance de trafics, non rentabilité du service.

Autres causes : force commerciale absente, hausse tarifaire, mauvaise qualité de service

Pratiques : Goodyear et Dunlop : report sur la route

Procter et Gamble : report sur la route

Bonduelle : report partiel sur chantier parisien

Flodor : report partiel sur chantier parisien

Réactions : pas de mobilisation des professionnels et des collectivités pour le maintien

La CNC a proposé aux collectivités locales de prendre en charge le loyer du terrain à titre de mesure conservatoire : pas de réaction

Une relance ?

Sur le site d'Amiens, une reprise d'activité rail-route n'est pas envisageable compte tenu du positionnement chantier en centre-ville. D'ailleurs, la ville d'Amiens a actuellement un projet de restructuration du quartier autour de la gare qui s'appuierait sur la construction de zones commerciale, de restauration, tertiaire, en utilisant une grande partie des emprises SNCF Fret actuelles.

III. ANGERS

Dates clés

Ouverture ancienne (démarrage du rail-route)
2002 : arrêt du chantier

Le chantier

Surface : 8 000 m²
Formation des trains : 2 voies de 250 mètres
Engins de manutention : 2 chargeurs
Personnel : à la fermeture 3 agents
Heures d'ouverture : matin 8 h et soir jusqu'à 18 h
Positionnement : en bordure de centre ville
Accessibilité : ferroviaire : bonne (proche de la gare d'Angers sur la ligne Nantes – Paris)
routière : bonne (boulevards extérieurs, autoroute)

Aspects fonctionnels

Service : 1 desserte jour par un train de la relation Nantes / PNIF
Horaires : Arrivée : 10 h, HMD : 10h 45 , HLR : 17h15, Départ : 21h30
Nombre de manutentions :

Année	1997	1998	1999	2000	2001
Total an	8113	7611	5524	5872	4814
Moyenne jour	31	29	21	22	18

Clientèle : plus de 50 % des mouvements réalisés avec 1 client : Michelin à Cholet 60 km pour appro gomme en conteneurs maritimes 20' à partir du Havre.

La fermeture

Raisons affichées : insuffisance de trafic, non rentabilité du service, possibilité de desservir Michelin, principal client, à partir des chantiers voisins (surtout Nantes).
Autres causes : Michelin donne 2 raisons pour la division de son trafic par 2 en 98 et le recours à un autre mode pour 1/2 de ses appros : sécurité d'appro en cas de grève ou autre, moyen de pression contre augmentation régulière des prix CNC. Les tarifs routiers Le Havre Cholet (360 km) seraient de plus en plus compétitifs avec l'ouverture de nouvelles autoroutes.
Pratiques des clients : Michelin, à égalité de distance Nantes et Angers : report sur Nantes, avec une partie du stockage conteneurs sur Tours par insuffisance de place à Nantes ; Thomson à Angers : report sur Nantes ; AOP, huile alimentaire, à 45 km Angers, 100 km Rennes, 110 km Nantes : report sur Rennes plus souvent que Nantes, baisse du trafic CNC
Réactions : pas de mobilisation des professionnels pour le maintien
La CNC a proposé aux collectivités de prendre en charge le loyer du terrain à titre de mesure conservatoire. La Région a répondu qu'elle ne pouvait prendre en charge des coûts de fonctionnement d'une entreprise privée, mais souhaitait que CNC et RFF se coordonnent pour aider les chantiers.

Une relance ?

La Communauté d'Agglomération d'Angers suit l'étude sur la fermeture des chantiers, qu'elle déplore. Elle regardera les conclusions de l'étude. Le site est toujours disponible.

IV. LE MANS

Dates clés

Ouverture d'un chantier au Mans ancienne, mais déménagement sur le site actuel en 1988
2002 : arrêt du chantier

Le chantier

Surface : 6 000 m²
Formation des trains : 2 voies de 150 mètres
Engins de manutention : 1 chargeur à la fin du chantier
Personnel : à la fermeture 3 agents
Heures d'ouverture : matin 8h et soir jusqu'à 18 h
Positionnement : en première couronne urbaine
Accessibilité : ferroviaire : bonne (proximité immédiate gare de triage)
routière : sans difficulté, par zones industrielles, alors que l'ancien site était difficile d'accès, en centre ville.

Aspects fonctionnels

Service : 1 desserte jour par un train de la relation Rennes / PNIF
Horaires : Arrivée : 8h, HMD : 9h HLR : 17h15 Départ : 21h45
Nombre de manutentions :

Année	1997	1998	1999	2000	2001
Total an	6414	5092	4330	3897	3701
Moyenne jour	25	20	17	15	14

Clientèle : 60 % des mouvements réalisés par 3 clients : Expédition eau de source Cristal (18 km Est), Papier Arjo Wiggins (45 km SE), Réception liquide Socamaine 15 km.

La fermeture

Raisons affichées : insuffisance de trafic, non rentabilité du service.
Autre cause : Faible utilisation du site comme stockage UTI
Pratiques des clients : Cristal : report sur route ; Arjo Wiggins : pas de report sur autre site, Socamaine : report sur Tours (80 km). Socamaine reçoit aussi du fer conventionnel sur son embranchement. D'après CNC, moins de 20% du trafic le Mans s'est reporté sur autres chantiers.
Réactions : pas de mobilisation des professionnels pour le maintien
La CNC a proposé aux collectivités locales de prendre en charge le loyer du terrain à titre de mesure conservatoire. La Région a répondu qu'elle ne pouvait prendre en charge des coûts de fonctionnement d'une entreprise privée, mais souhaitait que CNC et RFF se coordonnent pour aider les chantiers pendant cette mauvaise passe.

Une relance ?

L'Agence de Développement Economique du Mans ne connaissait pas les utilisateurs du chantier (souvent extérieurs à la ville). Sa priorité est orientée vers autres projets : plutôt port sec, relié au Havre par la route.

V. LIMOGES

Dates clés

Ouverture ancienne

Juillet 1999 : Arrêt de la desserte ferroviaire (mais maintien du site pour le stockage des UTI)

Août 2003 : dépose du portique

Le chantier

Surface : 6 000 m²

Formation des trains : 2 voies de 135 mètres

Engins de manutention : 1 portique

Personnel : 3 ans avant fermeture, 6 agents ; à la fermeture 3 agents

Heures d'ouverture : 8h à 18h

Positionnement : en centre ville

Accessibilité : ferroviaire : bonne (proximité immédiate de la gare de Limoges Bénédicins sur la ligne Toulouse – Bordeaux)

routière : difficile en approche

Aspects fonctionnels

Service : 1 desserte jour par un train de la relation Toulouse / PNIF

Horaires : Arrivée : 2h30, HMP : 8h15 Départ : 3h30, HLR : 18h

Nombre d'envois :

Année	1997	1998	1999	2000	2001
Total an	6366	5587	3766	668	37
Moyenne jour	25	22	(interruption	juillet 1999)	

Clientèle : 50 % des envois réalisés par 3 clients Easydis (Limoges), Legrand (Limoges), International Paper (45 km).

La fermeture

Raisons affichées : insuffisance de trafic, non rentabilité du service.

Autres causes : nécessité de dégager des capacités de transport supplémentaires au départ de Toulouse vers le PNIF

Pratiques : Easydis : report partiel sur Angoulême, puis route à fermeture de ce site ;

Legrand : report partiel sur Angoulême, puis abandon du rail-route jugé incompatible avec leurs exigences de qualité de service ;

International Paper : report sur Angoulême puis route à fermeture ;

Un seul client (à La Courtine) utilise encore le rail-route via Clermont-Ferrand

Réactions : pas de mobilisation des professionnels pour le maintien, lettre du Pdt de Région demandant son maintien. La CNC a proposé aux collectivités locales de prendre en charge le loyer du terrain à titre de mesure conservatoire : pas de réaction

Une relance ?

La Communauté d'Agglomération de Limoges envisage de créer une zone de développement économique à proximité de l'ancienne gare de triage de Puy-Imbert. Cette opération est prévue avec une réserve foncière pour accueil d'un futur chantier rail-route

La logistique est considérée comme un secteur d'activité intéressant pour la Haute-Vienne et dans ce cadre, la présence d'un chantier rail-route est souhaitée. La région témoigne aussi d'une forte volonté de relancer le transport combiné dans le cadre du programme PIRENE II

VI. ANGOULEME

Dates clés

1976 : Ouverture

Juillet 1999 : Arrêt de la desserte de Limoges et de Cognac report sur Angoulême

Février 2002 : arrêt du chantier

Le chantier

Surface : 10 000 m²

Formation des trains : 1 voie de 270 mètres

Engins de manutention : 2 grues automobiles d'une puissance de 45 tonnes

Personnel : 6 agents à la fermeture

Heures d'ouverture : 6h00 à 19h30 du lundi au vendredi (exceptionnellement le samedi)

Positionnement : en centre ville

Accessibilité : ferroviaire : bonne (proximité gare Angoulême sur ligne Bordeaux - Paris)
routière : difficile en approche compte tenu de la position en milieu urbain

Aspects fonctionnels

Service : 2 dessertes jour par des trains de la relation Bordeaux / PNIF

Horaires : Arrivée : 4H13 (B), HMD 7H00 (B) Départ : 17H30(A), HLR : 16H30(A)

Arrivée : 9H57 (B), HMD 10H30 (B) Départ : 20H57(A), HLR 19H00 (A)

Nombre d'envois :

Année	1997	1998	1999	2000	2001
Total an	5902	4997	4888	10 549	9746
Moyenne jour	24	20	20	45*	39*

*compte tenu des reports de trafic des chantiers de Limoges et d'Angoulême.

En 2000 : 3750 UTI de Cognac, 670 de Limoges, et 700 de chez Leroy -Somer, soit plus de 50% du trafic réalisé.

Clientèle : 4 producteurs de cognac, Easydis et Legrand (Limoges), Leroy-Somer (Angoulême) assurent les deux tiers du trafic.

La fermeture

Raisons affichées : insuffisance de trafic, non rentabilité du service.

Autres causes : nécessité de rentabiliser le site d'Hourcade

Pratiques des clients : Seul le trafic de cognac s'est reporté sur Hourcade.

Pour les autres clients, si le trafic a pu être reporté à l'origine de Limoges à Angoulême, il était condamné à disparaître (faible qualité de service). l'éloignement commercial a aussi pesé dans le non report du trafic.

Réactions : peu de mobilisation des milieux économiques pour le maintien, les clients avaient déjà commencé à se désengager du service lors du report sur Angoulême, à l'exception du trafic de cognac.

La CNC a proposé aux collectivités locales de prendre en charge le loyer du terrain à titre de mesure conservatoire : pas de réaction

Une relance ?

Un grand projet de zone logistique à Rouillet (10km au sud d'Angoulême) avec desserte routière sur la RN 10. Cette zone pourrait comprendre un chantier multimodal sur près de 25 ha dont la desserte s'effectuerait depuis un raccordement ferroviaire sur la ligne Saint-Cognac-Angoulême. Ce projet est porté par la CCI d'Angoulême.

VII. COGNAC

Dates clés

Ouverture ancienne
Mai 2001 : Arrêt de la desserte ferroviaire

Le chantier

Surface : 12 000 m² dont 6 000 m² de surface de stockage
Formation des trains : 2 voies de 260 mètres de longueur utile
Engins de manutention : 1 portique de 40 tonnes et une grue automobile d'une puissance de 13,5 tonnes
Personnel : 6 agents actuellement
Heures d'ouverture : 7h00 à 18h00
Positionnement : en centre ville
Accessibilité : ferroviaire : bonne (proximité immédiate de la gare de Cognac sur la ligne Saintes - Angoulême)
Routière : très facile (clientèle située à des distances proches)

Aspects fonctionnels

Service : Au moment de la suppression de la desserte ferroviaire en 1999, 1 aller-retour en antenne depuis Angoulême (correspondance avec les trains Bordeaux - PNIF)
Horaires : Arrivée : 7h00 (B), HMD 7h30 (B) HLR : 18h00 (A), Départ : 18h30 (A)

Nombre d'envois :

Année	1997	1998	1999	2000	2001
Total an	9226	6726	7970	3753	2861
Moyenne jour	37	27	32	15	12

Clientèle : 4 à 5 producteurs de cognac et transitaires assurent plus de 90% du trafic. La clientèle se situe dans un rayon de 2 à 15 km.

La fermeture

Raisons affichées : insuffisance de trafic, non rentabilité du service.
Autres causes : coût de la desserte ferroviaire depuis Angoulême
déstabilisation de certains trafics autres que le cognac avec la mise en service du Feeder à La Rochelle
Ouverture du chantier de Bordeaux-Hourcade nécessité de rentabilisation
Pratiques des clients : Report important sur Angoulême, malgré une disponibilité et une disponibilité de moins bonne qualité. A la fermeture d'Angoulême, une partie encore important du trafic de cognac a été reportée sur Bordeaux-Hourcade.
Réactions : pas de réaction de la part des collectivités locales et des milieux économiques.

Une relance ?

La CCI de Cognac a un projet de création d'une plate-forme logistique à Cognac.
Les effectifs du chantier CNC d'Angoulême sont appelés à être réduits à 2 agents dans les prochains mois.
Peut-être serait-il possible d'envisager alors l'expérimentation d'une nouvelle formule d'exploitation en confiant cette dernière à une collectivité ou à un organisme (CCI ?) qui exploiterait, soit directement, soit en sous-traitance, l'exécution des opérations.

VIII. PAU

Dates clés

1969 : Ouverture du chantier
Mars 2001 : Fermeture lors de l'ouverture du chantier NOVATRANS de Mouguerre.
Courant 2002 : dépose du portique

Chantier CNC, opérateur effectuant les manutentions de Novatrans

Le chantier

Surface : 8 000 m²

Formation des trains : 2 voies de 200 mètres desservies par un portique

Engins de manutention : 1 portique et 1 grue

Personnel : CNC : 6 agents, NOVATRANS : 3 agents (dont 1 à temps partiel)

Heures d'ouverture : 6h30 à 19h15

Positionnement : en centre ville

Accessibilité : ferroviaire : bonne (contiguë à la gare de Pau sur la ligne Toulouse - Bayonne)
routière : difficile compte tenu de la situation du chantier en centre-ville

Aspects fonctionnels

Service : 1 desserte jour par un train CNC sur Bordeaux

1 desserte jour par un train commun NOVATRANS/CNC Pau-Dax-Valenton

Horaires : Bordeaux Arr. 5h47 (B) MAD 6h15 - - HLR 14h00, Dép. 15h52 (CNC)

Valenton Arr. 7h58 (B) MAD 8h30 - - HLR 17h30, Dép. 17h55 CNC+NOVATRANS

Nombre d'envois :

arrêt mai 2001

Année	1997	1998	1999	2000	2001
Totalan/NOVATRANS	1855	2457	2824	2461	449
Total an/CNC	8444	8243	6941	5895	2904
Total/an	10299	10700	9765	8156	3353
Moyenne jour	41	43	39	33	NS

Clientèle : Chez NOVATRANS, en 1999 et 2000, 5 transporteurs assuraient 90% des remises.
Aujourd'hui, hors ROUCH, ces entreprises ne remettent plus de trafic ou ont disparu.

La fermeture

Raisons affichées : Création du chantier NOVATRANS à Mouguerre sur lequel a été reporté la totalité du trafic de cet opérateur. La CNC n'a donc pas pu continuer à assurer seule les charges du chantier, en l'absence de perspectives économiques favorables.

Pratiques des clients : NOVATRANS : Meilleure offre en matière d'horaires et meilleur positionnement (à l'Ouest),

CNC : Report partiel sur Hendaye et Bordeaux voire Toulouse ou disparition.

Réactions : assez vives à l'annonce de la fermeture ; les collectivités, qui estiment avoir été mises devant le fait accompli, auraient été, semble-t-il, prêtes à fournir une aide financière pour le maintien. Elles n'ont toutefois pas jugées utile de prendre à leur charge à titre conservatoire le montant du loyer comme le leur a proposé la CNC.

Une relance ?

Il n'a pas lieu d'espérer une réouverture de ce site en milieu urbain.

Trois projets, permettraient peut-être d'envisager cette réouverture :

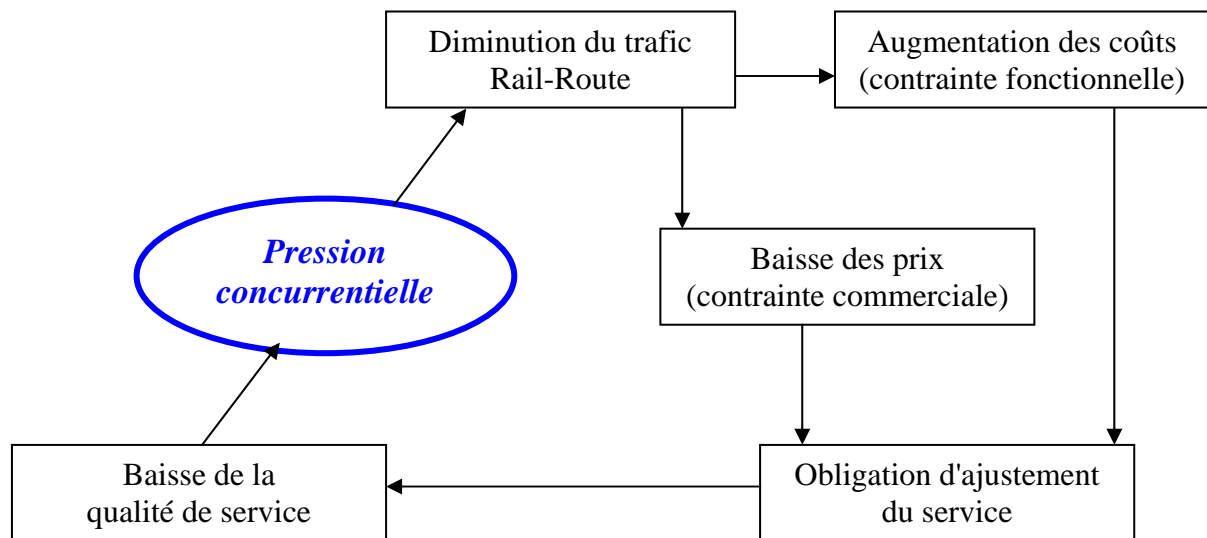
- la réalisation d'une liaison ferroviaire via le Somport,
- la création d'une zone logistique près de Pau (deux projets sur le secteur de Lescar)
- La création d'une zone d'activité dans le secteur de Lacq

IX. ELEMENTS DE BILAN

Le regard porté sur les 7 chantiers (fiches précédentes) permet de retenir trois explications majeures à la fermeture, hiérarchisées par ordre d'importance comme suit :

1. Le manque de compétitivité face à la route

Le mode dominant dicte les références face aux deux grands critères de choix que sont le prix et la qualité de service. La performance du camion (dans le contexte de politique des transports qui prévaut actuellement) a conduit à la "boucle du déclin" que l'on peut schématiser ainsi :



Ce déficit d'efficacité du rail-route peut être quantifié – *annexe 1* – à partir de données comparatives sur les coûts et retards observés sur chantier (élément clé dans le jugement porté sur l'efficacité du système).

2. Les évolutions organisationnelles des opérateurs

Plusieurs modifications qui ont influé sur les conditions de fonctionnement des chantiers sont intervenues dans leur "vie". Justifiées par des considérations extérieures, elles ont affaibli (et souvent condamné) l'intérêt qu'il y avait à utiliser le rail-route. Elles sont rattachées à deux lignes d'intervention :

- ⇒ **Commerciale** : le transfert des relations clients vers les sièges régionaux et l'éclatement des responsabilités entre plusieurs domaines, a entraîné un sentiment d'abandon et un suivi problématique des conditions d'acheminement et/ou de mise à disposition du matériel;
- ⇒ **Technique** : les services centraux ont cherché à avoir d'une part un meilleur coefficient de remplissage de bout en bout (limitation des parcours à vide pour rejoindre les chantiers "intermédiaires") et d'autre part un report le plus important possible sur les installations les plus performantes (limitation des coûts d'exploitation).

Des indications chiffrées sur les conséquences des transferts qui en ont résulté sont fournies – *annexe 2* – elles permettent de situer les aspects financiers.

3. L'évolution de la dynamique économique.

Les marchandises transportées étaient très majoritairement liées (expédition ou réception) à l'industrie périphérique aux chantiers (rayon de 60 km). Le peu ou pas d'usage de cette technique mixte pour des produits de consommation – messagerie, grande distribution – qui sont beaucoup plus stables dans le temps (en tout cas, moins susceptibles d'être affectées par les soubresauts que connaissent les activités industrielles du fait des concentrations et des stratégies de groupe) était sans doute un handicap.

Ce constat était encore aggravé par le faible nombre de clients qui passaient par les chantiers (souvent 2 ou 3 représentaient plus de la moitié des flux) ; toute réduction de trafic (ou a fortiori transfert de l'unité de production) prenait alors une dimension difficilement compensable.

X. CONCLUSION DE LA PHASE DIAGNOSTIC

Le système en place lors de la fermeture des chantiers analysés était condamné compte tenu de l'environnement politique et technique dans lequel se situait le rail-route : trop de rigidités fonctionnelles et sociales, trop de charges rapportées aux trafics, trop de désintérêt des institutions, ... Réalités qui ne pouvaient conduire, dans le monde concurrentiel où évoluait – *et évolue toujours* – le transport combiné, qu'à l'abandon des 7 points de transbordement observés.

Dans ces conditions, l'arrêt d'exploitation n'est pas surprenant et il ne peut être considéré comme non justifié économiquement ou stratégiquement ; il est le résultat d'un processus logique initié par une demande qui en recherchant toujours plus de réactivité et d'efficacité a déstabilisé une organisation dont l'offre locale était figée.

Seul un changement radical des pratiques d'exploitation pourrait aujourd'hui imposer un renouveau sur les mêmes bases que dans le passé (site, liaisons) ; ceci nécessiterait un bouleversement des règles en vigueur chez les acteurs actuels (opérateurs du transport combiné, tractionnaire ferré) ce qui apparaît fort improbable à court terme. C'est donc vers d'autres schémas qu'il faut se tourner si l'on veut accompagner le développement du rail-route et son renouveau dans les espaces qui accueilleraient les chantiers.

Les principes sont certainement à rechercher dans les besoins ressentis par les professionnels que nous avons contacté, ils sont identiques quel que soit le lieu et se rattachent aux notions suivantes :

- Proximité (le chantier, les hommes, le matériel) ; le regard sur les coûts montre que la performance financière tient plus à la réduction des coûts de pré et post acheminements qu'à des investissements réalisés pour accroître la productivité des interfaces ;
- Adaptabilité (les structures, les liaisons, les rythmes annuels) ; même si le principe du transport combiné est fondé sur des règles strictes (horaires, formation des trains, ...) celles-ci sont à définir avec l'ensemble des acteurs ;
- Ouverture (à d'autres intervenants, à d'autres clients, à d'autres pays) ; la libéralisation du système peut dégager des opportunités, la situation des sites en dehors de grandes zones économiques nécessite une démarche offensive.

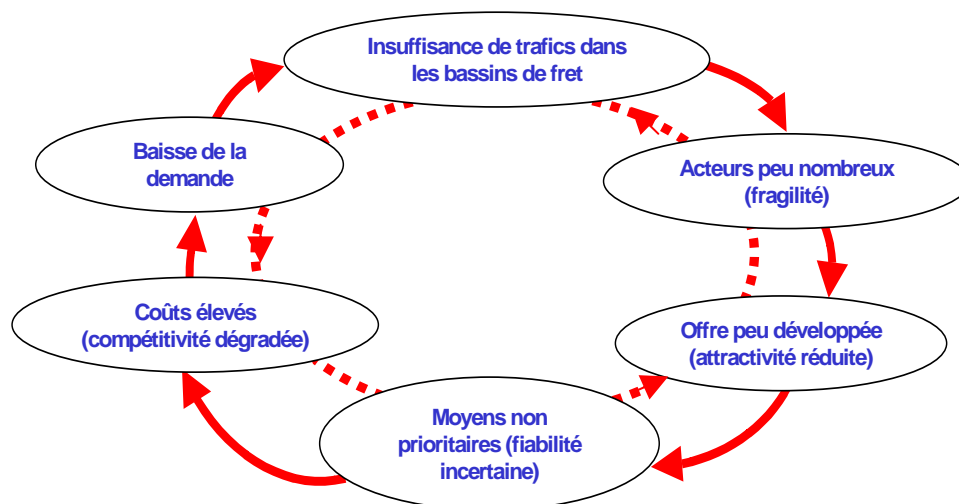
Les bénéfices apportés par de tels outils sont loin d'être négligeables, ils se mesurent essentiellement en termes d'attractivité des territoires qui les accueillent (la présence d'un chantier n'est pas neutre dans les recherches de positionnement d'équipements logistiques). Il faut aussi souligner la participation active du rail-route à la préservation de l'environnement (rejet annuel de 500 tonnes de gaz à effet de serre évité par train de transport combiné) ; la contribution à la désaturation des infrastructures routières locales étant moins évidente.

B. PHASE PROSPECTIVE

I. LE CONSTAT DES ANALYSES SEPARÉES DES CHANTIERS

- La fermeture est essentiellement due à une non compétitivité du combiné par rapport à la route sur le marché du transport, ceci dans les conditions de son fonctionnement actuel
- Cette insuffisante compétitivité résulte de la convergence de divers paramètres aux effets négatifs qui peuvent être regroupés en sous ensembles cohérents de variables, les unes ou les autres selon le cas s'avérant localement surdéterminantes pour la fermeture (spécificité des causes mais même effet au final)
- On présuppose que si, par des actions adéquate sur les variables influentes des sous ensembles, on pouvait réduire le coût de la chaîne combinée, alors ce mode redeviendrait compétitif
- Ce raisonnement vaut dans le cadre d'un contexte économique considérée comme stable et constant, mais rien n'est dit sur les changements et turbulences qui pourraient affecter à l'avenir.

Au bilan , la boucle de causalité se présente comme suit :



Sur le fond, pour certains, le fait générateur de ce cercle vicieux serait l'insuffisance de l'offre (prix, qualité de services) qui conduit le client donneur d'ordres à opter pour un autre système ou plan de transport et à s'éloigner en conséquence du mode combiné. Mais, pour d'autres, il conviendrait d'inverser la cause et l'effet en considérant la faiblesse de la demande (bassin de fret, position géographique défavorable) comme l'origine de la fermeture des chantiers. Pour d'autres encore, les problèmes de fonctionnement structurel des acteurs ferroviaires serait la cause première de la désaffection de la clientèle et de la "non compétitivité relative" du mode combiné par rapport à la route.

Dans cet "univers complexe multi factoriel", où tous les paramètres se renvoient les uns aux autres de façon différente ici et là, constat aggravé par l'incertitude des perspectives à long terme qui est inhérente à toute vision prospective, la question se pose alors de chercher à dégager les tendances lourdes porteuses de l'avenir de façon à éclairer les actions de soutien à promouvoir, avec en arrière pensée cet objectif "comment inverser cette boucle de causalité pour en faire un cercle vertueux dans le contexte décrit ?".

II. QUESTIONS SUR L'AVENIR

1. La situation décrite est celle de petits chantiers correspondant à des bassins de fret faibles et hors champ de compétitivité du combiné en termes de distances, donc a priori sur des chaînes de transport insuffisamment performantes, voir non rentables. Est-il légitime de les supprimer ou d'autres arguments justifient-ils de les maintenir (par exemple l'intérêt général consistant à ne pas laisser une région entière hors d'atteinte de ce mode; ou encore les objectifs de rééquilibrage modal et, partant, de protection environnementale) ?
2. La solution à la vague de fermetures en cours passe-t-elle par l'arrivée de nouveaux opérateurs "entrants" ? Si oui, en quoi et comment pourraient-ils faire mieux, si la structure de coût le long de la chaîne (10 % pour le passage par chantier) et celle du potentiel de fret (taille des bassins, accessibilité, etc.) restent à peu près inchangées ? Exemples et contre-exemples à approfondir : Bourgogne Terminal, Cavaillon, où l'on constate actuellement une absence de candidats au partage de la gestion de l'outil. Difficultés de TAB sur la ligne Bonneuil / Italie.
3. La concrétisation d'une volonté politique forte, au niveau local/régional mais aussi national / international, pourrait-elle changer la donne à court terme (cinq ans) ? Le pourrait-elle à plus long terme ? En jouant sur quels paramètres et comment ?
4. Les situations du transport combiné constatées en Allemagne et en Italie étant à la fois similaires (contexte économique) et différentes (évolution du trafic, organisation des opérateurs), doit-on en considérer qu'elles portent l'ébauche de solutions applicables en France ? Si oui, quelles suggestions en tirer ?
5. La solution du problème est-elle essentiellement (ou partiellement) entre les mains des acteurs ferroviaires ? ou au contraire subissent-ils eux-mêmes des influences qui les conduisent inévitablement dans le contexte actuel à remettre en cause et restructurer l'outil de production (dont la fermeture des chantiers serait une des formes visibles dans le champ du transport combiné) ?
6. Si la réponse à la 1ère question est "oui", existe-t-il des moyens d'action pour réduire la structure de coûts de production du fer, autres que le recentrage sur les seuls segments de flux rentables et sur les seuls gros terminaux régionaux ?

Plus généralement, quels gains de parts de marché peut-on légitimement attendre d'une action endogène au mode ferroviaire qui consisterait,

- d'une part à réduire sa structure de coûts de production par des mesures de réorganisation interne (entre opérateurs et au sein de chacun d'eux)
 - d'autre part à prendre des mesures d'optimisation de l'exploitation ferroviaire (ex : un changement de priorité entre trains de pax et fret, une affectation de moyens dédiés au mode combiné, etc),
 - enfin adapter sa structure de vente à la demande de la clientèle solvable (abandonner les autres clientèles ainsi que toute ambition de couverture territoriale) ?
7. Le PNIF ou d'autres points nodaux, points de passage obligés des trafics issus des petits chantiers, doivent-ils être considérés comme des points d'appui ou au contraire des éléments de faiblesse du système combiné, compte tenu du bilan contradictoire qu'on peut en tirer du passé : outil de productivité du transport ferroviaire mais facteur de dégradation de la qualité horaire de services, outil de survie des petits chantiers depuis quinze ans par l'effet de massification sur le point nodal mais facteur d'affaiblissement de leur compétitivité du fait d'une structure de coûts plus lourde ?

8. Si l'argument décisif, défavorable à la pratique du transport combiné, est sa structure de coûts comparée à celle de la route, la seule solution rapidement efficace consisterait-elle à rééquilibrer l'une par rapport à l'autre par des mesures de politiques publiques appropriées (faire supporter à chaque mode son vrai coût sociétal) ?

(il y a six ans à peine, l'argument avancé en faveur du combiné était un moindre coût générateur de marge au delà de 500 km, argument impossible à soutenir aujourd'hui quand des transporteurs routiers peuvent, grâce au réseau autoroutier plus étendu, à des matériels plus performants, à une organisation plus rationnelle et à une concentration accrue de moyens, vendre à 0.8 €/km et produire à 0.6 €/km sur les axes lourds de trafic qui sont au cœur du marché du mode combiné, notamment N/S).

9. Le contexte, notamment l'environnement économique au sens large, qui est en profonde mutation à l'horizon de 10 / 15 ans ne va-t-il pas changer tous les termes de l'analyse ? dans ce cas, quels sont les paramètres majeurs de cette mutation à prévoir, dont les conséquences pour le mode combiné seraient déterminantes ?

Au bilan de ces questions, une interrogation : peut-on se prononcer sur l'avenir des chantiers locaux et sur l'intérêt de ne pas les fermer (ou de les réouvrir s'ils ont été fermés), sans poser le problème au delà des expertises ponctuelles et sans le replacer dans une perspective plus lointaine et géographiquement élargie ? C'est ce à quoi cherche à répondre l'analyse prospective qui suit.

III. LA METHODE DE L'ANALYSE PROSPECTIVE

Il s'agit de resituer l'avenir du système étudié en fonction de trois données majeures :

- le temps qui renvoie à un horizon auquel la prévision par simple extrapolation des réalités d'aujourd'hui perd sa signification et sa validité,
- l'évolution (les tendances) dont l'analyse doit être centrée sur les variables décisives du recours ou non au mode combiné et, en son sein, l'ouverture / fermeture des chantiers
- les acteurs (ceux d'aujourd'hui et de demain, internes ou externes au système ferroviaire) dont l'importance tient à la relative liberté de pouvoir engager par anticipation les actions correctrices nécessaires.

La méthode de travail qu'elle propose consiste donc à :

- repérer les variables qui ont un rôle moteur sur le système de transport combiné
- caractériser les tendances d'évolution les concernant
- élaborer des hypothèses contrastées de développement sur ces variables motrices
- bâtir en conséquence des scénarios cohérents mais différenciés portant sur le devenir souhaité du système
- mettre en évidence les dispositions qui pourraient être prises pour concrétiser les perspectives souhaitées.

La première étape de la démarche a donc porté sur la recherche des variables clés devant guider prioritairement la réflexion prospective, donc la réponse à la question "quels sont les facteurs qui vont conditionner l'évolution future du système de transport combiné en général et l'ouverture / fermeture locale des (petits) chantiers ?

Une fois ces variables clé définies (objet) et précisées (formulation de la nature et des tendances intrinsèques d'évolution), il a été possible de les classer / regrouper par champs de cohérence et logiques de pensée ou d'action, qui sont en grande partie assimilables à des logiques d'acteurs, donc de pouvoirs de décisions.

Six champs ont ainsi pu être distingués :

1. Logique territoriale et géographique (les instances politiques, les pouvoirs publics)
2. Logique de gestion et commerciale (les opérateurs de transport)
3. Logique institutionnelle (les instances administratives décisionnelles)
4. Logique du marché (les entreprises)
5. Logique technique et technologie
6. Logique socioculturelle et environnementale (la société civile, les organismes socioprofessionnels)

Il ne faut bien sûr pas voir dans cette liste une typologie fermée, seulement un essai de classification permettant de mieux appréhender la complexité des interférences régissant le système de transport combiné.

IV. CARACTERISTIQUES ET TENDANCES D'EVOLUTION DES VARIABLES

Les variables retenues sont celles qui exercent une influence sur le fonctionnement du transport combiné en général, sur la fermeture des chantiers étudiés en particulier.

A chaque variable peut être attachée une tendance, qui exprime la façon dont elle évolue. Cette tendance pourra faire l'objet le moment venu de conjectures, dans le sens d'une accentuation ou d'une atténuation future, qui permettront d'orienter les scénarios d'avenir.

Sous système A - GEO-ECONOMIE TERRITORIALE

1. Développement accéléré des échanges internationaux dans le cadre la mondialisation économique accrue
2. Renforcement / restructuration de l'UE avec élargissement aux pays de l'Est
3. Réorganisation des dessertes infrastructurelles de la façade atlantique, avec décloisonnement N/S plus rapide qu'O/E
4. Polarisation économique renforcées sur les grandes métropoles régionales européennes
5. Relocalisation des chantiers sur des nœuds potentiels de trafics et cœurs de bassins de fret

Sous système B - GESTION

6. Massification des transports et moyens d'acheminement (recherche systématique et privilégiée)
7. Rationalisation/optimisation de la gestion de chantiers (objectif : gains de productivité et qualité de service)
8. Recherche de la distance de pertinence du transport combiné, tendance à l'allongement
9. Réorganisation des opérateurs de transport combiné (interne et externe)
10. Dégradation de la compétitivité du mode ferroviaire impliquant un réorganisation de fonctionnement
11. Stagnation, voire compression, du fonds de commerce du mode combiné
29. Accroissement des performances de la route et de sa compétitivité relative (/ au combiné)

Sous système C - INSTITUTIONNEL

12. Réorganisation territoriale et administrative des centres de décision et d'investissement dans l'espace national et européen
13. Extension du maillage territorial par les grandes infrastructures de communication, effet "réseau" croissant mais inégal selon les modes
14. Irruption rapide des problématiques de développement durable (objectifs et priorités)
15. Harmonisation progressive des politiques et réglementations européennes en matière de transport
16. Accroissement des interventions pour rééquilibrage modal, avec ciblage accru des actions

Sous système D - MARCHE

17. Poids accru du facteur "environnement" dans la mise en place des politiques de transport
18. Diversification des opérateurs sur le marché du transport ferroviaire, progressive mais irréversible à partir de 2006/08, avec arrivée de nouveaux entrants structurés de façon différente des "opérateurs historiques"
19. Exigences accrues de la demande en matière de fiabilité et de qualité de l'offre, avec développement de "démarches qualité" contractualisées

20. Transformation de l'appareil productif et des systèmes de distribution sous l'effet de l'internationalisation
27. Intervention plus prégnante des chargeurs sur les transports
28. Investissements accrus en infrastructures routières, pesant sur la compétitivité du Fer et ses avantages comparatifs
30. Structure de coûts du transport routier évoluant favorablement par rapport aux coûts du "combiné"

Sous système E - TECHNOLOGIE

21. Mise en place de l'interopérabilité des réseaux ferrés et intégration internationale
22. Développement d'innovations relatives aux techniques combinées, tous modes
23. Avancées technologiques dans le traitement de l'information, importance accrue des NTIC dans le transport

Sous système F – SOCIO-CULTUREL

24. Mutations socio-professionnelles dans les métiers du transport
25. Renforcement du lobbying professionnel routier
26. Acceptabilité sociale des nuisances tendant vers un accroissement de l'exigence

V. ANALYSE DES INTERFERENCES ENTRE VARIABLES

Dans une vision systémique, chaque variable interne et externe n'existant que dans sa relation aux autres. L'analyse structurelle a donc consisté donc, après les avoir recensées, à établir une représentation de leurs interférences réciproques une à une, sur une matrice à double entrée faisant figurer au croisement des variables en ligne et colonnes la notation "1" quand les variables en ligne sont réputées exercer une influence globale mais directe sur les variables placées en colonnes et non l'inverse. Objectif poursuivi : repérer les variables motrices pour pouvoir ultérieurement, au sortir de l'analyse prospective, dégager les bonnes décisions à prendre les concernant.

Le résultat de cette analyse met en évidence l'importance des variables caractérisant le sous système "géo-économie territoriale" dont les variables jouent un rôle moteur plus d'une fois sur deux et ne s'avèrent dépendantes des autres que dans à peine plus d'un cas sur dix (les autres cas de figure correspondant à des relations d'indifférence globale entre variables).

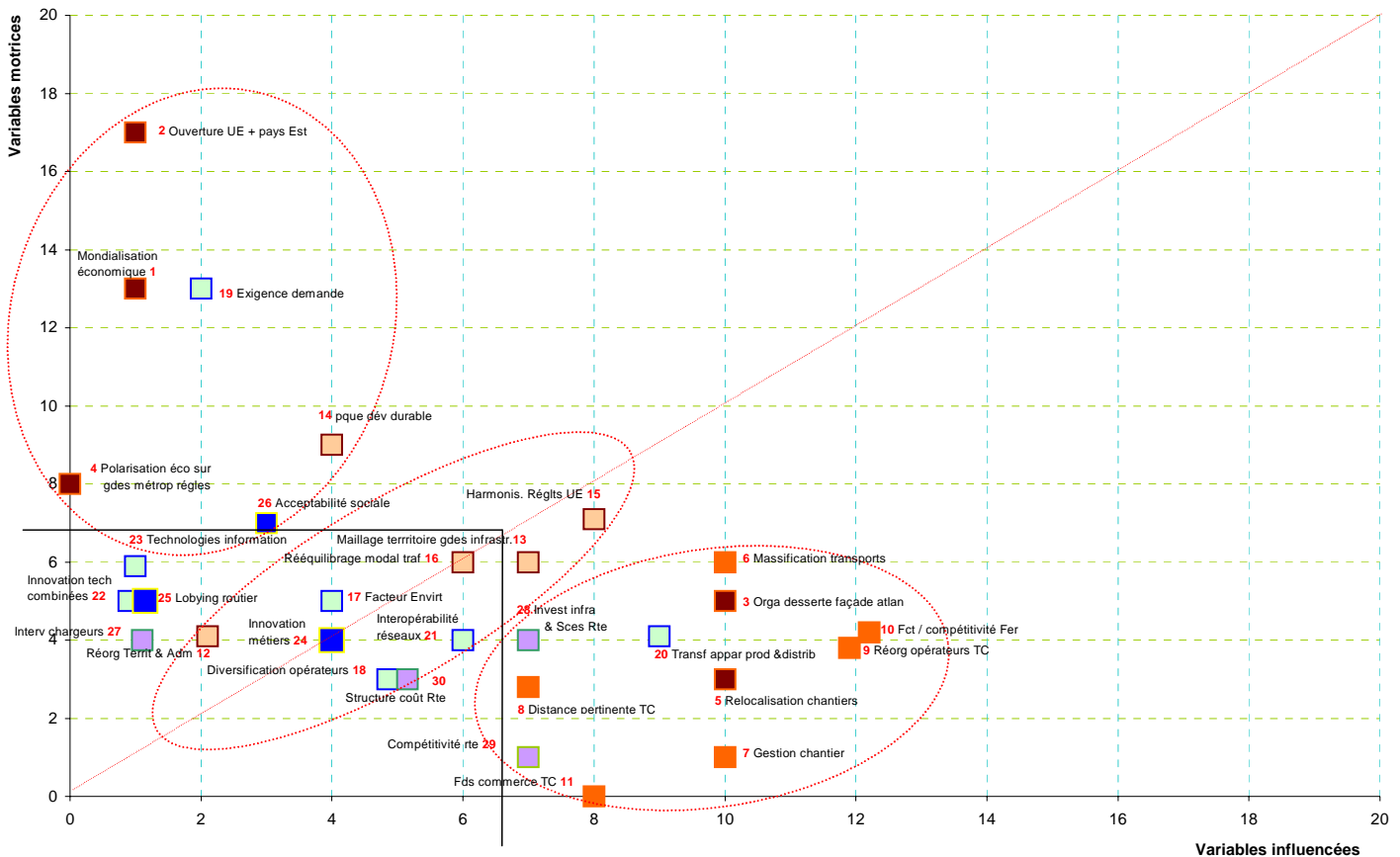
A l'inverse les variables spécifiant le sous système "gestion" ne sont quasiment jamais motrices, ce qui peut paraître surprenant et demande une analyse explicative plus poussée qui sera menée plus loin.

On note aussi que les sous systèmes "institutionnel" et "marché" apparaissent ambivalents, certaines variables jouant un rôle moteur, d'autres se montrant plutôt dépendantes. Enfin il faut garder à l'esprit l'importance non négligeable des données socio-culturelles d'acceptabilité des changements qui affectent à la fois le système de transport combiné (mutations socio-professionnelles) et son contexte (sensibilité environnementale).

En fait, tout se passe comme si les fermetures de chantiers, données relevant du sous système "gestion", étaient la partie visible d'un ajustement de plus grande ampleur à l'évolution globale de l'économie internationale.

VI. GRAPHES D'INFLUENCES RECIPROQUES DES VARIABLES ENTRE ELLES

L'analyse peut être affinée par une représentation des influences des variables entre elles, prises individuellement, de façon à dégager celles dont le rôle est plutôt (majoritairement) moteur et celles qui sont plutôt (majoritairement) dépendantes. Le graphe qui suit, traduction visuelle de la matrice d'interdépendance, représente les influences de 1^{er} ordre entre variables, c'est à dire celles qui agissent directement et non par l'intermédiaire d'une variable tierce.

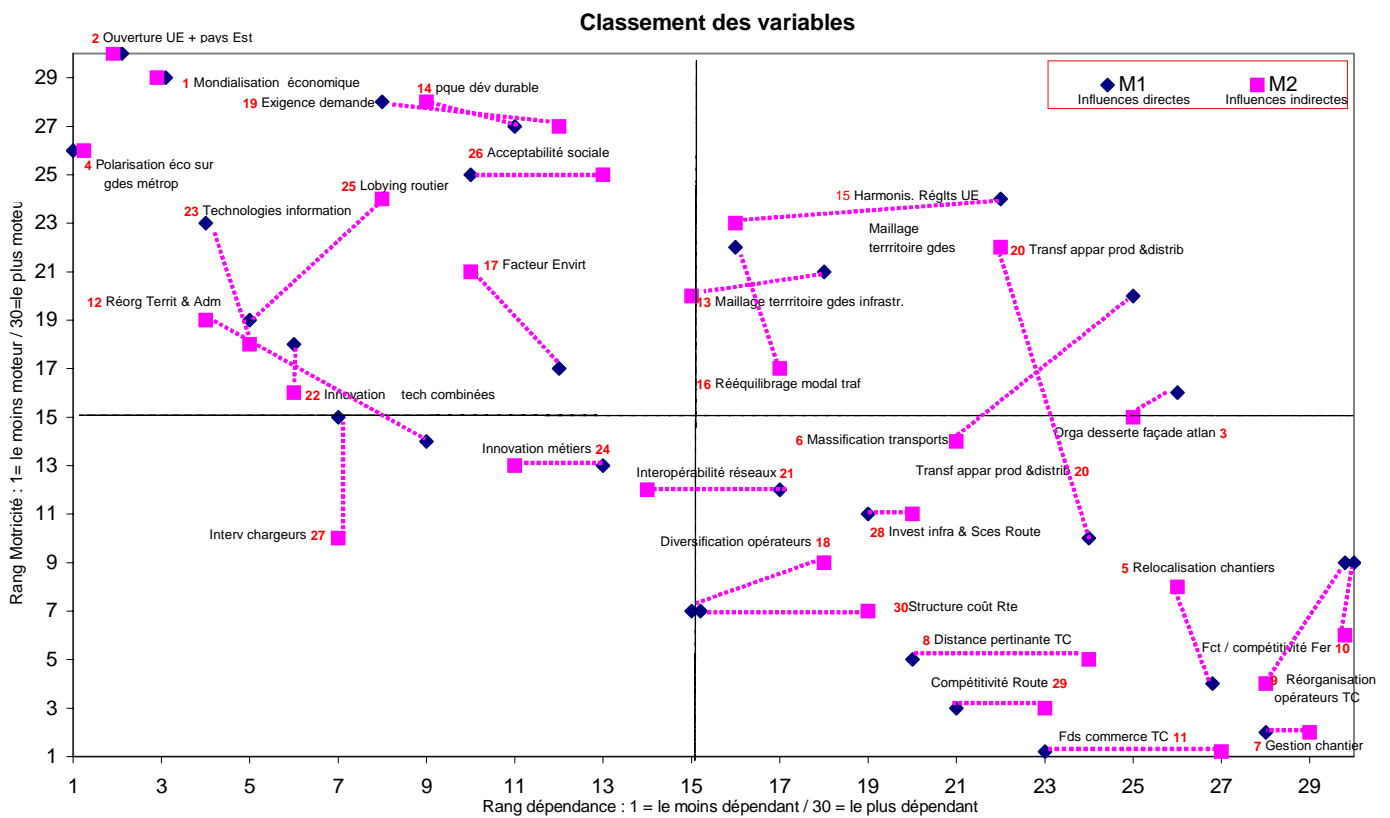


On constate que les variables motrices sont des variables sur lesquelles les acteurs locaux et les opérateurs de transport combiné n'ont pas de prise directe : les effets de la mondialisation, le renforcement de l'UE et son ouverture à l'est, les problématiques de développement durable, la tendance à la polarisation économique sur les plus grandes métropoles.

La variable "fonctionnement et compétitivité du mode ferroviaire" s'avère, contrairement à des avis souvent mis en exergue, comme dépendante et peu susceptible d'être l'élément moteur décisif du devenir du combiné. De façon générale, les variables "gestion de chantiers", "relocalisation", "organisation des dessertes locales/régionales" et "massification des transports" sont aussi quasiment uniquement dépendantes et soumises à d'autres influences.

Par contre, les variables mettant en jeu le champ institutionnel (problématiques de développement durable), harmonisation des réglementations au niveau de l'UE, interventions en faveur du rééquilibrage modal, maillage territorial par de grandes infrastructures d'interconnexion des régions) apparaissent comme à la fois potentiellement influentes sur l'évolution du système et pratiquement dépendantes de l'évolution du contexte macro-économique et territorial.

L'analyse des interactions indirectes entre variables confirme les observations précédentes, notamment en ce qui concerne les variables motrices du système..



VII. SCENARIOS POUR L'AVENIR

Au bilan, les analyses structurelles précédentes tendent à confirmer l'effet fortement (re)structurant sur l'évolution probable du transport combiné des données macroéconomiques et des facteurs modificatifs du contexte géo-stratégique dans lequel il va devoir s'inscrire à l'avenir.

S'il fallait en résumer les enseignements, quitte à les simplifier en grossissant le trait, on pourrait dire en ce qui concerne le devenir du système de transport combiné que

- le global pilote, pas le local
- les attentes du marché décident, pas la gestion interne.

Il s'en suit que la priorité stratégique devrait être de chercher à adapter le fonctionnement du mode combiné à la grande transformation du monde économique de demain, dans lequel il va devoir s'inscrire de façon radicalement nouvelle.

Dans le passé, l'existence d'un réseau de petits chantiers n'avaient pas eu à affronter ce type de défi. L'horizon restait essentiellement hexagonal, la couverture territoriale de proximité demeurait un objectif clé de la maîtrise du marché, l'offre combinée était surtout une offre de traction dans laquelle la stratégie par les coûts était dominante, la question environnementale

restait une préoccupation importante mais marginale par rapport aux problèmes de la croissance économique...

La situation actuelle apparaît nouvelle et à bien des égards différente : l'horizon s'est élargi rapidement au niveau européen et mondial, la notion de proximité n'a plus la même importance compte tenu du raccourcissement des temps de communication et de l'allongement des distances du transport de fret, l'offre ne se définit plus seulement en termes de prix mais inclut de plus en plus la qualité et la spécificité du service rendu, les problématiques de développement durable ont fait irruption jusque dans les entreprises et mettent en lumière le contenu d'une opposition (re)naissante entre développement et croissance....

Vu sous cet angle, le fait que les variables du sous système "gestion" apparaissent toutes comme influencées peut s'interpréter comme une "absence de stratégie" (autre que "par les coûts") qui soit réellement en prise avec le changement du contexte géo-économique général dont l'avenir du mode combiné dépend directement.

Pour y pallier, des stratégies alternatives de "prise de leadership" devraient alors être recherchées. Ce pourrait être des stratégies :

- de diversification du produit "transport combiné" existant, par exemple de repositionnement sur des axes géo-stratégiques avec un schéma de fonctionnement en régions du type hub
- d'innovation par rapport à ce produit, par exemple sous la forme d'une offre complémentaire de services à l'occasion du transport combiné sur les créneaux de fret porteurs (gestion de stocks des produits inter-usines à traiter sur les lieux d'assemblage qui seront aussi les points de destination du trafic, etc)
- de spécialisation sectorielle par segments de clientèles dans l'Univers de demain.

La réaction du système combiné aux influences des variables motrices peut-elle être autre chose qu'une adaptation de ce type à son environnement nouveau, à cet univers de demain qui reste à cerner plus précisément quant à sa nature et son évolution ?

Comme indiqué précédemment, tout se passe en effet comme si les fermetures de chantiers, relevant du sous système "gestion", n'étaient que la partie visible d'un ajustement de plus grande ampleur à l'évolution globale de l'économie internationale....

Une anticipation sur ce que pourrait être l'Univers de demain compte tenu de ce qu'on peut percevoir des mutations en cours à ce niveau devient indispensable.

C'est pourquoi l'étape suivante de la démarche prospective a consisté à dresser un panorama de ce que pourrait être les variantes de cet Univers, en restant le plus réaliste possible mais aussi inventif sur les changements en germe dans les tendances tant émergentes que lourdes.'

La ligne directrice retenue est la suivante :

- ❑ une mondialisation surtout sensible par l'accroissement des trafics portuaires d'entrée / sortie de l'Europe,
- ❑ une ouverture sur l'Est conduisant à l'émergence de pôles économiques générateurs de nouveaux flux trans-européens,
- ❑ une exigence de la demande plus forte et plus diversifiée, via une offre de services dite d'excellence sur des créneaux de marché plus ciblés,

- ❑ une problématique de développement durable plus contraignante, via des impératifs de protection environnementale et des choix sociétaux encore à définir dans le champ du transport de marchandises.

Il s'en dégage trois visions d'Univers structurantes pour l'avenir qui peuvent se résumer comme suit.

Univers U1

- ❑ Europe des pays, avec intensification des échanges sans structuration européenne forte ni fondamentalement différente d'actuellement.
- ❑ Mondialisation gérée de façon à pouvoir absorber l'accroissement des flux sans déséquilibre majeur par les ports principaux d'entrée/sortie du continent (=> densification, nuisances)
- ❑ Quelques grands pôles d'entrée / sortie continentaux ou "main port" engendrent le besoin accru des corridors de fret, sur lesquels le transport combiné peut assurer la plus grosse partie de son développement ou de son maintien, le transport routier se substituant à lui pour les autres acheminements intérieurs.
- ❑ Le libéralisme reste la doctrine économique dominante, mais sans véritables contrepoids, ce qui accroît plutôt les inégalités régionales.
- ❑ Orientation à rapprocher du modèle territorial dit "archipel éclaté" de la DATAR
- ❑ Horizon : moyen terme.

Univers U2

- ❑ L'Europe des Régions trans-nationales, devenues les lieux d'intégration de la mondialisation des échanges.
- ❑ Ces Régions institutionnalisées sont aussi des lieux de spécialisations valorisantes (filières, savoirs faire, ressources), donc des terrains d'innovation exploitant leurs atouts naturels ou acquis.
- ❑ Cette construction européenne forte se traduit par des échanges intérieurs plus forts, via un développement territorial plus rationnel. D'où une croissance maîtrisée quoique rapide.
- ❑ Les pôles de fret majeurs sont centrés au voisinage des grands pôles urbains, tout comme les principales terminaux de transport combiné, devenus plates-formes logistiques majeurs en même temps que chantiers techniques de transbordement.
- ❑ Orientation à rapprocher du modèle territorial dit "polycentrisme maillé" de la DATAR
- ❑ Horizon : programmation à moyen et long terme.

Univers U3

- ❑ Europe sans frontières, les grandes entreprises multinationales "font" le territoire plus qu'elles ne s'y intègrent.
- ❑ L'ouverture internationale par la mondialisation s'accompagne d'une croissance rapide mais non contrôlée et surtout instable : comportements d'entreprises s'appuyant sur la recherche d'opportunités à exploiter (délocalisations), niveaux et axes des échanges sujets à retournements, stratégies par les coûts dominantes.
- ❑ Le transport routier, très dynamique, reste plus que jamais le mode de référence, le seul à

pouvoir s'adapter rapidement aux changements des situations à des prix planchers, quitte à rester à la marge des processus de rationalisation d'entreprises (grands groupes donneurs d'ordres affrétant une armée de réserve de petits transporteurs) et en contradiction fréquente avec les objectifs contraignants du développement durable.

- ❑ Le transport ferroviaire, notamment combiné, reste cantonné sur ses axes lourds traditionnels et ses quelques clients classiques les plus importants, faute de pouvoir s'investir sur le long terme et s'organiser durablement sur les trajets à longue distance. Pas de réelles possibilités de réduire le "gap" d'infrastructures lourdes entre pays
- ❑ Orientation à rapprocher du modèle territorial dit "local différencié" de la DATAR
- ❑ Horizon : court terme (5 / 10 ans), le temps d'une exploitation intensive des opportunités ouvertes par l'entrée des pays de l'est dans l'UE (délocalisations)

L'évolution la plus probable à court terme (horizon 5ans) reste placée ou dominante U3, le temps que se structure le développement plus intégré décrit en U2 (horizon 10 ans). L'univers U1 reste peu probable à long terme, sauf à entériner un recul durable de la construction européenne.

Il est clair que le scénario qui verra le jour ne peut être qu'un "mixte", en termes de contenu et d'horizons, des options schématisées par les univers U_i précédents.

Le retour aux problématiques de fermetures de chantiers subies localement devra donc les prendre comme cadre de référence et de pensée, non comme des objectifs en soi.

A cet égard, les analyses précédentes ont montré ou confirmé que la solution au problème de la fermeture des petits chantiers ne peut être trouvée seulement ni essentiellement au plan local. Ces fermetures apparaissent comme l'expression anticipée d'un ajustement imposé par l'évolution et la mutation des échanges internationaux. Ce constat ne revient pas à valider les fermetures mais seulement à les expliquer, à les interpréter à la lumière d'une analyse de leur contexte.

Comment s'inscrire dans cette évolution tout en en corrigeant les effets négatifs localement ? Cette réponse pourrait s'articuler sur un fonctionnement "hub & spoke" recalé sur six points forts :

1. l'intégration dans le cadre de la huitaine de grandes régions à l'échelle européenne qui seront sans doute constituées à terme (horizon de 10 à 15 ans en France)
2. la création de hubs régionaux susceptibles de traiter des flux massifiés à cette échelle de bassins de fret et d'apporter des services logistiques complémentaires valorisant le transport combiné sur les plates-formes attenantes
3. la mise en place de dessertes locales par rabattement ferroviaire ou routier vers/ depuis ces terminaux "grands régionaux", via un partenariat avec des prestataires locaux centrés sur l'exploitation de ces trafics à courte distance (choix des moyens et ressources humaines en conséquence)
4. une poursuite de la réorganisation des opérateurs le transport combiné à l'échelon international (alliances, participations...) pour un meilleur positionnement de la chaîne bout en bout sur des axes trans-européens, notamment au niveau portuaire et armatorial
5. la promotion d'une autorité européenne chargée de l'affectation de l'outil et de la régulation des flux au mieux du développement du mode combiné

6. une association des collectivités territoriales locales et des représentations des grandes régions constituées plus haut à la gestion de l'outil avec un objectif de maintien de l'équilibre régional par accès au réseau combiné international ainsi constitué.

De multiples indices existent qui montrent qu'un tel schéma est possible et se met déjà en place, par étapes et plus ou moins partiellement. Il resterait à en approfondir la cohérence globale dans une vision stratégique à long terme (choix entre U1, U2 et U2 notamment). Et partant, à réfléchir au niveau "local", collectivités mais aussi entreprises et opérateurs de transport combiné, aux mesures pratiques à proposer pour anticiper le changement prévisible. La solution à ce problème réside dans la réponse que les acteurs eux-mêmes pourront imaginer ensemble à tous les niveaux.

A titre illustratif et évidemment non limitatif, trois exemples significatifs mais encore partiels de ce que pourrait être cette réponse sont dégagés ci-dessous.

- ❑ Dans le cadre du point 4 précédent, un fonctionnement du système sur d'autres bases que la seule offre des opérateurs CNC et Novatrans en France, avec mise en avant de nouvelles alliances entre les acteurs qui sont les plus directement parties prenantes du mode combiné de par leurs compétences ou leurs champs d'actions : manutentionnaires exploitants de terminaux (dont portuaires), armements maritimes, chargeurs importants de l'industrie et de la Grande Distribution, exploitants de grands réseaux, organisateurs de transport (dont routiers), gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire. Plusieurs modalités possibles de ces alliances sont envisageables à cet égard.
- ❑ Dans le cadre des points 3 et 6 précédents, une adaptation du PNIF à la nouvelle configuration de la huitaine de terminaux "grands régionaux" envisagée dans le schéma "U2" le plus vraisemblable, leur création n'étant pas exclusive de l'existence de chantiers secondaires implantés près de pôles émetteurs/récepteurs de trafics suffisamment gros, dès lors que ces derniers permettraient de garantir la mise en ligne de trains entiers, réguliers et directs (sans arrêts sur un chantier de ramassage intermédiaire) vers un point nodal.

Nous reviendrons plus en détail au chapitre suivant sur les modalités possibles de desserte des bassins de fret qui, autour des chantiers fermés, sont à la limite du seuil de densité du trafic qui justifierait leur maintien dans le contexte actuel.

- ❑ Dans le cadre du point 1 précédent, une esquisse du re-découpage administratif possible des Grandes Régions nécessaire au développement du marché trans-européen du transport combiné de demain

Au bilan de l'analyse prospective, la question des chantiers fermés peut être posée comme suit "comment s'inscrire concrètement dans la dynamique impulsée par les variables identifiées comme motrices et illustrée par les Univers envisagés plus haut, notamment le second ?".

Poser cette question, c'est ouvrir le débat sur les leviers pour l'action à "imaginer" à tous les niveaux pour restaurer l'avenir du transport combiné à son meilleur niveau.

VIII. RETOUR SUR LA PROBLEMATIQUE "FERMETURE DES PETITS CHANTIERS LOCAUX" : DES LEVIERS POUR L'ACTION

1. Le point de départ de la réflexion sur les mesures palliatives à prendre

1. Le système qui conditionne l'avenir du transport combiné et, par là, la fermeture des chantiers de l'Ouest est un système complexe, c'est-à-dire multifactoriel avec de nombreuses interactions directes mais aussi indirectes entre les variables.

Conséquence : agir sur l'une ou quelques variables seulement ne permettrait pas de sortir d'une relative paralysie globale, c'est-à-dire d'une certaine inefficacité du fait de la résistance imposée au système par les autres variables.

2. L'analyse prospective a montré que les variables déterminantes du système sont aussi les variables sur lesquelles la prise locale reste faible et limitée. Il faut donc chercher à inscrire les initiatives locales dans la dynamique d'ensemble, cette dernière étant appréhendée comme un cadre incontournable de fonctionnement. Autrement dit, les dispositions à prendre en Région doivent viser à intégrer le « local / régional » dans le contexte d'une vision d'avenir calée sur les variables globales identifiées comme motrices.

Conséquence : le transport combiné doit apprendre à s'adapter aux nouvelles conditions imposées par des variables stratégiques englobantes. Il s'agit ainsi d'enrayer le processus de sa dégradation en jouant sur trois dimensions :

- ❖ une volonté d'aménagement du territoire fondée sur -ou tout au moins fortement en prise avec- celle du développement durable
 - ❖ une stratégie d'adaptation du transport combiné lui-même s'inscrivant dans des réformes de structures
 - ❖ une politique locale s'appuyant sur des leviers de nature à relayer ces réformes de façon constructive, depuis la préservation de l'existant là où c'est possible jusqu'à l'invention de nouveaux outils de concertation / coopération entre instances politiques et professionnelles.
3. Les univers prospectifs découlant de l'identification des variables stratégiques (scénarios U_i décrits précédemment) ne représentent pas des choix à prendre ou à laisser, ils ne sont pas exclusifs l'un de l'autre. Il faut au contraire les considérer comme des variantes possibles de l'avenir qui se mettra progressivement en place dans la prochaine décennie. Si l'univers U₂ reste le plus vraisemblable dans la continuité logique d'un renforcement de l'Union Européenne, le scénario qui verra le jour sera très probablement un "mixte" des univers U_i décrits. L'ensemble des dispositions à prendre doit s'inscrire dans ce "mixte" aux horizons appropriés.

Conséquence : il faut se mettre en position

- ❖ d'agir à court terme (satisfaire les besoins les plus immédiatement sensibles à l'horizon de 2/5 ans) mais avec des mesures s'inscrivant positivement dans le long terme (anticiper les effets structurels à 10 ans et plus)
- ❖ de développer une approche différenciée par type de chantiers selon la taille et la fonctionnalité. Par exemple, si la tendance est au regroupement des petits chantiers sur les principaux pôles de fret urbains et régionaux, cela à la fois pour des raisons de

seuil de chargement et de configuration du transport sur les grands axes, la question à régler devient alors celle du rabattement sur ces pôles des chargements isolés, c'est-à-dire de l'acheminement de l'intérieur des mailles du réseau combiné vers les noeuds de consolidation des expéditions/réceptions ferroviaires.

Cette question est transversale à tous les chantiers mais ne se pose pas de la même façon à Cognac, Angoulême et Limoges par rapport à Hourcade, à Pau par rapport à Mouguerre, à Amiens ou Le Mans par rapport à Paris.

4. Les acteurs sont nombreux : collectivités territoriales, institutions ou organismes en dépendant, chargeurs et assimilés, transporteurs et actionnaires, mais aussi représentant de la société civile qui se montre de moins en moins indifférente aux voies et moyens de développement du transport de marchandises via les problématiques environnementales et de développement durable.

Conséquence : agir sur les facteurs de productivité du transport ferroviaire, notamment sur la structure de coûts de la chaîne, est nécessaire mais non suffisant pour que le transport combiné, mode à la fois alternatif et complémentaire à la route, redevienne compétitif dans une économie de marché. Pour sortir des rapports de lobbying classiques et de recherche d'une cause (ferroviaire) unique à la dégradation du transport combiné, il faut mobiliser tous les acteurs, chacun à son niveau de pertinence.

5. Les fermetures de chantiers participent d'une logique globale et générale au niveau national. Mais les causes locales, les phénomènes déclenchants visibles, restent différenciés :
 - ici bassin de fret déclinant en dessous du seuil minimum de maintien en fonctionnement d'un chantier ou d'une ligne,
 - là compétitivité du mode lui-même insuffisante sur les distances à parcourir,
 - ailleurs contraintes intrinsèques au terminal qui en limitent ou en réduisent les perspectives de développement (cas des chantiers localisés en tissu urbain central ou mal situés par rapport aux grands axes).

En règle générale, l'ensemble de ces paramètres sont peu ou prou présents sur chaque site et n'agit que sur celui qui apparaît être le facteur déclenchant principal de la fermeture n'aurait que peu d'effets.

Conséquence :

- ❖ une action de réindustrialisation avec recherche accrue de potentiel "combinables" ici,
- ❖ un développement d'aides ciblées au transport combiné là,
- ❖ un regroupement ou un autre mode de gestion des chantiers ailleurs,
- ❖ une réforme structurelle des opérateurs ou encore une intervention plus directe des collectivités territoriales intéressées,

ne peuvent apporter de solution durable que si de telles mesures sont à la fois concomitantes et ajustées à chaque cas de figure rencontré (site).

2. Actions générales susceptibles de contribuer à la productivité du transport combiné dans un cadre local (réformes de structures)

Ces dispositions participent à la construction d'une réponse appropriée à la relance locale /

régionale du combiné rail / route

- ❖ uniformisation européenne des aides au mode combiné au titre du Développement Durable, avec égalisation des montants au niveau de celles des autres pays de l'UE
- ❖ standardisation des caisses mobiles
- ❖ mise en place d'une réglementation routière spécifique pour le transport combiné en approche de terminaux, calée sur le statut "zone longue" des transporteurs routiers (allongement du temps de travail) et sur l'acceptation d'un PTRA de 44 t (à l'instar des approches des ports de mer). Cette disposition reviendrait à considérer les chantiers comme l'équivalent de ports secs au sein de la chaîne intermodale)
- ❖ facilitation de l'intégration internationale des opérateurs de transport combinés, avec séparation des métiers susceptibles de générer des gains de productivité le long de la chaîne rail/route
- ❖ harmonisation sociale des réglementations dans le transport routier au sein de l'UE
- ❖ généralisation des systèmes d'aides ciblées sur l'acquisition d'équipements dédiés au transport combiné (systèmes informatiques, matériels de traction, caisses, etc.) et s'inscrivant dans des normes environnementales plus strictes que celles en vigueur au niveau national et communautaire.

3. Actions locales à explorer

Ces actions doivent pouvoir s'inscrire dans la réforme structurelle générale précédente en la complétant en fonctions des spécificités de la situation locale. Elles tournent autour des modalités d'accès au réseau combiné, via des chantiers locaux et des rabattements sur des terminaux régionaux.

31. Réactivation des chantiers locaux ou rabattement du trafic sur des "chantiers têtes de lignes" ?

Les chantiers régionaux ferment les uns après les autres, notamment dans l'Ouest atlantique, au moment où paradoxalement la demande des chargeurs se renforce et devient plus exigeante par rapport à ce mode.

Dans cette situation paradoxale du mécanisme "offre/demande", la disparition de chantiers locaux a deux conséquences majeures :

- d'importants espaces territoriaux ne sont pas couverts, dont ceux de la façade Atlantique et du Centre, ce qui oblige à concevoir une organisation nouvelle de rabattements ferroviaires ou routiers sur les terminaux "têtes de lignes"
- les instances régionales représentatives (Région, Départements, CCI ...) ne peuvent pas ne pas avoir leur mot à dire puisque c'est l'économie des territoires qu'elles administrent qui est en jeu, dont le dynamisme au niveau des échanges de fret ne peut être laissé sous la seule dépendance d'une ou de quelques entreprises de transport ferré.

La question se pose alors de savoir

1. s'il existe des possibilités de réactivation des chantiers rail-route expertisés et, pour ce faire, quels types de chantiers locaux pourraient être maintenus en activité, avec qui et

quels moyens, pour répondre aux besoins des chargeurs qui ne sont ou ne seraient plus desservis par l'offre classique de la CNC.

2. et si ce maintien en activité s'avère impossible, sur quelle autre possibilité de raccordement au réseau national il convient de travailler localement.

La réponse à ces questions fait l'objet des deux chapitres qui suivent.

Notons en préambule que la question de savoir la couverture de l'espace régional qui reste un besoin impératif et d'intérêt général non résolu dépasse la seule mise en cause de la CNC et de la SNCF. En effet, l'arrivée de nouveaux opérateurs et tractionnaires soumis aux mêmes contraintes du réseau ferré ne bouleversera pas, par le seul jeu de la concurrence, les insuffisances du fonctionnement actuellement constaté; et les acteurs historiques resteront sans doute encore longtemps des acteurs majeurs sur le réseau national. D'ailleurs force est de constater que les candidats à une licence d'exploitant ferroviaire sur le réseau international ne se bousculent pas actuellement.

a) La question de l'éventuelle réactivation de chantiers locaux

La création d'une dizaine de "grands" chantiers en France aptes à faire du train direct entre eux et avec d'autres terminaux européens de même nature n'est sans doute pas exclusive de l'existence de quelques chantiers secondaires implantés près de pôles émetteurs/récepteurs de trafics suffisamment gros, dès lors que ces derniers permettraient de garantir la mise en ligne de *trains entiers, réguliers et directs* (sans arrêts sur un chantier de ramassage intermédiaire), vers un point nodal.

Certains chantiers locaux pourraient alors coexister avec les "hubs de transport combiné régionaux" (Hourcade par exemple), mais en réponse à des logiques différentes.

Deux exemples peuvent être proposés au débat et le cas échéant à une expérimentation ultérieure, dans le cadre ou non d'un partenariat "opérateurs / clients / Collectivités Territoriales (Région, Département, CCI, etc)" :

- ❑ La notion de "chantier de proximité", correspondant à l'acheminement d'une rame technique vers le point nodal régional le mieux situé depuis un bassin de fret local limité mais porteur d'une demande. La logique dominante est alors la "consolidation des convois par l'opérateur de transport combiné".

Dans le contexte des chantiers fermés dont les bassins de fret environnants sont à la limite du seuil de densité acceptable (actuellement), cela supposerait évidemment une bonne optimisation des rabattements sur le "pôle de consolidation" le mieux situé, par exemple la tête de ligne d'un "tapis roulant" (actuellement Thouars et Hourcade).

Cette optimisation que le recours au PNIF ne pouvait plus assurer de façon rentable dans l'offre de la CNC –ce qui a conduit au gel successif des terminaux de Limoges, Cognac, Angoulême, La Rochelle- impliquerait donc la mise en place d'une autre "structure de coût" de rabattement local que celle de l'opérateur au niveau national, donc relevant de partenariats nouveaux avec des prestataires locaux plus centrés sur l'exploitation des trafics à courte distance, avec un choix adapté de moyens matériels et de gestion des ressources humaines.

Ces prestataires pourraient être du type "tractionnaire ferroviaire sous contrat de sous-traitance locale, filiale ou non de la SNCF" ou "groupement de routiers organisés en GIE pour optimiser les pré-post acheminements au pôle de consolidation régional du trafic ferroviaire, point à partir duquel l'opérateur (inter)national prendrait en charge la traction selon ses propres normes d'un transport industrialisé de type "navette".

L'objection avancée à cette possibilité par certains est qu'elle s'apparente à ce que la CNC proposait déjà avec son service de traction routière en approche de ses terminaux. Il peut y être répondu

- que la structure de coût de production correspondant à cette offre locale ne sera pas être la même,
- qu'elle pourra être couplée à une offre de service additionnel attractive, ce que le marché demande (et qu'offre déjà les logisticiens professionnels)
- et qu'ajoutée à une meilleure rentabilité du transport ferroviaire sur le parcours au long cours, elle permettrait de restituer au mode combiné une compétitivité locale que la dégradation de ses performances par rapport à la route avait annulée au fil des années passées.

Application possible : Angoulême / Hourcade, Pau / Mouguerre, Amiens / Lille ou Paris (selon les destinations)

❑ *L'option des chantiers dits "d'aménagement du territoire"*

Dans le cas où l'analyse économique ne confirmerait pas l'opportunité précédente, une autre option à débattre pourrait être d'ériger certains chantiers satellites locaux en chantiers dits "d'aménagement du territoire" destinés, sous réserve de modalités similaires d'engagement en termes de pré/post acheminements terminaux. Une telle hypothèse correspondrait au soutien à un site ferroviaire présentant un intérêt général avéré pour la Région et son économie.

Dans cette perspective, il pourrait être envisagé de substituer aux 3 entités qui régissent actuellement les chantiers (RFF pour le foncier, CNC pour les équipements, SNCF pour les moyens de traction sur chantier), une structure unique adhoc (CCI et/ou Région / département + opérateurs combinés + industriels locaux concernés) qui ferait appel à l'offre d'un prestataire pour réaliser les opérations de manutention, stockage, relations administratives, desserte routière, formation des trains, etc. L'engagement financier des institutions permettrait de garantir éventuellement un équilibre d'exploitation dans le cadre d'un protocole de type PPP (voir plus loin) précisant bien les engagements réciproques des partenaires, avec évidemment un droit de regard sur la gestion du prestataire.

Application possible : Limoges, Le Mans ?

❑ *La notion de terminal "dédié ou spécialisé",* correspondant à l'émission / réception de frets, donc de flux, aux contraintes très spécifiques. La logique dominante est alors celle de la "marchandise".

Ce type de terminal pourrait relever d'une gestion d'opérateur privé, industriel ou distributeur, seul ou en groupement, le chantier local étant considéré comme un outil de production de la (ou des) entreprise(s) intéressées, à desservir à la demande dans le

cadre de l'offre ferroviaire prévue par le Plan Fret 2006.

Application possible : Cognac.

b) Le problème des rabattements sur les terminaux "têtes de ligne"

Dans les bassins de fret à la limite du seuil de densité acceptable (actuellement), il sera primordial d'assurer une bonne optimisation des rabattements sur les "points de concentration du trafic combiné" les mieux situés, ce qui implique parallèlement aux mesures de réorganisation internes à l'opérateur ferroviaire

- de prendre appui sur un réseau de prestataires locaux centrés sur l'exploitation des trafics à courte distance (un pool de routiers et/ou des sociétés ferroviaires telles VFLI ou Connex)
- de bénéficier ainsi d'un choix des moyens matériels et de gestion des ressources humaines mieux adaptés à cette exploitation que celui que peut proposer un opérateur national historique
- de mettre en place le cadre d'une sous-traitance adéquate qui soit normalisée et systématisée.

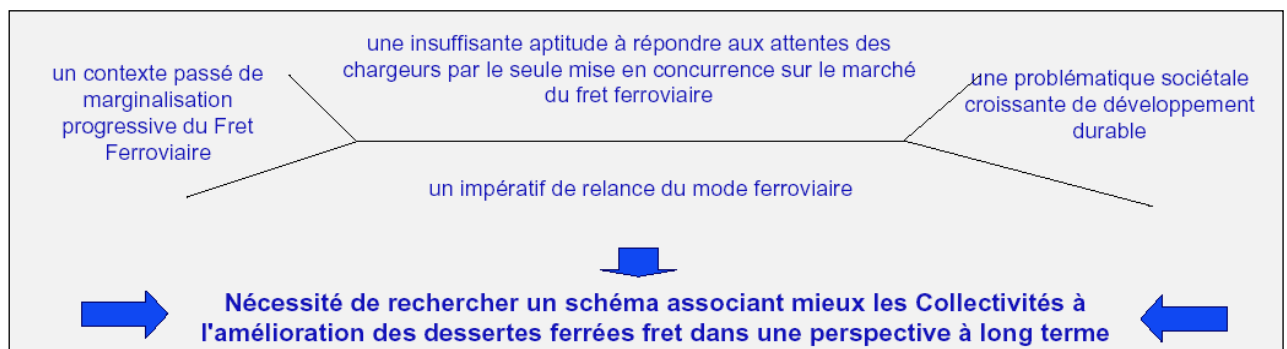
Les rabattements du fret sur les pôles de consolidation ferroviaire pourraient être envisagés sur la base d'un PPP réunissant, autour d'un projet d'approches terminales optimisées :

- un pool de routiers
- un club des chargeurs intéressés
- un ou des opérateurs ferroviaires
- des Collectivités (Région, Départements, CCI, etc).

D'une façon générale, il découle des analyses et exemples précédents la nécessité d'inventer de nouveaux rapports entre Collectivité et opérateurs ferroviaires, rapports qui ne relèveront ni de la notion de Service Public, ni de la seule sphère privée de l'économie d'entreprise. Nous détaillons cette perspective au chapitre suivant

32. L'intervention Publique : vers de nouveaux modes de coopération public / privé

Il s'agit d'explorer un schéma de fonctionnement associant mieux les Collectivités à l'amélioration des dessertes ferrées dans une perspective à long terme



On peut formuler 2 recommandations qui permettent de définir aux mieux ce schéma de pensée.

a) Un outil de coopération général à adapter à la situation : le PPP (Partenariat Public / Privé)

Conception : notion ancienne mais adaptable dont une des acceptions peut être appliquée à la mise en place d'alternatives modales au transport routier de marchandises dans la Région, sous deux conditions :

1. Existence d'un objectif commun, d'intérêt général, à atteindre par un partage des moyens entre acteurs publics et privés (recours aux prérogatives des uns, apport de compétences des autres, répartition du co-financement, etc.) ;
2. Pas de substitution du Public à des carences avérées du Privé, ni d'abandon de la prérogative publique à un financement privé.

Consistance : un engagement réciproque acté dans un protocole d'accord précisant

- L'objet d'intérêt général, sa caractérisation comme tel, le niveau de l'enjeu justifiant la participation des Pouvoirs Publics ;
- La répartition des rôles entre les partenaires ainsi que leurs contributions spécifiques ;
- Un engagement de la Collectivité limité en volume et dans le temps (évaluation ex ante) ;
- Un droit de regard in fine sur l'usage et la gestion des fonds engagés (évaluation ex post).

Raison d'être d'une participation de la Collectivité à un PPP : l'anticipation de projets d'intérêt général pour lesquels elle peut jouer le rôle de catalyseur, dans le cas de projets relevant de plusieurs acteurs, aucun d'eux n'étant apte à le mener à bien isolément dans le cadre de sa rationalité propre.

Actions : l'Etat, la Région ou d'autres Collectivités Territoriales

- Donner une impulsion financière, avec retour d'investissement en sortie d'opération via l'essor économique d'un territoire et les rentrées de ressources fiscales qui s'en dégagent ;
- A l'inverse, mobiliser des fonds privés pour le financement d'un bien public via une fiscalité attractive et/ou une délégation de gestion contrôlée mais profitable ;
- Intervention indirecte non financière via le dispositif réglementaire (gestion de la circulation routière notamment).

Point d'appui possible : certains opérateurs bancaires (ex : CDC par filiale interposée) proposent un système d'aides financières au démarrage et à la réalisation de projets d'intérêt général situés à l'interface de plusieurs acteurs et dans un cadre de partenariat.

b) L'intervention possible des Pouvoirs Publics régionaux sur le combiné rail/route

Une possibilité à approfondir est celle du recours à des partenariats public / privé ponctuels tels que définis précédemment

Cette logique est celle d'un partage des responsabilités, des risques et des domaines d'intervention. Son objet serait d'assurer la couverture des secteurs mal desservis, en couplage avec la réorganisation locale de l'opérateur ferroviaire historique ou celle d'un nouvel entrant. Deux voies à explorer :

1. Une solution "transporteurs" interne aux opérateurs CNC et SNCF : la sous-traitance Fer/Route ou Fer/Fer des approches des terminaux de "grande région" (Hourcade) et des têtes de "tapis roulants", les sous-traitants locaux disposant de moyens plus ajustés qu'un opérateur national pour des acheminements sur courte distance (matériels appropriés, qualifications polyvalentes, etc);
2. Une solution "mixte" : l'activation des pôles secondaires de regroupement du fret combiné, maintenus comme chantiers dit "d'aménagement du territoire" (Cognac, Angoulême, Angers, etc), avec sous-traitance des rabattements locaux comme ci-dessus mais assistance financière de la Puissance Publique à l'équilibre d'opération en contrepartie d'un droit de contrôle sur l'activité du prestataire et d'un engagement à temps de l'opérateur ferroviaire sur la desserte de ces pôles secondaires locaux.
3. Une solution "d'aide aux entreprises" optant pour un report modal sur le fer en dépit d'un surcoût d'exploitation, avec attribution d'un crédit sur une ligne budgétaire adhoc instruite au coup par coup sur des dossiers d'intérêt général avéré (ex : couverture partielle du surcoût d'un report sur le mode combiné du trafic conteneurisé de zones mal couvertes par le réseau rail/route).

Cette solution centrée sur l'aide à l'entreprise pourrait être considérée comme une 1^{ère} étape vers la mise en place de la solution "2", plus globale et plus rationnelle à l'échelle régionale.

33. Recommandations transversales et d'accompagnement

a) Un cadre "Régional" limitatif pour l'action sur le combiné ferroviaire, donc à élargir à une coopération / coordination interrégionale

Le développement du mode combiné dépend largement des liaisons avec les Régions voisines, la pertinence du ferroviaire s'accroissant avec la distance. Par ailleurs, le trafic généré dans chaque région est a priori trop limité pour justifier une offre de service attractive. Un cadre de concertation Atlantique regroupant au moins la Bretagne, les Pays de la Loire, le Poitou Charentes et l'Aquitaine serait utile aux besoins de décloisonnement de ces Régions en matière de combiné ferroviaire (le cas de la Picardie se pose en partie différemment). Plusieurs raisons à cela :

- la réorganisation du groupe ferroviaire l'anticipe (cf les Zones Locales de la SNCF), avec un fonctionnement des « tapis roulant » et une localisation des chantiers maintenus en activité qui les marginalisent largement
- l'internationalisation des échanges y pousse, via notamment la recherche par ces régions d'une liaison vers l'est qui pourrait leur être partiellement commune
- une partie non négligeable des flux combinés émis/reçus par les Régions atlantiques sont orientés N/S, vers/depuis Le Havre et la péninsule ibérique, alors même que la façade atlantique est menacée d'isolement en matière de combiné rail/route (la ligne des Estuaires est une des priorités de la CRCI de Bretagne et intéresse aussi la Normandie)

- l'objectif "d'excellence environnementale" le justifie, via le souhait global de voir reportés sur le rail certains gros trafics interrégionaux à longue distance qui demeurent actuellement routiers.

La mise en place d'une coopération / coordination interrégionale permanente entre ces Régions, en vue du redéploiement du transport combiné ferroviaire, serait bénéfique pour

- échanger des informations et des propositions d'adaptation commune aux nouvelles conditions et possibilités des opérateurs ferroviaires,
- développer une stratégie concertée d'amélioration des infrastructures d'intérêt commun (terminaux, ligne N/S, services).

Application :

- S'intégrer aux choix de réorganisation structurelle des transports ferroviaire et combiné au plan national et les prolonger localement par toutes dispositions organisationnelles permettant de dégager des gains de productivité sur l'ensemble de la chaîne rail/route
- parallèlement, créer une instance de concertation /coordination chargée d'anticiper les changements et de préparer les mesures palliatives avec la participation de l'ensemble des acteurs, notamment des instances territoriales concernées. Cette instance pourrait s'appuyer sur la mise en place d'un observatoire trans-régional sur l'évolution du transport combiné et ses problèmes locaux de façon à permettre aux Régions de ne pas subir la situation (« ne pas apprendre par la presse et après coup la fermeture de leurs terminaux »), d'installer des coordinations donnant toute sa place à la société civile (« ne pas laisser le transport de marchandises rester pré carré d'entreprises et de spécialistes économiques indépendamment des choix sociétaux »), et de pouvoir réagir au mieux aux changements de structure et aux modifications de contexte qui se font jour progressivement (« s'inscrire à bon escient dans le sens de l'un ou de l'autre des scénarios Ui précédents »)
- plus généralement, élaborer un ensemble de mesures d'association des collectivités territoriales dans les choix de dessertes modales de leurs territoires respectifs, de façon à leur permettre d'avoir « leur mot à dire » sur le devenir du transport combiné au plan local et régional
- associer directement à cette démarche des représentants de la société civile, par exemple dans le cadre de l'observatoire évoqué ci-dessus via une commission de travail sur la place du transport de marchandises dans une problématique régionale de développement durable.

b) Une labellisation de niveau européen

Les Régions dont les chantiers ont été récemment fermés, mais aussi celles qui demain pourraient se retrouver dans la même situation, ont des interrogations similaires.

Dans le prolongement des options précédentes, il serait alors opportun de se pencher sur la possibilité d'une "labellisation au niveau européen" du rôle des Régions en matière de combiné ferroviaire. Cette suggestion est à rapprocher de celle, en débat au CES, de l'opportunité de la création d'un "fonds spécial d'orientation et de régulation des transports ferroviaires en Europe".

c) Sensibilisation d'un large public par les Régions

Les Régions concernées par les fermetures de chantiers, ou leur coordination interrégionale, devraient mener une communication élargie sur l'impact en termes de Développement Durable de leurs initiatives en matière de combiné ferroviaire, surtout si des options comme celles qui ont été suggérées dans cette étude devaient être retenues.

En effet, comme déjà indiqué plus haut, un large public est désormais sensible aux choix opérés en la matière, public qui pèsera de plus en plus sur les problématiques posées dès lors qu'elles sont d'intérêt général.

4. Suggestions d'initiatives à prendre en matière de raccordement des bassins de fret locaux au réseau combiné

La nature et l'importance du trafic conduisent à classer les chantiers de transport combiné en trois grandes catégories de chantiers :

⇒ Les grands chantiers

Il s'agit des chantiers les plus importants et les plus récents qui ont été construits ces dernières années. Bordeaux HOURCADE, propriété de RFF, rentre dans cette catégorie d'outils financés avec le concours de fonds publics selon les normes qui ont prévalu au cours des décennies écoulées. Les opérateurs traditionnels (NOVATRANS et CNC) possèdent leurs propres installations de manutention et traitent leur trafic séparément. De même les installations de MOUGUERRE relèvent de ce type d'équipement (chantier privé financé aussi avec le concours de fonds publics).

Dans ce groupe, une autre conception existe (exemple type DOURGES) avec les manutentions et les manoeuvres réalisées par un prestataire unique, ce qui a pour effet de peser très favorablement sur les coûts. La pérennité de ces chantiers paraît assurée.

⇒ Les chantiers moyens

Il s'agit de chantiers qui n'ont pas atteint la taille critique avec la présence des 2 opérateurs historiques qui oeuvrent dans le cadre d'exploitations séparées. Ce type d'équipement génère habituellement des coûts de manutention et de dessertes terminales importants (notamment du fait de la faiblesse des mouvements). Ces chantiers restent fragiles.

⇒ Les petits chantiers (tels que ceux qui ont fait l'objet du présent audit)

Les volumes traités sont généralement inférieurs à 15 000 UTI annuels et ne peuvent donc justifier l'existence de relations directes ; c'est pourquoi le Point Nodal d'Ile de France a été créé par la CNC.

L'abandon des chantiers analysés résulte d'une non compétitivité du transport rail-route s'appuyant sur ces équipements du fait de la dégradation, soit de la demande, soit des conditions d'acheminements. Cette dégradation s'explique essentiellement par :

- une perte de compétitivité de la multimodalité face à une solution "tout route" (déficit d'efficacité se mesurant tant en terme de coût que de qualité de service) ; *revenir au rail-route suppose donc une modification des pratiques afin de créer une offre en accord avec les attentes ;*
- une offre basée sur un point nodal en Ile-de-France qui ne se révèle pas pertinente pour des chantiers trop proches de ce dernier (Amiens, Le Mans) ; *si l'on ne peut créer des liaisons directes depuis ces lieux par faiblesse de la demande, il est illusoire aujourd'hui d'envisager une réouverture ;* Le mieux est alors d'organiser des rabattements routiers performants sur le terminal le mieux situé au regard des destinations à desservir, la notion de "performance" s'appréciant aussi en fonction des critères environnementaux (voir chapitre VIII.2.alinéa 6 précédent) et le cas échéant en appui sur un dispositif du type de celui évoqué au paragraphe 31-b précédent
- la mise en service de nouveaux équipements (Mouguerre, Hourcade) qui affaiblissent les outils existants en drainant le trafic initial des petits chantiers locaux (offre plus intéressante quantitativement et qualitativement) ; *maintenir un service peut alors être envisagé en organisant le lien entre l'ancien chantier et le nouveau site mis en place.*

Face à ce constat, avoir l'ambition de créer de nouveau une offre de transport combiné dans les "zones délaissées" revient dans tous les cas

- o d'une part à modifier profondément l'offre avec des objectifs d'abaissement notable des coûts, d'adaptation des heures de remise (ou de mise à disposition) des UTI aux besoins des clients, de suivi (commercial et technique) réalisé sur les lieux d'exploitation
- o d'autre part, et pour ce faire, à réorganiser complètement les chaînes rail-route à l'aide de mesures structurelles telles que celles envisagées plus haut au chapitre VIII.3.

41. Actions sur les coûts

Il s'agit de propositions à explorer en vue d'un nouveau cadre de développement pour les petits chantiers. En effet, sur les territoires étudiés, le transport combiné ne pourra exister qu'à la condition que l'on soit capable de comprimer très fortement les coûts de traction et d'exploitation

Pour cela il convient d'agir sur tous les postes de charges qui interviennent dans le transport combiné, en particulier :

- ⇒ **l'acheminement ferroviaire principal** : Apanage aujourd'hui de la seule SNCF, l'arrivée de nouveaux tractionnaires (Entreprises Ferroviaires) pourrait demain peser sur le niveau des prix. Si cette possibilité peut apporter à l'avenir de réelles modifications, il est toutefois peu probable qu'un changement intervienne rapidement (ce sont probablement les lignes à fort potentiel qui vont attirer les entrants) ;
- ⇒ **les charges associées** : Ces charges concernent principalement : le foncier, les engins de manutention, les dessertes terminales.

Les chantiers fonctionnent de manière discontinue dans la journée avec une polarisation sur de courtes plages de travail de 2 ou 3 heures le matin et autant en soirée qui dimensionnent l'équipement tant en matériel qu'en personnel. L'exploitation de ces

chantiers par des sociétés fortement structurées (comme la SNCF ou la CNC) qui se caractérisent par un manque de polyvalence constitue à l'évidence une cause importante de coût.

Il en est de même dans le domaine des dessertes terminales (du faisceau au point d'interface avec la route) qui, assurées par la SNCF, restent élevées.

C'est pourquoi nous suggérons que ce soit une structure unique qui prenne en charge tout ce qui n'est pas traction en ligne (mise en position du train, manutention, accomplissement de certaines tâches administratives, voire pré et post acheminement). Il y a là une source d'économies importantes associée à une souplesse dans les heures de mise à disposition des UTI (rappelons que des pertes de temps importantes ont été relevés).

Il apparaît donc intéressant de dissocier dans le transport combiné ce qui relève de l'acheminement de l'activité de « terminaliste » sur laquelle la puissance publique et les collectivités peuvent avoir un rôle à jouer avec éventuellement des aides¹ directes ou indirectes rendues possibles si elles sont ouvertes à tous ceux qui pourraient venir mettre en place une offre (non dédiées à un seul opérateur)

42. Actions de réorganisations structurelles

Il s'agit de propositions à explorer de façon spécifique à chacun des chantiers examinés.

PAU :

Ce chantier qui appartenait à la CNC traitait également le trafic de NOVATRANS. Lors du départ de NOVATRANS vers MOUGUERRE, la CNC n'a plus été en mesure seule de poursuivre l'exploitation du chantier.

La réouverture à l'identique du chantier de PAU ne présenterait plus aujourd'hui d'intérêt car les transporteurs qui utilisaient ce chantier à l'époque ont soit disparu, soit abandonné le transport combiné, soit enfin se sont reportées dans des conditions beaucoup plus favorables sur le chantier de MOUGUERRE.

En ce qui concerne la CNC, la baisse de l'activité économique sur le bassin palois a pesé sur le niveau des remises et on ne voit pas comment il serait possible de redonner vie à un chantier (même au prix d'une aide extérieure conséquente) sans modification profonde de l'environnement économique².

ANGOULEME et COGNAC :

Le chantier de COGNAC présente l'avantage d'être au coeur d'un marché qui génère des courants d'échanges à la fois forts et saisonniers, à l'exportation via Le HAVRE (plate-forme avancée pour les principaux armateurs qui interviennent sur le cognac). Dans le secteur d'ANGOULEME, il y a maintien d'une demande qui, associée avec celle de COGNAC, devrait permettre d'atteindre la taille critique du train quotidien.

¹ Portant notamment sur les investissements en matériel (grues automotrices, locotracteurs, ...) et/ou sur certaines charges de fonctionnement (tel le foncier).

² En fait, seule la réouverture du tunnel du Somport ou la réalisation de la traversée centrale des Pyrénées, pourrait apporter une demande de nature à impulser une offre locale.

Deux solutions semblent à explorer.

- 1 Un traitement concomitant des deux chantiers dans la mesure où il existe une forte synergie entre ces sites

Cette option conduit à proposer que les structures locales (Région, Département, communauté d'agglomération, CCI, ...) se réunissent pour

- prendre en charge le foncier, les équipements de manutention ;
- confier à une société polyvalente la gestion de l'ensemble des prestations nécessaires à l'exploitation (manutention sur les 2 chantiers, réalisation des dessertes des chantiers – *lien entre faisceau et cour* –, relation ferroviaire entre COGNAC et ANGOULEME³, éventuellement pré ou post acheminement routier).

- 2 Un traitement différencié répondant à des stratégies et besoins distincts de la demande sur les deux sites : envois massifs mais surtout saisonniers sur Cognac, flux plus industriels mais plus étalés sur Angoulême

a) à Cognac, deux possibilités de relance de la plate-forme de transport combiné sont envisageables avec l'appui ou à l'initiative de la CCI :

- l'expérimentation d'une formule de gestion du type "chantier de proximité" précédent, impliquant une Collectivité (Région ou Département ?) en partenariat avec l'instance consulaire et les principaux utilisateurs (CCI + club de chargeurs utilisateurs + pool de transporteurs locaux), groupement exploiterait directement ou sous-traiterait l'exécution des opérations comme indiqué au chapitre précédent.
- une réactivation du terminal (l'activité est suspendue mais le terminal n'est pas désarmé), pour une activité saisonnière replacée dans le Plan Fret 2006 sur la base d'un contrat de service spécifique à la profession du Cognac, avec calage sur un "tapis roulant" à définir contractuellement entre elle et la SNCF.

b) à Angoulême, il apparaît peu réaliste de fonder l'avenir à moyen terme sur un chantier de ville localisé en tissu urbain dense. Un projet de grande zone de fret ferroviaire, logistique et industrielle, à Roulet (à 10 km au sud d'Angoulême) avec desserte routière par la RN 10 est actuellement à l'étude. Cette plate-forme pourrait comprendre un chantier multimodal sur près de 25 ha dont la desserte s'effectuerait depuis un raccordement ferré sur la ligne Saintes-Cognac-Angoulême.

Ce projet, porté par la CCI d'Angoulême, reste subordonné aux perspectives de recentrage du combiné sur les gros pôles de fret à l'échelle européenne et à la proximité d'Hourcade. S'il devait se confirmer et être déclaré d'intérêt régional, ce projet pourrait relever d'un montage du type "chantier de proximité" précédent (voir chapitre VIII.31).

LIMOGES :

Dans le cadre d'une réouverture d'Angoulême, il serait utile de mettre en place une démarche commerciale pour faire revenir aux combiné ses anciens clients, via cet équipement et une optimisation des rabattements du type décrit au chapitre 31-b précédent.

³ La réalisation de cette liaison supposerait que l'entreprise en question ait le statut d'Entreprise Ferroviaire.

A défaut, une option du type "chantier dit d'aménagement du territoire" serait à étudier, en rapport avec l'enjeu réel que représente les flux combinés pour le développement de l'économie du Limousin (voir chapitre 31-a, alinéa 3).

ANGERS :

Un couplage ferroviaire Angers/Montoir est sans doute à explorer, Angers pouvant jouer un rôle de port sec à conteneurs pour la région Centre Ouest Atlantique.

Condition : confirmation de la fermeture du chantier de Nantes État, non remplacé par l'installation d'un nouveau terminal sur la plate-forme en projet du Grand Blottereau.

Modalités : cette opération pourrait être développée comme expérimentation d'une autre conception d'exploitation de chantiers, en application du type de solution suggéré ci-dessus (point 1) pour les chantiers de Cognac et Angoulême.

AMIENS, LE MANS :

Il ne semble guère possible de réactiver ces chantiers dit "de ville", compte tenu de leur proximité de Paris (et de Lille pour Amiens) et des très sensibles améliorations de la desserte autoroutière qui y conduit.

Ces villes sont d'ores et déjà situées dans une problématique "bassin parisien" et leur raccordement au réseau combiné (inter)national ne peut être correctement posé et résolu que dans le cadre d'une réflexion à long terme à ce niveau.

ANNEXES

ANNEXE 1.

Le coût du transport combiné.

La décomposition ramené à un UTI de 40' est la suivante – entre chantier analysé et le PNIF –

Valeur en Euros (sur la base de données moyennes recueillies)

<i>Coût</i>	<i>Amiens</i>	<i>Le Mans</i>	<i>Angers</i>	<i>Limoges</i>	<i>Angoulême</i>	<i>Cognac</i>	<i>Pau</i>
Traction ferroviaire	160	160	160	200	200	350 ⁴	240
Location wagon	50	50	50	50	50	50	50
Manutention	40	40	40	40	40	40	40
Pré/post acheminement ⁵	100	100	120	80	80	80	120
Total	350	350	370	370	370	520	450

A cette valeur il y a lieu de rajouter le trajet PNIF – Point de réception (ou d'origine), montant variable selon le lieu (entre 300 et 500 euros).

Comparaison avec la route.

Le transport d'un UTI de 40 pieds (qui correspond à un ensemble routier "classique" est actuellement facturé pour un trajet régulier (avec retour) sur les grands axes - + de 300 km - aux alentours de 1 euro au km (tout compris). Ceci est une valeur réelle, telle qu'elle se négocie au quotidien par les chargeurs, sachant que les calculs théoriques (cf. publications du CNR et des organismes professionnels) aboutissent à des montants qui sont plus élevés⁶ (compris entre 1,1 et 1,3 €/au km).

Sur ces bases, un parcours routier bout en bout de 500 km se traite à 500 euros, ce qui montre bien que les chantiers proches de Paris auront d'énormes difficultés à se positionner face à ce mode ; il faut que le parcours réalise plus de 700 km (valeur routière et non ferroviaire) pour être intéressant (ce qui concerne un faible nombre de relations).

La fiabilité.

La route a un taux de fiabilité très élevé (plus de 95 % des livraisons respectées au ¼ d'heure) et elle peut mettre à disposition des véhicules dans un délai rapproché (quelques heures).

Le rail-route est pénalisé par le segment ferroviaire nettement moins performant (en moyenne 13 % des trains ont des retards supérieurs à 30 minutes ; selon l'importance des retards, le jeu des correspondances peut alors entraîner un retard de 24 h).

⁴ Y compris desserte en antenne Angoulême – Cognac

⁵ Montant extrêmement variable de 1 à 3 selon le nombre de rotations. Nous considérons que la grande majorité des clients étaient dans la proximité immédiate des chantiers, nous retenons donc une valeur faible: 80 euros (sauf pour Angers et PAU où les distances étaient plus élevées et/ou les fréquences moins importantes)

⁶ Il est aussi possible de trouver des contrats de transport à des prix nettement plus bas (sous-traitance artisans, transporteurs étrangers en "retour" ...)

ANNEXE 2.

Les conséquences des transferts sur chantiers voisins.

Un tableau synthétique peut être dressé :

Valeur en Euros par UTI

<i>Coût</i>	<i>Amiens</i>	<i>Le Mans</i>	<i>Angers</i>	<i>Limoges</i>	<i>Angoulême</i>	<i>Cognac</i>	<i>Pau</i>
	<i>Report Paris</i>	<i>Report Paris</i>	<i>Report Nantes</i>	<i>Report Bordeaux</i>	<i>Report Bordeaux</i>	<i>Report Bordeaux</i>	<i>Report Dax</i>
Gain lié à la suppression des parcours à vide	20	35	20	35	25	130	10
Economie de personnel	10	15	10	16	10	0	18
Surcoût pré /post acheminement	- 105	- 105	- 120	-130	- 130	- 130	- 120
Bilan	- 75	- 55	- 90	- 79	- 95	X	- 112

Le bilan "théorique"⁷ du coût rail-route d'un report est donc toujours négatif (hors cognac), analyse faite au regard de l'opérateur (pour sur un seul chantier) ; ceci revient à dire que si la CNC a opéré le rabattement des UTI sur le chantier voisin pour un même prix, elle a perdu plus qu'elle n'a gagné. *Nota : dans la réalité l'approche est différente puisque analysée globalement (niveau national).*

⁷ non pris en compte les impacts sur la gestion du PNIF et les économies de traction ferroviaires engendrées.

ANNEXE III. JEUX D'HYPOTHESES RELATIVES AUX VARIABLES DE L'ANALYSE PROSPECTIVE.

N°	Intitulé	H1	H2	H3
1	Mondialisation économique	La mondialisation se résume à une croissance des échanges internationaux volumes (Asie-Europe, Amérique-Europe) et au développement de 7 à 10 grands ports Européens de transit. Ces ports sont des espaces de concentration / massification de trafic, points névralgiques d'ES de l'UE	La mondialisation conduit au développement de leaderships économiques. Pour l'intégrer positivement, les régions européennes développent des spécialisations et valorisent leurs savoirs faire et ressources naturels. Des labels régionaux se développent (AOC)	La mondialisation crée des opportunités de délocalisations (entre autres) sur lesquelles les groupes industriels développent des stratégies de prise de leadership "par les coûts" pour maintenir leur rentabilité. La délocalisation des processus industriels mais le maintien de l'assemblage final au plus près des bassins de consommation créent des courants de flux nouveaux et importants
2	Renforcement de l'UE avec élargissement aux pays de l'Est	L'intégration économique de l'Europe à 25 est lente, freinée par une conjoncture mondiale en crise potentielle larvée. Les industriels concentrent leurs activités sur les pays les plus développés. Les principaux ports se développent	L'intégration est réussie tout en laissant une place forte aux identités régionales. Des hubs régionaux se développent comme points de concentration de trafic. L'Europe de l'ouest profite de la dynamique du rail vers/depuis les pays de l'Est dont la réserve de croissance est forte.	A la recherche de la meilleure opportunité économique pour implanter ses unités de production, l'industrie profite de l'ouverture de l'UE au pays de l'Est pour y développer ses activités. Ces investissements sur court-moyen termes profitent du retard économiques des nouveaux entrants. A court terme, le rail ne peut se développer
4	Polarisation économique sur les grandes métropoles régionales	Les ports sont de vrais pôles du développement économique dans un espace européen où s'opposent villes dynamiques, économiquement performantes et internationalement compétitives, et territoires marginalisés. L'Etat aide ces territoires en difficulté mais ne peut véritablement réduire les inégalités induites par la polarisation et le marché. Le modèle territorial de référence est celui de "l'archipel éclaté" (DATAR)	La polarisation se concentre sur des espaces continentaux denses (> 5 Mio d'hab) et autour de grandes villes (> de 1,5 Mio d'hab). Ces pôles, une vingtaine, sont les lieux d'investissement préférés des industriels qui y trouvent l'assurance de ressources et d'un environnement favorable. Le modèle territorial de référence est le "polycentrisme maillé" dans lequel chaque territoire s'organise autour de projets propres	Statu quo dans les pays de l'Europe de l'ouest (la métropolisation se poursuit comme aujourd'hui). A l'est, des délocalisations industrielles "d'opportunité" créent des pôles d'activités plus ou moins durables, centrés sur des bassins d'emplois anciens où le faible coût de la ressource est le facteur d'attractivité principal.
12	Réorganisation territoriale et administrative des centres de décision et d'investissement dans l'espace national et européen	Ce qui tire l'Europe est le fort volume des échanges (gigantisme ?) en substitut à une intégration harmonieuse des nations. Les inégalités se creusent entre les régions qui profitent de la mondialisation (les zones portuaires, les nœuds d'infrastructures...) et les autres régions. La réorganisation se fait donc au profit des espaces les plus actifs.	La création d'euro-régions a pour but d'assurer une égalité entre petits et grands pays sans risque d'hégémonie. A côté de pays "régionalisés" (France, RU, Italie, Allemagne, Turquie), s'organise une intégration transversale : baltique (Finlande, Suède, Norvège, Estonie, Lettonie, Lituanie, Danemark), centro-orientale (Pologne, Hongrie, Autriche, Tchéquie, Slovaquie, Croatie, Slovaquie), ibérique (Espagne, Portugal), balkanique (Grèce, Albanie, Macédoine, Bulgarie, Roumanie, Bosnie, Serbie, Monténégro, Chypre, Malte). Dans une Europe des régions, les chantiers de tpt combiné sont considérés comme des pôles structurant de l'aménagement du territoire et, à ce titre, co gérés par les collectivités locales.	Les stratégies de développement des industriels ne permettent pas d'aboutir à une réorganisation territoriale satisfaisante (réactivité d'entreprises à CT contradictoire avec des projets de restructuration territoriale à long terme)
14	Problématiques de développement durable, objectifs et priorités	Le développement durable réduit à la protection à court terme de l'environnement	Un autre contenu au concept de croissance se développe, impliquant des options de modes de vie non limités à l'objectif de protection environnementale (autres modes de production / consommation)	Le "DD" n'est pas intégré dans le développement économique, qui se fonde plutôt sur un concept de "développe opportun". Croissance à CT, inégale, non pérenne localement.
19	Exigences par la demande en matière de fiabilité et de qualité de l'offre	Les chargeurs demandent une prestation globale. La libéralisation du rail permet de nouvelles offres par des alliances/accords verticaux (transporteurs ferroviaires, manutentionnaires, logisticiens...) pour gérer au mieux les transports internationaux de bout en bout	Les chargeurs demandent QDS totale incluant maîtrise délais programmés et services logistiques au fret avec spécialisations dans les domaines d'excellence des Régions. D'où des partenariats chargeurs / tpteurs au sein "d'agences régionales du développement" qui reprennent les directives de l'agence européenne de promotion du fer.	Dans une Europe des entreprises avec délocalisations d'opportunités, les chargeurs s'organisent pour peser sur les prix (stratégies de leadership par les coûts). Les transporteurs routiers se lient pour proposer des services sur 4-5 ans, durée sur laquelle les opérateurs ferroviaires ne peuvent rentabiliser de nrx invest. Fer en recul sf sur créneaux de TC acquis.
25	Lobbying professionnel routier	Les organisations professionnelles encouragent les transporteurs routiers à créer des consortiums pour mieux répondre aux besoins d'acheminements lourds trans-européens.	Offrant un service complet (stockage, offre de destination élargie) intégré à la vie économique des Régions, les professionnels routiers se font représenter auprès des pôles locaux de décision.	Dans une stratégie de domination par les coûts imposés par l'industrie, les lobbys s'organisent pour soutenir le prix du transport routier et réduire le coût de la contrainte extrême notamment environnementale.
26	Acceptabilité sociale des nuisances	Acceptabilité de plus en plus faible mais limitée au refus des excès (PL dans les villes, route à très LD)	Acceptabilité d'autant moindre que le concept de développement durable s'est élargi aux entreprises et devient un objectif économique à part entière	Acceptabilité battue en brèche par un développement "tout route" présenté comme une solution de croissance

13	Maillage territorial par les grandes infrastructures de communication (interconnexion)	Le maillage du territoire s'appuie sur la priorité aux corridors de fret trans-européens et au raccordement des pôles locaux sur ce réseau haut débit	Le développement du maillage du territoire prend en considération la logique ferroviaire => investissement sur des lignes dédiées fret	Le maillage du territoire reste dans un logique hégémonique "tout route" => dévpt et financement des autoroutes
15	Harmonisation des politiques et réglementations européennes en matière de transport	Evolution à deux vitesses conduisant à des groupes de pays plus qu'à une Europe sociale et réglementaire unie => compétitivité du combiné sur certains axes et corridors internationaux, pas sur les autres	Effacement rapide mais progressif de l'effet "frontière" conduisant à une unification réglementaire profitable au mode combiné dont la compétitivité est ainsi restaurée sur les grandes distances internationales	Pas de réelle harmonisation entre pays ou évolution très lente liée notamment à des difficultés d'intégration de l'Union Européenne élargie => statu quo sur le long terme d'un mode combiné dont les espaces de performance restent limités
16	Interventions pour le rééquilibrage modal des trafics	Mesures facilitant l'essor du transport ferroviaire mais aussi routier à longue distance (ex : PTAC à 44t)	Réajustement des aides aux acheminements ferroviaires combinés selon critères d'efficacité et de pertinence des cibles. Idem pour le dispositif réglementaire favorisant les approches routières des chantiers au détriment de transports routiers à longue distance	Suppression des mesures discriminantes en faveur d'un mode particulier (simple régulation par le marché)
20	Transformation de l'appareil productif et des systèmes de distributions	Les espaces situés au nœuds des infrastructures de communication développent des spécificités industrielles sur l'assemblage d'éléments fabriqués ailleurs	Les euro-régions sont le siège de spécialisations par filières / secteurs impliquant "conception + recherche + innovation" valorisant leurs tissus industriels (ex : Airbus, pharmacie)	Recherche prioritaire d'unités de production au moindre coût => délocalisations d'ateliers (Est et PVD)
22	Innovations relatives aux techniques combinées	Maintien du système de chantiers actuels (manutention verticale) avec gestion dynamique sur gros chantiers de polarisation du trafic à LD	En parallèle au TC, développement de produits de substitution partielle du type AF Modalhor ou Autoroute Maritime pour éviter les congestions provoquées par le transit entre euro-régions	Maintien du système de chantiers actuels (manutention verticale)
23	Avancées technologiques dans le traitement de l'information	Serveurs centraux capables de gérer de gros volumes de flux sur les corridors de fret	Fonctionnement en réseau avec gestion intégrée "transport / services" de la chaîne clients / fournisseurs	Outils d'optimisation du suivi du vecteur de transport et de gestion des flottes. Objectif : en diminuer le coût
10	Fonctionnement & compétitivité du mode ferroviaire	Solution "recentrage" : les opérateurs se recentrent sur les segments nationaux les plus performants, notamment à l'international	Solution "logistique" : réseaux locaux interfacés (ex : NEN) s'appuyant sur des plates-formes portuaires et terrestres de fret (ex : Interporti) avec "élargissement des horizons de transport" : fct de type "hub & spoke" s'appuyant sur des partenariats avec opérateurs tiers (armements, transitaires, opérateurs nationaux à l'étranger, chargeurs) pour couvrir l'Europe des Régions	Solution "repli" : difficulté du mode ferroviaire pour s'investir sur un réseau de transport modernisé et durable => repli sur les acquis
8	Recherche de la distance de pertinence du transport combiné	Grand transit sur un espace ouvert par élargissement aux marchés des pays de l'est, plus lointains et en fort développement potentiel ; liaisons accrues entre les quelques « main ports » et des hub terrestres continentaux => distance moyenne : 1500 km et plus	Maintien de certains chantiers dits locaux avec acheminements ferroviaires sur les « main port » européens et/ou rabattements des flux sur les ports régionaux avec feederings vers ces « main port » => distance moyenne : 800 km	Statu quo => distance moyenne : 600 km
9	Réorganisation des opérateurs de transport combiné	Les opérateurs se concentrent sur le maillon transport : alliance routier-opérateur ferroviaire	Le transport combiné développe des services annexes : alliance logisticien + opérateur routier + ferroviaire	Non intégration des opérateurs faute d'espace suffisant de demande => gestion par opportunités
17	Poids du facteur "environnement" dans la mise en place des politiques de transport	L'environnement est envisagé que dans son aspect technique de la pollution : véhicule propre, norme anti pollution...	L'aspect environnemental se développe autour de service complémentaire : recyclage, valorisation énergétique...	L'environnement est vécu comme une contrainte que l'on respecte au minima