

2.3 TRAFICS DE MARCHANDISES

2.3.1 Caractéristiques de l'offre de transport de marchandises

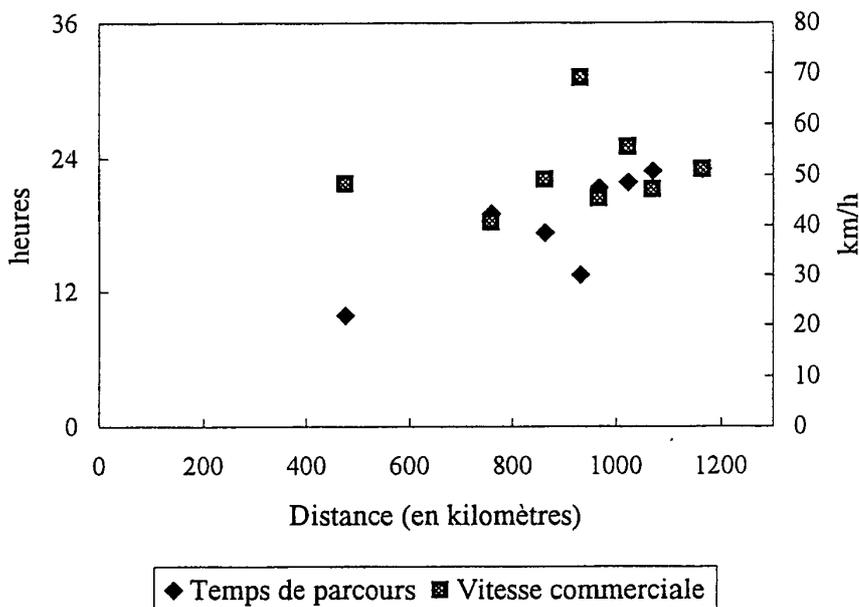
2.3.1.1 Exemple de quelques relations transitant par Modane

Le tableau suivant donne les principales caractéristiques de quelques liaisons ferroviaires de transport de marchandises passant par Modane :

**CARACTERISTIQUES DE QUELQUES LIAISONS
FERROVIAIRES PASSANT PAR MODANE
(ANNEE 1997, Source SNCF)**

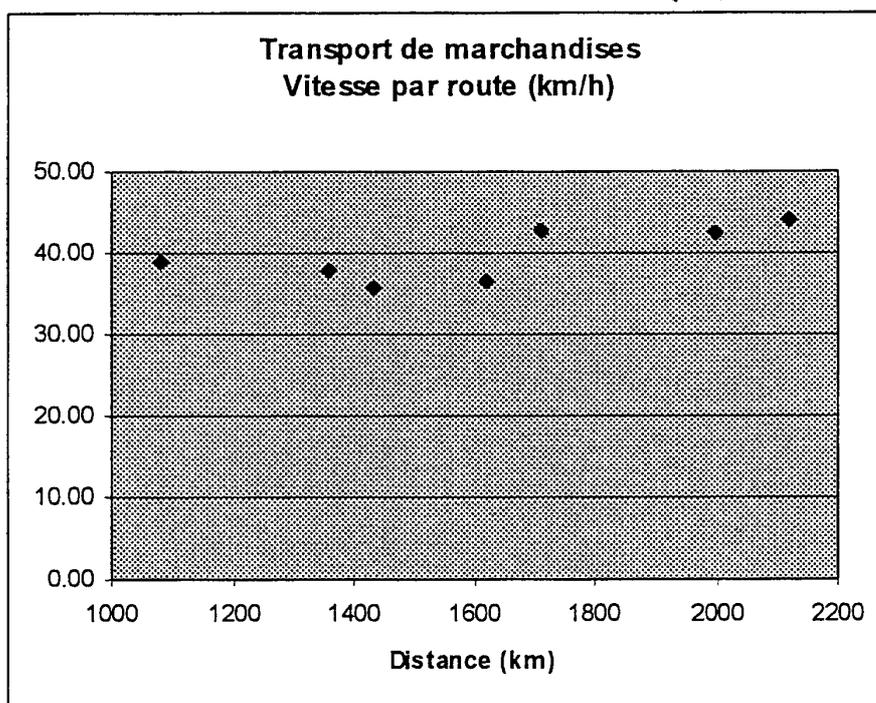
			Distance (km)	Temps de parcours (heure)	Vitesse commerciale (en km/h)
Calais	Milan	Transport combiné	1164	23,0	51,0
Port-Bou	Milan	Transport combiné	863	17,3	49,0
Feignies (entre Mons et Maubeuge)	Turin (Orbassano)	Transport combiné	932	13,5	69,0
Gevrey (au sud de Dijon)	Turin (Orbassano)	Fret	475	9,9	48,2
Ambérieu	Torino di Sangro (à la latitude de Rome, sur la côte adriatique)	Transport d'automobiles neuves	967	21,3	45,2
Creil	Avigliana	Train entier	760	19,0	40,5
Feignies	Milan	Transport combiné	1072	22,8	47,0
Calais	Turin (Orbassano)	Fret	1024	21,8	55,5

**Trafic de marchandises via la vallée de la Maurienne :
Quelques liaisons ferroviaires et leurs caractéristiques
(Année 1997, Source SNCF)**



On trouvera dans le tableau ci-après une comparaison des coûts et temps de transport par route et par fer sur les relations citées précédemment. Les coûts de transport à la tonne ont été calculés sur la base des analyses entreprises par SETEC-Economie lors d'études antérieures.

Les temps de transport par route ont été estimés sur la base d'une vitesse moyenne calculée sur un certain nombre de relations internationales longues distances pour lesquelles on avait pu obtenir des données observées.



Source SETEC

On constate que l'on a globalement sur les relations longues une vitesse moyenne de l'ordre de 40 km/h pour le mode routier qui peut paraître faible mais qui s'explique en partie par la législation en matière de repos et de durée de conduite.

COUTS ET TEMPS DE TRANSPORT MARCHANDISES ROUTE ET FER SUR QUELQUES RELATIONS (ANNEE 1997, Sources SNCF et SETEC pour les coûts)

Unités : Temps en heure décimale, coûts en francs 1995 par tonne.kilomètre

		Distance par route		Distance par Fer	Temps par Route	Temps par Fer *	Coût par Route #	Coût par Fer
		Totale	sur autoroute					
Calais	Milan	1139	1092	1164	28.5	23.0	0.403	0.302
Port-Bou	Milan	837	750	863	20.9	17.3	0.423	0.332
Feignies	Turin (Orbassano)	941	772	932	23.5	13.5	0.416	0.320
Gevrey	Turin (Orbassano)	484	397	475	8.0	9.9	0.444	0.415
Ambérieu	Torino di Sangro	1088	968	967	27.2	21.3	0.406	0.306
Milan	Feignies	1017	876	1072	25.4	22.8	0.411	0.312
Calais	Turin (Orbassano)	1071	990	1024	26.8	21.8	0.407	0.308
Creil	Avigliana	820	740	760	20.5	19.0	0.424	0.335

* : hors temps de transport terminal

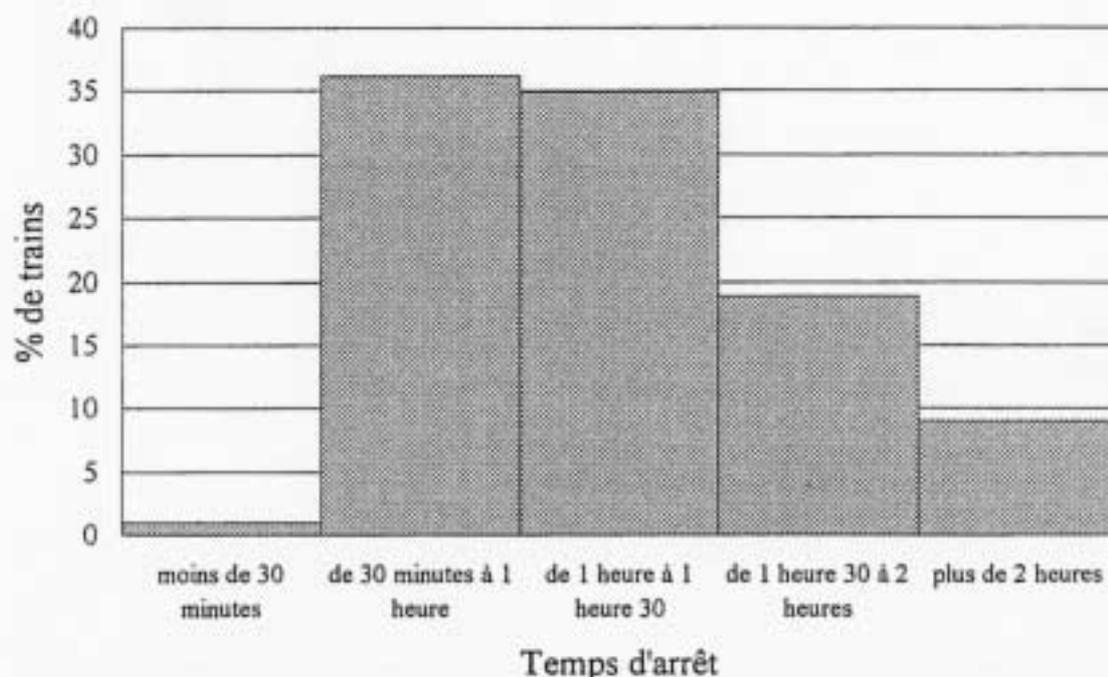
: sur la base de 15 tonnes par véhicule

Ces chiffres montrent que sur la base des coûts et des temps de transport offerts, le mode ferroviaire est compétitif par rapport à la route sur les relations longues du type de celles transitant par Modane. Il y a donc d'autres déterminants du choix modal qui sont particulièrement importants dans le cas du transport de marchandises. *Notons cependant que si on prend en compte des vitesses moyennes de l'ordre de 60 km/h pour la route peut-être plus réalistes mais difficilement compatibles avec la législation actuelle et des chargements moyens proches de 18 tonnes, le propos précédent doit être nuancé et le mode routier devient équivalent en tarif et généralement plus rapide que le mode ferroviaire.*

2.3.1.2 Spécificité de la desserte ferroviaire par Modane

L'organisation actuelle du transport ferroviaire de marchandises impose des arrêts dans la vallée de la Maurienne, rendus nécessaires par le passage de la frontière (formalités administratives, visites de chargements, échange des moyens de traction à Modane) et, dans le sens nord-sud à Saint Jean de Maurienne, par la mise en place de locomotives de renfort.

Ces arrêts sont plus ou moins longs comme le montre le graphe suivant (deux sens confondus) :



Distribution des durées des arrêts des trains de marchandises en vallée de la Maurienne (Année 1997, Source SNCF)

2.3.2 Les déterminants qualitatifs du choix modal du transport des marchandises

Les éléments suivants sont tirés de l'expérience (études, entretiens, enquêtes, auprès de chargeurs ou de leurs représentations professionnelles, de professionnels du transport ...) de SETEC-Economie. Ils ne dressent pas un état exhaustif de la situation mais en soulignent certains faits saillants.

2.3.2.1 Evolution globale de l'organisation des transports de marchandises et de la logistique

Rappelons les grandes tendances de l'évolution du transport de marchandise et de la logistique ;

Ce secteur est marqué actuellement par :

- L'augmentation des volumes,
- la libéralisation des échanges,
- l'augmentation des niveaux de service et des contraintes correspondantes (délais plus courts, horaires plus contraignants, régularité et fiabilité plus élevées, souplesse, adaptabilité, ...),
- la diversification et la spécialisation des services

Les grandes orientations du transport et de la logistique sont marquées par la généralisation du juste-à-temps et la diminution des stocks, la rationalisation du nombre et de la localisation des entrepôts ou plates-formes de distribution et l'ouverture des marchés.

De plus en plus, les chargeurs ont tendance à :

- multiplier les livraisons,
- multiplier les références et
- réduire les quantités.

De plus en plus, les organisations logistiques s'articulent autour de la maille de 500 km, correspondant au temps de conduite maximum journalier (8 heures) (ce qui correspond à peu près à la mise en place d'une seule plate-forme de stockage et de distribution pour l'ensemble de la France, située géographiquement au centre du territoire national). De plus en plus les chauffeurs routiers travaillent en aller-retour sur des trajets de 250 km avec des relais, où ils échangent leurs véhicules. Les transports sont principalement effectués durant la nuit.

On cherche donc à éviter les trajets longs, qui sont ceux sur lesquels le fer peut être compétitif. *Cette tendance est très défavorable au fer et au transport combiné.*

L'organisation logistique repose sur l'utilisation rationnelle de plates-formes de distribution ; le passage en plate-forme a tendance à se développer car le transport de lots complets homogènes est plus économique (meilleur remplissage des camions) ; on le pratique sur les longs trajets à destination de plusieurs destinataires jusqu'à une plate-forme d'éclatement, où sont constitués par destinataire des chargements complets hétérogènes de produits diversifiés. La localisation de ces plates-formes est fonction des distances, de la localisation géographique des producteurs et des marchés.

Le nombre et la densité de ces plates-formes sont variables et dépendent des secteurs d'activités et des produits, d'une par région à quelques unes seulement sur l'ensemble du continent.

Il existe toutefois des freins à ces concentrations logistiques européennes dues aux spécificités des circuits de distribution entre les pays, qui peut nécessiter de garder une certaine particularité de l'organisation logistique par pays.

La route permet un choix de localisation des plates-formes de distribution beaucoup plus étendu, et plus souple.

La stratégie des groupes multinationaux fournisseurs (comme Danone, Nestlé, etc...) est de rechercher en permanence les meilleures répartitions de la production dans les usines du groupe ; les trafics peuvent être modifiés rapidement ; *le fer ne s'accommode pas facilement de ce manque de régularité à la différence de la route.*

2.3.2.2 Les principaux défauts et critiques portés à l'égard du fer

Le manque de compétitivité du fer procède pour une part de l'évolution et des contraintes du marché mais aussi de la qualité moyenne des prestations offertes selon le jugement des opérateurs de transports.

Le service fourni par le fer pêche essentiellement par les éléments suivants :

- rigidité des horaires,
- retards trop fréquents et horaires insuffisamment respectés,
- inadaptation aux délais brefs,
- inadaptation aux courtes distances (inférieures à plusieurs centaines de kilomètres)
- inadéquation des services (essentiellement des horaires),
- inadaptation des installations / chantiers du transport combiné,
- Les tarifs du fer ne sont pas suffisamment stables dans le temps pour fonder une stratégie à long terme.

Il s'agit ici d'éléments déterminants du choix modal.

La généralisation du juste-à-temps et de la diminution des stocks nécessite un acheminement sûr et fiable, et entraîne la nécessité d'accroître la sécurité d'approvisionnement ; ainsi certaines entreprises conservent plusieurs modes d'approvisionnement (route, et fer ou voie d'eau) au cas où (grève par exemple) l'un des modes ne permettrait plus l'approvisionnement.

La parcellisation et la spécialisation des expéditions ne va pas non plus dans le sens du transport combiné, qui s'accommode mieux de la massification des flux.

Par contre, l'ouverture des marchés, notamment nationaux, l'augmentation des volumes transportés et des distances, sont plus favorables au fer, moins sensible à la congestion et meilleur marché sur les longues distances.

Le transport routier est beaucoup plus souple dans le temps (les horaires) et l'espace (la localisation des grandes plates-formes) que le transport combiné mais cette souplesse est parfois obtenue au mépris des règles de sécurité et de la réglementation.

Aux yeux des utilisateurs, l'organisation ferroviaire semble posséder trop d'inertie ; une fois qu'un train est mis en place il est nécessaire de lui assurer un remplissage régulier pour assurer sa rentabilité.

Le fer est peu adapté au juste-à-temps et à l'adaptation de la production à la consommation ; les stocks sont limités et les envois généralement fréquents et de taille réduite.

Pour des transports peu massifiés (1 camion par semaine sur une relation) le coût du transport ferroviaire est généralement plus cher que le transport routier.

Sur les relations inférieures à 500 km le transport routier est beaucoup plus performant en délai que le fer avec l'avantage supplémentaire de la souplesse (heure de départ à la demande).

Le trajet principal par fer doit être au moins de 500 km ; Paris-Lyon par exemple n'est pas rentable en lot complet en transport combiné (la marge est plus forte pour le groupage) (cette relation n'est desservie qu'accessoirement pour des clients qui ont d'autres relations plus longues à offrir). La marge de manœuvre du transport combiné est très étroite pour des volumes à transporter et des distances « intermédiaires » (500-600 km) (une seule fréquence quotidienne offerte).

L'exigence de livrer avant 9 heures (parfois imposée par la nécessité de dégager les parkings à l'ouverture, comme dans la grande distribution) est souvent jugée peu compatible avec le transport combiné. Notons d'autre part que si les distances de transport terminal dépassent les 200 km le transport combiné n'est plus compétitif avec le transport routier pur.

Les utilisateurs citent également une seconde liste d'obstacles au développement du transport combiné :

- une implantation des terminaux ferroviaire pas toujours optimale
- des équipements de manutention des chantiers qui ne sont pas assez productifs et génèrent des retards de mise à disposition des caisses
- la fréquence trop grande des grèves sur les chantiers
- les horaires inadaptés, trop tôt au départ (*de plus en plus les chargeurs souhaitent des départs des trains vers 22h*) et mise à disposition des caisses trop tardive à l'arrivée (*de plus en plus les chargeurs souhaitent disposer des caisses entre 6h et 8h, mais pas 10h comme c'est fréquemment le cas*) ; La SNCF Fret fait cependant remarquer que les mises à disposition des Unités de Transport Intermodal (UTI) sur les chantiers de transbordement sont souvent effectuées entre 3h et 7h du matin ce qui permet de répondre au besoin dans une grande partie des cas. ***Il y a donc visiblement un problème d'image et de perception du service de la part des usagers.***
- le transport combiné perd de plus en plus l'avantage des 44 tonnes de PTC autorisé avec l'allègement des camions, dont la charge utile peut avoisiner 27t au lieu de 28-29t pour le transport combiné. Cet écart était plus grand antérieurement

2.3.2.3 Les avantages du fer

Néanmoins le fer possède certains avantages intrinsèques sur les points suivants :

- coût
 - sécurité
 - environnement
- plus quelques autres avantages abordés dans la suite.

Le train peut espérer concurrencer la route avec succès dès lors que :

- les distances à parcourir sont longues (au delà de 500 km),
- les délais d'acheminement ne sont pas trop courts (à partir de 3 jours)
- les envois sont importants et réguliers

2.3.2.3.1 Des coûts moindres sur les longues distances

Le fer est d'autant plus avantageux que les distances sont grandes ; plus de 1 000 km permettent pour le transport des automobiles neuves par exemple un écart de prix par rapport à la route de - 10 % à - 20 % (catégorie de trafic identifiée en particulier à Modane).

Le train est intéressant (longue distance) pour certains produits alimentés pour le continent par les ports du Bénélux ou à partir de l'Europe du nord.

Même pour des délais d'acheminement relativement courts (jour A - jour B ou C), il peut être fait appel au transport combiné sur des relations longues lorsque ses prix inférieurs (-10% à -20%) compensent sa moindre souplesse et fiabilité actuelle. La SNCF Fret fait cependant remarquer que les cas où le prix du transport combiné est inférieur de 10% à 20% au prix de la route sont très rares.

Quand le transport routier est lent sur des trajets longs moins bien équipés en autoroutes, le transport combiné offre un délai comparable voire meilleur augmenté d'une plus grande sécurité.

2.3.2.3.2 Des bas loyers sur les terrains de la SNCF

L'un des intérêts du train sont les loyers bon marché des terrains de la SNCF (desservis par le rail) : ils sont dégressifs en fonction des tonnes x kilomètres transportées.

Certaines activités (comme la distribution des boissons hors grande distribution —collectivités, hôtellerie, restauration, et entrepositaires) restent fondées sur des structures anciennes, essentiellement ferroviaires implantés sur des terrains SNCF.

La part modale du fer y est élevée car :

- les usines sont équipées pour expédier par fer,
- les installations en gare SNCF sont souvent mal adaptées au transport routier longue distance (place insuffisante, nuisances pour l'environnement peu supportables),
- les loyers payés par les distributeurs sont peu élevés (dégressifs en fonction des tonnes.km)

Mais la part du fer tient largement au poids du passé et au faible coût des sites en terrain SNCF. Or ces derniers peuvent être amenés à déménager ou disparaître (vente des terrains par la SNCF, restructuration urbaine, ...).

Sans l'avantage procuré par le loyer dégressif avec le trafic, le transport par route peut devenir plus compétitif et prendre ces marchés dans le futur (avec la mise en place de nouveaux sites adéquats dont les nouvelles localisations en renforceront l'attractivité).

2.3.2.3.3 Une meilleure préservation de l'environnement

Certaines entreprises, notamment dans le secteur de la grande distribution, se doivent d'avoir une bonne image de marque ou se sentent une responsabilité citoyenne ; **elles sont prêtes à adopter des modes de production et de transport plus écologiques** (plus respectueux de la qualité de l'air, limitant la congestion, améliorant la sécurité, ...) et à **privilégier le transport combiné** (sous réserve qu'il soit concurrentiel en termes de régularité et de prix).

Enfin le fer semble offrir de meilleures garanties que la route contre les vols.

2.3.3 Conclusions

Il ressort de ces différentes analyses que le fer a une carte à jouer sur les relations internationales sur des distances de 1 000 kilomètres et plus. C'est exactement le type de trafic ferroviaire actuel transitant par Modane. Le projet Lyon-Turin a donc un rôle important à jouer sur le plan du transport de marchandises.

Bien que le transport terrestre de marchandises reposent essentiellement sur la route, le fer présente des avantages spécifiques : son coût, sa sécurité et ses caractéristiques favorables en matière d'environnement.

Le monde du transport est cependant de plus en plus concurrentiel et l'offre ferroviaire doit s'adapter en améliorant la qualité de son service vers plus de fiabilité, de sûreté et surtout de souplesse.