

LA LETTRE DE L'ORT - n°4

■ ETUDE - LE TRANSPORT COMBINÉ EN PICARDIE : Marché actuel et perspectives d'évolution

Cette étude menée en 1999 par l'ORT et pilotée par la DRE Picardie a été réalisée par MDS France. Elle analyse les caractéristiques du marché (actuel et potentiel) du transport combiné en Picardie et expose les contraintes et atouts locaux pour son développement. Elle aboutit à la formulation d'orientations pour les autorités, les institutions régionales et les opérateurs afin d'adapter l'offre aux besoins des chargeurs.

Qu'est-ce que le transport combiné ?

Le transport combiné est le transport de marchandises unitarisées par plusieurs modes depuis le chargeur jusqu'à sa destination finale, c'est-à-dire de porte à porte. Ce transport combine les modes route, fer, voie d'eau et mer. Lorsque seuls les modes routier et ferroviaire sont utilisés, on parle d'un transport combiné rail-route.

Son efficacité repose sur la coopération de nombreux intervenants : le client, l'organisateur du transport combiné de bout en bout (filiale de compagnie ferroviaire ou opérateur de ferroutage), le gestionnaire du réseau ferré (réservation de sillons), la compagnie ferroviaire (traction de wagons), les transporteurs fluviaux, le gestionnaire des voies navigables, les ports, les compagnies maritimes, les transporteurs routiers, le gestionnaire des voies routières. En effet, à l'arrivée au chantier intermodal, l'UTI (Unité de Transport Intermodal) est transférée d'un

mode de transport à un autre (opération exécutée à nouveau au chantier d'arrivée).

Le transport combiné permet de transférer des volumes importants avec une grande régularité tout en gardant une souplesse de distribution. Il allie la productivité du fer/ de la voie d'eau/ du maritime (massification des flux) à la flexibilité de la route (desserte fine).

Marché actuel

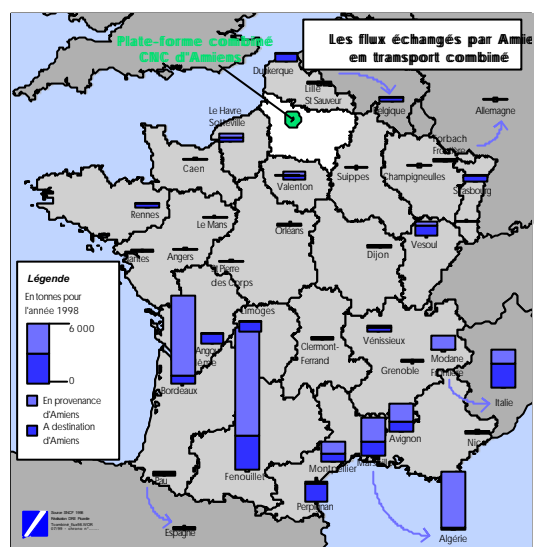
La situation géographique de la Picardie, entre deux aires métropolitaines puissantes, lui confère un rôle logistique prometteur tout en limitant l'hinterland du chantier de transport combiné existant à Amiens, concurrencé par les chantiers des régions voisines.

La Picardie ne possède qu'un seul chantier de transport combiné, situé en centre ville d'Amiens et géré par la CNC. Le trafic total du site en 1998 (année de référence de l'étude)

atteint les 56 000 tonnes brutes. Près de 80% des volumes sont à destination du sud de la France et 65% sont des expéditions.

Faute de volumes suffisants, les services ferroviaires proposés sont indirects via le point nodal d'Île de France, les délais d'acheminement de chantier à chantier sont donc plus longs. Par ailleurs, le chantier est peu opérationnel et présente une capacité restreinte.

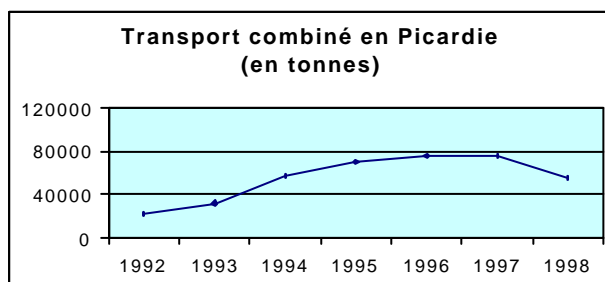
Malgré ces différents points, le chantier est à même de traiter les tonnages qui y transitent aujourd'hui.



LES FLUX DE TRANSPORT COMBINÉ DU CHANTIER D'AMIENS EN 98

Part de marché et marché potentiel

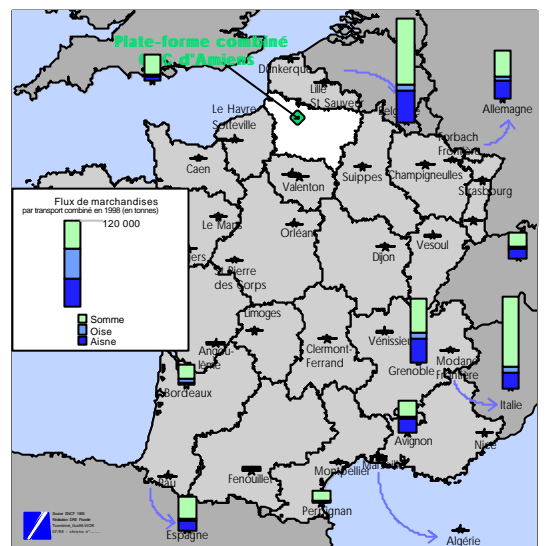
Globalement sur la période 1996 - 1998, on constate une réduction de la part de marché d'Amiens. Elle est passée de 13 à 9%, tandis que les volumes combinables de la région ont progressé de +45%. Le département de l'Oise, considéré comme faisant partie de l'hinterland des chantiers de transport combinés parisiens, enregistre les hausses de trafic combinable les plus significatives.



EVOLUTION DU TRAFIC COMBINÉ PICARD DE 1992 A 1998

Une analyse générale des trafics potentiels a ensuite été menée : il apparaît que le potentiel de transport combiné de la Picardie, au départ du site d'Amiens sur les principales relations européennes est de 868 800 tonnes. Le détail par département indique que le plus gros potentiel se situe dans l'Oise (plus de 300 milliers de tonnes), puis dans la Somme et dans l'Aisne (250 milliers de tonnes).

Le potentiel le plus important est observé avec la Belgique/Luxembourg (260 000 tonnes), puis avec l'Italie (220 000 tonnes). Globalement, le marché potentiel de transport combiné de la Picardie est conséquent, toutefois le détail par relation reste insuffisant pour constituer des trains directs.



LE POTENTIEL DE TRAFIC COMBINÉ DU SITE D'AMIENS

Analyse de la demande

Le transport combiné est bien accueilli par les chargeurs picards mais l'offre actuelle ne correspond pas aux besoins et la présence commerciale de l'opérateur en place est insuffisante. Peu d'entreprises connaissent l'offre du chantier d'Amiens et la majorité d'entre elles n'a jamais été démarchée commercialement par la CNC et Fret Combi. En terme de services requis, les horaires d'arrivée à destination doivent être antérieurs à 6h30 du matin jour B, pour une

livraison chez le client à 8h00, ce que ne permet pas le chantier d'Amiens. Les départs doivent être journaliers et le prix doit être aligné à celui de la route en porte à porte.

En conséquence, les chargeurs préfèrent utiliser le tout route ou recourir aux chantiers de transport combiné des régions voisines. Ce dernier point contribue notamment à segmenter le marché combiné picard, les entreprises de l'Oise et du Sud de l'Aisne donnant priorité aux chantiers parisiens, plus proches et mieux desservis.

Axes de développement

Pour augmenter l'utilisation du transport combiné en Picardie, il faut augmenter sa part de marché par rapport au potentiel de trafic combinable. Ceci revient à prendre des parts de marché sur le transport tout route et sur le transport conventionnel ferroviaire. Pour ce faire, 2 moyens d'action peuvent être envisagés : changer l'environnement dans lequel le transport combiné évolue et adapter l'offre à la demande.

Le premier point, relevant de la politique générale des transports en France, n'est pas maîtrisable. Il est donc impossible de s'y baser pour prévoir une quelconque évolution du transport combiné en Picardie. La seule chance d'améliorer l'offre, selon les critères définis, est d'arrêter des trains de passage. Nous pensons donc que seule une volonté politique forte peut aboutir à une réorganisation des services transitant actuellement dans la région Picardie.

Le site d'Amiens n'est pas adapté, deux solutions semblent alors se présenter : délocaliser le site d'Amiens sur Longueau ou préparer un site dans l'Oise.

Un transfert de site sur Longueau représente pour la région un moyen rapide d'améliorer l'offre de transport combiné, en termes d'accessibilité (la rocade permet l'accès aux autoroutes A1, A16, A28 et futures A29 et A24), d'environnement (le site SNCF de Longueau n'est pas situé en centre ville) et de capacité (cette nouvelle implantation permettrait d'accroître la capacité du chantier

et de répondre au développement du transport combiné).

Par ailleurs, cette étude a déterminé des potentiels de trafics combinés dans l'Oise. La proximité de l'Île de France et de son bassin de consommation font de ce département une zone à potentiel logistique fort. L'opportunité d'une zone industrielle et logistique couplée à un chantier intermodal existe donc dans l'Oise.

MOTS CLEFS

Transport combiné

Recours à plusieurs modes de transport pour un seul envoi de porte à porte, sans rupture de charge. Le rôle de la route est limité au pré-et/ou post-acheminement. Le chemin de fer ou la voie navigable sont utilisés pour la partie intermédiaire, c'est-à-dire la plus longue, du trajet. Le transport combiné **rail-route** désigne un transport combinant les modes routier et ferroviaire.

Multimodalité

Utilisation de plusieurs modes pour un même transport de marchandises

Chantier intermodal

Terminal de transbordement permettant les transferts d'un mode de transport à l'autre (le plus souvent entre mode routier et mode ferroviaire).

Plate-forme multimodale

Zone délimitée à l'intérieur de laquelle sont exercées, par différents opérateurs, toutes les activités relatives aux transports, à la logistique et à la distribution des marchandises, tant pour le transit national que pour le transit international (stockage, groupage, dédouanement...).

Hinterland

Arrière-pays ; zone située autour d'un site et qui alimente son activité.

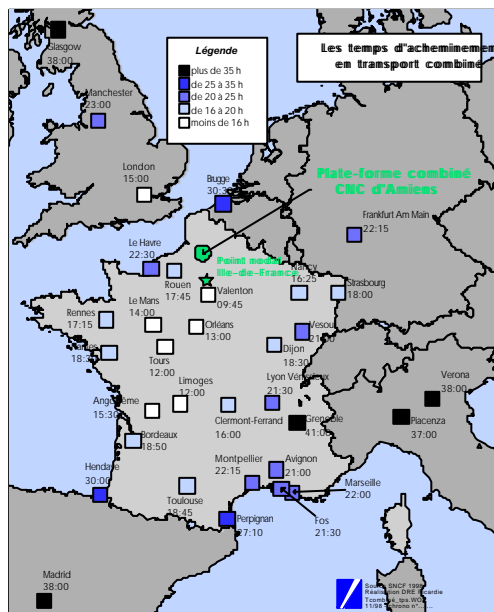
UTI

Unité de Transport Intermodal. Conteneur maritime, caisse mobile, remorque « kangourou ». Ces unités de charge facilitent la manutention et le passage d'un mode de transport à un autre.

Les principales conclusions

Il existe un potentiel de transport combiné à développer dans la région. Avant toute chose, il s'agit de travailler à l'adaptation de l'offre aux besoins des chargeurs en :

- Approchant l'opérateur CNC : il convient de lui diffuser les résultats de l'étude de marché et de rencontrer les personnes décisionnaires afin de connaître la politique commerciale de la compagnie sur la région ;
- rencontrant les opérateurs de transport combiné des régions voisines : certains ont déjà montré de l'intérêt pour établir leur propre chantier de transport combiné en Picardie. Les relations avec ces acteurs économiques doivent être entretenues.
- L lançant une étude d'opportunité spécifique : le transfert du chantier combiné d'Amiens vers Longueau doit faire l'objet d'une étude d'opportunité approfondie incluant les aspects techniques, financiers, commerciaux... ;
- Organisant le développement logistique dans l'Oise : le sud du département présente un potentiel logistique important. Il est donc vital d'en coordonner le développement par un suivi permanent des projets et implantations (publiques et privées) en cours et à venir. A terme, il s'agit d'une réelle opportunité d'accroître la part du transport combiné.



TEMPS D'ACHEMINEMENT EN TRANSPORT COMBINÉ

Méthodologie

Phase 1 : Diagnostic de la situation actuelle

1. Analyse de l'offre existante : en Picardie et dans les régions voisines :

- caractéristiques des sites actuels (équipements et infrastructures, potentialités en volumes, services offerts, investissements actuels et projetés, comparaison avec le mode routier, qualité de service)
- entretiens auprès d'autorités locales et des principaux opérateurs régionaux

2. La clientèle actuelle :

- analyse par activités, volumes, O/D, localisation et des zones d'attraction
- analyse des données statistiques (données Sitram et SNCF)
- enquêtes auprès des opérateurs et des chargeurs picards

Phase 2 : Analyse de la demande potentielle

1. Le marché potentiel :

- définition d'une matrice de flux de trafics afin d'évaluer le potentiel de trafic transférable sur des modes alternatifs à la route

2. Entretiens auprès des clients actuels et potentiels :

- analyse des attentes et besoins selon des critères (volume et type de trafic, organisation logistique, perspectives de marché, position par rapport à d'autres modes, qualité de service, prix, délais)

3. Analyse de la demande :

- évaluation du trafic potentiel transférable sur le transport combiné

4. Axes de développement du transport combiné en Picardie :

- pertinence des sites actuels
- vers un scénario volontariste de développement du transport multimodal en Picardie

Viviane LE TIRILLY/DRE Picardie

La lettre de l'ORT - n°4 octobre 2001

Directeur de la publication :

Marc ARNAUD

Réalisation - impression :

Direction Régionale de l'Équipement de Picardie

ISSN 1299-9733

Les études mentionnées sont consultables à l'Observatoire Régional des Transports de Picardie