

# Le transport intermodal en Europe

## *Synthèse des bulletins de l'OPSTE*

*(Observatoire des Politiques et stratégies de Transport en Europe)*

Jean-Charles POUTCHY-TIXIER,  
Conseil National des Transports, France

### **Constats et données sur le transport intermodal de fret en Europe**

- Le transport intermodal en Europe est essentiellement international : les 2/3 du rail-route européen s'effectuent à travers les frontières et cette proportion continue à augmenter.
- Mais il ne représente que 5 % des transports en t x km de marchandises, car il nécessite distances, massification et infrastructures.
- 30 % du transport intermodal européen se fait entre le delta du Rhin (Pays-Bas – Allemagne) et la plaine du Pô en Italie, en effectuant des traversées alpines.
- Le transport intermodal de fret est un marché limité à des segments précis : échanges massifs entre bassins d'activité puissants pour que les avantages du rail, du fleuve ou de la mer (en coût kilométrique) contrebalancent le surcoût des opérations terminales de transbordement, chargement, déchargement, alors que le camion va de bout en bout ; le coût du ferroviaire se décompose en 50 % de transport par train, 40 % de transport sur les parcours terminaux et 10 % de logistique ;

### **Conditions nécessaires pour le transport intermodal de fret**

Pour fonctionner de façon efficace, le transport intermodal de fret nécessite :

- Des distances de transport suffisamment longues (supérieures à 500 km) ; or, en Europe, 57 % des tonnages de transports de fret se font sur moins de 50 km.
- Une massification des transports et l'utilisation intensive de corridors prévus à cet effet.
- Des infrastructures et des terminaux ; or, beaucoup de régions ne possèdent pas d'offre d'infrastructures intermodales.
- Une forte volonté politique.
- La mise en place de moyens réglementaires (Suisse, Autriche).

### **Situation actuelle de l'intermodalité du fret**

En Europe, le système de transport intermodal de marchandises est en crise depuis les années 2000, notamment avec la suppression de système Eurovignette, l'ouverture aux pays de l'est et la libéralisation des contraintes routières, mais l'évolution est différente selon les pays, conduisant à des situations contrastées.

- Le transport intermodal de fret croît en Allemagne et en Italie.
- Il stagne en Autriche, en Espagne, en Belgique.
- Il régresse en France et en Suisse.

## **Types de transport intermodal de fret**

- Le transport intermodal rail – route représente le ¼ du transport ferré de marchandises en Europe. C'est essentiellement un transport de conteneurs et de caisses mobiles, la route roulante étant en déclin (moins de 20 % du rail – route).
- Le transport intermodal fluvial est en forte croissance, mais il ne représente que 5 % du trafic fluvial.
- Le transport maritime de conteneurs est en forte croissance, soutenu par l'Union Européenne (autoroutes e la mer, cabotage maritime).

## **Opérateurs européens de transport intermodal de fret**

- Les opérateurs européens, à l'exception de la France, ont vu leur trafic augmenter de 27 % en 5 ans en EVP (Equivalent Vingt Pieds).
- L'opérateur italien CEMAT a progressé quant à lui de 66 % sur cette période.
- Les opérateurs français ont vu leurs tonnages diminuer de 22 %.

## **Difficultés du transport intermodal de marchandises en Europe**

- Les opérateurs sont généralement sous-capitalisés et ne peuvent pas investir ni développer leur activité dans un secteur peu rentable.
- Les aides publiques sont peu claires.
- Les coûts externes du transport routier ne sont pas répercutés sur les prix du transport routier ni sur les prix des produits transportés.
- Les règles d'exploitation des voies ferrées sont différentes selon les pays.
- La priorité donnée au transport de voyageurs entraîne un manque de fiabilité et de ponctualité du fret ferroviaire.
- Les problèmes d'équipements et de conducteurs lors des passages de frontières posent des problèmes d'attente pour effectuer les changements réglementaires.

## **Obstacles au transport de fret ferroviaire**

- La priorité est traditionnellement donnée aux voyageurs
- Le transport de fret nécessite un parc de locomotives spéciales pour le fret
- Les standards techniques ne sont pas homogènes, l'interopérabilité technique n'est pas assurée, les écartements de voies sont parfois différents, ce qui nécessite de fréquents changements de locomotives.
- Les différences de langues, de codes du travail, de règles de sécurité, nécessitent souvent le changement de conducteurs aux frontières.
- Les gabarits des tunnels et des caténaires sont différents selon les pays.
- Les wagons sont mal adaptés aux conteneurs.
- Les triages sont lourds, longs et coûteux.

## **Obstacles au transport de fret fluvial**

- Les bateliers sont faiblement organisés
- Les envois et chargement ne sont pas suivis, ou sont très peu suivis, par voie télématique.
- Le fret fluvial s'insère mal dans les chaînes logistiques.
- Il n'y a pas de lignes régulières. Les lignes de fret fluvial sont des lignes irrégulières.
- Les temps d'ouverture des écluses sont souvent insuffisant (fermeture de nuit, fermeture le dimanche).
- Les délais de chargement et de déchargement des barges sont longs, particulièrement dans les ports maritimes pour les transbordements mer – fleuve.

## **Obstacles au cabotage maritime européen**

- Le cabotage maritime véhicule l'image d'une technique ancienne peu dynamique.
- Les procédures administratives sont longues, avec de nombreux documents, et particulièrement complexes par rapport aux transports terrestres.
- La communication télématique est pauvre dans le domaine du cabotage.
- Les ports sont de petite taille et peu efficaces.

## **Conditions de qualité de service pour le fret intermodal**

- Flexibilité : accueil et opérations logistiques dans les terminaux intermodaux, horaires d'ouverture des plate-formes logistiques intermodales.
- Fiabilité : nécessité de mise en place de systèmes de navettes dans les corridors, prioritaire par rapport à la multiplication de terminaux.
- Sécurité : sécurité des transports, traçage des marchandises, lutte contre les pertes et les vols.
- Prise en charge complète des marchandises dans l'ensemble de la chaîne de transport de l'origine à la destination (de bout en bout, de porte à porte).

## **Points clefs pour promouvoir l'intermodalité du fret européen**

- Développer l'ensemble des facteurs organisationnels permettant la mise en place d'une organisation performante.
- Assurer l'interopérabilité technique des différents systèmes régionaux et nationaux, particulièrement pour le transport ferroviaire.
- Assurer l'uniformisation réglementaire sur les problèmes de travail, d'hygiène et de sécurité.
- Mettre en place une politique budgétaire efficace pour développer l'intermodalité du fret.
- Soutenir politiquement l'intermodalité du fret en Europe.

## **Perspectives et conclusions**

Les perspectives de développement du transport intermodal de fret en Europe nécessitent de :

- Développer le transport fluvial, et notamment pour les liaisons de la France, de l'Allemagne et du Benelux, les liaisons Allemagne – Mer Noire via le Danube et les liaisons Baltique – Mer Noire via les canaux à grand gabarit de la Russie.
- Développer le cabotage maritime
- Mettre en place des autoroutes de la mer.
- Développer des Unités de Chargement Intermodales palettisables, utilisables par les 4 modes (route, rail, fleuve, mer) se substituant aux conteneurs maritimes ISO ne convenant pas au transport de marchandises palettisées.
- Développer les Réseaux Trans Européens de Transport de fret (RTE-T).
- Assurer l'interopérabilité ferroviaire entre les différents pays européens.