

Séminaire

« POUR UNE COMPLÉMENTARITÉ DU RAIL, DE LA ROUTE ET DU FLEUVE AU SERVICE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES »

Résumé des interventions

Table ronde n° 1

Michel SAVY : Professeur à l'Université Paris-Est (UPEC et école des Ponts) et Président du conseil scientifique et technique du SETRA

Difficultés rencontrées par les modes alternatifs à la route et contribution de la recherche

La disponibilité de solutions alternatives à la route (entièrement assurées par d'autres modes ou par des combinaisons multimodales associant d'autres modes à la route) est le plus souvent virtuelle : aucune offre alternative à la route n'est proposée aux chargeurs.

Pour une disponibilité effective d'une solution alternative il faut (première condition nécessaire) qu'existe une chaîne d'infrastructure linéaire et nodale adéquate, avec une qualité, une capacité, un prix (péage) satisfaisants.

Sur cette infrastructure, se développera une offre de transport si (seconde condition nécessaire) son coût de production n'excède pas celui de la route, sans négliger non plus les caractéristiques de la prestation (qualité de service). Ce coût est la somme de deux termes : les opérations terminales d'une part, la traction longue d'autre part. Trois facteurs sensibles déterminent cette comparaison entre solutions potentielles (voire effectivement concurrentes) : la masse des marchandises à acheminer, le caractère répétitif ou intermittent de ce trafic, la distance d'acheminement.

La recherche doit donc s'intéresser à la demande de transport, ses logiques et ses dynamiques, ses possibilités d'évolution (massification, regroupement géographique, régularité, etc.), sa sensibilité à des politiques publiques locales, nationales ou européennes.

Du côté de l'offre de transport, le premier terme du coût de transport de bout en bout (les opérations terminales) est couramment du même ordre de grandeur, et souvent supérieur, au second (la traction). Or, de nombreux efforts de recherche visent à améliorer les performances de la traction alternative à la route, peu s'intéressent aux opérations terminales. C'est là qu'un effort particulier doit être porté, tant sur les aspects techniques (unités de transport intermodal, engins de manutention) qu'organisationnels (les relations entre les divers acteurs du système, la résolution des contradictions dans le partage de la

valeur ajoutée, la désignation d'un agent intégrant l'ensemble de la chaîne, sans négliger les systèmes d'information en assurant le suivi et le pilotage). Ici résident nombre de « difficultés rencontrées par les modes alternatifs à la route ».

Patrick NIERAT : Chercheur, Ifsttar-Splott (Systèmes productifs, logistique, organisation des transports et travail)

Report modal : quelques conditions à ne pas oublier au regard des enjeux de politiques publiques

Les réseaux routier, ferroviaire et fluvial ont des caractéristiques techniques et morphologiques très différentes. Quelles en sont les conséquences sur le report modal potentiel pour le fret ? En quoi la répartition spatiale de la demande contribue-t-elle au succès ou à l'échec d'une politique en faveur du développement durable ?

Exposé autour de l'article « Report modal : un problème de réseau ou une question de services ? », Recherche Transport Sécurité, 27(4), 273-282, <http://www.springerlink.com/content/d53n61452320mx86/> (Une version gratuite est disponible actuellement : cliquer sur le bouton « free most downloaded documents » en haut et à droite de la page suivante : <http://www.springer.com/engineering/journal/13547> et sélectionner le document sur le report modal.

Bernard DUHEM : Secrétaire permanent du Predit, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie - Direction de la recherche et de l'innovation

Complémentarité modale et performance économique : orientations et apports du Predit

Les transports de marchandise occupent une place significative dans les programmations du Predit. Cette priorité dans les orientations se traduit par des résultats variables selon les thèmes et domaines considérés et en fonction des dynamiques d'acteurs dans la recherche française. La complémentarité modale concerne plutôt le transport de moyenne ou longue distance et la recherche s'efforce à la fois :

- de préparer les technologies (automatisation des ruptures de charges, suivi des marchandises) ;
- d'aider à la réflexion sur les modèles économiques et d'organisation ;
- et de fournir des outils d'aide à la décision permettant une meilleure appréhension par les acteurs des possibilités de mutualisation ou de complémentarité, qui sont aujourd'hui amplifiées par les technologies de l'information et de la communication.

Xavier DELACHE : Directeur technique et Chef de centre systèmes de transport et mobilité, SETRA

Travaux engagés par le SETRA pour l'appui des politiques publiques de report modal et premiers résultats

Les politiques publiques visant à faciliter le report modal pour le transport de marchandises utilisent une large palette d'instruments : tarification de l'usage des infrastructures et internalisation des coûts externes, aides publiques au lancement ou à l'exploitation de

solutions intermodales, labellisation de pratiques vertueuses, notamment affichage de l'impact environnemental.

Face à la diversité des paramètres intervenant dans le choix modal, notamment prix et temps, et donc des leviers d'intervention publique, la connaissance est encore fragmentaire. La modélisation marchandises (modèles MODEV et MONAPL du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie) fournit des outils pour l'évaluation de politiques publiques à l'échelle nationale.

Compte tenu des ressources disponibles au sein du réseau scientifique et technique (RST) du Ministère, il apparaît utile de prioriser le développement de la modélisation multimodale en l'appuyant d'abord sur un état des lieux de la connaissance scientifique et des pratiques de modélisation. Le SETRA, en lien avec le RST (IFSTTAR et CETE notamment), a lancé une revue des pratiques de modélisation en vue de proposer fin 2013 une stratégie de développement.

Table ronde n° 2

Philippe BOUCHETEIL : Vice-président de TLF en charge du Conseil de métiers multimodal et Président de la Commission ferroviaire de TLF

Comment un représentant des transporteurs conçoit le report modal ?

Il existe un écart important entre les attentes des professionnels en terme de report modal et la réalité de tous les jours (état des réseaux ferrés et fluviaux, retrait de Fret SNCF de certaines zones géographiques et de certains services comme le wagon isolé). Il faut donc être pragmatique et se concentrer sur ce qui est encore faisable à court terme pour contenir l'hémorragie qui gagne notre système ferroviaire.

Les moyens financiers de l'État sont limités, les résultats de Fret SNCF sont toujours dans le rouge et les nouveaux entrants se concentrent sur les trains complets, ce qui entraîne une baisse d'activité de la SNCF.

La rénovation des infrastructures existantes, tant ferroviaires que fluviales, doit être la priorité de l'État pour les années à venir.

Ainsi, le bon sens de tous s'avère indispensable, car sans un consensus sur le résultat final le fret ferroviaire va à sa perte.

Cédric AUBOUIN : Chef du Service Etudes et Stratégies, Conseil régional d'Ile-de-France - Direction des Transports

Les obstacles rencontrés par les collectivités pour mettre en place des solutions ferroviaire et fluviale

Les enjeux de la desserte pour l'Ile-de-France représentent un très gros marché avec des besoins qui peuvent être massifiés. D'où l'intérêt d'avoir un report modal important de la route vers les modes alternatifs et que, même si la tendance est bien d'aller peu à peu de la route vers le rail ou le fleuve, ce n'est pas encore totalement évident pour tous les acteurs.

Les politiques publiques ont donc le devoir de préserver les capacités et les sites et prévoir les grandes infrastructures qui seront nécessaires dans les quelques dizaines d'année à venir.

Il est donc normal qu'une collectivité comme la Région s'y intéresse, elle en a d'ailleurs certains pouvoirs, réglementaires et financiers, mais il y a des oppositions locales et un principe de subsidiarité qui limitent sa portée.

Bernard PACORY : Directeur Général Délégué de Delta 3 et Directeur Général de Ports de Lille

Un exemple de multimodalité : la plate-forme Delta 3 de Dourges

Delta 3 a aménagé à Dourges sur environ 300 hectares, en bordure de l'autoroute A1, du canal à grand gabarit Dunkerque/Valenciennes et de la voie ferroviaire principale, une plate-forme multimodale d'intérêt européen, unique en France.

Coexistent un chantier de transport combiné trimodal (voie d'eau, rail, route) et un terminal à conteneurs permettant de manutentionner tous types de conteneurs et caisses mobiles.

300 000 m² d'entrepôts ont été édifiés permettant aux grands groupes internationaux installés d'y recevoir, expédier et organiser leurs flux logistiques.

Un centre de services couplant bureaux, restauration rapide, station essence, parking poids-lourds et bientôt crèche permet de compléter ce dispositif pour les 1 000 emplois directs créés et autant d'emplois indirects.

Une extension de 120 hectares est en cours pour y édifier 300 000 m² d'entrepôts nouveaux à horizon 2015.

Vincent DUGUAY : Directeur commercial, RFF

Le rôle de RFF dans le développement intermodal

L'intermodalité a pour but, avant tout, de favoriser l'élaboration de flux logistiques optimaux, tant d'un point de vue économique qu'environnemental (acceptation par l'extérieur). Or les indicateurs nous amènent à constater que la logistique routière reste ultra-dominante.

A travers des exemples concrets, nous chercherons à déterminer les causes et les voies d'amélioration qui conduiraient à augmenter la part du ferroviaire.