

2013 Année de l'Intermodalité

En matière de fret, l'intermodalité est un outil indispensable bien intégré dans le traitement des échanges mondiaux. Pourtant, si l'intermodalité se retrouve mise en avant dans l'opinion comme une solution d'avenir, elle reste mal perçue ou très mal utilisée par les acteurs des échanges continentaux. Chacun des modes de transport protège tant ses flux que l'intermodalité peut s'apparenter à un mode concurrent à part entière. Pourtant, l'intermodalité bien exploitée peut devenir un outil d'avenir. L'utilisation de l'Intermodalité doit répondre avant tout au critère de la distance à parcourir, au minimum 600 km, afin d'absorber les ruptures de charge qui existent aux deux extrémités du maillon intermodal. Seulement utilisée aujourd'hui sur la longue distance, l'intermodalité ferroviaire est déjà bien en place sur les axes lourds Nord / Sud. Axes pertinents qui ont déjà récupéré une grosse part des tonnages réguliers et équilibrés existant entre l'Europe du Nord et une Europe du Sud qui comprend le sud de la France, la péninsule ibérique et l'Italie. Cette intermodalité ferroviaire se voit aujourd'hui bousculée par une intermodalité de type maritime qui s'affranchit des mers et qui s'installe autour du continent. Elle s'étoffe géographiquement en normalisant une zone étendue qui englobe même le marché du Nord-Ouest de l'Afrique où les armements maritimes ont déjà optimisé une base à Tanger : "Tanger Med". Tanger Med est un hub majeur pouvant à la fois assurer une correspondance « Atlantique et pourtour Méditerranéen », mais peut aussi être le relais de lignes « cabotant » sur la côte Atlantique et la Manche pour assurer la distribution entre deux escales transcontinentales majeures, pour des navires aux dimensions optimisées (18 000 EVP). Ces nouvelles organisations invalident souvent le gabarit des navires Suezmax et Panamax utilisant les raccourcis de Panama ou de Suez. Sur des trafics continentaux entre la pointe de la péninsule ibérique et la Mer du Nord, le chemin de fer est frontalement en concurrence défavorable avec le maritime. Pour les trafics continentaux, si l'intermodalité sur terre reste pertinente, elle doit se contenter de niches bien particulières comme la transversalité ou les liaisons entre deux bassins maritimes. Dans l'opinion, l'intermodalité apparaît comme une combinaison d'avenir à forte valorisation environnementale, alors que pour les acteurs du transport, elle reste une complication.

En sus des offres classiques maritimes qui traitent le vrac et le conteneur, une offre plus évoluée propose du RoRo (Transport de remorques routières) en mode accompagné. Le chauffeur est l'homme clé qui apporte la plus value. Pour rester compétitif, le ferroviaire devra déployer des lignes de route roulante en transport accompagné. Les solutions offertes par le cabotage maritime, entre les ports de Tanger ou d'Anvers pour les dessertes intermédiaires que sont Gijón, Bilbao, St Nazaire, Le Havre répondent à une logique de desserte fine. Ce schéma qui intègre les nouvelles contraintes environnementales demande de minimiser les transits terrestres tout en assurant l'équilibre économique. Le RoRo s'incorpore facilement dans la législation sociale en permettant de gérer avec plus de souplesse l'amplitude horaire des chauffeurs, il étend le modèle routier. Pour le vrac et les conteneurs, les marchandises à leur arrivée sont traitées par les ports qui sont à ce jour les plateformes de manutention de proximité les plus performantes de leurs territoires.



L'intermodalité sur les axes lourds Nord – Sud est désormais en place avec plusieurs alternatives modales. La difficulté réside maintenant dans la conception d'un modèle intermodal aussi performant pour les échanges transversaux moins chargés qui sont purement continentaux et sur lesquels le mode maritime est impossible. L'essentiel de l'intermodalité transversale massifiée dépend pour l'instant du mode ferroviaire. Il est incompréhensible que l'exploration de ces liaisons, comme le fait Combiwest entre la Bretagne et Rhône-Alpes ne soit pas dupliquée. C'est au travers des flux de marchandises continentaux et non alignés sur l'axe Nord-Sud, que le mode ferroviaire pourrait atteindre un équilibre.



L'intermodalité doit tenir compte que la majorité des transports se font par la route sur de courtes distances, ainsi que les périmètres de ces zones courtes de transport affectées à chacun des produits, ne se superposent pas obligatoirement entre eux. Enfin chacun des produits exige des contenants différents : Conteneurs, caisses général cargo, caisses frigo, bennes ou citernes diverses...En dehors de lignes ou d'un travail régulier, chaque fois qu'un camion sort de son territoire d'équilibre, il s'expose à ne pas retrouver un produit compatible à son contenant, ou tout au moins à se voir dans l'obligation de se repositionner en faisant des kilomètres à vide pour trouver un retour direct.

C'est bien ce cas de figure que devra solutionner l'intermodalité. Le mode ferroviaire devra tout comme le fait le mode maritime, proposer une offre de RoRo accompagné pour compléter les attraits de l'intermodalité. L'autoroute ferroviaire non accompagnée Atlantique pourrait déjà avant sa mise en service être pénalisée car elle se pose en service parallèle aux RoRo maritimes déjà en place dont la compétitivité est très affûtée entre Espagne et Royaume uni.