

Réflexions à propos d'une politique des transports au regard des exigences d'un développement durable

Ce texte a été longuement débattu en section permanente le 5 juin 2007, et enrichi des nombreuses contributions de ses membres¹ : il représente ainsi une vision très largement partagée des acteurs du transport, de toutes origines, rassemblés au sein du CNT

Une politique des transports se situe au confluent du progrès économique et social, d'une ambition européenne et internationale, et d'une approche environnementale et sociétale.

Mise en œuvre par des hommes et des femmes, cette politique des transports suppose l'adhésion des utilisateurs, mais aussi de ceux qui l'élaborent.

Elle est source d'emplois, qu'il s'agisse d'emplois directement produits par la filière, ou d'emplois induits par le surcroît d'attractivité des territoires que génère leur accessibilité.

I - Un transport outil de développement économique et responsable en termes d'environnement

La mobilité est un outil puissant d'aménagement et d'irrigation des territoires. Elle répond à un besoin économique et social ; elle a très souvent été corrélée au développement de nos sociétés.

Mais les enjeux apparus en terme d'environnement (réchauffement climatique, épuisement de certaines sources d'énergie ...) impliquent de nouvelles réflexions et orientations pour mieux intégrer ces préoccupations dans une politique des transports durable, à la fois équilibrée entre ces modes et de long terme.

A cet égard, une connaissance lucide des impacts sur l'environnement de chacun des acteurs modaux peut seule permettre une mise en cohérence des efforts attendus : Si l'on raisonne en fonction du véhicule qui les émet, la voiture particulière est responsable de 56% des émissions de CO₂² émises par le trafic routier ; les véhicules utilitaires légers en produisent 15% et les camions de plus de 3,5 t 28 %³. Si l'on observe la répartition spatiale, la moitié des émissions a une origine urbaine. Les efforts à réaliser concernent donc au premier chef le transport de personnes en général et l'organisation des transports de marchandises et de personnes en aire urbaine, mais cela ne dispense pas d'actions sur les autres catégories de déplacements

¹ On trouvera en annexe la liste des organismes ou personnalités ayant contribué à la rédaction de ce document

² le CO₂ représente 95% des émissions de gaz à effet de serre du transport.

³ Source CITEPA février 2004 ; La route émet 94% des gaz à effet de serre des émissions du transport, lui-même responsable de 23% du total des émissions françaises, en progression de 22% depuis 1990

Les actions à mener passent notamment :

- par une recherche déterminée et systématique de toutes les possibilités offertes par les technologies d'aujourd'hui et de demain pour permettre un développement d'une mobilité « propre », limitant les atteintes à l'environnement et repoussant la date d'épuisement des énergies fossiles : ce sont, dans une certaine mesure, les biocarburants (vraisemblablement ceux de seconde génération), les additifs, les moteurs hybrides et peut-être l'hydrogène. Ce sont aussi les améliorations technologiques qui améliorent l'offre des modes concernés (TGV, tramways modernes, wagons surbaissés etc.)
- par l'internalisation des coûts externes du transport, afin d'orienter les choix modaux vers le mode de transport le plus pertinent.
- Par la réduction de la congestion des infrastructures, par des investissements certes, mais aussi par une optimisation de l'exploitation.
- Par une maîtrise de la « mobilité » au travers d'une politique d'urbanisme et d'aménagement du territoire moins consommatrice de déplacements de personnes et de marchandises.
- Par une « éducation » des comportements, au travers de politiques déterminées de formation, d'information, d'exemplarité (conduite économique, évolution des habitudes de consommation, etc.)
- Et enfin par l'évaluation systématique et indépendante des politiques menées : elle permettra une adaptation des actions, pour une meilleure efficacité et une meilleure réponse, tenant compte tout à la fois des évolutions des exigences environnementales et des progrès avérés des technologies

Ces politiques sont à mettre en œuvre, par l'Etat bien sûr, mais aussi par des structures de coordination européenne et interrégionales⁴.

Il convient enfin de promouvoir la recherche et l'exportation du savoir faire et des matériels français en matière environnementale de façon à en faire bénéficier les pays en développement et émergent, en faisant observer que ce sont et seront les principaux contributeurs au niveau mondial à l'émission de gaz à effet de serre (Asie en particulier)

Ces politiques doivent se décliner tant pour le transport des personnes que pour celui des marchandises, en se référant aux besoins constatés.

I-1 Une mobilité efficace des personnes

La gestion des flux de personnes représente l'enjeu majeur de la politique des transports. Parce que c'est une politique de très long terme, il convient dès à présent de se donner les moyens de limiter autant que possible la mobilité « subie », en favorisant la recherche et la promotion d'une organisation de l'espace – notamment en matière d'urbanisme – permettant de réduire le besoin de déplacement, en particulier en transport individuel.

Il faut parallèlement et dès à présent développer les actions visant à rationaliser l'usage de la voiture individuelle : Cela passe par le développement de la complémentarité des modes, et en particulier :

⁴ cf. l'élaboration des schémas régionaux fret et voyageurs, les actions visant à regrouper leurs envois de chargeurs sur des plates-formes permettant la massification, ou celles nécessaires pour coordonner les sillons des TER et du fret, ou la mise en cohérence des projets d'autoroute de la mer, etc.

- Le développement des transports collectifs, en veillant à leur qualité en termes de sécurité, et de confort et à leur fiabilité maximale, pour tous, y compris les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

La qualité et la compétitivité des transports collectifs de surface dépendant de la fluidité, une politique de sites propres doit s'intensifier pour donner aux transports publics l'attractivité et la compétitivité nécessaire.

Depuis 25 ans, des efforts considérables ont certes été entrepris pour augmenter la qualité, le volume et l'image du transport collectif, mais les investissements dans les zones les plus denses des agglomérations doivent être poursuivis, sans attendre, compte tenu des délais nécessaires entre les décisions de faire et les réalisations effectives et de l'ampleur des investissements à réaliser.

Des efforts doivent également être portés sur le confort dont l'évolution dans les transports publics ne suit pas toujours les progrès constatés sur l'équipement des véhicules particuliers, certes beaucoup plus aisément amortissables.

Une politique tarifaire peut être un levier efficace d'utilisation des transports publics : elle peut être assise sur des compensations accrues de charges de service public⁵, éventuellement abondée par une participation amplifiée des employeurs et des usagers, dans le cadre d'une politique concertée.

- la réhabilitation de l'usage du vélo et de la marche à pied avec une ré affectation de l'espace viaire⁶ : dans les zones très denses, l'espace viaire a été progressivement affecté au profit de la seule circulation automobile. De nombreux progrès ont été réalisés (zones entièrement réservées aux piétons, couloirs réservés aux transports collectifs ou affectés à la circulation des deux roues). Cette politique doit être poursuivie en développant la sécurité et le caractère pratique notamment vis-à-vis des intempéries, en réservant de vrais espaces protégés pour ces modes avec l'objectif de réduire au minimum la mixité du trafic, de développer la location de bicyclettes et la création d'espaces de stationnement sécurisés. Le développement de zones piétonnes est tout aussi indispensable.

Il convient cependant d'attirer l'attention sur la nécessaire anticipation de l'amélioration des transports publics, qui doivent précéder les mesures de redistribution de la voirie.

- Il faut enfin encourager tout ce qui peut faire diminuer la pollution des véhicules particuliers : L'usage du véhicule individuel restera indispensable dans une proportion importante. Il faut donc mieux le maîtriser dans son domaine de pertinence : l'automobile classique du fait de son poids, de sa motorisation, de sa consommation en énergie fossile et bien entendu de ses émissions polluantes est inadaptée à la ville ; la recherche doit donc s'orienter vers des véhicules spécifiquement à usage urbain, propres, économiquement et socialement plus supportables pour l'usager comme pour la collectivité : il convient d'encourager leur utilisation, éventuellement partagée, par des incitations financières adaptées (fiscalité sur l'achat de ces véhicules et sur leur usage : aide à la « mini massification » telle que le covoiturage) et de décourager l'utilisation de véhicules inutilement puissants.
- Une tarification de l'infrastructure intégrant les coûts sociaux : La fiscalité actuelle est loin de couvrir les coûts sociaux inhérents à la circulation en zone agglomérée ; le coût du stationnement constitue certes une forme de fiscalité, mais insuffisante ; de ce point de vue une réflexion globale sur cette tarification mérite d'être engagée rapidement, y

⁵ Une solution au moins partielle pourrait être un transfert aux AO du produit des contraventions de stationnement

⁶ On se reportera aux travaux du CNT sur le thème « une voirie pour tous », à l'origine de la mise en chantier d'un « code de la rue »

compris à travers des formules de péage urbain pour les véhicules émissifs, sans négliger les questions d'équité sociale qu'elles peuvent poser.

La question de l'impact environnemental du transport aérien⁷, même s'il ne joue aujourd'hui qu'un rôle marginal en valeur absolue ne pourra être éludée. Ces questions ne peuvent être approchées qu'au niveau européen ou international, où la mise en place d'un marché des quotas d'émissions semble s'accréditer au niveau européen.

Si l'avion restera sans concurrent sur les plus longues distances, en revanche, pour la plupart des vols en France, et plus généralement en Europe sur des distances pertinentes, le TGV offre une alternative favorable à l'environnement, y compris vis à vis des vols « low costs ». L'objectif de créer un réseau européen associant TGV et aérien, permettrait de développer les complémentarités entre aéroports et de libérer d'un côté des slots pour l'aérien, retardant la congestion aérienne, et de l'autre des sillons sur le réseau ferroviaire classique.

La complémentarité peut aller jusqu'à la coopération entre avion et chemin de fer qui peut offrir des correspondances efficaces entre les deux modes au bénéfice des clients et des opérateurs (hub aérien et gares Aéroport).

Une attention très particulière doit être portée à la qualité de service qui doit mobiliser l'ensemble des services (y compris ceux dédiés à la sécurité, à la sûreté, à la police, à la douane, etc.) pour permettre un traitement du passager efficace, rapide et de qualité.

I-2 Pour les marchandises, la recherche d'une utilisation optimisée des modes les plus adaptés en fonction de leur domaine de pertinence.

Même si le transport de marchandises par camions de plus de 3 t 5 ne représente qu'un peu plus du quart de la pollution, toutes les pistes de progrès doivent être poursuivies.

Comme pour les transports de personnes, des actions de très long terme devront être menées afin de maîtriser la mobilité : cela passe par une démarche des entreprises accordant plus de place à la dimension transport dans leurs réflexions logistiques (localisation, organisation de la production, gestion des approvisionnements, des flux et stocks) afin de limiter les fragilités du système de production liées à une rupture possible d'approvisionnement énergétique... ou de se préparer à des dispositions draconiennes susceptibles d'être mises en place à la suite de manifestations d'un changement climatique ou de pandémie mondiale, et dont les conséquences pourraient être un renchérissement très significatif des coûts de transport, aujourd'hui marginaux par rapport au coût de revient total des produits vendus.

Des modes pertinents

Un développement du transport respectueux de l'environnement, économiquement efficace suppose que l'on puisse disposer, dans tous les modes, d'un système performant de transport, fiable, compétitif et de qualité, **chaque mode remplissant son domaine de pertinence**. Le développement des infrastructures ferroviaires et « d'intégrateurs » de fret est à encourager, afin de développer le meilleur usage possible des divers modes.

Il n'y a pas de caractère absolu du domaine de pertinence : chaque mode a ses avantages intrinsèques et ses handicaps : la pertinence de chaque mode s'analyse sur la base de critères économiques, sociaux et environnementaux, mais dépend aussi du niveau d'infrastructures disponibles et de l'aptitude de sa logistique à atteindre un taux de remplissage élevé, à limiter

⁷ La question se pose dans les mêmes termes en transport maritime, principalement dans le domaine des marchandises

les retours à vide et les distances, et à offrir un niveau de fiabilité suffisant ; ils peuvent ainsi évoluer avec le temps en accompagnant les objectifs environnementaux qui devraient se traduire par l'internalisation des coûts externes.

Dans les conditions actuelles, le ferroviaire, le fluvial et le maritime ont plus de mal à s'imposer dès lors que « l'unité de chargement » (le wagon, mais parfois le train complet, la barge ou le navire) est souvent beaucoup plus importante que celle nécessaire pour remplir un « camion isolé », que la couverture du réseau est bien plus modeste (cf. la notion de « territoire mouillé » du fluvial), que les incidents y sont plus difficiles à traiter (le routier, non assujéti à une trajectoire prédéfinie est moins sensible à un incident que le ferroviaire) ... Il faut donc « raison garder » dans l'évaluation de l'ampleur des reports modaux, sans renoncer à surmonter les difficultés rencontrées par les modes massifiés (cf. les réflexions menées ou à mener sur la programmation, sur les opérateurs de proximité, sur la desserte des ports etc.)

Mais, même si le maillon routier restera essentiel – du simple fait de l'ampleur des transports très courte distance –, le développement du non routier est nécessaire dans ses domaines de pertinence et cela pour plusieurs raisons :

- Pour permettre une diversité d'offre : la répartition modale actuelle pour la desserte des ports français, à 90% routière, par exemple, est source de fragilité, et ne peut qu'entraver leur développement.⁸
- Pour limiter la construction d'infrastructures nouvelles.
- Par l'effet industrialisant des différents modes

Tous les instruments de la multimodalité (transport combiné, autoroutes ferroviaires, autoroutes de la mer), quelque limité que puisse être leur impact en phase de démarrage, doivent donc être mobilisés.

Il en découle une nécessité de disposer, en complément du réseau routier aujourd'hui très performant, d'un réseau de transport (voies navigables et ferroviaire à priorité fret), complété par des ports, maritimes ou fluviaux, des plates-formes logistiques⁹ hautement performantes en transfert modal : ces plates-formes devraient se localiser à proximité immédiate des ports (au premier rang desquels Marseille, le Havre, Dunkerque) et de quelques nœuds terrestres fluviaux ou ferroviaires en petit nombre (le rapport du CNT sur le transport combiné a attiré l'attention sur l'importance des croisements de flux de transit, internationaux et intérieurs, dans la vallée du Rhône)

Ces plates-formes pour être efficaces supposent :

- Que nos grands ports atteignent un niveau de performance européen : La mondialisation des échanges, l'intégration européenne et les considérations

⁸ La massification des transports terrestres vers les ports passe par un renforcement de la part modale du fer qui, avec le fluvial est le seul à même d'ouvrir immédiatement l'hinterland des ports français vers l'est (Allemagne, Suisse, Europe de l'Est).

- Cela suppose de parvenir à dégager une capacité suffisante en terme de sillons
 - de développer d'une offre de service plus diversifiée et concurrentielle un aménagement des équipements ferroviaires portuaires

⁹ le développement d'une fonction logistique à forte valeur ajoutée est la conséquence des délocalisations industrielles et des nouveaux processus de production qui en résultent. L'emploi ainsi créé dans les pays développés est un moyen important d'atténuer l'impact de ces délocalisations.

A contrario une nouvelle dynamique logistique serait un vecteur d'autant plus important de création d'emploi et de valeur ajoutée, ainsi qu'un frein à la délocalisation par suite d'une plus grande compétitivité du territoire

géostratégiques de sécurité des approvisionnements n'ont fait que renforcer au cours de ces dernières années l'importance économique des ports. La France est restée un peu en marge de cette révolution en matière portuaire ; pour remédier à cette situation il faut une politique d'investissement bien sûr (nouveaux postes à quai de Port 2000 / FOS 2XL, 3XL, 4 XL ... / écluse du Havre / desserte ferroviaire du Havre et de Marseille), mais aussi une modification de la « gouvernance des ports »¹⁰, de leur fonctionnement (commandement unique des opérations de manutention / exploitation des terminaux ferroviaires par des exploitants spécialisés / progrès dans l'exploitation des liens ferroviaires et fluviaux desservant l'hinterland).

- *Que les opérateurs de rail-route puissent négocier directement avec le gestionnaire d'infrastructure l'obtention de sillons¹¹, (notion de « candidats autorisés » dont la possibilité est prévue dans les directives européennes), et ainsi avoir une meilleure maîtrise des conditions de traction des trains.*
- De lancer des recherches et des expérimentations technologiques pour simplifier et rendre plus efficace le transfert modal,
- De créer une unité européenne de charges intermodale avec incitation à l'équipement de ces unités
- D'étudier la faisabilité de zones logistiques, à l'interface du domaine portuaire et extra portuaire, ouvertes aux transferts modaux maritimes et continentaux

Si « les nœuds » du réseau doivent être traités en priorité pour rendre économiques, fiables et efficaces tous les échanges nécessaires, il convient de compléter le réseau en particulier sur les liaisons maritimes (les « autoroutes de la mer », qu'elles touchent un port français ou évitent le territoire français), et d'en soutenir le développement.

Même s'il convient de lever les obstacles qui freinent l'émergence des projets (des mesures ont été proposées permettant de simplifier le passage maritime, au niveau des formalités, des assurances, d'alléger la charge du « passage portuaire »), ceci ne se fera pas spontanément selon les lois du marché : cela impose une intervention publique dans le fonctionnement au titre des services d'intérêt généraux, au delà d'une simple aide au démarrage telle que prévue actuellement dans les textes.

Concernant le réseau ferroviaire, il convient de le compléter en lançant un programme d'investissements ferroviaires ciblé et ambitieux¹², lisible, identifiable par le public (comme ce fut le cas pour le pour le programme TGV, ou comme c'est le cas pour la Betuwe Line en Hollande), et bien entendu en phase avec les réflexions européennes sur un réseau ferroviaire à priorité fret.

¹⁰ Le modèle portuaire français doit être clarifié,

- sur ses missions (activités régaliennes et d'aménageur (« landlord port »), mais aussi interface avec les opérateurs privés, et définition de la stratégie)
- rôle de l'Etat « actionnaire », en relation avec les collectivités publiques des ports et politique d'investissements structurants collectivités publiques
- mise en place d'organisations performantes sur les terminaux

¹¹ § ajouté à la demande du GNTC après le débat du 5 juin, « les entreprises ferroviaires » objectant que les sillons sont « des facteurs de production qui impactent leurs programmes d'utilisation des locomotives et des conducteurs. Il leur paraît difficile qu'ils soient maîtrisés en dehors de la production ferroviaire »

¹² Si la création de lignes à priorité fret peut entraîner des investissements très coûteux, des aménagements de gabarit, d'embranchements ferroviaires, de résolution de points noirs constitueraient autant de signaux capables d'encourager une dynamique de re développement du fret ferroviaire.

Mais avec une importance supérieure à celle attachée à l'investissement, il convient de trouver les conditions d'un fonctionnement performant et enrayer au plus vite la perte de trafic actuelle du fret ferroviaire.

L'Europe et un certain nombre d'acteurs français du transport parient sur la libéralisation du secteur pour atteindre le niveau de performance requis.

Cette libéralisation, qui doit être accompagnée d'une politique d'harmonisation renforcée, tant entre pays qu'entre modes, et de concurrence régulée, peut être propice à la performance, mais il n'y aura pas de développement du fret ferroviaire à la hauteur des enjeux du développement durable sans un engagement clair et massif de l'Europe, de l'Etat et des dirigeants des entreprises publiques, ferroviaires, et portuaires, en investissement mais surtout en exploitation, pour doter notre pays d'une infrastructure de fret ferroviaire fiable et performante, avec reconstitution en exploitation d'un réseau « armature » drainant la massification.

C'est à la conjonction d'une ouverture du marché, de la mise en place d'un réseau d'infrastructures performant, donc rénové¹³, aménagé, entretenu, et exploité de manière efficace et fiable, avec des conditions de gestion adaptées que l'on doit les progrès enregistrés en Allemagne ; ces volets de l'action semblent indissociables pour initier une spirale de développement du fret ferroviaire, les représentants des personnels étant particulièrement attachés à la qualité nécessaire de l'infrastructure et du matériel, nécessaires à la fiabilité et à la performance technique, les utilisateurs du fret plaçant en toute première priorité la fiabilité, et en particulier la fiabilité sociale, l'efficacité économique résultant de modes d'exploitation performants assurant la massification et l'information des utilisateurs.

Certaines mesures relèvent de l'action du gestionnaire d'infrastructures (cadencement des sillons, arbitrages prenant mieux en compte les priorités respectives du fret et des TER dans l'attribution des sillons ou en termes de circulation effective)...

D'autres sont du ressort des opérateurs de traction (matériel et personnel dédié) mais à ce titre, les entreprises historiques sont seules, dans les circonstances actuelles, capables de gérer un véritable réseau à l'échelle européenne, ce qui suppose un retour puissant et une motivation forte de la SNCF dans le domaine du fret ferroviaire ... du type de celui qui lui a permis de remporter les succès que l'on sait dans la grande vitesse voyageurs.

D'autres enfin relèvent de l'action européenne (interopérabilité).

Une question qui se pose tant au niveau européen que national est celle du « wagon isolé » : c'est aujourd'hui une part importante du transport de fret ferroviaire (50 %) ; tant les opérateurs ferroviaires que les chargeurs s'interrogent sur la viabilité économique de ce type de transport, mais celui ci constitue un volet incontournable du développement du fret ferroviaire et il convient de rechercher tous les modes d'organisation, de massification de ces flux et de simplification de l'assemblage des « wagons isolés ».

Ces questions plus particulièrement développées dans le cadre du transport ferroviaire se déclinent à l'identique dans la cas du **transport fluvial** qui est cependant sur une tendance bien plus satisfaisante que celle du fret ferroviaire.(maillage international du réseau à grand gabarit¹⁴, émergence d'intégrateurs de fret, perspectives de croissance importantes sur la

¹³ la question du désendettement de RFF a été posée afin de donner à RFF les marges dont ont pu disposer des réseaux voisins.

¹⁴ Au titre des investissements fluviaux on citera l'opération de désenclavement du bassin de la Seine par la réalisation du canal à grand gabarit, qui modifiera profondément le paysage des transports entre les 6 ports maritimes qu'il concerne, avec redéfinition d'un véritable système de transport entre Rotterdam et le Havre.

Seine, le Rhin, le corridor Lorraine Port de Fos, question de l'adaptation du réseau à petit gabarit, selon une problématique très semblable à celle du « wagon isolé » en ferroviaire).

La desserte des villes

Le transport longue distance ne représente qu'une faible fraction du transport de marchandises, et une politique de limitation des émissions de GES passe par un examen précis des modes de consommation et de l'organisation des livraisons, ainsi que par un développement très important des recherches technologiques et logistiques pour des approches « douces » des transports en ville.

Il convient de maintenir les plates-formes de groupage/dégroupage dans la zone urbanisée, qu'elles soient ferroviaires, fluviales ou routières pour optimiser les opérations de collecte et de livraison et diminuer ainsi l'impact de ces opérations sur la circulation automobile, tout en préservant et en développant le commerce de proximité.

Mais un bon fonctionnement de la logistique urbaine¹⁵ suppose en complément l'implantation et le développement en zone dense de nouvelles petites unités (de moins de 5.000 mètres carrés) ainsi que des magasins de quartier, des hôtels logistiques, des points-relais.

Le tout en cohérence avec de grandes plates-formes logistiques à vocation régionale, nationale et internationale dans le cadre d'**un schéma régional d'implantation des grandes plates-formes logistiques.**

II. Un transport présent à l'international

La place à l'international se mesure au nombre de bateaux, d'avions, de trains, de péniches ou de camions immatriculés « sous pavillon français », mais aussi au nombre de personnes employées sous contrats français, mais parfois aussi de manière indirecte : si l'on se réfère au transport maritime, on peut relever que malgré la faible part des bateaux battant pavillon français dans le transport maritime mondial, la place de Paris reste une des grandes places maritimes mondiales, faisant vivre de nombreux métiers (de courtage, d'assurance, de droit, etc.) Le fait que le siège du troisième armateur mondial soit en France y est certainement lié.

Le développement des modes massifiés passe à l'évidence par l'international, niveau auquel se passent d'ailleurs la plupart des échanges (biens, personnes, capitaux, informations etc.).

Il y a cependant une place à l'exportation à conquérir sur les modes moins massifiés comme le routier ; il est anormal que la part du pavillon routier français baisse, alors que dans l'ensemble des pays voisins, confrontés aux mêmes conditions de concurrence face aux pays de l'Est européen, se développent.

Les conditions du développement à l'international ne peuvent être réunies que pour des entreprises saines et solides sur le territoire national. Cela passe par une véritable régulation économique : une régulation européenne efficace de l'accès à la profession, la mise en place au niveau européen d'un gazole professionnel, une harmonisation des conditions de

¹⁵ Une « Charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris », a été signée le 28 juin 2006 par la Ville de Paris et six grandes organisations professionnelles réunies au sein du GATMARIF.

concurrence, une « garantie » que personne n'échappe à l'application de la règle et une harmonisation des sanctions. Cela passe aussi par une très grande compréhension par les pouvoirs publics des problèmes rencontrés par le secteur, afin que le transport se fasse « au juste prix ».

Le développement international suppose également un certain nombre d'alliances et de partenariats entre entreprises de différents pays en Europe, ou dans le bassin méditerranéen.

III. Ceux qui font le transport

Le développement de l'emploi dans le secteur a toujours accompagné, dans le passé, le développement du transport ; rien ne dit que ceci se perpétue dans l'avenir, et de nombreux signaux semblent indiquer de possibles tensions de recrutement chez les marins, chez les bateliers, en transport routier de marchandises comme de voyageurs : les métiers « mobiles » ont perdu de leur attractivité; les départs en retraite qui interviendront au cours des prochaines années entraîneront une forte tension dans les recrutements ;

Il convient donc de :

- Promouvoir et valoriser les métiers du transport, notamment auprès des jeunes,
- Face au déficit d'image de certains métiers « mobiles », repérer les leviers et moyens à mettre en œuvre afin de développer leur attractivité,
- Poursuivre et développer une politique de formation qualifiante,
- Lancer au sein de chaque secteur une réflexion tendant à assurer une politique de gestion prévisionnelle des emplois intégrant les déroulements de carrière parallèlement à l'employabilité des seniors dans les métiers mobiles (choix d'une seconde carrière),
- Soutenir le dialogue social au niveau européen pour une réelle harmonisation sociale,
- Et veiller à ce qu'une meilleure appréciation de la valeur du transport, qui découlera des évolutions liées à l'harmonisation sociale, aux coûts de l'énergie et à la prise en compte des préoccupations environnementales, permette une meilleure valorisation du travail.

Annexe :

Parmi les membres de la Section Permanente, ont notamment contribué à l'élaboration de cette note

- :par des contributions écrites : le CAF (Comité des Armateurs Fluviaux) ; le GART ; l'AUTF ; l'ADPF ; le SG du CSSPF ; la FNTR ; l'UIT-CGT ;
- par leurs interventions en séance : Gaston Bessay, vice-président du CNT ; P.Bonnevie (AUTF) ; P.Dommergue (CSSPF) ; L.Dumont-Fouya(TLF) ; G Le Briquer (UIT -CGT) ; JC Guerin (FGTE -CFDT) ; C.Lecomte (CGPC) H Marchal (UNAF) ; P Murret-Labarthe ;C.Piana (RATP-UTP) ; E.Suchet (SNPL) ; B.Sulpis (RFF)