



Présentation

du

**Cercle pour l'Optimodalité
en Europe**

Propos introductifs

Depuis sa création en 2007, le **COE** a progressivement affirmé sa présence comme association représentant l'ensemble des acteurs des différents modes de transports de fret :

- au cœur, plus de 35 membres (voir liste page 15), tous professionnels du fer, de la mer, de la route, du fleuve et de l'aérien,
- avec la participation des institutionnels, des collectivités et des experts en périphérie.

Il constitue un espace de collaboration et de dialogue entre ses membres, industriels et professionnels du transport, et les services de l'administration.

Le **COE** participe activement à la promotion des solutions pour orienter l'économie du transport vers une industrie moins carbonée et plus sobre en énergie, une industrie qui contribuera à l'éco-compétitivité européenne.

Convaincu que le « camion » n'est pas le problème, mais une solution incontournable pour le développement de nos économies européennes, le **COE** est décidé à lui apporter des solutions novatrices de report modal sur les axes de moyenne et longue distance les plus saturés et les plus dangereux : **les autoroutes de la mer, les autoroutes ferroviaires et les services fluviaux font notamment partie de ces solutions.** C'est d'ailleurs tout le sens du travail réalisé par le **COE** il y a quelques années sur le thème « Compétitivité des modes complémentaires à la route » avec l'appui des fédérations professionnelles TLF et la FNTR.

Les travaux du **COE** sont structurés actuellement autour de différents groupes thématiques de travail, « **Grand Pari(s) des marchandises** » et « **L'Optimodalité sur l'axe Seine** », mais également autour de rencontres avec des acteurs professionnels et responsables publics de haut niveau.

Cette volonté forte d'agir et de promouvoir une meilleure articulation des différents modes de transport s'est déjà traduite par des premières réalisations concrètes : Autoroutes Ferroviaires entre l'Espagne et le Benelux, entre l'Italie et la France et Autoroutes de la Mer sur la façade atlantique et en Méditerranée.

Au-delà de la réglementation, les transporteurs routiers n'ont pas ménagé leurs efforts pour améliorer les performances du mode (optimisation des flux, modernisation de la flotte, bridage des moteurs, maintenance des véhicules, carburants, pneumatiques, éco-conduite...). Plus de 400 entreprises de transport ont d'ailleurs signé une charte d'engagement : « Objectif CO_2 : les transporteurs s'engagent ».

Pour dépasser les obstacles traditionnels liés au financement de ces projets, le **COE** a proposé de nouveaux principes de financement : **avances remboursables sur crédits carbone** et **certificats d'économie d'énergie applicables aux matériels de transport.**

Dispositifs qui ont l'avantage important de ne pas peser sur les finances publiques.

De nouveaux enjeux pour la politique de transport

Dans les années à venir, l'Union européenne et la France vont faire face à de nombreux défis, dont certains impacteront directement le transport des marchandises.

Ce secteur, dont on peut regretter qu'il fut presque absent des programmes des candidats lors des élections présidentielle et municipales en France et si peu traité dans le débat médiatique, est pourtant essentiel à l'Europe :

- ⇒ à son économie, à ses ports, à son industrie et à sa capacité exportatrice ;
- ⇒ à la vie quotidienne et la consommation des citoyens européens ;
- ⇒ et enfin à la compétitivité et à l'attractivité globale de nos territoires.

Plusieurs menaces continuent à peser lourdement sur ce secteur, à juste titre considéré comme un baromètre de l'économie :

- ⇒ la crise de la dette, freinant les investissements pour toutes les infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et fluviales, ainsi que ceux des opérateurs de transport ;
- ⇒ les incertitudes liées à l'écotaxe et au financement de l'AFITF ;
- ⇒ la raréfaction et le renchérissement des énergies fossiles ;
- ⇒ la poursuite des grands désordres climatiques, qui interrogent sur l'impact du secteur des transports quant à l'accumulation de gaz à effet de serre dans notre atmosphère.

Plusieurs opportunités peuvent être saisies :

- ⇒ la capacité à maintenir le réseau routier très correctement maillé et à achever les contournements autoroutiers ;
- ⇒ la réalisation de projets porteurs d'une nouvelle dynamique multimodale ;
- ⇒ les bénéfices à tirer de la gouvernance optimisée des ports maritimes issue de la réforme et de synergies nouvelles avec les ports intérieurs ;
- ⇒ la volonté commune des acteurs du ferroviaire de refonder le système et sa gouvernance ;
- ⇒ et plus généralement, l'histoire de notre pays qui a apporté la preuve que la France a toujours été aux avant-postes de l'innovation, notamment en matière de matériels et infrastructures de transports.

Au sein du **Cercle pour l'Optimodalité en Europe**, les acteurs et industriels du transport ont décidé de ne pas baisser la garde. Ils refusent de négliger le double danger qui pèse sur leur secteur : celui d'une écologie radicale, qui à force d'accabler nos sociétés, laisse entendre que « c'était mieux avant », et celui d'une pensée éco-contestataire, qui remet en cause jusqu'au réchauffement climatique....

Pour éviter ces écueils, un grand nombre d'acteurs du secteur du transport se rassemblent et sont convaincus de la nécessité de passer à l'action.

I. Promouvoir les ports et leur hinterland

L'essentiel du commerce mondial continue et continuera longtemps de passer par les ports.

⇒ Aucun pays n'est une très grande puissance, s'il ne possède pas de grands ports pour faire entrer et sortir les marchandises, et organiser ses relations avec le reste du monde.

Rappelons qu'au sein de l'Union Européenne, 90% du commerce extérieur et 40% du commerce transitent par les ports.

Le port de Marseille doit devenir l'interface maritime méditerranéenne de l'Europe, et celui du **Havre** l'une des principales portes d'entrée européennes via le futur canal Seine-Nord et l'ouverture maritime du Grand Paris via l'axe Seine.

D'autres ports français jouent un rôle trop souvent modeste dans les échanges de notre pays avec le reste du monde, leur hinterland insuffisamment équipé ne favorisant pas la multimodalité.

Le constat est sévère : seulement 15% des trafics conteneurs et rouliers qui arrivent dans nos ports sont transportés par voie d'eau et par fer, contre plus de 30% en Allemagne et au Benelux (objectif de 45% pour 2020).

Des priorités en matière d'investissement industriel et de connexion aux réseaux européens doivent être données aux ports français, de façon à intégrer leurs installations dans un réseau efficace de voies d'eau et de chemins de fer européens.

Nous plaçons pour qu'une place soit accordée et des moyens consacrés, aux priorités suivantes :

- aux débouchés terrestres des Ports en particulier ceux du Havre et de Marseille, mais aussi ceux de Sète et de Nantes Saint-Nazaire,
- aux chantiers modernes de transport combiné et d'autoroutes ferroviaires implantés dans les ports,
- à la création des grandes plateformes tri-modales (fer, fleuve, et route) pour le Grand Paris et les grandes métropoles d'équilibre.
- à la réalisation du canal Seine-Nord Europe et ses accès particulièrement au sud,
- à la création de nouvelles autoroutes de la mer et notamment en Méditerranée.

II. Concevoir de nouveaux services complémentaires à la route, autoroutes de la mer, autoroutes fluviales et autoroutes ferroviaires

Le transport routier de marchandises représente aujourd'hui 90% du transport terrestre de marchandises et 75 % de ce transport routier est réalisé sur des distances inférieures à 150 km.

Au-delà de la réglementation qui encadre par des normes européennes de plus en plus exigeantes les émissions polluantes des poids lourds, les transporteurs routiers n'ont pas ménagé leurs efforts pour améliorer les performances du mode (optimisation des flux, modernisation de la flotte, bridage des moteurs, maintenance des véhicules, carburants, pneumatiques, éco-conduite...).

- ⇒ en 50 ans, pour une puissance moyenne multipliée par trois, la consommation moyenne des camions a été divisée par 2 et l'impact acoustique des camions a été divisé par 12.
- ⇒ en 30 ans, la présence des camions dans les accidents a été divisée par 9.
- ⇒ en 20 ans, pour une circulation de camions en hausse de 40 % en Europe, les émissions polluantes ont baissé de 50 % et les camions ne génèrent dans le monde que 5 % des émissions anthropiques totales de CO_2 .

Convaincu que le « camion » en soi n'est pas le problème, il convient de continuer à lui associer des solutions ; les autoroutes de la mer, les autoroutes ferroviaires et les services fluviaux font partie de ces solutions, en :

- favorisant massivement ces « routes du futur » qui permettent de réduire les impacts économiques, environnementaux et sociaux des trafics routiers de transit sur nos territoires et de favoriser les initiatives des opérateurs privés,
- mais aussi en valorisant les bénéfices en termes d'externalités de ces nouveaux services (réduction des émissions de gaz à effet de serre, congestion, bruit, accidentologie...).

III. Concilier efficacité environnementale et efficience économique

Mettre en place un transport de marchandises durable constitue plus que jamais l'un des grands défis à relever.

L'objectif, largement partagé, est très ambitieux et les divers outils - économiques, réglementaires, organisationnels, technologiques - pouvant être mobilisés sont nombreux, souvent complémentaires.

Les armateurs alertent, à ce titre, sur la directive européenne « soufre » dont ils demandent un report d'application. En 2015, le taux actuel de 1% de présence dans le carburant utilisé par les navires dans les zones SECA devra être ramené à 0.1%.

En l'état des technologies disponibles à cette date, cette réglementation va conduire à la **disparition¹ de nombreux itinéraires maritimes** pourtant alternatifs à la route et essentiels à notre pays pour le trafic de transit entre la Méditerranée, la péninsule ibérique et l'Europe du Nord. 60% des lignes de transport maritime de courte distance, au moins, risquent d'être fermées.

Il s'agit au contraire d'initier le cercle vertueux « innovation, création d'emplois industriels dans le secteur du transport, exportations », conséquence directe d'une accélération de la politique de report modal.

Les opérateurs ont besoin que les matériels du futur (wagons innovants, locomotives hybrides, nouvelles motorisations des navires et unités fluviales) puissent être particulièrement encouragés et ce en lien avec leurs projets de service de transport de marchandises au plan européen.

Il faut favoriser la croissance future de l'industrie des transports, qui sera le résultat des progrès réalisés en termes de qualité, de technologie et de services.

Une solution destinée à favoriser un montage séparant les risques d'exploitation et ceux relatifs au portage des actifs a été proposée et doit être encouragée.

¹ La seule solution pour se conformer à la réglementation sera de remplacer le fuel actuel, dit "lourd", par du diesel, au minimum 40% plus onéreux. Le poste carburant étant le plus important dans les coûts opérationnels d'une liaison maritime, cela aboutira à une perte de compétitivité insurmontable face au transport routier. Partout où la route sera une alternative à la mer, les lignes maritimes disparaîtront.

IV. Vers une mobilité urbaine durable

Depuis le Sommet de la Terre à Rio en 1992, notre planète doit faire face à une inflation urbanistique avec 2 milliards d'urbains de plus en 20 ans.

Penser l'approvisionnement et les déplacements de la population devient crucial, notamment dans des espaces urbains de plus en plus denses ; le taux d'urbanisation devrait atteindre 65% en 2050.

La question du transport de marchandises est complètement liée à celle du transport de voyageurs, de l'aménagement du territoire, de l'attractivité économique et de la qualité de vie et compte parmi les grands axes de développement de l'économie verte. La réflexion du **COE** porte ici sur cet enjeu, appliqué plus particulièrement à l'échelle du Grand Paris et des grandes métropoles européennes.

*Le **COE**, membre du Club France RIO+20 a transmis à l'équipe Rio+20 du Commissariat Général au Développement Durable du MEDDTL un cahier d'acteurs qui a été publié et que l'on peut désormais retrouver à l'adresse suivante:*

<http://www.conference-rio2012.gouv.fr/cahier-d-acteurs-du-cercle-pour-l-a444.html>



Le Club France Rio+20 est devenu en 2013 le Club France Développement Durable ; le **COE** en est membre et continue à participer à ses réflexions et actions, notamment sur les solutions à promouvoir lors de la Conférence Paris Climat 2015.



De nouvelles perspectives pour l'année 2014

L'année 2013 a été marquée par de profondes mutations s'agissant du contexte qui entoure les activités de transport.

Au-delà des évolutions réglementaires, des politiques menées, des risques et des nouvelles contraintes qui pèsent, nous avons pu constater l'émergence de nouvelles opportunités sur lesquelles il nous fallait travailler ensemble.

2013 fut l'année d'avancées importantes concernant les projets transeuropéens aussi bien fluviaux que ferroviaires.

Les enjeux portuaires et de logistique urbaine avec l'accès à nos villes par nos différents modes ont également fortement marqué l'actualité de cette année préélectorale.

L'année 2013 fut ponctuée par de nombreuses actualités concernant le fret :

- ❖ Le Député Philippe DURON remettait en juin 2013 au Ministre des Transports Frédéric CUVILLIER, le rapport de sa **commission Mobilité 21**.
 - ⇒ Formulant une vingtaine de recommandations, la commission estime que leur mise en œuvre est de nature à réorienter le SNIT en améliorant l'approche globale et intermodale ainsi que le cadre de gouvernance du système de transport.
 - ⇒ C'est bien une autre conception de la politique des transports que suggère la Commission Mobilité 21. Moins grandiose, plus soucieuse des intérêts des usagers et des acteurs économiques, elle privilégie la désaturation, la décongestion et l'entretien du patrimoine existant.
 - ⇒ Autant d'idées que le COE s'est attaché à défendre en matière de transport de marchandises.

[Rapport](#) et [Synthèse](#)

- ❖ En juillet 2013, le Premier Ministre, Jean-Marc Ayrault, dévoilait **le plan «Investir pour la France»** qui fait ressortir bien des sujets sur lesquels le COE a centré ses travaux et ses recommandations.
 - ⇒ Le COE avait d'ailleurs salué à cette occasion le fait que «le gouvernement ait choisi le scénario le plus ambitieux de la Commission Mobilité 21», avec notamment :
 - la confirmation du lancement de l'autoroute ferroviaire atlantique reliant Lille (Douges) à Bayonne (Tarnos),
 - la demande à SNCF-GÉODIS d'un lancement simultané de l'autoroute ferroviaire entre Calais (Côte d'Opale) et Perpignan (Le Boulou – Côte Vermeille),
 - l'annonce d'une mise en service en 2015 de quatre lignes d'autoroutes ferroviaires, permettant de transférer 150 000 poids-lourds par an en 2015 sur des trains, avec un objectif de 500 000 par an en 2020

- ❖ Après la remise du rapport du **Député du Nord Rémi Pauvros** sur la reconfiguration du **Canal Seine-Nord-Europe**, le Ministre des Transports, **Frédéric Cuvillier** affirmait, lors d'une conférence de presse le jeudi 19 décembre 2013 que le **projet se ferait**. Il déclinait trois mesures pour faire avancer le projet sur la base du rapport du Député Rémi Pauvros.

⇒ Le **COE** s'est félicité que la reconfiguration proposée puisse apporter un nouvel élan à ce projet fluvial majeur qui participe à la compétitivité de l'économie, à la dynamique des territoires et à l'essor d'un transport optimodal.

[Rapport de Rémi PAUVROS](#) [Communiqué de presse](#)

Dans ce contexte d'une actualité dense, les groupes de travail du **COE** sur le thème du SNIT et sur le Grand Paris ont développé de multiples travaux et se sont encore réunis régulièrement en 2013.

De nouvelles orientations et impulsions ont été apportées afin de répondre aux mieux aux enjeux actuels et défis qui nous attendent pour 2014.

En effet, au regard de l'actualité du secteur de la mobilité, mais aussi des besoins des acteurs et de la réforme territoriale en cours, et conformément aux décisions prises en Assemblée Générale le 11 juin 2013, il a été décidé de donner de nouvelles orientations aux axes de travail et réflexions du **COE** afin de préparer ensemble les échéances électorales à venir pour 2014.

[L'Assemblée Générale et Conférence débat](#)

Le **COE** organisait à l'occasion de son Assemblée Générale le 11 Juin 2013, un cycle d'échange sur le thème « **défis énergétiques et investissements d'avenir de l'optimodalité** » qui constitue l'un de ses axes de travail structurants, et l'une des préoccupations majeures des responsables politiques en 2013, avec notamment le lancement du **Débat national sur la Transition énergétique**, et les conclusions de la **Commission « Mobilité 21 » sur le SNIT**.

En marge de l'Assemblée Générale, cette conférence a été l'occasion de riches débats à haut niveau, et a permis une réflexion collective et constructive faisant notamment émerger la contribution de l'Optimodalité aux enjeux d'une transition énergétique réussie.

En l'absence de M. Frédéric Cuvillier, Ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, retenu à l'enterrement du Premier Ministre Pierre Mauroy, c'est **M. Daniel Bursaux**, Directeur Général des Infrastructures, des Transports et de la Mer au Ministère de l'Ecologie, de l'Energie et du Développement qui a participé aux 5 séquences de débats illustrant les performances des différents modes de transports et leurs nécessaires complémentarités.

Daniel Bursaux a précisé pour Frédéric Cuvillier les actions des pouvoirs publics dans plusieurs domaines : la poursuite des travaux du rapport Jouffray sur le carburant marin GNL, le développement des ports dans les chaînes logistiques et le renouveau industriel ont été présentés comme des priorités.

Le **COE** a ainsi obtenu les précisions de Frédéric Cuvillier sur plusieurs de ses interrogations « optimodales ».

Misant sur la réforme ferroviaire et la création d'un **gestionnaire d'infrastructures unifié** pour améliorer la qualité de service du rail, Frédéric Cuvillier a par ailleurs annoncé la définition prochaine de méthodes de travail pour avancer sur plusieurs sujets : « *Lever les freins institutionnels et technologiques au développement du fret ferroviaire, augmenter la capacité du réseau, constituer un réseau d'autoroutes ferroviaires et mettre en place des dispositifs permettant de garantir des sillons de qualité au fret* ».

Ces différentes annonces ministérielles sont venues alimenter les riches débats qui ont suivi.

Afin de marquer sa sixième année d'existence, et de mettre en exergue les récents travaux menés, l'Assemblée Générale a réuni ses principaux membres et acteurs clés des transports et la mobilité, et a permis de rappeler les engagements du **COE**. L'occasion également, pour le Cercle, de procéder à un point de restitution des travaux menés et d'affirmer la dimension prospective de ses travaux.

Autour de la thématique des « **défis énergétiques et des investissements d'avenir de l'Optimodalité** », la matinée de débats s'articula en 5 séquences :

1. *valoriser et optimiser les performances du short-sea (shipping),*
2. *combiner les performances de la route, du rail, du fleuve et de la mer,*
3. *repenser de manière optimodale la logistique urbaine,*
4. *passer au grand gabarit pour la desserte fluviale des ports et des territoires,*
5. *financer autrement le transport de marchandises.*

Différentes personnalités sont intervenues tour à tour :

Louis NEGRE, Sénateur-maire de Cagnes-sur-Mer, **Hervé BRENAC**, Président de **WORMS Toulon-UNRORO**, **Philippe LOUIS-DREYFUS**, Président du Groupe Louis Dreyfus Armateurs, **Pierre BLAYAU**, Directeur Général de **SNCF GEODIS**, **Jean DEPRAETER**, Président du **GATMARIF**, **Jean-François DALAISE**, Président du Conseil d'administration de Ports de Paris, Président d'honneur du Comité des Armateurs Fluviaux, et **Nathalie COSQUER**, Directeur des transports et de la logistique de **MSC France**, **Marc PAPINUTTI**, Directeur Général de Voies navigables de France (**VNF**), **Steve LABEYLIE**, Chargé de missions de la Compagnie Fluviale de Transport (**CFT**), **Jean-Christian VIAELLES**, Directeur Général de **GREENMODAL** et **Patrick VANDEVOORDE**, Directeur Général de **CDC Infrastructure**.

Moment de convivialité et de travail approfondi, cette demi-journée riche en échanges et réflexions constructives rencontra un franc succès, avec une assistance nombreuse et des débats de grande qualité, faisant apparaître l'Optimodalité comme un enjeu structurant et au cœur de l'actualité institutionnelle en 2014.

Actualité des groupes de travail du COE

Face au défi actuel que constitue la conduite de la transition énergétique, le **COE** souhaite valoriser dans ses travaux et contributions les efforts pour une plus grande indépendance vis-à-vis des énergies fossiles et pour un renforcement de la lutte contre le changement climatique, en plaidant pour une nouvelle approche tarifaire et fiscale, sans oublier que la priorisation des investissements doit veiller à ancrer notre territoire national au reste de l'Europe notamment par les voies «plus douces» fluviale et ferroviaire, sous peine de nous disqualifier.

A ce titre, en 2013, le **COE** a décidé de développer et réorienter ses réflexions stratégiques en adaptant ses travaux aux mutations actuelles.

⇒ Groupe de travail « contribution au SNIT »

Le **COE** a adressé début 2013 sa contribution collégiale, issue des travaux du groupe dédié au SNIT, au Ministre Frédéric CUVILLIER et à l'ensemble des membres de la Commission Mobilité 21 qui se réunissait sous la présidence du Député Philippe DURON.

Voici le lien pour accéder à la contribution du COE :

<http://optimodality.eu/wp-content/uploads/2012/10/17-10-12-Contribution-du-COE-au-SNIT.pdf>

Les membres du **COE** faisant partie du groupe de travail se sont à nouveau mobilisés sur ces questions, et ont préparé en commun une note synthétique et des fiches sur les projets de service :

- la route « Optimodale »,
- le développement de nouveaux services fluviaux,
- les autoroutes de la mer,
- les autoroutes ferroviaires.

Depuis septembre 2013, le Groupe de travail « SNIT » s'est transformé et a décidé de lancer deux nouvelles réflexions :

- « **l'Optimodalité sur l'axe Seine** », dont l'objectif est de faire le point sur les initiatives et de proposer des solutions pour toujours plus de cohérence et de performance,
- puis, dans un second temps, « l'Optimodalité en zone lyonnaise ».

⇒ Groupe de travail « Grand Paris et mobilité durable »

Le Groupe de travail « Grand Paris et mobilité urbaine durable » trouve son prolongement dans le groupe « **Grand Pari(s) des marchandises** » sous la présidence renouvelée de Jean Depraeter.

L'objectif est de dresser un état des lieux inédit sur les flux et de proposer des solutions concrètes en vue du Nouveau Grand Paris, des Municipales 2014 et de la réforme liée à la Métropole.

Dans le cadre de ces travaux, l'accent a été mis notamment sur les données chiffrées permettant d'évaluer les flux de marchandises du Grand Paris, et en particulier les émissions et les coûts de transport par mode.

Les réflexions de ce groupe de travail s'inscrivent également dans le calendrier électif pour 2014, notamment des élections municipales, et s'attachent notamment :

- aux projets et financements européens en matière de mobilité urbaine dans lesquels nous pourrions inscrire des projets français,
- aux sujets de réglementation/législation que le **COE** portera,
- aux différents scénarii possibles, en termes de flux, de pollution et de prix dans chacun des schémas de transport de marchandises pour le Grand Paris.

Il a été décidé d'approfondir la réflexion sur le devenir des propositions engagées par le **COE** depuis ces trois dernières années (comme le tram-fret, ou le transport d'automobiles via la Seine) et d'envisager les solutions pour lever les freins à leur aboutissement.

Les prochaines interventions du COE : porter nos messages optimodaux

Sous l'impulsion de son Président et de son Délégué Général, en lien avec les administrateurs, le **COE** continue de porter des messages auprès des pouvoirs publics français.

Il a été décidé d'engager une démarche de constitution de délégations d'acteurs du **COE** représentant les différents modes au cœur des réunions, forums et concertations à venir.

Le **COE** propose aussi d'organiser environ deux fois par an une rencontre restreinte (petit-déjeuner ou dîner-débat) autour de personnalités de premier plan pour notre secteur. A titre d'exemple, une rencontre débat a été organisée par le **COE**, le **mercredi 26 mars 2014**, en présence de **Julien Bargeton**, Adjoint au Maire de Paris, chargé des Déplacements, des Transports et de l'Espace public et Vice-Président du STIF.

Il s'agit de porter régulièrement nos souhaits et préoccupations au meilleur niveau d'interface :

- questions de législation (ex : implantation de plateformes logistiques...),
- problèmes rencontrés sur des dossiers concrets,
- projets français pouvant faire l'objet d'un financement européen,
- association des entreprises en amont, pour une réelle concertation lors de la constitution des projets et des politiques publiques,
- propositions en vue des élections municipales de mars 2014,
- projet de « Plan directeur fret-marchandises » au niveau national en cohérence avec la dimension européenne,
- optimodalité et desserte portuaire, etc.

Les membres du bureau du Conseil d'Administration du C.O.E :



Président du COE :

Philippe MANGÉARD **Président d'European TK' Blue Agency (ETKBA)**

Ingénieur agronome et titulaire d'un DEA de gestion industrielle, Philippe Mangéard est créateur d'Entreprises industrielles et commerciales à connotation internationale forte depuis 1980.

Co-fondateur de Modalohr (Autoroutes ferroviaires), il exerce actuellement notamment les fonctions de :

- Président-fondateur (depuis 2007) du Cercle pour l'Optimodalité en Europe (association des majors du transport de fret, 50 sociétés),
- Président-fondateur depuis 2007) d'Opticapital (Fonds de financement des transports innovants),
- Président Fondateur (depuis 2005) d'Experts au Carré (réseau de consultants en réduction de coûts, 200 personnes),
- Président fondateur d'European TK'Blue Agency (2011), Agence de notation extra financière de l'empreinte environnemental des choix logistiques.

Au sein des services de l'Etat, il occupe les fonctions de :

- Conseiller du Commerce extérieur de la France (depuis 2002),
- Administrateur (depuis 2004), puis Vice-président d'Ubifrance (depuis 2006),
- Président de la section « Développement International » de la Commission permanente de concertation pour l'Industrie (CPCI) du Groupe des Fédérations Industrielles (GFI) (depuis 2008)
- Membre du Conseil d'orientation stratégique du PREDIT 4 (MEEDDAT).



Vice-président du COE

Jacques RAPOPORT **Président-Directeur général de Réseau Ferré de France (RFF)**

Ancien élève de l'ENA, diplômé d'une maîtrise d'histoire et d'un DEA de droit fiscal, Jacques RAPOPORT a occupé dernièrement la fonction de directeur général adjoint du Groupe La Poste et directeur général de l'enseigne La Poste, de 2007 à décembre 2012.

Entre 2006 et 2007, il a été directeur général de Kéolis Lyon. Il a assuré la fonction de Secrétaire général des ministères sociaux de 2004 à 2006. Il a auparavant passé quinze années à la RATP, où il a exercé notamment les fonctions de directeur financier, directeur du métro, et de directeur général adjoint.

Le 19 décembre 2012, Jacques RAPOPORT a été nommé Président – Directeur général de Réseau Ferré de France par le Président de la République, lors du Conseil des Ministres



Secrétaire du COE

Marc PAPINUTTI

Directeur Général de Voies Navigables de France (VNF)

Le 28 juin 2010, Marc Papinutti, Ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts, a été nommé Directeur général de Voies navigables de France.

Marc Papinutti, né en 1959, est diplômé de l'Ecole nationale des travaux publics de l'Etat. Il occupait auparavant, au sein du ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, le poste de Directeur des Infrastructures de Transport à la DGITM.

Au cours de sa carrière, Marc Papinutti a exercé différentes fonctions au sein du Ministère. Il a notamment été Conseiller technique du ministre d'Etat, Jean-Louis Borloo (2007) et chargé de la sous-direction des voies navigables (2003-2005).



Trésorier du COE

Patrick VANDEVOORDE

Directeur Général de CDC Infrastructure

Directeur Général délégué de CDC Infrastructure depuis juin 2009, devenu Directeur Général en 2013.

Monsieur Vandevoorde était auparavant responsable du département infrastructures d'intérêt général au sein de la Direction du Développement Territorial et du Réseau de la Caisse des Dépôts où il a développé l'activité PPP en remportant notamment plus de quinze consultations en immobilier public ou infrastructures de transport.

Il a été Président Directeur Général de la SCET jusqu'en 2003. Il a eu notamment la responsabilité de la réalisation du métro de Toulouse et de la gestion du réseau de transport collectif de l'agglomération dans le cadre d'une concession globale.

Ancien élève de l'Ecole Polytechnique, il est ingénieur du corps des Ponts et Chaussées. Il est Chevalier de la Légion d'Honneur et de l'Ordre National du mérite.

Liste des membres du Cercle pour l'Optimodalité en Europe

LES MEMBRES FONDATEURS ET CONSTITUTIFS:

- **CDC Infrastructure**, représentée par **Patrick Vandevoorde**, Directeur Général
- **REGION AQUITAINE**, représentée par **Alain Rousset**, Président
- **RFF - Réseau Ferré de France**, représenté par **Jacques Rapoport**, Président
- **SNCF GEODIS**
- **VNF**, représenté par **Marc Papinutti**, Directeur Général

LES MEMBRES ACTIFS :

- **CFL MULTIMODAL**, représenté par **Fraenz Benoy**, Directeur Activités Fret
- **COLAS RAIL**, représenté par **Patrick Guérolé**, Président Directeur Général
- **EUROPEAN TK'BLUE AGENCY**, représentée par **Philippe Mangeard**, Président
- **HAROPA**, Groupement d'intérêt économique (GIE) des **Ports du Havre, de Rouen et de Paris**, représenté par **Antoine Berbain**, Directeur Général Délégué
- **TOTAL**, représenté par son Directeur Logistique

LES MEMBRES ASSOCIES:

- **ALGOE**, représenté par **Bruno Payre**, Directeur associé
- **CFT** - Compagnie Fluviale de Transport, représentée par **Pascal Girardet**, Président Directeur Général
- **CLUSTER MARITIME FRANÇAIS**, représenté par **Francis Vallat**, Président
- **CONSEIL GENERAL DES ALPES-MARITIMES** représenté par **Eric Ciotti**, Président
- **EDF**, représenté par **Michel Couture**, Directeur de la Mobilité Electrique
- **EPF, Entreprendre pour le Fluvial**, représenté par **Danielle Rouganne**, Déléguée Générale
- **FranceAgriMer**, représenté par **Antoinette Manouso**, Chargée de mission auprès du Directeur Interventions
- **GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE**, représenté par **Christine Cabau Woehrel**, Directrice Générale, Présidente du Directoire
- **GRAND PORT MARITIME DE NANTES- SAINT NAZAIRE**, représenté par **Jean-Pierre Chalus**, Président du Directoire
- **GRIMALDI GROUP**, représenté par **Paul Kyprianou**, Directeur de GLD Lines
- **METROPOLE DE NICE COTE D' AZUR**, représentée par **Louis Nègre**, 1^{er} Vice-président
- **PORT DE CALAIS - CCI Côte d'Opale**, représenté par **Jean-Marc Puissesseau**, Président
- **PORT DE SÈTE SUD DE FRANCE**, représenté par **Marc Chevallier**, Président
- **RENAULT TRUCKS**, représenté par **Jean-Claude Girot**, Directeur des Relations Extérieures
- **S.I.TO S.p.A.**, représenté par **Danilo Marigo**, Responsable Logistique
- **STVA**, représentée par **Pierre Enderlé**, Président

LES MEMBRES INVITES :

- **ADEME**, représenté par **Bruno Lechevin**, Président du Conseil d'Administration
- **AFITF**, représenté par **Philippe Duron**, Président
- **BP2S**, représenté par **Antoine Person**, Président
- **COFHUAT**, représentée par **François Leblond**, Président
- **COMITE 21**, représenté par **Gilles Berhault**, Président
- **COMITE POUR LA TRANSALPINE**, représenté par **François Lépine**, Vice-président délégué
- **ECR (*Efficient Consumer Response*) FRANCE**, représenté par **Xavier Hua**, Délégué Général
- **EUROFER**, représenté par **Giuseppe Fabbri**, Président
- **FERRMED**, représenté par **Joan Amoros**, Président
- **IIC Istituto Internazionale delle Comunicazioni**, représenté par **Fabio Capocaccia**, Président
- **Institut de la Responsabilité Sociétale et de l'Innovation (IRSI)**, Groupe Sup de Co La Rochelle, représenté par **François Soulet de Brugière**, Président
- **Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE)**, représentée par **Gilles Mathelié-Guinlet**, Secrétaire Général
- **ROISSY-CargoRailEXpress**, représentée par **Yanick Paternotte**, Président
- **TDIE**, représenté par **Marie-Dominique Salaun**, Déléguée générale
- **UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER – UIC**, représenté par **Jean-Pierre Loubinoux**, Directeur général,
- **UPF – Union des Ports de France**, représenté par **Geoffroy Caude**, Délégué général

LES MEMBRES INVITES, PERSONNALITES QUALIFIEES

- **Professeur Alain Bonnafous**, Directeur de l'institut des Sciences de l'Homme,
- **Jean Depraeter**, Président du GATMARIF (Groupement des Associations de Transport et de Manutention de la Région Ile de France), Président de la Commission Transport du CESER Ile de France
- **Hubert-Marie Ghigonis**, Président de l'Association Transport routier et Progrès, ancien Président de la section Transports du CESE
- **Alain Poinssot**, consultant spécialiste Transport et logistique (ex Président de GEODIS, ex DG Fret SNCF)
- **Henri de Richemont**, Sénateur, Auteur du rapport sur le développement des autoroutes de la mer, remis au Secrétaire d'Etat chargé des Transports.

LES MEMBRES INVITES, EXPERTS

- **Richard Bruyère**, Associé, INDEFI, spécialiste du financement des infrastructures
- **Philippe Essig**, consultant spécialisé en ferroviaire, Président d'honneur de la SNCF
- **Daniel Kreiss**, Président d'Ecocarbone
- **Philippe Mangeard**, Co-fondateur et associé de Modalohr, Président fondateur du COE, Président fondateur d'European TK'blue Agency, Vice-Président d'Ubifrance
- **Marie José Navarre**, Associé ADES Conseil, consultant spécialiste en développement durable des territoires
- **Maximilien Rouer**, Président de BeCitizen
- **Sylvianne Villaudière**, Directrice Fondatrice, Cabinet Alliantis

Cercle pour l'Optimodalité en Europe

28 avenue de Messine - F-75008 PARIS
Tél : +33 3 88 36 00 81 – www.optimodality.eu

Philippe MANGEARD, Président

E-mail : ph.mangeard@optimodality.eu – Portable +33 (0)6.07.51.54.67

Stephen LEQUET, Délégué Général

E-mail : stephen.lequet@optimodality.eu - Portable : + 33(0)6.15.39.26.76