



Quelques considérations sur le transport intermodal

Patrick Nierat

► To cite this version:

Patrick Nierat. Quelques considérations sur le transport intermodal. Guide des liaisons intermodales, 2013, pp 11-13. <hal-00958493>

HAL Id: hal-00958493

<https://hal.science/hal-00958493v1>

Submitted on 17 Mar 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization



Quelques considérations sur le transport intermodal

Ce guide est un recueil des services opérés à partir des terminaux français, en transport combiné fluvial comme ferroviaire. Il constitue un document de travail attendu pour les professionnels du transport et pour les chargeurs. Pour le néophyte, chercheur ou décideur politique, il est tentant d'utiliser cette information pour

comparer les différentes lignes fluviales et ferroviaires existantes, les différentes plates-formes également, puisqu'apparaissent des terminaux connectés à beaucoup d'autres, des services rapides sur certaines relations, d'autres qui le sont moins... Il paraît ainsi utile de rappeler quelques notions.

Des services intermodaux

On parle souvent du transport intermodal au singulier. Le pluriel conviendrait sans doute mieux, car il en existe au moins deux types : celui qui assure la continuité d'un parcours maritime et celui qui assure une liaison terrestre en concurrence avec des services routiers. Dans leur construction, chacun de ces deux types de transports intermodaux doit satisfaire des contraintes bien différentes.

Dans le transport intermodal « terrestre » tout d'abord, la référence utilisée est celle du transport routier. Il s'agit d'attirer des entreprises de transport en construisant un service capable de se substituer à leurs camions. Les caractéristiques de ce service intermodal sont, outre la qualité de service et la fiabilité - conditions discriminantes - un prix faible, une durée du trajet rapide, une

fréquence au moins quotidienne. Le prix doit être faible puisque le parcours intermodal ne constitue qu'un segment du trajet de bout en bout, auquel il faut ajouter les pré- et post-acheminements routiers. La durée doit être courte pour les mêmes raisons, puisqu'il faut que l'utilisateur ne soit pas pénalisé par rapport à un trajet entièrement routier. Enfin, la fréquence ne peut être trop faible, car le transporteur a besoin d'une offre disponible tous les jours de la semaine.

Pour construire son service, l'opérateur intermodal doit satisfaire ces conditions : il va retenir un mode de transport suffisamment rapide et privilégier un départ en fin d'après-midi et une arrivée très matinale le jour suivant ; pour que son service soit peu cher, il faudra par ailleurs qu'il s'appuie sur des modes de transport offrant un ache-

minement rapide et ayant une capacité de transport élevée ; il faudra aussi que le taux de remplissage soit bon. Son offre se limitera ainsi à des axes à fort volume. Aujourd'hui, il s'agit surtout de services ferroviaires en saut de nuit sur longue distance par train entier et parfois, d'autoroutes maritimes. Ce n'est qu'exceptionnellement le domaine de la voie d'eau.

Celle-ci est davantage adaptée au transport intermodal « maritime ». Dans ce domaine également, les caractéristiques recherchées concernent, outre la fiabilité et la qualité de service, le coût, la durée du trajet et la fréquence. Le coût doit être le plus bas possible, en prenant pour échelle la concurrence routière, mais on n'a ici généralement qu'un seul pré- ou post-acheminement routier, l'autre extrémité du transport étant située à l'intérieur du port maritime. La durée du

trajet en revanche peut être longue (un jour et plus) car ces transports s'inscrivent dans une logistique de longue durée (il faut six semaines pour venir d'Asie jusqu'au Havre, puis quelques jours pour rejoindre un port intérieur). Quant à la fréquence, elle doit s'adapter aux volumes de trafic : quotidien-ne lorsque ces derniers sont importants,

Voie d'eau et rail : concurrence ou complémentarité ?

Sur certaines relations, on trouve simultanément les deux modes de transport, rail et voie d'eau. Certains opérateurs jonglent en effet sur cette possibilité. L'un des services sera plus rapide mais plus cher ; il sera uti-

lisé pour les envois tardifs, mais il sera également bienvenu lorsque certaines conditions météorologiques (basses eaux limitant la capacité d'emport, crues interdisant la navigation) ou d'autres problèmes (arrivée tardive d'un porte-conteneurs, accident) retardent le mode le moins onéreux. L'existence de plusieurs offres au départ d'un même terminal terrestre permet ainsi aux opérateurs de ne pas mettre tous leurs œufs dans le même panier et préserve des solutions en cas de problème.

Toutefois, sur certains axes, fluvial et ferroviaire sont réellement en concurrence. Ainsi entre Le Havre et Paris (Gennevilliers), la voie d'eau se développe fortement alors que le chemin de fer stagne ou régresse. Pourquoi l'essor de la conteneurisation ne bénéficie-t-il pas de même manière aux deux modes ? Avec le temps, les conteneurs sont de plus en plus nombreux à arriver au Havre. Leur nombre toujours croissant a permis de mettre en circulation des unités de transport de plus en plus grandes pour bénéficier d'économies d'échelle. Dans cette situation, la voie d'eau bénéficie d'atouts propres avec des bateaux ayant une capacité d'emport de 350 EVP lorsque que le train est, lui, limité à 80 EVP. La lutte est ainsi inégale sur le

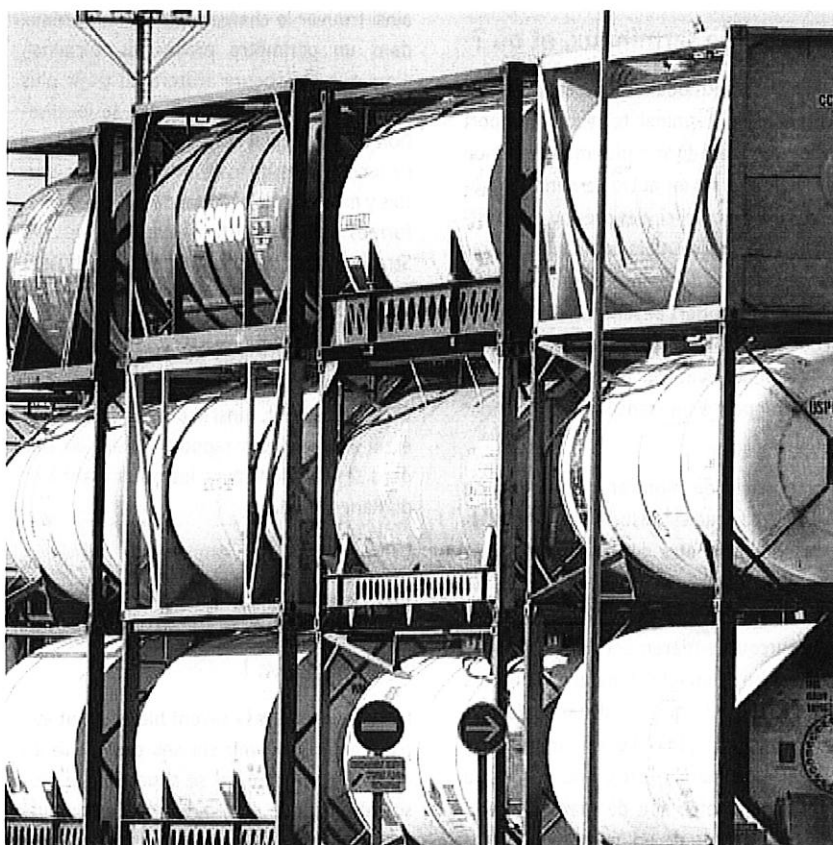


Doc. Novatrans

Le transport intermodal « terrestre » se pose comme concurrent du « tout route ». Dans le transport « maritime », la concurrence s'exerce davantage avec le transport fluvial.

hebdomadaire lorsqu'ils le sont moins. Une fréquence faible, un temps de parcours plus long ne sont pas un handicap pour un service « maritime ». Cela permet de bénéficier de davantage de temps pour remplir le bateau ou le train, qui aura un meilleur taux de remplissage et bénéficiera ainsi d'économies d'échelle plus importantes.

On trouve dans cette catégorie des services fluviaux et des services ferroviaires lents par trains complets ou par lotissements (MLMC). Ces lignes sont adaptées aux flux maritimes, mais elles n'intéressent qu'occasionnellement les transporteurs routiers, qui recherchent plutôt un service rapide et fréquent. Ces deux logiques de construction font que voie d'eau et rail sont davantage en concurrence sur le marché « maritime » sur moyenne et longue distance. Le marché « terrestre » sur longue distance est plutôt celui du chemin de fer.



Doc. CPMH



Un bon terminal à conteneurs fluvial n'est pas forcément un bon terminal ferroviaire.

facteur coût et le succès du fluvial est largement dû à celui du transport intermodal à l'échelle de la planète.

Combien de terminaux, et où ?

Une liaison intermodale est un service massifié entre un terminal terrestre (un port fluvial, une plate-forme plurimodale) et un port maritime ou un autre terminal terrestre. Autour de celui-ci, des pré- ou des post-acheminements routiers sont nécessaires pour rejoindre la destination finale du client. Ces maillons routiers pèsent fortement dans le coût total du parcours et par conséquent sur la compétitivité du transport intermodal par rapport à un transport entièrement routier.

Il est possible de montrer qu'une aire de marché théorique est associée à chaque terminal : elle peut être définie comme étant la zone autour du terminal dans laquelle le parcours intermodal revient moins cher qu'un parcours entièrement routier. La taille de cette aire de marché dépend de plusieurs facteurs, parmi lesquels la distance du parcours massifié : plus elle est importante, plus l'aire de marché est étendue. C'est à l'intérieur de cette aire de marché que le terminal doit réunir un nombre suffisant

d'envois intermodaux pour remplir les modes massifiés.

Lille par exemple est plus proche d'Anvers que ne l'est Strasbourg. L'opérateur devra ainsi trouver le chargement de ses bateaux dans un périmètre proche du terminal, alors que Strasbourg attirera du trafic plus éloigné. Ce point souligne que la localisation d'un terminal dans la région lilloise est beaucoup plus délicate et qu'il faudra parfois y multiplier le nombre de petites plates-formes pour capter la demande alors qu'à Strasbourg, un terminal unique sera suffisant et captera des clients éloignés. Un terminal de taille importante permet par ailleurs des escales plus efficaces pour les bateaux et autorise des économies d'échelle pour le transbordement. Ainsi le port de Strasbourg est-il avantagé par rapport à celui de Lille dans ses relations avec les ports maritimes du Range Nord.

Un même terminal pour le ferroviaire et la voie d'eau ? Pas toujours !

Les transporteurs le savent bien : il faut éviter d'avoir à revenir sur ses pas. L'aire de marché d'un terminal se situe ainsi le plus souvent dans le prolongement du parcours massifié. Cette règle a des conséquences sur

l'offre que l'on trouve sur une plate-forme. Si on reprend l'exemple lillois, un terminal à vocation fluviale aura son aire de marché dans le prolongement du parcours fluvial, c'est-à-dire au Sud pour ce qui vient d'Anvers ; à l'inverse, un terminal ferroviaire dont l'essentiel du trafic concerne des flux vers le Sud de la France aura sa clientèle placée au Nord de sa position. Ainsi à Douges, la clientèle ferroviaire du terminal Delta 3 se situe au Nord de l'implantation, dans une zone étendue car la distance ferroviaire est importante ; sa clientèle fluviale est au contraire située au Sud de la plate-forme, dans une zone de courte proximité. Douges est ainsi un bon terminal ferroviaire et un mauvais terminal fluvial, ce que reflètent bien les trafics que l'on y observe. A Lyon au contraire, le terminal à conteneurs du port Edouard Herriot remplit bien les deux fonctions.

Ces considérations sont là pour rappeler que la lecture de l'offre de transport que fournit ce Guide ne se limite pas à la lecture des liaisons et des horaires proposés. L'efficacité d'un terminal ou d'un ensemble de terminaux est compliquée à atteindre. La politique en la matière se heurte à des objectifs louables mais qui ne sont pas toujours compatibles entre eux.

Patrick Niérat, Ifsttar-Splott ■