Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

MINISTÈRE DU LOGEMENT,
DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES
ET DE LA RURALITÉ

CONCOURS EXTERNE DE RECRUTEMENT DE SECRÉTAIRES D'ADMINISTRATION ET DE CONTRÔLE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE CLASSE SUPÉRIEURE

Spécialité contrôle des transports terrestres

SESSION 2015

ÉPREUVE N° 1

Épreuve de cas pratique avec une mise en situation à partir d'un dossier documentaire remis au candidat pouvant comporter des graphiques ainsi que des données chiffrées. Le dossier relève d'une problématique relative aux politiques publiques et comporte plusieurs questions.

(durée : trois heures ; coefficient 2)

SUJET :

Le développement des échanges commerciaux, la globalisation de l'économie, la libre circulation des marchandises au sein de l'Union Européenne, a notamment entraîné le développement du transport routier de marchandises. Ce dernier est cependant, à l'origine de graves problèmes environnementaux, sociaux et de santé publique. En France, la question environnementale est au cœur des préoccupations des gouvernements qui se sont attachés à favoriser le transport multimodal.

Vous êtes affecté à l'unité contrôle des transports routiers de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Rhône-Alpes. Dans la perspective de rencontrer les représentants des acteurs économiques de la région, votre chef de service vous demande à l'aide des documents joints :

1) De présenter en quoi le transport multimodal rail-route est une alternative au transport routier de marchandises. Vous indiquerez notamment quels sont les avantages et les inconvénients de ces modes de transport.

2) De décrire le dispositif d'aides dont peuvent bénéficier les opérateurs de transport combiné.

3) De présenter les perspectives pour le développement du transport combiné.

Le dossier documentaire comporte 25 pages

Tour Pascal B– 92055 La Défense cedex – Tél : 33 (0)1 40 81 60 68– Fax : 33 (0)1 40 81 61 94

LISTE DES DOCUMENTS JOINTS :

Document 1	La stratégie nationale de transition écologique 2014-2020 (1 page)
Document 2	Indicateurs de développement durable nationaux (2 pages)
Document 3	Les incidences sur l'environnement du TRM (Extraits) – OCDE 1997 (2 pages)
Document 4	MEDDE – transport combiné – 12 décembre 2014 (2 pages)
Document 5	Loi n° 2009-967 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (extraits) (5 pages)
Document 6	MEDDE – autoroutes ferroviaires – 28 avril 2014 (6 pages)
Document 7	L'Antenne.com – Un vaste réseau de transport à l'horizon 2030 (1 page)
Document 8	Évaluation des politiques publiques en faveur du transport combiné rail-route – 2003 (extraits) (2 pages)
Document 9	MEDDE – Le transport intermodal de marchandises – 11 janvier 2007. (3 pages)
Document 10	La Tribune – Pourquoi une réforme du fret ferroviaire est urgente – 01/12/2014 (1 page)

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

La stratégie nationale de transition écologique vers un développement durable 2014-2020 – 20 mars 2014 (mis à jour le 29 juillet 2014) – Développement durable

Succédant à la stratégie nationale de développement durable 2010-2013, la stratégie nationale de transition écologique vers un développement durable 2014 – 2020 (SNTEDD), est en cours d'élaboration.

Les stratégies nationales de développement durable françaises successives s'inscrivent dans une ligne d'engagements internationaux et européens pris par les États au Sommet de la Terre à Rio en 1992, réitérés au Sommet du développement durable à Johannesburg en 2002 puis lors de la conférence des Nations Unies sur le développement durable « Rio+20 » en juin 2012. Elles reposent également sur des fondements législatifs qui en définissent les principes d'élaboration et traduisent un engagement continu de la France en faveur du développement durable.

La SNTEDD 2014-2020 propose, pour les six années à venir, des perspectives et des orientations à engager pour **une transformation d'ampleur de notre modèle de société** associant une croissance économique respectueuse de l'environnement et vecteur de progrès social et reposant **sur le « mieux consommer » et le « mieux vivre ensemble »**. Cette nouvelle stratégie vise ainsi à répondre aux enjeux environnementaux (le changement climatique, la perte accélérée de biodiversité, la raréfaction des ressources ou encore la multiplication des risques sanitaires environnementaux) qui affectent l'ensemble des territoires et menacent notre cohésion sociale et la vitalité de nos économies.

Neuf axes transversaux, déclinés en grandes priorités, présentent une vision commune pour tendre vers une société plus sobre à horizon 2020 (axes 1 à 3), en proposant les leviers adéquats pour accélérer et accompagner la transformation du modèle économique et social (axes 4 à 6) et en renforçant la pédagogie et la gouvernance pour favoriser l'appropriation et l'action de tous (axes 7 à 9).

Pour entraîner une mise en mouvement coordonnée de tous les français, la stratégie doit être porteuse d'orientations et de priorités collectivement définies. Le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie a donc mené **une triple consultation** :

- auprès de ses partenaires en proposant un avant-projet de la SNTEDD au Conseil National de la transition écologique (CNTE),
- auprès d'experts des questions sociales et sociétales à travers un séminaire de travail le 26 mars 2014
- et plus généralement auprès de tous les acteurs concernés, à toutes les échelles, en soumettant l'avant-projet de la stratégie à une consultation citoyenne ouverte du 20 mars au 20 avril 2014. Près de 300 contributions ont été recueillies, qui ont fait l'objet d'une synthèse afin d'en ressortir les points saillants. (PDF - 830 Ko).

Des indicateurs de suivi de la SNTEDD, destinés à mesurer l'ambition et l'impact des actions et politiques menées en faveur de la transition écologique, seront adossés au document final. Les travaux de définition de ces indicateurs sont menés en parallèle par une commission spécialisée du CNTE.

La SNTEDD, amendée à la suite de ces consultations, fera l'objet d'un avis du Conseil national de la transition écologique en vue de son adoption par le gouvernement.

MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

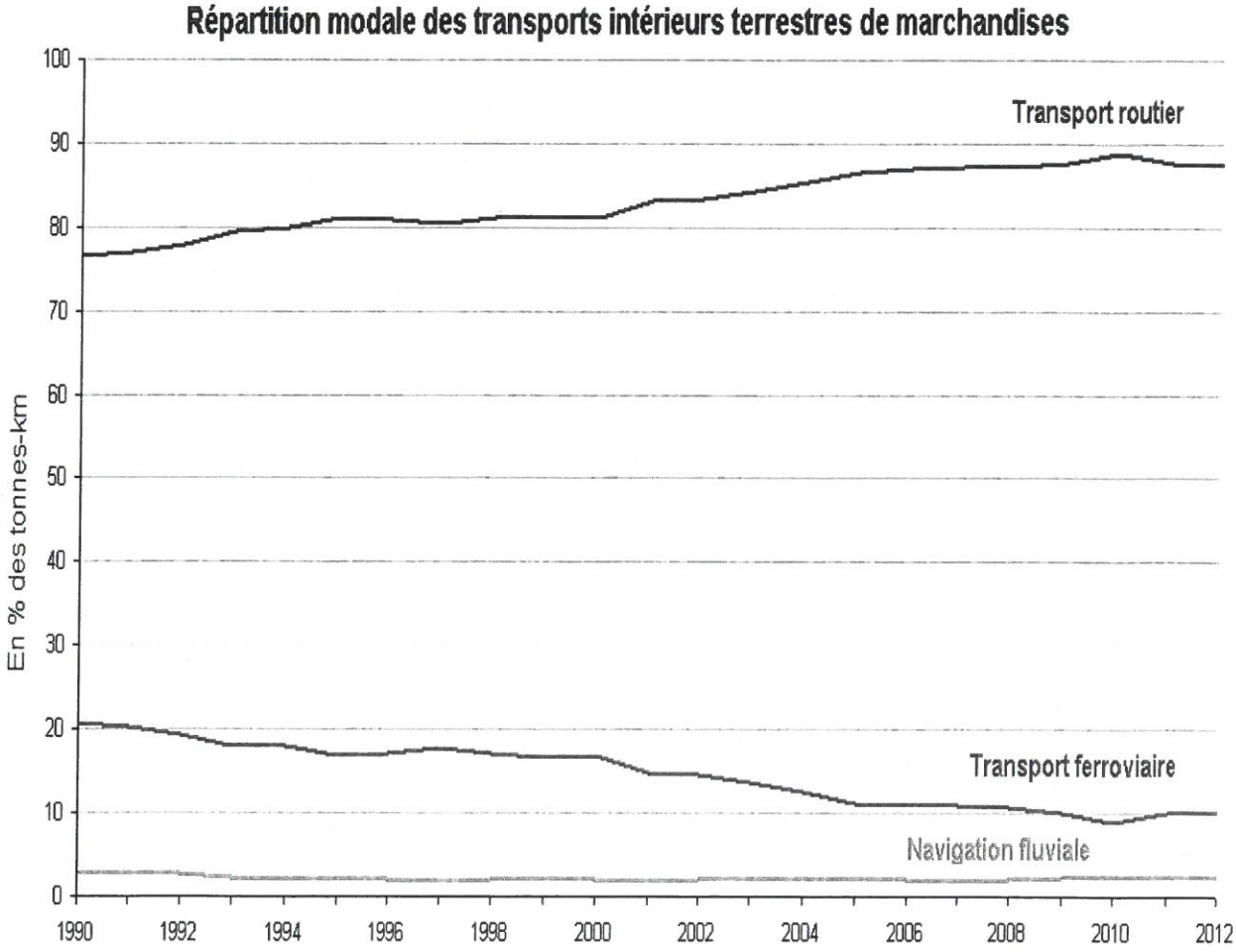
INDICATEURS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE NATIONAUX

Répartition modale des transports intérieurs terrestres de marchandises

Défi 5 « Transport et mobilité durables »

Indicateur complémentaire 5.2.3

Les transports intérieurs terrestres de marchandises sont largement dominés par le transport routier. Cependant, depuis 2011 la part modale de la route (87,6%), en augmentation depuis 1990, esquisse une diminution. La part du rail (10,1%) est stabilisée après une baisse continue jusqu'en 2010. La part du transport fluvial (2,4%) reste très faible, et quasi-stable depuis 1994.



Note : transit inclus, oléoducs exclus.
Source : SOeS, VNF.

Enjeux

Les transports de marchandises par chemin de fer ou par voie fluviale exercent moins de pressions sur l'environnement que les transports routiers ou aériens, plus consommateurs d'énergie fossile. Ils émettent moins de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Renforcer l'intermodalité et développer des alternatives au transport routier et aérien sont l'un des choix stratégiques de la Stratégie nationale de développement durable.

La loi 2009-967 du 3 août 2009 fixe comme objectif pour 2012, d'augmenter de 25 % la part du fret non routier et non aérien (à partir d'une base 2006) ; et d'ici 2015, de doubler la part du fret non routier à destination ou en provenance des ports.

Analyse

Après une forte chute en 2009 due à la crise économique, le transport intérieur terrestre de marchandises accélère sa diminution en 2012 (- 5,6 % en t-km après -1,0 % en 2011), l'activité des branches utilisatrices de transport ayant baissé (- 0,7 %). L'ampleur de la baisse depuis 2008 a été telle que le transport intérieur de marchandises se situe en 2012 à un niveau inférieur de 14 % à celui de 2006.

La part modale du transport routier de marchandises atteint 87,6% en 2012 contre 86,9% en 2006. Elle a augmenté jusqu'en 2010 puis légèrement baissé en 2011 et 2012, sous l'effet du recul du transport sous pavillon français. Le transport ferroviaire confirme sa tendance au fléchissement et sa part modale reste stable (10,1 % en 2012 contre 10,9 % en 2006). Le transport fluvial recule plus modestement que les autres modes de transport mais reste à un niveau très faible ; sa part modale est stable. Les objectifs fixés en matière de report modal dans la loi du 3 août 2009 sont donc loin d'être atteints, la domination du transport routier s'étant au contraire accentuée ces dernières années.

LES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT DU TRANSPORT DE MARCHANDISES
ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUES
Paris

(Extraits)

IV. Camionnage

Les incidences du camionnage sur l'environnement ont suscité un grand intérêt en particulier si on le compare aux conséquences du transport par voie ferrée. Le camionnage représente une menace pour l'environnement par la pollution atmosphérique et le bruit qui en sont les deux principales sources quantifiables. En outre, l'utilisation de poids lourds porte atteinte à l'environnement dans le domaine de l'occupation des sols et également par les répercussions des accidents. Dans le premier cas, les questions d'ordre général ont été examinées précédemment en tenant compte des différents milieux naturels. Une analyse plus approfondie des problèmes par mode de transport demande une étude des conditions locales qui dépasse le champ d'application du présent rapport. Dans le deuxième cas, les données portent essentiellement sur le coût en vies humaines des accidents plutôt que sur leurs incidences sur l'environnement dans l'acception plus étroite du terme ; par conséquent cette question ne sera pas abordée dans le présent rapport.

A) Pollution atmosphérique

Des estimations nombreuses et variées ont été publiées sur les polluants émis par les poids lourds, en s'appuyant sur les miles parcourus, les tonnes de marchandises transportées au kilomètre, la quantité d'énergie consommée et d'autres mesures. Même lorsqu'elles sont calculées en unités identiques, ces estimations varient considérablement. Elles donnent néanmoins une idée générale de l'importance de la pollution atmosphérique produite par les camions. Elles offrent aussi une image satisfaisante des incidences relatives des poids lourds et du rail sur le milieu naturel.

Il convient de garder à l'esprit les nombreux points où les données disponibles peuvent reposer sur des hypothèses divergentes, limitant la comparabilité entre les estimations ou entre les pays. Les coefficients d'émission des véhicules sont estimés à partir de contrôles dont ils font l'objet dans le cadre de protocoles définis par la Communauté européenne, l'US EPA et le gouvernement japonais (Cucchi & Bidault 1991). Les séries de tests diffèrent selon des hypothèses émises pour les poids lourds roulant au ralenti, la vitesse du moteur et d'autres conditions de conduite. Les résultats des tests sont ensuite ajustés pour prendre en compte les variations de température, de catégorie, de vitesse, de poids en charge, etc. Les coefficients d'émission calculés par EPA peuvent offrir un exemple type (Cambridge Systematics pp. 2-39 à 2-57). Lorsque les rejets émis par un nouveau véhicule de la gamme d'un camion donné ont été déterminés en laboratoire, des coefficients fixes s'appliquent pour intégrer l'âge du véhicule. Cette opération donne une série de coefficients d'émission pour une catégorie de véhicules fondés sur leur âge. L'on définit ensuite la répartition par âge du parc de véhicules de cette catégorie, en s'appuyant généralement sur les numéros d'enregistrement de leur moteur. On estime alors le nombre de miles qu'un véhicule de chaque classe d'âge est susceptible d'avoir parcourus ; on prend comme hypothèse que les camions anciens roulent moins que les nouveaux. Les résultats de la répartition par âge et par nombre de miles parcourus sont alors utilisés comme facteurs de pondération pour calculer le coefficient d'émission moyen pondéré pour la catégorie de véhicule dans son ensemble. Cette donnée peut être encore ajustée par la vitesse ou des conditions de conduite particulières ainsi que pour contrôler les démarrages à froid, la température ambiante et si les conditions locales sont globalement montagneuses ou plates.

(...)

VIII. Comparaisons et conclusions

Cet exposé s'est efforcé de résumer les incidences sur l'environnement du fret de manière à fournir des information qui seront intégrées dans l'étude de l'OCDE sur les incidences de la libéralisation des échanges sur l'environnement liées au transport de marchandises. Il s'est employé tout particulièrement à décrire les principaux mécanismes du transport des marchandises susceptibles d'affecter l'environnement et de mettre en évidence les façons de quantifier ces relations en s'appuyant sur des mesures unitaires de marchandises.

Il est possible de dégager des conclusions claires en comparant les données du présent rapport. Les informations sur la pollution atmosphérique permettent les comparaisons les plus directes. Comme l'indique le tableau ci-dessous, et malgré des écarts sensibles entre les estimations relatives à chaque mode de transport, les poids lourds sont nettement plus polluants que les trains ou les bateaux. Cette observation vaut pour tous les polluants. Les données amènent à penser que le rail peut se montrer plus préjudiciable que le transport maritime ; toutefois ceci n'est pas clairement avéré. Le recours à différentes méthodologies pour calculer les coefficients d'émission peut expliquer de façon plus significative les différences entre le transport maritime et le chemin de fer à partir de ces données que toute tentative de généralisation.

(...)

En ce qui concerne la pollution sonore, les statistiques récentes (CEMT -- à venir) prévoient que le coût environnemental médian de la pollution sonore du transport routier est deux fois plus élevé que celui du transport ferroviaire. De plus, la comparaison des coûts sociaux des autres effets environnementaux extérieurs (voir tableau ci-dessous) montrent aussi que les coûts extérieurs moyens pour la route sont plus élevés que pour le rail.

(...)

Les autres types de dommages causés à l'environnement par les transports sont plus difficiles à évaluer. Des difficultés se présentent lorsqu'il s'avère impossible de quantifier les effets produits sur l'environnement en unités normalisées, ou lorsque ceux-ci ne sont pas du tout quantifiables. La question est particulièrement d'actualité lorsque l'on essaie de comparer les incidences du transport de marchandises par voie maritime avec celles des autres modes de transport. Les préjudices les plus graves causés par le transport maritime affectent la vie des espèces vivant dans les mers plutôt que les vies humaines. Bien que supposées éloignés de l'environnement humain, les préjudices portés aux écosystèmes marins auparavant intacts suscitent quand même des préoccupations sérieuses en matière d'environnement. On se heurte au même type de difficulté lorsqu'il s'agit d'analyser la question du morcellement de l'habitat dans des zones sensibles et dans des écosystèmes fragiles. Dans quelques cas, comme la construction de routes traversant l'Amazonie ou de pipelines en Alaska, l'opinion publique a pris conscience des coûts supportés par les écosystèmes du fait des transports, mais même alors, on compare difficilement les préjudices causés aux écosystèmes avec les effets nocifs plus quantifiables provoqués par des modes de transport de rechange ou avec les avantages tirés de la construction de ces infrastructures. Des problèmes identiques se posent à l'examen des espèces sources de nuisances. Bien que certains dommages puissent être mesurés -- en particulier les réparations des infrastructures rendues nécessaires par les moules zébrées dans la région des Grands Lacs -- il est malaisé de procéder à une estimation des perturbations subies par les écosystèmes marins. Si l'on est à même de décrire les incidences d'une augmentation du transport de marchandises sur ces problèmes, il est impossible de les quantifier en unités qui nous permettraient de comparer les menaces que représentent les différents modes de transport.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Transport combiné

12 décembre 2014 - TRANSPORTS

Aides aux services réguliers de transport combiné

21 juin 2014 (mis à jour le 25 juin 2014)

Par décision du 19 juin 2014, la Commission européenne a autorisé le régime français d'aides à l'exploitation de services réguliers de transport combiné pour la période 2013 – 2017. Celui-ci avait été notifié à la Commission après la nécessaire prise en compte de l'ensemble des données communiquées par les opérateurs sur leurs trafics réalisés en 2012. Ces informations n'ont été disponibles qu'à la mi-2013.

Désormais, la mise en signature des conventions de financement avec les opérateurs de transport combiné pour l'année 2013 va pouvoir être lancée en vue d'une mise en paiement, dans les meilleurs délais, pour les opérateurs ayant transmis un dossier complet.

En cohérence avec sa politique de transport durable de marchandises, malgré un contexte budgétaire fortement contraint, et même s'il a été conduit à réduire l'aide unitaire au « coup de pince » de 18 € à 12 €, l'État confirme et réaffirme sa volonté de poursuivre son soutien au développement du transport combiné en France, en continuité avec les aides déjà versées à ce secteur depuis 2003.

Frédéric Cuvillier rappelle que ces aides, versées sous la forme d'aides aux investissements et d'aides à la compensation partielle du surcoût des transbordements ont représenté plus de 362 millions d'euros depuis 2003. Elles viennent s'ajouter au financement de l'aménagement et de la maintenance des réseaux, qui bénéficie aux opérateurs de transport combiné, notamment pour le transport combiné rail-route.

Face à la conjoncture et à la faveur des discussions sur le nouveau dispositif d'aides publiques au transport combiné, Frédéric Cuvillier a souhaité qu'une réflexion spécifique sur le transport de conteneurs par voie fluviale soit amorcée par bassin visant à l'amélioration de sa compétitivité afin que ce secteur ne soit plus dépendant des niveaux d'aides publiques qui lui sont allouées.

Ainsi, des tables rondes dédiées au développement du transport de conteneurs par voie fluviale associant l'ensemble des acteurs économiques et institutionnels concernés, seront organisées très prochainement, par bassin, sous l'égide du délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine et du préfet coordonnateur du bassin Rhône-Méditerranée. Ces tables rondes permettront en outre de travailler sur la transparence du modèle économique portuaire et l'optimisation de la chaine logistique.

Aides à l'exploitation des services réguliers de transport combiné de l'année 2014 - appel à manifestation d'intérêt

12 décembre 2014

Lancement de l'appel à manifestation d'intérêt pour les aides à l'exploitation des services réguliers de transport combiné de l'année 2014.

L'appel public à manifestation d'intérêt lancé par le ministère a pour objet de recenser les opérateurs de transport combiné qui souhaitent bénéficier de l'aide à l'exploitation de services réguliers de transport combiné au titre de l'année 2014.

L'appel à manifestation d'intérêt est ouvert jusqu'au mardi 20 janvier 2015 à 16 heures.

Conformément à la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, le Gouvernement français a soumis un régime d'aides à l'exploitation de services réguliers de transport combiné de marchandises pour la période 2013 – 2017 à la Commission européenne qu'elle a approuvé le 19 juin 2014. Le présent appel à manifestation d'intérêt relatif aux aides à l'exploitation de services réguliers de transport combiné a pour but de recenser les trafics réalisés au cours de l'année 2014.

Ce programme de soutien est destiné à favoriser la mise en place et le développement de services de transport combiné pour contribuer aux objectifs de transition écologique.

Les bénéficiaires sont les opérateurs de services de transport combiné, ou les commissionnaires de transport, leur activité étant un des maillons de la chaîne logistique.
Le transport combiné est un système de transport qui combine le mode routier avec d'autres modes comme la navigation intérieure, le ferroviaire ou le transport maritime courte distance. Le régime d'aides vise à réduire le handicap que constituent les ruptures de charge de la chaîne intermodale par rapport au transport routier de porte à porte.
Il s'agit de verser une aide forfaitaire par unité de transport intermodal - UTI (conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques, remorques) transbordée dans un terminal terrestre ou portuaire situé sur le territoire français métropolitain et intégré dans une chaîne de transport incluant un pré et post acheminement routier aux extrémités du maillon principal.
L'objectif est de permettre aux opérateurs de transport combiné d'établir une offre de prix compétitive afin de favoriser le développement de ce système de transport.

Pour bénéficier de l'aide à l'exploitation des services réguliers de transport combiné, les opérateurs de combiné devront répondre à l'appel à manifestation d'intérêt publié au BOAMP et au JOUE en adressant leur réponse **avant le mardi 20 janvier 2015 à 16 heures**.

LOI n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (extraits)

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article 1

La présente loi, avec la volonté et l'ambition de répondre au constat partagé et préoccupant d'une urgence écologique, fixe les objectifs et, à ce titre, définit le cadre d'action, organise la gouvernance à long terme et énonce les instruments de la politique mise en œuvre pour lutter contre le changement climatique et s'y adapter, préserver la biodiversité ainsi que les services qui y sont associés, contribuer à un environnement respectueux de la santé, préserver et mettre en valeur les paysages. Elle assure un nouveau modèle de développement durable qui respecte l'environnement et se combine avec une diminution des consommations en énergie, en eau et autres ressources naturelles. Elle assure une croissance durable sans compromettre les besoins des générations futures.

Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable.A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social.

La stratégie nationale de développement durable et la stratégie nationale de la biodiversité sont élaborées par l'Etat en cohérence avec la stratégie européenne de développement durable et en concertation avec les représentants des élus nationaux et locaux, des employeurs, des salariés et de la société civile, notamment des associations et fondations visées au deuxième alinéa de l'article 49 de la présente loi.

L'Etat assure le suivi de leur mise en œuvre au sein d'un comité pérennisant la conférence des parties prenantes du Grenelle de l'environnement et en rend compte chaque année devant le Parlement, auquel il propose les mesures propres à améliorer leur efficacité. Le Gouvernement transmet à celui-ci, au plus tard avant le 10 octobre, un rapport annuel sur la mise en œuvre des engagements prévus par la présente loi, son incidence sur les finances et la fiscalité locales et son impact sur les prélèvements obligatoires au regard du principe de stabilité de la pression fiscale pesant sur les particuliers et les entreprises.

(...)

TITRE IER : LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Article 2

I. — La lutte contre le changement climatique est placée au premier rang des priorités. Dans cette perspective, est confirmé l'engagement pris par la France de diviser par quatre ses émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050 en réduisant de 3 % par an, en moyenne, les rejets de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, afin de ramener à cette échéance ses émissions annuelles de gaz à effet de serre à un niveau inférieur à 140 millions de tonnes équivalent de dioxyde de carbone.

(...)

II. — Les mesures nationales de lutte contre le changement climatique porteront en priorité sur la baisse de la consommation d'énergie des bâtiments et la réduction des émissions de gaz à effet de serre des secteurs des transports et de l'énergie. Ces mesures sont conçues selon une approche conjointe de protection de la qualité de l'air et d'atténuation du changement climatique. La maîtrise de la demande d'énergie constitue la solution durable au problème des coûts croissants de l'énergie pour les consommateurs, notamment pour les ménages les plus démunis particulièrement exposés au renchérissement des énergies fossiles. Le programme d'économies d'énergie dans le secteur du logement comprendra des actions ciblées de lutte contre la précarité énergétique.

(...)

CHAPITRE III : TRANSPORTS

SECTION 1 : DISPOSITIONS RELATIVES AUX OBJECTIFS

Article 10

I. — La politique des transports contribue au développement durable et au respect des engagements nationaux et internationaux de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants, tout en limitant la consommation des espaces agricoles et naturels. L'objectif est de réduire, dans le domaine des transports, les émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici à 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990.

L'Etat veillera à réduire les pollutions et les nuisances des différents modes de transport. Il favorisera l'adoption de comportements responsables au regard des exigences écologiques, incitera les entreprises du secteur des transports à améliorer leur performance environnementale et encouragera le renouvellement des matériels de transport et les projets innovants de transports favorisant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La politique de réduction des pollutions et nuisances fera, tous les cinq ans, l'objet d'une évaluation et d'un programme d'actions sur la base d'objectifs chiffrés.

Dans une logique de développement des transports multimodale et intégrée, l'Etat veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement.

Les fournisseurs de carburant devront conduire des actions visant à en maîtriser la consommation.

II. — L'Etat met à l'étude la possibilité de créer un fonds de capitalisation, regroupant des actifs et des participations de l'Etat dans le capital des sociétés dont il est actionnaire, qui pourrait, le cas échéant, être géré dans le cadre des missions de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Le capital de ce fonds serait ouvert à des investisseurs institutionnels et à des collectivités territoriales.

Ce fonds de participation aurait notamment pour objet de financer la réalisation des objectifs visés au I. En outre, cette étude proposera différents dispositifs permettant de financer les grands projets d'infrastructures de transport. Le Gouvernement en présentera les conclusions au Parlement au plus tard six mois après la promulgation de la présente loi.

Les projets permettant d'achever les grands itinéraires autoroutiers largement engagés seront menés à bonne fin dans les meilleurs délais et dans le respect de normes environnementales conformes au développement durable.

Article 11

I. — Pour le transport des marchandises, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, du transport maritime, et plus particulièrement du cabotage, revêt un caractère prioritaire. A cet effet, l'Etat accordera, en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements ferroviaires, fluviaux et portuaires, tout en tenant compte des enjeux liés au développement économique et à l'aménagement et à la compétitivité des territoires. Il soutiendra le développement des trafics massifiés de fret ferroviaire et fluvial, du transport combiné ferroviaire, fluvial et maritime, des autoroutes ferroviaires et des autoroutes de la mer.

Les moyens dévolus à la politique des transports de marchandises sont mobilisés pour faire évoluer la part modale du non-routier et non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022. En première étape, le programme d'action permettra d'atteindre une croissance de 25 % de la part modale du fret non routier et non aérien d'ici à 2012. Cette augmentation sera calculée sur la base de l'activité fret enregistrée en 2006.

Des dotations du budget de l'Etat encourageront le recours au transport combiné par des compensations tarifaires aux opérateurs, au moyen de conventions passées entre l'Etat et les opérateurs qui s'engagent sur des objectifs de développement et d'organisation.

II. — La politique durable des transports donne la priorité en matière ferroviaire au réseau existant. Cette priorité s'appuie d'abord sur sa régénération, puis sur sa modernisation.

A cet effet, il sera établi, avant la fin de l'année 2009, une cartographie des points de saturation et de ralentissement du réseau ferroviaire, actuels et prévisibles, à l'horizon 2020. Cette cartographie déterminera en outre les tronçons de lignes qui ne sont pas encore électrifiés.

Les moyens dévolus par l'État et ses établissements publics à la régénération du réseau ferroviaire seront accrus régulièrement pour atteindre en 2015 un niveau de 400 millions d'euros par an supplémentaires par rapport à l'actuel plan de renouvellement des voies ferrées 2006-2010, soit un montant deux fois et demi plus élevé que celui constaté en 2004. Les régions pourront contribuer à cet effort pour l'entretien et la régénération du réseau ferroviaire.

Cet effort financier sera notamment destiné à des dépenses d'investissement et de fonctionnement sur les lignes qui jouent un rôle réel de désenclavement. L'extension progressive du réseau ferroviaire à grande vitesse et la création de lignes nouvelles mixtes libérera de la capacité pour le fret ferroviaire. Les deux principaux axes Nord-Sud du réseau seront aménagés afin de permettre la circulation de trains longs d'au moins 1 000 mètres.

Le réseau ferroviaire national sera modernisé pour permettre un système de transport de fret de qualité répondant à la demande en termes de fiabilité, de rapidité, de régularité et de souplesse. Dans cette perspective, les investissements de l'Etat seront concentrés sur certains axes prioritaires de circulation importante, où le fret bénéficiera de sillons performants et stables, en prenant notamment en compte les intérêts des chargeurs.

Un réseau d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence et de transport combiné sera développé pour offrir une alternative performante aux transports routiers à longue distance, notamment pour les trafics de transit. Dans une première phase, trois autoroutes ferroviaires seront mises en place : l'autoroute ferroviaire alpine, qui sera prolongée jusqu'à la région lyonnaise, l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Luxembourg et l'autoroute ferroviaire Atlantique entre le pays basque, la région parisienne et le nord de la France. L'adaptation des infrastructures fera l'objet d'un financement public complémentaire de 50 millions d'euros et la création des plates-formes multimodales de fret classique ou à grande vitesse de fret fera l'objet d'un financement de 50 millions d'euros.

Dans une deuxième phase, l'objectif sera le transfert de 2 millions de camions ; enfin, dans une troisième phase, l'objectif sera d'assurer le trafic de transit de marchandises dans sa totalité par les modes alternatifs à la route. En outre, l'Etat étudiera la possibilité de mettre en place des prêts à long terme ou des garanties pour faciliter l'acquisition du matériel nécessaire par les opérateurs.

La création d'opérateurs ferroviaires de proximité sera encouragée afin de répondre à la demande de trafic ferroviaire de wagons isolés. La faculté de réserver des sillons sera donnée aux opérateurs de transport combiné. Enfin, les projets innovants, comme les projets de fret à grande vitesse, notamment en correspondance avec le mode aérien, seront encouragés par des dispositifs spécifiques.

Une instance de régulation des activités ferroviaires favorisera la croissance globale des trafics de marchandises tout en veillant au développement sans discrimination de la concurrence sur le marché du transport ferroviaire de fret classique et à grande vitesse.

La conservation des emprises des lignes ferroviaires désaffectées sera favorisée afin de permettre la mise en place ultérieure d'un système de transports de marchandises, de transports en commun ou de transports non motorisés, en concertation avec les autorités organisatrices de transports et les collectivités territoriales concernées.

Le Gouvernement présente un rapport au Parlement, au plus tard six mois après la promulgation de la présente loi, sur l'opportunité d'interdire, à partir du 31 décembre 2015, la circulation sur les lignes électrifiées des trains utilisant un mode de propulsion autre qu'électrique.

III. — L'amélioration de la compétitivité des ports maritimes français dans la concurrence internationale et de leur desserte multimodale permettra l'accroissement du transport de fret et des activités de logistique, créateurs d'emplois et respectueux de l'environnement. L'objectif est de doubler la part de marché du fret non routier pour les acheminements à destination et en provenance des ports d'ici à 2015.

A cette fin, l'Etat accompagnera le développement des capacités portuaires et créera les conditions d'une desserte terrestre efficace des grands ports maritimes français par les modes de transport massifiés, ferroviaire et fluvial, en respectant les milieux aquatiques continental et estuarien. La desserte ferroviaire entre les ports et leur arrière-pays devra ainsi être fortement améliorée par le développement de lignes dédiées au fret et par sa prise en compte dans le cadre de projets d'amélioration du réseau de grandes lignes ou la réalisation de sections nouvelles.

La desserte fluviale des ports maritimes sera significativement accrue par un traitement efficace des flux de transports fluviaux, l'optimisation des coûts de manutention, la révision des pratiques fiscales pénalisantes et la réalisation d'infrastructures assurant l'interface entre les voies d'eau et les zones portuaires.

IV. — L'Etat soutiendra, avec les différentes parties intéressées, le développement de lignes d'autoroutes de la mer sur la façade atlantique entre la France, l'Espagne et le Portugal et sur la façade méditerranéenne entre la France, l'Espagne et l'Italie, afin d'offrir des alternatives à la traversée des massifs pyrénéen et alpin. Elles auront pour objectif de permettre un report modal de 5 à 10 % des trafics concernés.

L'Etat pourra soutenir ces projets notamment au travers d'obligations de services publics et, si nécessaire, par des financements pour un montant maximal de 80 millions d'euros. Les autoroutes de la mer sur la façade méditerranéenne contribueront au développement de l'Union pour la Méditerranée sans porter atteinte au littoral méditerranéen.

V. — Le réseau fluvial, dit magistral, et en particulier celui à grand gabarit, fera l'objet d'un plan de restauration et de modernisation dont le montant financier devra être clairement établi. Le canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe, qui permettra le report vers la voie d'eau de 4,5 milliards de tonnes-kilomètres par an, soit l'économie de 250 000 tonnes de dioxyde de carbone par an, sera réalisé. Ce programme, présentant un coût de l'ordre de 4 milliards d'euros, sera cofinancé dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé, par la Communauté européenne, les collectivités territoriales et l'Etat, sur la période 2009-2020.

Les études nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins de la Saône et de la Moselle seront poursuivies et un débat public sera organisé d'ici à 2012. Ce débat envisagera également l'intérêt d'une connexion fluviale entre la Saône et le Rhin qui fera l'objet d'études complémentaires préalables. Un débat public sera en outre organisé avant la fin de l'année 2011 sur la liaison à grand gabarit de la Seine amont entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.

La modernisation des barrages de navigation s'accompagnera, lorsque cela est pertinent, de la construction de microcentrales hydroélectriques.

Dans ce cadre, le soutien de l'Etat à la batellerie sera maintenu et portera prioritairement sur la création d'entreprises et la construction et la modernisation de la flotte fluviale. A ce titre, l'Etat étudiera la possibilité de mettre en œuvre des prêts à long terme et des garanties pour faciliter l'acquisition du matériel nécessaire à l'activité des opérateurs.

En outre, l'Etat étudiera l'opportunité de donner à l'établissement public Voies navigables de France la pleine propriété du domaine public fluvial attaché au réseau magistral. Le Gouvernement présentera au Parlement les conclusions de ces deux études au plus tard six mois après la promulgation de la présente loi. Le Gouvernement remet au Parlement, dans les six mois suivant l'adoption de la présente loi, un rapport sur la nécessité de rénovation des barrages manuels du réseau fluvial magistral, sur le coût global de ces interventions et les modalités de financement, ainsi que sur la régénération du réseau fluvial à vocation de transport de marchandises, et l'effort financier pluriannuel consenti à ce titre par l'Etat.

VI. — Des mesures seront mises en place afin d'améliorer les performances environnementales des poids lourds, notamment en termes de consommation de carburant. Dans cette optique, l'Etat encouragera la conduite respectueuse de l'environnement, dite « écoconduite », la mise en place des péages sans arrêt, ainsi que l'affichage des émissions de gaz à effet de serre des prestations de transports. ité énergétique, en organisant un système de transports intégré et multimodal privilégiant les transports ferroviaires, maritimes et fluviaux dans leur domaine de pertinence, tout en limitant la consommation des espaces agricoles et naturels. (...)

Autoroutes ferroviaires - 28 avril 2014

une ambition concrète pour la transition énergétique

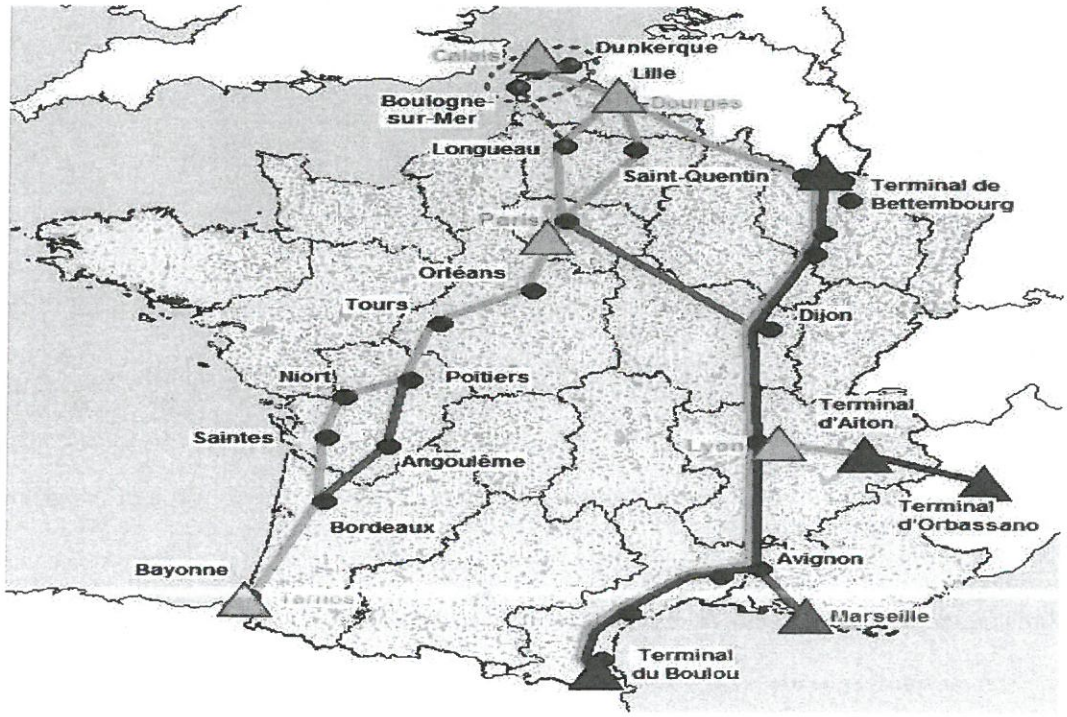
Mercredi 18 septembre 2013, Frédéric Cuvillier annonce la création de deux nouvelles autoroutes ferroviaires entre Lille et Bayonne et entre Calais et Le Boulou. Le développement des autoroutes ferroviaires s'inscrit dans la politique des transports du Gouvernement pour relancer le fret notamment par des projets innovants.

L'objectif à terme est de **construire un réseau interconnecté d'autoroutes ferroviaires** :

- contribuant à la relance du fret ferroviaire
- permettant l'ouverture vers les marchés d'Europe du Nord,
- contribuant à la création des corridors de fret européens.

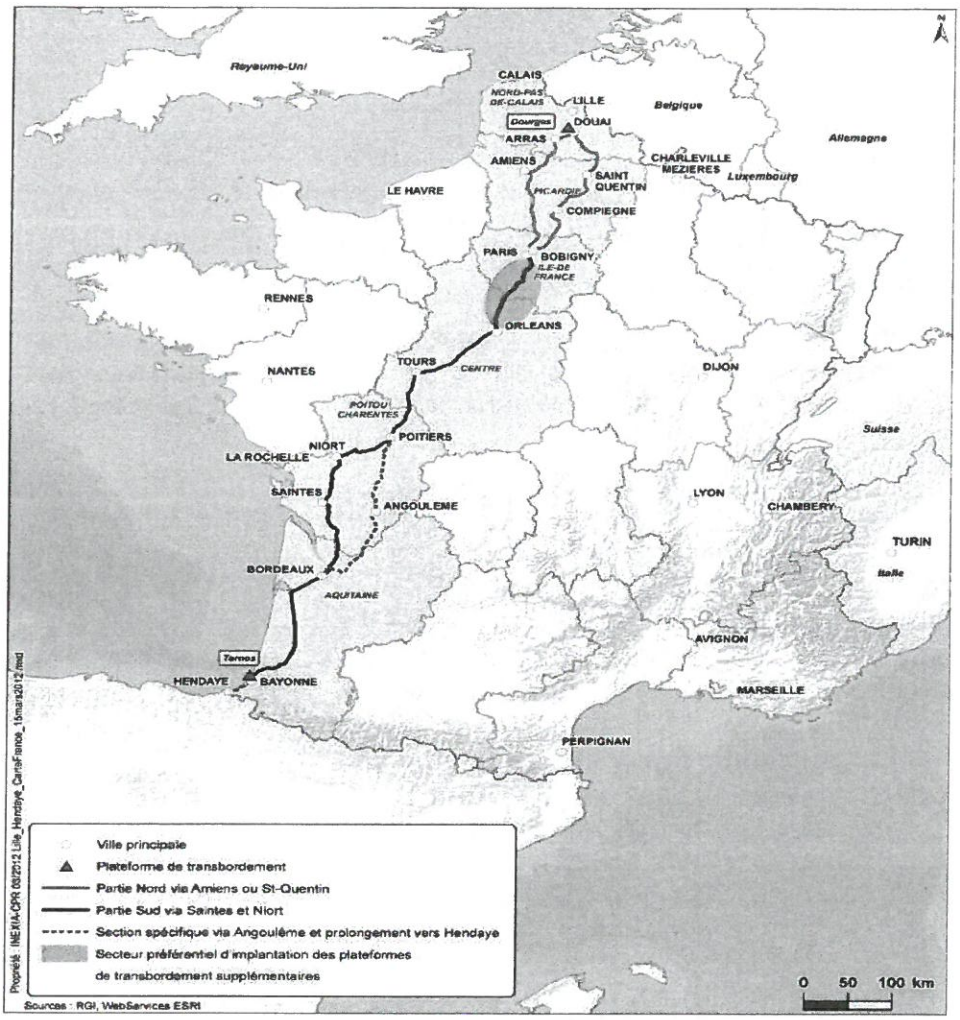
Les **trafics en croissance** enregistrés par les services existants **malgré la crise économique** illustrent les **attentes des clients en faveur d'une diversité accrue de l'offre de transports de marchandises**.

Les autoroutes ferroviaires en France



Services existants
Services en projet
Autres projets à l'étude
Desserte de la Côte d'Opale

L'autoroute ferroviaire Atlantique : le contrat de concession est signé - 28 avril 2014



Le contrat de concession entre l'Etat et VIIA Atlantique, filiale de la SNCF, a été signé le 20 mars 2014.

Il s'agit de la réalisation d'une étape importante pour la mise en œuvre de cet ambitieux projet de report modal de marchandise de la route vers le rail qui associe l'Etat et les Régions Aquitaine, Centre, Ile-de-France, Nord-Pas de Calais et Poitou-Charentes.

Ce contrat, qui représente un investissement d'environ 82 millions d'euros pour la puissance publique, permettra la **mise en service d'une troisième autoroute ferroviaire sur l'un des principaux corridors de fret européen à l'horizon 2016**. Le service nouveau qui reliera Tarnos (département des Landes), et par extension la péninsule ibérique, à Dourges (département du Pas de Calais), et au-delà le nord de l'Europe, constituera une **nouvelle alternative à la route pour les industriels, les transporteurs et la collectivité.**

Un projet d'intérêt général bénéficiant à la collectivité Le lancement de l'autoroute ferroviaire Atlantique permettra de **reporter de la route vers le rail plus de 85.000 poids lourds par an**, réduisant ainsi les émissions de CO2 d'environ 100.000 tonnes en régime de croisière.

Il s'agit d'un projet bénéfique pour l'environnement et la sécurité par une :

- diminution des pollutions dues à la circulation des poids lourds sur l'axe ;
- réduction des nuisances notamment acoustiques ;
- décongestion routière de l'axe et amélioration des conditions de circulation ;
- baisse de l'accidentologie et meilleure sécurité routière.

Les coûts externes évités par ce report de trafic de la route vers le rail (sécurité routière, pollution, effet de serre, congestion routière ...) ont été estimés à environ 166 M€ sur les 15 années d'exploitation du service, prévues par le contrat de concession. Ce chiffre est de 404 M€ sur 50 ans, selon l'évaluation réalisée par le Commissariat général à l'investissement.

Un opérateur engagé pour offrir un service attractif d'intérêt général

Au titre de ce contrat, VIIA Atlantique a la responsabilité de **construire deux terminaux d'autoroutes ferroviaires à Dourges (Pas-de-Calais) et à Tarnos (Landes), et d'exploiter le service pendant une durée de 15 années.** La circulation du premier train est prévue au printemps 2016.

Au terme d'une phase de **montée en charge progressive** en nombre de trains quotidiens et en longueur de convois permettant de suivre l'évolution de la demande, le service comprendra **quatre allers-retours quotidiens de trains longs d'environ 1000 m,** soit une offre pour 480 poids lourds par jour.

L'opérateur a retenu le **matériel fabriqué par le groupe Lohr** – wagons et équipements de chargement et déchargement des terminaux – pour exploiter cette nouvelle autoroute ferroviaire. L'entreprise alsacienne Lohr Industries fournira ainsi **278 wagons** spécifiquement pour ce service.
La concession permettra la création de plus de **500 emplois, dont 120 emplois permanents et durables** associés à l'exploitation des terminaux de Tarnos et de Dourges et à la maintenance des wagons.

Une implication forte des pouvoirs publics

C'est l'implication forte de la puissance publique qui a permis l'émergence de ce service.

L'État et les Régions partenaires du projet – Aquitaine, Poitou-Charentes, Centre, Ile-de-France et Nord-Pas de Calais – réalisent en effet d'**importants investissements pour adapter le réseau ferré national à l'amélioration des conditions de circulation des convois de fret ferroviaire comme les autoroutes ferroviaires**, notamment la mise au gabarit de l'ensemble de l'axe et l'amélioration de l'infrastructure pour une meilleure gestion de ces trafics (fluidité, robustesse ...).

Les collectivités publiques participent également au financement des terminaux aux côtés de l'opérateur et de l'État. Un soutien de l'Europe au projet est également attendu.

Un fort effet d'entraînement sur l'ensemble du fret ferroviaire sur l'axe

Grâce à des investissements conséquents, c'est l'ensemble des trafics ferroviaires de l'axe Atlantique qui gagneront en performance. Grâce à la mise au gabarit de l'itinéraire, des conteneurs de taille plus importante pourront être acheminés, permettant la création de nouveaux services.

L'itinéraire Atlantique sera en outre le premier à permettre la circulation de trains longs de plus de 1.000 mètres.

La compétitivité des services de fret est en effet **liée à la quantité de marchandises transportées**. Au vu des gains de productivité offerts par cette innovation – sur l'axe Atlantique aujourd'hui, et demain sur l'ensemble des principaux itinéraires de fret –, le fret ferroviaire répondra mieux aux exigences des clients. Ils bénéficieront pleinement de la **massification des trafics sur les principaux corridors européens** qui desservent notre territoire, afin de **renouer avec une croissance durable, dans l'intérêt de la collectivité**.

Prochaine étape : l'enquête publique

L'enquête publique relative à la mise en place du service d'autoroute ferroviaire atlantique est ouverte du 5 mai au 5 juin 2014.

Elle portera sur :

- la déclaration de projet relative à la construction d'un terminal de transbordement sur la commune de Tarnos

- la déclaration de projet relative à la construction d'un terminal de transbordement sur la commune de Dourges
- la déclaration de projet relative aux travaux sur le réseau ferré national
- la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Tarnos

L'enquête publique a pour objectif de présenter au public le projet (et le programme plus large dans lequel il s'insère) de façon à ce qu'il puisse s'exprimer sur l'intérêt du projet au regard de ses objectifs, son coût, de ses avantages et de ses effets notamment sur l'environnement.

Pour en savoir plus, veuillez consulter le site de l'entreprise concessionnaire du service d'autoroute ferroviaire Atlantique

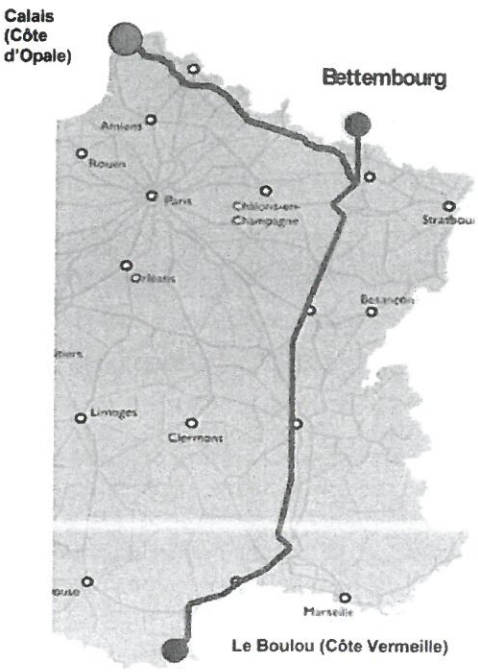
L'autoroute ferroviaire Côte d'Opale - Le Boulou : vers un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires à l'échelle française

18 septembre 2013

La mise en place d'une nouvelle autoroute ferroviaire sous l'impulsion de SNCF Geodis entre la Côté d'Opale (Calais) et la Côte Vermeille (le Boulou) a permis la commande de 105 wagons au groupe Lohr Industrie. Le contrat d'acquisition a été signé ce mercredi 18 septembre en présence de Frédéric CUVILLIER. Ce contrat représente plus d'un an de plan de charge pour l'entreprise industrielle.

À la demande du ministre délégué aux transports, SNCF Geodis a pris l'initiative de mettre en place cette nouvelle liaison d'autoroute ferroviaire dès 2015. Le ministre est intervenu auprès des différents acteurs afin d'obtenir leur engagement à respecter ce calendrier. Le ministre est en effet très attentif à la problématique de report modal, qui constitue une priorité écologique et économique pour le Gouvernement.

Grâce à cette signature, le service d'autoroute ferroviaire reliera dès 2015, par deux allers-retours quotidiens, la Côte d'Opale (Calais) à la Côte Vermeille (Le Boulou). Il offrira ainsi une solution intermodale de longue distance, complémentaire à la route, pour les trafics de transit venant d'Europe du Nord et du Royaume-Uni vers l'Espagne, mais aussi pour les échanges générés par les acteurs économiques locaux avec la péninsule ibérique.



Ce service s'inscrit pleinement dans la stratégie portuaire du Gouvernement de voir se développer les dessertes non routières de l'ensemble des ports français. Il est plus globalement une première étape cruciale dans le développement des dessertes de l'ensemble des ports de la Côte d'Opale, dont les synergies sont ainsi encouragées. En particulier pour le port de Boulogne-sur-Mer, les entreprises locales pourront alors diversifier leurs solutions logistiques en bénéficiant d'une massification des trafics d'autres provenances. Cette première étape pourra ouvrir la voie à des connexions plus directes.

L'amélioration du réseau – en particulier l'électrification du tronçon Calais - Dunkerque – devrait également profiter au port de Dunkerque et permettre l'émergence de nouveaux services.

« ***Cette nouvelle étape dans la mise en place du service ferroviaire était essentielle pour tenir nos engagements, conformément aux annonces du Premier ministre. SNCF Geodis a élaboré un projet qui utilise la complémentarité des modes ferroviaires et routiers, et a tenu les délais qui m'avaient été présentés. Je suis heureux de voir le développement d'un nouveau modèle de transport combiné français, qui séduit au-delà de nos frontières. Etre pionnier, c'est exigeant, mais c'est enthousiasmant*** », a déclaré Frédéric CUVILLIER.

L'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg (AFPL) : un succès commercial et des trafics en croissance - 18 septembre 2013

Un projet binational ambitieux

L'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg est le premier service de longue distance d'autoroute ferroviaire en France. Depuis sa mise en service en septembre 2007, elle couvre un itinéraire de plus de 1000 kilomètres entre Bettembourg, au Luxembourg, et Le Boulou, dans les Pyrénées Atlantiques.

L'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg utilise également la **technique développée par le groupe Lohr permettant le transport d'ensembles routiers complets**. Elle est également **la plus longue autoroute ferroviaire d'Europe** et ouvre la voie à d'autres services d'autoroutes ferroviaires de longue distance, tels que l'autoroute ferroviaire atlantique.

Un service en continuelle amélioration

L'opérateur du service **créé en 2006**, Lorry-Rail, filiale de la SNCF Geodis, assure progressivement le développement de son offre, afin de répondre au mieux aux demandes du marché. Après des débuts modestes avec un seul aller-retour par jour, le service s'est **étoffé pour offrir depuis 2010 quatre navettes par jour**.

Après l'**augmentation progressive de sa fréquence**, son développement s'est encore poursuivi en 2012 avec l'**allongement à 850 mètres des trains de l'une de ses quatre navettes quotidiennes**.

Les trafics de l'autoroute ferroviaire Perpignan Luxembourg sont ainsi en constante progression avec 56.000 poids lourds (ou équivalents) transportés en 2012 et une croissance de 9% sur le premier semestre de 2013.

Depuis son lancement, ce sont **plus de 190.000 poids lourds ou équivalents qui ont été transportés**.

L'économie d'émission de gaz à effet de serre permise par le service d'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg par rapport à un trajet tout routier a été de 45.000 tonnes en 2012.

L'autoroute ferroviaire Alpine (AFA) : une alternative au transport routier dans un environnement particulièrement sensible - 18 septembre 2013 (mis à jour le 20 septembre 2013)

Une expérimentation hors normes pour un cadre hors normes

L'autoroute ferroviaire alpine **offre aujourd'hui 4 à 5 des navettes quotidiennes entre le terminal ferroviaire d'Aiton près de Chambéry en Savoie, et celui d'Orbassano dans le Piémont près de Turin**.

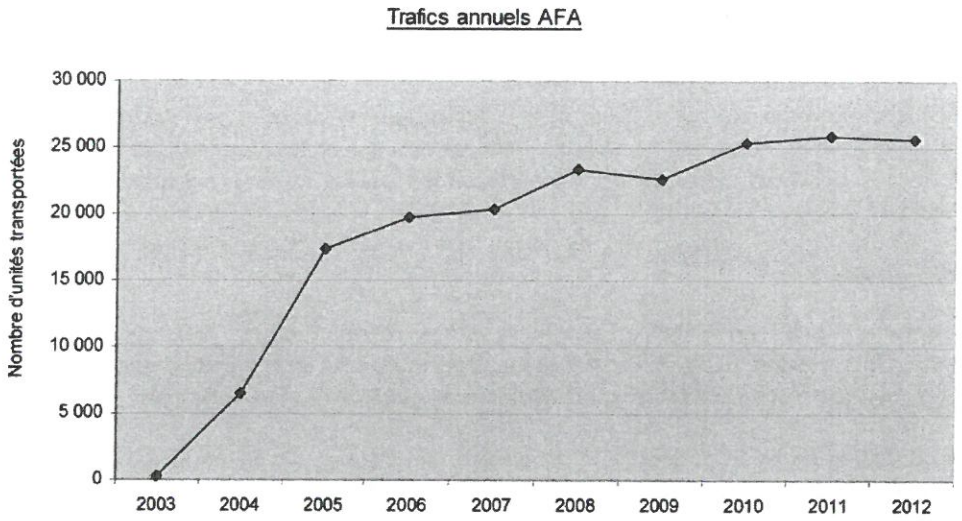
Elle offre **un service sûr de 175 km pour le transport de marchandises, notamment de produits dangereux** à travers l'environnement sensible du massif alpin.

L'autoroute ferroviaire alpine est ainsi :

- un projet technique de **franchissement d'un site d'exception**, particulièrement **sensible au plan environnemental**, sur une ligne historique aux fortes pentes traversant le massif alpin.
- un projet innovant d'**expérimentation de la technologie de wagons surbaissés développée** par le groupe Lohr permettant un **transfert rapide et efficace des camions standard de la route sur les rails**.
- un projet complexe mené dans le cadre d'**une coopération bilatérale étroite**, qui préfigure celle du projet de nouvelle ligne ferroviaire entre Lyon et Turin.

L'autoroute ferroviaire alpine en quelques données

En service depuis 2003, l'autoroute ferroviaire alpine a permis de tester les potentialités commerciales des autoroutes ferroviaires en France.



Elle transporte un nombre croissant de poids lourds et a franchi en mai 2013 le seuil des 200 000 poids lourds transportés depuis sa création.

L'autoroute ferroviaire alpine est également une solution efficace pour le transport de matières dangereuses entre la France et l'Italie. Celles-ci représentent un tiers de son trafic. Par ailleurs, les poids lourds de 44 tonnes peuvent emprunter l'autoroute ferroviaire alpine. Ils représentent aujourd'hui 40 à 50 % des chargements transportés.

Mais l'autoroute ferroviaire alpine est aussi un succès qui repose sur un soutien financier important des États, résultat de leurs politiques volontaristes de développement du report modal vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement. L'autoroute ferroviaire alpine reçoit ainsi de chaque État un peu moins de 5 M€ par an.

Avec plus de 500 000 tonnes de marchandises transportées par an, elle permet une réduction des émissions de CO_2 de l'ordre de 5.000 tonnes par an.

Perspectives

Ayant maintenant fait la preuve de son attractivité et de son efficacité en matière de report modal, un **service pérenne et plus fréquent devrait être mis en place par le biais d'une concession d'ici 2015**. Une extension du service en région lyonnaise permettra, à terme, de la mettre en réseau avec l'autoroute ferroviaire Perpignan -Luxembourg.

L'Antenne.com, Jeudi 17 Octobre 2013

Un vaste réseau de transports à l'horizon 2030
15.000 km de voies à grande vitesse, des dizaines de chantiers transfrontaliers, des centaines de milliards d'euros : l'Union européenne veut se doter à l'horizon 2030 d'un vaste réseau de transports afin de mieux relier tous les États membres et accélérer le désenclavement.

Le projet Seine-Escaut relie deux des principales régions industrielles d'Europe © VNF
La commission européenne a dévoilé jeudi 17 octobre neuf projets de "corridors" transeuropéens, ferroviaires mais aussi fluviaux, destinés à relier les principaux ports et aéroports de l'UE, particulièrement entre l'Est et l'Ouest du continent, afin de "remplacer l'actuelle mosaïque de voies de communication par un réseau véritablement européen". "Nous avons besoin de connexions" pour développer le transport des marchandises et des passagers, a plaidé le vice-président de la Commission européenne, Siim Kallas, lors d'une réunion organisée à Tallinn, sa ville natale.

94 ports et 38 aéroports

Les neuf "corridors" courent de Tallinn à Lisbonne, d'Édimbourg à Palerme, de Rostock à Athènes. Tous sont connectés entre eux et engloberont 94 ports et 38 aéroports. Le projet imposera de créer 15.000 km de voies ferrées à grande vitesse et de développer 35 projets d'infrastructures transfrontalières, comme le tunnel de la liaison ferroviaire entre Lyon et Turin et celui du Brenner. Des canaux sont également prévus, comme le projet Seine-Escaut entre la France, la Belgique et les Pays-Bas.

Pour amorcer la pompe, la Commission a prévu une enveloppe de 26 milliards d'euros dans le budget européen 2014-2020. Au total, elle évalue les besoins de financement pour la même période à quelque 250 milliards. "L'argent européen est sur la table. Aux États de présenter des projets concrets", a dit Siim Kallas. "Nous sélectionnerons les meilleurs, et aucun argent européen ne sera alloué pour des projets nationaux", ont précisé ses collaborateurs. Sur l'enveloppe de 26 milliards d'euros, 11,3 milliards sont réservés aux projets des pays de la cohésion (les nouveaux pays membres ainsi que l'Espagne, la Grèce et le Portugal).

La France est concernée par quatre corridors - Méditerranée (Est de la péninsule Ibérique, Italie, Hongrie et Ukraine), Atlantique (Ouest de la péninsule Ibérique, Paris, port du Havre et Strasbourg), mer du Nord-Méditerranée (Irlande et Glasgow au Nord du Royaume Uni, Pays-Bas, Belgique, Luxembourg et Marseille) et Rhin-Danube (relie Strasbourg et Francfort à la mer Noire et à l'Ukraine). Les cinq autres sont le Rhin-Alpes (Rotterdam et Anvers à Gênes), le Scandinavie-Méditerranée (Finlande et Suède à la Sicile), l'Orient-Méditerranée Est (Rostock et Hambourg à la Grèce), le Baltique-Adriatique (Gdansk et Szczecin à Trieste et Venise) et le mer du Nord-Baltique (Tallinn, Riga et Vilnius aux ports de Rotterdam et Anvers via la Pologne et l'Allemagne).

La Commission européenne a décidé de mettre le paquet sur les grandes infrastructures transfrontalières, en cofinançant jusqu'à 40 % de leur coût. Pour la liaison Lyon-Turin, cela représente 3,4 milliards d'euros sur les 8,5 milliards estimés pour percer et aménager le tunnel de 57 kilomètres sous les Alpes. La France devra mobiliser 2,2 milliards d'euros et l'Italie 2,9 milliards. "Les États se sont tous engagés à faire leur part. S'ils ne le font pas ils mettent en danger le projet", a averti Siim Kallas. Il a prévu de réunir à Tallinn les ministres des Transports français, Frédéric Cuvillier, et italien, Maurizio Lupi, pour s'assurer de la volonté des deux parties. La liaison Lyon-Turin sera au cœur des discussions au cours du sommet France-Italie le 20 novembre à Rome. "On est dans les starting-blocks. Si tout va, bien on engage le grand chantier en 2015-2016", a confié un responsable français. "Il devrait durer dix ans, si aucun aléa géologique ne s'y oppose", a-t-il souligné. La Commission a prévu des sanctions en cas de manquement : "Si l'argent européen n'est pas utilisé, il sera repris", ont averti les services de Siim Kallas.

Christian Spillmann

CONSEIL NATIONAL DE L'EVALUATION COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN

Évaluation des politiques publiques en faveur du transport combiné rail-route
Rapport réalisé par TN Sofres Consulting Comité de pilotage présidé par Michel Matheu Décembre 2003

Extraits

Évaluation des politiques publiques en faveur du transport combiné rail-route

1.Objet et conditions de réalisation de l'étude
1.1.Contexte de l'évaluation

La présente étude s'inscrit dans le cadre d'une évaluation de politique publique, qui porte sur les politiques en faveur du transport combiné rail-route. Le transport combiné rail-route consiste à acheminer par voie ferrée sur le parcours principal des conteneurs, des caisses mobiles ou des remorques routières chargés sur des wagons dans des terminaux spéciaux ou dans les ports, le mode routier assurant les parcours terminaux.
Le développement du transport combiné rail-route est affiché comme un des axes de la politique des transports en France visant à rééquilibrer le partage modal en faveur des modes alternatifs à la route, et en particulier du ferroviaire pour le transport du fret, compte tenu de ses avantages importants en terme de préservation de l'environnement.
Cette orientation ressort de nombreux textes, en particulier de la loi d'orientation des transports intérieurs 1, des schémas de services collectifs de transports de marchandises, institués par la loi d'orientation et d'aménagement du territoire de juin 1999, du Plan national de lutte contre le changement climatique de janvier 2000 (PLNCC) et du Plan national d'amélioration de l'efficacité énergétique (PNAEE). Les politiques publiques évaluées s'appuient notamment sur les rapports de Pierre Perrod de juillet 1998 « Dix propositions pour un développement durable du transport combiné» et de Marc Philippe Daubresse de 1994 et avril 1997« Schéma national des plates-formes multimodales».
Malgré les actions menées en sa faveur, le transport combiné, après plusieurs années de forte croissance, connaît depuis cinq ans en France une stagnation en terme de trafic, conjuguée à une détérioration sensible de sa rentabilité. Cette stagnation concerne aussi bien les axes nationaux qu'internationaux (trafic bilatéral ou transit) avec toutefois de fortes disparités selon les origines destinations. En définitive, le développement du transport combiné n'apparaît pas à la hauteur des attentes. Sa part de marché rapportée au total des trafics routiers et ferroviaires reste marginale avec seulement 4 à 5 %, même si cette part atteint 12 % pour les distances supérieures à 500 km. Pour mémoire, le chiffre d'affaires total du transport combiné rail-route en France est d'environ 500 millions d'euros par an. Le trafic a d'ailleurs connu une évolution contrastée au cours de la dernière décennie : augmentation de 37 % entre 1994 et 1997, stagnation entre 1997 et 2000, et baisse de 10 % entre 2000 et 2001. Le transport combiné représentait 25 % du volume du fret de la SNCF (dont 60 % à l'international) en 2001. L'équilibre économique de cette activité est par nature problématique. Le prix global du service, comprenant le parcours ferroviaire, le coût des transports routiers terminaux et des opérations de manutentions, est borné par le prix d'un transport purement routier sur le même trajet, la route constituant le mode dominant et de référence.

(1) «Art. 1Er: Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité. (...) Ces besoins sont satisfaits dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre.
Art. 3 :La politique globale des transports (...) de marchandises assure le développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transports (...).Elle établit les bases d'une concurrence loyale entre les modes de transport et entre les entreprises (...). Elle favorise leur complémentarité et leur coopération, notamment dans (...) l'aménagement des lieux d'échanges et par le développement rationnel des transports combinés.

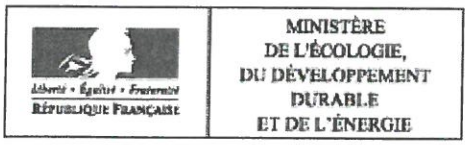
Art. 4 : (...) Cette politique globale donne lieu à l'établissement de schémas de services de transport (...) Pour les marchandises, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, du transport maritime, et plus particulièrement du cabotage, revêt un caractère prioritaire ; à cet effet, des dotations du budget de l'État encouragent le recours au transport combiné par des compensations tarifaires aux opérateurs, aux termes de conventions passées entre l'État et les opérateurs qui s'engagent sur des objectifs de développement et d'organisation. ».
Le transport combiné, malgré des avantages importants pour la collectivité en termes de congestion, d'environnement et de sécurité routière et des conditions théoriquement favorables du fait de la libéralisation du marché des transports et de l'ouverture croissante des entreprises sur l'international, connaît des difficultés de développement et souffre d'une insuffisante rentabilité, de la complexité de sa mise en œuvre, d'une insuffisante qualité de service et de la relative inadaptation des structures multimodales.
En application du décret du 18 novembre 1998 relatif à l'évaluation des politiques publiques, le Premier ministre, sur proposition du Conseil national de l'évaluation, a retenu dans le programme d'évaluation la politique de transport combiné rail-route (Journal Officiel du 20 septembre 2001). (...)

1.2. Les objectifs des politiques publiques

Le principal objectif des politiques publiques a été et reste de favoriser un transfert des flux de marchandises de la route vers le rail, afin de limiter les nuisances engendrées par les flux de camions sur les routes et de préserver l'environnement.
À cet objectif principal, s'est ajoutée la préoccupation d'aménagement du territoire, suite à la publication successive des rapports DAUBRESSE de 1994 et 1997, qui mettaient l'accent sur l'intérêt d'utiliser l'intermodalité comme outil d'un aménagement équilibré du territoire et d'équiper les régions en terminaux rail-route convenablement disposés dans le cadre d'un schéma national cohérent, articulé avec les pays voisins.
À la suite de l'incendie du tunnel du Mont Blanc, la préoccupation générale de protection de l'environnement s'est plus particulièrement focalisée sur les zones sensibles, la traversée de la chaîne alpine notamment, mais également, par extension, de la chaîne pyrénéenne, voire d'autres goulots d'étranglement naturels et des zones de forte concentration urbaine. Conformément au cahier des charges, c'est principalement à leurs effets en terme de transfert modal qu'a été mesuré, dans le présent rapport, l'impact des politiques en faveur du transport combiné.

1.3.Champ global de l'étude, problématiques abordées

Le champ de l'étude se concentre sur le transport combiné rail-route. La route roulante qui représente moins de 20 % du trafic combiné ferroviaire en Europe, et qui, hors du tunnel sous la Manche et du projet Modalohr Lyon -Turin, n'existe pas en France, est donc exclue. L'évaluation porte sur :
– l'ensemble des trafics nationaux et internationaux (bilatéral et transit) ;
– les politiques de développement du transport combiné dans quatre pays européens (Italie, Allemagne, Pays-Bas, Grande-Bretagne), de manière à apporter un éclairage complémentaire à l'évaluation française ;
– les politiques publiques directes et explicites en faveur du transport combiné (aides directes, investissements publics en terminaux, etc.) menées par l'État ;
– les mesures indirectes ou implicites de l'État et des collectivités locales, qui, sans viser directement le transport combiné, ont un effet sur son développement : politique portuaire influant sur le choix modal, développement des services ferroviaires régionaux, politiques locales de plates-formes logistiques, stratégies de l'opérateur ferroviaire en ce qui concerne les priorités d'acheminement des différents types de trains, etc.
(...)



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Qu'est-ce que le transport intermodal de marchandises ?

11 janvier 2007 (mis à jour le 10 mars 2011) - Transports

● Au sens strict, il s'agit de solutions techniques de « transport combiné », qui permettent d'acheminer des marchandises sur un trajet de porte à porte, en empruntant au moins deux modes de transport sans changer de véhicule ou d'unité de chargement (remorque ou conteneur). Les parcours initiaux et/ou terminaux sont effectués par la route, les parcours principaux par le rail, le fleuve ou par mer (« cabotage » maritime). Aujourd'hui, en France, le transport combiné rail-route (« ferroutage ») constitue la part la plus importante du transport intermodal.

● Plus globalement, il peut s'agir de l'ensemble des solutions de transport alternatives au « tout routier » : fret ferroviaire, transport fluvial et maritime. Il ne s'agit plus nécessairement de faire passer un conteneur ou un camion, de la route vers le train ou la barge fluviale, mais de favoriser tous les types de transport de marchandises qui n'utilisent pas ou remplacent l'utilisation des camions.

Le rééquilibrage intermodal, un enjeu de la politique du transport de marchandises

Le ministère, chargé des transports, est engagé dans le développement de solutions de transport alternatives à la route. L'objectif n'est pas de remplacer le transport routier qui représente 43 000 entreprises et 400 000 emplois, mais de limiter le recours trop systématique au camion dans l'acheminement des marchandises sur le territoire. Qu'il s'agisse de personnes ou de marchandises, la route reste ainsi le mode de transport dominant. 83% des déplacements de personnes et 80% du transport de marchandises s'effectuent par les routes, générant des problèmes de pollution, de congestion et de sécurité sur le réseau routier européen. Si rien n'est fait, la dégradation du trafic pourrait avoir un impact négatif sur la productivité et la compétitivité des entreprises européennes. D'où l'impérieuse nécessité de trouver des solutions pour faire progresser harmonieusement nos capacités de transport en suivant l'accroissement de nos besoins.
C'est le fondement de ce que les spécialistes nomment « l'approche multimodale » des transports : il s'agit de solutions techniques qui permettent d'acheminer des marchandises sur un trajet de porte à porte, en empruntant au moins deux modes de transport sans changer de véhicule ou d'unité de chargement (remorque ou conteneur). Les parcours initiaux et/ou terminaux sont effectués par la route, les parcours principaux par le rail, le fleuve ou par mer (« cabotage » maritime).

Le transport maritime est le moins développé, mais le plus porteur d'espoir. Sur l'axe de la façade Atlantique entre l'Espagne et la France, une perspective de transports par la mer de 100 000 à 150 000 poids lourds par an peut-être envisagée.
Le transport de marchandises est un secteur concurrentiel où le choix des modes d'acheminement n'est pas imposé par l'Etat mais décidé par les chargeurs, les organisateurs de transport, les entreprises de transport terrestre, maritime et aérien. Les actions du ministère visent donc à positionner les modes de transport complémentaires à la route dans les cas où ils sont pertinents.

Principales mesures engagées

● **Ferroviaire** :

- ouverture du marché national de traction du fret ferroviaire à la concurrence depuis le 31 mars 2006 après l'ouverture aux trafics internationaux depuis 2003 ;
- renforcement de l'interopérabilité des différents systèmes ferroviaires nationaux et avancée vers un espace ferroviaire européen par la création de l'agence ferroviaire européenne et de l'autorité nationale de sécurité avec l'établissement public de sécurité ferroviaire - EPSF - (loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports et du décret statutaire de l'EPSF n° 2006-369 du 28 mars 2006) ;

- développement des autoroutes ferroviaires : poursuite de l'expérimentation entre la Savoie et le Piémont initiée en 2003 ; accompagnement du projet d'initiative privée entre Perpignan et Luxembourg ; mise en oeuvre de l'autoroute ferroviaire Atlantique entre le Nord-Pas-de-Calais et le pays Basque.

- Engagement national pour le Fret ferroviaire du 16 septembre 2009 ;

- soutien à la création du projet de gare " fret " sur la plate forme aéroportuaire de Roissy.

● **Maritime** :
- mise en service de " Port 2000 ", nouveau terminal conteneur du Havre et premières réalisations de " Fos 2XL " à Marseille ;
- amélioration des services pour le transport de conteneurs ;
- lancement d'un appel à projet commun franco-espagnol pour la création d'une ligne « d'autoroute de la mer » sur la façade atlantique.

● **Fluvial** :
- signature en novembre 2004 d'un contrat d'objectifs et de moyens avec Voies Navigables de France, prévoyant une augmentation importante des ressources de cet établissement ;
- réforme de la batellerie qui a permis une hausse du trafic de 30% depuis 2002 (+ 85% pour le trafic de conteneurs) ;
- modification du dispositif d'aides au transport combiné qui favorise la restructuration de l'activité fluviale autour des trafics portuaires.

• **Recherche et innovation** : l'Etat, dans le cadre du programme interministériel de recherches PREDIT, apporte des aides pour stimuler les innovations dans les domaines prioritaires de la politique des transports et notamment dans le domaine du fret ferroviaire et du transport combiné. Le précédent programme PREDIT II a ainsi contribué à la mise au point de la technologie « Modalohr » de wagon intermodal pivotant, qui est actuellement expérimentée en vraie grandeur entre Aiton et Orbassano et entre Perpignan - Bettembourg.

• Participation à la création du réseau trans-européen de fret ferroviaire (accord européen des 9 et 10 décembre 1999) et au développement des modes complémentaires à la route avec le soutien de l'Union européenne dans le cadre de la politique de développement durable de l'Union.

Aides au transport combiné national

• Aide à l'exploitation de services réguliers de transport combiné, tous modes confondus. Cette aide est destinée aux opérateurs pour améliorer provisoirement l'attractivité de leurs services en favorisant la massification des flux. Depuis 2004, cette aide est de 12€ par unité intermodale transbordée au sein d'un terminal situé sur le territoire français. Elle va être augmentée de 50% suite à l'Engagement national pour le fret ferroviaire.

• Aide au démarrage pour l'exploitation de services réguliers de transport maritime de marchandises à courte distance. Cette aide vise les projets de création de lignes maritimes ou fluvio-maritimes régulières alternatives au transport routier entre deux ou plusieurs ports français ou entre des ports français et des ports communautaires (la ligne peut desservir également un ou plusieurs ports français et ports d'Etats appartenant à l'Espace économique européen).

• Aide pour le financement d'infrastructures contribuant au report modal et aide à l'acquisition de caisses mobiles, frigos et de châssis porte-conteneurs, gérées en partenariat avec l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME).

Les avantages attendus

Le transport ferroviaire, fluvial et maritime permettent d'acheminer des flux importants de marchandises avec des effets limités sur l'environnement (pollution au Co2, gaz à effet de serre...). Ils participent ainsi à la politique de développement durable.
En réduisant la congestion routière, ces modes de transport contribuent également à l'amélioration de la sécurité du trafic et à la réduction des coûts associés.

La Tribune Pourquoi une réforme du fret ferroviaire est urgente

Opinions (Crédits : DR) Nicolas Bouzou | 01/12/2014

La Fédération des Industries ferroviaires fait le buzz en soulignant que la filière pourrait perdre 15000 emplois d'ici 2018. Cette alerte est légitime. Néanmoins, l'économiste schumpétérien qui rédige ces lignes prendrait le problème autrement. La France souffre d'un déficit d'offre productive et le fonctionnement de nos réseaux ferrés en porte une part de responsabilité, parmi bien d'autres évidemment. Autrement-dit le sujet n'est pas seulement celui de l'industrie de la filière mais aussi et peut-être surtout celui de la gestion du réseau, surtout dans une période où le gouvernement tente de montrer à juste titre que l'on peut favoriser simultanément la transition énergétique et la croissance économique.

Des atouts économiques et écologiques colossaux

Chacun sait que le transport ferroviaire dispose d'atouts écologiques et économiques colossaux : une locomotive électrique rejette trente fois moins de gaz à effet de serre qu'un camion (pour une tonne de marchandise transportée) et une locomotive diesel cinq fois moins. Le transport de marchandises contribue aussi à la compétitivité d'un territoire. Dans une économie mondialisée, la qualité d'une chaîne logistique et son coût importent fortement. D'ailleurs, force est de constater que les pays européens qui réussissent le mieux à assurer un transfert modal (de la route vers le rail) comme la Suède, l'Allemagne ou l'Autriche en tirent un avantage compétitif macroéconomique.

Une marge de progression importante

La redynamisation du fret ferroviaire grâce à une meilleure gestion de l'infrastructure et une politique de concurrence rigoureuse répond à ces objectifs économiques et écologiques. Mieux : comme le contrat de travail unique ou la simplification administrative, cela ne coûte rien aux finances publiques et peut même rapporter. Ce qui est formidable avec les problèmes d'organisation, c'est qu'une simple optimisation de la gestion permet de faire beaucoup mieux sans dépenser plus d'argent. Dans le domaine du fret, la marge de progression de la France est importante. La part du rail baisse structurellement depuis les années 80 et se situe désormais sous les 10% de marchandises transportées contre 40% chez certains de nos voisins. En dépit des gains rapides de parts de marché par les opérateurs privés, l'activité du fret sur notre territoire continue de se rétracter ce qui constitue un cas étonnant au regard des expériences étrangères. Alors d'où vient cette étrange situation ?

Réformer la procédure d'attribution des sillons

Quand on regarde de plus près le fonctionnement des réseaux en France, on remarque rapidement que les inefficiences sont multiples. Par exemple, le processus actuel d'attribution des sillons de fret ferroviaire nécessite de prévoir les flux de marchandises entre 7 et 19 mois en amont du trajet pour n'être finalement assuré de la disponibilité effective des sillons qu'une semaine à l'avance. Quelle entreprise peut prévoir à un tel horizon aujourd'hui et avec un tel niveau d'incertitude ? Il conviendrait à tout le moins de réformer la procédure d'attribution des sillons pour rapprocher considérablement la date d'attribution du sillon de la date du trajet. Ensuite, les sillons vendus doivent être définitifs.

Enfin, une annulation de la part du gestionnaire ou d'un opérateur doit l'exposer à une sanction financière : un contrat est un contrat, dans le fret comme ailleurs. Autre source d'inefficiente flagrante : la maintenance et les travaux. Aujourd'hui, une partie des plages horaires réservées pour travaux ou maintenance sont en réalité inutilisées. Mais pourquoi ? En outre, la productivité des équipes de SNCF Infra (qui sont chargées des travaux et de la maintenance dans 93% des cas) doit sans doute pouvoir être améliorée pour que davantage de sillons soient disponibles. Après tout, certains services publics, dans l'électricité ou la téléphonie, ont réussi leur révolution. SNCF devrait y arriver.

Bien sûr, la question de la gestion des infrastructures n'épuise pas le sujet du fret ferroviaire. La taille du réseau, sa qualité et le respect des règles de concurrence entre les transporteurs constituent autant d'enjeux. Mais au moins pourrait-on commencer par là. La filière ferroviaire en profitera, mais aussi toute l'économie !