

Commissariat Général du Plan

Transports 2010

Extraits

se rapportant au canal Rhin-Rhône et à la complémentarité entre les modes de transport

L'introduction et les résumés dans les marges sont de Saône & Doubs vivants - WWF.

Commissariat Général du Plan

TRANSPORTS 2010 RAPPORT DE SYNTHÈSE

Juin 1992

Rapport du groupe de réflexion interadministratif sur les transports.

Président :
le Commissaire au Plan
Pierre-Yves Cossé
puis

Jean-Baptiste de Foucauld

Rapporteurs :
Renaud Abord de Chatillon,
Gérard Halaunbrenner,
Philippe Laville.

Rapport de synthèse.
Annexe :

- Un essai de simulation des investissements pour les 15 ans à venir
- cartes des flux interrégionaux de transport de marchandises

SOMMAIRE DÉTAILLÉ EN PAGE 2

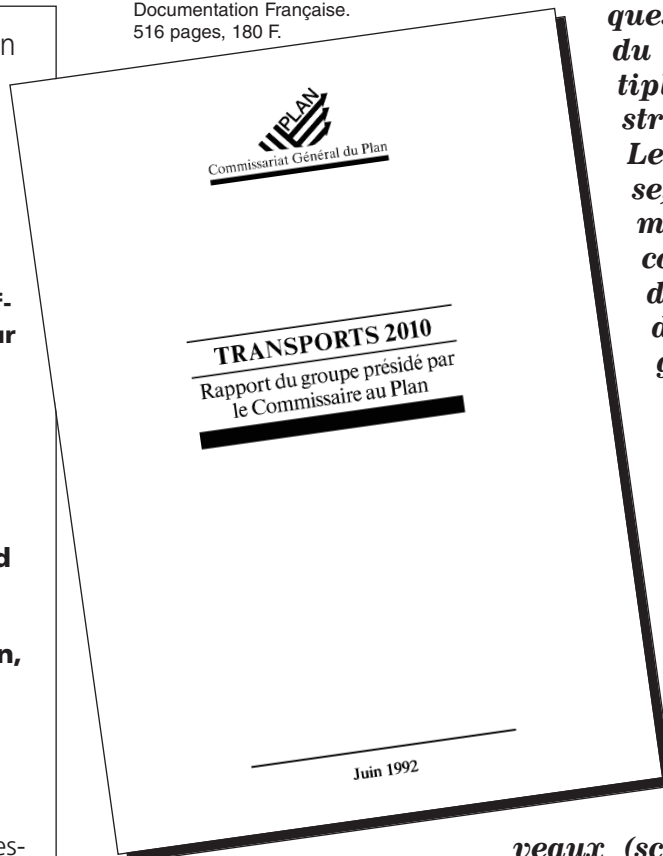
De 1983 à 1990, aucune réflexion interministérielle n'a été menée sur les transports. Fin 1990, le gouvernement confie au Commissaire au Plan la tâche d'organiser un groupe de réflexion interadministratif sur les transports.

La croissance économique est repartie depuis 1986-87, avec en parallèle une très forte croissance du transport de marchandises. La question se pose alors du bien-fondé des multiples projets d'infrastructures nouvelles.

Le rapport de synthèse, remis en juin 1992, met l'accent sur la complémentarité des différents modes, qui doit mettre fin au gaspillage né d'une « concurrence sans merci », et sur la protection de l'environnement.

Alors que la brusque croissance des flux des années 1986-1991 fait resurgir de vieux projets en sommeil (canal Rhin-Rhône) et naître de nouveaux (schéma TGV, schéma autoroutier...), le rapport du Commissaire au Plan rappelle qu'on ne pourra pas tout faire. Il demande une actualisation des études faites 10 ans auparavant sur les liaisons Seine-Nord et Saône-Rhin, car « les perspectives du transport par voie d'eau sont trop incertaines ».

Rapport disponible à la
Documentation Française.
516 pages, 180 F.



Juin 1992



Les dossiers du collectif Saône & Doubs vivants - Sundgau vivant - WWF

3 rue Beauregard, 25000 Besançon, tél. 03 81 81 30 72, fax 03 81 81 32 22



Plan du rapport

Présentation du rapport	p. 3
Conclusions et recommandations	
1. Conclusions	p. 3
2. Recommandations	p. 3
Chapitre 1. Les transports dans l'économie française	
1. Quelques chiffres	p. 3
Chapitre 2. La réflexion stratégique	
Deux exemples de stratégie	p. 4
Chapitre 3. Les alternatives à l'investissement	
1. Modifier l'utilisation de l'espace : un moyen à très long terme	p. 4
2. <i>Laisser faire la congestion : un danger</i>	
3. <i>Réglementer : un moyen qui a ses limites</i>	
4. <i>Mieux gérer les tarifs</i>	
5. <i>Utiliser la tarification</i>	
6. <i>L'investissement reste nécessaire</i>	
<i>Chapitre 4. La tarification</i>	
Chapitre 5. Le financement des investissements	
1. 90 milliards d'investissement	p. 4
2. <i>Dont 37 milliards pour la voirie local</i>	
<i>Chapitre 6. Le problème de l'urbain</i>	
Chapitre 7. Arbitrages et complémentarités entre les modes	
1. Des relations complexes entre modes	p. 4
2. Les ruptures de charge, obstacle à la complémentarité entre modes	p. 5
3. L'information, une exigence accrue	p. 5
4. La complémentarité n'exclut pas une concurrence régulée	p. 5
5. L'introduction de la concurrence dans les grands réseaux	p. 5
6. Complémentarité ou concurrence selon le segment d'offre	p. 5
7. Le transport combiné rail-route	p. 5
<i>Chapitre 8. Quelle répartition des compétences entre l'Europe, l'État, les Régions ?</i>	
Chapitre 9. La compétitivité des opérateurs	p. 6
ANNEXES	
Un essai de simulation des investissements pour les 15 ans à venir .	p. 7
Cartes des flux interrégionaux de transport de marchandises . .	p. 7 & 8

Les parties indiquées en italique ne sont pas traitées dans cet extrait réalisé par Saône & Doubs Vivants – WWF

Présentation du rapport

À l'automne 1990, six ministres ont confié au Commissaire au Plan la tâche d'organiser et de présider un groupe de réflexion interadministratif sur les transports. Le présent rapport rend compte des travaux et conclusions de ce groupe. Il comprend trois rapports d'atelier et un rapport de synthèse.

Depuis 1983, aucune réflexion interministérielle sur les transports n'avait été menée; cette lacune est apparue regrettable dans un secteur important pour notre économie où l'utilisation des méthodes de la planification est à la fois nécessaire et possible.

Le rapport de synthèse met en valeur les quatre traits saillants qui suivent :

a) De nombreux facteurs vont influencer l'évolution des transports dans les années à venir

b) Des choix sont nécessaires, car on ne pourra tout faire en même temps. Le rapport propose une stratégie pour les 15 à 20 années à venir, qui se résume ainsi :

- faire choix des infrastructures à réaliser dans le souci de préserver au maximum l'environnement et le cadre de vie.

Ceci a pour conséquence que :

- le développement de l'intermodalité doit être poussé : en particulier, il faudra trouver le moyen de réduire les obstacles au transport combiné rail-route, notamment son insuffisante compétitivité par rapport à la route.

c) Le niveau des investissements doit être adapté de façon plus fine aux objectifs visés.

d) Les méthodes de choix des projets d'investissements doivent être améliorées.

D'autre part des progrès méthodologiques devraient être réalisés dans deux directions :

- mettre en place des instruments d'évaluation des projets communs aux différentes administrations concernées, ce qui n'est pas le cas actuellement.

- réaliser périodiquement, à l'exemple de nos voisins, un exercice de vision stratégique à 5 ou 7 ans, qui fait aujourd'hui défaut.

Jean-Baptiste de Foucauld,
Commissaire au Plan

Conclusions et recommandations

1. Conclusions

- Le développement de l'intermodalité doit être poussé. Il est l'une des voies d'une meilleure efficacité de notre système de transport. Une attention tout particulière doit être portée à réduire les coûts et temps des ruptures de charge. Le transport combiné rail-route est un moyen de réduire la congestion et les atteintes à l'environnement sur les axes les plus chargés, l'axe Nord-Sud tout particulièrement. Son développement se heurte cependant aujourd'hui à divers obstacles. Il convient de mettre en œuvre les moyens propres à réduire ces obstacles de façon à ce que ce type de transport soit rapidement en mesure de concurrencer le transport routier sur longue distance.

2. Recommandations

- trouver un consensus avec tous les intéressés (Ministère de l'Équipement et des Transports, Entreprises, Ministère de l'Économie et des

Finances, Ministère de l'Environnement) sur les méthodes d'évaluation des grands projets et de calcul de rentabilité, et réviser ces méthodes tous les 5 ans;

- désigner auprès de chaque Autorité Organisatrice de transports un « monsieur intermodal » chargé de proposer toutes mesures qu'il jugera utiles pour améliorer les chaînes de transport, ces mesures pouvant être très variées et toucher la conception physique des stations d'échange, les tarifs, la billetterie, l'information, etc. ;

- veiller à prendre en compte la protection de l'environnement dans toutes les démarches;

- demander au Ministère de l'Équipement et des Transports d'avoir recours de façon systématique à une expertise extérieure de manière à valider les grands projets d'infrastructure promus par lui-même ou par les grandes entreprises publiques, portant notamment sur les aspects financiers et techniques et sur les délais;

Chapitre 1. Les transports dans l'économie française

En 1990, 200 milliards de tonnes-km et 755 milliards de voyageurs kilomètres ont été enregistrés. Le transport routier est largement prépondérant, puisqu'il assure 71 % des tonnes-km et 83 % des voyageurs-km (voitures particulières

d'une part, autocars et autobus d'autre part à raison respectivement de 77,5 % et 5,5 %).

Les transports emploient 857 000 personnes en 1990 (contre 791 000 en 1983 : ils ont donc été créateurs nets d'emploi dans cette période).

Depuis 1983, aucune réflexion interministérielle sur les transports n'avait été menée

Le développement de l'intermodalité doit être poussé

Le transport combiné rail-route est un moyen de réduire la congestion sur les axes les plus chargés

Prendre en compte la protection de l'environnement dans toutes les démarches

Le transport routier est largement prépondérant en France

**La Suisse
a résolu
de privilégier
le fer,
et a arrêté
la construction
d'autoroutes**

**Avant
de projeter
de nouvelles
infrastructures,
il faut se
demander si
la demande
ne peut être
infléchie
ou satisfaite
autrement
et à moindre
coût**

**En 1990,
90 milliards F
ont été investis
dans les
infrastructures
de transport**

**L'évolution
technologique
tend à donner
un avantage
spécifique
à un mode donné
pour un créneau
bien précis
du marché
des transports**

Chapitre 2. La réflexion stratégique

1. Deux exemples de stratégies

En Suisse, le gouvernement s'est fixé pour objectif premier de sauvegarder l'environnement. Constatant que la route apporte plus de nuisance que le fer, il a donc résolu de privilégier ce dernier mode. D'où résultent : l'arrêt de la construction d'autoroute, l'élaboration de projets de nouvelles transversales ferroviaires Nord-Sud pour acheminer le trafic de poids lourds en transit et du projet Rail 2000 qui consiste à rendre très attractifs les déplacements interurbains par chemin de fer, ainsi que le développement des transports collectifs urbains.

Au Pays-Bas, le gouvernement a fait le constat que le port de Rotterdam est vital pour l'économie du pays, et que, comme en Suisse, le cadre de vie doit être protégé. Priorité est donc donnée aux transports de marchandises de et vers Rotterdam, par voie d'eau et par fer pour des parcours au-delà des frontières du pays, par la route pour ceux qui restent internes au pays. Dans le pays, faire place aux camions sans construire de nouvelles autoroutes implique de réduire les déplacements en voiture des personnes et de les transférer sur le chemin de fer et les transports collectifs urbains. (...)

Chapitre 3. Les alternatives à l'investissement

Avant de projeter de nouvelles infrastructures pour accroître l'offre et réduire la congestion, il est impératif de réfléchir d'abord sur les caractéristiques de la demande et de se demander si celle-ci ne peut être ou infléchie ou satisfaite autrement et à moindre coût.

1. Modifier l'utilisation de l'espace : un moyen à très long terme. Une autre organisation spatiale peut avoir pour conséquences la suppression ou la réduction de certains déplacements.

C'est à une telle préoccupation qu'a répondu par exemple la création des sidérurgies « sur l'eau » de Dunkerque et Fos dans les années soixante, qui a raccourci les circuits d'approvisionnement d'un minerai de fer et d'un coke désormais importés par voie maritime.

2. Laisser faire la congestion : un danger
3. Réglementer : un moyen qui a ses limites
4. Mieux gérer les trafics
5. Utiliser la tarification
6. L'investissement reste nécessaire

Chapitre 5. Le financement des investissements

En 1990, 90 milliards F ont été investis dans les infrastructures de transport nouvelles et le

gros entretien des infrastructures existantes, dont 37 milliards pour la voirie locale.

Chapitre 7. Arbitrages et complémentarités de modes

1. Des relations complexes entre modes

Les relations entre modes sont complexes, car tour à tour il peut y avoir concurrence et complémentarité.

Il y a d'abord concurrence entre opérateurs d'un même mode : c'est le cas aujourd'hui du transport aérien, du transport routier, du transport maritime.

Il y a également concurrence entre modes : c'est le cas du rail et de la route pour le transport de fret, (...).

Mais les risques que fait peser sur les opérateurs une concurrence sans merci les ont parfois amenés à des ententes destinées soit à réduire l'âpreté de la concurrence (c'est le rôle de l'IATA dans le transport aérien) soit à se partager le

marché (c'est le cas des conférences maritimes).

Il y a enfin des situations de complémentarité, soit par obligation (aucun autre mode motorisé que la route ne peut faire du porte à porte), soit par souci d'utiliser au mieux les avantages spécifiques de chacun des modes. L'évolution technologique tend en effet à donner un avantage spécifique à un mode donné pour un créneau bien précis du marché des transports. Par exemple, sur de longues distances, et pour des flux importants, le chemin de fer peut être plus rapide et moins coûteux que la route, mais il n'assure pas en général les transports terminaux. (...)

D'où l'idée de chaîne de transport, appliquée depuis longtemps dans quelques cas, mais

dont il convient aujourd'hui de repérer et de développer toutes les applications possibles pour tirer le parti le plus efficace des différents moyens de transport dont on dispose. Et pour ce faire, deux éléments requièrent une attention particulière : les ruptures de charge, l'information.

2. Les ruptures de charge, obstacle à la complémentarité entre modes

Le passage d'un mode à un autre, voire d'un véhicule à un autre du même mode, qu'il s'appelle correspondance pour les voyageurs ou qu'il prenne la forme d'une manutention pour les marchandises coûte toujours du temps, et des désagréments pour le voyageur, et de l'argent et des risques pour les marchandises. Au point parfois qu'il peut faire perdre tout intérêt à la complémentarité entre modes. D'où l'importance de réduire au minimum temps, désagrément et coût. C'est donc dès la conception des ouvrages qu'il faut avoir ce souci. (...)

Nous proposons que dans chaque Région soit désigné un « Monsieur Intermodalité » dont la tâche serait de proposer des améliorations aux situations existantes, et de s'assurer que dans tout projet le souci de faciliter les transferts d'un mode à un autre a bien été pris en compte.

3. L'information, une exigence accrue

L'utilisation d'une chaîne de transport passe aussi par une bonne information sur les divers maillons de cette chaîne : types de prestations, horaires, prix, etc. Si dans le transport de fret, la diffusion des informations par les transporteurs, leur collecte par les organisateurs de transport, se fait depuis longtemps et aujourd'hui avec des moyens informatiques, il n'en est pas de même pour les transports de voyageurs. (...)

4. La complémentarité n'exclut pas une concurrence régulée

La coopération, qu'il faut promouvoir vigoureusement, n'exclut pas pour autant la concurrence; celle-ci stimule l'offre commerciale et permet de sélectionner les investissements les plus rentables. La coexistence de plusieurs modes sur un même marché, la pluri-modalité présente également l'avantage d'offrir une liberté de choix accrue permettant à chacun d'arbitrer entre rapidité, confort, disponibilité et prix, ainsi qu'une sécurité accrue en cas de défaillance majeure de l'un des modes pour des raisons physiques ou sociales.

Toutefois, l'exercice de cette concurrence au bénéfice des usagers nécessite une certaine régulation. La dérégulation du transport aérien intérieur aux États-Unis risque d'aboutir aux situations de monopole qu'elle avait justement pour but de combattre. C'est que l'entrée sur

certain segments du marché des transports peut se voir contrecarrée par des pratiques de dumping temporaire ou de biais dans les systèmes d'information et de réservation (1). De même, les nuisances, dont le coût économique pour la collectivité n'est pas répercuté dans les prix que payent les usagers, peuvent également fausser la concurrence entre modes. C'est pourquoi la puissance publique ne peut laisser jouer sans régulation un marché dont les règles ne seraient pas les mêmes pour tous les opérateurs. Cela vaut pour la tarification de l'usage des infrastructures, comme pour le niveau de sécurité par exemple. Cela vaut également pour les calculs de rentabilité qui sont faits sur les projets : il est important que les hypothèses choisies et les méthodes de calcul soient voisines de façon à rendre comparables les rentabilités de projets de modes différents.

5. L'introduction de la concurrence dans les grands réseaux

Cette situation de complémentarité-concurrence s'éclaire lorsqu'on considère séparément les infrastructures et leur exploitation. L'existence d'une et d'une seule infrastructure, justifiée par les rendements croissants, autoroute, aéroport, voie navigable, n'empêche pas la concurrence entre exploitants, transporteurs routiers, aériens ou fluviaux. Récemment une distinction analogue a été établie en Suède et les instances communautaires ont décidé de l'application du même principe aux chemins de fer, au moins pour la séparation des comptes et pour les trafics de transit.

6. Complémentarité ou concurrence selon le segment d'offre

Le secteur des transports comporte donc des segments d'offre dans lesquels il faut développer la complémentarité (ligne de TGV donnant accès à un aéroport par exemple) et d'autres dans lesquels la concurrence doit servir à améliorer constamment les prestations fournies (concurrence TGV-ligne aérienne intérieure).

7. Le transport combiné rail-route

Une attention toute particulière doit être portée au transport combiné de fret.

La technique du transport combiné consiste à associer plusieurs modes de transport successifs pour l'acheminement d'une même unité de charge sans manutention de marchandises.

La forme la plus répandue dans le monde et la plus ancienne en est incontestablement le transport des conteneurs intercontinentaux par voie maritime, avec acheminements initiaux et terminaux par le fer ou la route. Le transport combiné terrestre s'est développé plus tardivement, d'abord sous la forme du transport de

La puissance publique ne peut laisser jouer sans régulation un marché dont les règles ne seraient pas les mêmes pour tous les opérateurs

Une attention toute particulière doit être portée au transport combiné de fret

(1) Les instances communautaires se sont préoccupées de ce problème et sont en train d'élaborer des règles tendant à éliminer les rétentions d'information dans ces systèmes, qui sont considérées comme des pratiques de concurrence déloyale.

***L'intérêt
du transport
combiné réside
dans
la préservation
de
l'environnement,
dans
l'amélioration
de la sécurité
et dans la lutte
contre la
congestion
autoroutière***

***Le transport
combiné est un
produit complexe
dont la réussite
implique une
coopération
de tous
les acteurs
européens***

semi-remorques routières sur wagons adaptés tels les wagons-poches exploités en France par Novatrans. Une troisième forme est, par extension de la première, le transport de toutes caisses (conteneurs, caisses mobiles) chargées sur les wagons plats ou des camions légèrement adaptés (ou encore des péniches). Une quatrième forme, utilisée pour les franchissements alpins intéressant la Suisse et l'Autriche est la « route roulante ». consistant à acheminer des camions entiers (semiremorques et tracteurs). Dans son état actuel, cette dernière forme est fortement déficitaire; son débit est faible. Elle est justifiée par des volontés gouvernementales d'offrir une alternative au transport routier de bout en bout, immédiatement accessible aux transporteurs, ceci dans un souci de préservation de l'environnement.

Vis-à-vis des deux modes terrestres principaux existants en France, l'intérêt de la technique des transports combinés est d'associer le rail et la route, moyennant l'organisation du transfert entre modes. Cette chaîne de transports trouve actuellement sa pertinence économique sur des distances supérieures à 400 ou 500 km. Compte tenu du marché accessible, l'acheminement des unités de chargement par trains-blocs bénéficie d'un avantage de coût, mais des études sont en cours pour examiner si le lotissement peut également conserver certains créneaux de pertinence en développant des techniques de tri modernes et rapides dans des gares intermédiaires (projet COMMUTOR).

L'intérêt pour la collectivité du transport

combiné réside dans la préservation de l'environnement, dans l'amélioration de la sécurité ainsi que dans la lutte contre la congestion autoroutière telle qu'elle se développe sur l'axe Nord-Sud (Lille - Méditerranée), dans un contexte d'expansion rapide des échanges de marchandises à longue distance.

Le trafic combiné (y compris les conteneurs) représentait en 1990 un total de 7,4 MMTK dont plus de la moitié en international, soit 15% du trafic fret de la SNCF, et 7% du trafic routier.

Il y a cependant aujourd'hui décalage important entre les espoirs qu'il suscite et la réalité. Il y a peu de doute qu'à long terme, il doit occuper une place beaucoup plus importante qu'aujourd'hui. Mais le chemin de cette croissance n'est pas encore tracé. Pour que le développement du transport combiné puisse être envisagé, plusieurs conditions doivent être remplies. Le transport combiné doit être compétitif par rapport à la route, compétitivité à laquelle contribuent tant sa propre productivité qu'une tarification correcte de l'usage des infrastructures routières. La productivité dépendra quant à elle d'un effort important d'investissement et de la poursuite d'une politique d'innovation. Il faudrait également que soit obtenu un réel climat de confiance entre le rail et la route.

Enfin, les autorités européennes devraient prendre en compte les spécificités du transport combiné, produit complexe dont la réussite implique une coopération de tous les acteurs du continent.

Chapitre 9. La compétitivité des opérateurs

(...) - Si la voie d'eau a un avenir, celui-ci passe au minimum par une réorganisation de la

batellerie artisanale. Elle est déjà engagée, mais peut-on aller plus vite? (...)

Annexe 1. Un essai de simulation des investissements pour les 15 ans à venir

Une photographie de la situation actuelle

1. Le tableau ci-après fournit une estimation moyenne des investissements effectués en 1988, 1989 et 1990 dans les infrastructures de transport. (...) Le montant total de 90 milliards comprend les matériels roulants ferroviaires, mais pas les frais financiers intercalaires sur les autoroutes (environ 2 milliards) et sur les TGV (1,6 milliard) ni les dépenses du Tunnel sous la Manche en raison de leur caractère exceptionnel (environ 10 milliards en 1990 imputables à la partie française). Ce montant ne résulte pas d'une décision centralisée, mais il est l'addition constatée de décisions prises par de multiples acteurs.

	1990	90 milliards F
	(moy. 88.90)	en paiements
Voies navigables	0,6	
Navigation	2	

2. On notera que sur ce total la part de l'État n'est que de 10% et que celle des collectivités locales atteint 51% du fait des 37 milliards de dépenses de voirie locale. Ces 37 milliards sont en fait financés par les impôts locaux, les transferts de l'État et l'emprunt, sans qu'il soit possible de faire le partage entre ces trois ressources du fait de leur non-affectation. La colonne emprunt s'entend emprunt net des remboursements en capital des emprunts passés — c'est

l'accroissement d'endettement de l'année.

Un essai de simulation

L'analyse et l'exercice qui suivent sont présentés sous la seule responsabilité du Commissariat Général du Plan

3. A partir de la situation actuelle, quelles peuvent être les évolutions possibles? Il convient bien entendu d'éviter que la réalisation d'infrastructures nouvelles aboutisse soit à des surcapacités manifestes, soit à un prélèvement excessif sur les ressources financières du pays, ce qui pourrait alors handicaper les investissements productifs, et donc se répercuter sur la compétitivité de l'économie nationale, que par ailleurs ces mêmes infrastructures visent à améliorer. (...)

11. Voies Navigables de France se trouve aujourd'hui en mesure de conforter et d'améliorer ponctuellement le réseau de voies navigables à un rythme toutefois assez lent et à condition que l'État ne réduise pas encore sa contribution déjà modeste. Mais il n'est pas question d'engager à ce jour une liaison interbassin. En tout état de cause, les perspectives du transport par voie d'eau en France sont trop incertaines, et une actualisation des études faites il y a 10 ans sur les liaisons Seine-Nord et Saône-Rhin est nécessaire. (...)

Atelier n° 1. Les grandes évolutions passées

Caractéristiques géographiques du transport de marchandises

Une tentative de visualisation cartographique des flux de transport de marchandises a été réalisée pour les seuls trafics interrégionaux (excluant par conséquent les transports internationaux et de transit).

Il apparaît, toutes marchandises et tous modes confondus, que ces trafics sont relativement bien répartis sur l'ensemble du territoire. On voit apparaître trois grandes logiques : l'étoile centrée sur l'Île-de-France, l'axe Nord-Sud-Est, mais aussi, et de manière assez nette, un axe longeant la façade Atlantique et le grand Sud, où les trafics entre régions voisines sont prépondérants et représentent une part importante des trafics totaux.

Cette structure spatiale des trafics est très sensiblement différente et moins concentrée que la circulation des poids lourds pour laquelle le poids de l'axe Nord-Sud-Est est beaucoup plus important,

intégrant les trafics internationaux et de transit.

La même présentation des trafics répartis selon les modes fait apparaître une très nette spécialisation des modes.

Si la carte "routière" est très proche de la carte générale, comportant en particulier la liaison façade atlantique - grand Sud, celle du trafic ferroviaire est extraordinairement limitée à la moitié est de la France, et même au quart nord-est ajouté à l'axe Nord-Sud-Est.

Mais ces logiques sont différentes selon les marchés. Ainsi, sur les seuls produits manufacturés et divers, l'axe ouest et sud s'estompe au profit de l'étoile Île-de-France et de l'axe Nord-Sud-Est qui apparaissent plus nettement. Le transport ferroviaire voit poindre dans ce cas ses principaux axes de transport combiné : Paris-Sud-Est et Paris-Sud-Ouest.

Il n'est pas question d'engager à ce jour une liaison interbassin. Les perspectives du transport par voie d'eau en France sont trop incertaines, et une actualisation des études faites il y a 10 ans sur les liaisons Seine-Nord et Saône-Rhin est nécessaire

NDLR. Sur les cartes de la page 8, on voit nettement que l'axe Rhin-Rhône n'est en aucun cas un axe à fort trafic pour ce qui concerne les flux interrégionaux (il est en revanche très utilisé pour les flux internationaux).

L'Alsace a peu de trafic de marchandises avec la Franche-Comté, la Bourgogne, Rhône-Alpes ou la région PACA.

La Franche-Comté non plus n'a pas de trafic très important avec les régions situées plus au sud.

Les commentaires de « Saône & Doubs vivants – WWF »

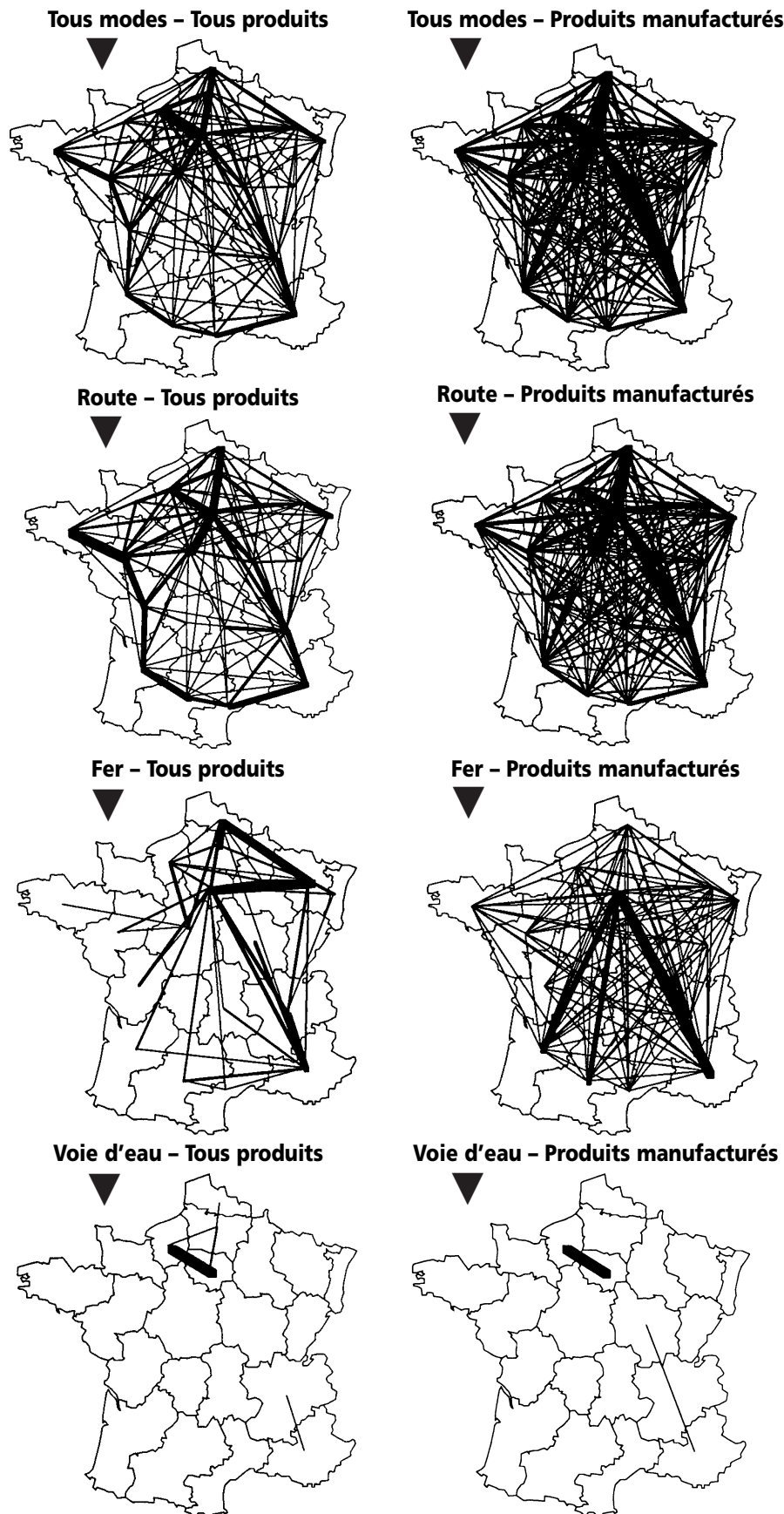
Le trafic ferroviaire interrégional, qu'il s'agisse de produits manufacturés ou de « tous produits », est centré sur Paris et sur l'axe Nord-Lorraine. Il n'y a pas de flux importants sur l'axe Bourgogne-Alsace via la Franche-Comté (Dijon-Dole-Mulhouse), pour lequel l'infrastructure (déjà électrifiée) est loin d'être saturée.

La voie d'eau ne connaît un trafic interrégional significatif que sur la Seine, entre Paris et Le Havre. Le Rhin n'apparaît pas sur ces cartes car il ne sert pas au trafic interrégional français, mais uniquement au trafic international. Le Rhône est très peu visible : un peu de trafic « tous produits » entre Rhône-Alpes et PACA, et de trafic de marchandises diverses entre Bourgogne et PACA (ligne régulière de porte-conteneurs entre Chalon et Fos).

La voie d'eau est donc un moyen de transport très spécifique, concernant quelques axes (en particulier la Seine et le Rhin), et quelques types de marchandises. Elle ne fonctionne pas en réseau dans un pays comme la France, contrairement aux plaines de l'Allemagne du nord et du Bénélux (en France, seul le département du Nord se rattache à ce modèle), et contrairement au chemin de fer, dont le réseau est complet depuis plus d'un siècle. Il est d'utilité publique de préserver et d'utiliser ce dense réseau ferroviaire.

Ces cartes sont significatives de l'inutilité de la liaison Rhin-Rhône à grand gabarit pour ce qui concerne le trafic national. Les éventuels bénéficiaires d'une telle liaison seraient donc d'abord l'Allemagne et les ports du Bénélux, qui pourraient peut-être renforcer un peu leur hinterland français dans la vallée du Rhône, alors qu'ils sont déjà très présents jusqu'en Rhône-Alpes par la route et par le fer.

Cartes des trafics de marchandises entre régions françaises



A gauche, trafic "toutes marchandises", tout sens, par origine/destination régionales pour les origines/destinations régionales dont le trafic est supérieur à 500 000 tonnes.
A droite, trafic "produits manufacturés", tout sens, par origine/destination régionales pour les origines/destinations régionales dont le trafic est supérieur à 10 000 tonnes.
La différence d'échelle explique que les traits soient plus denses pour les produits manufacturés, bien que leur trafic soit beaucoup plus faible en tonnage. Source : INRETS-OEST, données 1989.