



TRANSPORTS COMBINES : SITUATIONS - TRAFICS - ENJEUX

Pierre CHANSON

Le transport combiné porté par le dynamisme de son développement, lui-même suscité par l'intérêt de sa technique, est devenu un mode de transport majeur, un mode à part entière.

Il présente de surcroît l'avantage de ne pas être en compétition mais en complémentarité avec l'ensemble des autres modes. Ce n'est pas toujours l'impression d'ensemble actuellement mais ses possibilités de mariage avec les autres techniques permettent d'affirmer que ce transport devient un mode complémentaire majeur, effaçant de fait la notion de concurrence entre les modes.

Les composantes du marché du transport combiné

Le transport combiné sur le plan commercial obéit à trois logiques distinctes : une logique maritime, une logique continentale et une logique que l'on serait tenté d'appeler politique.

- **La logique maritime** dans laquelle le transport terrestre n'est concerné que pour les pré et post acheminements portuaires. Dans cette logique, le transporteur joue le rôle d'un prestataire assurant le complément terrestre du transport maritime.

- **La logique continentale**, c'est celle qui est appliquée en Europe («logique de poste à poste») entre un expéditeur et un destinataire dans laquelle les intermédiaires de transport (transitaires, rail - routiers, opérateurs) jouent un rôle essentiel.

- Enfin **la logique dite politique**. Elle est justifiée par des problèmes d'environnement les plus variés, comme la gêne due aux bruits, la pollution, l'encombrement des routes,... Les meilleurs exemples que nous ayons actuellement sont ceux de l'Autriche, de la Suisse et même de l'Allemagne.

Qui commercialise le transport combiné terrestre ?

La commercialisation auprès des chargeurs est assurée par les opérateurs NOVATRANS, CNC, INTERCONTAINER et la SNCF elle-même. Elle revêt deux aspects pour la SNCF :

- En tant que tractionnaire, elle offre aux opérateurs une prestation primaire de pure traction,

- En tant que groupe ferroviaire, la SNCF participe, par le biais de sa filiale CNC, à une commercialisation réelle du transport combiné, qui est de ce fait, intégré dans sa stratégie commerciale. De plus, depuis 1988, elle commercialise directement de CHRONO-FROID qui offre une prestation de transport de caisses mobiles sous température dirigée. Il s'agit là d'une présentation qui cristallise bien des appréhensions et provoque bien des remarques de la part de la profession routière.

offre une prestation de qualité à ses propres concurrents, les transporteurs routiers par l'intermédiaire de NOVATRANS, et d'autre part, elle développe sa propre stratégie commerciale de la technique du combiné, en particulier celle de la caisse mobile.

Cela montre, s'il en était besoin, que le transport combiné est devenu un mode à part entière et complémentaire et que la caisse mobile est l'engin amodal par excellence et qu'elle représente un outil logistique performant d'avenir pour l'ensemble des modes.

L'évolution du trafic

En 1989, le ferroutage a représenté 3,4 milliards de TK et le trafic des conteneurs 4 milliards de TK, soit au total 7,4 milliards de TK. Ce qui correspond à environ 15 % du trafic ferroviaire mais également, ce qui n'est pas négligeable, à 7 % du trafic routier.

Il faut noter que depuis 1979 le ferroutage a progressé de 70%. Cependant, une distinction s'impose entre le ferroutage international qui a triplé en 10 ans et le ferroutage intérieur qui a eu une progression moins significative.

En ce qui concerne les conteneurs on peut dire que leur trafic est stable depuis 10 ans. Cette situation montre que les deux marchés de la CNC ont eu une évolution contrastée : en trafic intérieur, la CNC a perdu plus de 10 % de son trafic tandis qu'en international, elle en a gagné 15 %.

Il faut avoir présent à l'esprit que pendant cette période, le trafic ferroviaire a perdu 24 % de ces TK tandis que le transport combiné progressait d'environ 25 %. Ce dernier ne compensant pas malheureusement les pertes !

En Europe pour l'année 1989, on a transporté environ 18 millions de tonnes de marchandises dans les Etats membres de la CEE auxquels il convient d'ajouter la Suisse et l'Autriche. Mais ne nous voilons pas la face, le transport combiné international ne représente qu'une très faible partie, moins de 4 %, des grands flux internationaux de marchandises susceptibles d'être assurés par cette technique.

Perspectives du développement

Toutes les analyses économiques des transports s'accordent pour prédire un bel avenir aux transports combinés : la SNCF prévoit un doublement pour 1995 et l'étude KEARNAY (réalisée pour le compte des chemins de fer européens) un triplement du trafic européen pour 2000.

Sans verser dans le pessimisme, la réalité future semble plus contrastée et le développement du transport combiné ne pourra pas faire l'économie des réformes nécessaires actuellement.

- Certains marchés vont accéder à la technique du transport combiné (marché de la chimie, marché du lot),
- selon les prévisions de la SNCF, l'ouverture du Tunnel sous la Manche devrait apporter une contribution d'environ 1 500 000 tonnes,
- l'allongement des distances consécutif à l'augmentation des échanges européens, le développement attendu du commerce avec les pays de l'Est favorables aux transports par fer et avec les pays Scandinaves, devraient hautement contribuer au développement du combiné,
- à moyen terme, la création du réseau européen de transport combiné devrait stimuler la demande par une offre attractive. Il faut cependant rester vigilant sur la consistance du futur réseau qui, dans sa première approche, privilégie les axes porteurs et de ce fait écarte et pénalise certaines régions françaises en particulier des régions fortement exportatrices comme l'Ouest,

- à plus long terme, vers 2000, la mise au gabarit UIC des lignes ferroviaires de l'Espagne devrait ouvrir des perspectives intéressantes,
- enfin les problèmes propres aux transports routiers - de la réglementation sociale et sécurité routière, à la saturation des axes autoroutiers (autoroute du Nord : 12 000 camions/jour avec une progression de près de 10 % par an), au respect de l'environnement - sont autant d'atouts pour le développement du transport combiné. Citons encore, en complément de ces problèmes, l'attitude restrictive des deux grands pays de transit européen que sont la Suisse et l'Autriche face au développement du transport routier.
Pour conclure sur ces perspectives, retenons que les besoins de financement du transport combiné en France sont modestes eu égard aux investissements globaux des infrastructures. A titre d'exemple les besoins de financement des chantiers dans les cinq ans à venir correspondent à l'effacement d'un point noir sur la Nationale Amiens-Rouen (Poix de la Somme).

Freins au développement

- Le transport combiné doit surmonter une incohérence économique fondamentale :
Le transport combiné est un enjeu national et européen donc macroéconomique qui est régi de manière microéconomique par les seuls réseaux de chemins de fer.

Enjeux macroéconomiques :

- . Marchés national et européen
 - . Caractère amodal et compatibilité entre les modes

 - . Economie d'énergie
 - . Environnement
 - . Sécurité routière
 - . Economie en vie humaine
 - . Saturation des axes routiers
- Le transport combiné représente
2.000 camions/jour
sur le fer

dont la stratégie d'offres commerciale et technique est définie par les seuls réseaux, heureusement confrontés à l'économie du marché des transports.

Deux questions en découlent : est-ce que l'intérêt des réseaux rejoint l'intérêt général ? Le transport combiné est-il considéré par les réseaux comme un concurrent ou un partenaire ?

Les réponses apportées par les réseaux au travers de leur stratégie ne sont actuellement ni convaincantes ni apaisantes:

- Jusqu'alors le transport combiné s'est trop positionné par rapport au trafic des messagers qui en constitue le fond de trafic mais nécessite un service de haut de gamme.

- Le trafic du lot devrait apporter rapidement le complément nécessaire à certaines massifications des flux et améliorer le coût de la gestion des chantiers.

- Actuellement la qualité du transport combiné est souvent supérieure à la qualité demandée pour le transport du lot mais à contrario trop juste pour celle assurée par les messagers. Il faudra pouvoir présenter deux offres de qualité aussi fiables que celles réalisées par le transport routier actuel :
une offre haut de gamme correspondant au «saut de nuit»,

. une offre un peu plus détendue jour A jour B dont une partie pourrait correspondre au «saut de jour».

Cette nouvelle approche devrait contribuer à une meilleure utilisation des sillons, des chantiers, voire du matériel. En multipliant les trains au départ d'un chantier, on multiplie d'autant l'offre et l'on peut ainsi répondre aux besoins multiples et différents des chargeurs.

- Les problèmes liés au trafic international ne sont pas encore entièrement résolus (tarif commun, douane,...) cependant la création récente des lignes de transport combiné avec l'Allemagne montre que des solutions intéressantes et efficaces peuvent être dégagées.

Quel avenir ?

Bien qu'il soit devenu un mode de transport majeur, le transport combiné reste encore confidentiel et son accès est limité aux initiés. Il n'y a pas de mesures incitatives pour encourager une société routière à s'orienter vers le combiné. Cependant l'engagement vers cette technique suppose pour le routier :

- . un changement organisationnel de sa logistique,
- . du matériel adapté,

donc une modification totale de sa stratégie qui devrait pouvoir s'appuyer sur l'expérience d'un essai.

- Il faut instaurer un climat de confiance entre les réseaux, les opérateurs et les routiers. La Charte qui vient d'être signée à Bruxelles, entre les réseaux et les opérateurs, ne résoud pas les problèmes de fond.

Le gisement du trafic transférable sur le transport combiné étant détenu par les transporteurs routiers, la réflexion devra s'articuler autour de trois axes :

- . développement de la notion de partenariat entre les routiers et les réseaux,
- . définition de la mission de chacun des participants dans une pleine transparence avec un cadre économique de fonctionnement identique,
- . mise en place d'un service de qualité et fiable avec une gestion appropriée des sillons (stricte neutralité des réseaux, priorité des trains de transport combiné par rapport aux trains de voyageurs, définition d'un schéma directeur du transport combiné, etc...).

En conclusion, tout en s'assurant de la pertinence économique du marché du transport combiné, il faut lui donner les moyens techniques, économiques et financiers de son développement.

Bien qu'il soit devenu un mode de transport majeur, à part entière, le transport combiné joue encore un rôle marginal eu égard aux énormes gisements potentiels de trafics qui lui sont accessibles.

En France, mise à part deux ou trois sociétés, la part de remise au transport combiné des rail-routiers par rapport à leur trafic global est d'environ 20 % alors qu'elle dépasse 40 % en Allemagne.

Non prisonnier d'une seule technique et permettant également aux chargeurs de garder la maîtrise de sa chaîne, le transport combiné devrait apporter une contribution remarquable à l'intégration européenne, en particulier grâce à la caisse mobile qui représente un atout fondamental pour l'organisation des logistiques.

Pour cela, le transport combiné devra évoluer rapidement. A partir de bases assainies, claires, bien définies, il devra développer des gains de productivité pour améliorer sa compétitivité tout en assurant un service de qualité et fiable, en référence totale avec la meilleure qualité du service routier actuel.