



Déploiement du transport intermodal

L'espace rhénan et alpin



Colloque

« L'identité européenne : ses institutions et sa géopolitique »

Société de Géographie

Joël FORTHOFFER

Paris, le 26 octobre 2008

donner au train des idées d'avance





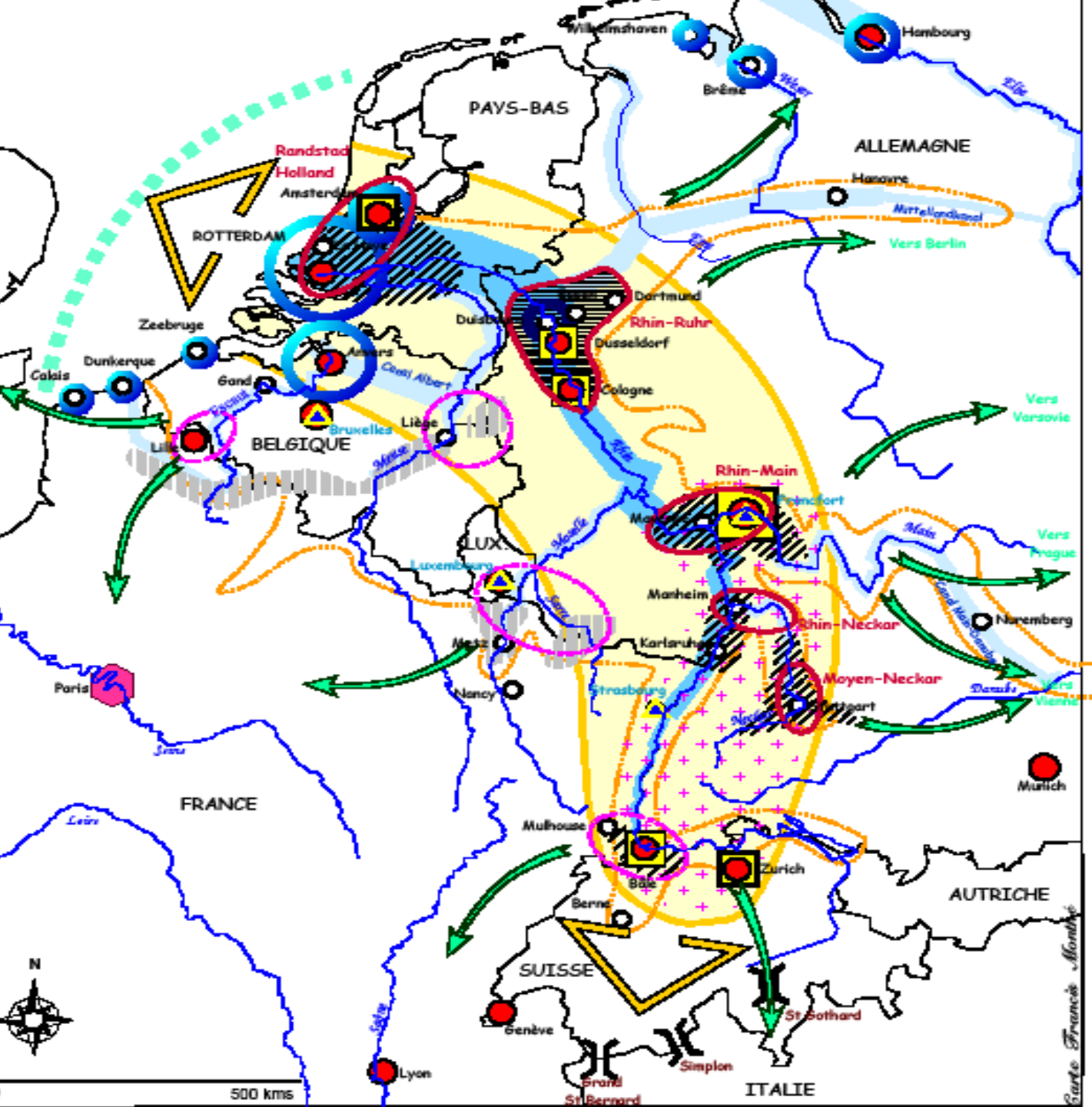
SOMMAIRE

1 – Les transports européen de marchandises

2 – La chaîne logistique des transports

3 – Le transport intermodal

4 - Le déploiement du transport intermodal



L'Europe rhénane et alpine

Espace de la Conférence
du Rhin Supérieur

Mandatsgebiet
der Oberrheinkonferenz



Limite géographique de l'accord du 21 septembre 2000
Räumlicher Geltungsbereich der Vereinbarung
vom 21. September 2000

Thann Arrondissement (F) • Landkreis / Kreistadt (D)

FREIBURG Département (F) - Regierungsbezirk (D) - Kanton (CH)
BS = BASEL-STADT

SUISSE État • Staat

Le Rhin supérieur



Une situation géographique privilégiée

4 territoires: Alsace, le nord Ouest de la Suisse, le Pays de Bade et le sud Palatinat

21 500 km² pour 5,9 millions d'habitants en 2006

Le PIB est supérieur de 10% par rapport à l'Europe Occidentale

Structure économique fortement axée sur l'industrie pharmaceutique, la construction automobile, les transports, les instruments de précisions et la nanotechnologie.



SOMMAIRE

1 – Les transports européen de marchandises

2 – La chaîne logistique des transports

3 – Le transport intermodal

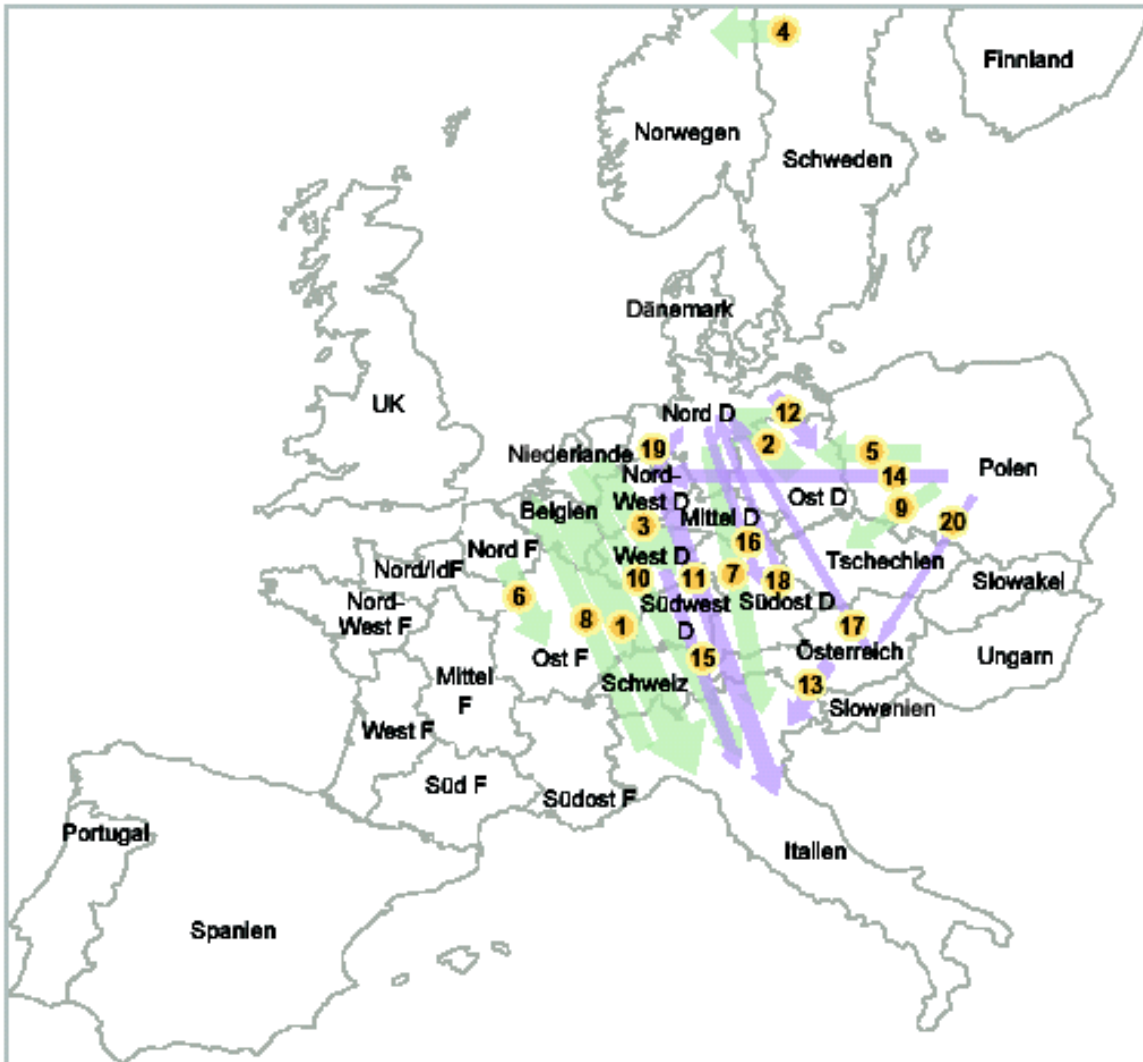
4 - Le déploiement du transport intermodal

Carte des 20 flux les plus importants en Europe (étude Mercer 2006)

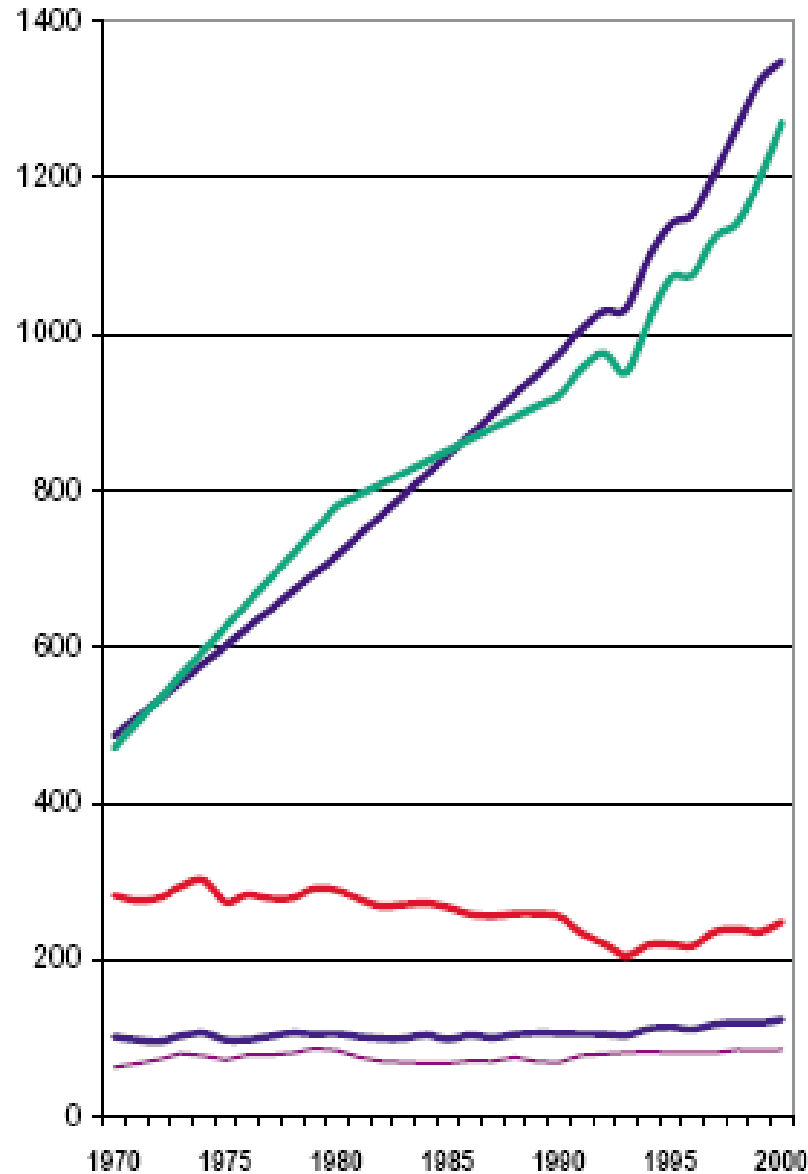


20 grösste Relationen

1	Belgien → Italien	3,5 Mrd. tkm
2	Ost D → Nord D	2,8 Mrd. tkm
3	Niederlande → West D	2,8 Mrd. tkm
4	Schweden → Norwegen	2,7 Mrd. tkm
5	Polen → Ost D	2,5 Mrd. tkm
6	Nord F → Ost F	2,5 Mrd. tkm
7	Nord D → Italien	2,3 Mrd. tkm
8	Italien → Belgien	2,2 Mrd. tkm
9	Polen → Tschechien	2,2 Mrd. tkm
10	Niederlande → Italien	2,2 Mrd. tkm
11	Nordwest D → Italien	2,2 Mrd. tkm
12	Nord D → Ost D	2,1 Mrd. tkm
13	Österreich → Italien	2,1 Mrd. tkm
14	Polen → Nordw. D	2,0 Mrd. tkm
15	West D → Italien	1,9 Mrd. tkm
16	Nord D → Südost D	1,8 Mrd. tkm
17	Österreich → Nord D	1,7 Mrd. tkm
18	Südost D → Nord D	1,6 Mrd. tkm
19	Nordwest D → Nord D	1,6 Mrd. tkm
20	Polen → Österreich	1,4 Mrd. tkm



Une forte évolution des modes de transport en Europe



- Route
- Transport maritime à courte distance
- Rail
- Voies navigables intérieures
- Oléoducs



Un transport fluvial attractif



Le transport fluvial dans l'Union européenne représente 500 millions de tonnes.

L'essentiel du trafic fluvial est réalisé sur le Rhin.



Le Rhin : une artère fluviale majeure



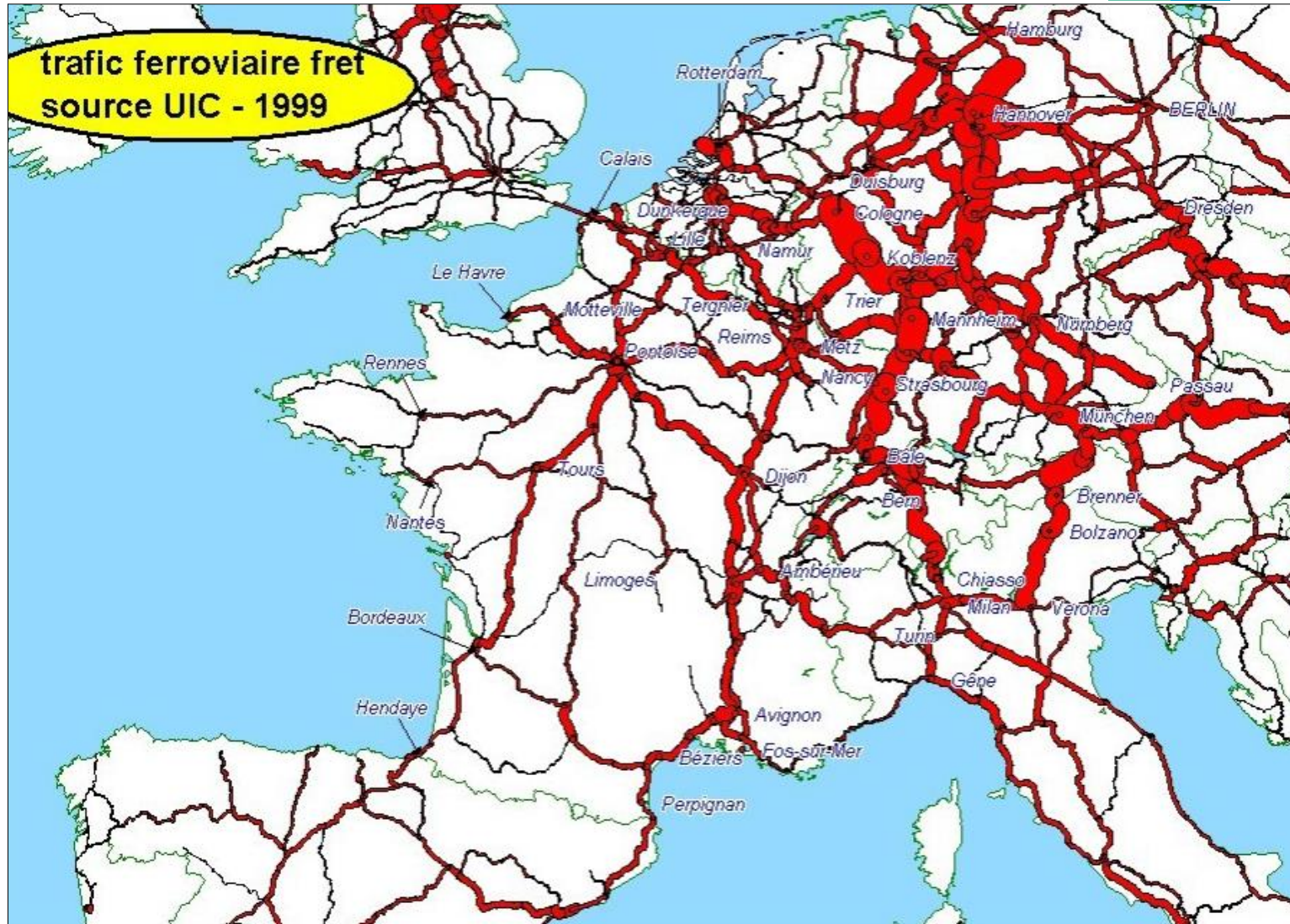
Un fleuve à grand gabarit sur 850 km

Le Rhin moyen : Cologne – Karlsruhe
concentre 50% du trafic

Le Rhin supérieur : Karlsruhe- Suisse
30% du trafic

Trafic sup. à
2 millions de conteneurs /an

Les grands corridors de fret ferroviaire





Les dessertes ferroviaires à l'échelle du Rhin Supérieur

- trafic allemand :
68 % en international
- trafic français :
87 % en international
- trafic suisse
80% interne Suisse
20% pour l'Italie

Une accessibilité / connexion mitigée

Espace rhénan et alpin



Fluvial	Ferroviaire	Routier
<ul style="list-style-type: none">- Libre circulation navigable 24h/24 et 7j/7- Possibilité de transporter + 10 000 t et réserve de capacité limitée à 3 niveau de conteneur jusqu'à Strasbourg- Saturation des port maritime- Situation en cul de sac- Problème des basses eaux du Rhin	<ul style="list-style-type: none">- Déséquilibre de trafic entre les deux rives du Rhin- Connexion ferroviaire de l'ensemble des ports- Fort enjeu pour les ports pour l'extension de leur hinterland- mise à quatre voie entre Karlsruhe et Bâle	<ul style="list-style-type: none">- Déséquilibre de trafic entre les deux rives du Rhin- Connexion des ports aux axes routiers- Discontinuité du réseau autoroutier- Gratuité d'accès au réseau autoroutier français (Maut)- Problème de traversée d'agglomération



SOMMAIRE

1 – Les transports européen de marchandises

2 – La chaîne logistique des transports

3 – Le transport intermodal

4 - Le déploiement du transport intermodal



Client

Marché du Transport

Organisateurs de transport

Organisateur de transport
Transporteur routier

Marché de la sous-traitance routière

Opérateur de Transport Combiné

Marché du Transport Combiné

Manutentionnaire
Exploitant

Entreprise

Entreprise

(wagon conventionnel)

Ferroviaire

Ferroviaire

Batellerie

Transporteurs
Routiers

Infrastructure
Terminal

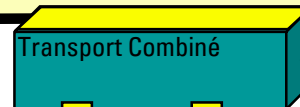
Infrastructure
Voie d'Eau

Infrastructure
Routière

Infrastructure Ferroviaire

Pouvoirs publics

Transport Combiné



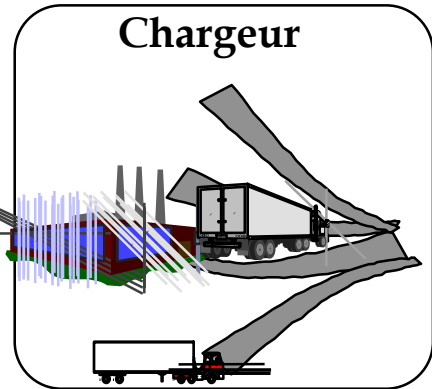
LA CHAÎNE LOGISTIQUE

TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE

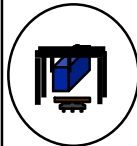


Desserte routière
de ramassage

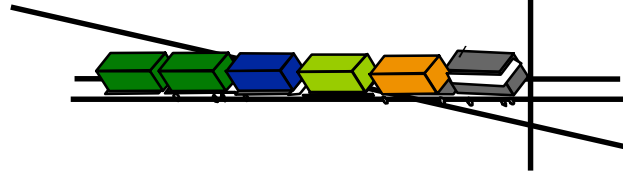
Chargeur



Chantier
terminal
origine



Parcours ferroviaire

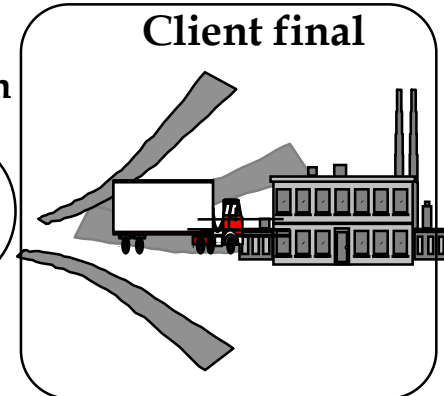


Chantier
terminal
destination

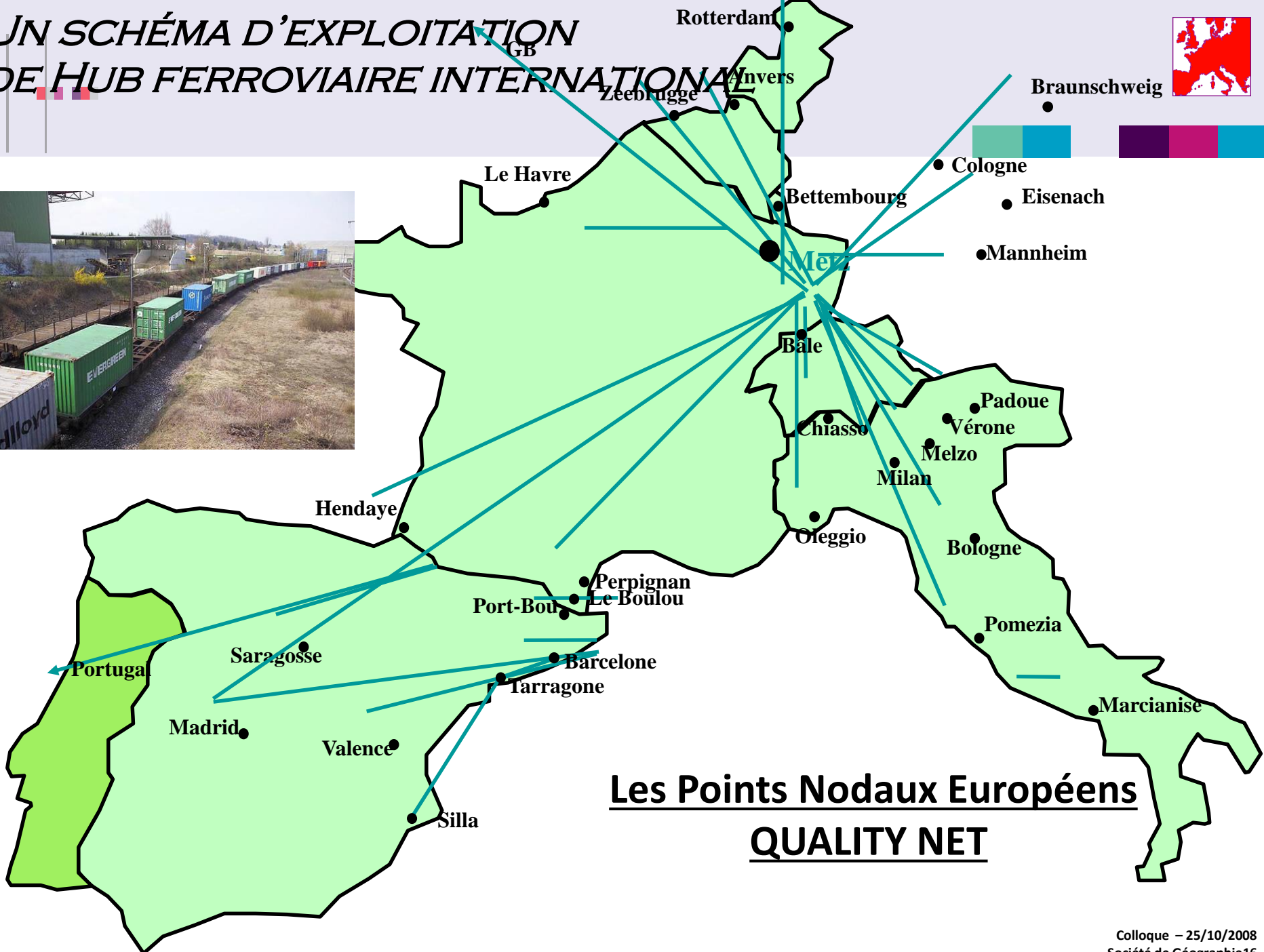


Desserte routière
de livraison

Client final



UN SCHÉMA D'EXPLOITATION DE HUB FERROVIAIRE INTERNATIONAL



Les Points Nodaux Européens
QUALITY NET



SOMMAIRE

1 – Les transports européen de marchandises

2 – La chaîne logistique des transports

3 – Le transport intermodal

4 - Le déploiement du transport intermodal



Définition

Acheminement d'une marchandise utilisant plusieurs modes de transport, mais dans le même contenant et sans rupture de charge.

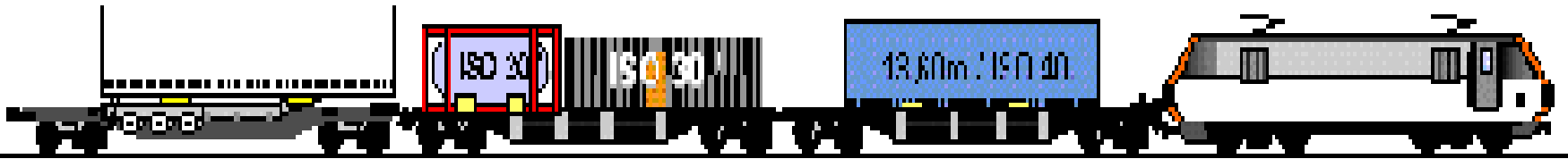
(définition adoptée par la Commission de Bruxelles)





Transport combiné non accompagné

c'est l'offre de service qui consiste à transporter par voie ferroviaire, sur la plus grande partie de leur parcours total, les véhicules intermodaux (conteneur, caisse mobile, semi-remorque,...)
des chargeurs ou des transporteurs

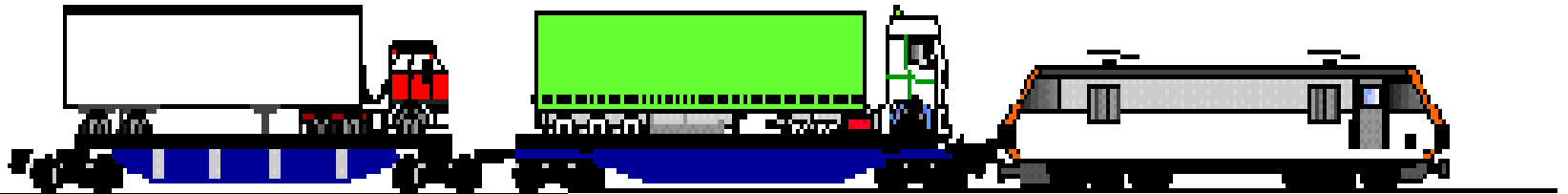




Transport combiné accompagné

Transport de l'ensemble du camion (y compris le chauffeur) sur un wagon adapté et permettant le chargement sans manutention verticale

- route roulante (Suisse, Autriche, Allemagne,...)
- Shuttle Fret (Eurotunnel)
- projet d'autoroute ferroviaire

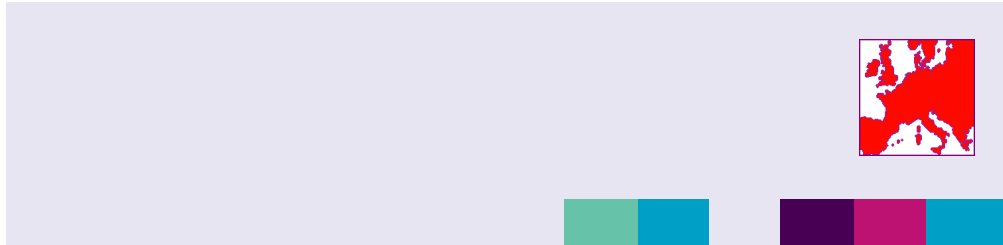
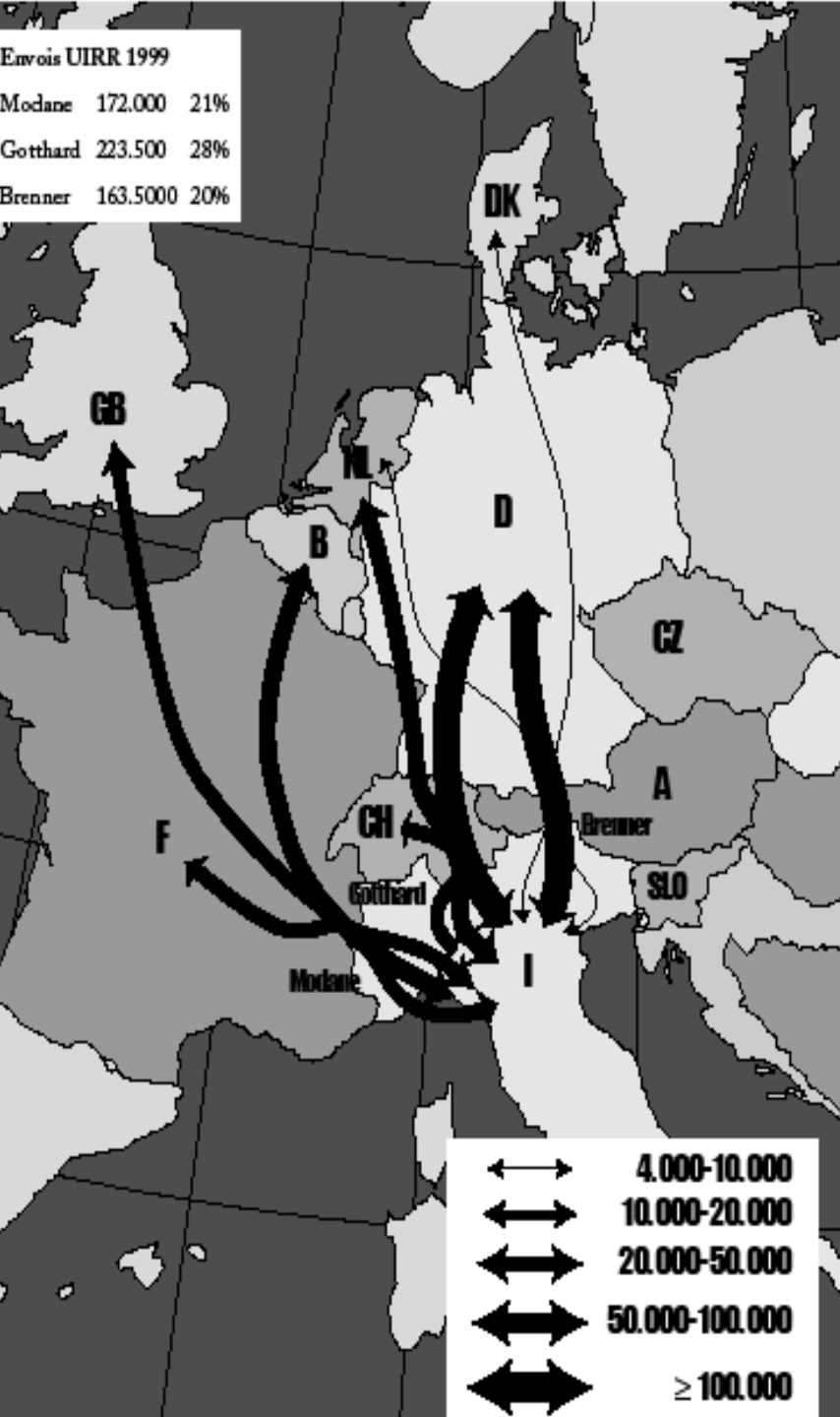


La Route roulante



- Existe en **Suisse, Autriche, Allemagne...**
- Nécessite des wagons surbaissés (plancher : 414 mm) et des petites roues (310 mm au lieu de 920).
- investissement wagons plus important (x 1,5)
- entretien wagons plus important (x 3)
- tare inutile transportée (rapport 1 à 3)

Envois UIRR 1999		
Modane	172.000	21%
Gotthard	223.500	28%
Brenner	163.500	20%



Trafic alpin international combiné non accompagné en 2000

LES AVANTAGES DU TRANSPORT COMBINÉ



POUR	POUR	POUR
LA COLLECTIVITE	LES TRANSPORTEURS ROUTIERS	LE CLIENT FINAL
<p><u>Il génère :</u></p> <ul style="list-style-type: none">- des économies :<ul style="list-style-type: none">*d'énergie fossile*de coûts externes <p><u>Il limite</u></p> <ul style="list-style-type: none">- les investissements routiers- l'utilisation des infrastructures régionales pour des parcours de transit <p><u>Il dégage :</u></p> <ul style="list-style-type: none">- un bilan socio-économique très positif	<p><u>C'est un mode de sous-traitance efficace :</u></p> <ul style="list-style-type: none">- rapide et sûr- avec accès à un réseau de transport étendu <p><u>Il permet aux transporteurs :</u></p> <ul style="list-style-type: none">- de garder des contacts directs avec la clientèle- de mieux respecter la réglementation routière- d'utiliser la dérogation du 44t permettant un meilleur chargement	<p><u>Une offre étendue et performante :</u></p> <ul style="list-style-type: none">- permettant un meilleur chargement (dérogation 44t)- couvrant un territoire français qui s'étendant progressivement à l'Europe- assurant de bonnes connexions avec les liaisons maritimes- valorisant au bénéfice du client l'image écologique attachée au transport par fer



SOMMAIRE

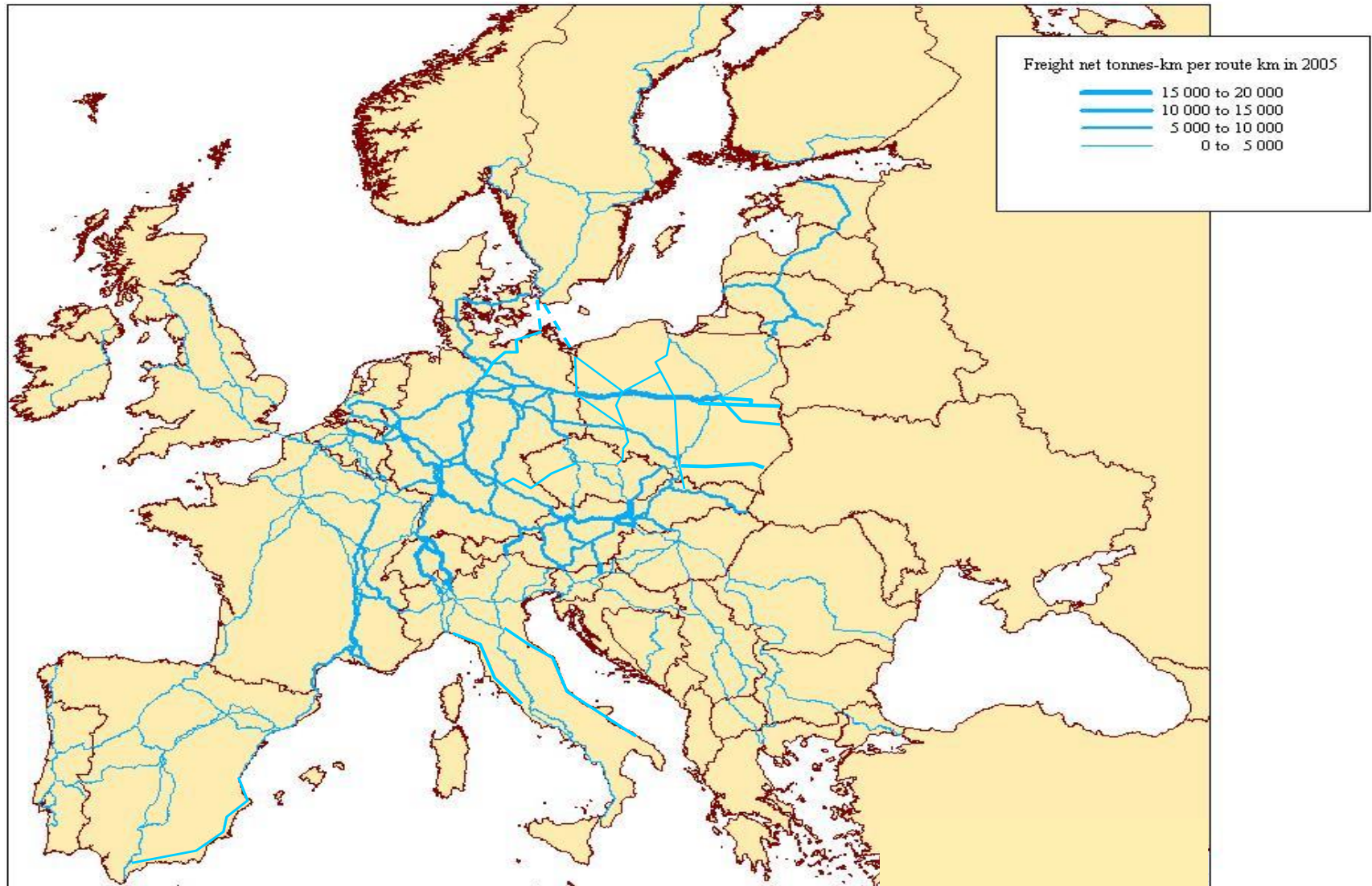
1 – Les transports européen de marchandises

2 – La chaîne logistique des transports

3 – Le transport intermodal

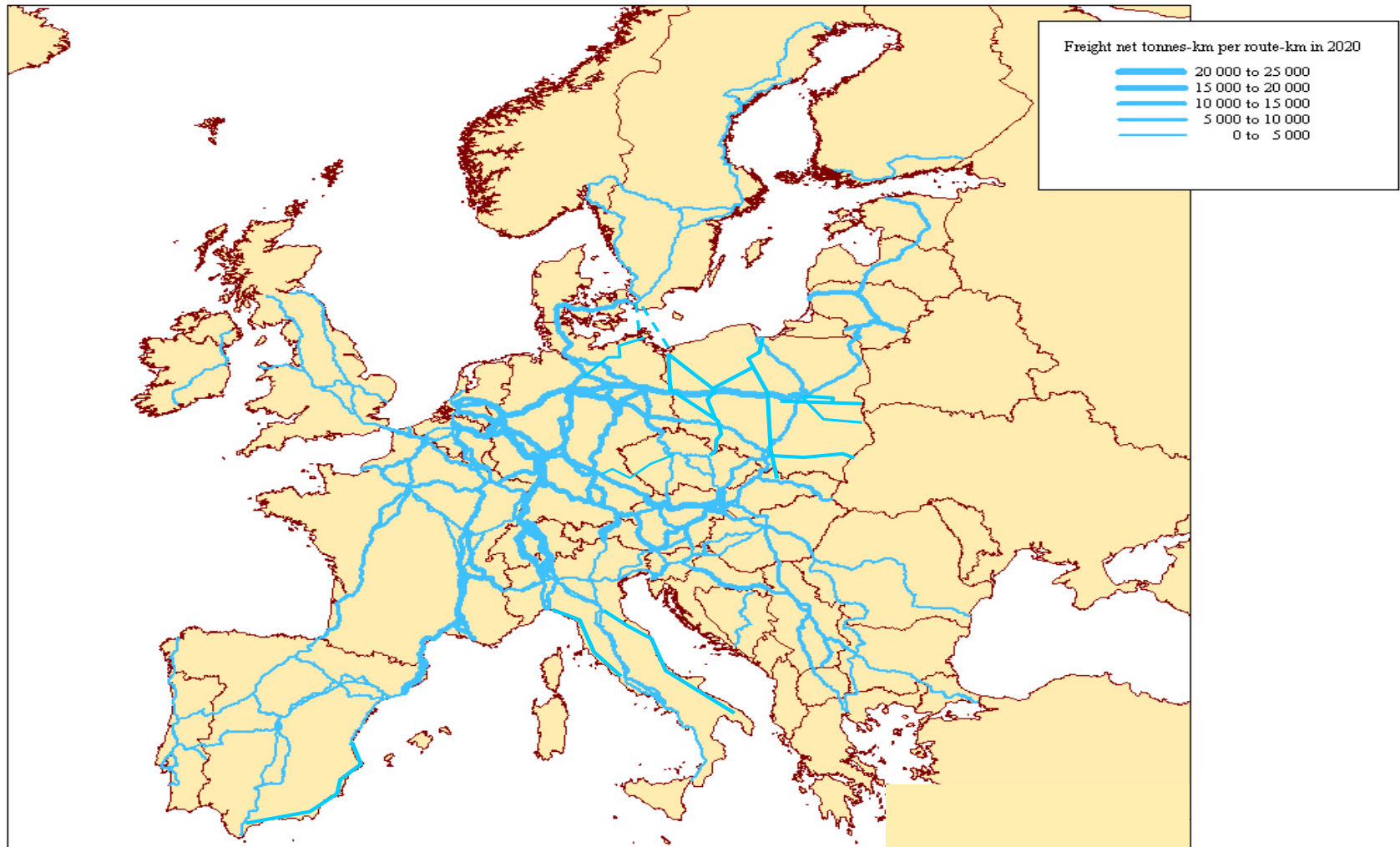
4 - Le déploiement du transport intermodal

Les grands corridors de fret ferroviaire européen en 2005



Les grands corridors de fret ferroviaire européen

Perspectives d'évolution horizon 2020





L'Europe, territoire naturel et adapté au développement du train

- densité du tissu industriel et urbain,
- croissance de la mobilité des personnes et des marchandises,
- prise de conscience citoyenne du développement durable

Ex: trafic international de la SNCF

{ 50% de son trafic fret
(dont 15% avec les ports)
21% de son C.A. voyageurs

Le cadre réglementaire européen



- Les **textes fondateurs** de l'Union Européenne prévoient la libre circulation des biens et des personnes.
- A ce titre, **l'ouverture des marchés** est considérée par la Commission comme un outil au service du développement du transport ferroviaire

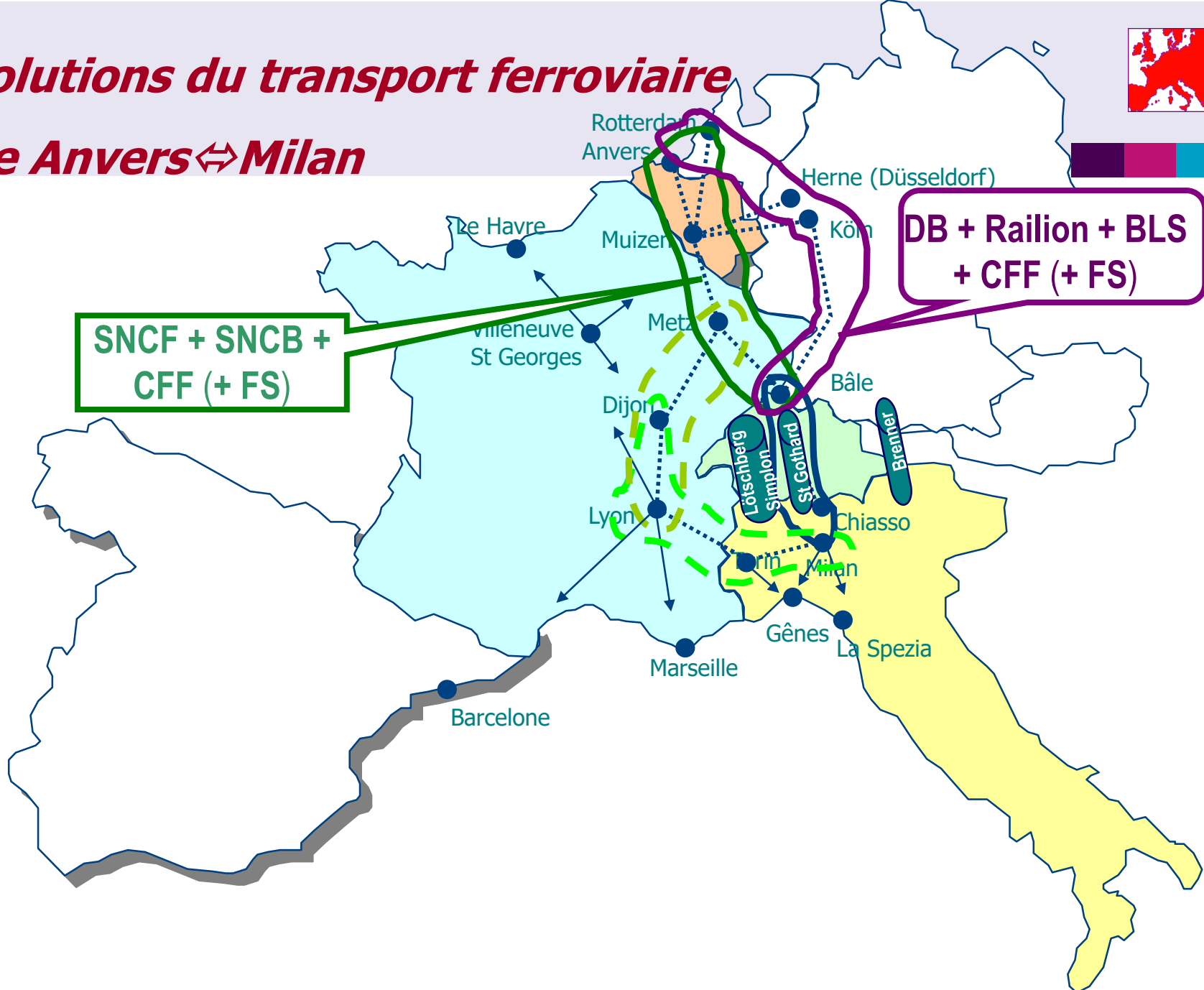
La libéralisation du fret ferroviaire en Europe a modifié le paysage...



- Le droit communautaire instaure progressivement la concurrence dans le système ferroviaire en Europe
 - **1991 : la directive 91/440** impose :
 - l'indépendance financière et juridique des EF par rapport à l'Etat
 - la séparation comptable entre l'activité de GI et celle d'EF
 - **2001 : 1er paquet ferroviaire**, adaptation pour un traitement équitable des demandes des nouveaux entrants
 - séparation de l'activité d'EF des répartitions de capacité, octroi des licences, perception des redevances infra +
 - définition des services minimum que les EF historiques doivent procurer aux nouveaux entrants
 - accès pour les trafics internationaux de fret à la partie nationale du réseau transeuropéen de fret (RTEFF), soit 80% des trafics réalisés
 - **2004 : 2ème paquet ferroviaire** ; ouverture de tout le réseau
 - pour l'ensemble du fret international à partir du 1/01/2006
 - pour le fret national à partir du 1/01/2007
 - création d'une agence ferroviaire européenne
 - **2006/2008 : 3ème paquet ferroviaire** ; en cours, pour l'ouverture à la concurrence du transport international de voyageurs à partir de 2010

Evolutions du transport ferroviaire

Axe Anvers ↔ Milan



Les motivations

du déploiement du transport intermodal dans l'espace rhénan et alpin



- 1 - Une région à forte densité humaine et industrielle
- 2 - Des techniques intermodales fluviales et terrestres en rapport avec la géographie physique
- 3 - Une prise de conscience du développement durable avec une optimisation des modes de transports complémentaires



Déploiement du transport intermodal

L'espace rhénan et alpin



Merci pour votre attention.

joel.forthoffer@sncf.fr

Paris, le 26 octobre 2008

donner au train des idées d'avance

