



TRANSPORT COMBINÉ : ATOUTS POUR LES ECHANGES EST-OUEST

Pierre CHANSON

Trafics et limites des capacités routières

Différentes études, réalisées par des cabinets européens, suggèrent que le développement des échanges France-Pays de l'Est, partant d'un niveau très faible il est vrai, pourrait progresser considérablement d'ici l'an 2000.

L'évolution des volumes à transporter serait donc importante. Si la répartition intermodale s'effectue suivant celle établie dans les pays de l'Europe de l'Ouest, c'est la route qui devrait absorber la majeure partie de ce développement.

Force est de constater que les principaux axes routiers nationaux de l'Ouest qui sont en voie de saturation sont également des axes essentiels de trafic international et en particulier de transit. Par ailleurs on peut constater que les infrastructures des pays de l'Europe orientale et centrale sont dans un état allant de médiocre à mauvais.

A ces limites des capacités routières de transport il convient d'ajouter les effets de la pollution de l'environnement. L'exemple récent de l'Autriche montre que les réactions d'un seul pays peuvent influencer la répartition modale des grandes zones d'échange.

Les réseaux ferrés, épine dorsale du système de transport à l'Est, nécessitent aussi de lourds investissements pour pouvoir assurer une qualité de service comparable à celle de l'Ouest.

Ces quelques remarques sont autant de facteurs limitatifs de l'évolution spontanée de la répartition modale des échanges de la grande Europe; il est certain que l'ouverture de ces nouvelles frontières imposera en retour la nécessité de la mise en oeuvre d'une politique globale des transports.

Le transport combiné bien adapté

Dans ce contexte, il semble que le transport combiné puisse être une réponse adaptée aux besoins de la chaîne logistique internationale exigeant massification, éclatement, distribution, fiabilité, régularité, asseyant de surcroît son fonds de commerce à partir du trafic contrôlé par les routiers. En particulier l'allongement des distances favorise également la promotion de cette technique. Le trafic combiné européen est essentiellement orienté sur des relations Nord-Sud. Les pays de l'Europe de l'Est possèdent leur propre réseau. Il va s'agir d'une part de relier ces réseaux, de les étendre et d'autre part d'organiser les relations Est-Ouest.

La question se pose maintenant de savoir si pour l'Europe occidentale l'enjeu mérite l'effort; ou mieux existe-t'il dans les échanges actuels et futurs un potentiel combinable intéressant ?

Le Ministère des Transports a engagé une réflexion pour tenter de répondre à ces questions. Les premiers éléments de réponse sont les suivants :

- Il y a un potentiel combinable intéressant permettant d'envisager dès maintenant une offre de trains directs pour quelques pays dont la Tchécoslovaquie.
- Ce potentiel va progresser plus rapidement que la croissance globale des trafics

- Le transport combiné suscite un vif intérêt dans les pays de l'Europe centrale.
- Un plan de développement de cette technique vient être approuvé par le gouvernement tchécoslovaque.

A partir de ces constatations, quelles sont les chances d'insertion du transport combiné dans le développement des échanges?

Sur le plan de l'exploitation technique il est certain que des investissements seront nécessaires pour remettre en état le réseau ferré. Le nombre des chantiers est pléthorique, les engins de manutention sont anciens et de puissance moyenne. D'ores et déjà des programmes sont en place pour en réduire le nombre et mettre en oeuvre les bases d'un réseau de transport combiné avec des plateformes bien adaptées.

En ce qui concerne l'exploitation commerciale, il y a surabondance de partenaires potentiels. On peut distinguer les anciennes sociétés qui essaient de perdurer et les nouvelles sociétés nées de l'amorce de la privatisation et qui tentent de marquer leurs territoires. Le problème devrait évoluer rapidement notamment en Tchécoslovaquie et en Hongrie où une société Rail-route capable de commercer avec les sociétés de l'Europe de l'Ouest et de s'intégrer dans l'Union internationale rail-route (U.I.R.R.), devrait voir le jour.

L'aspect politique

Les réseaux ferrés des pays de l'Europe orientale étaient placés sous la stricte tutelle du Ministère des Transports, leur siège social pouvant être commun. En réalité les directions des chemins de fer étaient des directions fonctionnelles des Ministères des Transports. Les structures ont un peu évolué. Les chemins de fer disposent maintenant de directions de développement, de certaines capacités de management interne, mais ils ne disposent pas encore de pouvoir de décision sur les orientations impliquant des investissements.

De plus, les Ministères concernés souhaitent conserver le pouvoir de décision, en particulier pour distribuer les fonds provenant soit des aides financières internationales soit d'emprunts extérieurs.

Cette situation peut être favorable au développement du transport combiné dans la mesure où les responsables politiques de ces différents pays semblent prêt à favoriser un développement de cette technique.

Le problème de l'insertion du transport combiné dans les échanges Est-Ouest ne sera pas facile. Il faut se rendre compte que pratiquement tout est à construire ou à reconstruire, avec une forte contrainte budgétaire imposant des choix. Dans ce contexte le transport combiné apparaît comme privilégié.

Cependant, la demande en investissements routiers est aussi très forte et ces investissements peuvent répondre à la fois à la demande de transport de marchandises et de voyageurs. De plus, l'opposition fer-route est parfois encore présentée comme l'illustration idéologique entre deux modes de développement économique qui ne peut qu'être défavorable à l'image du tout ferroviaire.

L'amorce..

Il n'en est pas moins vrai que les échanges commerciaux vont se développer et créer le fonds de commerce nécessaire à l'amorce de lignes Est-Ouest. Des contrats sont déjà conclus entre des sociétés françaises et des sociétés d'Europe de l'Est. Des négociations sont en cours pour la réalisation d'un premier trafic entre la Tchécoslovaquie et la France portant sur 50 caisses mobiles par mois.

Il y a donc une opportunité pour le développement de cette technique combinée qui par ailleurs sera favorisée par la politique actuelle des grands pays de transit entre l'Est et l'Ouest. Il faut donc dès maintenant se préparer à mettre en place une organisation nouvelle et spécifique mais également contribuer à formaliser la volonté affichée par les gouvernements de l'Europe de l'Est.