

**LES SCHEMAS MULTIMODAUX
DE SERVICES COLLECTIFS DE TRANSPORT
DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES**



ELEMENTS D'APPRECIATION

INTRODUCTION

L'histoire et la géographie l'ont chaque fois démontré : il n'y a pas de développement économique sans échanges de personnes et de biens, donc sans réseau de communication.

La France est caractérisée :

- par une situation géographique qui en fait le point de passage obligé entre l'Europe du sud et l'Europe continentale
- par trois façades maritimes
- par un contraste important entre les régions bien desservies, avec à terme un risque de saturation, et les régions dont la desserte ne dispose pas de moyens à grande capacité
- par un important trafic international de transit (routier, ferroviaire ou aérien).

Des infrastructures : pour quoi faire ?

D'importants besoins à l'horizon 2020.

Différents facteurs :

- évolution des modes de vie
- désir de mobilité et de rapidité
- croissance des échanges économiques
- ouverture des frontières
- **en ce qui concerne les personnes :**
 - augmentation du revenu des ménages
 - augmentation de la durée des loisirs entraînant leur fragmentation et donc multipliant les déplacements + tourisme
 - augmentation de la distance entre résidence et lieu de travail
- **en ce qui concerne les marchandises :**
 - forte augmentation du commerce intracommunautaire (2/3 de nos exportations) et international
 - accroissement du trafic de transit entre le nord et le sud de la France
 - baisse du prix du transport par rapport au prix des marchandises
 - dissémination des sites de production

Les schémas multimodaux de transports en ce qu'ils organisent et garantissent la mobilité des personnes et des biens constituent incontestablement un des facteurs essentiels du développement durable du territoire.

Aussi, il appartient à l'Etat de coordonner les divers projets et schémas régionaux pour d'une part, les rendre cohérents et d'autre part, retenir les propositions répondant aux orientations gouvernementales en matière économique sociale ou environnementale.

PRINCIPES GÉNÉRAUX

Le Conseil National des Transports sera saisi pour avis avant leur adoption des «schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises ». Le groupe de réflexion constitué au sein du C.N.T. pour réfléchir sur la méthode à adopter pour élaborer cet avis a émis tant verbalement au cours des réunions que par contribution écrite un certain nombre d'idées générales qui doivent guider l'analyse ou la réflexion, idées qui sont regroupées ci-après de manière synthétique.

Examiner la fonction transport sans la dissocier des autres composantes économiques,

Valoriser, autant que faire se peut, les infrastructures et les systèmes de transports existants (régulation, aménagement de capacité, d'interface...),

Terminer les projets en cours de réalisation,

Développer les infrastructures nécessaires permettant le fonctionnement des différents modes de transport dans les années à venir, en veillant à ne pas dresser uniquement un catalogue des infrastructures nouvelles proposées par les régions,

Veiller à la cohérence du maillage au sein de chaque mode et des modes entre eux (intermodalité), sans oublier les dessertes terminales,

Affirmer et hiérarchiser des priorités, et donc, proscrire, dans le but de satisfaire le plus grand nombre de demandeurs, un saupoudrage de propositions,

Favoriser les complémentarités entre modes en veillant à la qualité des interfaces,

Evaluer à sa juste mesure la dimension environnementale des projets,

Evaluer précisément (en utilisant une méthode incontestable) le coût des projets, en préciser les conditions de financement (privés ou publics) et,

systématiquement en estimer le taux de rentabilité socio-économique pour la collectivité,

Harmoniser les méthodes de calcul des tarifications d'usage des infrastructures pour permettre une saine concurrence et la couverture des charges imposées tant aux maîtres d'ouvrage qu'à la collectivité, en évitant de faire financer de manière inéquitable un mode par un autre (ce qui pourrait avoir pour conséquence de favoriser des compétiteurs étrangers et n'inciterait pas le mode concerné à améliorer sa compétitivité),

Examiner les propositions propres à désaturer certains axes quel que soit le mode,

Porter une attention toute particulière à la continuité territoriale, aux liaisons interurbaines et à la desserte des bassins d'emploi,

Prendre en compte les besoins exprimés par les usagers et les entreprises, sans remettre en cause leur liberté de choix modal,

Définir et organiser de manière systématique les mesures nécessaires au déplacement de toutes les catégories de personnes présentant un handicap au regard de l'accessibilité au transport.

à à à

Les flux de transports de marchandises vont croître dans les prochaines années. Il y a donc nécessité de prévoir les risques de saturation de tel mode ou de telle voie en prenant en compte les prévisions d'évolution des trafics.

Les solutions alternatives envisagées pour résoudre certaines difficultés (saturation, impossibilité, atteinte à l'environnement...) ne doivent être retenues qu'après qu'une évaluation de leur pertinence (coût, faisabilité, conséquence,...) et de leur limite ait été menée.

AM< NAGEMENT DU TERRITOIRE

Les schémas multimodaux doivent prendre en compte les besoins régionaux (développement économique, aménagement urbain ou rural, désenclavement). Ces besoins ne sont pas nécessairement compatibles avec les grandes orientations interrégionales, nationales, voire internationales : un arbitrage se révèle donc nécessaire.

Les fausses solutions, souvent séduisantes, mais gourmandes en investissement, publics doivent être écartées. Tel est parfois le cas de projets de plates-formes logistiques, souvent sur des sites faibles en trafic qui, mobilisant des fonds importants et ne correspondant pas à une demande des professionnels de s'installer sur le site, bloquent le lancement d'opérations plus modestes et plus pertinentes (aménagement de ports fluviaux, création ou amélioration de chantiers de trans-ports combinés rail-route,...).

Une vigilance particulière doit être exercée lors de l'examen de ces projets avant de les avaliser, notamment leur rentabilité doit être évaluée comparativement à celles des solutions alternatives.

ENVIRONNEMENT

Tout projet nouveau doit donner lieu à une évaluation de son impact environnemental (pollution de l'air, atteinte aux espaces naturels, bruit...).

Les incidences environnementales des choix retenus doivent par ailleurs être conformes aux accords internationaux ratifiés. Il ne faut pas toutefois unilatéralement être plus exigeant sous peine de créer des conditions de concurrence difficiles avec nos partenaires de l'Union européenne.

Il faut rechercher l'efficacité de la protection de l'environnement par des règles fondées sur des données scientifiques, plutôt que de taxer inconsidérément les modes jugés trop polluants au risque de ne pas supprimer la pollution à la source, sans pour autant entraîner un rééquilibrage entre les modes.

S< CURIT<

C'est un paramètre déterminant : tout projet doit comporter une amélioration ou une recherche de sécurité.

La sécurité routière sera déclarée «grande cause nationale » pour l'an 2000, il importe donc de retenir toute proposition pertinente tendant à :

- la résorption des «points noirs »,
- la suppression progressive des passages à niveau en commençant par les plus dangereux
- l'amélioration du réseau classique (mise en 2x2 voies).

SCH< MA MARCHANDISES

I. Le transport routier

Le transport routier va continuer à croître quelles que soient les orientations retenues (même si un rééquilibrage avec les autres modes intervient).

Il faut terminer les chaînons manquants des projets en cours retenus au schéma directeur : ils sont indispensables pour donner une cohérence au réseau.

Il est possible de mieux utiliser les infrastructures existantes, leur optimisation devra être systématiquement recherchée (aménagement de capacité, régulation, amélioration des interfaces...).

Une amélioration des dessertes terminales (bassin d'emplois, zones logistiques, portuaires notamment Port 2000, aéroportuaires...) et des chantiers de transport combiné, spécialement rail route, devra être étudiée et réalisée.

L'accroissement de trafic prévu va encore porter atteinte à une fluidité de circulation déjà compromise sur certains axes. Pour maintenir une capacité de trafic correspondant à la demande il faut remédier aux goulots d'étranglement (vallée du Rhône, contournement de Paris, de Lyon...).

La France, pays de transit, risque de voir certains axes saturés par le trafic international (axe Nord-Sud, accès à l'Espagne...). Des solutions, y compris alternatives, doivent être recherchées et mises en œuvre.

Un certain nombre d'accidents de la circulation trouve leur origine dans une imperfection de l'infrastructure routière. L'amélioration de la sécurité doit donc être un souci permanent (suppression des points noirs, des passages à niveau, amélioration du réseau traditionnel).

Les nuisances les plus sérieuses doivent être répertoriées et les solutions propres à y remédier retenues. Tout projet nouveau devra porter une attention toute particulière à l'impact environnemental.

II. Le transport ferroviaire

Il y a consensus en faveur du développement du transport ferroviaire ce qui impose, dans une démarche nécessairement volontariste, de procéder à des investissements importants non seulement en infrastructures mais aussi en matériel. Son organisation doit être modernisée pour permettre une amélioration de sa fiabilité.

Un rééquilibrage entre les infrastructures T.G.V. et « classiques » au profit de ces dernières doit être opéré pour permettre un renouvellement de l'offre grandes lignes classiques et permettre ainsi une amélioration :

- de la desserte des zones à l'écart des réseaux rapides,
- des liaisons ville à ville.

La séparation des réseaux T.G.V. et « classiques » paraît artificielle (du reste les T.G.V. utilisent aussi le réseau classique) : une meilleure utilisation des réseaux, source de productivité doit être recherchée.

La suppression des nœuds d'étranglement doit être une priorité. D'une manière générale les opérations tendant à la désaturation du réseau doivent être privilégiées.

Pour faire face aux besoins et résoudre les problèmes de saturation non seulement ferroviaires mais également routiers, il est nécessaire de définir et de respecter des priorités fret :

- par la réservation de sillons fret sur certaines lignes,
- en dédiant des lignes au fret,
- en étudiant la possibilité de réserver des lignes au réseau transeuropéen de transport de fret notamment pour répondre aux besoins de transit international,
- en favorisant le transport combiné,
- en améliorant l'interopérabilité technique entre les réseaux.

Les schémas régionaux et nationaux doivent être coordonnés ; les régions ont parfois tendance à privilégier le transport voyageurs ce qui obère les capacités fret : l'Etat devra rendre des arbitrages.

L'intermodalité augmente les potentialités des modes concernés. Tout projet s'appuyant sur la complémentarité des modes devra donc être privilégié.

Mais, il ne sert à rien d'améliorer l'interface entre les modes si l'offre ferroviaire en capacité et en qualité est insuffisante.

Les potentialités ferroviaires offertes au transport combiné rail route doivent être redéfinies, en nombre de chantiers, en capacité, en fréquence, en qualité d'acheminement.

La desserte fret des aéroports et des ports doit impérativement être améliorée (notamment sur LE HAVRE pour donner toute sa dimension à l'opération Port 2000). La place des ports français en dépend très directement.

L'ensemble de ces mesures impose des investissements importants par exemple pour :

- le contournement de Paris,
- les contournements de Lyon, Dijon, Nîmes, Montpellier,
- l'adaptation du gabarit aux besoins
- l'amélioration des interfaces,
- l'achat de matériel, notamment de motrices,
- la désaturation.

L'amélioration de capacité et la réalisation des investissements nécessaires seront d'autant plus facilitées que les relations entre RFF et les autorités locales s'institutionnalisent.

Des contrats d'objectifs pourraient être signés entre partenaires sur un certain nombre d'objectifs régionaux fondamentaux et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre.

La sécurité doit être améliorée notamment par la suppression des passages à niveaux les plus dangereux.

III. Le transport fluvial

Les avantages traditionnels du transport fluvial (faiblesse des coûts, économie d'énergie, fiabilité, sécurité, réactivité à la demande...), le contexte favorable lié à la libéralisation, doivent permettre à ce mode de renforcer sa dynamique de croissance qui s'est affirmée notamment dans les grands axes fluviaux du pays, tous aménagés au grand gabarit à l'exception de la liaison Nord-Sud : Lille-Paris.

Ces derniers sont autant d'axes stratégiques dans le système de transport français qui, seuls dans leur environnement, disposent de réserves de capacité immédiatement disponibles sans aménagements majeurs.

Pour permettre de dépasser ces résultats déjà prometteurs, la politique fluviale doit être conduite avec des moyens suffisants pour doter le système des transports terrestres d'une offre qui soit véritablement trimodale, apte à assurer la compétitivité de l'économie et à freiner la saturation des axes les plus chargés par le report de certains types de trafics routiers.

Avec ces objectifs, il convient que le schéma de services collectifs retienne pour le mode fluvial les axes stratégiques suivants :

1°/ En ce qui concerne les infrastructures :

- La poursuite de la politique de fiabilisation et de modernisation des voies existantes en donnant une priorité aux six axes sur lesquels transitent les trafics les plus importants. Par ailleurs, l'amélioration de la productivité de certains itinéraires inter-bassins doit être réalisée par une reconquête de l'enfoncement des canaux notamment entre les régions Ile-de-France et Lorraine pour l'axe est-ouest, Lorraine et Bourgogne pour l'axe nord-sud.
- Le développement significatif du transport fluvial nécessite aussi la réalisation de liaisons inter-bassins à grand gabarit répondant aux objectifs suivants : allongement des distances fluviales pour atteindre le seuil de pertinence économique du mode, offre nouvelle sur des axes voués à une saturation croissante, desserte directe au cœur des grandes zones urbaines et extension de l'hinterland des ports maritimes.
- Réalisation du canal à grand gabarit Seine-Nord, projet dont le stade actuel des procédures et des études permet une décision des choix de fuseau de tracés et de l'avant projet sommaire pour son achèvement d'ici huit ans.
- Poursuite des actions visant à améliorer les interfaces avec la route et la mer pour les ports du HAVRE, de DUNKERQUE, de MARSEILLE et de ROUEN.

- Amélioration du tirant d'air sur les itinéraires voués au combiné fluvial.
- Mise à l'étude des liaisons Seine-Moselle et Moselle-Saône tenant compte de la réalisation de Seine-Nord afin de déterminer leurs intérêts et leur ordre de réalisation à engager à partir de 2005.

2°/ En ce qui concerne les mesures d'accompagnement :

- Le développement du transport combiné fleuve/mer – route/mer nécessite une amélioration des interfaces dans les ports maritimes et fluviaux. Ainsi la réalisation de Port 2000 au HAVRE doit impérativement réserver un accès fluvial direct aux futures darses maritimes.
- Les politiques d'aménagement et foncières doivent intégrer la protection, la valorisation et la création des ports fluviaux, notamment dans les zones à forte pression foncière, dans une optique d'offre de transport multimodale.
- Une politique d'incitation au recours de la voie d'eau doit être développée, y compris par la réglementation dès lors que l'intérêt général ou les conditions environnementales l'exigent. Cette politique pourrait concerner les filières liées aux transports de déchets, de matières dangereuses, de matériaux de construction ou les transports exceptionnels en zones urbaines.

IV. Le transport maritime

Les potentialités du transport maritime doivent être développées tant en transport inter-national qu'en transport national (cabotage).

- Le développement des lignes de transport maritime à courte distance (cabotage) peut apporter des réponses aux phénomènes de saturation du réseau routier. Le cabotage maritime doit faire l'objet d'une promotion active auprès des chargeurs.
- Le mode maritime présente par ailleurs des avantages indéniables en terme de coût, de sécurité et de préservation de l'environnement.
- L'insertion effective du transport maritime dans la politique intermodale des transports dépend à la fois d'une volonté des pouvoirs publics et d'une implication plus grande de tous les acteurs des zones maritimes qui connaissent bien les besoins et les potentialités de leurs régions.
- Les obstacles à surmonter pour développer le transport maritime à courte distance sont souvent liés à la phase de démarrage des lignes qu'il faut absolument sécuriser par des aides européennes et françaises qui atténuent le poids des efforts financiers consentis par les investisseurs. Il est également très important que les procédures de traitement portuaires des navires et des marchandises soient allégées.

- Les installations d’interfaces doivent donc être réaménagées de façon à permettre des transbordements sans opérations complexes et coûteuses.
- Pour améliorer les dessertes des ports et c’est là une nécessité pour maintenir la place des ports français en Europe (tant en marchandises qu’en passagers), une attention toute particulière doit être portée aux liaisons routières, ferroviaires et fluviales qui doivent désormais être des maillons fiables d’une chaîne de transport multimodale qui répondent aux attentes des clients. Des partenariats solides, sous tendus par une volonté forte de la part des collectivités locales, doivent être mis en place afin de renforcer la coordination logistique entre les différents modes de transport.
- Il faut porter une attention particulière aux problèmes sociaux qui peuvent en cas de crise être un obstacle majeur au développement des trafics et des activités logistiques portuaires.

V. Le transport combiné – intermodalité

Il faut favoriser systématiquement les transports combinés car ils permettent une optimisation des modes concernés ; cela implique une amélioration des interfaces (exemple des dessertes portuaires).

Cette complémentarité des divers modes doit être citée dans une véritable planification intermodale.

- Le combiné rail-route

Son développement, lorsqu’il est pertinent est maintenant souhaité par tous. Par ailleurs, compte tenu de l’évolution du fret ferroviaire ces dernières années il apparaît comme la chance à saisir pour le transport ferroviaire.

Un service de transport combiné performant (qualité, cohérence, fréquence, prix...) doit être mis en place non seulement pour répondre aux besoins nationaux mais également internationaux.

Il faut donc prendre effectivement les décisions en conséquence et ne plus se contenter de déclarations d’intention.

Pour permettre un développement de cette technique ferroviaire, il faut impérativement retenir les solutions tendant à :

- la création ou l’aménagement de chantiers,
- l’amélioration des accès aux chantiers,
- l’octroi de sillons ferroviaires adaptés,
- la fiabilisation de l’acheminement ferroviaire.

Pour permettre une véritable continuité dans les stratégies logistiques des entreprises les aides au transport combiné devraient être accordées pour 5 ans et non plus annuellement.

- Le combiné mer/route, rail, fleuve

Une attention toute particulière doit être portée aux liaisons routières, ferroviaires et fluviales des ports, liaisons dont la qualité conditionne leur développement.

- Le combiné fleuve/mer, rail, route

Les exemples des pays voisins (Pays-Bas) où la part modale du fluvial pour les activités de Rotterdam dépasse 30 %) montrent que la voie d'eau peut et doit jouer sur certains axes un rôle significatif dans le développement du transport combiné.

Ce développement ne peut être assuré qu'en améliorant :

- le tirant d'air des itinéraires voués au combiné fluvial,
- l'interface avec les ports maritimes (ainsi la réalisation de Port 2000 doit impérativement réserver un accès fluvial direct aux darses maritimes
- les interfaces avec la route et le rail dans les ports fluviaux.

à à à

SCH< MA DE VOYAGEURS

1° / Intermodalité

Les projets devront présenter une dimension pleinement intermodale, seul le caractère articulé des différents modes collectifs permettra une réelle promotion du transport public.

La bonne articulation des dessertes est une condition nécessaire, elle n'est cependant pas suffisante. Les projets intermodaux pour être efficaces devront comporter des volets tarification, facilités par la billettique, ainsi que des systèmes d'information et de distribution.

L'aménagement et le fonctionnement des gares, des aéroports et des points d'arrêts en pôles d'échanges faciliteront très largement le passage d'un mode à un autre.

Le développement des gares (ferroviaires ou routières) en « maisons de services publics » permettra de redynamiser certaines zones rurales.

La création de services d'autobus ou de taxis, doit être favorisée et facilitée pour pallier les insuffisances constatées et « rabattre » efficacement le trafic vers le rail ou les aéroports.

2° / Services urbains et périurbains routiers et ferroviaires

Face à l'extension des agglomérations vers leurs périphéries plus ou moins proches, la re dynamisation des transports collectifs permet de constituer une alternative à la voiture. Ceci nécessite un développement conséquent de l'offre de transport ainsi qu'une amélioration des services proposés : réseau fortement maillé, sites propres lourds ou réservés aux autobus, infra-structures ferroviaires nouvelles, matériels adaptés et nouveaux équipements concourant à la qualité de service. Mais cette re dynamisation ne se justifie que là où la densité de la population à desservir est suffisante pour assurer un taux de remplissage correct des bus, des tramways et, a fortiori, des transports à investissements lourds que sont les métros. A cet égard le taxi ne doit pas être ignoré car il permet un service de qualité très précisément adapté à la demande.

Le développement de modes interconnectés répondant à des besoins de déplacements toujours plus complexes doit être encouragé : tram-train, rabattement de lignes interurbaines sur site propre urbain...

Il conviendra d'intégrer la desserte en transports publics en amont des nouveaux îlots d'urbanisation (espaces résidentiels ou zones industrielles, commerciales, de loisirs).

Cette politique des transports urbains, inscrite en partie dans les plans de déplacements urbains mis en œuvre par les autorités organisatrices urbaines, devra favoriser la complémentarité avec les autres autorités organisatrices et les pratiques de coopération entre opérateurs. Elle doit être en phase avec les projets régionaux et nationaux.

3° / Services régionaux et départementaux

Les schémas régionaux doivent être cohérents avec les schémas nationaux et internationaux, ce qui suppose leur coordination.

Les Conseils Régionaux doivent devenir des autorités organisatrices de plein exercice pour les services routiers régionaux, comme ils le sont déjà pour les services ferroviaires, au même titre que les Conseils Généraux le sont pour les transports routiers départementaux.

Les services routiers trouvent toute leur pertinence dans l'aménagement du territoire. Une desserte des zones rurales doit être développée pour satisfaire les besoins des usagers dans des conditions économiques et environnementales avantageuses. L'autocar est un véritable outil de désenclavement des zones rurales et de désengorgement des villes.

La modernisation des dessertes ville à ville doit être recherchée, tant d'un point de vue infrastructures que de modernisation du matériel.

Le cadencement des liaisons intervilles répond à l'objectif d'alternative attractive face à la voiture, afin de limiter les nuisances environnementales, tant pour les aspects de pollution, de saturation de l'espace, que de sécurité. Ceci conduit à privilégier les opérations de désaturation du réseau ferroviaire, notamment autour des grandes métropoles régionales.

Un matériel roulant confortable doit permettre d'attirer au transport public de nouvelles clientèles : ces investissements devront donc être évoqués dans les schémas régionaux.

Pour relier les différents points du territoire local, une politique de dessertes devra être définie par les collectivités locales. Elle permettra de préciser les modes (ferroviaires ou routiers) les plus adaptés.

Pour desservir les territoires faiblement urbanisés, une meilleure articulation entre services routiers et ferroviaires s'impose.

4° / Services longues distances

Pour permettre un développement du transport ferroviaire, une politique volontariste d'investissements s'impose, en infrastructures, en matériel roulant, mais aussi dans les nouvelles technologies de communication et de distribution.

L'attente première des clients portant sur les dessertes, les infrastructures doivent permettre des gains de temps de parcours ainsi qu'une densification des fréquences, grâce à l'amélioration du réseau.

L'attractivité du train implique des investissements de modernisation. Le matériel roulant arrivant en fin de vie et n'offrant plus les standards de confort les plus récents, devra être renouvelé, aussi bien le parc T.G.V. que le matériel classique.

L'optimisation du réseau longues distances devra permettre d'améliorer globalement l'offre sur l'ensemble du territoire français et vers les pays voisins. Le niveau de desserte sera bien évidemment fonction des potentiels de déplacements.

Les liaisons seront directes lorsque le trafic le permet, sinon des correspondances ferroviaires ou routières peuvent s'avérer un moyen plus efficace d'irriguer le territoire.

Certaines liaisons relevant de l'aménagement du territoire devront être précisées à travers des contrats de services publics passés avec les collectivités territoriales.

La complémentarité avec les services aériens moyens et longs courriers devra être développée, elle permettra une utilisation optimisée des aéroports existants sur les vols lointains, à l'instar des autres pays européens.

LE TRANSPORT A< RIEN (passagers et fret)

La croissance du transport aérien, de l'ordre de 4 à 5 % l'an, est vraisemblable. Compte-tenu de la permanence de cette augmentation, dans une démarche de précaution, il faut :

- Favoriser la complémentarité entre plates-formes aéroportuaires qui risquent la saturation à terme, peuvent fonctionner en réseau si elles sont bien reliées par voie routière ou ferroviaire,
- Préserver les potentialités des plates-formes existantes (en interdisant par exemple les constructions dans les zones de bruit...),
- Réserver les sites, là où c'est nécessaire, pour l'implantation de nouvelles plates-formes : Nantes, Toulouse, région parisienne (projet du 3^{ème} aéroport) afin de se prémunir du risque de saturation (prévisible à court terme pour Roissy CDG, si les contraintes actuelles sont maintenues).
- Améliorer la desserte terrestre des aéroports et tout particulièrement celle de Roissy CDG.
- Etudier les possibilités de développer l'intermodalité air / rail tant pour les passagers que pour le fret :
 - pour les passagers la saturation prévisible des grands aéroports européens va conduire à des reports de trafic aérien vers le chemin de fer,
 - pour le fret, le développement attendu du trafic, notamment en messagerie, rend indispensable une coordination avec le rail et avec la route.

Le transport aérien a vocation à assurer une bonne desserte des DOM-TOM.

à à à

PARTICIPANTS AU GROUPE DE REFLEXION

«SCHEMAS MULTIMODAUX DE SERVICE COLLECTIFS DE TRANSPORT »

M. BERTHOD	Président
M. BOURGEOIS	Rapporteur Conseil National des Transports
M. ARIANER	Fédération Nationale des Artisans du
Taxi	
Mme AUBRIOT	Conseil National des Transports
M. BAB<	Fédération National des Transports Routiers
M. BARBERO	Expert
Mme BELKAÏD	Comité Central des Armateurs de France
M. BERLET	Comité Central des Armateurs de France
Mme BODIER	Voies Navigables de France
M. CHAPON	Association des utilisateurs de Transport de
Fret	
Mme CHARTRAIN	Conseil National des Transports
M. COMELET	Confédération Générale du Travail
M. CORNEDE	Transport et Logistique de France
Mme DABLANC	Groupement des Autorités Responsables de
Transport	
M. DALAISE	Comité des Armateurs Fluviaux
M. de CHAUVERON	Transport et Logistique de France
M. DOMERGUE	Société Nationale des Chemins de Fers
Français	
Mme DUBOIS	Transport et Logistique de France
M. DUBOIS-TAINE	Ministère des Transports Direction des Affaires Economiques et Internationales
M. DUHAMEL	Consortium pour la Modernisation du réseau navigable du Nord Pas de Calais
M. DURON	UNSA Cheminots
M. DUMERC	Société NOVATRANS
M. HORNUNG	Direction des Transports Terrestres
M. HUMBERTJEAN	Direction des Transports Terrestres
M. JOBEZ	Confédération Générale du Travail
M. JUNKER	Confédération Générale du Travail
M. LEGOFF	Chambre Syndicale des Transports Aériens
M. LEHUEROU-KERISEL	Ministère des Transports -Inspection
Générale Aviation	
M. MEUNIER	Civile et de la Météorologie
Transports	Ministère des Transports - Direction des
Mme MEYER	Maritimes des Ports et du Littoral
M. MOULINIER	Union des Transports Publics
Affaires	Ministère des Transports Direction des
M. MULLER	Economiques et Internationales
de Fret	Association des Utilisateurs de Transports
M. NOSSOVITCH	Fédération Nationale des Transporteurs de
Voyageurs	

M. PARIS	Mouvement des Entreprises de France
Mme PECHEUR	Groupement des Autorités Responsables de
Transports	
Mme PREAT	Assemblée des Chambres Françaises
de Commerce	
	et d'Industrie
Mme PROST-COLETTA	Ministère des Transports
	Direction des Transports Terrestres
M. QUEROLLE	Union des Organisations Interconsulaires de
Transport	
	et de Communication
Mlle RACADOT	Fédération Nationale des Transporteurs de
Voyageurs	
M. ROBERT	Conseil National des Transports
M. ROHOU	Réseau Ferré de France
M. SALINI	Conseil National des Transports
M. SELIGMANN	Ministère des Transports Conseil Général
des	
	Ponts & Chaussées
M. SIVARDIERE	Fédération Nationale des Associations
d'Usagers	
	des Transports
M. SOUPAULT	Union des Transports Publics
M. SUCHET	Syndicat National des Pilotes de Ligne
M. VERMEULEN	Délégation à l'Aménagement du Territoire et
à	
	l'Action Régionale
M. VOGT	Ministère des Transports Direction des
Transports	
	Terrestres