

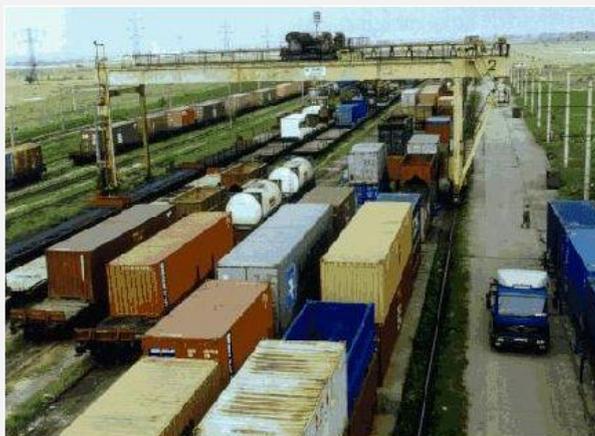
07 - Report modal du fret à la Française: Rêve ou réalité ?

Posté le : 29/07/2008

Par: R & G. Claraco

Catégorie :

Dans des pays où le ferroviaire est actif en fret, il se développe de lui-même.



Le bien penser, soutenu par le Grenelle de l'environnement laisse penser que le report modal des flux routiers vers le ferroviaire est accessible sur une part significative de trafic.

Cette affirmation bien assimilée par le public pose pourtant les termes d'un affrontement. Il s'agit bien de faire basculer des flux déjà existants sur la route vers le mode combiné, voire ferroviaire pur.

Poser le problème sous cet angle est bien reconnaître qu'il faut déshabiller Pierre pour habiller Paul.

Or contre toute attente, des exemples montrent que dans des pays où le ferroviaire est actif en fret, il se développe de lui-même et le routier n'en est pas affaibli pour autant. L'exemple précis est l'Allemagne, mais le Benelux également...

Ce qui fait doublement douter est le principe qui veut qu'en France, le trafic ferroviaire ne soit pertinent qu'au-delà de 500 kilomètres. Or ici aussi, la croissance à deux chiffres d'IFB qui est un opérateur ferroviaire de transport combiné majeur pour les ports de la mer du nord, montre que son domaine de pertinence est à moins de 300 kilomètres.

Ce qui fait triplement douter est l'observation de la consistance des trafics de fret ferroviaire liés à la mondialisation. Ces trafics utilisent majoritairement le conteneur qui est l'emballage normalisé mondial. Ces trafics sont tellement puissants qu'en France ils redonnent vie au fluvial entre Le Havre et Paris ainsi qu'entre Marseille et Lyon. Même le fluvial progresse où le train régresse.

Pour comprendre et redonner une attractivité au train, il faut analyser plusieurs facteurs :

Le coût du système ferroviaire Français : Tous les chiffres sont décalés tant en infrastructures qu'en exploitation par rapport aux données de référence de tous les voisins Européens, à tel point que pour évaluer tout trafic en France, les organisations logistiques étrangères recherchent en permanence de combien il faut réévaluer leurs coûts pour simuler le maillon ferroviaire Français.

Heureusement pour les trafics, la libéralisation a permis à des entreprises d'offrir des coûts de fret ferroviaire Européens différents de ceux pratiqués par la SNCF au marché Français.

Mais pour les coûts d'investissements en infrastructures, les moyennes justifiantes proposées sur tout devis sont prohibitives du mode ferroviaire.

En exploitation, les systèmes élaborés Français ne sont pas plus efficaces.

Modalhor s'enfonce dans les déficits au point de préoccuper les pourvoyeurs de subventions d'équilibre.

Les Opprox ne démarrent pas malgré des délais de mise en œuvre conséquents.

Pourquoi ces contre performances :

Simplement parce qu'on cherche à inventer des concepts « avant-gardistes » alors qu'un train de fret marche encore avec des coups de masse et de la graisse.

Parce qu'au lieu d'accepter la normalisation mondiale du conteneur, on cherche à transporter dans des boîtes atypiques telles les caisses mobiles à utilisation confidentielle et à dimensions particulières.

Et constater que dans ce monde performant de la logistique, des transporteurs font encore fabriquer des carrosseries spécifiques tout en ignorant l'utilisation des conteneurs standards adaptés à tout type de marchandises.

De plus, les flux de transport étant continus, ils ne peuvent s'accommoder d'un seul départ par jour comme le propose le chemin de fer. Là aussi, il suffirait de gérer les circuits de transports de conteneurs en flux continu par des boucles « tapis roulant » pour rendre ce mode de transport plus attractif.

RésoR@il [<http://intermodalite.com/resorail/>] reste toujours la bonne réponse, et ce malgré son ancienneté (déjà 5 ans) et, aujourd'hui encore, malgré toutes les innovations tout aussi exorbitantes qu'inadaptées de ces nouveaux visionnaires qui se qualifient « spécialistes du transport intermodal » en ne tenant jamais compte des réalités imposées par le marché .

La preuve de l'incohérence:

Après avoir revu sa politique et s'être désengagé du transport de véhicules accompagnés, Lorry rail va maintenant essayer de remplir son train en accrochant des wagons porte conteneurs

Un virage stratégique vient d'être opéré par lorry rail.

Après avoir abandonné le concept de route roulante en permettant l'embarquement de véhicules accompagnés, Lorry Rail, dans un premier temps n'a mis en circulation que des demi-rames disposant d'une capacité de 20 semi remorques.

Le taux de remplissage à moins de 25% des prévisions creuse les pertes.
Aussi pour compléter le train, il est envisagé d'adjoindre des wagons portes
conteneurs ordinaires.
Novatrans est concurrencé de plein fouet par un acteur subventionné.
De quoi faire réfléchir l'Europe et les élus Français.
Un coup dur pour promouvoir la mise en route de la ligne Atlantique.