



Réf : DIV004-06

**REVISION DU LIVRE BLANC**

**LA POLITIQUE DES TRANSPORTS A L'HORIZON 2010 :**  
**L'HEURE DES CHOIX**

**COMMENTAIRES DES CHARGEURS FRANÇAIS**

Janvier 2006

## ▪ Introduction

A l'origine du Livre Blanc « Politique des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix », l'agenda de Lisbonne avait pour vocation de faire de l'Europe la puissance économique la plus compétitive du monde.

Dans ce schéma, un système de transports fonctionnant parfaitement et reposant sur des infrastructures suffisantes et fiables était de ce fait nécessaire.

A mi chemin de l'exercice, force est de constater que la révision du Livre Blanc est une nécessité.

Il est dorénavant évident que certaines perspectives de croissance ont été sur estimées et il est patent que des analyses, voire des présupposés, se sont révélés erronés.

Il en est ainsi de l'ambitieux programme de transfert modal de la route vers les modes alternatifs qui ne résiste pas à la réalité des besoins de l'industrie et du commerce ni à la qualité de service souhaitée par les chargeurs, que seul le transport routier est à même de fournir dans des conditions économiques répondant aux besoins du plus grand du nombre et adapté aux contraintes logistiques européennes.

L'AUTF considère qu'il est nécessaire que la Commission révise sa stratégie en matière de transfert modaux.

Les a priori du Livre Blanc de 2001 conduisent à vouloir restreindre la croissance du transport routier dans un environnement de croissance économique, le principe dit du « découplage », s'avère être une illusion théorique.

De même, l'idée selon laquelle la croissance des modes alternatifs : ferroviaire, fluvial et même cabotage maritime serait suffisante pour assurer ce transfert s'avère erronée.

## ▪ Une économie européenne forte a besoin d'une industrie du transport routier en bonne santé

Les prévisions de croissance des modes alternatifs à la route ont été surévaluées. Ceci est particulièrement vrai en ce qui concerne le transport ferroviaire, qui est loin d'avoir atteint les résultats espérés.

En dépit d'une action vigoureuse de la Commission pour la libéralisation du marché ferroviaire, condition nécessaire mais non suffisante à la revitalisation de ce mode, la croissance de parts de marché du fer sera un processus long et limité. L'objectif trop ambitieux doit être revu à la baisse à la lumière des faits.

Il en est de même avec le cabotage maritime et sa déclinaison en autoroute de la mer : l'effort important de promotion et de développement de ces modes a pour l'instant abouti à des résultats peu perceptible.

A moyen terme, le transfert de flux routiers sur le mode combiné mer- route n'apportera qu'une solution à la marge.

## ▪ Importance du transport pour l'économie

La globalisation et la croissance du commerce mondial rendent incontournables la nécessité d'une logistique de plus en plus complexe permettant d'assurer le transport des marchandises dans des conditions de coût et de service optimum. Dans cette perspective, les chargeurs souhaitent faire part de leurs besoins à l'occasion de la révision du Livre Blanc.

- **Liberté des choix modaux**

Les chargeurs ont besoin d'un large choix de solutions de transport efficaces et compétitives pour remplir leurs obligations envers leurs clients.

Ce besoin d'excellence logistique rend illusoire toute tentative d'imposer à l'industrie un mode de transport uniquement car il serait positif du point de vue de l'environnement. Le rôle de l'Union européenne est de fournir les règles appropriées d'organisation des marchés et les infrastructures nécessaires afin que chaque mode puisse faire valoir ses potentialités et répondre aux besoins de l'industrie et du commerce.

- **Un marché libéré**

La libéralisation des marchés est essentielle pour le développement d'une offre de transport de qualité. Ce point a été démontré dans les secteurs du transport fluvial, routier ou aérien.

Il reste des efforts à réaliser pour les modes ferroviaire et maritime afin finaliser le marché unique de transport européen.

- **Une politique transport réaliste**

Le Livre Blanc de 2001 qui se voulait ambitieux sur les enjeux environnementaux a, à certains égards, parfois perdu de vue que le transport était avant tout un moyen incontournable de satisfaction des besoins des citoyens

La politique prescriptive en faveur de certains modes de transport mise en avant par la Commission s'est avérée trop ambitieuse en matière d'objectifs de transfert modaux, tant du point de vue des parts de marché que de l'échéancier. A mi chemin du Livre Blanc, force est de constater que la théorie du découplage croissance économique /croissance du transport s'avère irréaliste dans la pratique.

- **Maintenir la qualité du transport routier**

L'analyse des statistiques des flux ainsi que l'évolution des parts de marché des différents modes de transports conduit à reconnaître avec objectivité que le transport routier répond toujours de façon optimale aux besoins des utilisateurs de transport.

Le succès du transport routier n'est que la conséquence de sa parfaite adaptation aux besoins de fiabilité, de flexibilité et de compétitivité des chargeurs ; il faut d'ailleurs se préparer à répondre à une augmentation des volumes transportés par la route. La résolution de la congestion naissante des axes routiers passe en partie par le recours à des transferts sur des modes alternatifs (voie d'eau, cabotage maritime, ferroviaire), cependant la proportion limitée de ces transferts ne pourra résoudre à elle seule le problème de fond de la capacité des routes existantes.

De nouvelles infrastructures routières sont nécessaires, ne serait-ce que pour absorber les tonnages transitant par les ports et les terminaux multimodaux.

- **Revitaliser le transport ferroviaire**

L'impulsion décisive donnée par la Commission pour libéraliser l'industrie ferroviaire n'a pas encore permis de progrès décisifs sur l'ensemble du réseau ferroviaire européen.

Dans certains pays, une transposition lente et parfois a minima de la législation communautaire a restreint les effets positifs attendus par la mise en œuvre des deux premiers paquets ferroviaires. Les chargeurs, notamment en France, n'ont malheureusement toujours pas constaté d'amélioration de l'offre et de la qualité de service. Dans ces conditions, la politique de transfert de la route sur le fer voulue par le Livre Blanc apparaît déconnectée de la réalité opérationnelle.

Les chargeurs restent persuadés que le transport ferroviaire possède une réelle pertinence économique et doit être favorisé.

La revitalisation du rail passe par une accélération de l'ouverture des marchés et par une incitation à la création de nouveaux services. La révision du Livre Blanc devrait être l'occasion de faire le point sur la mise en œuvre des deux premiers paquets ferroviaires afin de permettre à la Commission de finaliser l'organisation de ce mode. Les Etats membres qui ont pris du retard doivent être fortement incités à accélérer la mise en œuvre effective de cette réglementation.

Les chargeurs souhaitent également que la problématique du « wagon isolé » soit intégrée dans la réflexion de la Commission. L'existence du wagon isolé semble en effet être menacée chez les opérateurs historiques et totalement délaissée par les nouveaux entrants.

## QUESTIONNAIRE

### Rééquilibrage des modes, désengorgement et amélioration de la sécurité

*1. Observez vous un arrêt du déclin du transport ferroviaire, en particulier du fret? Quel rôle y joue la politique ferroviaire ?*

Le déclin du mode ferroviaire s'est poursuivi en France ces dernières années. Ceci est vrai tant pour le transport ferroviaire conventionnel que pour le transport combiné qui s'est effondré en 2005 .

Les raisons de cette situation sont multiples :

- Le plan de redressement de FRET SNCF a conduit à l'abandon de nombreux trafics souvent non rémunérateurs compte tenu des coûts de production de service de la SNCF. Des augmentations tarifaires de certains flux de 30, 50 voire plus de 100% ont conduit certains chargeurs à abandonner le mode ferroviaire. La fermeture de lignes et d'embranchements particuliers (ITE) ont accentué ce mouvement.
- En transport combiné rail-route, c'est surtout une non fiabilité chronique ainsi que des prix non attractifs qui sont responsables du désengagement des opérateurs de transport combiné et de leurs clients (13 millions de tonne/kilomètre en 2004 , 8,5 millions en 2005).

La libéralisation n'a pas encore produit de réels effets (le premier service international opéré par un nouvel entrant a démarré en mai 2005). A ce jour, la présence d'opérateurs privés sur le marché français est faible (4 à fin 2005) et leur impact est symbolique.

*2. Comment évolue le transport routier, en particulier le transport international et le cabotage, après l'élargissement ?*

Le transport routier stagne après avoir légèrement reculé au 1<sup>er</sup> semestre 2005, en raison d'une situation économique déprimée qui restreint les échanges. Depuis plusieurs années, l'offre de transport est supérieure à la demande. Ce déséquilibre conduit à un tassement des prix de transport qui explique pour partie les difficultés financières des transporteurs routiers français.

Sur les flux internationaux, le pavillon français, pénalisé par des coûts sociaux élevés, est en voie de disparition. Il subit la forte concurrence des transporteurs originaires de l'Europe des 15 qui bénéficient de conditions économiques et sociales plus favorables (Portugal, Espagne) et de la nouvelle concurrence des transporteurs originaires des pays nouveaux entrants. De ce fait, les transporteurs français dont l'activité se limite au transport routier se recentrent sur le marché domestique.

Le cabotage est peu utilisé de manière directe par les chargeurs qui ont développé des démarches de partenariat et de qualité, incompatibles avec le cabotage. Le cabotage est en fait de plus en plus utilisé par les intermédiaires (affréteurs). Son impact semble cependant globalement limité. Cette situation ne devrait pas beaucoup évoluer compte -tenu de la législation restrictive à l'égard du cabotage édictée par le gouvernement français.

Globalement le transport routier français souffre d'une non harmonisation des conditions de concurrence au sein de l'U.E. (fiscalité, gazole, temps de conduite ;....)

*3. Quelle est la situation du transport intermodal/combiné dans votre pays ? Celle du transport fluvial (si votre pays dispose d'un réseau fluvial)?*

En France, le transport combiné rail / route est moribond pour les trafics domestiques, il conserve cependant une certaine pertinence sur l'international.

Ce déclin s'explique par :

- un manque total de fiabilité qui pousse les opérateurs à réduire drastiquement leurs offres de services et dissuade les chargeurs de maintenir ce choix logistique.
- Les augmentations successives des tarifs pratiquées par la SNCF, opérateur historique toujours en situation de monopole de fait, ont également contribué à détourner les chargeurs de ce mode.

Le transport fluvial connaît une très forte croissance au point d'entraîner une pénurie de cale.

Le mode fluvial, qui était en pleine décadence à la fin des années 90, a profité du mouvement de libéralisation du marché de 2000 (fin du tour de rôle, liberté tarifaire)

*4. Comment évoluent la congestion et la pollution sur les grands axes, dans le transport aérien, dans les villes, dans des zones sensibles particulières ?*

La congestion est en augmentation principalement aux abords des grandes agglomérations en raison du développement du trafic automobile (ex périphérique parisien, autoroute A86 autour de Paris ). Certains axes routiers sont très chargés ( autoroutes A1 Lille / Paris, A6 et A7 autour de Lyon et celle reliant Bordeaux à l'Espagne .)

La pollution est elle aussi en augmentation notamment en raison de la circulation automobile dans les agglomérations .

*5. Quelles sont les tendances en matière de sécurité routière ?*

La sécurité routière est en amélioration constante en raison d'une politique stricte de limitation de la vitesse et d'une prévention forte sur la consommation de boissons alcooliques .

**Situation financière et économique des secteurs du transport**

*6. Quelle est la situation financière des entreprises des différents modes, y compris des gestionnaires d'infrastructures ? Comment évolue leur structure industrielle ?*

▪ **Transport routier :**

Sur les marchés internationaux, les entreprises françaises sont dans une situation économique difficile en raison d'handicaps structurels (charges sociales, temps de travail, fiscalité du gazole ) qui les pénalisent par rapport à leurs concurrents de l'Europe des 15.

L'arrivée de transporteurs issus de l'Europe de l'Est a également fortement contribué au recul du pavillon français sur les marchés européens, secteur actuellement déserté au profit d'un recentrage sur le marché domestique.

Au plan national, la concurrence est donc forte dans un environnement économique stagnant. Le nombre de faillites devrait être de 1500 pour l'année 2005. La hausse des prix du carburant en 2004 et 2005 n'a fait qu'amplifier des problèmes économiques pré existants.

#### ▪ **Transport Ferroviaire**

Le plan de redressement de l'opérateur historique, Fret SNCF, l'a conduit à sélectionner les trafics rentables au moyen d'augmentations tarifaires dissuasives. Cette politique s'est traduite par une perte immédiate de parts de marché du transport ferroviaire : 15% en 2005 contre 20% en 2000. Depuis l'ouverture des marchés internationaux, les nouveaux opérateurs se sont montrés d'une grande timidité. Le premier trafic indépendant n'a démarré qu'en mai 2005.

#### ▪ **Transport fluvial**

Ce mode est en pleine expansion depuis la libéralisation des marchés et la fin des tarifs administrés ; cette progression concerne également le transport de conteneurs. Il faut cependant noter un manque de cale pour certains types de trafics (trafic « Freyssinet »).

#### ▪ **Cabotage maritime**

Exceptés les transports inter usines réalisés en « conventionnel » par de grands groupes industriels, et les transports de conteneurs par « feeders » qui se développent au gré des stratégies des armateurs internationaux, ce mode progresse peu en France. Sa déclinaison sous le concept d'autoroutes de la mer reste pour l'instant un concept encore très théorique (une liaison Toulon /Civitavecchia lancée en 2004).

Cette situation s'explique en partie par le manque de fiabilité des ports français due à une grande rigidité sociale, et par des coûts de passages portuaires prohibitifs.

*7. Comment évoluent les investissements dans les infrastructures, en particulier sur les corridors du réseau transeuropéen ? Quelles sont les perspectives de financement par les budgets publics et par la tarification ? Ces perspectives permettront-elles l'achèvement des corridors prioritaires à l'horizon 2020 ?*

Le plan de financement a été défini en 2005 et l'organisme chargé de gérer les fonds, l'AFITF, a été constitué. Les investissements d'ores et déjà prévus pour être gérés par cet organisme sont essentiellement ferroviaires ou fluviaux.

#### **Les priorités pour l'avenir**

*8. Quelles actions du Livre blanc doivent être renforcées ? Quelles actions nouvelles doivent être ajoutées, dans quels domaines nouveaux ?*

- Déterminer une stratégie pour les transferts modaux non viables, mettre en place les financements européens nécessaires.
- Inciter les Etats membres à mettre en place toute réglementation permettant de développer le cabotage maritime.
- Faciliter et harmoniser les règles relatives aux poids et aux volumes de manière à accroître la capacité des véhicules et à en limiter leur nombre.
- Harmoniser la législation sociale et fiscale dans l'ensemble de la Communauté.
- Améliorer la qualité, la sécurité et la sûreté dans les transports avec une harmonisation dans tous les pays.

9. *Quelles doivent être les actions prioritaires d'ici 2010 (pour enrayer la congestion, nouvelles technologies, réseau transeuropéen, tarification, concentration sur des corridors, actions nouvelles en matière de transport urbain) ?*

Dans le transport de marchandises, l'innovation peut commencer en encourageant de nouvelles solutions techniques. Ainsi la possibilité d'utiliser sur certains axes des véhicules de grande longueur (european modular concept) permettrait d'importants gains de productivité sans trop d'investissements.

Il faut favoriser les reports modaux lorsqu'ils ne répondent pas à une vérité économique. Il serait souhaitable de définir un concept « d'action d'aménagement du territoire européen » permettant de s'affranchir des règles économiques pour promouvoir les modes les moins polluants ou diminuer la saturation des RTE (soutien –temporaire ou non - financier des états ou du budget européen au wagon isolé, à certains services route / mer aidant au franchissement des goulots d'étranglement et des barrière géographique etc. )

La congestion touche de nombreux ports qui n'ont pas anticipé l'explosion des trafics liée à la délocalisation industrielle en Asie. Une action prioritaire doit être menée pour augmenter les capacités de traitement des marchandises dans les ports et lors des pré et post acheminements. Des investissements lourds sont nécessaires et ils doivent être décidé en fonction de leur utilité logistique et non en fonction de position théorique qui favorise des modes peu productifs.

Ce qu'il ne faut pas faire :

- interférer dans les relations contractuelles entre les acteurs du transport, mais favoriser au contraire les démarches de contractualisation ;
- vouloir imposer des solutions modales aux acteurs ;
- ne pas rejeter les investissements dans les infrastructures routières nécessaires par simple dogmatisme.

10. *Quelles actions supplémentaires d'ici 2010 en matière de sécurité (maritime, aérienne, routière) ?*

Rendre conciliable la sûreté avec la fluidité des échanges.

Renforcer la sécurité maritime dans les eaux de l'Union.

Aider les Etats membres à mettre en place les contrôles des réglementations sociales en matière de transport routier et apporter toute l'aide nécessaire le cas échéant à la mise en place du chronotachygraphe électronique

Homogénéiser la mise en œuvre des réglementations de sûreté, à l'origine de distorsions de concurrence et des détournements de trafics inutiles.



## **CONCLUSION :**

Les chargeurs n'ont pas d'approche dogmatique en faveur d'un mode de transport. Ils attendent du service de transport auquel ils recourent - et auquel ils veulent continuer à pouvoir recourir librement - une efficacité économique optimale.

A cette occasion, ils rappellent que la croissance économique d'une entreprise, d'un pays, et de l'Europe ne peut se concevoir sans un système d'échanges de flux de marchandises, de flux d'informations et de flux financiers performants dans la durée.

Les transports de marchandises ne sont pas une fin en soi mais un levier déterminant de la croissance économique et de l'emploi, qu'il convient par conséquent de sauvegarder et de pérenniser.

Toute la logique dans laquelle s'est inscrit le Livre Blanc de 2001 a précisément consisté à considérer que la performance du transport routier constituait à l'horizon 2010 une menace pour lui-même et plus généralement pour l'ensemble des échanges. Afin d'éviter que la route ne soit victime de son propre succès, il convenait donc d'en restreindre la croissance en favorisant un rééquilibrage modal.

L'objectif était louable mais le constat qu'il convient de faire à mi-parcours est qu'il s'est révélé déconnecté de la réalité économique et que rien ne permet d'augurer une capacité des modes alternatifs à la route d'absorber une part substantielle de la croissance attendue de la demande de transport. La révision du Livre Blanc doit tenir compte de cette réalité car rien ne serait pire pour l'avenir des échanges continentaux et intercontinentaux que de fonder une politique européenne des transports sur un concept et un objectif de découplage de la croissance des transports et de la croissance économique.

Les efforts qu'il convient de poursuivre pour développer toutes solutions alternatives au tout routier ne doivent pas occulter la nécessité d'accompagner le développement inéluctable de ce mode de transport :

Il convient également de prévoir la possibilité d'aider de manière durable les modes alternatifs dans une perspective d'aménagement équilibré du territoire européen.