

Le transport intermodal en Europe

Edito

Très souvent évoqué dans les documents de politique des transports nationaux et européens (et notamment dans le *Livre blanc* de la Commission européenne de 2001), **le transport intermodal est en Europe intrinsèquement international** : les deux tiers du transport rail-route en Europe s'effectuent à travers les frontières, et cette proportion continue d'augmenter aux dépens du transport national. La connaissance et la comparaison des situations dans les divers pays de l'Union, utiles à toute espèce de question sur le transport, sont donc ici vraiment nécessaires.

Le Conseil National des Transports a, pour l'année 2004 - 2005, donné la priorité de ses réflexions au transport intermodal. Il ne s'agit pas de lancer encore une étude descriptive, mais de formuler des propositions pragmatiques contribuant au développement de cette technique, conformément aux souhaits des pouvoirs publics. À la demande de la Section permanente et du président du CNT, M. Alain Gille, l'OPSTE a apporté sa contribution à cette réflexion en enquêtant sur la situation dans les pays d'Europe, en analysant les mécanismes des réussites et des échecs. L'ampleur de ce travail, qui a nourri deux sessions de l'Observatoire, explique que ce *Transports / Europe*, plus lourd que d'habitude, porte un numéro double.

Pour les lecteurs souhaitant davantage d'information, un Dossier de l'OPSTE (le 7^{ème} de la série) réunira prochainement l'intégralité des contributions des experts. Comme le bulletin *Transports / Europe*, tous les Dossiers de l'OPSTE sont téléchargeables gratuitement sur le site du CNT : www.cnt.fr.

Michel Savy
Directeur de l'OPSTE

SOMMAIRE

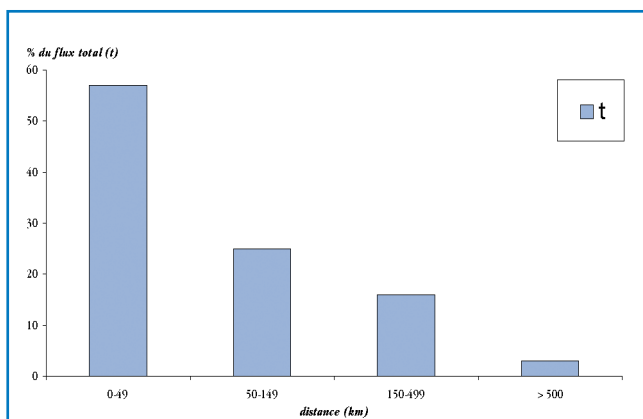
	<i>Page</i>
<i>Edito</i>	1
<i>Données de cadrage</i>	1
<i>Analyse par pays</i>	7

Données de cadrage

La connaissance du transport intermodal en Europe est imparfaite. Les statistiques disponibles sont parfois incomplètes et utilisent des unités différentes (selon les cas, la tonne, l'Unité de transport intermodal ou l'"EVP", conteneur équivalent 20 pieds). Mais elles suffisent à fixer une évaluation approximative et à dégager une évolution : **le transport intermodal ne représente guère qu'environ 5 %** du total des transports terrestres (en tonnes kilomètres) de marchandises dans l'ensemble des pays européens.

Cette évaluation globale appelle toutefois quelques nuances : d'une part, il est de nombreuses liaisons entre bassins économiques européens où cette solution de transport n'est pas offerte sur le marché ; d'autre part, elle n'est techniquement et économiquement pertinente que pour de longues distances, alors que la plus grosse part des transports s'effectue à courte distance et donc par la route (quelque 57 % des tonnages terrestres en Europe sont acheminés à l'intérieur d'un rayon de 50 km !) ; enfin, sur les corridors où il est utilisé intensivement, le transport intermodal représente une part non négligeable du transport total, de l'ordre de 30 % sur l'axe Nord-Sud entre le delta du Rhin et la plaine du Po : ce qui n'est pas marginal et allège d'autant un transport routier mal supporté dans les espaces sensibles que sont les vallées alpines.

Structure du trafic de transport terrestre par classes de distance Union européenne, 1996



Source : EU Energy and Transport in Figures, Statistical pocket-book 2001, European Commission, 2001.

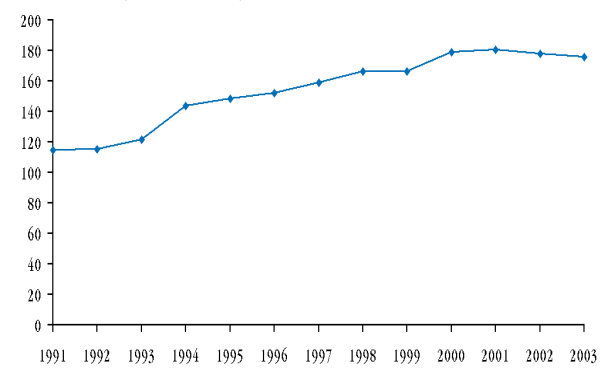
Le transport intermodal, quelles que soient les techniques qu'il met en œuvre, n'a donc pas vocation à assurer la couverture générale du territoire. C'est un marché limité à des **segments précis** : il doit relier des bassins d'activité suffisamment puissants pour engendrer des échanges massifs et suffisamment distants pour que les avantages du rail, du fleuve ou de la mer, en termes de coût kilométrique, puissent contrebalancer le surcoût des opérations terminales, par comparaison avec le transport routier de bout en bout. Dans son état actuel, le transport intermodal en

Europe est largement le résultat de l'action de quelques pays qui ont à traiter des contraintes géographiques fortes (Autriche et Suisse notamment) et qui ont consacré des moyens réglementaires et financiers importants à cette solution.

Volume de transport

Sur longue période, on constate une croissance d'ensemble du transport intermodal en Europe au long des années 1990, mais cette croissance globale est actuellement enrayerée : **le système est en crise**.

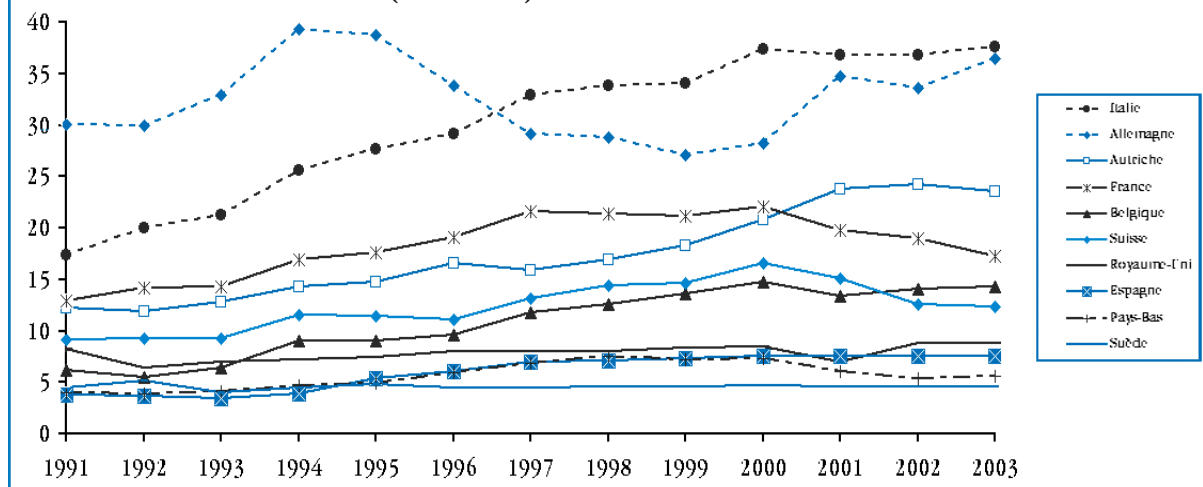
Trafic TC des réseaux ferroviaires de l'UE (15) + Norvège + Suisse (1991 à 2003) en millions de tonnes - UIC



Source UIC

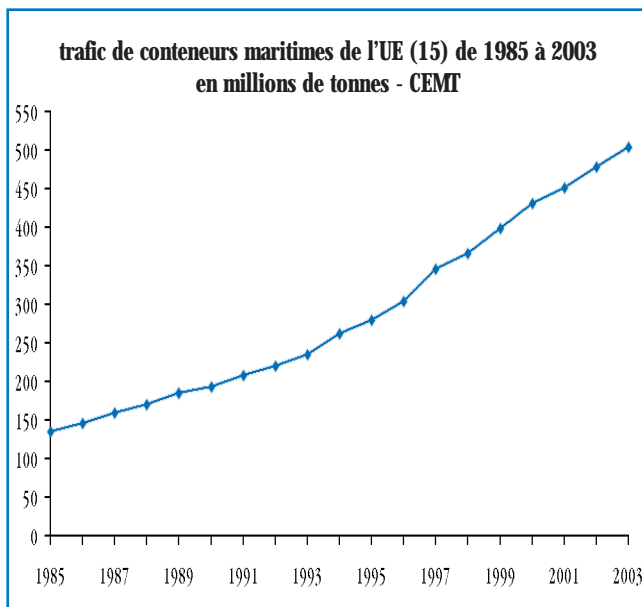
L'évolution est toutefois très différente d'un pays à l'autre, avec aujourd'hui la stagnation de l'Autriche, de l'Espagne ou de la Belgique, les progrès de l'Allemagne - mais qui n'a pas encore retrouvé son niveau maximum de 1994 - et de l'Italie qui est désormais le deuxième pays de l'Union pour ce type de transport, enfin la baisse du transport rail-route en France et en Suisse.

Trafic transport combiné des principaux réseaux ferroviaires européens (1991 à 2003) en millions de tonnes - UIC



Source : UIC

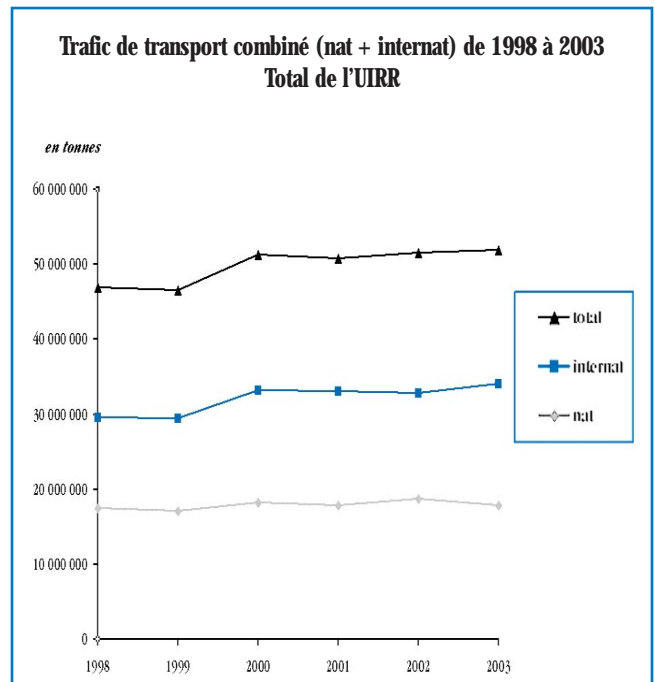
Le transport intermodal rail route représente environ le quart du transport ferré en Europe, le transport intermodal recourant au fluvial ne touche que 5 % des trafics fluviaux (malgré la croissance actuelle du transport de conteneurs par voie d'eau) et moins de 10 % du tonnage maritime total accompli son parcours terrestre par une technique combinée (alternative à la route). La croissance du transport maritime de conteneurs en Europe offre des perspectives favorables au transport terrestre intermodal



Source : CEMT

Types de transport

Sur l'ensemble des opérateurs du transport combiné, la famille des opérateurs de l'UIRR (l'Union internationale rail-route, formée d'entreprises généralement issues du monde routier) est la plus importante, elle achemine environ 4,5 millions d'EVP*, soit environ 50 millions de tonnes. Les deux tiers correspondent au transport international (et notamment à la desserte de l'hinterland des ports maritimes), le tiers au trafic national, cette proportion ayant tendance à décliner du fait de l'allongement du seuil de compétitivité du transport intermodal face à la route.



Source : UIRR

La technique de l'autoroute ferroviaire (parfois dénommée "route roulante"), elle consiste à acheminer sur un train l'ensemble routier complet avec son chauffeur, représente environ 20 % du trafic intermodal terrestre, et concerne seulement la traversée de la Manche et des Alpes. Parmi les 80 % restants, le transport intermodal "non accompagné", les quatre cinquièmes sont représentés par les "boîtes" (conteneurs et caisses mobiles) et un cinquième seulement par les semi-remorques spécialisées, technique en régression aujourd'hui (tout comme aux Etats-Unis).

Opérateurs

L'entrée sur le marché de nouveaux opérateurs n'a pas eu l'effet dynamique espéré, et les opérateurs historiques (Kombiverkehr, Hupac, Cemat, Ökombi) jouent toujours le rôle principal, tandis que la coopérative internationale ICF est en retrait.

** On calcule le volume de transport en ramenant tous les types d'unités de transport (conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques) à un nombre équivalent de conteneurs ISO de vingt pieds, les "Equivalentents Vingt Pieds".*

Trafic international des opérateurs de l'UIRR

en EVP/TEU	1999	2000	2001	2002	2003
CNC, Vincennes	156 794	146 584	131 491	117 429	103 436
Cemat, Milano	304 187	343 607	366 743	405 927	504 566
Combiberia, Madrid	25 207	30 227	26 839	29 391	31 542
Hupac, Chiasso	424 099	531 438	514 089	497 794	562 219
Hupac, Rotterdam	56 448	60 663	73 048	78 465	84 930
Kombi Dan, Padborg	8 938	12 475	14 288	14 902	12 749
Kombiverkehr, Frankfurt	818 770	862 121	857 424	869 682	947 591
Novatrans, Paris3	174 426	177 730	167 360	171 716	154 207
Ökombi, Wien	307 295	342 169	381 779	416 562	389 839
Polkombi , Varsovie	26 034	26 098	10 512	854	0
Rocombi, Bukaresti		725	501	232	9
Swe-Kombi, Helsingborg	16 555	17 234	18 547	8 646	0
T.R.W., Bruxelles	126 660	132 818	139 794	148 582	144 234
TOTAL EVP/TEU	2 445 412	2 683 888	2 702 415	2 760 181	2 935 321

Source UIRR

On notera l'évolution discordante des opérateurs français (baisse de 22% sur 4 ans), comparée à la progression de l'ensemble des autres opérateurs de + 27% (CEMAT + 66%).

Difficultés et perspectives

Le transport intermodal bute sur de réelles difficultés. Les opérateurs sont généralement sous-capitalisés ou en déficit, peu à même d'investir et de développer une activité peu rentable. La structure des coûts est souvent mal connue, l'affectation des recettes commerciales et des subventions publiques à la couverture des divers postes de charges, entre les infrastructures, la traction, la fourniture des wagons et des unités de transport, les chantiers de transbordement, la maintenance, les achats de matière, etc. n'est pas claire. **La justification du transport intermodal est plus souvent socio-économique** (tenant compte des coûts externes) **que financière** (la rentabilité pour les opérateurs), et par exemple l'autoroute ferroviaire ne peut vivre sans d'importantes subventions.

Les règles d'exploitation de la voie ferrée, tant pour la tarification que pour l'affectation des sillons entre les divers types de trafic et d'opérateurs, posent un problème supplémentaire. La succession des directives européennes, depuis 1991, montre la difficulté à réformer et faire progresser le système. Les chargeurs reprochent enfin au fer et au transport rail-route son manque de ponctualité. En termes commerciaux, on sait que les clients déçus par les défaillances du système n'y reviennent pas volontiers.

La réussite dans certains pays ou sur certaines lignes montre que les solutions intermodales peuvent trouver en Europe les conditions de leur succès.

Le projet de recherche européen IQ a étudié la **qualité de service** du transport intermodal et ses incidences. Cette notion se décompose entre la **flexibilité, la fiabilité et la sécurité**, avec des indicateurs quantifiables attachés à chacune de ces notions. Les progrès en la matière ne sont pas toujours faciles. Ainsi, faut-il sans doute améliorer la flexibilité des terminaux mais ceux-ci ne travaillent que quelques heures par jour et les investissements correspondants ont donc une rentabilité limitée. Le transport intermodal est considéré, à l'échelle de l'Union, comme une alternative au transport routier de bout en bout. Sa **compétitivité** n'apparaît qu'au delà d'une distance minimale d'au moins 400 ou 500 km, si bien que le transport intermodal est dans une forte proportion international.

Sur 99 connexions rail-route en Europe, 20 seulement ont un service quotidien et parfois la fréquence de desserte est de une liaison par semaine ! Les 200 plus gros clients représentent à eux seuls la moitié de la demande totale, ce qui montre que l'usage du transport intermodal n'est pas aisément accessible à n'importe quel chargeur de petite taille. Quant au **coût**, on estime qu'il se répartit entre 40 % pour le pré et le post-acheminement routier, 50 % pour le transport ferré et 10 % pour les autres opérations. Le **tarif** est un élément primordial pour les clients et il n'est pas que pour les liaisons ayant atteint une certaine masse critique, soit les liaisons transalpines. Cependant, même ce trafic n'est pas définitivement acquis : l'abandon des Ecopoints autrichiens s'est traduit par une baisse de 20 % du trafic intermodal sur l'itinéraire concerné.

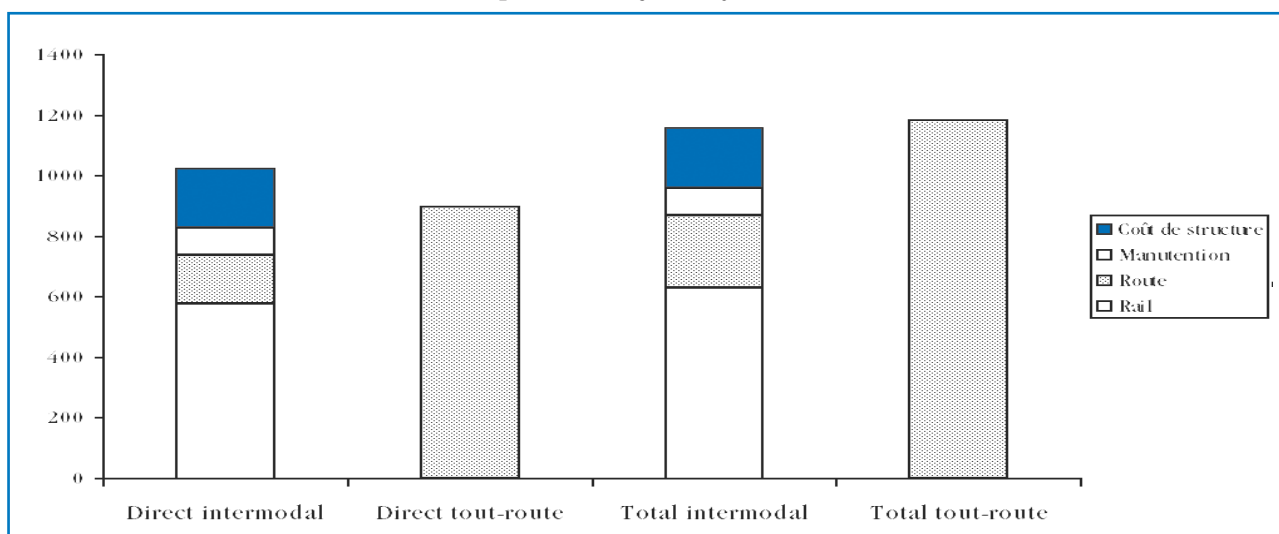
Parmi les **scénarios d'avenir**, on peut envisager la concentration des moyens sur les corridors à fort potentiel. Qu'en est-il de la notion de réseau, réunissant les corridors en un ensemble organisé ? La question est controversée, car les trains navettes sur des corridors marqués par une demande massive et stable sont des réussites techniques et commerciales, à la différence des trains blocs ouverts et a fortiori des systèmes en "hub and spokes", rationnellement séduisants mais concrètement coûteux et fragiles. En matière de produits transportés, il faut viser des produits relativement peu sensibles au temps d'acheminement (jour A - jour B constituant la performance la plus élevée accessible) et en charges complètes (l'association du transport intermodal et du groupage s'avère difficile).

Cette observation a été établie en 1997. Depuis, le développement des navettes et l'abandon des hub ferroviaires a concentré le trafic sur les axes les plus chargés (Nord - Sud).

Il faut souligner qu'un possible renchérissement de l'énergie pétrolière et du transport routier ne suffirait pas à remettre le transport intermodal dans le marché : **son avenir suppose une réforme radicale de son mode de production**, pour une meilleure qualité et une meilleure productivité, accomplissant ainsi l'objectif du Livre blanc de la Commission de mieux réguler la concurrence entre les modes.

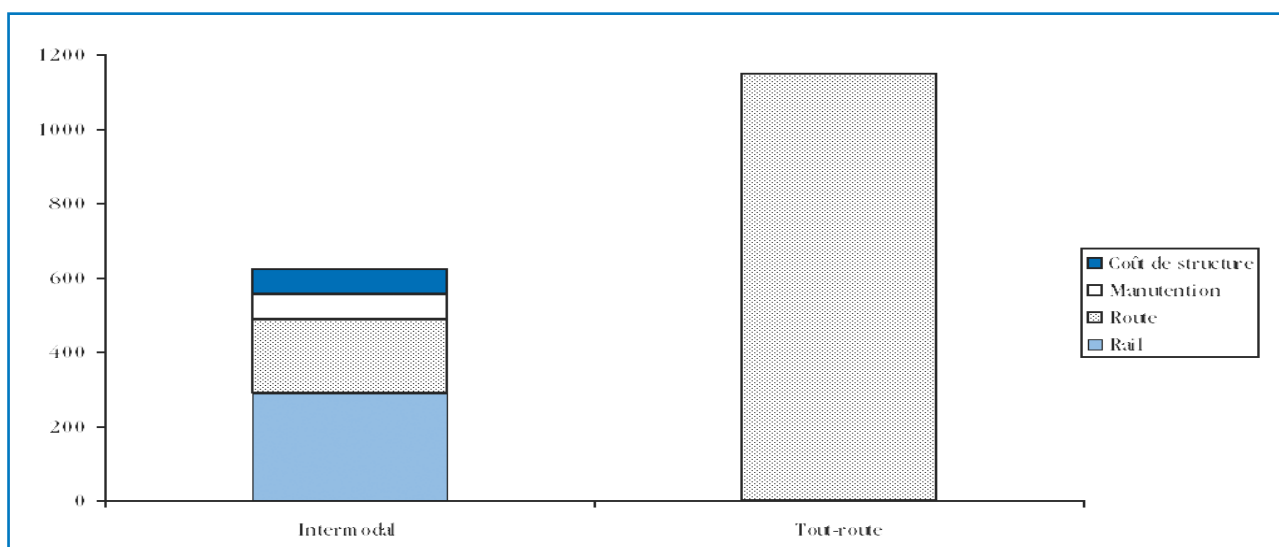
Le projet de recherche européen RECORDIT a montré, à partir de l'étude précise de trois corridors intermodaux en Europe, que les **coûts directs** du transport routier de bout en bout (ceux ressentis par le chargeur à travers le système de prix) sont inférieurs à ceux du transport intermodal. L'addition des **coûts indirects** (coûts sociaux liés à l'insécurité ou aux nuisances) ne rétablit qu'un modeste avantage au transport intermodal en termes de coût complet. Alors même qu'elle poserait d'évidentes difficultés politiques, l'internalisation des coûts externes souvent évoquée ne suffirait pas à rendre le transport intermodal compétitif (avantage insuffisamment important).

Coût direct et coût total du transport intermodal et du transport routier en Europe, situation actuelle
(en €/UTI pour un trajet moyen de 1000 km)



En revanche, une réforme profonde du transport intermodal, portant sur l'ensemble de ses composantes et s'inspirant du modèle des axes lourds dédiés au fret des réseaux américains, permettrait une diminution radicale de ses coûts directs qui le remettrait pleinement dans le marché.

Coût direct du transport intermodal et du transport routier en Europe, situation réformée à long terme



L'élargissement de l'Europe (l'Union est passée de 15 à 25 membres et la CEMT de 19 à 43) relance les réflexions sur l'intermodalité. Partout, c'est le transport routier de marchandises qui croît et partout on affirme rechercher des solutions alternatives. Le rail-route à l'ancienne n'y suffira pas, on réfléchit également à la voie d'eau, au cabotage maritime (les autoroutes de la mer).

L'Union européenne développe sa propre politique de soutien à l'intermodalité, en complément des politiques nationales, même si aucune directive ne lui a été consacrée. Le programme Marco Polo ne dispose toutefois que de moyens limités, tandis que les nœuds des réseaux, les chantiers intermodaux, ne figurent pas explicitement dans les réseaux transeuropéens de transport (RTET) promus par l'Union. Enfin, l'interopérabilité ferroviaire est encore très imparfaite et fait obstacle au développement du transport ferré et, a fortiori, rail-route.

Cette analyse générale est étayée mais aussi nuancée par l'analyse des situations nationales, qui donnent des exemples d'échecs et de réussites dont l'ensemble des pays peut tirer la leçon.

Analyse par pays

- En **Allemagne**, une loi de l'année 2000 a réformé les statistiques touchant le transport de conteneurs et de caisses mobiles. Les résultats d'une nouvelle enquête devraient être disponibles en 2005. On s'est aperçu de nombreux doubles comptes dans les chiffres antérieurs et les tendances sont les suivantes :

- le transport intermodal organisé autour du chemin de fer a crû de 8,4 % entre 1996 et 2002, sa part de 12 % dans le tonnage ferroviaire restant stable.
 - l'autoroute ferroviaire (route roulante) demeure une solution alternative à la route pour la traversée des Alpes mais n'est plus utilisée pour le trafic intérieur à l'Allemagne depuis 1994.
 - l'intermodal fluvial mesuré en nombre de conteneurs transportés a doublé entre 1995 et 2002, en particulier pour la desserte des ports maritimes, mais sa part dans le transport fluvial total n'est encore que de 6 %. Le trafic porte surtout sur des conteneurs, avec peu de caisses mobiles, sur le Rhin mais aussi sur les autres fleuves se jetant dans la Mer du Nord.
- quant au transport maritime de conteneurs, il faudrait pouvoir distinguer entre les expéditions et réceptions terminales et les transbordements, qui donnent lieu à une double opération.
 - enfin, on ne dispose que de peu de données sur le cabotage maritime, qui porte tant d'espoirs à l'échelle européenne.

Les principaux axes de transport intermodal sont Nord-Sud, de l'Italie à la Scandinavie. Il y a aussi un trafic Est-Ouest, avec la desserte de la Tchéquie et de la Hongrie à partir des ports de Hambourg et de Bremerhaven, mais le trafic intermodal avec la Pologne a décliné depuis 1999 sous l'influence de la concurrence routière.

Les principaux opérateurs de transport rail-route sont Kombiverkehr et Transfracht (Stinnes détient une participation de 50 % chez ces deux opérateurs). Le premier, de la famille UIRR, a restructuré son réseau avec "Kombinetz 2000 +" et transporte chaque année 23 Mt, soit l'équivalent de 960 000 camions. Le second, à forte participation de la DB, transporte surtout des conteneurs pour l'équivalent du chargement de 260 000 camions en 2003. Il a lui aussi restructuré son réseau et rénové son offre commerciale, en distinguant une offre pour le trafic stable, fidélisé, une offre "stand by" pour les envois imprévus liés à la flexibilité des flux de marchandises et une offre "last minute" pour les réservations 24 heures avant le départ. Les chantiers intermodaux relèvent des ports et de la DB. Une réflexion porte sur leur développement en plates-formes logistiques.

Le **coût du transport rail-route** se répartit à peu près, en Allemagne comme ailleurs, à parts égales entre la route (pré et post acheminement et transbordement) et le rail.

En tendance, **Kombinetz est en expansion.** L'opérateur achète la traction de trains complets à DB Cargo et les commercialise. Le trafic est de quelque 150 trains chaque nuit. La qualité de service, et en premier lieu la ponctualité, a fait de réels progrès. En revanche, la question des terminaux est controversée. Le projet politique est de couvrir l'ensemble du territoire. Mais les flux ne sont pas suffisants dans certaines zones, et de plus les terminaux sont souvent situés près des villes et sont bruyants, si bien que les pouvoirs locaux ne sont pas toujours favorables à leur extension. Il s'ensuit que l'on concentre le trafic sur les axes lourds, ce qui aboutit à un dispositif très différent du plan initial, notamment en termes géographiques.

La **politique publique de soutien à l'intermodalité se marque par le financement des terminaux**, qu'ils appartiennent à la DB ou à des compagnies privées, par le "privilège" du transport intermodal fixant à 44 t le PTAC des ensembles routiers (contre 40 t pour le transport routier traditionnel), par des dérogations aux limitations de circulation le week-end, par une fiscalité allégée sur les véhicules. Le montant des aides ainsi accordées, cumulé depuis 1998, est de 219 M€. Le Ministère des transports n'est pas satisfait par les résultats atteints et veut mieux mesurer l'efficacité de ses aides en les liant au volume du transfert de la route vers le rail et en demandant le remboursement des subventions aux opérateurs n'atteignant pas les objectifs sur lesquels ils se sont engagés. Certaines aides vont aussi aux embranchements de particuliers, si les trafics des chargeurs concernés sont importants et si l'utilisation de ces équipements est effective.

Enfin, on observe l'entrée de nouveaux opérateurs, par exemple Box Express, émanation des milieux portuaires et maritimes qui dispose de ses propres moyens de traction avec du matériel loué et qui achemine 100 000 boîtes par an. On connaît aussi le cas d'opérateurs issus des milieux industriels, tels que le chimiste BASF dans la région rhénane. Une certaine coopération apparaît avec Kombiverkehr et Polzug et la situation n'est pas stabilisée à cet égard.

Globalement, la **punctualité du transport combiné est satisfaisante**, puisque 92 % des trains arrivent avec moins d'un quart d'heure de retard. Mais la baisse de qualité constatée en 2003 par rapport à 2002 montre que le réseau est intensément utilisé et ne peut faire face aisément à une croissance de son trafic.

- Le cas de la **Belgique** montre qu'il convient de ne pas limiter le champ du transport intermodal à ses définitions techniques ou juridiques strictes. La voie d'eau et le fer dans leur ensemble sont, le plus souvent, nécessairement multi ou intermodaux.

Le **facteur du coût de transport** reste déterminant dans le choix des modes pour la plupart des chargeurs (alors même que les experts spécialistes des transports tendent à insister sur l'influence du temps de transport). Une enquête récente montre que, plus que la rapidité, c'est la **fiabilité** qui importe aux chargeurs, conformément aux exigences d'une logistique plus rigoureuse.

Quant aux infrastructures, il ne faut pas tant réaliser de grands travaux que réaliser **l'interopérabilité des réseaux existants**. C'est un problème tech-

nique, mais aussi de personnel (ne pourrait-on lancer un programme paneuropéen de formation des conducteurs de locomotives ?). Pour faciliter les trafics transfrontaliers, la Commission pourrait subventionner, de façon précise, les locomotives multicourants.

Les **obstacles au développement** du transport intermodal recensés en Belgique font l'objet d'une liste précise, par composante, transposable dans les autres pays.

Pour le transport ferré :

- dans la gestion du réseau, la priorité est traditionnellement donnée aux voyageurs, ce qui pèse lourdement sur la qualité de service du fret. Cette difficulté devrait en Belgique être allégée avec l'entrée en service de la nouvelle ligne Namur-Athus dédiée au fret pour la desserte du port d'Anvers.
- le fret ferré ne dispose pas d'un parc exclusif de locomotives ni d'un contingent de conducteurs : toute difficulté du transport de voyageurs se reporte sur le fret.
- les grèves de part et d'autre de la frontière sont nombreuses et se répercutent en outre sur les réseaux voisins.
- les standards techniques ne sont pas homogènes d'un pays à l'autre et entraînent un changement de locomotive et de conducteur à chaque passage de frontière, particulièrement pénalisant.
- les changements de conducteur de locomotive ne résultent pas seulement de questions techniques, mais aussi de règles d'utilisation de la main d'œuvre (celle-ci est étroitement liée à des zones géographiques ne correspondant pas aux zones commerciales du trafic).
- les gabarits des tunnels et les hauteurs de caténaire (trop bas en Europe pour permettre le "double stack" si efficace aux Etats-Unis) sont insuffisants et fixent autant de limites.
- les wagons sont souvent mal adaptés aux conteneurs et caisses mobiles.
- les triages sont lourds (lents et coûteux).
- le fret n'a pas une autonomie suffisante dans la gestion des entreprises ferroviaires.
- le suivi télématique des envois est moins développé que dans d'autres modes.
- le transport ferré est mal inséré dans les chaînes logistiques.
- la culture des gestionnaires des chemins de fer consiste à satisfaire à des obligations de moyens et non de résultats. Ils manquent d'esprit commercial et coopèrent difficilement avec les opérateurs des autres modes.

Pour la voie d'eau :

- les bateliers sont faiblement organisés et rétifs à des regroupements coopératifs.
- la voie d'eau n'assure pas le suivi télématique des envois.
- elle est mal insérée dans les chaînes logistiques.
- le transport par voie d'eau n'offre pas suffisamment de lignes régulières.
- le temps d'ouverture de l'infrastructure est insuffisant (avec la fermeture des écluses la nuit, le dimanche).
- les délais de chargement et déchargement au port sont longs, en particulier pour le transfert entre mode fluvial et mode maritime (à Anvers, les postes d'accostage correspondants sont séparés). Pour les ports maritimes, le transport fluvial est le parent pauvre par comparaison avec l'essor du transport maritime de conteneurs.

Pour le transport maritime de cabotage ("short sea shipping") :

- l'image de ce mode auprès des chargeurs est d'une technique ancienne, peu dynamique.
- les procédures administratives et documentaires sont particulièrement complexes, par comparaison avec les modes terrestres.
- la communication télématique est pauvre.
- les ports de petite taille sont peu efficaces.

Il en résulte que le transport intermodal comportant un segment maritime ne peut généralement être compétitif par rapport au transport routier que pour une distance minimale de 1 000 km.

Malgré toutes ces difficultés, il y a des cas où le transport intermodal fonctionne bien ! Ce qui laisse la place à l'optimisme et appelle à la recherche de solutions à partir d'analyses concrètes, cas par cas.

• En **Espagne**, le nouveau gouvernement a annulé la loi de réforme ferroviaire préparée par le gouvernement précédent. On ne sait pas encore si les priorités iront au chemin de fer, et à l'intérieur du mode ferroviaire au seul TGV, ou à une rénovation du réseau classique et du fret. Le projet de libéralisation, qui devrait permettre l'entrée sur le marché de nouveaux opérateurs, sera réexaminé dans les mois à venir.

Le transport intermodal ne reçoit pratiquement pas de soutien public en Espagne, il n'est guère évoqué dans les discours politiques, hormis dans le plan Petra de soutien au transport routier qui évoque, à la marge, le transport intermodal. En quelque sorte, **il bénéficie des aides données par les pays voisins.**

Le transport intermodal ferroviaire porte principalement sur des conteneurs et un nombre limité de caisses mobiles, mais pas sur des camions accompagnés comme pour la "route roulante". L'unité d'affaires de la compagnie ferroviaire, la RENFE, en charge du fret a récemment fusionné avec celle en charge du transport intermodal. Dans un trafic total de 26 Mt, le transport intermodal représente 30 %. Un tiers du trafic est proprement interne à l'Espagne, un tiers est international européen et un tiers est lié aux ports maritimes. Le réseau relie les villes principales et les ports maritimes. Outre l'opérateur historique, on compte Combiberia (avec des participations de Novatrans et Kombiverkehr) et Transfesa (qui associe la RENFE, la SNCF et des capitaux privés). Le développement du trafic est limité par le goulot d'étranglement des terminaux des grandes villes.

Une récente étude du CETMO a établi un **diagnostic du transport intermodal** (selon une grille "faiblesses, menaces, forces et opportunités"). Les faiblesses ne sont pas négligeables :

- les opérations sont trop segmentées.
- les tarifs ont augmenté plus vite que l'inflation, à la différence du transport routier.
- les décisions d'investissement sont rigides.
- la vitesse commerciale moyenne est inférieure à celle de la route, et même à celle du transport maritime.
- les principaux terminaux sont saturés.
- le réseau français, passage obligé vers le reste de l'Europe, n'offre plus de sillons.
- les grèves sur le réseau français sont trop nombreuses.
- la responsabilité de ce trafic est divisée entre les réseaux nationaux.
- la longueur et le poids des rames en Espagne sont inférieurs à la moyenne européenne (respectivement 400 m et 800 t, contre 750 m et 1 200 t en France). Une mise à ces normes diminuerait les coûts de 30 %.

Parmi les menaces, on compte :

- la concurrence par les prix du transport routier de bout en bout.
- la priorité donnée au transport de voyageurs sur le réseau ferré (notamment dans les banlieues).
- la rareté des terrains à prix abordable pour construire de nouveaux terminaux, et l'éloignement des centres villes qui en découle.
- le grand nombre d'acteurs qui complique toute prise d'initiative.

Il ne faut pas ignorer les forces du système :

- l'augmentation possible des parts de marché du transport intermodal.

- le plan de qualité de service mis en place, qui pourrait porter ses fruits.

Enfin, les opportunités sont les suivantes :

- le transport intermodal a un moindre impact sur l'environnement que son principal concurrent, la route.
- le transport ferré augmente son trafic de 1 à 2 % plus vite que le PIB espagnol.
- les coûts du transport routier augmenteraient sensiblement si l'internalisation des coûts externes, prônée par les textes européens, était effective.
- le transport routier devrait augmenter ses coûts et ses prix sous l'influence de la hausse des salaires.
- la route fait l'objet de pressions croissantes pour un meilleur respect de l'environnement.
- la politique européenne recherche les alternatives à la route.
- la libéralisation et l'interopérabilité du chemin de fer devraient renforcer sa compétitivité.
- la ligne Sines - Madrid - Paris devrait être réservée au fret et est inscrite au RTE.

S'il faut améliorer le fonctionnement des terminaux, en créer de nouveaux, harmoniser les caractéristiques des rames avec le reste des réseaux européens, la question de l'écartement ibérique constitue un obstacle supplémentaire et durable.

- Le transport intermodal rail-route a connu en **France** un retournement à la fin des années 90. Après une période de nette croissance (un doublement de 1985 à 2000), son trafic décline aujourd'hui en dépit des déclarations de principes des responsables politiques qui lui semblent systématiquement favorables. De son côté, l'intermodal fluvial se développe sensiblement. La part du transport intermodal dans le transport national terrestre total a toujours été modeste (de l'ordre de 3 % du total actuel, exprimé en tonnes-kilomètres, après avoir atteint 4,5 % en 1997) et va probablement diminuer encore, du fait des réformes en cours, à environ 2 %.

Les **difficultés de l'intermodal ferroviaire** tiennent d'abord à la structure des trafics qu'il assure (avec une forte proportion de trafic national, sur des distances trop proches du seuil minimal de compétitivité face au transport routier de bout en bout), à l'absence d'autoroute ferroviaire (sauf pour franchir la Manche), à l'insuffisante desserte des ports maritimes pour l'acheminement terrestre des conteneurs. Il s'ensuit que le trafic de transit a sans

doute été insuffisamment pris en compte dans la gestion et les projets. Les exigences du marché favorisent aussi le transfert sur la route (par exemple, la messagerie n'utilise pratiquement plus le rail pour des raisons de délais, quand le réseau autoroutier couvre maintenant tout le territoire national).

S'y ajoutent les difficultés génériques du transport ferroviaire : sensibilité à la conjoncture économique et cercle vicieux des déficits dans une industrie à rendements croissants, blocages structurels et inertie de l'organisation de la production par l'entreprise ferroviaire. Le transport intermodal semble avoir été utilisé, jusqu'à la fin des années 90, comme une variable d'ajustement sur le marché du fret dans une période de haute conjoncture. Les subventions versées alors ont peut-être eu un effet d'aubaine. Puis les grèves de 2001 ont entamé la confiance des chargeurs et la baisse des aides d'État, la hausse des péages par le gestionnaire d'infrastructure RFF et l'augmentation du prix de l'énergie ont enclenché le cercle du déclin.

Le **marché est segmenté par axes**. Le succès sur certaines liaisons (Paris-Bayonne) montre que des potentialités existent pour un développement. Des efforts sont engagés pour améliorer la ponctualité ferroviaire, reconnus maintenant par les chargeurs. Le sous-équipement en chantiers de manutention s'allège avec la construction des sites de Dourges, Bordeaux, Dijon, tandis que Marseille et Le Havre font un effort d'investissement. La dorsale Nord-Sud apparaît comme l'axe central des trafics (le trafic entre la région Provence - Alpes - Côte d'Azur et l'Île de France représente 50 % du marché intérieur français), axe le long duquel il faut réduire les goulots d'étranglement. Les liaisons avec l'Italie l'emportent parmi les trafics internationaux. La fiabilité du matériel s'améliore avec l'entrée en service progressive d'un parc de locomotives dédiées au fret, interopérables et roulant assez vite pour s'insérer plus aisément dans les sillons des voies empruntées par les trains de voyageurs. La question est maintenant de désigner un effectif de conducteurs de locomotives spécialisés dans le fret. La qualité de service fait l'objet d'un effort accru, la proportion de trains arrivant à l'heure ayant atteint 87 % (il faut dire aussi que les opérateurs ont tendance à mettre leurs propres retards sur le compte de la compagnie ferroviaire).

Toutefois, le nombre et la qualité des sillons disponibles sont insuffisants, le gabarit est réduit sur une forte part des itinéraires. RFF a annoncé une réforme prochaine pour mieux traiter le fret. Un débat est ouvert à cet égard pour savoir si le réseau est

convenablement utilisé et si l'on ne pourrait pas dégager des capacités supplémentaires en modifiant les méthodes d'exploitation de la SNCF.

De manière générale, le transport intermodal français est un **système d'acteurs complexe**, imbriqué, longtemps rétif aux innovations et à l'entrée de nouveaux venus. Pour autant, une recomposition s'esquisse. La CNC, filiale de la SNCF, s'inscrit dans le plan de rénovation du fret ferroviaire récemment lancé par l'entreprise, en bute à un déficit chronique sur ce marché. Elle sélectionne plus sévèrement ses marchés et ferme les chantiers les moins actifs, réduit le nombre de ses agences (14 fermetures en 6 mois), au point de ne garder que le réseau "squelette" des axes les plus lourds. Le schéma d'un réseau en hub, autour du "point nodal d'Ile de France", le PNIF de Villeneuve - Saint Georges, est abandonné au profit d'un schéma en lignes directes de point à point (comme faisait déjà la compagnie Novatrans), en particulier pour la desserte des ports. Les chargeurs semblent accepter cette évolution, si l'offre est au niveau de qualité qu'ils attendent.

Les **aides publiques au transport intermodal** ont été réaffectées et leur volume fortement réduit: 95 M€ en 2001, 20 en 2004 et 16 en 2005. Elles ne sont plus versées à l'entreprise ferroviaire tractionnaire (pour la dédommager du déficit lié à ce trafic) mais aux opérateurs spécialisés. L'État, dans son rôle ambigu de régulateur et d'actionnaire, ne fixe pas de stratégie claire (entre la volonté de développement de l'intermodalité, la libéralisation du marché et le redressement des comptes de la SNCF). On peut penser que, dans certains cas, les collectivités locales s'impliqueront davantage dans ce trafic (à la manière de la région Nord-Pas de Calais avec le chantier de Dourges).

Le pôle SNCF va-t-il déconcentrer sa gestion, ou au contraire s'efforcer de devenir un opérateur d'envergure internationale et ouvert à la logistique (comme le fait déjà la DB avec sa filiale Schenker et Railion) ? Les changements viendront-ils de l'Europe, avec l'entrée de nouveaux opérateurs, l'ouverture des réseaux ?

- En **Grèce** comme dans le reste de l'Europe, la connaissance du transport intermodal se heurte à une difficulté de base : les **statistiques de transport sont conçues dans une logique modale**. Ainsi, on peut suivre les flux jusqu'aux terminaux ferroviaires, mais on connaît mal les flux routiers en amont et en aval... En Grèce, les dimensions du pays ne se prêtent

guère au transport intermodal intérieur : la distance est trop courte sur l'axe économique principal, Athènes - Salonique. Le seul service rail-route est entre Salonique et Sopron (en Hongrie), assuré par ICF.

Le transport intermodal grec est donc principalement maritime. Les armateurs grecs détiennent 18 % de la flotte mondiale mais le transport intérieur pour la desserte des îles en RORO n'est qu'une part très faible de leur activité. De toute manière, l'usage de la mer ne constitue pas ici une alternative à la route, il est simplement imposé par la géographie.

L'axe intermodal principal est le **corridor international adriatique**, avec quelque 350 000 camions transportés par an. Une aide maintenue jusqu'en 2008 vise à renforcer les terminaux intermodaux.

Parmi les **mesures à prendre**, on pourrait envisager une attention accrue au transport routier, pour harmoniser les réglementations sur le poids maximal en Europe. Il faudrait aussi identifier les marchés pertinents pour le transport intermodal et concentrer les moyens sur ces marchés. Enfin, constater que les trains navettes sont les seuls à assurer la fiabilité demandée par les chargeurs.

- L'**Italie** tient une place importante dans l'organisation européenne du transport rail-route. **Le trafic international transalpin représente les deux tiers du trafic total** mais il ne touche pratiquement que la partie Nord du pays.

Le principal opérateur ferroviaire est Trenitalia, issu de la réforme des FS, mais des sociétés privées sont entrées sur le marché : Ambroggio, Rail Traction Italy (achetée par l'allemand Railion) et ERS pour le trafic de conteneurs (à partir de Rotterdam).

Pour le franchissement des Alpes, Luino est le passage le plus fréquenté (avant le Brenner), Domodossola a une activité en expansion rapide, Chiasso stagne, tandis que Modane décline du fait de l'échec commercial d'Eurotunnel et de la baisse des trafics France - Italie. Globalement, il y a trois fois plus de caisses mobiles que de conteneurs maritimes. Les principaux terminaux se répartissent entre Padoue, Vérone, Busto (terminal privé d'Hupac), Novare (en liaison avec le Lötschberg) et Milan. À Milan, les terminaux sont au nombre de cinq, trop petits, morcelés et insérés dans le tissu urbain. **On sait que l'ef-**

efficacité technique du transport combiné passe par une chaîne d'équipements : chantier intermodal, faisceau ferroviaire et enfin "gare de consigne" assurant le branchement sur le réseau ferré principal. Il faut en outre compter avec la disparité et l'insuffisance des gabarits.

L'autoroute ferroviaire (route roulante) avec l'Autriche a été supprimée à la suite de la disparition du système des Écopoints imposée par l'Union européenne. Par ailleurs le plus gros opérateur européen, ICE, est en train d'éclater du fait de l'erreur stratégique qu'a été le choix d'un dispositif en hub de préférence à un système de navettes, plus rentable.

Dans l'ensemble, le transport intermodal se porte plutôt bien en Italie (largement grâce à la politique de l'État suisse !), il pourrait se développer davantage encore. **Le principe d'aides publiques** à sa croissance est acquis mais les arbitrages budgétaires ne sont pas faits, et pas faciles...

- Le système de transport en **Pologne** est marqué par le développement du transport routier de marchandises au détriment du rail, y compris sur de longues distances. Ce dernier mode s'oriente davantage vers les trafics internationaux. Toutefois, après la libéralisation du marché, conforme à l'acquis communautaire, et avec l'entrée de nouveaux opérateurs (surtout sur des "short lines"), on observe qu'après des années de déclin le transport ferroviaire est de nouveau en croissance, l'opérateur historique les PKP n'assurant plus que les deux tiers du trafic total.

Dans ce contexte, le **transport intermodal ne joue qu'un rôle limité**. Portant principalement sur des conteneurs (pour 90 % du total, le reste allant aux caisses mobiles et aux remorques), il ne représente par exemple que 4,5 % du trafic du port de Gdynia et 2 % du trafic national. Toutefois, une certaine croissance s'observe dans les relations avec l'Union européenne, du fait de la disparition des barrières frontalières avec l'Allemagne.

Aux **obstacles à l'intermodalité** que l'on rencontre dans de nombreux pays s'ajoutent quelques spécificités polonaises : changement d'écartement ferroviaire sur la frontière Est du pays ; disponibilité de main d'œuvre qui alimente le transport routier et renforce sa compétitivité ; persistance d'un important transport routier pour compte propre, peu propice au transfert vers le rail. Il en résulte

que la plupart des conteneurs maritimes ne sont pas traités de manière intermodale dans leur trajet terrestre, mais entièrement par route ou par fer : le conteneur est plutôt un emballage de la marchandise (il a permis une baisse notable des vols de marchandises) qu'un outil d'intermodalité.

Le port allemand de Bremerhaven concurrence celui de Gdynia, avec une desserte terrestre assurée par Polzug (filiale des PKP et de la DB). Les PKP ont du mal à absorber la réforme séparant les infrastructures, le transport de fret (rentable !), le transport de voyageurs inter-cités et le transport régional. Pour autant, les perspectives à moyen terme sont bonnes. La production de produits manufacturés augmente, les échanges internationaux se développent. Sans doute, les transporteurs polonais sont-ils soumis à une période de transition gelant leur capacité à assurer un transport de cabotage dans l'Union plus longue que pour d'autres pays membres, mais un phénomène de convergence semble déjà s'enclencher.

- Sur les 350 Mt transportés au **Portugal**, 85 % vont par la route, 12 % par les ports et **3 % seulement par le fer**. Le transport routier est, pour 96 %, national, le reste concerne pour les deux tiers l'Espagne. Le fret ferroviaire est national à 90 %, le reste est avec l'Espagne. En Espagne, les pouvoirs publics ont soutenu la création de 25 plates-formes logistiques, alors qu'au Portugal les gouvernements ne s'y sont pas impliqués au-delà d'études exploratoires. Les plates-formes existantes sont mises en œuvre pour leur propre compte par les grands distributeurs et par l'entreprise ferroviaire.

Un événement récent pourrait modifier cet état de choses. Le port de Sines est entré en activité, avec la présence du manutentionnaire international PSA (Singapour). Les syndicats voudraient y exercer le monopole d'embauche. Conçu comme un port de "transshipment" entre les lignes intercontinentales et les feeders, il pourrait néanmoins prendre du trafic aux autres ports. Un accord a été trouvé pour une desserte ferroviaire cinq jours par semaine en direction de Lisbonne et Porto. C'est ainsi le fonctionnement de tout le système portuaire portugais qui pourrait se trouver bouleversé.

Le transport ferré évolue également. Les marchandises seraient concentrées en cinq points du pays, reliés directement les uns aux autres deux fois par jour. Mais la demande pour un tel service reste encore mal connue. Par ailleurs, un projet associant

des transporteurs routiers, les chemins de fer et des transitaires pour créer une entreprise de transport intermodal a attendu quatre ans les autorisations nécessaires de la compagnie ferroviaire...

On note enfin une **tentative d'autoroute de la mer** avec la Grande Bretagne et l'Europe du Nord. Son prix (0,8 € par km) reste supérieur à celui du transport routier (0,7 €) alors que les gouvernements européens ne souhaitent pas subventionner ce système. Il est vrai que le transport routier a des marges anormalement basses (les entreprises portugaises se déclarent couramment en déficit), que le respect des temps de travail n'y est pas rigoureux et qu'enfin les péages sont bas pour les poids lourds.

- Pour l'étude du transport intermodal au **Royaume Uni**, et comme le remarque le récent rapport du Commissariat général du Plan français, on manque quelque peu de données, du fait même de l'administration qui vient toutefois d'annoncer la prochaine fourniture de nouvelles données.

La Grande Bretagne est une île et beaucoup de marchandises qui y arrivent sont en conteneur, ce qui favorise a priori le transport intermodal. Le Tunnel sous la Manche permet aussi d'utiliser cette technique pour les liens avec le continent. Mais le transport rail-route ne représente que le quart du trafic ferroviaire, lui-même n'assurant que 8 % des transports britanniques : **2 % du transport terrestre britannique est intermodal**. De 1998 à aujourd'hui, le transport de fret par le tunnel a chuté de moitié. Les accords entre Eurotunnel et les opérateurs n'encouragent pas son développement et le trafic a été longtemps perturbé par le problème des immigrés clandestins, si bien que le transport routier est compétitif pour desservir la France, l'Allemagne et même l'Italie. Toutefois, la situation connaît aujourd'hui une amélioration.

Les produits transportés appartiennent à la filière du bois, à la chimie, à l'alimentation. On observe une utilisation croissante de cette technique par la grande distribution, qui a augmenté ses trafics intermodaux de 20 % en un an dans un souci d'organisation logistique plus efficace. Il est à noter que les opérateurs ne font pas de publicité pour le transport intermodal en invoquant ses prix, mais la congestion routière à laquelle il permet d'échapper !

Une carte des axes majeurs va être publiée, reliant

les 40 premières villes industrielles. L'offre est aujourd'hui fragmentée, 20 terminaux ne sont joints que par un train par jour. Les installations logistiques associées (entrepôts, lieux de stockage) font défaut à proximité des sites intermodaux, en particulier autour de Londres, au pays de Galles et dans le Nord-Est de l'Angleterre, ce qui freine l'utilisation de cette technique. Le projet d'une ligne nouvelle, "Central Railways" reliant Liverpool au Nord de la France en utilisant une ancienne voie aujourd'hui fermée, qui aurait dû être financée avec une participation des banques, n'est pas soutenu par le ministère, que celui-ci soit sceptique sur la pertinence du dossier ou qu'il redoute que son éventuel succès ne rejaillisse sur le transport de voyageurs, fragile.

Les principaux opérateurs sont Freightliner, issu des BR historiques, et International Express (filiale d'EWS qui est spécialisé dans le vrac). Ils offrent un service de terminal à terminal tandis que d'autres opérateurs, plus petits, offrent un service de bout en bout assorti de prestations logistiques. Freightliner et International Express possèdent des terminaux mais utilisent aussi ceux des autres opérateurs. Interviennent aussi divers intermédiaires, des loueurs d'UTI, des gestionnaires de terminaux. Le logisticien Tibett & Britten gère deux plates-formes, Ports Group en gère trois.

L'État a annoncé un programme de modernisation du réseau de fret, y compris les terminaux, notamment sur les liens entre les ports et les grandes métropoles. Il faut à la fois élargir le gabarit et supprimer les goulots d'étranglement sur les itinéraires Est-Ouest : ce projet avance. La récente augmentation du gabarit sur la ligne Nord-Sud a tout de suite porté ses fruits, avec le lancement de plusieurs trains quotidiens supplémentaires. Le régulateur des chemins de fer a décidé de subventionner le transport intermodal pour en baisser les coûts. Le SRA (Strategic Rail Authority) devrait allouer un "freight facility grant" (subvention à l'équipement ferroviaire), tandis qu'une prime est versée aux opérateurs en fonction des véhicules-kilomètres routiers équivalents évités. Le "track access grant" subventionne le péage. Enfin, le "company national revenue scheme" est une subvention versée au partenaire de la chaîne de transport qui en assume le risque commercial. Les critères pris en compte couvrent l'impact sur l'environnement, les besoins financiers et les points desservis.

Pour les autorités de régulation, les perspectives de développement du transport intermodal passent par l'amélioration de la fiabilité (pour un ser-

vice jour A - jour B) et la baisse des prix. Une récente étude du Régulateur du rail envisage un doublement de son trafic dans les 10 ans. Le raisonnement s'inscrit dans une vision globale du transport, avec une inquiétude quant à la poursuite de la croissance du transport routier motivée par l'extension possible des péages (aujourd'hui à Londres et peut-être un jour sur les liaisons interurbaines), le manque de candidats conducteurs, la directive européenne sur les heures de travail, etc.

- Le transport intermodal en **Suède** est perçu comme une alternative au transport routier. D'ores et déjà, le **partage modal suédois est assez atypique en Europe**, puisque les 90 milliards de t.km se répartissent entre 22 % pour le fer, 36 % pour la mer et 42 % pour la route.

Le transport intermodal est à la fois maritime (avec de nombreux ferries) et ferroviaire et se prête à la desserte des ports, des liaisons terrestres à longue distance (le pays mesure 2 000 km du Nord au Sud) et au franchissement de bras de mer. Il achemine 6 % de la valeur des exportations du pays et 10 % de la valeur des importations. Outre le transport intermodal, on connaît aussi des services ferroviaires transportant des caisses mobiles, mis en œuvre par les industriels Ikea et Volvo. Les produits transportés en transport intermodal sont principalement des produits à haute densité de valeur, outre l'acier et le papier qui sont traités dans des boîtes spécialisées.

Les principaux ports sont Gotheborg, qui traite 70% des conteneurs de Suède et accueille également des ferries, et Stockholm principalement tourné vers le bassin baltique.

Le transport intermodal impliquant le chemin de fer se décompose quant à lui entre :

- 27 % de camions,
 - 22 % de conteneurs de 20',
 - 18 % de conteneurs de 40',
 - 17 % de semi-remorques,
 - et 16 % de conteneurs spécialisés
- et est majoritairement international.

Aux termes de la réforme ferroviaire, **l'État est responsables des infrastructures**, y compris les terminaux, les opérateurs sont responsables des services. Ceux-ci se répartissent, comme dans d'autres pays d'Europe, entre :

- un membre de la famille UIRR, Rail Kombi, filiale du norvégien Cargo Net avec une participation minoritaire du suédois Green Cargo, qui

vend un transport de chantier à chantier à des transporteurs routiers. Son trafic annuel est de quelque 45 000 TEU et a augmenté de 60 % lors des dix dernières années.

- une filiale de l'entreprise ferroviaire historique, Green Cargo, qui vend un transport de porte à porte aux chargeurs.
- enfin, d'autres intervenants : ICF, l'armement Maersk et de nouveaux entrants.

L'État s'efforce de financer la recherche technologique et soutient les groupes de discussion et d'étude. Une tentative innovante d'utilisation de petits conteneurs a été un échec commercial. Une commission est chargée d'élaborer des objectifs politiques pour le transport de fret, selon la formule "un transport efficace et une industrie compétitive dans le cadre d'un développement durable". Elle a récemment remis ses propositions, et notamment une modulation des péages d'infrastructure pour encourager le transport intermodal, mais sans formuler d'objectifs chiffrés. Il faut à cet effet agir sur les UTI (dont la tare est trop lourde, l'usage trop rigide tandis que les conteneurs ISO conviennent mal à l'utilisation routière), les terminaux (dans lesquels l'État n'intervient pas directement mais dont il envisage de soutenir la desserte avec un budget de 100 M€, à condition qu'ils soient ouverts à tous les opérateurs), le gabarit (le "double stack" sur la ligne entre la Finlande et la Pologne augmenterait la capacité de 25 %), développer la recherche, améliorer les organisations logistiques, améliorer les techniques des moteurs et pousser la recherche sur les carburants. La commission examine également les obstacles au développement de l'intermodalité, qu'ils soient d'ordre technique ou organisationnel, administratif, juridique, etc. Le système d'information doit mieux relier le chemin de fer et les autres modes, et un plan particulier vise ainsi à fluidifier le passage par les ports.

Les tendances d'évolution du transport intermodal sont positives, avec une croissance de 8 % par an pour les ferries, les chargeurs montrant un intérêt soutenu. Mais les transitaires ne veulent pas prendre de risque en mettant en place leur propre système. En Finlande, du reste, le transport intermodal dessert une ligne intérieure vers les ferries qui font la liaison avec Lübeck. Des conteneurs transitent à travers le pays vers la Russie, mais ils passent par la route pour en conserver la maîtrise !

- Le trafic intermodal en **Suisse** est composé, pour plus de 90 %, de transit international et d'abord de transit sur l'axe Nord-Sud (85 % du total). La répar-

tition modale du transit est la suivante :

- 34 % de transport rail-route (dont 4 % pour l'autoroute ferroviaire, dite aussi "ferROUTAGE", qui ne tient donc qu'une place marginale),
- 30 % de trafic ferroviaire traditionnel,
- 36 % de transport routier.

La part du transport intermodal dans le transport ferroviaire a doublé depuis 1985, passant de **20 % à 40 %**.

La politique suisse de soutien au transport intermodal, intense, se décompose entre plusieurs horizons temporels :

- à court terme, les aides vont aux opérations de transport à travers les opérateurs ferroviaires, une aide spéciale au ferROUTAGE et une autre pour abaisser le prix des sillons. En 10 ans, quelque 2,8 milliards de Francs suisses (1,8 milliard d'Euros) auront été ainsi dépensés.
- La taxe sur les poids lourds a renchéri le transport routier et devrait augmenter encore en 2005. Mais la RPLP (redevance proportionnelle à la distance parcourue) n'a pas eu les effets escomptés sur la répartition modale du fret : la taille des camions a augmenté et leur nombre a diminué, absorbant ainsi cette augmentation de la tarification de l'usage des infrastructures.
- à moyen terme, les aides vont à la construction de terminaux (y compris à l'étranger, comme à Busto en Italie) et à des prêts sans intérêt pour l'acquisition de matériel roulant.
- à long terme, les nouvelles lignes ferrées actuellement en construction viendront modifier profondément l'ensemble du système de transport. La ligne du Lötschberg devrait entrer en service en 2007, celle du Gothard en 2014, avec un montant d'investissement de 10 milliards de Francs à cette échéance. En outre, le trafic du Simplon augmente du fait d'une amélioration de son gabarit.

Parmi les acteurs du transport rail-route, CFF Cargo représente 90 % du marché mais BLS, allié à Railion, utilise désormais ses propres locomotives. La stratégie des CFF est de renforcer l'axe Italie - Allemagne en créant des sociétés ad hoc en coopération avec d'autres partenaires et en achetant des machines multi-courants. Pour le trafic intérieur, on développe l'usage de caisses mobiles à transbordement horizontal (400 engins sont déjà en circulation). La compagnie Hupac (associant des actionnaires privés majoritaires et les CFF) développe intensément son trafic (+ 11 % en 2003) et fait circuler 80 trains par jour sur l'axe Nord-Sud européen. Elle envoie notamment 30 navettes quo-

tidiennes vers son hub italien de Busto. On note aussi l'entrée de nouveaux opérateurs, mais sur une échelle réduite. Enfin, ICF est en difficulté, ici comme ailleurs. De façon générale, règne une certaine rétention d'information qui ne facilite pas l'analyse.

Parmi les défis pour l'avenir, il faut **améliorer la fiabilité du service** (plus de la moitié des trains ont plus d'une demi-heure de retard). Les causes en sont multiples : capacité limitée des nœuds ferroviaires, pénurie de locomotives (des commandes ont été lancées), saturation des terminaux italiens (de nouveaux se construisent). Quant **aux coûts**, ils sont mal connus !

Jusqu'à aujourd'hui, la politique volontariste de la Suisse a eu des effets non négligeables. Pour autant, **le transport intermodal n'a connu qu'une croissance parallèle à celle du transport routier sans lui reprendre de parts de marché**. Les perspectives à l'horizon 2030 récemment établies envisagent une plus forte croissance du rail que de la route (la part modale du fer passerait de 40 % à 46 %) mais ne donnent pas de chiffres précis quant au transport intermodal. Ce serait le résultat de la politique vigoureuse dont on peut rappeler quelles pourraient être les orientations :

- se concentrer sur les axes majeurs (faire des trains longs et bien chargés, contournant les étranglements routiers et satisfaisant les attentes environnementales des riverains),
- abaisser le prix des sillons par une subvention à l'opérateur, ou à la construction et à l'entretien de l'infrastructure par son gestionnaire,
- dispenser les poids lourds de péage (RPLP) quand ils desservent un terminal intermodal,
- cautionner les prêts à la construction de terminaux,
- limiter le transport routier nocturne (actuellement interdit entre 22 heures et 5 heures du matin),
- obtenir l'adhésion des collectivités publiques (30 % des recettes de la RPLP sont versées aux cantons). On note que les péages routiers auront ainsi contribué au financement de solutions alternatives à la route.

*

La situation et la dynamique du transport intermodal en Europe sont ainsi passablement contradictoires. Les pays et les opérateurs connaissant une croissance de leur trafic côtoient ceux qui régressent. Les gouvernements qui investissent dans des projets et de nouvelles capacités voisinent avec ceux qui, tout en proclamant leur souhait d'un autre équilibre entre les modes, réduisent les subventions et diminuent les trafics intermodaux.

Ces remarques valent aussi pour la Commission européenne, dont les ressources ne sont pas toujours à la hauteur des ambitions avancées. Mais son rôle n'est pas seulement financier, et la promotion de la normalisation comme de l'interopérabilité montrent l'importance des facteurs techniques et organisationnels, en même temps que budgétaires et réglementaires. La comparaison (le "benchmarking"), la diffusion des bonnes pratiques peuvent avoir un effet bénéfique auquel ce panorama, établi par les experts de l'OPSTE, entend contribuer.

De ce tableau contrasté, on peut retenir enfin que le transport intermodal n'est qu'une solution spécifique, parmi bien d'autres, aux problèmes que les pouvoirs publics et les acteurs économiques se posent sur l'avenir du transport. Le transport intermodal, qu'il marie la route à la mer, au rail ou au fleuve, ne saurait être mis en œuvre dans n'importe quelles conditions et n'importe où. Il faut au contraire concentrer les efforts sur les cas où il a le plus de chance de montrer son efficacité technique et commerciale et sa rentabilité socio-économique sinon financière.

Les solutions intermodales sont efficaces sur des axes de trafic lourd, sur de longues distances. Intellectuellement séduisantes, les diverses formules de *hub and spokes*, visant à massifier des flux de faible volume en les faisant transiter par un point de tri central unique, ont été abandonnées. C'est sur des navettes "industrialisées" associant productivité et qualité de service (à condition de disposer des sillons ferroviaires adaptés) que le transport rail-route se développe aujourd'hui.

Peut-il pour autant se passer des pouvoirs publics, d'un soutien politique ? Ainsi, une aide publique au lancement des nouveaux services, pour traverser une inévitable période d'apprentissage, est le plus souvent nécessaire. Cependant, tous les soutiens publics ne

Le bulletin Transports/Europe est accessible, en version française et en version anglaise, sur le site Internet du CNT. Les Dossiers de l'Observatoire sont également téléchargeables - rubrique «Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe».

Demande de nouvelle inscription au bulletin : catherine.girard@cnt.fr

prennent pas une forme monétaire et n'ont pas un coût budgétaire. Par exemple, l'interdiction faite aux poids lourds de circuler la nuit en Suisse ne coûte rien au budget de l'Etat fédéral ni des cantons, elle a pourtant un effet sur la répartition modale du fret. Il en allait naguère de même des "Écopoints" autrichiens. Il est des exemples inverses de mesures sans coût budgétaire et défavorables aux solutions intermodales : avec l'élargissement de l'Union à dix nouveaux membres, si la libéralisation du marché du transport routier s'opère sans harmonisation simultanée des conditions de concurrence, elle pèsera sur les prix routiers, ce dont s'alarment les organisations professionnelles routières françaises, et restreindra par conséquent le champ de compétitivité du transport intermodal.

Construction, accès et tarification des infrastructures, fiscalité, réglementation du travail, normalisation technique et interopérabilité, ouverture et régulation des marchés du transport, réglementation des émissions et des nuisances : les pouvoirs publics ont à jouer simultanément sur une vaste gamme de moyens pour contribuer, avec les acteurs privés, au développement d'une solution intermodale qui associe, chacune pour ses qualités particulières, les diverses techniques de transport.

*

Synthèse établie par Michel Savy et Christine Aubriot à partir des contributions de : Catharina Horn (Allemagne), Michel Beuthe (Belgique), Rafael Giménez i Capdevila (Espagne), Antoine Beyer (France), Séraphin Kapros (Grèce), Sergio Bologna (Italie), Jan Burnewicz (Pologne), Fernando Nunes Da Silva (Portugal), June Burnham (Royaume-Uni), Bertil Carstam (Suède), Tristan Chevroulet (Suisse), Martine-Sophie Fouvez (CEMT), Claude Rossignol (Commission européenne). Les statistiques utilisées proviennent de : l'UIC, la CEMT, l'UIRR et d'Eurostat/DGTREN.

CNT
Observatoire des Politiques
et des Stratégies de transport en Europe

34, avenue Marceau 75008 Paris
(France)

Téléphone : 01 53 23 85 85

Télécopie : 01 53 23 85 80

Internet : www.cnt.fr

ISSN n° 1620-2775

Directeur de la publication : Michel Savy

Rédactrice en chef : Christine Aubriot

Impression : Compo Imprim