L'INTERMODALITÉ DANS LE TRANSPORT DE FRET EN EUROPE : UN VŒU PIEUX ?



M2 DTAE - Majda LAMJADLI, Inès ZEGHOUF

Introduction

Transport de marchandises: tout mouvement de marchandises à bord d'un mode de transport quel qu'il soit : ferroviaire, routier, fluvial, maritime, aérien. (INSEE)

L'intermodalité : désigne l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacement. (Géoconfluences)

Comment et dans quelles mesures l'intermodalité dans le transport de fret s'est-elle développée au sein de l'espace européen ?

Sommaire

- I L'arrivée de l'intermodalité en Europe
- A Mondialisation et apparition du conteneur
- B Sa réalisation en Europe
- C Un développement nécessaire
- II L'intermodalité dans le transport de fret : qu'est-ce c'est ?
- A Transport combiné, intermodal et multimodal
- B Les infrastructures : le RTE-T
- C Les différents modes de transports intermodaux
- III Comment se met-elle en place à l'échelle européenne ?
- A Les programmes de financement de l'UE
- B Un projet pour l'intermodalité?
- C Les limites de cette intermodalité

I – L'arrivée de l'intermodalité en Europe

A – Mondialisation et apparition du conteneur

- Années 50 : apparition du concept d'« intermodalité » aux USA
- Intensification des échanges commerciaux dans le monde
- 1956: invention du conteneur





- 1957 : création du « marché commun » dans la CEE
- Années 90 : l'intermodalité apparaît en Europe
- 1997 : plan d'action pour le transport intermodal en Europe

I – L'arrivée de l'intermodalité en Europe

B - Sa réalisation en Europe

• Plan d'action (1997) « Intermodalité et transport intermodal de marchandises dans l'Union européenne »

- Livre blanc (2011) : « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix »
 - Rééquilibrer les modes de transport
 - Placer les usagers au cœur de la politique de transport
 - Maitriser la mondialisation des transports

I – L'arrivée de l'intermodalité en Europe

C – Un développement nécessaire

- Accroissement du transport de marchandises
- Une distance de transport plus importante
- Congestion du réseau routier

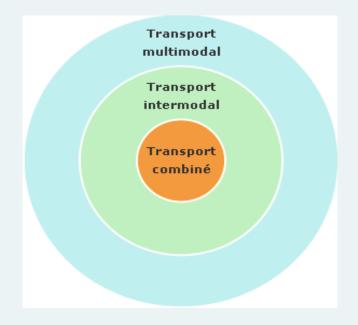


II – L'intermodalité dans le transport de fret : qu'est-ce c'est ?

A – Transport combiné, intermodal et multimodal

Transport combiné:



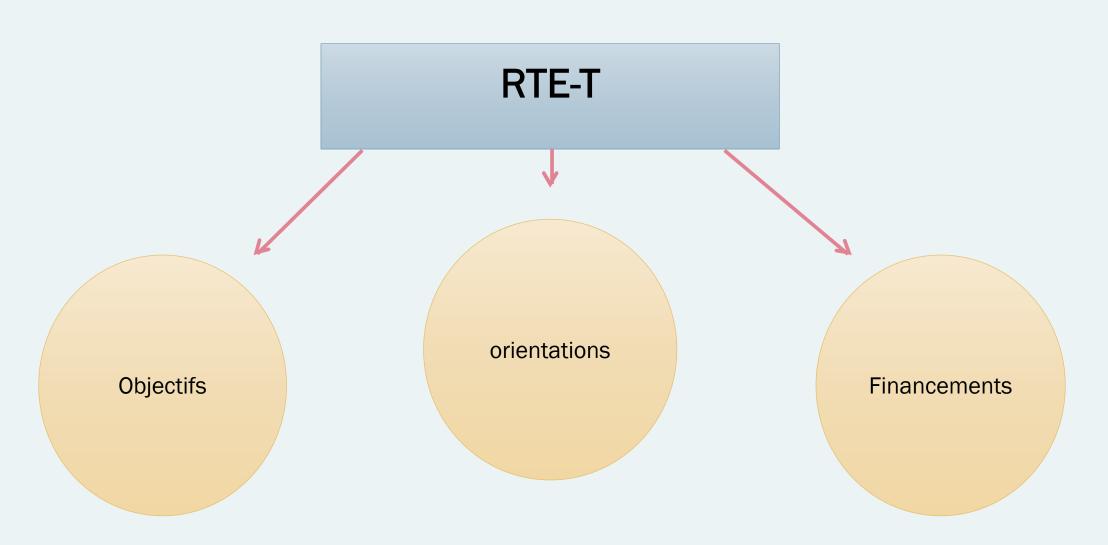


Transport Intermodal & Multimodal:

	Transport Intermodal	Transport Multimodal
Mode de transport	Plusieurs	Plusieurs
Fournisseurs	Plusieurs	Unique
Contrat de transport	Plusieurs	Unique
Responsable du transport	Plusieurs	Unique

II – L'intermodalité dans le transport de fret : qu'est-ce c'est ?

B – Les infrastructures : le RTE-T



II – L'intermodalité dans le transport de fret : qu'est-ce c'est ?

C – Les différents modes de transports intermodaux

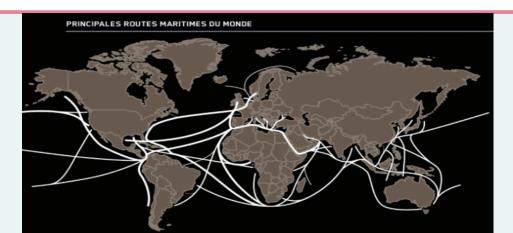
Mode fluviomaritimes:

- •assure plus de 80 % des échanges de marchandises au niveau mondial
- •Ce mode s'appuie sur des navires porte-conteneurs de taille croissante.
- Ce mode est basé principalement sur trois éléments.
- ✓ l'infrastructure des ports et des terminaux à conteneurs.
- ✓ les navires et les feeders qui relient les ports maritimes.
- ✓ Les systèmes qui assurent l'exploitation efficace du matériel et des infrastructures

Mode aérien:

Ce mode du transport bénéficie de plusieurs avantages :

- Rapidité : ce mode permet de prendre en charge les demandes urgentes.
- Sécurité : c'est le mode du transport le plus sûr avec le plus bas nombre d'accidents enregistrés.
- Régularité : la disponibilité des lignes régulières permet une bonne planification des flux de transport.
- Fiabilité : les nombreuses réglementations de la bonne traçabilité de fret aérien font de l'avion le moyen du transport le plus fiable.



	995 à 2010				
	Volume transporté	Part modale	Taux de crois- sance de 1995 à 2010		
Route	1755	46,3%	36,2%		
Rail	390	10,3%	1,0%		
Voie d'eau terrestre	133	3,5%	8,9%		
Oléoducs	109	2,9%	-5,1%		
Maritime	1401	37,0%	21,8%		
Aérien	2,6	0,1%	30,0%		
Total	3790,6		23.7%		

Mode ferroviaire:

- Ce type du transport autorise une desserte souple
- Transport des grandes quantités sur des longues distances
- Ce système relativement coûteux (infrastructure, main d'œuvre)

Mode routier:

- •La route reste le principal mode de transport de marchandises dans l'UE avec plus de 80 % des parts de marché de transport terrestre
- •le transport par camion est le seul mode qui peut atteindre les zones montagneuses, et d'une façon générale les lieux d'accès difficiles
- •l'utilisation de la voirie locale permet d'éviter les transbordements, et permet aussi l'usage du camion comme complément du chemin de fer, de la voie navigable, du transport maritime ou aérien pour les transports finaux
- •service plus rapide que celui assuré par le chemin de fer

Part modale du fret ferroviaire (transport intérieur de marchandises) en % 45 40 35 30 25 20 15 10 5

Espagne

France

Pologne

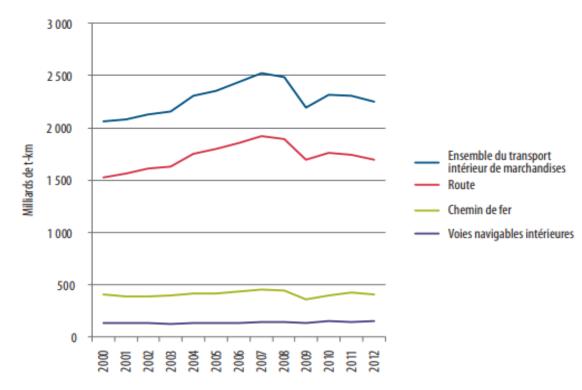
Source: Cour des comptes européenne, d'après des données fournies par Eurostat.

Allemagne

République

UE

Transport intérieur de marchandises dans l'UE, en milliards de tonnes-kilomètres



Source: Cour des comptes européenne, d'après les dernières données disponibles d'Eurostat.

III - Comment se met-elle en place à l'échelle européenne ?

A – Les programmes de financement de l'UE

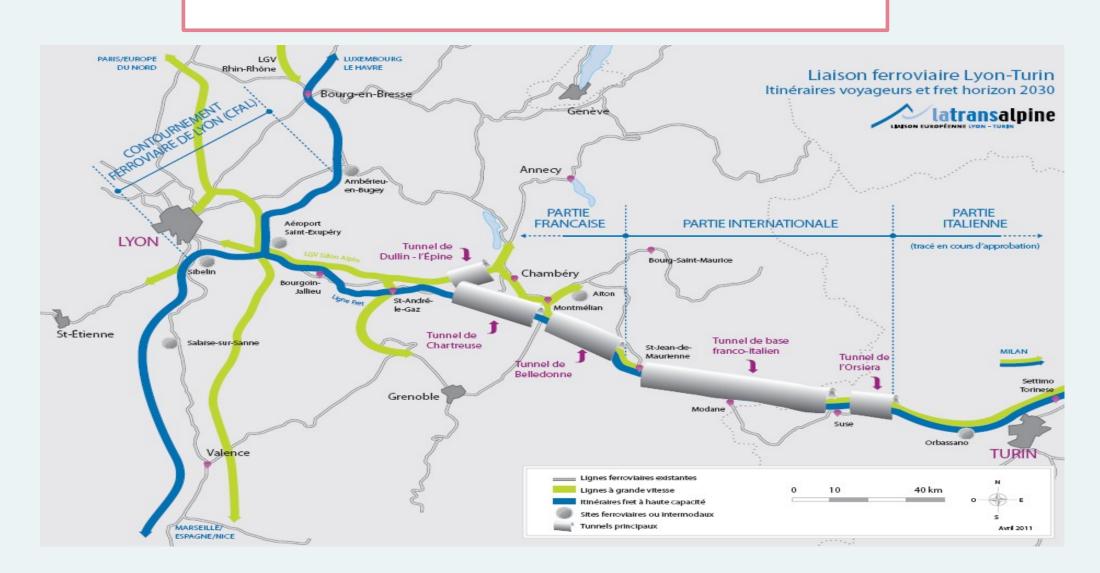
- Le programme Marco Polo II : C'est un instrument financier soutenant des actions innovantes améliorant les performances environnementales du système de transport et renforçant le transport intermodal
- Le programme Marco Polo est géré par l'Agence exécutive pour la Compétitivité et l'Innovation
- Le programme Marco Polo vise à améliorer les performances environnementales du système de transport intermodal.

Les actions éligibles dans le cadre du programme Marco Polo II:

- Actions de transfert modal (MOD)
- Actions à effet catalyseur (CAT)
- Actions « Autoroutes de la Mer » (MOS)
- Actions d'apprentissage commun (CLA)

III – Comment se met-elle en place à l'échelle européenne ? B – Un projet pour l'intermodalité ?

Le projet de Liaison ferroviaire Lyon-Turin



III - Comment se met-elle en place à l'échelle européenne ?

C – Les limites de cette intermodalité

La vitesse

Manque de fiabilité

Les dommages

Coûts d'infrastructure élevés

Conclusion

Bibliographie / Sitographie

- Ott F. Matthey P. 2010. Le commerce international des marchandises. Genève. Schulthess
 Editions Romandes ; Bruxelles : Bruylant ; Paris
- Levinson M. Thiollier A. Buscail P. 2011. The box : comment le conteneur a changé le monde. Paris. M. Milo : 477
- Bavoux J.XJ., Charrier J.XB., 1992, Transports et structuration de l'espace dans l'Union
 Européenne, Paris, Masson « Géographie », 282 p
- Marie-Pierre Abiven, Marion Martin. 2006. Vers la réalisation de l'intermodalité, pour un système de transport durable dans l'Union Européenne. Revue Juridique de l'Ouest. 5-33p. https://www.persee.fr/doc/juro_0990-1027_2006_num_19_1_2859

- Joseph S.Szyliowicz. 2003. Prise de décisions, transport intermodal et mobilité durable : vers un nouveau paradigme. Revue internationale des sciences sociales. 207-220p https://www.cairn.info/revue-internationale-des-sciences-sociales-2003-2-page-207.htm
- Martin Soppé, Michèle Guilbault. 2009. Partage modal et intermodalité: Évolutions structurelles de l'économie. Revue d'Economie Régional et Urbaine. 781-805p. https://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2009-4-page-781.htm
- Cour des comptes européenne. Le transport ferroviaire de marchandises dans l'UE: toujours pas sur la bonne voie. 2016. https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_fr.pdf
- Ministère de la Transition écologique et solidaire. Le transport intermodal en Europe. 2005.
 https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/OPSTE13-14F.pdf
- Ministère de la Transition écologique et solidaire. Vers un nouveau chapitre de l'OPSTE ?. 2009. https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/OPSTE24-25F.pdf
- Logistique Pour Tous. Le transport multimodal. 2015. http://logistique-pour-tous.fr/le-transport-multimodal/