

Le
Bulletinde
L'ILLEC

M E N S U E L

■ SPECIAL TRANSPORTS

- Pour les industriels, la fonction transport s'inscrit de plus en plus dans le processus de fabrication du produit.

Entretien avec Gérard Serre.
pages 1 à 4

- Les 7 propositions de l'Ilec.
pages 4 et 5

- Comment découpler la croissance des échanges et les besoins de transport ?
Entretien avec Dominique Bourg.
pages 6 et 7

- La vitesse de transport revue et corrigée.
D'après Jean-Pierre Dupuy.
pages 7 et 8

- Ferroutage et merroutage, les deux mamelles du transport européen.
Entretien avec Michel Savy.
pages 9 à 12

- Transport en Europe, l'horizon 2010.
Par le cabinet Vogel & Vogel.
pages 12 à 16

Transporter
autrement et mieux

Ressource aujourd'hui limitée, le transport va devenir plus coûteux. Il revient aux acteurs privés et publics, de conjuguer au mieux transport et développement dans un espace européen.

Entretien avec Gérard Serre, directeur logistique de Yoplait et président du comité logistique de l'Ilec.

■ Comment évolue la fonction transports dans le processus de fabrication ?

Gérard Serre : Les industriels vont devoir en tenir compte de plus en plus. Historiquement, les prix du transport ont eu tendance à diminuer dans les coûts de fabrication des produits. Les entreprises ont mis en place des stratégies adaptées, fondées sur le principe de « l'usine européenne », dotée d'entrepôts nationaux. Aujourd'hui, ce modèle risque d'évoluer. Nous devons avertir les directions générales de la place croissante, en termes de coûts, de la variable transport et de son incidence dans la détermination du prix de vente. Dans un contexte marqué par une congestion des infrastructures de déplacement, les transports deviennent des ressources limitées et donc, demain, plus chères. Il n'est pas utopique de penser que le prix du transport va doubler, entraînant une rupture des équilibres économiques et moins de gaspillage.

■ Comment partager les coûts ?

G. S. : Aujourd'hui, c'est largement le contribuable qui finance les infrastructures routières, quand l'utilisateur demeure peu sollicité.

(Suite page 3)

La logistique entre congestion et révolution

Elle est loin, l'époque des doux transports, plus personne ne va rêver le soir à Orly, les aventures d'Aziyadé ne font plus se pâmer les jeunes mâles en mal d'exotisme. Corneille, Racine Bécand et Loti sont ensemble passés de mode. La langue entérine l'état de fait qui parle désormais de logistique, voire de chaîne d'approvisionnement. Quoi de plus contraire à l'idée de l'ailleurs que la cruelle réalité de la chaîne ? Les transports n'élèvent plus l'âme, ils n'ébranlent plus le cœur, ils n'emportent plus l'imagination. Bref, ils sont en crise.

Depuis Ricardo et sa loi des avantages comparatifs, chacun sait que le commerce au long cours est le ressort de la prospérité. Le Portugal produit-il le vin et le drap à moindre coût que le Royaume-Uni ? Qu'à cela ne tienne, le Portugal exportera son vin, mais importera son drap du Royaume-Uni et chacun en sera plus riche. Merveille de loi économique (que nos dirigeants feraient bien de revisiter avant de vitupérer les « délocalisations ») : le commerce ne diffuse pas seulement la richesse, il la crée. Cette vérité a une contrepartie désagréable : prospérité et fret fraient à jamais ensemble. Pis, dans ce couple infernal les volumes déplacés augmentent plus que le surplus de richesses engendré. Bruxelles aura beau appeler de ses vœux le « découplage », Michel Savy répond, impassible : « *Si l'on souhaite diminuer les tonnes transportées, le risque de ralentissement [de la croissance économique] est évident.* » Les mânes de Ricardo veillent sur l'esprit de la loi.

À défaut de moins transporter, est-il possible de mieux transporter ? Les eurocrates semblent le croire. Qui ne souscrirait à leur programme ? Il n'est question que de « *revitaliser* » le rail, de « *faire de l'intermodalité une réalité* ». Et si, en application de ces principes, les routiers se révoltent et bloquent le réseau, Bruxelles aura beau jeu de tancer les États, au nom de la libre circulation. De même, si les projets de ferroutage ou de résorption des goulets d'étranglement restent dans les cartons, pour des raisons liées aux critères de convergence, l'exécutif européen ne manquera pas de se laver les mains du désordre advenu. L'enfer est pavé de bonnes intentions.

À tout prendre, au demeurant, l'Europe ne va pas assez loin. Si le transport, malade, est guetté par l'apoplexie, le remède de cheval s'impose. C'est ce qu'annonce sans ambages Jean-Pierre Dupuy. Disciple de saint Jean et de Jonas – le philosophe –, il prononce un discours apocalyptique. La mort de la terre est au bout du ruban de bitume. Déroulant la logique du « *temps généralisé de transport* », il en vient à la conclusion que mieux vaudrait, pour le salut de l'humanité et même en termes de performance, opter pour la bicyclette. Les bons esprits de se gausser. À moins que les rieurs ne fassent mieux de s'abstenir.

À sa façon, Dominique Bourg se montre à peine moins radical. Son « *économie de fonctionnalité* », qui privilégie l'usage par rapport à la possession, contredit, plus encore que le droit, l'instinct de propriété. Son « *écologie industrielle* », qui consiste à faire des fabriques les pourvoyeuses de matières premières les unes les autres, dans une boucle aussi fermée que possible, suppose une remise en question de la concurrence, voire la neutralisation du marché, au profit d'un mode d'organisation rationnel qui n'est pas sans évoquer les plans d'antan. Et pourtant, les prélèvements sur le milieu et la détérioration du cadre de vie ne peuvent se poursuivre au rythme actuel. Chacun le sait.

Tant de contradictions et d'apories, Gérard Serre les affronte avec panache. Porte-parole des logisticiens rassemblés à l'Ilec, il se délie des chaînes qui font le quotidien de l'approvisionnement, pour délivrer le message des chargeurs. Il ne verse certes pas dans l'utopie, mais il montre que les industries de marque, parce qu'elles sont au service du consommateur, comprennent les inquiétudes du citoyen. Il suggère l'idée que le modèle actuel est par trop commandé par l'obsession de la réduction des coûts à court terme : plus de camions pour moins d'argent, plus de vitesse dans les acheminements pour moins de stocks, moins d'usines pour plus de plates-formes de regroupement. Ce modèle reporte les coûts sur le milieu (pollutions), il les impute aux autres (la collectivité qui paie les infrastructures), il les renvoie vers les générations futures (prélèvement sur les ressources non renouvelables). C'est en cette critique de fond que réside la bravoure. Plutôt que d'affirmer : « *aggravons les défauts à long terme du modèle pour en tirer un avantage immédiat, quitte à rendre inéluctable, sinon la catastrophe, du moins la congestion dans le futur* », les logisticiens de l'Ilec proposent un changement de paradigme, à l'égard non seulement des modes d'acheminement, mais des quantités à déplacer, des coûts à supporter, des méthodes de gestion (flux tendus) ou des modes de production (regroupement des usines).

Le plan en sept points de l'Ilec rompt avec les idées convenues. Ce n'est pas un catalogue bruxellois de bonnes intentions, pas non plus le message des anges de l'Apocalypse, mais l'expression technique du meilleur du possible, dans les limites fixées par la faisabilité économique et sociale d'une remise en question radicale. Sans doute pas l'écho d'une révolte, comme il s'en produit trop souvent sur les routes de France, mais le manifeste de ce qu'il n'est pas emphatique d'appeler une révolution.

Demain, le balancier risque de s'inverser en direction de l'usager ou de la communauté. Si les camions payaient l'usure des routes, le prix des péages serait multiplié par dix !

■ *Comment concilier image de marque, mobilité des personnes, disponibilité des produits et refus des nuisances ?*

G. S. : C'est un vrai problème de notre société, dont un des ressorts est fondé sur le déplacement des personnes et des objets. Il serait illusoire d'espérer revoir, au coin de chaque rue de nos villes, l'épicier de quartier. L'heure est plutôt aux mesures concrètes qu'industriels, distributeurs et transporteurs peuvent mettre en œuvre pour conjurer les nuisances : mieux remplir les camions, revoir les politiques extrêmes de flux tendu. Les acteurs ne peuvent pas promouvoir une politique commerciale vantant la qualité, le bien-être, la santé et la commodité tout en acheminant leurs produits avec des moyens qui encombrant les routes, posent des problèmes de sécurité et participent à l'effet de serre !

■ *Quel équilibre trouver entre transport et stocks ?*

G. S. : Les lois sur l'urbanisme commercial ont réduit de manière drastique les surfaces commerciales, transformant mécaniquement les surfaces de stockage en surfaces de vente. Aujourd'hui, un hypermarché de 20 000 m² stocke sur ses linéaires. Il est approvisionné tous les jours, pour éviter les ruptures. D'où les norias de camions qui viennent engorger davantage nos routes. Le stock étant un mal nécessaire, les acteurs doivent apprendre à mieux le gérer, à anticiper le marché et à partager les informations. Cas d'école : le yaourt. Le chef de rayon commande pour le jour $j + 1$ en fonction des ventes de $j - 1$! Or les ventes ne sont pas les mêmes tous les jours de la semaine. Seul un historique des ventes permettrait de gérer au mieux, et en fonction du marché, les stocks nécessaires pour répondre à la demande réelle.

■ *Le Livre blanc de la Commission, publié en septembre 2001, préconise de découpler croissance des transports et croissance économique. Ne doit-on pas craindre un ralentissement de l'activité économique ?*

G. S. : Cette préconisation paraît trop générale. Il serait opportun de l'adapter selon les types de marché et de produits. Ainsi, le secteur du bâtiment peut difficilement répondre à cette injonc-

tion. Le vrai problème est ailleurs : les acteurs doivent trouver de nouvelles façons de transporter, autrement et mieux.

■ *Comment « réinternaliser » les coûts externes liés aux infrastructures ?*

G. S. : Réintégrer les coûts externes amène à s'interroger sur la répartition de la charge financière entre les usagers et la collectivité. La hausse des coûts de transport étant inéluctable, elle doit être anticipée et comprise. La prise en compte des coûts externes doit se traduire clairement par une politique fiscale adaptée et annoncée : ce qui ne sera pas payé par le contribuable le sera par le consommateur. Il reste à mettre en place les instruments d'évaluation nécessaires à la transparence des coûts.

■ *La hausse des prix du transport français n'aura-t-elle pas comme effet pervers de sacrifier le pavillon français à la concurrence des pays de l'Est, futurs membres de l'Union européenne ?*

G. S. : Le risque existe. Il est économique mais également politique. Dans les négociations avec les nouveaux entrants, les Quinze peuvent, par exemple, protéger leur agriculture en échange d'une liberté donnée aux nouveaux adhérents de développer leurs transports.

■ *Un des problèmes aujourd'hui est la pénurie de main-d'œuvre qualifiée. Quelles actions faut-il mener ?*

G. S. : De fait, l'analyse des conditions de chargement et de livraison révèle que les conducteurs sont mal considérés. Aussi, des efforts doivent être engagés pour revaloriser leur profession. La formation peut avoir deux effets positifs : abaisser le coût de l'insécurité routière et permettre au pavillon français de maintenir ses performances. Les conducteurs doivent devenir de véritables techniciens de la route.

■ *Quelles sont les mesures immédiates et à long terme que les industriels peuvent mettre en œuvre ?*

G. S. : L'Ilec recommande sept mesures [cf. encadré page 4]. Avec nos partenaires de la distribution, nous pouvons œuvrer pour mieux partager l'information, anticiper l'évolution de la consommation, éviter de travailler dans l'urgence,

optimiser les palettes, aujourd'hui très mal remplies. À long terme, nous pouvons réfléchir sur les modes de transport. Carrefour mène une expérience dans le transport fluvial pour approvisionner en textile ses entrepôts. Le cabotage maritime, parent pauvre des transports en Europe, devrait retrouver ses lettres de noblesse. Conséquence de l'abandon du pavillon maritime européen, des norias de camions partent du Portugal pour aller en Hollande en traversant la France !

■ *Que peut-on attendre des transports « intelligents » ?*

G. S. : Il faut en attendre une utilisation optimale des infrastructures que l'on sait limitées. Mieux anticiper permettra de désengorger.

■ *Situation pour le moins paradoxale, le premier transporteur routier, en France, est la SNCF avec Geodis et ses nombreuses filiales ! Que peut-on attendre du ferroutage ?*

G. S. : Au-delà du problème technique (infrastructures de transbordement, dimensions des ponts et de tunnels, petites roues des wagons...), tous les travaux mis en œuvre par la SNCF ne pourront qu'absorber l'augmentation des volumes, sans pour autant accroître sa part de marché. N'oublions pas, enfin, que le fer devient pertinent pour des transports supérieurs à quatre ou cinq cents kilomètres.

Propos recueillis par Jean Watin-Augouard

Les 7 propositions de l'Ilec

Au cours de l'année 2002, les experts logistiques des entreprises de l'Ilec ont mené une série de réunions et d'entretiens, en relation avec Michel Savy, professeur à l'École nationale des ponts et chaussées. Les objectifs poursuivis ont été les échanges de bonnes pratiques, l'étude des moyens d'une généralisation des expériences concrètes, la prise de connaissance des expériences étrangères (ouverture à d'autres configurations, d'autres solutions). Ont été également prises en compte les relations entre opérateurs : lancement de travaux de coopération associant des industriels avec des distributeurs et des prestataires. Enfin, les logisticiens de l'Ilec ont abordé l'action des pouvoirs publics et les options politiques, en envisageant la mise en place de groupes de travail avec l'administration. Les recommandations des logisticiens peuvent être classées en sept catégories.

1. Améliorer la productivité technique du transport et la capacité des outils de transports

- Des véhicules verts et sûrs, des routes spéciales permettant la circulation de véhicules de 60 tonnes s'acheminant vers des plates-formes reliées, avec distribution aval adaptée (« autoroute intelligente ») ;
- Augmentation de la capacité effective du transport (plancher pour superposer les palettes, par exemple) ;
- Poursuite de l'effort technique de diminution de la consommation énergétique et de la pollution (comme pour la voiture particulière) ;
- Réseau ferroviaire voué au fret.

2. Jouer sur le produit

- Alléger produits et emballages ;
- Augmenter la densité de remplissage (emballages plus compacts, standardisation pour plein chargement des palettes et des camions) ;
- Améliorer la qualité et la durée des produits (moins de flux d'après-vente).

3. Augmenter la taille des lots (en jouant sur la fréquence des livraisons et les stocks)

- Facturation séparée des produits et de leur transport ;
- Tarif différent selon que les produits sont livrés en lot complet ou incomplet ;

- Rétablissement de surfaces de stockage dans les lieux de vente ;
- Augmentation de la taille des expéditions ;
- Éviter le passage par une plate-forme ou un hub, et donc supprimer une rupture de charge et un détour ;
- Réviser les conditions générales de vente (les délais courts pénalisent les modes lents).

4. Diminuer la quantité de transport

(découpler surtout par les distances)

- Améliorer qualité du transport : pas de second passage ;
- Limiter les distances de transport : en choisissant des fournisseurs plus proches, en augmentant le nombre des sites de production et les répartissant mieux (limiter les aires de marché), en multipliant et en répartissant les centres de traitement des ordures, en assurant des livraisons directes évitant le détour par un hub ;
- Plan de déplacement urbain (cf. loi sur l'air Lepage) obligeant les surfaces de ventes supérieures à 400 m² à avoir une surface de stockage et un espace pour les camions ;
- Multiplier et répartir les sites de production, de livraison, de traitement des déchets ;
- Découpler la commande (passée au dernier moment) et l'information sur le besoin (disponible un peu plus tôt) ;
- Revoir les conditions générales de vente, qui prévoient semble-t-il des délais trop courts (rationalité commerciale n'est pas rationalité logistique) ;
- Favoriser les solutions partagées pour les entreprises qui ne peuvent pas faire de camions complets (multipick) ;

- En gestion partagée des approvisionnements (GPA), 20 % seulement des livraisons se font en camions complets (source ECR).

5. Développer d'autres solutions que la route

- Différencier les expéditions selon l'urgence ;
- Rapidité du transport qui pallie le manque d'organisation de la production (incidents liés notamment à la transmission de commande) ;
- Raisonner sur l'ensemble de la chaîne industrielle et pas seulement sur le transport ;
- Augmenter la taille des lots et allonger les délais pour détendre les flux.

6. Améliorer les systèmes d'information, l'organisation transports

7. Développer des coopérations

- Vers une gestion logistique intégrée, s'opposant à des optimisations partielles ;
- Penser à des sites plus nombreux et mieux répartis, pour une meilleure massification des transports aval, éventuellement à des sites logistiques partagés ;
- Assurer que les règles du jeu soient les mêmes pour tous (faire rentrer les fraudeurs dans le système) ;
- Anticiper les besoins : gestion et partage de l'information (éviter les phénomènes amplificateurs de la fluctuation des besoins en production et en transport) ;
- Poursuivre la démarche ECR.



Agir sur la source et non sur l'outil

Seul le recours au levier gestionnaire (l'économie de fonctionnalité) et au levier technique (l'écologie industrielle) peut rendre envisageable un découplage entre la croissance des échanges et les besoins de transport.

Entretien avec Dominique Bourg

■ *Quelles sont les causes de la croissance des transports ?*

Dominique Bourg : Nous sommes confrontés à un faisceau de causes. L'une des plus évidentes est le coût relativement modeste des transports de marchandises. Cause plus profonde : notre société, caractérisée par de plus en plus de contacts virtuels (internet), n'en voit pas pour autant reculer les relations en présence. Exemple probant : le commerce électronique se traduit par des transports physiques accrus. Avec l'augmentation de la vitesse, la croissance des échanges tous azimuts est une des deux tendances lourdes de nos sociétés.

■ *Quels sont ses effets négatifs ?*

D. B. : Le premier tient à l'augmentation des gaz à effet de serre. La part du CO₂ revenant aux transports, dans les pays industriels, va passer de 30 à 40 % dans une dizaine d'années. C'est le levier sur lequel il faut agir, dès aujourd'hui, car il est le seul à pouvoir donner des résultats positifs immédiats. Au nombre des autres effets négatifs citons l'effet sanitaire et la pollution des villes – malgré les efforts accomplis pour rendre les moteurs propres –, les conséquences sur la biodiversité, la pollution sonore.

■ *Le découplage, préconisé par la Commission européenne, est-il souhaitable ?*

D. B. : La déconnexion des flux de matière, des flux d'énergie et des flux financiers est certes souhaitable, mais sa mise en œuvre relève du par-

cours du combattant. L'économie de fonctionnalité n'est pas un problème de technique mais de gestion, et au-delà d'acceptabilité sociale : les produits ne doivent plus être vendus mais loués. Or une part importante du transport est due au fait que l'on vende des objets et non des services. Au service vendu devrait correspondre un objet loué, conçu de telle sorte qu'il dure le plus longtemps possible et exige le moins de maintenance possible. Les flux financiers pourraient alors continuer de croître, alors que les flux de matière et d'énergie, et partant les transports, diminueraient.

■ *Doit-on tendre vers une dématérialisation de l'économie ?*

D. B. : Le seul moyen de découpler ne réside pas en aval (les transports) mais en amont. L'écologie industrielle, peut, elle aussi, servir de levier technique pour réduire la croissance des transports. A l'aval, le seul levier efficace est la politique des prix, à travers les taxes.

■ *Est-il possible d'attribuer des valeurs monétaires aux dommages et aux nuisances de pollution ? Comment « réinternaliser » les coûts ?*

D. B. : De fait, les coûts externes dus au transport s'élevaient, en France, il y a une dizaine d'années, à 20 milliards de francs. La TIPP n'a aucune justification et aucune transparence par rapport à ce problème. Il est impératif que les instruments fiscaux aient des visées pédagogiques et comportementales claires.

■ *Que peut-on attendre des transports « intelligents » ?*

D. B. : Si un pays comme la Hollande est, aujourd'hui, très en avance dans les applications des nouvelles techniques de l'information et de la communication au domaine des transports, il ne faut pas pour autant se faire d'illusions. Le progrès technique sera toujours dépassé par la croissance des flux si aucune action n'est entreprise en amont du système.

Le modèle américain peut-il être une référence pertinente pour une répartition modale radicalement modifiée ?

D. B. : Le trafic marchandises nord-américain recourt beaucoup plus au train que son homologue européen. Cela tient pour une part à la géographie, mais également à la quasi-inexistence du trafic ferroviaire voyageurs. En contrepartie, les Américains utilisent plus l'avion que les Européens pour les dessertes domestiques. Quoi qu'il en soit, nous manquons en la matière d'une volonté politique forte.

Comment concilier la liberté de circuler (choix micro-économique) et la prise en compte des enjeux collectifs ?

D. B. : Il y a effectivement contradiction entre deux intérêts légitimes : la réduction des émis-

sions de gaz à effet de serre imputables aux transports, et l'enrichissement mutuel des peuples produit par la démocratisation de la mobilité que nous connaissons.

Cela implique un changement de comportement du consommateur final...

D. B. : Il est difficile de savoir tout ce que cela peut impliquer. L'économie de fonctionnalité mettrait par exemple en question le caractère absolu de la propriété. D'un autre côté, elle susciterait une extension de la sphère marchande et poserait problème pour les plus pauvres. Il convient donc de lancer une vaste réflexion, appuyée sur un programme de recherches.

Propos recueillis par Jean Watin-Augouard



La vitesse de transport revue et corrigée

Travail et transport (*travel* en anglais) ont la même étymologie : *tripalium*, instrument de torture du Moyen Âge. Comment tarir cette source de peines et de tourments ? Suggestions de Jean-Pierre Dupuy, fondées sur le concept de « vitesse de transport généralisée ».

Au pied du mur ! Notre monde ne tourne plus rond, obnubilé par l'optimisme scientifique, sourd aux effets pervers du mode de développement productiviste. Au-delà de certains seuils critiques de développement, la société industrielle et ses institutions (médecine, école, communications, etc.), dont la vocation est d'améliorer la condition de vie des citoyens, deviennent des obstacles à cette finalité. « Il en est ainsi du transport qui immobilise ! », rappelle Jean-Pierre Dupuy¹ dans un de ses livres, *Pour un catastrophisme éclairé*². « L'alternative radicale aux transports actuels, ce ne sont pas des transports moins polluants,

moins producteurs de gaz à effet de serre, moins bruyants et plus rapides ; c'est une réduction drastique de leur emprise sur notre vie quotidienne », tranche l'auteur. Brisons le cercle vicieux par lequel l'activité contribue à renforcer les conditions qui la rendent nécessaire. Il en est ainsi des transports, qui « créent des distances et des obstacles à la communication qu'eux seuls peuvent franchir ».

Tous à vélo

La démonstration est fondée sur le concept de contre-productivité. Se déplacer en voiture, consacrer du temps à son entretien, travailler pour obtenir les moyens de son acquisition..., selon Jean-Pierre Dupuy, un Français moyen consacre plus de quatre heures par jour à cet outil de locomotion. La division du nombre moyen de kilomètres parcourus par cette durée (« temps généralisé ») donne une vitesse « généralisée »

de l'ordre de sept kilomètres à l'heure, légèrement plus grande que la marche à pied mais inférieure à la vitesse d'un vélo !
Recommandation de l'auteur : que ce Français moyen accomplisse tous ses déplacements à vélo, et il économisera du temps, de l'énergie et des ressources rares !

Aux clerks qui jugent cette préconisation absurde, Jean-Pierre Dupuy en appelle à la sagesse : « Est-il moins comique de travailler une bonne partie de son temps pour se payer les moyens de se rendre à son travail ? » Et de stigmatiser le « détour de production » : « Le temps passé à concevoir et à fabriquer des engins puissants prétendument capables de faire "gagner du temps" fait beaucoup plus qu'annuler le temps qu'ils économisent effectivement. » Situation pour le moins paradoxale, certaines productions, jugées superflues ou nuisibles, sont néanmoins justifiées par l'emploi qu'elles assurent. « La finalité de la société industrielle est bien de produire du détour de production, c'est-à-dire du travail », résume Jean-Pierre Dupuy.

Hétéo-auto-nomie

Toute valeur d'usage peut être produite de manière autonome ou hétéronome. Dans le premier cas, on peut apprendre seul, avoir un rapport à l'espace qu'on habite, avec des déplacements à faible vitesse. Dans le second, l'éducation est donnée par un professeur, le rapport à l'espace est instrumental : il s'agit de l'annuler avec des engins à moteur. Si le mode hétéronome n'est pas un mal en soi, il ne doit pas paralyser la production autonome. « Au risque, prévient Jean-Pierre Dupuy, d'être attaché à cela même qui nous détruit ! À trop vouloir dominer la nature par leurs outils, les hommes en deviennent les esclaves. » Maudite pomme !

J.W.A.

¹ Professeur de philosophie sociale et politique à l'École polytechnique (Centre de recherche en épistémologie appliquée) et à l'université Stanford, membre du conseil d'éthique et de précaution de l'Inra.

² *Pour un catastrophisme éclairé. Quand l'impossible est certain*, Edition du Seuil, Paris, 2002, 219 p.



De la concurrence bien comprise et de l'immobilisme par les transports

Jean-Pierre Dupuy est un penseur des extrêmes : professeur de philosophie mais ingénieur général des mines (d'où sa prédilection pour la logique illustrée par son commentaire sur le résultat de notre élection présidentielle : il s'agit d'un choix non transitif, ce qui veut dire Chirac bat Le Pen qui bat Jospin qui bat Chirac) ; mathématicien et humaniste ; américanophile (il enseigne à Stanford), anglophone et... lusophone (version brésilienne) ; ingénieur mais défenseur de la nature ; logicien, économiste mais moraliste (il consacre son dernier ouvrage à la déconstruction de la pensée prétendue rationnelle, au nom de la vérité du mal attestée par les attentats du 11 septembre). L'inventaire pourrait continuer, plus inspiré, cependant, de Pic de la Mirandole que de Prévert. Les lecteurs intéressés sont invités à se reporter à ses ouvrages, dont il faut toutefois savoir que l'accès n'est pas nécessairement facile.

Non content d'avoir introduit en France nombre de philosophes d'outre-Atlantique (c'est lui, par exemple, qui a popularisé la *Théorie de la justice* de John Rawls... avant que d'en devenir le critique le plus averti), il remet au goût du jour des penseurs oubliés avant l'heure. Ainsi Yvan Illich, récemment disparu, qui, tout autant que Jacques Ellul, avait questionné la société technique.

Deux idées, enchâssées comme des perles dans ses derniers ouvrages, devraient aider les chefs d'entreprise à penser leur pratique.

La première émerge dans *Avions-nous oublié le mal ? Penser la politique après le 11 septembre* (Bayard Centurion, « Temps d'une question », 2002). Elle concerne la concurrence. Revenant sur une démonstration d'Hannah Arendt, Jean-Pierre Dupuy développe l'idée que la concurrence est ce qui sépare, mais aussi ce qui unit. Ce qui est disputé est en même temps ce qui forme l'horizon commun. Une table met à distance les convives, mais elle les rassemble autour du repas partagé. L'affrontement naît d'une erreur de jugement, lorsque le moyen devient la fin, quand l'objet de la compétition perd sa nature d'enjeu, pour devenir obstacle entre adversaires dont l'antagonisme ne vient pas de la différence, mais de la ressemblance. Le meurtre du jumeau est fondateur dans la Bible, comme à Rome. Les tours jumelles devaient être abattues, parce que l'occident fascine, non pas parce qu'il repousse. Nous aurions sans doute à méditer sur la concurrence, entendue, à la suite de René Girard, comme affrontement gemellaire.

La seconde idée est contenue dans *Pour un catastrophisme éclairé*. L'auteur part d'une méditation de Bergson, qui, à propos de la guerre de 14-18, se demande comment penser l'impensable, en vue de prévenir l'insupportable (le sacrifice d'une génération), lequel, une fois advenu, fait partie des évidences attestées par les faits. En l'espèce, l'impensable est la disparition, sinon de la vie, du moins de l'homme, incapable d'habiter une planète rendue par lui invivable. Impensable effet d'annonce (pourtant déjà prononcée par Hans Jonas dans *le Principe responsabilité*), mais prise de conscience nécessaire en vue d'éviter la débâcle. En quoi le catastrophisme éclairé serait la dernière chance de la modernité proclamée par... les Lumières. Dans sa recension des calamités certaines et pourtant cachées, Jean-Pierre Dupuy cite les instruments de transport, auxquels il adresse le reproche radical d'être le moyen le plus sale, le plus sûr et le plus coûteux pour la société de faire du surplace, en attendant la congestion finale.

La rédaction

Ferroutrage et merroutrage, les deux mamelles du transport européen

Ferroutrage... Ferroutage ! On a beau danser comme un cabri, si les paroles ne se transforment pas en action, les perspectives du transport en France et en Europe s'annoncent sous les pires auspices : toutes choses égales par ailleurs, le volume de transport va doubler d'ici vingt ans. Comment échapper à cette fatalité ? En baissant les coûts et en augmentant la qualité pour remettre le fer sur les rails ! À quand un TGC (train à grande capacité ou train pour gros camions), équivalent du TGV pour les voyageurs ?

Entretien avec Michel Savy, professeur à l'École nationale des ponts et chaussées¹.

Vous soulignez dans votre étude que « le transport de marchandises se porte bien » mais que « les transporteurs traversent une situation de crise ». Quels sont les indicateurs de cette crise ?

Michel Savy : Dans tous les pays européens, le transport routier augmente non seulement en valeur absolue mais aussi en part du trafic total. C'est pourquoi on peut dire que le transport routier va bien. Dans le même temps, la santé des entreprises de transport est souvent mauvaise, c'est pourquoi les transporteurs vont mal. La crise est à la fois conjoncturelle et structurelle. La spécificité du transport est d'amplifier les fluctuations : en période de croissance économique, il se porte bien, mais en période de récession, comme c'est le cas aujourd'hui, il souffre davantage. Tout autre était la situation, il y a deux ans, quand sur fond d'économie en expansion, les transporteurs avaient pu augmenter leurs tarifs ! De manière structurelle, le rapport de force est favorable aux clients par rapport aux transporteurs. De fait, l'économie ne peut fonctionner de manière fluide que si les acteurs disposent en

permanence d'une offre de transport permettant de répondre aux pointes de trafic, sans possibilité de stocker et de déstocker le transport pour « lisser » son volume de production. En période creuse, le système est en surcapacité. Le marché est alors déséquilibré.

Cette crise est-elle spécifique à la France ou touche-t-elle d'autres pays ?

M. S. : Elle frappe toutes les économies développées, particulièrement depuis les années soixante-dix, quand nous sommes sortis d'une économie de pénurie en matière de transport. Les Français n'ont pas le monopole de la crise, comme en témoignent les barrages routiers et les grèves qui émaillent la vie économique de nos voisins européens.

Quels sont les acteurs impliqués dans la crise ?

M. S. : Le transport est un système qui implique une multitude d'acteurs, ce qui ajoute à la difficulté. Exemple d'une interaction aux effets pervers : la spécialisation entre les transporteurs et les commissionnaires de transport, qui vendent une prestation à un client mais dont ils n'assurent pas l'intégralité. En cas de baisse des prix, les premiers souffrent, alors que les seconds en bénéficient et arrivent à tirer leur épingle du jeu.

Quelle est la responsabilité de l'État dans cette crise ?

M. S. : L'État a une part de responsabilité, mais le mécanisme de crise est inhérent au transport. Situation paradoxale, il existe dans ce secteur une tradition antiétatique, hostile à la bureaucratie, mais en cas de crise les acteurs s'adressent à l'État pour arbitrer, subventionner et protéger...

Comment concilier la liberté de décision microéconomique et la prise en compte des enjeux collectifs ? Bruxelles préconise le recours aux mécanismes de prix : un prix de marché « corrigé », intégrant les effets externes (coûts sociaux). Comment attribuer des valeurs monétaires aux coûts externes (rapports Boiteux de 1994 et 2001) ?

M. S. : Si le rapport Boiteux a donné des ordres de grandeurs acceptables, la question demeure très complexe, et le débat peut encore durer longtemps. Prenons le cas de la pollution locale : le même camion émettant le même polluant occasionnera des dégâts qui pourront varier de 1 à 1 000, selon qu'il roule dans une rue étroite et densément peuplée, un jour de beau temps et de suppression atmosphérique, ou qu'il traverse le plateau du Larzac, quasi désert et battu par les vents, où la pollution se dissout très vite. L'idée de valeur moyenne, dans une logique marginaliste, trouve ici ses limites. À la complexité scientifique s'ajoute une difficulté politique : il faudrait taxer ces effets externes de manière très différenciée dans l'espace et le temps, selon l'état de congestion du réseau et la météo.

Quelle finalité attendre d'une « réinternalisation » des coûts externes ?

M. S. : C'est une question centrale. Veut-on modifier le comportement de déplacement et, éventuellement, limiter le transport en le renchérisant ? Ou l'objectif est-il d'inciter les acteurs à utiliser autrement les différents modes de transport et à transférer une part du trafic routier vers d'autres modes ? Les deux enjeux ne sont pas contradictoires. Si l'alternative modale est retenue, tous les modèles économétriques fondés sur les comportements des acteurs montrent que l'augmentation des prix de la route, incluant les coûts externes, ne suffit pas à faire basculer une partie importante du trafic routier vers d'autres modes de transport. L'internalisation des coûts externes est politiquement très difficile, comme en témoigne la crise d'octobre 2000 quand, à la suite de l'augmentation du prix du pétrole, et de grèves dans toute l'Europe, les gouvernements ont baissé les bras sur la fiscalité. Quand bien même une fiscalité transparente serait adoptée, elle ne suffirait pas à modifier le partage modal.

Le « zéro stock » n'a-t-il pas transféré la charge des stocks vers les transporteurs ?

M. S. : Les flux tendus sont devenus un modèle de gestion touchant toutes les activités économiques et répondant à la flexibilité du marché, à l'imprévisibilité de la demande, à la diversification des productions. L'industriel ne peut plus produire longtemps à l'avance. Le transport est un des facteurs de ce changement, mais il est faux de dire que l'amont lui a simplement « passé le mistigri » des stocks : les stocks ont été réduits et leur gestion a changé, si bien que les véhicules de réapprovisionnement doivent livrer fréquemment, même s'ils ne sont pas pleins. Pour les années passées, les statistiques montrent toutefois que ce n'est pas la tendance à la dégradation du taux de service (camions insuffisamment remplis) qui l'a emporté, mais celle de la meilleure utilisation des camions, plus gros et mieux remplis. Mais les acteurs sont peut-être allés trop loin. Dans certains cas, la détente des flux ne leur porterait pas préjudice. Mieux vaut, sur le plan collectif, un gros camion complet tous les trois jours qu'un petit tous les jours.

Le Livre blanc de septembre 2001 préconise le découplage de la croissance des transports et de la croissance économique. Une telle politique est-elle possible sans nuire à l'activité ?

M. S. : Cette question est au cœur du débat, comme en témoigne la création d'un groupe de travail du Conseil national des transports (auquel l'Ilec participe). Il reste à bien définir ce que l'on entend par découplage, et l'ambition fixée. Si l'on souhaite diminuer les tonnes transportées, le risque de ralentissement est évident. Avec la variable tonnes/km, on peut faire varier la distance des transports en modifiant la polarisation des activités sans pour autant les freiner. Autre manière d'envisager la question : la variable véhicules/km : on peut s'interroger sur leur taille, leur bon remplissage, etc. Si on souhaite découpler les « véhicules/km routier » – autre définition –, il faut se pencher sur le partage modal. Aujourd'hui, la question du découplage n'est pas bien posée, et il est trop tôt pour conclure à une baisse de l'activité. La tendance des quinze dernières années conduit au couplage amplificateur, avec une élasticité supérieure

à 1 : 10 % de croissance induit environ 15 % de transport supplémentaire. Est-ce inéluctable ? Quels sont les moyens d'agir ? Avec la consommation d'énergie pétrolière, la question du découplage s'est posée en 1975, déclenchant des oppositions farouches et des pronostics de ralentissement économique. Trente ans plus tard, le découplage est une réussite : la croissance économique a été au rendez-vous sans augmentation de la consommation de pétrole.

Paradoxalement, en France, le premier transporteur routier, avec Geodis, est la SNCF...

M. S. : C'est une idée reçue, car la SNCF n'a qu'un rapport d'actionnaire avec Geodis. En revanche, le problème s'est posé avec le Sernam, service interne à la SNCF, structurellement déficitaire, qui cassait les prix et était à juste titre accusé de concurrence déloyale. La question ne se pose plus, puisque le Sernam est sorti de la SNCF.

Pourquoi le ferroutage est-il le parent pauvre des transports en France ?

M. S. : Les gouvernements successifs annoncent leur volonté de développer le ferroutage, et la réalité leur apporte un cruel démenti. Dans le discours de politique générale du Premier ministre, quelques mots ont été prononcés sur le transport, dont celui de ferroutage et, chose nouvelle, de merroutage. Il faut souhaiter que ces déclarations d'intention se concrétisent dans des décisions. De manière générale, le ferroutage est le parent pauvre, car la qualité de service est des plus médiocres. La SNCF manque de matériel et de personnel pour le fret, le réseau est, en certains points cruciaux comme Lyon, saturé. Enfin, TGV oblige, priorité a été donnée au transport des voyageurs. Reste que la France ne fait pas exception. Dans les conditions actuelles, le ferroutage souffre de la structure de ses coûts : le coût du tronçon ferroviaire central ne représente que le tiers, tout au plus la moitié du total, tout le reste étant du ressort des opérations routières terminales et des ruptures de charges dans les chantiers. Il faut donc améliorer l'ensemble de la chaîne. Dans le système actuel, le transport combiné ne peut pas se développer de manière signi-

ficative, si des décisions radicales ne sont pas prises pour dégager quelques grands itinéraires spécifiques où le fret aurait de vraies priorités. Cela permettrait de déclencher un cercle vertueux, la baisse des coûts et l'amélioration de la qualité. Soulignons que, malgré une offre de service désastreuse par rapport à la route, le ferroutage est saturé. La demande aurait dû fuir !

Les systèmes mis en place à l'étranger, par exemple aux États-Unis, peuvent-ils servir d'exemples ?

M. S. : Avec toutes les précautions de transposition nécessaires, le modèle à suivre, c'est les États-Unis, où le chemin de fer augmente continûment ses parts de marché en tonnes/km. Nous sommes aujourd'hui en France dans une situation comparable à celle des années soixante-dix, où le chemin de fer était considéré comme un moyen de transport obsolète pour les grandes lignes de voyageurs, face à la voiture et à l'avion. La SNCF a inventé le TGV pour sortir de la crise. Il lui revient, aujourd'hui, d'avoir la même attitude vis-à-vis du fret. Ou il est techniquement dépassé, comme en Angleterre, en Espagne et au Japon, où on dégage quelques grandes lignes, comme aux États-Unis, où le trafic peut être massifié, avec des gains de productivité et de qualité importants. Les moyens budgétaires vont-ils suivre ? Il y a une dizaine d'années, Jacques Delors avait émis l'idée d'un emprunt européen...

Comment répondre à la demande croissante de transport dans le contexte de l'élargissement de l'Union vers l'Est ? Quelles sont les innovations possibles ?

M. S. : L'élargissement est le grand absent du *Livre blanc*, malgré les nombreuses expatriations industrielles. Les pays entrants ont hérité, histoire oblige, d'un système ferroviaire dense. Ne les encourageons pas à répéter, trente ans après nous, nos erreurs. Aidons-les à moderniser leurs réseaux ferroviaires, plutôt qu'à passer au « tout-camion ». Développement et mobilité durables s'en porteront mieux.

Pourquoi la voie maritime est-elle négligée ?

M. S. : La voie d'eau joue un rôle très important en Europe, puisqu'en tonnes/km et si l'on s'en

tient au trafic intraeuropéen, elle représente 38 % du transport (et la route, 42 %). Une des pistes à explorer serait donc le cabotage, très marginal en France, mais tellement plus simple et moins coûteux qu'un tunnel sous les Pyrénées... Cela suppose une chaîne intermodale, une gestion des interfaces, une simplification des procédures et, pourquoi pas, la création d'opérateurs spécialisés. Il faut enfin rappeler aux acteurs que tous les flux ne sont pas obligatoirement tendus, et que certains produits peuvent attendre un ou deux jours de plus avant d'être livrés aux destinataires finaux !

Quel rôle attribuer aux transports « intelligents », c'est-à-dire optimisés par l'application des nouvelles techniques de l'information et de la communication ?

M. S. : Certains pays, comme la Suisse, ont annoncé la fin de toute nouvelle infrastructure, pour fonder les progrès futurs sur l'utilisation plus efficace de celles existantes : plus de cerveau, moins de béton ! La Suède emboîte également le pas. Pourquoi, demain, ne pas avoir des routes automatiques où les camions se suivent à inter-

valle réduit, acheminant un flux plus important tout en préservant la sécurité ?

Certains prônent la « dématérialisation » de l'économie : proposition réaliste ou utopie ?

M. S. : Si l'on s'en tient aux flux de transports actuels, on est loin de la dématérialisation. Les flux virtuels ne se substituent pas aux flux physiques. Si l'économie de service se développe, elle n'est pas pour autant immatérielle. Entre 1991 et 2000, l'économie mondiale affiche une hausse de 20 %, le commerce mondial, 50 %, le fret aérien en tonnes, 60 % (80 % en tonnes/km). La densité de valeur des objets augmente et les produits sont de plus en plus allégés : on ne consomme pas plus de tonnes aujourd'hui qu'il y a trente ans, mais ces tonnes ont accompli un plus long parcours. Si la dématérialisation était effective, le découplage le serait aussi.

Propos recueillis par Jean Watin-Augouard

1) Auteur de l'étude Perspectives du transport des produits de consommation, Iilec Ilec, 2002.



Transport en Europe : l'horizon 2010

Par le cabinet Vogel & Vogel, avec la collaboration d'Anne de Beaumont

Le 12 septembre 2001, la Commission annonçait, dans un livre blanc intitulé *La Politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*¹, qu'elle entendait recentrer la politique des transports sur les demandes et les besoins des citoyens. Elle a proposé une soixantaine de mesures pour réussir son pari. Bruxelles, par l'intermédiaire de son commissaire chargé des Transports et de l'Énergie, Loyola de Palacio, a rendu compte d'un bilan contrasté du secteur en Europe : « Les transports sont essentiels à notre compétitivité économique, mais aussi à nos échanges commerciaux, économiques et culturels. Ce secteur représente environ 1 000 milliards d'euros, soit plus de 10 % du

produit intérieur brut de l'Union, et il emploie 10 millions de personnes. Les transports contribuent également à rapprocher les citoyens européens les uns des autres et, en tant que politique commune, ils constituent l'un des fondements du projet européen. Or, aujourd'hui, les signes de grippage se multiplient. La congestion, les nuisances environnementales et les accidents qui l'accompagnent s'aggravent chaque jour davantage et pénalisent autant les usagers que l'économie. Si rien n'est fait, le coût de la congestion atteindra à lui seul 1 % du PIB de l'Union en 2010, alors que paradoxalement les régions périphériques restent mal reliées aux marchés centraux. »

L'état du secteur des transports en Europe

Le *Livre blanc* commence par une constatation objective : « Longtemps, la Communauté européenne n'a pas su, ou voulu, mettre en œuvre la politique commune des transports prévue par le traité de Rome. » Ce n'est qu'en 1992 que la Commission a publié un premier livre blanc, intitulé *Le Développement futur de la politique commune des transports*. Il prônait l'ouverture du marché des transports, objectif globalement atteint en dix ans, secteur ferroviaire excepté. Cependant, plusieurs distorsions de concurrence subsistent, en raison d'un manque d'harmonisation fiscale et sociale. L'absence de développement harmonieux de la politique commune explique que le système de européen est confronté à des difficultés majeures : la croissance inégale des modes de transport, en raison de la non-prise en compte de l'ensemble des coûts externes dans le prix du transport et du manque de respect de certaines réglementations sociales et de sécurité, en particulier dans le transport routier ; la congestion sur certains grands axes routiers et ferroviaires, à l'intérieur des villes ou dans les aéroports ; les nuisances vis-à-vis de l'environnement ou de la santé des citoyens.

L'objectif affiché par la Commission dans le *Livre blanc* de 2001 est le rééquilibrage du transport en Europe, qui nécessite une stratégie d'ensemble allant au-delà de la politique européenne des transports, par des mesures prises dans le cadre d'autres politiques, au niveau national ou local.

Les propositions du Livre blanc

Le *Livre blanc* comporte un programme d'action composé de mesures s'échelonnant jusqu'à 2010, avec des clauses de rendez-vous, en particulier un mécanisme de suivi et un bilan à mi-parcours en 2005, pour vérifier si les objectifs chiffrés fixés par la Commission ont été atteints.

Revitaliser le rail

Il s'agit pour la Commission de réaliser un véritable marché intérieur du rail. Il commencera par l'ouverture à la concurrence, en mars 2003, des

services internationaux de fret sur les 50 000 km de lignes appartenant au Réseau transeuropéen en fret ferroviaire². Il est prévu que l'ouverture à la concurrence soit totale en 2008 : le Parlement européen a voté, le 14 janvier 2003 en première lecture, en faveur d'une libéralisation totale du transport ferroviaire d'ici au 1^{er} janvier 2008, y compris pour le transport de passagers³. La Commission estime que l'arrivée de nouveaux opérateurs renforcera la compétitivité dans le secteur et devra être accompagnée de mesures encourageant la restructuration des compagnies, en tenant compte des aspects sociaux et des conditions de travail. La Commission annonce également une proposition d'extension des droits d'accès à l'ensemble des services de fret, incluant la possibilité de cabotage. Cette réforme fait partie du « deuxième paquet » de réformes prévues par le *Livre blanc*. Cinq actions ont été proposées dans une communication du 23 janvier 2002⁴ : développer une approche commune de la sécurité, en garantissant que la sécurité ferroviaire soit assurée par des règles publiques et compréhensibles par tous ; compléter les principes fondamentaux de l'interopérabilité, afin de faciliter la circulation transfrontalière et de réduire les coûts du matériel sur le réseau à grande vitesse ; doter l'Europe d'un outil de pilotage efficace, l'Agence européenne pour la sécurité et l'interopérabilité ferroviaire ; étendre et accélérer l'ouverture du marché du fret ferroviaire à l'horizon 2006 ; enfin, adhérer à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Dans sa communication, la Commission a en outre déclaré vouloir ouvrir le débat avec les acteurs concernés sur une série de mesures supplémentaires, en particulier en vue d'améliorer la performance environnementale du transport ferroviaire de fret et consacrer progressivement au fret un réseau de lignes ferroviaires.

Maîtriser la croissance du transport aérien

Le *Livre blanc* le reconnaît : « Il n'existe pas de ciel unique en Europe. » Pour remédier à cet état de fait, la Commission envisage de combattre la saturation du ciel. Celle-ci n'est pas seulement due à un nombre croissant d'avions. Elle résulte aussi de la non-harmonisation des services de navigation aérienne, qui exercent leurs responsabilités à l'échelon national avec des normes de gestion du trafic disparates. La création du ciel unique

européen est donc la principale préoccupation de Bruxelles. La Commission a publié une communication et une proposition de règlement destinées à atteindre cet objectif le 31 décembre 2004⁵, par une régulation communautaire du trafic aérien et une coopération efficace, tant avec les autorités militaires qu'avec Eurocontrol (l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, qui compte trente et un membres, à laquelle la Communauté européenne a adhéré, le 8 octobre 2002).

Le *Livre blanc* propose également de repenser les capacités aéroportuaires et leur utilisation, ainsi que de réconcilier la croissance du transport aérien avec l'environnement. Sur ce dernier point, une des mesures envisagées est la suppression de l'exemption des taxes sur le kérosène pour les vols intracommunautaires ; une autre projette de moduler les redevances de navigation aérienne en prenant en compte l'impact environnemental des avions.

Faire de l'intermodalité une réalité

Si rien n'est fait, l'Europe se trouvera rapidement menacée « d'apoplexie au centre et de paralysie aux extrémités »⁶. La Commission propose de mettre fin aux tendances actuelles et de rééquilibrer la répartition entre les modes de transport. Elle entend promouvoir un programme communautaire de soutien, appelé « Marco Polo », d'une dotation annuelle de 30 millions d'euros.

Supprimer les goulets d'étranglement

Face à la saturation de certains grands axes et à ses conséquences en termes de pollution, il est essentiel, pour la Commission, que l'Union réalise les projets transeuropéens qui ont déjà été décidés. Bruxelles propose de concentrer l'actualisation des orientations communautaires sur la suppression des goulets d'étranglement dans le domaine ferroviaire, et sur l'aménagement d'itinéraires prioritaires, afin d'absorber les flux liés à l'élargissement, en particulier dans les régions transfrontalières, et de renforcer l'accès des régions périphériques. Pour améliorer l'accès au réseau transeuropéen, le développement du réseau secondaire restera une priorité des fonds structurels. La Commission annonce qu'elle présentera en 2004 une révision du réseau transeuropéen de

plus grande ampleur, visant en particulier à introduire le concept d'autoroutes de la mer, à développer les capacités aéroportuaires, à mieux relier les régions périphériques du continent et à interconnecter les réseaux des pays candidats avec ceux des pays de l'Union.

Placer les usagers au cœur de la politique des transports

La prise en compte des usagers passe en premier lieu par le renforcement de la sécurité routière. La Commission a décidé de prendre deux initiatives limitées au réseau transeuropéen : harmoniser la signalisation des lieux particulièrement dangereux et uniformiser, pour le transport commercial international, les règles relatives aux contrôles et aux sanctions pour excès de vitesse et alcool au volant. Il s'agit également de renforcer la sécurité dans les tunnels. La Commission a annoncé, le 16 janvier 2003, la proposition d'une directive visant à assurer un niveau uniformément élevé et constant de protection des citoyens européens dans les tunnels du réseau routier transeuropéen. Les risques se sont accrus ces dernières années du fait d'un vieillissement des tunnels, qui sont utilisés de manière de plus en plus intensive. De récents exemples ont montré qu'en cas d'accident grave les usagers étrangers encouraient davantage de risques à cause du manque d'harmonisation de l'information, des communications et de l'équipement de sécurité. La Commission propose des exigences minimales de sécurité harmonisées en matière d'infrastructure, d'exploitation, de règles de circulation et de signalisation⁷.

Il s'agit également de présenter des tarifs transparents aux usagers. Les prix doivent refléter les coûts imposés à la collectivité dans toute l'Europe. À l'heure actuelle, les systèmes de péages ou de redevance, qu'ils soient autoroutiers, aéroportuaires ou ferroviaires, ont été conçus pour chaque mode de transport et pour chaque pays, ce qui aboutit à des situations incohérentes ou gênantes pour le transport international. La Commission annonce dans le *Livre blanc* qu'elle va proposer en 2002 une directive-cadre établissant pour tous les modes de transport des principes de tarification de l'usage des infrastructures ainsi que la structure des redevances. Cette déclaration est restée sans effet jusqu'à présent. La seule directive existante a été adoptée en 1999, avant la parution

du *Livre blanc*. Elle instaure un système de tarification pour les poids lourds appelé « eurovignette ». L'harmonisation de la fiscalité des carburants est également à l'ordre du jour.

Les particuliers ne sont pas oubliés. La Commission songe à développer l'intermodalité en leur faveur, par la mise en place de billetteries intégrées entre compagnies ou entre modes de transports. Elle entend faire reconnaître les droits et devoirs des usagers, en association avec les organisations de consommateurs. Aussi espère-t-elle qu'avec la charte des droits du passager aérien une voie a été ouverte, qui va se poursuivre dans les autres modes de transport. Les usagers, en contrepartie, verront leurs devoirs précisés, en particulier en matière de sécurité.

Il s'agit enfin d'assurer un service public de qualité. À cette fin, une proposition de règlement⁸ prévoit que les autorités nationales ou locales doivent veiller à la mise en place d'un service approprié de transports en commun fondé sur des critères minimaux, tels que la santé et la sécurité des passagers, l'accès des services, le niveau et la transparence des tarifs, une durée limitée des concessions.

Maîtriser la mondialisation des transports

La réglementation des transports est par essence internationale. « C'est une des raisons des difficultés rencontrées par la politique commune des transports, pour trouver sa place entre la production de règles internationales au sein d'organisations bien établies et les règles nationales, souvent protectrices des marchés internes », reconnaît la Commission. Avec la perspective de l'élargissement, c'est-à-dire l'extension de la politique des transports à tout un continent, l'Europe doit repenser son rôle sur la scène internationale. À cette fin, Bruxelles propose de renforcer la place de l'UE au sein de l'Organisation maritime internationale, de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou de la Commission du Danube. L'Union ne dispose, dans la plupart des organisations internationales, que d'un strapontin d'observateur.

La Commission est d'avis que la radionavigation par satellite mérite d'être développée au niveau européen, afin de ne plus être tributaire des tech-

niques américaine (GPS) ou russe (Glonass). Un programme, appelé « Galileo », est destiné à être complémentaire avec les systèmes existants, tout en permettant à l'Europe de rester indépendante vis-à-vis de ces derniers.

Des propositions non exemptes de critiques

Les propositions de la Commission méritent d'être saluées. Dans son *Livre blanc*, elle tente d'identifier tous les problèmes auxquels sera confrontée l'Union dans les dix prochaines années, tout en reconnaissant les progrès accomplis. Le document a cependant reçu un accueil contrasté.

Le Comité des régions⁹ a accueilli avec satisfaction les mesures préconisées, tout en rappelant qu'elles ne doivent pas pénaliser les régions d'Europe qui ne peuvent profiter de modes de transport alternatifs, en particulier les territoires insulaires, qui ne bénéficient pas de liaison ferroviaires pour assurer l'intermodalité avec les autres formes de transport.

Le Comité économique et social (CES), dans un avis du 18 juillet 2002¹⁰, a rejeté certaines propositions, non qu'il ne les estime pas pertinentes, mais parce qu'il les juge irréalistes pour l'instant. Il considère que le problème de la congestion est abordé sans tenir compte du fait qu'elle n'affecte qu'une infime partie du territoire communautaire, même si la densité de la population y est très élevée (c'est l'une des causes du problème), ou si l'impact environnemental y est particulièrement fort (Alpes et Pyrénées). Il estime par conséquent inopportun de concevoir une politique générale et uniforme des transports pour l'ensemble du territoire, et prône une politique spécifique pour chacune de ces zones. Il considère que le *Livre blanc* ne tient pas suffisamment compte des différences entre les pays de l'Union, en proposant des solutions générales qui pénalisent les États périphériques et, à l'intérieur de ceux-ci, les « zones éloignées » qui constituent la « périphérie de la périphérie » (il n'est pas envisagé de solution leur permettant de mieux s'intégrer dans l'espace communautaire et d'accroître leur compétitivité). Enfin, le CES juge qu'il n'y a pas

d'évaluation adéquate, en termes de congestion, de l'incidence respective des trois catégories génératrices de trafic : transport privé de voyageurs, transport public de voyageurs et transport de marchandises. Cette incidence varie d'une zone à l'autre (incidence plus grande du transport de voyageurs à proximité des centres plus peuplés), et connaît des variations horaires et saisonnières. Cela ouvre, selon le CES, des possibilités d'une meilleure utilisation des infrastructures existantes, par l'établissement de priorités dans l'espace et dans le temps, qui ne sont examinées dans le *Livre blanc* qu'en rapport avec la tarification de l'utilisation des infrastructures.

Comme le relève le CES, il est également surprenant que la Commission ait intégré l'élargissement dans la partie du *Livre blanc* consacrée à la mondialisation. Les pays candidats à l'adhésion ou membres en 2004 ne doivent plus être considérés comme des États tiers, puisque le *Livre blanc* définit des orientations qui s'étendent bien au-delà de leur date d'adhésion.

Le *Livre blanc*, premier texte communautaire sur la question des transports depuis dix ans, ne doit pas être lu comme la position de l'exécutif européen. Il s'agit d'un document de travail qui a pour objet de présenter un programme institutionnel pour la

décennie. Les propositions qu'il contient vont servir de base à des discussions en 2003, « l'année des choix »...

¹ COM (2001) 370 final, *Office des publications officielles des Communautés européennes*, 2001, ISBN92-894-0342-X.

² Directive 2001/12/CE du 26 février 2001, *JOCE* L 75 du 15 mars 2003, pp. 1-25.

³ Legalnews.fr, 20 janvier 2003.

⁴ *Vers un espace ferroviaire européen intégré*, COM (2002) 18 final, 23 janvier 2002. Cette communication a été discutée par le Parlement le 26 mars 2002 et a obtenu un avis favorable du Comité des régions le 10 octobre 2002. Cf. également trois propositions de directive, *JOCE* C126E du 28 mai 2002, p. 312 et s.

⁵ *Programme d'action pour la réalisation du ciel unique européen*, COM (2001) 123 final et proposition de règlement, *JOCE* C362E du 18 décembre 2001, p. 251 et s.

⁶ Communiqué de presse IP/01/1263 du 12 septembre 2001.

⁷ COM (2002) 769 final.

⁸ *Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'action des États membres en matière d'exigences de service public et à l'attribution de contrats de service public dans le domaine des transports de voyageurs par chemin de fer, par route et par voie navigable*, COM(2000) 7.

⁹ Avis 2002/C192/03, *JOCE* C 192 p. 8.

¹⁰ Publié au *JOCE* C 241 du 7 octobre 2002.



Pour en savoir plus

L'ouvrage
*Perspectives du transport
des produits de consommation*,
réalisé par le Bureau logistique de
l'Ilec avec le concours de Michel
Savy, et publié en novembre 2002,
est disponible sur demande,
adressée à l'Ilec
(71 avenue Victor-Hugo, 75116
Paris,
ou à l'adresse
francois.ebrard@ilec.asso.fr).

Faute de place, nous n'avons pu insérer dans ce numéro la rubrique consacrée aux achats des ménages. Nos lecteurs pourront retrouver l'analyse des onzième et douzième périodes Consoscan (octobre et novembre 2002) sur le site de l'Ilec (www.ilec.asso.fr).

