



**Fédération Nationale des Associations
d'Usagers des Transports**

Association agréée de consommateurs

DOSSIER DE PRESSE

Comment rééquilibrer le rail et la route ?

**La FNAUT dresse un constat et formule des propositions
pour revitaliser le fret ferroviaire**

11 Janvier 2008

RÉSUMÉ

La croissance du transport des marchandises suscite une inquiétude de plus en plus perceptible au sein de la population, car elle profite essentiellement à la route, avec des conséquences inacceptables pour l'environnement et la société. Freiner cette croissance est un impératif vital. Il ne suffit pas que le rail se développe, il faut qu'il arrive à stabiliser puis à faire régresser le trafic routier.

La FNAUT établit un constat sur la situation actuelle :

- Le plan Véron s'est soldé par un échec de grande envergure et le programme d'actions Marembaud est trop timide;
- Les Régions et les collectivités territoriales s'inquiètent du risque de déconnexion de certains territoires de toute offre ferroviaire ;
- Le plan de financement des infrastructures et la consistance du réseau sont incertains ;
- La transport combiné manque d'une vision volontariste permettant son développement ;
- Le nouveau texte d'orientation de la politique des transports du 22 juin 2006 de la Communauté Européenne marque un véritable retour en arrière ;
- Les coûts externes ne sont pas supportés par chaque mode de transport.

La FNAUT formule des propositions pour revitaliser le fret ferroviaire:

- Internaliser les coûts externes provoqués par chaque mode de transport ; ce préalable est indispensable ;
- Exercer des actions d'influence auprès de la commission européenne ; c'est le corollaire du préalable
- Lutter contre le « 44 tonnes » et les gigaliners constitue un véritable enjeu ;
- Adopter un plan Rail 2025 après un grand débat national qui doit inclure la politique des transports et la consistance des infrastructures en fonction de la politique retenue ;
- Remettre le fret ferroviaire à l'endroit en partant des besoins des clients et non pas des contraintes de l'entreprise :
 - confirmer un opérateur ferroviaire grande distance, industriel entre les grands centres d'échange ;
 - s'engager résolument dans la mise en œuvre des opérateurs de proximité ;
 - viser la taille européenne par des fusions ou des alliances ;
- avoir une nouvelle vision du transport combiné qui repose en ne les opposant pas sur :
 - un développement du transport combiné classique s'appuyant sur des voies de progrès ;
 - une refondation à base d'autoroutes ferroviaires.

Rappel de mesures du Grenelle de l'Environnement :

- augmentation de 25% de la part du fret ferroviaire d'ici 2012 ;
- instauration d'une écotaxe kilométrique sur les poids-lourds pour l'utilisation du réseau routier national non concédé.

Contacts presse : - Michel Zonca - 03 83 28 19 65 - zonca.michel@orange.fr
- Jean Sivardière - 04 76 75 23 31 - sivardiere@wanadoo.fr

SOMMAIRE

1^{ère} partie : Le constat	page 4
1. Le plan Véron et le programme d'actions Marembaud	page 4
1.1. Le plan Véron s'est soldé par un triple échec	page 4
1.2. Pouvait-il en être autrement ?	page 4
1.3. Le programme d'actions Marembaud	page 5
2. L'inquiétude des collectivités territoriales	page 5
3. Les infrastructures : des incertitudes	page 5
4. Le transport combine : un manque de vision volontariste	page 5
4.1. Le transport combiné classique	page 5
4.2. Les autoroutes ferroviaires	page 6
5. L'Europe : un recul	page 6
6. Les coûts externes et la directive Eurovignette	page 6
2^{ème} partie : Les propositions	page 7
1. Internaliser les coûts externes : un préalable indispensable	page 7
2. Exercer des actions d'influence auprès de la C.E. : un corollaire	page 7
3. Lutter contre le 44 tonnes : une épée de Damoclès	page 8
4. Adopter un plan Rail 2025 : une base	page 8
5. Remettre le fret ferroviaire à l'endroit : une nécessité	page 8
5.1. Confirmer le rôle d'un opérateur grande distance industriel	page 9
5.2. S'engager résolument dans la mise en œuvre des opérateurs de proximité	page 9
5.3. Viser la taille européenne par des fusions ou des alliances	page 9
6. Avoir une nouvelle vision du transport combiné	page 10
6.1. Développer le transport combiné classique	page 10
6.2. Refonder à base d'autoroute ferroviaire	page 10

1^{ère} PARTIE : LE CONSTAT

1. LE PLAN VERON ET LE PROGRAMME D' ACTIONS MAREMBAUD

1.1. *Le plan Véron s'est soldé par un triple échec :*

- sur le plan de la qualité : les chargeurs ont payé très cher les augmentations dues au plan Véron alors que le service se désagrègeait en même temps. Or la qualité du service est déterminante pour entraîner le passage à la concurrence ;
- sur le plan de la rentabilité : une perte de 260 millions en 2006 contre 221 en 2005 et 43 prévus au budget ;
- sur le plan des options stratégiques et managériales : le contrepied systématique à une politique de volume, les short-lines écartées, aucune vision du combiné autre que la rentabilité, un plan insuffisamment européen, la démobilisation d'équipes à qui on demande d'atteindre 100 milliards de tonnes-kilométriques avant de leur imposer une réduction de la voilure significative.

1.2. *Pouvait-il en être autrement dans les conditions actuelles ?*

De nombreux éléments extérieurs permettent d'en douter :

- le mode routier est très loin de payer ses coûts directs alors que ces derniers constituent la référence dans les prix du marché du fait de sa domination ; les coûts externes ne sont toujours pas pris en compte ; la fraude dans le secteur routier est pratiquée par un camion sur trois et ôte toute crédibilité à l'existence d'une concurrence régulée entre les modes ; la composition du secteur routier montre chaque année un renouvellement conséquent ; de nouvelles entreprises exploitant souvent un seul camion remplacent de petits transporteurs qui ont fait faillite après avoir assumé de la sous-traitance à des prix cassés pendant des mois pour survivre. D'où la pression constante à la baisse des prix du marché et la pérennisation de la fraude. Il ne faut pas oublier cependant que la concurrence déloyale s'amplifie avec les transporteurs étrangers, en particulier de l'Europe Centrale ;
- les politiques gouvernementales n'ont pas permis à RFF ni de bien entretenir le réseau, ni de le moderniser (augmentation de la longueur et de la charge des trains) comparé au réseau routier densifié au top-niveau ;
- le passage des frontières est toujours techniquement difficile pour le ferroviaire du fait des installations différentes des réseaux et impose des surcoûts importants tant pour les engins de traction que pour l'adaptation des systèmes de sécurité (problème de l'interopérabilité). La route passe les frontières avec le camion standard sans surcoût ;
- les zones logistiques construites pour la plupart à proximité des infrastructures routières sans se soucier des infrastructures ferroviaires.

Mais la non-compétitivité du rail se trouve également à l'intérieur du rail en ayant conscience que le marché routier impose sa norme et que les nouveaux entrants imposent la leur sur le segment des trains entiers.

1.3. *Le programme d'actions Marembaud*

Les entreprises légitiment l'objectif d'équilibre du plan fret de la SNCF. Mais ce plan dans sa mise en œuvre, a été à l'encontre de leurs attentes de clients. Il se traduit par une réduction de l'offre en zone diffuse et des contraintes d'accès. De plus, la fiabilité est en recul. Le ferroviaire s'éloigne des besoins.

Le programme d'actions Marembaud présente quelques évolutions à travers la recherche d'un schéma industriel pour améliorer le service pour wagons isolés en termes d'offres de service, de fiabilité et de coûts.

Ce programme inclut un souhait de mesures politiques fortes pour faire du fret un moteur du développement durable : équité concurrentielle entre le ferroviaire et la route et entre la SNCF et les nouveaux entrants et une adaptation de la gestion du réseau aux besoins du transport des marchandises.

Mais des inquiétudes surgissent déjà : limiter le plan de transport wagon isolé aux seuls secteurs de la sidérurgie et de la chimie autour de trois triages, limiter l'offre fret à 70 gros chargeurs, fermer 262 points de desserte au fret .

Ne s'agit-il pas surtout de communication ?

2. L'INQUIETUDE DES COLLECTIVITES TERRITORIALES

Les Régions et les collectivités territoriales s'inquiètent du risque de déconnexion de certains territoires de toute offre ferroviaire, du recul d'attractivité et de compétitivité qui en résultera compte tenu des attentes du marché à l'égard du ferroviaire qui se renouvellent :

- tensions sur les ressources pétrolières,
- montées des désordres écologiques
- limites du tout routier.
- nécessité de bonnes connexions à un réseau ferroviaire ouvert à l'Europe et au monde par la desserte des ports.

Ceci sans que les concurrents de la SNCF qui eux aussi ciblent les flux denses, répondent à la question de la desserte fine des territoires.

L'idée se propage dans le tissu économique qu'il faut repenser le fret ferroviaire autour de deux organisations disjointes et complémentaires :

- une organisation industrielle sur les grands axes denses ;
- des organisations de proximité pour drainer, distribuer et regrouper les flux.

Il s'agit de se mettre en situation de traiter les flux commercialement hétérogènes et géographiquement homogènes. Les pays qui ont innové dans ce sens ont provoqué un fort report modal (Suède, Allemagne).

3. LES INFRASTRUCTURES : DES INCERTITUDES

L'audit de L'EPFL de Lausanne a déposé ses recommandations ; RFF a proposé un plan d'action en retrait, en distinguant les lignes structurantes (la moitié du réseau) avec un effort important sur 15 ans et les lignes régionales (l'autre moitié du réseau) avec un effort, notable mais mesuré, d'ici 2010, afin de préserver à minima les lignes les plus circulées de ce groupe. Ce plan d'action remet à 2010 l'essentiel de l'effort à entreprendre. Le ministère des Transports a accepté ce plan d'action pour moderniser le réseau et annoncé les moyens financiers supplémentaires suivants pour la période 2006-2010 :

- + 110 M€ en 2006
- + 260 M€ en 2007
- + 400 M€ en 2008
- + 500 M€ en 2009
- + 600 M€ en 2010

C'est la première fois qu'un ministre des Transports dit que le réseau est en mauvais état. Ce seul fait est un renversement. On sort du discours selon lequel l'investissement sur les lignes nouvelles ne se faisait pas au détriment du réseau classique.

Des interrogations subsistent :

- le financement sur le long terme, après 2007, son alimentation ;
- la consistance du réseau : 29 000 km, quel réseau en 2020 ? RFF a la contrainte de l'article 4 de son Cahier des Charges qui l'oblige à ne pas investir s'il y a un risque de dégradation de ses comptes. Il faut craindre que le processus en chaîne dégradation des performances, désaffection de la clientèle, utilisation moindre pour un coût plus élevé, entraîne la mise en place insidieuse de réduction du réseau à travers le concept de cœur de réseau pour ne pas dire réseau noyau.

4. LE TRANSPORT COMBINE : UN MANQUE DE VISION VOLONTARISTE

Le transport combiné est souvent présenté comme une philosophie, celle d'un transport durable. Mais, c'est avant tout une technique qui doit s'insérer dans un processus industriel.

Son équilibre repose sur de longs parcours, du transport massifié, un coefficient de remplissage maximal des trains, une bonne fréquence d'acheminement et un taux de régularité d'au moins 95% des trains arrivant à 30 minutes suivant leur horaire théorique d'arrivée.

4.1. Le transport combiné classique

Un certain nombre de voies de progrès concerne le transport combiné classique (conteneurs, caisses mobiles manutentionnés verticalement dans des chantiers de transbordement) :

- améliorer la qualité et la fiabilité : navettes de trains monoblocs, minimum de relais, sillons de plus grande qualité, cadencés, taux de réserve en matériel et en personnel, système global d'information assurant la traçabilité ;
- améliorer l'efficacité : centrer les efforts sur les ports, entreprises de type terminaliste qualifiées et spécialisées dans les ports dans les opérations de morcellement des trains, brouettages, mise en service de trains de jour, politique tarifaire de type gestion capacité/prix ;
- améliorer le remplissage : réunir dans un même train conteneurs maritimes et caisses mobiles continentales, élargir la clientèle du transport combiné en l'ouvrant aux PME, allonger la longueur des trains ;
- aider le passage des frontières physiques et administratives : aide de la puissance publique pour compenser les effets frontières et favoriser le démarrage des opérations, élargir et moderniser le mode d'intervention de la puissance publique : financements public-privé, garanties contre les risques au démarrage, fiscalité attractive, exonérations temporaires de charges ;
- préparer l'avenir : accélérer la mise en œuvre de l'interopérabilité, valoriser les espaces portuaires, accroître la capacité de l'axe nord-sud, standardiser caisses mobiles et conteneurs.

4.2. Les autoroutes ferroviaires

Une refondation permettant de transporter par rail des semi-remorques non accompagnées banales dans le cadre du réseau existant doit être mise en œuvre. Un rêve est passé : il n'y aura pas de ligne nouvelle à grand gabarit fret. Deux axes sont apparus : l'un dit Atlantique entre le nord de la France et la frontière espagnole atlantique, l'autre dit Méditerranée entre Perpignan et Bettembourg.

Des conditions de viabilité économiques sont définies :

- transporter la remorque sans le chauffeur, (ne pas immobiliser le tracteur et le conducteur) ;
- mettre en place un niveau d'organisation élevé : trafics pendulaires correspondants ;
- prendre en compte forte augmentation de 2 facteurs de coûts : le social et le gazole.

5. L'EUROPE : UN REcul

La Commission Européenne a présenté le 22 juin 2006 un nouveau texte d'orientation de la politique des transports. Il s'agissait de revoir à mi-parcours le Livre blanc de 2001 sur les perspectives de transports en Europe pour les 10 ans à venir. Cinq ans plus tard, la congestion et la pollution routière ont augmenté, l'insécurité routière n'a guère régressé sauf en France, la crise pétrolière et le réchauffement climatique se sont précisés. Mais loin de renforcer les dispositions de 2001, le nouveau texte marque un véritable retour en arrière. L'objectif est de garantir une mobilité durable en Europe, c'est-à-dire promouvoir l'innovation technologique, le transfert modal vers les modes de transport les moins polluants et économes en énergie, notamment sur les longues distances, et enfin et surtout la comodalité définie comme la combinaison optimale des différents modes sur la chaîne de transport.

Le Conseil veut améliorer la route, la rendre plus sûre et moins polluante mais en aucun cas restreindre le transport routier.

6. LES COÛTS EXTERNES ET LA DIRECTIVE EUROVIGNETTE

La nouvelle directive Eurovignette 2006/38/CE du 17 mai 2006 met en place des règles pour le prélèvement par les Etats-membres de péages et droits d'usage pour l'utilisation des routes. Le délai de transposition par les Etats-membres est fixé au 10 juin 2008. Le but est d'amener progressivement les usagers du transport à prendre en charge les coûts engendrés par leurs activités. Elle :

- élargit le champ d'application de la directive de 1999 : réseau transeuropéen et véhicules de 3,5 t de PTAC ; modifie les règles de calcul du péage : un peu d'intégration des coûts (accidents mais rien pour les coûts de congestion et environnementaux) et de modulation (périodes de circulation et zones sensibles) ;
- est en recul sur la définition du réseau de référence (seules autoroutes du RTE) ;
- est en retrait par rapport aux ambitions du Livre Blanc de 2001.

En conclusion, les coûts globaux du transport routier de marchandises sont insuffisamment pris en compte en particulier s'agissant des coûts de congestion et des coûts environnementaux.

2^{ème} PARTIE : LES PROPOSITIONS

1. INTERNALISER LES COÛTS EXTERNES : UN PREALABLE INDISPENSABLE

Nos propositions se situent à deux niveaux :

- l'un vis-vis du gouvernement français, immédiatement, afin que la transposition dans le droit national de la directive Eurovignette utilise pleinement les possibilités qu'offre la directive ; ce sera l'Ecoredevance décidée au Grenelle de l'environnement mais à maxima et non pas à minima.
- l'autre vis-à-vis de la commission Européenne, à moyen terme, afin que la directive évolue dans le bon sens.

Dans les deux cas, nous visons les actions suivantes :

- considérer comme primordial que soient intégralement pris en compte tous les coûts du transport routier et notamment les coûts de congestion et les coûts environnementaux tels que ceux liés à la pollution et au bruit en prenant mieux en compte les coûts externes, en supprimant l'écart existant entre la Directive et les préconisations du Livre blanc ; en parvenant à une structure de prix qui reflète les coûts imposés à la collectivité. La directive présente une méthodologie de calcul des péages se basant sur les coûts d'infrastructures et les coûts externes des accidents. Une liste des coûts externes a été établie, ceux-ci devront être sur le moyen terme internalisés.
- appliquer la tarification du réseau aux routes départementales,
- réduire le champ de la subsidiarité,
- faire du financement l'instrument d'une politique volontariste : affectation des recettes de tarification au développement des infrastructures de transport (AFITF pour la France), création d'un fonds européen de financement et de péréquation alimenté par une fraction des recettes de tous les péages perçus sur les transports et affectés au financement de la politique de transport de l'Union européenne et des grandes infrastructures de transit européen, émission d'un emprunt européen.

Ce préalable d'internalisation des coûts externes constitue une exigence forte. Il s'inscrit dans une économie de marché où toute subvention à un mode concurrent ne saurait être envisagée car elle fausserait la concurrence, sous condition d'un marché parfaitement régulé ; ce qui n'est pas le cas, la directive Eurovignette n'autorisant pas pour le moment les Etats membres à intégrer les coûts externes dans la tarification d'usage de leurs infrastructures. Aussi, il est préconisé des compensations aux distorsions de concurrence fer/route afin de rétablir une concurrence équilibrée, en s'appuyant sur le principe de l'intérêt général.

2. EXERCER DES ACTIONS D'INFLUENCAGE AUPRES DE LA COMMISSION EUROPEENNE : UN COROLLAIRE

Nous élevons une protestation contre la révision du Livre blanc. Le grand remède préconisé concerne l'optimisation du potentiel que possède chaque mode de transport, avec comme secours principal les technologies nouvelles, les infrastructures intelligentes, les voitures intelligentes ; ceci suppose la satisfaction de 3 conditions :

- que l'optimisation se fasse en considération de tous les objectifs, y compris ceux relevant de la santé et de l'environnement,
- qu'elle ne fasse pas oublier l'évolution du trafic qui, si l'on ne prend pas garde à la brider, annulera les effets des progrès technologiques. Les évolutions de CO² ont progressé malgré les efforts faits sur la consommation des voitures,
- que les normes adoptées soient respectées.

L'Europe doit se donner les moyens d'une stratégie permettant de mettre en œuvre un système de transport capable de rééquilibrer les modes de transport et revitaliser le rail.

Le ferroviaire n'a d'avenir durable que dans la dimension européenne : confiné dans l'hexagone, sans évolution, il va vers une mort lente. Les infrastructures doivent demeurer une prérogative d'Etat. Il faut y investir lourdement et harmoniser leur fonctionnement. Il faut développer la concurrence entre les opérateurs pour pousser les entreprises à se dépasser.

3. LUTTER CONTRE LE 44 TONNES POUR LES ROUTIERS : UNE EPEE DE DAMOCLES

Des camions transportant 4 tonnes de plus que le maximum actuellement permis dans notre pays (40 tonnes) sont déjà autorisés chez plusieurs voisins de la France (Italie, Bénélux, Royaume-Uni). C'est une vieille revendication des transporteurs, prestataires et chargeurs français qui demandent tous l'autorisation de faire circuler sur les routes françaises des camions transportant 44 tonnes (PTAC). La charge utile passerait alors de 25 à 29 tonnes sans qu'il soit nécessaire de changer les véhicules. Une menace plus grande encore plane avec la possible introduction des gigaliners (60t). L'argument des routiers est simple : amélioration de 15% de la productivité et réduction du nombre de camions sur les routes.

Il convient de lutter contre cette revendication des routiers qui :

- aggraverait la dégradation de la chaussée et des ouvrages d'art (usure proportionnelle à la puissance 4 du rapport des masses par essieu) ; un semi-remorque de 40 tonnes use la route comme 120 000 voitures ; ainsi que les accidents impliquant des véhicules plus lourds.
- accentuerait le caractère de pays de transit dont souffre déjà la France,
- procurerait une nouvelle productivité au transport routier, néfaste au développement durable ; la hausse de trafics induit annulerait les réductions du nombre de véhicules ;
- péjorerait gravement la compétitivité du transport combiné en le privant d'un avantage significatif,
- constituerait un pas vers les gigaliners de 60 tonnes allongés à plus de 60 t à plus de 25m.

Notre argumentation s'appuie sur une l'opinion publique favorable qui redoute ce qui est gros, polluant et dangereux. Il faut rappeler que 78% de la population juge le transport routier dangereux.

4. ADOPTER UN PLAN RAIL 2025 : UNE BASE

Nous proposons l'adoption d'un plan Rail 2025 après un grand débat national qui doit inclure la politique des transports et la consistance des installations en fonction de la politique retenue.

Il convient d'obtenir la garantie d'un plan de financement sur le long terme jusqu'en 2025 avec ses sources d'abondement en affectant en particulier les ressources tirées de l'Ecoredevance au réseau de transport ferroviaire.

Il est nécessaire de s'inspirer de la Suisse et de son plan Rail 2000 : on sait où on va. La population est au courant des projets, on en discute, on en débat, c'est dynamique. Les planificateurs devraient commencer à proposer des visions. Un plan clair qui définisse le périmètre du futur réseau . C'est aux élus après un grand débat national et après avis des Régions de le faire. Ce débat doit concerner l'ensemble de la politique des transports et des infrastructures, intégrer les préoccupations d'aménagement du territoire, de défense du cadre de vie et de l'environnement global. Le débat doit être aussi porteur d'une vision dynamique de l'utilité économique mais aussi de l'utilité sociale de ce réseau ferroviaire, tant pour le fret que pour les voyageurs. Il faut tenir compte évidemment des préoccupations de développement durable et d'aménagement du territoire et pas seulement des préoccupations comptables.

5. REMETTRE LE FRET FERROVIAIRE A L'ENDROIT : UNE NECESSITE

Avec le plan Véron, on est entré dans une logique de gestion de capacités rares. Les contraintes de l'offre sont reportées sur le client avec la mise en place d'un système de réservation plutôt rigide. Il faut revenir à du sur-mesure en prenant en compte que l'activité dispose de capacités de production excédentaires qu'il vaut mieux utiliser. Les frais fixes pèsent encore plus lorsque le chiffre d'affaires diminue.

L'économie européenne génère des échanges plus nombreux mais aussi plu diversifiés ; les industries lourdes voient leur part de marché diminuer sensiblement et génèrent des lots de taille plus réduite ; la part des envois traitables par train entier décroît irréversiblement. Alors que l'environnement économique se transforme, le fret ferroviaire s'appuie sur un système de production figé. C'est sur ce créneau que les entreprises ferroviaires concurrentes ne peuvent

présenter d'offre alternative. Le seul concurrent est la route. C'est bien sur ce segment qu'il faut jouer.

5.1. Confirmer le rôle d'un opérateur grande distance industriel

Pour la grande distance, nous confirmons une organisation qui achemine les flux densifiés, celle des axes principaux au cœur d'une offre recentrée, fiabilisée et productive à rendements croissants qui est appelée à se développer au niveau européen ; c'est le réseau principal et industrialisé sous forme de tapis roulants exploités par Fret SNCF. A noter l'importance de la fréquence.

Il est donc nécessaire d'adopter un nouveau plan de transport, peut-être un plan de transport unique, de repenser et dépasser les organisations traditionnelles du fret à partir de centres d'échange de lots constitués par la proximité.

5.2. S'engager résolument dans la mise en œuvre des opérateurs de proximité

Nous proposons de développer les opérateurs de proximité et de s'engager résolument dans leur mise en œuvre en complément du fret lourd massifié en montant des expérimentations initiées et impulsées par le tissu économique local.

L'opérateur local de proximité, partenaire du tissu économique recherchera et organisera les envois et les flux moins denses y compris ceux du transport combiné d'un territoire qu'il drainera ou distribuera vers ou à partir de points d'échange concertés avec l'opérateur grande distance. Il est appelé à devenir un acteur majeur de la chaîne ferroviaire en permettant d'organiser la massification vers les axes lourds. Il remet le marketing ferroviaire à l'endroit en le centrant sur les besoins des clients et des territoires. Nous obtenons ainsi un ensemble de réseaux capillaires intégrés avec les exploitations internes des clients.

Un tel opérateur de proximité nouera des contrats de partenariat et non pas de sous-traitance avec la SNCF qui serait l'opérateur des flux massifiés. Ce pourra être soit un opérateur autonome soit une filiale de la SNCF (VFLI) selon les cas.

Ainsi se dessine la synergie sur un territoire entre les deux systèmes d'organisation aujourd'hui indifférenciés, alors qu'ils obéissent à des logiques distinctes :

- un réseau principal industrialisé,
- un ensemble de réseaux capillaires intégrés avec les exploitations internes des clients qui seraient affluents et confluents du réseau principal et aptes à offrir un service sur-mesure.

La vraie idée nouvelle des OFP, c'est de remettre le chemin de fer à l'endroit en l'organisant à partir des territoires et de leurs activités économiques, non pour dessaisir l'opérateur grande distance mais pour se réapproprié le ferroviaire et le développer en partant des besoins réels des clients. Il implique l'émergence d'une volonté organisée à partir du tissu économique, d'aller vers des pratiques de développement local durable.

5.3. Viser la taille européenne par des fusions ou des alliances

Plus les distances sont longues, plus les volumes traités sont importants, mieux cela correspond à la pertinence du transport ferroviaire, c'est-à-dire le territoire de l'Europe. Cependant une Europe ferroviaire intégrée ou pour le moins interopérable est aujourd'hui une utopie. Or nous ne pouvons pas attendre. Aussi nous recommandons de viser la taille européenne :

- soit en s'alliant avec la DB pour créer une entité fret franco-allemande : force est de constater que la DB qui est face à un marché concurrentiel du même ordre présente une hausse de 9,5% de son trafic de fret en 2006 ; filialisée, elle est en pleine phase d'acquisitions avec les rachats de Schenker et Bax Global. Certes, tout sourit aux Allemands : l'excellente tenue de leur commerce extérieur, la tradition industrielle qui fait qu'on sait parfois donner la priorité au fret dans un réseau orienté vers les voyageurs, la rareté des conflits sociaux et l'élargissement de l'Europe qui met l'Allemagne au cœur de l'Europe. C'est pourquoi, une orientation possible consiste à créer une entité franco-allemande de fret ferroviaire commune avec la DB à management unique ; elle constituerait un premier embryon efficace de cette Europe ferroviaire, un « noyau dur » ;

- soit en créant une entité commune avec les autres opérateurs ferroviaires pour faire contrepoids à la DB;
- soit à défaut de cette entité nouvelle intégrée, en procédant à des montages européens s'appuyant sur une coopération technique forte afin d'atteindre la taille européenne par la construction d'un plan de transport européen au moyen de liaisons performantes, massifiées, cadencées et directes entre quelques grands triages européens, par exemple pour la France : Sibelin, Woippy, Villeneuve-Saint-Georges, voire Somain et Gevrey.

6. AVOIR UNE NOUVELLE VISION DU TRANSPORT COMBINÉ

Cette nouvelle vision repose en ne les opposant pas sur un développement du transport combiné classique s'appuyant sur des voies de progrès et sur une refondation à base d'autoroutes ferroviaires.

6.1. Développer le transport combiné classique

Ces voies de progrès visent à fournir un service simple, massifié, à améliorer la qualité des sillons et le système d'information, à ouvrir le transport combiné au plus grand nombre (PME) et à développer les trains de jour complétant les rotations de nuit.

Au-delà de ces mesures indispensables, au-delà du recentrage sur les liaisons pertinentes, il convient que :

- l'opérateur ferroviaire manifeste une implication plus lisible en faveur du transport combiné qui doit se traduire par des engagements de qualité mais aussi par une politique tarifaire souple, concurrentielle assurant un remplissage maximum ;
- le gestionnaire de l'infrastructure mette à disposition de bons sillons, sacralisés, cadencés ;
- la puissance publique prenne les moyens de faire assurer dans ses ports une traction ferroviaire terminale et un brouettage qui soit fiable et économique et soutienne que ce soit au travers d'un système d'aides, d'avances ou de garanties le démarrage des opérations ;
- les opérateurs, aménageurs et autorités portuaires trouvent des solutions qui permettent aux trafics maritimes et continentaux insuffisants pour justifier à eux seuls des solutions pour justifier des navettes de trains blocs, de se réunir pour améliorer massification et taux de remplissage ;
- la Communauté Européenne s'assure de la programmation des investissements nécessaires permettant d'offrir au transport de fret les infrastructures suffisantes pour éviter tout conflit avec le trafic de voyageurs, prenne des mesures et des règles permettant au transport combiné de se développer dans le cadre d'une concurrence maîtrisée et organisée avec le transport tout routier et standardise les unités de chargement intermodales.

6.2. Refonder à base d'autoroute ferroviaire

Nous proposons de refonder le transport combiné en assurant la promotion du ferroutage sur les deux axes de transit d'autoroutes ferroviaires et sur la base de conditions de viabilité économiques.

Il faut toujours avoir à l'esprit que 80% du potentiel de fret et 100% du trafic maritime par conteneur est entre les mains des armements et que ce sont eux qu'il convient de convaincre pour les inciter à une mutation vers l'intermodal. D'où la nécessité que les entreprises routière et les armements entrent au capital des lignes d'exploitation des autoroutes ferroviaires, ce qui n'est pas le cas dans Lorry-Rail, pour les unes, et des lignes desservant les hinterlands portuaires pour les autres (armements).

Nous rappelons que deux autoroutes ferroviaires éviteraient sur nos grands axes de transit :
 30 trains aller et retour soit 60 circulations par axe X 40 semi-remorques par train X 365 jours
 X 2 axes = 1 752 000 camions semi-remorques/ an