

TIRER LES AVANTAGES DE L'INTERMODALITÉ

Martin Burkhardt
Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route UIRR,
Bruxelles, Belgique
Headoffice.brussels@uirr.com

1. LE SUCCÈS DU TRANSPORT COMBINÉ

Le transport est un facteur-clé de la croissance économique. Au cours des dix dernières années, le transport de fret ferroviaire a connu une croissance de 10%, le transport routier de 38% dans l'UE des 25 et les sociétés de Transport Combiné membres de l'UIRR ont affiché un accroissement de 48%. C'est en particulier en trafic international que les sociétés UIRR ont bien réussi le transfert de trafic routier au rail. Les 19 membres actifs de l'UIRR assurent chaque année l'acheminement de 2,5 million équivalents camion, soit l'équivalent de 5,6 Mill. TEU. Cela revient à 10.000 équivalents camion par jour sur 500 trains complets sur longues distances. L'UIRR représente à peu près les 2/3 du Transport Combiné (CT) amené vers le rail par des opérateurs.

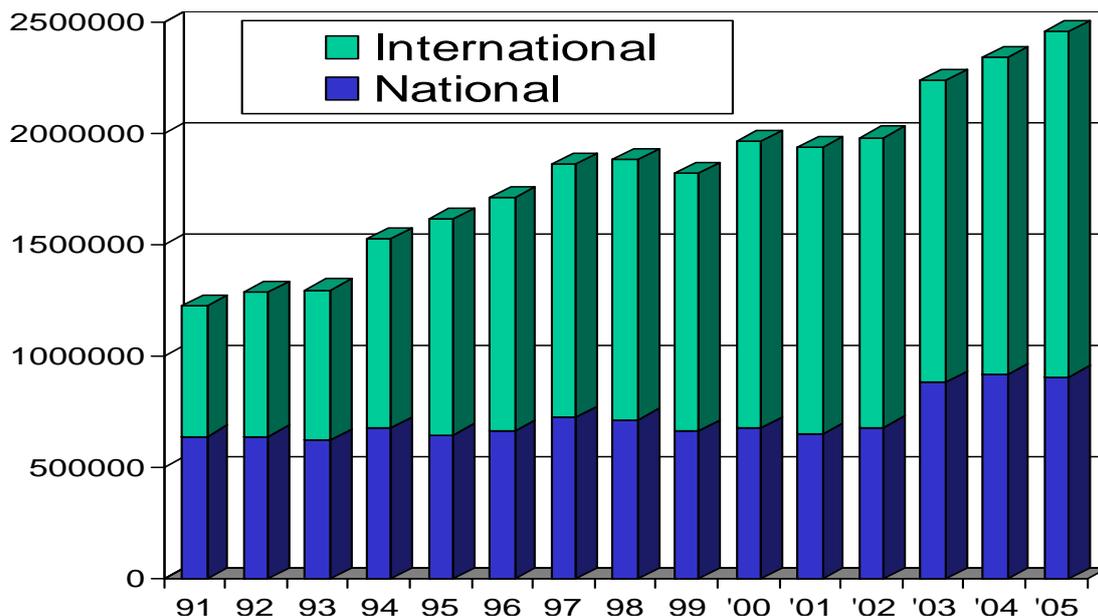


Schéma 1 - Evolution du trafic combiné UIRR en acheminements (équivalents camions)

Le Transport Combiné représente une part de plus en plus importante du fret ferroviaire, même pour les grandes entreprises ferroviaires telles que la SNCF ou la DB, allant jusqu'à 20% des tonnes-kilomètres transportées. Sur quelques relations internationales reliant des grands centres industriels, le Transport Combiné constitue déjà entre 10 et 30 % du volume total transporté, par exemple entre Cologne (D) et Milan (I).

2. LE TC RÉUSSIT LÀ OÙ DES CONDITIONS-CADRE FAVORABLES SONT D'APPLICATION

Le Transport Combiné réussit en particulier sur les longues distances et dans les régions où des obstacles géographiques et administratifs compliquent le transport routier. Environ 2/3 du trafic continental est transalpin. Toutes les routes de transit sont congestionnées et les pays alpins prélèvent des taxes routières élevées. En cause, les investissements dans l'infrastructure qui sont plus coûteux mais aussi la sensibilité environnementale de la population des pays de transit qui est incommodée par le bruit et la pollution de l'air ainsi que par le parcellement du paysage par des routes qui drainent tellement de trafic qu'il est souvent difficile de les traverser. De ce fait, les pays de transit alpin, principalement la Suisse et l'Autriche, imposent donc des taxes routières élevées, des interdictions de rouler la nuit et d'autres mesures visant à limiter le trafic routier, mais dans le même temps, ils investissent aussi dans l'infrastructure ferroviaire et apportent une aide financière au rail. Avec l'élargissement de l'Union Européenne, le trafic continue d'augmenter de façon plus que proportionnelle et d'autres pays comme l'Allemagne, la France, la Hongrie et la République Tchèque sont également confrontés à une hausse du trafic de transit. Ces pays introduiront ou prélèveront des taxes routières et utiliseront une série d'outils en vue de limiter le trafic routier et d'assurer la sécurité routière.

Parmi ces outils, on compte les interdictions de rouler le week-end et la nuit et des contrôles plus stricts de l'état technique des camions, des permis, des temps de repos, des limitations de vitesse, etc. Toutes ces mesures, associées à la saturation des routes, amélioreront la position concurrentielle du TC en tant qu'alternative plus sûre, fiable et respectueuse de l'environnement, p. ex. grâce à la réduction de moitié des émissions de CO₂ par rapport au transport routier.

Les entreprises de logistique peuvent économiser des coûts de personnel, surtout lorsqu'elles ont un trafic régulier. Avec le même investissement, elles peuvent acheminer bien plus de trafic étant donné qu'elles peuvent – au moyen d'un nombre donné de véhicules motorisés – transporter davantage en utilisant des conteneurs, des caisses mobiles ou des remorques transférables sur wagon.

3. OPERATEURS DE TRANSPORT COMBINÉ NEUTRES

Dans des pays européens tels que la France, l'Allemagne, les pays alpins et l'Italie, la saturation de la route, les problèmes environnementaux et de sécurité avaient conduit, il y a déjà 35 ans, à la création d'opérateurs de Transport Combiné et à la constitution de leur association, l'Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route. L'UIRR possède une structure décentralisée, composée d'un bureau de liaison à Bruxelles et de sociétés-membres qui organisent le Transport Combiné en tant qu'opérateurs.

La tâche du bureau de liaison consiste en la promotion générale du TC en collaboration étroite avec les Institutions européennes et d'autres associations internationales, ainsi que de l'harmonisation et de la standardisation des activités de ses membres. Le bureau de liaison est également un centre de services dans des domaines spécifiques tels que l'attribution de codes pour la télécommunication et la gestion de projets de recherche et de transfert de trafic.

La plupart des sociétés-membres ont été créées à l'initiative commune de la route et du rail et avec le soutien politique des Ministères des transports. Vu que la route et le rail sont des modes concurrents, la philosophie de base consistait à mettre en place des

opérateurs dont la majorité des actions appartiendrait à des transporteurs routiers ou à des entreprises de logistique mais aussi avec une participation des entreprises ferroviaires. De cette façon, des opérateurs neutres ont été créés par l'implication active de clients intéressés, en vue de gérer le Transport Combiné dans leur intérêt et de les assurer que ces opérateurs ne tenteront jamais d'intervenir directement dans les relations entre le chargeur et l'entreprise de logistique. La rentabilité n'est donc pas l'objectif principal. Les opérateurs de Transport Combiné accomplissent leur tâche de façon optimale en organisant un service rapide et fiable à des prix raisonnables pour leurs clients, dont plus d'un millier sont aussi actionnaires. Ceci répond aussi à l'intérêt des entreprises ferroviaires qui bénéficient d'une augmentation de leur trafic de fret. Le rail est un mode de transport ayant des coûts fixes élevés et une augmentation de trafic équivaut à une amélioration de la productivité.

Au cours des dix dernières années en particulier, la majeure partie du trafic continental intermodal en Europe a été acheminé en trains complets qui relient directement les principaux terminaux sans passer par des gares de triage. Ce schéma opérationnel s'est traduit par une réduction des coûts et par une augmentation des vitesses commerciales. Sur des relations de courte et moyenne distance, la plupart des sociétés offrent le "saut de nuit", c.-à-d. que les unités livrées en fin d'après-midi au terminal de départ arriveront à destination le lendemain matin.

La réussite du Transport Combiné continental repose sur la bonne coopération et la confiance entre la route et le rail. Le TC a toujours montré les meilleurs résultats lorsque ces deux secteurs partagent une même ambition et bénéficient du soutien de la politique des transports qui doit veiller à la mise à disposition des conditions-cadre favorables.

4. TECHNIQUES DE TRANSPORT COMBINÉ

Le Transport Combiné se présente en deux techniques différentes :

- le transport non-accompagné de caisses mobiles, conteneurs et semi-remorques préhensibles qui représente 87% du trafic UIRR et

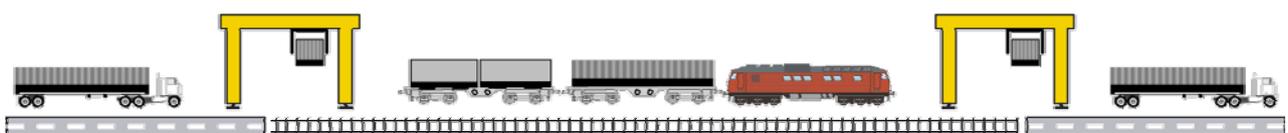


Schéma 2 – Transport non-accompagné avec des unités de chargement intermodales

- le transport accompagné ou Route Roulante qui voit le véhicule routier complet transporté sur des wagons surbaissés spéciaux, le chauffeur accompagnant son camion pendant le voyage en train dans un wagon-couchette ; il représente 13% du trafic UIRR.



Schéma 3 – Transport accompagné de camions complets (Route Roulante)

Ces deux techniques desservent des marchés spécifiques.

Le transport non-accompagné d'unités de chargement - la forme la plus économique de TC sur le long terme – réduit au minimum le poids mort à transporter sur le rail. Toutefois, cette technique exige une collaboration à long terme entre la route et le rail. Pour en tirer le plus grand profit, les transporteurs routiers et les entreprises de logistique doivent disposer d'un trafic régulier si possible avec du chargement 'retour'. Le personnel requis est plus réduit et il peut travailler pendant la journée. De plus, un nombre donné de camions permet de gérer un plus grand nombre d'envois étant donné que le rail les transporte sur les longues distances et les entreprises logistiques ne devant organiser que le transport routier de et vers le terminal, aux deux extrémités de la liaison ferroviaire. A cette fin, elles doivent soit établir leurs propres succursales à l'étranger soit collaborer avec des sociétés locales de transport routier.

Le recours au transport accompagné ne nécessite au contraire pas d'investissements ou d'organisation particuliers et ces Routes Roulantes peuvent aussi n'être utilisées qu'occasionnellement ou uniquement dans un sens. Souvent, les Routes Roulantes sont une partie d'un long voyage international permettant de passer un obstacle tel que les Alpes ou simplement d'avancer pendant le sommeil, donc pendant le temps de repos. Cela peut accélérer globalement le voyage international aller-retour. Une autre motivation, principalement pour des pays tiers, peut être de traverser un pays de l'UE avec des permis routiers limités.

Si elles utilisent régulièrement les Routes Roulantes, les entreprises de logistique devraient évaluer la possibilité de passer au TC non-accompagné avec des unités de chargement en vue d'augmenter encore leur productivité.

5. STANDARDISATION POUR DÉVELOPPER LE TRANSPORT INTERMODAL

La base du transport intermodal est la standardisation. Les unités les plus connues sont les conteneurs ISO qui ont, depuis 50 ans, révolutionné le commerce mondial et dont plusieurs millions d'unités sont utilisées en transport maritime. En Europe, la production industrielle se base sur la palette qui n'entre malheureusement pas de façon optimale dans les conteneurs ISO. En raison des dimensions de la route, les caisses mobiles qui sont plus larges et plus longues que les conteneurs de 20 et 40 pieds sont les unités de chargement dominantes en Europe. Néanmoins, la plupart des caisses mobiles sont normalisées par le Comité Européen de Normalisation CEN et sont équipées de pièces de coin inférieur et d'éléments de préhension. Ceci signifie que les unités ISO et CEN ont des éléments en commun leur permettant d'être transportées avec les mêmes wagons et d'être transbordées par des grues portiques ou mobiles universelles. Ainsi, le TC offre aujourd'hui une grande variété d'unités de chargement et une flexibilité permettant de répondre aux besoins des différents clients, de sorte que pratiquement toutes les marchandises transportées par des véhicules routiers puissent l'être aussi avec des unités de chargement intermodales. Le transfert au rail est particulièrement attrayant pour les marchandises lourdes et dans des pays où les poids maximum autorisé des camions est inférieur à 44 tonnes (en A 38, D et F 40 t) mais où ce poids brut est autorisé dans le transport routier de et vers un terminal. Par ailleurs, un grand nombre d'unités lourdes transportent des liquides, parfois des marchandises dangereuses et pour l'industrie chimique le niveau de sécurité bien plus élevé du transport ferroviaire est un argument supplémentaire.

6. INFORMATION AUX CLIENTS

En transport routier ou sur la Route Roulante, le chauffeur accompagnant est en mesure d'informer sa société en cas de retard ou de problème. Afin d'assurer le même niveau d'information en transport non-accompagné, la plupart des opérateurs de TC offrent des outils informatiques à leurs clients. Le plus important de ceux-ci est le système CESAR. Sous une adresse internet unique (www.cesar-online.com), le client peut suivre toutes ses unités de chargement indépendamment du pays où elles sont transportées ou de l'opérateur de TC auprès duquel la commande a été passée. Le client peut demander le statut de l'ensemble de ses unités de chargement. CESAR propose également des horaires, une interface commune de réservation et des messages d'irrégularité en cas de retards. CESAR a été conçu dans le cadre d'un projet communautaire et est exploité commercialement depuis trois ans, à la satisfaction croissante des clients. Aujourd'hui, 2/3 du trafic UIRR est déjà traité par CESAR.

7. CONCLUSIONS

Sur les moyennes et longues distances et donc spécialement en trafic international, le transport intermodal joue déjà un rôle important aujourd'hui. Les unités de chargement standardisées permettent de transférer pratiquement tous les types de marchandises sur le rail. Le Transport Combiné se développe particulièrement bien dans les régions où les gouvernements soutiennent l'intermodalité par des conditions-cadre favorables et par des investissements dans les lignes et terminaux ferroviaires. Le facteur le plus important pour développer l'intermodalité est d'accroître la productivité du rail en favorisant l'interopérabilité technique européenne et en introduisant la concurrence. Ce processus vient à peine de commencer en Europe. Dans d'autres secteurs tels que ceux de l'énergie, du transport aérien et des télécommunications, nous avons vu à quel point les forces d'un marché libre soutiennent l'innovation et conduisent à des gains de productivité et à un meilleur service envers la clientèle. Ceci est plus que jamais important pour la société étant donné que l'intermodalité contribuera à résoudre les problèmes liés aux manques de ressources, au changement climatique et à atteindre une plus grande sûreté et durabilité du transport.