

## INTERMODALITE – COMODALITE – DEVELOPPEMENT DURABLE – TRANSPORT COMBINE

**JEANINE LEES**  
**SPF Mobilité et Transports**

### Résumé

<p><i>En Belgique, tout comme pratiquement partout en Europe, 75 % du transport de marchandises se fait par la route. Le Bureau Fédéral du Plan estime que pour la période 2005-2030, le transport de marchandises en Belgique augmentera de 50% (tonnes-km). Cette croissance occasionnera de multiples nuisances. La comodalité pourrait contribuer à résoudre ces externalités négatives dans le cadre du développement durable dans lequel la Belgique s'est inscrite.</i></p> <p><i>Au niveau belge, le SPF Mobilité et Transports subventionne le transport combiné<sup>1</sup> ferroviaire depuis 2005 dans cet objectif. Un nouveau régime de subventions doit être approuvé prochainement par la Commission et couvrira la période 2009-2012.</i></p> <p><i>Si les avis ne sont pas toujours optimistes quant à l'avenir de l'intermodalité, le Service Public Fédéral Mobilité et Transports pense qu'elle est incontournable et que tôt ou tard les efforts investis dans ce secteur seront payants tant d'un point de vue économique, que social et environnemental.</i></p>	<p><i>Zoals bijna in heel Europa vindt in België 75 % van het goederentransport over de weg plaats. Het Federaal Planbureau schat dat voor de periode 2005-2030 het goederenvervoer in België met 50 % (ton km) zal toenemen. Deze groei zal tot verschillende vormen van overlast leiden. In het kader van de duurzame ontwikkeling, waarin België zich heeft ingeschreven, is comodaliteit is een mogelijke oplossing om bij te dragen tot oplossing van deze negatieve externe effecten.</i></p> <p><i>In dit kader subsidieert op Belgisch niveau de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer sinds 2005 het gecombineerd vervoer. Een nieuw subsidiesysteem wordt binnenkort goedgekeurd door de Commissie voor de periode 2009-2012.</i></p> <p><i>Alhoewel men niet altijd optimistisch is over de toekomst van intermodaliteit, denkt de FOD Mobiliteit en Vervoer toch dat intermodaliteit onvermijdbaar is en dat vroeg of laat de geïnvesteerde middelen in deze sector zowel op economisch, sociaal als milieuvlak lonend zullen zijn.</i></p>
--	--

<sup>1</sup> Le transport combiné de marchandises est la combinaison d'au moins deux modes de transport au sein d'une même chaîne, sans rupture de charge de la marchandise ; seul le contenant (caisse mobile, semi-remorque...) est transbordé d'un mode de transport à l'autre. La plus grande partie du trajet doit s'accomplir par voie ferrée, navigable ou maritime, le trajet par la route étant le plus court possible.

## **1. Situation actuelle du transport en Belgique<sup>2</sup>**

### **1.1. Rail-route : un rapport déséquilibré<sup>3</sup>**

Il faut tout d'abord constater que le transport de marchandises progresse en chiffres absolus depuis 2000 et même depuis 1985, au rythme moyen d'environ 3,5% par an. Cette croissance est surtout marquée pour le transport routier, qui renforce une position de mode largement dominant avec plus de 75% du transport total en tonnes en 2005. Depuis 2001, la voie navigable est devenue le second mode de transport en tonnes-kilomètres, avec une part modale qui est passée de près d'un minimum de 12% aux environs de 1995, à près de 13,3% aujourd'hui (4% l'an). La part du chemin de fer par contre se réduit, passant de 25,4% en 1985 à 11,6% en 2005, et ce malgré que les tonnes kilomètres prestées présentent depuis 2001 une augmentation de 2,5% l'an environ. A part la croissance légèrement plus élevée pour le transport par voie navigable, on ne peut donc pas (ou pas encore) parler de véritable "transfert modal" pour le transport de marchandises. Il faut toutefois remarquer aussi que - au contraire du transport de personnes par la route, le nombre de véhicules-km du transport routier croît moins vite que le tonnage-km, vu l'augmentation de la charge par camion (augmentation du nombre de semi-remorques et de la charge utile moyenne).

### **1.2. Réseaux d'infrastructure : une évolution contrastée<sup>4</sup>**

Les différents réseaux d'infrastructure en Belgique ont eu des évolutions contrastées. Le réseau de voies navigables est resté stable avec un peu plus de 1 500 km de voies. Le réseau ferré a connu une évolution négative avant de se redresser à la fin des années 90. Le réseau routier, quant à lui, a constamment pris de l'ampleur entre 1990 et 2004, avec une augmentation de 8 % (soit plus de 10 000 km de routes supplémentaires) sur la période.

### **1.3. Les émissions dues au transport<sup>5</sup>**

Les émissions globales de gaz à effet de serre (GES) de la Belgique ont été quasi stabilisées depuis 1990 mais restent supérieures à l'objectif de Kyoto (-7,5% en 2008-2012). Un score global qui cache pourtant d'importantes disparités selon les secteurs. Après le chauffage des bâtiments et l'industrie, le transport est le troisième grand acteur en matière d'émissions de GES. Cette troisième place est néanmoins toute relative lorsqu'on constate que le transport est en croissance continue, atteignant en 2005 un niveau supérieur de 29 % à celui de 1990. Cette tendance n'est pas sans rapport avec la part croissante du transport routier.

---

<sup>2</sup> A la demande du SFP Mobilité et Transports, le Bureau fédéral du Plan a développé une banque de données d'indicateurs de mobilité et de transport publié en 2008.

<sup>3</sup> Analyse et chiffres Direction Mobilité SPF Mobilité et Transports.

<sup>4</sup> Source Direction Mobilité SPF Mobilité et Transports.

<sup>5</sup> Idem que 3

## **2. Projections du transport de marchandises 2005-2030**

Selon les évaluations effectuées en 2008 par le Bureau fédéral du Plan<sup>6</sup> (modèle PLANET) pour la période 2005-2030, le transport de marchandises en Belgique augmentera de 50% (tonnes-km). La route restera le mode le plus utilisé dans le transport international, mais sa part devrait diminuer de 5% pour passer de 66 % de tonnes-km en 2005 à 61% en 2030. En contrepartie le rail passerait de 18% à 23% en 2030, et la navigation intérieure resterait stable, de 17% à 16%.

Le tonnage transporté augmenterait de 45% entre 2005 et 2030. Le nombre de tonnes-km augmenterait de 47% durant la même période.

Cette croissance se traduit toutefois par une intensification des flux de circulation routière ce qui fait baisser la vitesse moyenne sur la route. Cette diminution de la vitesse encourage alors un transfert au profit du rail et de la navigation intérieure. Les transports routiers demeurent toutefois prédominants. Toujours à politique inchangée, on assisterait à une augmentation de la part relative des camionnettes, celles des camions diminuant.

Entre 2005 et 2030, les émissions de gaz à effet de serre devraient progresser de 12,5%.

## **3. Transport multimodal : la solution de demain ?**

Face à cette évolution décrite ci-dessus, il est clair que la route ne pourra pas continuer à supporter seule la croissance des échanges induite par l'intégration toujours grandissante des économies européennes (en particulier perspectives de croissance de l'activité des conteneurs pour nos ports). Le réseau routier est victime de la congestion qui occasionne des pertes de temps considérables, désorganise les chaînes d'approvisionnement et augmente l'insécurité routière. Tout ceci concourt à une baisse de la productivité des transports routiers.

Le transfert du trafic vers des modes alternatifs moins énergivores ou la combinaison de plusieurs modes (multimodalité) pourraient contribuer à solutionner le problème.

## **4. Du concept de multimodalité à la comodalité**

En 2001, la Commission européenne a rédigé un document d'orientation sur les politiques à suivre au niveau européen intitulé « Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix ».

L'une des principales thématiques de ce livre blanc était de promouvoir le « transfert modal d'une partie des transports aériens et routiers vers les modes de transport les moins

---

<sup>6</sup> Projections opérées par l'outil de modélisation PLANET développé par le Bureau Fédéral du Plan pour le SPF Mobilité et Transports

polluants (ferroviaires, maritimes et fluviaux) ». Il visait en outre à découpler la croissance économique de la croissance des transports.

Il fixait 2010 comme date limite pour rétablir l'équilibre entre la route et les autres modes de transport au niveau de celui de 1998.

En 2006, face à la hausse constante du recours aux transports routiers, la commission présente une révision du Livre blanc<sup>7</sup>. La commission reconnaît que le « transfert modal » et la « dissociation entre la croissance du transport et la croissance économique » sont difficilement réalisables. Elle introduit la notion de comodalité qui désigne une approche de l'ensemble des modes de transport et de leurs combinaisons. La comodalité est définie comme "le recours efficace à différents modes de transport isolément ou en combinaison" dans le but d'obtenir une "utilisation optimale et durable des ressources".

## **5. La comodalité et le développement durable**

C'est en 1991 déjà qu'un document de la CEMT « officialise » le transport durable en le définissant comme devant « contribuer à la prospérité économique, au bien-être social, et ce sans nuire à l'environnement et à la santé de l'homme ».

Appliqué au secteur des transports, celui-ci se décline sous la forme de mobilité dite durable ou soutenable. En effet, les déplacements physiques de biens et de personnes, dont la croissance est inhérente au développement des sociétés, sont générateurs d'externalités positives concourant au développement économique des territoires via celui de leurs activités mais cette mobilité induit également des externalités négatives telles que le réchauffement climatique, les nuisances sonores, l'insécurité, la congestion d'une partie des réseaux, la sur-consommation de ressources non-renouvelables, la consommation d'espace rendu impropre à d'autres fins, les conflits d'usage de certains équipements d'infrastructure, etc.

L'examen à mi-parcours du Livre blanc de la Commission Européenne en 2006 introduit la notion de développement durable dans le domaine de la politique des transports. Elle reconnaît le transport comme levier d'une croissance et d'une compétitivité plus durables pour l'économie européenne, comme l'a défini la stratégie de Lisbonne.

L'objectif principal que se fixe l'examen à mi-parcours est de parvenir à une politique des transports durable offrant une réponse aux besoins économiques, sociaux et environnementaux de l'Europe. La compétitivité de l'économie peut être améliorée en développant les parts de marché des modes alternatifs tout en réduisant les externalités négatives liées aux transports routiers (gaz à effet de serre, congestion, consommation d'énergie et d'espace). Le développement durable passe par un rééquilibrage entre les modes (la route représente en Europe 80 % du trafic en tonnes kilomètres).

---

<sup>7</sup> « Examen à mi-parcours du Livre Blanc sur les transports publié en 2001-Mobilité durable pour notre continent »

La comodalité s'inscrit dans l'addition des compétences de chacun, pour une meilleure compétitivité, tout en préservant notre environnement.

La courte distance relève essentiellement du transport routier qui n'est pas handicapé par les contraintes du transfert modal ; sur les plus longues distances, ce sont aux autres modes de le relayer : au fluvial sur les distances courtes, au fer, là où le fluvial n'est pas pertinent, au maritime pour faire l'approche longue distance et en particulier pour le transport intercontinental, international ou intra européen ...

Toutefois, de par l'extension limitée de leur infrastructure, le rail et la voie d'eau ne peuvent prendre en charge une partie importante du trafic de marchandises qu'au prix d'un pré-et/ou post acheminement routier. D'où l'importance de l'intermodalité.

L'intermodalité a cependant ses limites. Le transfert modal ne peut atteindre qu'une fraction du transport de marchandise celle pour laquelle la distance à parcourir est suffisante pour justifier et amortir les transferts modaux.

L'internalisation des coûts externes qui permettrait de rendre les modes « doux » compétitifs n'existant pas il revient à la puissance publique, nationale ou européenne, d'orienter le transport vers les modes à grande capacité (voie navigable et rail) en le soutenant par le biais, entre autre, de subventions financières.

## **6. Les principales initiatives de l'Europe en faveur de comodalité**

En juin 2006, la Commission a publié une communication intitulée «La logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable»<sup>8</sup>. Elle y expose un concept visant à améliorer le cadre général, afin d'accroître l'efficacité des différents modes de transport et des combinaisons de ceux-ci. L'objectif est de transporter un volume de marchandises plus important avec un nombre d'unités de transport (véhicules, wagons de marchandises et bateaux) plus réduit.

En 2007, la Commission a publié un plan d'action pour la logistique et le transport de marchandises qui propose plus de 30 domaines à mettre en oeuvre au cours des prochaines années parmi laquelle une meilleure intégration des différents modes de transport (l'intermodalité) dans les chaînes logistiques efficaces est envisagée<sup>9</sup>.

L'UE a créé en 2003 le programme de financement Marco Polo (2003-2006) destiné à promouvoir le transfert du trafic de marchandises de la route vers le transport maritime à courte distance, le rail et la navigation intérieure, ainsi que des projets innovants. Le programme Marco Polo II couvre une période de 7 ans (2007-2013) et inclut le soutien aux actions économes de transport.

Par ailleurs, pour renforcer la position des chemins de fer, trois paquets sur le rail concernant la libéralisation et l'harmonisation du marché ont été adoptés.

<sup>8</sup> «La logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable»<sup>8</sup> (COM 2006(336))

<sup>9</sup> Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises SEC(2007) 1320 SEC (2007) 1321.

## **7. Les aides de l'État belge pour l'intermodalité dans le transport de marchandises**

### **7.1 Contexte**

L'étroitesse de la Belgique constitue un handicap pour le transport par rail car en courte distance, la route est un réflexe systématique pour l'acheminement des marchandises. Le transport combiné par rail présente une alternative au transport uniquement par route. Mais la fragilité structurelle du transport combiné (coût de manutention- rupture de charge) contraint l'Etat à le soutenir financièrement.

Les coûts externes des transports n'étant pas internalisés, ceux-ci sont beaucoup plus élevés pour le transport routier que pour le transport ferroviaire ou le transport fluvial et constituent donc un critère de discrimination en défaveur du rail ou de la voie d'eau.

D'autre part, la mobilité croissante des marchandises au niveau mondial de même que l'intégration des chaînes d'approvisionnements tant de production que de distribution et de recyclage se traduit par un recours accru aux unités de transport intermodales: conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques non accompagnées.

Les subventions ont pour objectifs

- de maintenir sur le rail le trafic existant de transport combiné en Belgique tant en relations intérieures qu'internationales et de promouvoir son développement
- de neutraliser une partie des coûts de manutention et de transbordement de l'unité de transport intermodale et de permettre de la sorte à la prestation de transport de rester concurrentiel dans le marché
- de fournir un levier permettant à son attributaire d'atteindre par le seul fonctionnement du marché le seuil de rentabilité

### **7.2. Subvention 2005-2008**

Une aide financière spécifique a été mise au point en 2005 pour subventionner le transport combiné par rail. Cette aide s'est prolongée jusqu'en 2008.

De 2005 à 2008, une prime était attribuée par unité transportée en fonction de la distance ainsi qu'un forfait reprenant les coûts fixes du transport dont les transbordements. Elle était allouée aux transports ferroviaires de plus de 50 km en trafic intérieur, pour éviter toute distorsion de concurrence sur le plan international.

La dotation annuelle pour 2005 était de 15 millions d'Euros et de 30 millions pour les années 2006, 2007 et 2008.

### 7.3 Subvention 2009-2013

Les subventions 2005-2008 ayant induit une hausse d'environ 7 % du nombre de conteneurs transportés par rail par an, de nouvelles mesures d'appui pour la période 2009-2012 ont été prises. L'objectif global est d'augmenter de 8 % par an le nombre de conteneurs transportés par voie ferrée.<sup>10</sup>

Un consultant chargé de l'audit du régime de subvention 2005-2008 a conclu que l'expérience avait été globalement positive tant du point de vue des effets sociaux qu'au niveau des distorsions de concurrence qui ont été très limitées.

Suite aux recommandations du consultant de nouvelles orientations de soutien ont été prises (choix des trafics et modalités) ;

- la subvention sera moindre et progressive (budget de 100 millions Euros)
- aide au démarrage de nouveaux services internationaux. Leur apport économique est particulièrement intéressant au plan social car ils participent à la réduction des parcours routiers sur le territoire belge. Cette mesure s'inscrit aussi, certes plus modestement, dans l'objectif de transfert modal du Programme Marco Polo.
- des mesures sont prises pour éviter les distorsions de concurrence lors de l'existence simultanée d'offres par rail et voie navigable.

### 7.4 Bénéficiaires

Tout entreprise ayant un siège d'exploitation situé sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne, qui assume la responsabilité contractuelle d'acheminer les UTI par chemin de fer

### 7.5 Durée

Le régime bénéficie à toute relation éligible entre 2009 et 2012 avec effet jusqu'en 2016 pour les nouvelles relations internationales, vu les contrats de 3 ans et la garantie de continuité durant les 2 années qui suivent.

Il est important d'étaler la subvention sur plusieurs années de manière à rassurer les organisateurs de transport. Ceux-ci craignent en effet d'être brutalement confrontés à une vérité des prix que la subvention avait pour effet de masquer (même si celle-ci est dégressive). Le choix de recourir à l'intermodalité nécessite en effet bien souvent des investissements adaptés, voire dédiés, et une réorganisation des plans de transport coûteuse.

### 7.6 Sélection des types de soutien

Le trafic intra portuaire ne fera pas l'objet de soutien spécifique dans ce programme car l'amélioration de sa capacité et de ses performances dépend étroitement de l'organisation physique de l'infrastructure.

---

<sup>10</sup> Note de politique générale du SPF Mobilité et Transports 2008

Les installations anciennes des ports donnent lieu à une trop grande dispersion de sites à laquelle les voies navigables sont aussi soumises. Les rives gauche et droite du port d'Anvers illustrent assez les différences en la matière. Par ailleurs, l'Etat fédéral, au travers du programme d'investissement d'Infrabel, contribue largement à l'amélioration de cette productivité pour une meilleure accessibilité générale par le rail.

### **Trois types de transport combiné par rail sont concernés**

#### **7.6.1 Transport combiné par rail intérieur**

A l'instar du régime précédent, toutes les relations intérieures entre terminaux et/ou hub ferroviaire organisées au moins sur 51 km, feront l'objet d'un soutien par UTI.

La formule, contrairement au régime précédent, donne davantage d'importance à la prise en charge des coûts de manutention plutôt qu'aux distances.

La fixation des montants directement pour les 4 années, permet aux candidats d'établir leur budget en conséquence. La dégressivité vise aussi un « atterrissage financier » pour les organisateurs des trafics.

Dans le cas où une offre par voie navigable peut être considérée comme parallèle à celle proposée par rail, cette dernière ne bénéficiera que de la moitié de l'aide.

S'il existe un risque de distorsion de concurrence, c'est-à-dire de détournement de trafic, aucune aide ne sera accordée.

#### **7.6.2 Transport combiné par rail interportuaire**

Il s'agit des navettes ferroviaires entre Anvers et Zeebrugge, qui concernent des volumes extrêmement importants. Les opérateurs effectuent un repositionnement des caisses maritimes entre ces deux ports qui sont des escales de lignes maritimes régulières de conteneurs.

Ce type de trafic (effectué par voie terrestre, mais de nature purement maritime) au service des armateurs doit pouvoir trouver un équilibre de coût d'organisation plus facilement et plus vite que les autres relations (la voie navigable est aussi concernée par ce type de trafic). De ce fait un soutien à mi-hauteur de celui du TCR intérieur est prévu.

#### **7.6.3. Transport combiné par rail international**

Cette mesure n'était pas présente dans le régime précédent. Il s'agit d'une aide au démarrage pour tout nouveau service régulier partant ou aboutissant à un terminal ou point nodal situé sur le réseau ferroviaire belge.

Les trafics concernent majoritairement les acheminements d'UTI de type continental, c'est-à-dire qui répondent aux normes d'interopérabilité permettant leur parcours par les modes terrestres à l'intérieur de l'Europe. A l'instar du Programme Marco Polo, ce service doit contribuer au transfert modal de la route et constituer une réelle nouvelle offre.



## 8. Éléments pour un bilan

Nonobstant les lacunes en matière de matériel statistique, on dispose de suffisamment d'indications pour devoir reconnaître que le combiné reste jusqu'à présent une option de transport à l'échelle modeste.

Les mécanismes de soutien maintiennent certes ce niveau, mais n'ont pas, jusqu'à présent au moins, permis un développement significatif.

On doit donc s'interroger sur la question.

## 9. Perspectives pour l'intermodalité, le modal shift

### 9.1 Des avis contrastés

Les avis concernant l'avenir de l'intermodalité et du transfert modal sont extrêmement variés. Selon les perspectives de transport à l'horizon 2030, établies par le Bureau Fédéral du Plan (scénario de référence<sup>11</sup>), un léger glissement progressif du transport routier vers les deux autres modes devrait se produire.

Beaucoup d'experts ainsi que la Commission européenne considèrent que le prix du carburant, pour des raisons structurelles, finira par se maintenir à un niveau élevé et que ceci sera favorable aux modes alternatifs à la route.

A l'inverse, l'étude « freight transport: road versus rail-modal changes ahead » du département logistique du promoteur Jones Lang LaSalle, conclut que ni l'augmentation du prix du carburant, ni la problématique du CO<sub>2</sub>, ni celle de la congestion sur les autoroutes européennes n'entraîneront un transfert de volumes de la route vers le rail car le transport routier reste plus rapide et plus efficace. D'après l'étude, ce sont les coûts et non l'impact environnemental qui déterminent le succès d'un transfert modal. Le défaut d'internalisation de ce dernier pourrait donner raison à cette thèse.

Le transport routier d'autre part met tout en œuvre pour devenir plus respectueux de l'environnement.

Plutôt que de se tourner vers le rail, à la souplesse limitée, aux délais de transport plus longs, présentant des problèmes de sécurité et des coûts plus élevés, les entreprises cherchent à raccourcir les routes de transport sur les marchés locaux et à réduire les volumes de fret sur la route.

Le rapport réalisé par l'institut NEA pour le compte ING et de l'association néerlandaise des transporteurs KNV affirme que les préjugés concernant les modes alternatifs finiront par disparaître et que la politique européenne visant à donner une plus grande priorité au fret payera. Autre facteur favorable, les fabricants chinois déplacent de plus en plus leur production vers l'ouest de la Chine. Ceci offre des perspectives pour des liaisons ferroviaires en direction de l'Europe. Le rapport estime qu'à terme le transport intermodal connaîtra une croissance annuelle de 8 %.

---

<sup>11</sup> Modèle "Planet" du Bureau Fédéral du Plan transport 2030

## 9.2 Notre réflexion

Nous estimons que le transport intermodal a de l'avenir à moyen ou long terme car ce type de transport présente des avantages d'ordre économique (lutte contre la congestion), environnemental (atteindre les objectifs Kyoto), social et sociétales (acceptation des nuisances).

Cependant si l'on veut voir progresser plus rapidement le transport combiné, des évolutions doivent être induites par les pouvoirs publics à tous les niveaux de compétence en concertation avec le secteur privé. L'ensemble des acteurs du transport doit s'accorder sur les objectifs et trouver ensemble les modalités pour agir efficacement.

Le recours à des stimulants fiscaux nationaux resteront indispensables pour promouvoir le transport intermodal dans les cas jugés opportuns tant que des mesures visant à internaliser les coûts externes des transports ne seront pas mises en place.

Le transport intermodal doit être développé en priorité au niveau de nos grands ports (Anvers, Gand, Liège, Ostende, Zeebrugge et Bruxelles). Du fait de sa situation en Europe (à la fois centrale et d'interface maritime), la Belgique constitue un maillon important dans le transbordement international et la distribution de marchandises. Les problèmes que pose déjà aujourd'hui les flux de marchandises conteneurisés en provenance de l'Asie du sud-est n'en seront que plus aigus demain compte tenu de la croissance annoncée dans cette région du monde.

Le développement des plates-formes multi-modales, en nombre raisonnable, en bordure des voies navigables, des noeuds autoroutiers, des voies de chemin de fer ou des aéroports doit également être privilégié. Les plates-formes intérieures constituent des lieux de massifications des flux. Cette massification ouvre même des possibilités de développement de l'intermodalité sur des distances très courtes et offre de véritables opportunités de développement économique.

En matière d'aménagement du territoire les autorités compétentes doivent bien choisir, c'est à dire veiller à ce que l'implantation de nouveaux zonings industriels ou commerciaux se fasse sur des espaces desservis de façon optimale par des infrastructures de transport multimodales.

Comme la Belgique dispose d'un réseau ferroviaire dense et important (ou susceptible d'être remis en service à faible coût), la distance restant à couvrir dans certains cas pour le raccordement à ces zonings pourrait souvent être franchie à coût réduit et avec un minimum d'emprise spatiale.

La mise en place d'un plan concerté entre les différents niveaux de pouvoir sur le transport intermodal de marchandises qui intègre toute la politique du transport de marchandises (par ex. problème d'harmonisation et de standardisation du matériel et de l'infrastructure, axe dédié au fret, nœud, interopérabilité,...) nous semble également prioritaire.

## 9.3 Des pistes novatrices

Si on veut développer le multimodal à une échelle significative, il faudra prendre des mesures de politique de transport adéquates, y compris au-delà du multimodal lui-même.

Pour trouver la bonne voie, il faut repartir des facteurs qui font la demande : la qualité de prestation et le prix.

Pour ce qui est du prix (le « dénominateur » de l'équation), il est – pour notre objectif comme pour une série d'autres raisons – indispensable d'assurer la vérité complète des prix du transport, c'est-à-dire internalisant les coûts externes, ce qui, en contrepartie, annihile les besoins de subventions.

La qualité (le « numérateur ») mérite une réflexion. Dans le monde actuel, plusieurs facteurs plaident pour la route : la *vitesse* et la *fiabilité* de l'acheminement figurent parmi les principales ; la *simplicité* pour le chargeur aussi. Les qualités de la route ne constituent pas un problème en soi, bien au contraire, mais la présente démarche consiste à promouvoir la complémentarité, parce que la route se trouve de plus en plus confrontée à ses propres limites. La congestion croissante par exemple entraînera une diminution de la vitesse moyenne sur le réseau routier. Le Bureau du Plan<sup>12</sup> prévoit que la vitesse durant les heures de pointe diminuera de 31% par rapport à 2005 et 17 % aux heures creuses.

Pour ce qui est de la *vitesse*, l'intermodal souffre par nature du temps requis par la manutention. Pour être compétitif sur ce plan il faut que la partie rail (le combiné voie navigable sera toujours plus lent que la route, mais ce n'est pas dans tous les cas un handicap majeur - cfr infra) compense autant que faire se peut. En réalité ceci n'est possible que dans le cas de trains dédiés entre terminaux éloignés. Vu l'augmentation des volumes de transport, de tels services sont de plus en plus pertinents ; certains existent d'ailleurs.

Ceci dit, la vitesse n'est pas toujours un facteur déterminant : on a pris l'habitude (un peu trop ?) du juste à temps, des stocks roulants. Il est vrai que cela fait gagner un peu d'argent sur les stocks, mais le bénéfice n'est engrangé que si la vitesse est assortie de la régularité : rien ne sert d'avoir été « vite » si on arrive quand même trop tard pour la suite de la chaîne de traitement de la marchandise.

Ceci pour dire qu'un second facteur est très important, y compris pour le juste à temps : la *régularité* : le fait précisément d'arriver à temps, même si la vitesse est quelque peu moindre. A cet égard, les performances du rail ne sont pas satisfaisantes, il faut oser le dire.

L'intermodal est particulièrement concerné, étant donné qu'il faut lui assurer des garanties de desserte des terminaux, afin que les boîtes qui y sont acheminées par route n'y restent pas en rade. Dans la mesure où les terminaux ne fournissent pas des trains complets, il y a ici un point sensible, qu'on pourrait imaginer de résoudre par un « service public » de desserte garantie. .

Pour que le système fonctionne correctement, il faut avoir une politique déterminée, adéquate, en matière d'implantations des terminaux : il en faut suffisamment pour réduire le pré- et post-acheminement, et pas trop pour permettre la concentration des flux ferroviaires. La desserte peut vivre sans subvention si une masse critique est atteinte.

---

<sup>12</sup> Projections effectuées par le modèle PLANET développé par le Bureau Fédéral du Plan

Il faut toutefois être prêt à admettre une intervention en cas de nécessité – la priorité va à la garantie de desserte - ; ce risque disparaîtra de lui-même lors de l'internalisation des coûts pour tous les modes.

Un autre point qui menace (ou plus) la régularité des trains, est l'acheminement du convoi lui-même, dépendant et de l'opérateur et de l'autorité en charge de l'attribution des sillons. La libéralisation du marché du fret ferroviaire devrait agir positivement sur le premier facteur. Pour les sillons, l'autorité doit prendre ses responsabilités, notamment dans le délicat problème de la concurrence entre trains de voyageurs et trains de marchandises, et, plus fondamentalement, dans la mission qui lui incombe de prévoir un réseau à la capacité suffisante pour limiter les conflits.

Quant à la simplicité, la réponse se trouve dans les mains des organisateurs de transport, qui doivent offrir aux chargeurs des prestations complètes, qui feront automatiquement intervenir le combiné dès lors qu'il représentera une offre séduisante.

\*\*\*\*\*