



CONSULTATION SUR L'AVENIR DE LA POLITIQUE EUROPEENNE DES TRANSPORTS

La Commission consulte les parties prenantes en vue de mettre à jour la politique européenne des transports. Le Livre Blanc de 2001 définissait le programme de la politique européenne des transports jusqu'en 2010. Il est donc temps de le réviser en vue d'un nouveau Livre Blanc en 2010.

Dans ce but, la Commission européenne a publié en juin 2009 une communication posant les termes du débat (« Un avenir durable pour les transports : vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie », COM (2009)279/4).

Elle y identifie 7 défis :

- infrastructures
- financement et tarification
- technologies
- cadre législatif
- comportements
- coordination des actions
- dimension internationale (hors UE)

L'ACFCI souhaite réagir aux orientations que dessine la Commission pour la politique des transports après 2010.

Pour rappel, les CCI, représentantes des entreprises, en particulier des PME, militent pour un système de transport offrant un haut niveau de mobilité pour les biens et les personnes¹². De leur point de vue, cette mobilité est source de richesse et vecteur d'une société moderne.

Cependant, pleinement conscientes que le modèle de développement du siècle passé trouve certaines limites liées à la raréfaction des combustibles fossiles ou aux impacts des activités humaines sur l'environnement (GES, consommations de l'espace, etc.), les CCI considèrent indispensable de travailler à un développement durable de la société. Il s'agit par conséquent de **préserver un haut niveau de mobilité des personnes et des biens tout en réduisant les impacts négatifs du secteur des transports sur l'environnement.**

POSITION de l'ACFCI

Pour la Commission européenne l'orientation « technologique » est clairement affichée dans le titre de sa communication.

Pour l'ACFCI il est probable que les **progrès technologiques** dont le système de transport pourra bénéficier devraient contribuer à répondre aux enjeux et objectifs auxquels la politique des transports entend s'attaquer. Toutefois, selon les objectifs que l'on se fixe, le saut technologique à produire apparaîtra plus ou moins grand et suffisant.

¹ http://www.acfci.cci.fr/europe/documents/PositionLV_TranspUrbains.pdf

² Position ACFCI sur le RTE-T : <http://www.acfci.cci.fr/Europe/anticipationveille.htm#transports>

Des études démontrent qu'à l'horizon 2050, pour réduire par 4 les émissions de GES d'un pays comme la France³, il serait nécessaire de diffuser dès aujourd'hui et rapidement de nouvelles technologies (voitures électriques et réseau de distribution par ex.) pour espérer atteindre cet objectif et ainsi infléchir la donne en matière de réchauffement climatique. Or selon toute vraisemblance, cette diffusion n'interviendra que très progressivement. Aussi est-il **indispensable d'agir parallèlement auprès des agents économiques pour qu'ils adaptent leurs comportements**⁴.

Pour un développement durable, la consommation de transport devrait donc être davantage **orientée** et l'articulation entre les modes de transport mieux **organisée**. Cela suppose de distinguer les évolutions possibles dans le transport des voyageurs de celles envisageables pour le transport des marchandises et de favoriser dans les deux cas la **co-modalité**, c'est-à-dire l'utilisation de chaque mode de transport dans son champ de pertinence. Pour cela il est nécessaire d'agir sur les infrastructures mais aussi sur toutes les barrières (techniques, administratives, douanières, etc.) pouvant exister. L'identification de telles barrières à l'intermodalité lancée par la Commission européenne en 2006 va ainsi dans la bonne direction en cherchant à dépasser l'organisation trop mode par mode du système de transport actuel.

a. INFRASTRUCTURE : accompagner l'intermodalité et améliorer l'interconnexion des réseaux

Une meilleure articulation des modes de transport demande de faire des choix politiques en matière d'infrastructures (RTE-T). Sur cette question⁵, l'ACFCI souscrit aux propositions de la Commission faites dans cette communication, en particulier la nécessité :

- d'intégrer davantage le système de transport ;
- d'entretenir et de moderniser les réseaux existants, déjà bien développés. Ceux-ci constituent en effet des atouts importants, qui, par manque d'investissements suffisants et réguliers, peuvent se dégrader rapidement, pénalisant ainsi la qualité des transports qu'ils supportent et accroissant les risques pour les usagers d'où une perte patrimoniale importante ;
- de développer les maillons manquants et desserrer les goulets d'étranglements pénalisant l'efficacité des réseaux existants ;
- de spécialiser ou de prioriser certaines infrastructures pour les passagers comme pour le fret, tout en faisant attention aux zones de convergences des flux qui peuvent être autant de nouveaux goulets d'étranglement ;
- d'optimiser les réseaux par un recours accru aux systèmes d'information ;
- de faciliter physiquement l'intermodalité. Sur ce point, le réseau des CCI, gestionnaire d'infrastructures, insiste sur l'importance des **équipements (ports, aéroports, zones d'activité, ...)** qui structurent les territoires en jouant un rôle majeur dans le développement des échanges et de l'intermodalité (ou co-modalité), en contribuant à l'aménagement du territoire, en induisant emplois et création de richesses pour leur environnement⁶. Du point de vue du développement durable, ce sont des atouts stratégiques essentiels.

³ Diminution de 75% des émissions de GES en 45 ans

⁴ Scénarios de mobilité sous la contrainte du facteur 4 à l'horizon 2050, rapport pour le PREDIT réalisé par le Laboratoire d'économie des transports et ENERDATA, sous financement ADEME et DRAST. [Voir article](#).

⁵ Position RTE-T, Op. cit.

⁶ De plus en plus de gestionnaires d'équipements développent des méthodes montrant l'impact économique de ces derniers sur leur territoire d'implantation. [Voir l'exemple de la CCI de NICE](#)

Dans cette perspective **l'amélioration de la desserte des équipements et l'efficacité de leurs interconnexions** sont des conditions essentielles à une utilisation complémentaire des réseaux.

Enfin le réseau des CCI insiste sur le besoin de mettre en œuvre une planification des infrastructures accompagnée d'une politique **foncière** adaptée pour permettre d'assurer les projets futurs en matière d'infrastructures, d'équipements et des activités qui leur sont liées.

b. Régulation du transport : des outils complémentaires

L'orientation des comportements en termes de consommation de transport peut être infléchie de plusieurs manières :

1/ par **l'éducation, la formation, la communication et une plus grande implication.**

- Mettre l'accent sur le management de la mobilité :

En France les démarches de type PDE⁷ (**Plan de déplacements Entreprise**) ou PDIE (**Plan de déplacements Interentreprises**) permettent de réaliser des diagnostics approfondis et partagés en termes d'accessibilité des salariés à leur lieu d'emploi et, par le dialogue entre les parties prenantes (salariés, entreprises, collectivités), de favoriser une optimisation des déplacements (trajets domicile-travail et professionnel), d'améliorer la sécurité routière et l'accessibilité à l'emploi, de développer des services de transport adaptés, etc..

En France, les CCI sont reconnues comme des partenaires opérationnels importants à même d'accompagner les entreprises, individuellement ou collectivement, dans la réalisation d'un plan de déplacements.

- Lancer des campagnes de communication

Il existe peu de campagnes de communication auprès du grand public mettant en avant l'offre de transports alternatifs par rapport à un usage isolé de l'automobile et décrivant les avantages individuels et collectifs qu'il est possible d'en retirer. Une approche des scolaires pourrait être de même un bon moyen de sensibilisation ;

2/ par une **prise en compte du transport en amont des politiques d'aménagement et d'urbanisme.**

Sur ce point, le texte de la Commission européenne ne dit rien. Or les déplacements découlent des choix de localisation des activités et des hommes. La politique des transports doit par conséquent inclure cette dimension comme **les politiques d'aménagement et d'urbanisme doivent prendre en compte en amont la question des déplacements**. Il convient par conséquent d'opter pour une approche plus multidimensionnelle. Bien que la Commission n'ait pas de compétences spécifiques en aménagement ou en urbanisme, les différents « modèles d'organisation de l'espace » et leurs impacts en matière de déplacements pourraient être étudiés dans un cadre européen afin d'établir des bonnes pratiques à partager ;

3/ par la **règle et son respect :**

Les villes⁸ arrêtent leur réglementation en matière de circulation, de conditions d'accès et de stationnement. Cette réglementation et son application sont essentielles pour les usagers. C'est un levier puissant qu'il ne faut pas négliger. Or **les effets externes négatifs liés à la circulation automobile (congestion, pollution, sécurité, etc.) sont exacerbés en milieu urbain**. Aussi il convient d'agir

⁷ Mobility Plan for employees and employers – voir sur le sujet le [Site ADEME](#) sur les déplacements ou [site EPOMM](#) sur le management de la mobilité. Voir aussi [Observatoire](#) des PDE 2009 – CCI de Grenoble

⁸ [Transports de marchandises en Ville](#)

ici prioritairement, en faisant les meilleurs choix possibles. Par exemple, en matière de logistique urbaine, les programmes CIVITAS ou BESTUFS ont mis à jour de nombreuses bonnes pratiques, y compris en matière de réglementation, qu'il conviendrait de diffuser plus largement. De plus, dans le domaine de l'urbain, **le camion, transport collectif des marchandises**, devrait être moins stigmatisé. A contrario, les véhicules légers utilitaires sont beaucoup plus émetteurs de GES⁹, sans parler de l'autosolisme ; des actions pour limiter les effets de ce type de circulation pourraient être très efficaces vis-à-vis des objectifs définis (normes d'émission, accès privilégiés pour les petits véhicules peu émetteurs, stationnement, etc.) ;

4/ par **le signal « prix »** qui pourra orienter le choix modal.

En transport de marchandises, les entreprises utilisatrices souhaitent bénéficier d'une gamme d'offres de services de transport élargie. Pour elles, il s'agit de faire jouer la concurrence sur la fourniture de ces services et entre chaînes et itinéraires de transport afin de disposer de l'offre la plus pertinente économiquement. La compétition entre prestataires de transport stimule par ailleurs l'innovation et la qualité des services offerts.

Chaque mode de transport terrestre a cependant ses **marchés de pertinence**.

Avec la conteneurisation croissante de tous les types de marchandises, une perspective importante s'offre néanmoins aux modes de transport tels le ferroviaire et le fluvial, sur les marchandises diverses (*general cargo*). Le transport maritime à courte distance également, celui-ci représentant déjà une part majeure des échanges intra-communautaire.

Mais le fait que **la route gagne des parts de marché** sur l'ensemble des produits à transporter montre l'écart de performance qui la sépare encore des autres modes de transport terrestre. Sans un bon rapport qualité/prix, sans une fiabilité et une disponibilité importantes des services, une chaîne multimodale de transport ne peut durablement rivaliser avec des services routiers en porte-à-porte.

Aussi, prendre conscience que **le prix n'est qu'une dimension du choix modal**, c'est comprendre que **faire payer un mode de transport efficace telle que la route peut induire des conséquences négatives** sur la situation concurrentielle des entreprises françaises et européennes qu'elles soient utilisatrices et prestataires. Seule **une élévation sensible au préalable de la qualité de service des autres modes de transport**, en particulier du ferroviaire, peut faire évoluer cette situation.

En outre et à court terme, l'augmentation du coût du transport ne répondra sans doute pas à **l'objectif de rééquilibrage des trafics** entre les différentes solutions de transport. D'une part, en gagnant encore en efficacité, la route offrira la performance dont a besoin le système productif (mutualisation, gains d'optimisation grâce aux TIC, système de cross-docking, etc.). D'autre part, la minimisation prioritaire des autres coûts logistiques par les entreprises conduira dans le système industriel actuel à favoriser les techniques de type juste à temps, la recherche de réduction des stocks et des immobilisations, postes financiers autrement plus importants pour des produits à haute valeur ajoutée.

Côté voyageurs, l'avènement de la grande vitesse ferroviaire a permis de rendre ce mode compétitif par rapport à la route et à l'aérien sur les moyennes et longues distances. Les transports urbains collectifs se développent ainsi que l'offre en trains régionaux. Cependant si la fréquentation augmente, le report modal reste encore trop faible. Les modes de transport doux (vélo, ...) sont réhabilités.

⁹ http://www.strategie.gouv.fr/article.php?id_article=838

Malgré tout la route domine. Or c'est dans le domaine de la circulation des véhicules particuliers que l'efficacité du système prix (péage urbain, tarifs différenciés sur certains axes) pourrait être le plus efficace. Il faudra cependant au préalable proposer à la population des services de transports de substitution crédibles pour ne pas pénaliser inconsidérément la mobilité. Des questions d'équité et d'acceptabilité devront être traitées de façon appropriées, et le droit à la mobilité préservé. Enfin, un certain courage politique sera nécessaire.

c. Le Financement : dégager des ressources pour le transport

Si l'orientation des utilisateurs par les prix peut jouer un rôle non négligeable pour l'optimisation d'une capacité de transport, c'est d'abord l'objectif de financement du système de transport qui est l'enjeu clé de la tarification utilisateur/payeur ou pollueur/payeur que souhaite développer la Commission européenne.

En effet, dans sa communication, la Commission met clairement en avant l'enjeu du financement et la nécessité de rechercher de nouvelles ressources pour financer un transport durable, voire aller vers un autofinancement par le secteur du transport lui-même de l'offre de transport, et par le transport routier tout spécialement.

Les CCI pointent deux écueils à cette perspective :

- la moindre efficacité du système de transport.

Comme dit plus haut, **la pénalisation de la route, tout particulièrement du transport routier de marchandises, sans une augmentation sensible de la performance d'un mode de transport tel que le ferroviaire, pourrait tendre à diminuer l'efficacité globale du système de transport ;**

- la perte de compétitivité de l'Europe.

Cela pourrait également avoir pour conséquence notable de modifier la structure des échanges commerciaux. Deux scénarios pourraient s'envisager alors. Une relocalisation des productions au plus proche des lieux de consommation (vers une ré-industrialisation partielle) ou alors une accélération des délocalisations, pour profiter de coûts moindres (main d'œuvre, logistiques, fonciers, etc.). Ainsi, l'augmentation des coûts de transport et l'évolution de la qualité du système, dans une économie globalisée et la préservation du système de production-consommation actuel pourraient générer des effets induits importants, en particulier créer des distorsions de concurrence croissantes entre les biens et services produits dans l'UE et ceux produits à l'extérieur de l'UE, avec des conséquences réelles, en particulier sur l'emploi¹⁰.

⇒ La Commission européenne devrait a minima mener des études d'impacts pour anticiper les conséquences de telles évolutions.

⇒ Les ressources nouvelles issues du transport devraient être prioritairement réinjectées dans ce secteur de façon à réaliser la mutation souhaitée vers un système durable.

d. La Gouvernance : une question d'efficacité

En France, le constat principal est que les **niveaux de responsabilité** se superposent, menant à des incohérences souvent dommageables en matière d'allocation de fonds publics et d'efficacité des réseaux de transport.

¹⁰ Evolution de la structure des emplois : [un point de vue](#)

Or, comme le mentionne la Commission, l'intégration des différents composants du système de transport est une voie majeure de son amélioration globale.

Cela suppose par conséquent un effort accru de **coordination entre autorités organisatrices des transports**.

Une confrontation des pratiques dans les différents Etats-membres pourrait être source d'enseignements utiles.

Contactez-nous !

Christophe HAUSBERG

chr@acfc.cci.fr

+32 (0)1 40 69 37 77