



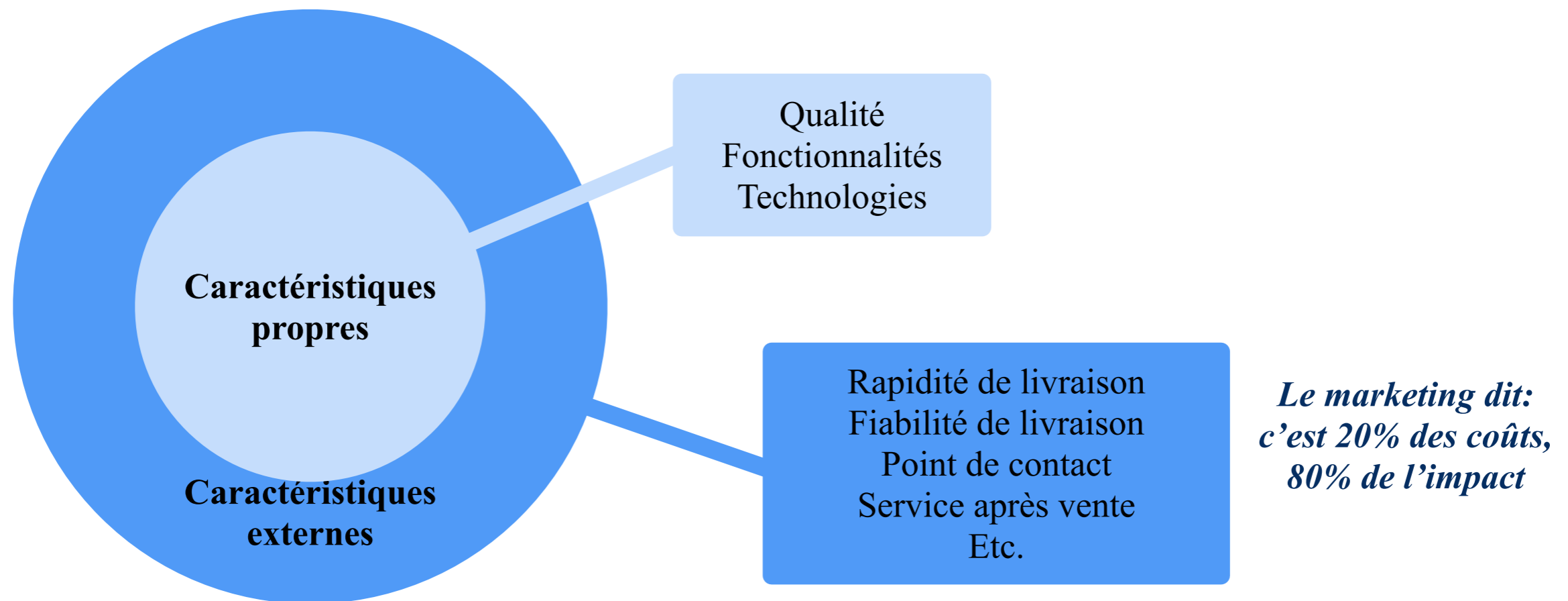
Report modal pour  
le transport des marchandises en France :

Une politique d'offre est-elle suffisante ?

François Combes et Patrick Niérat  
UGE/Ifsttar-Splott

# Logistique et choix modal

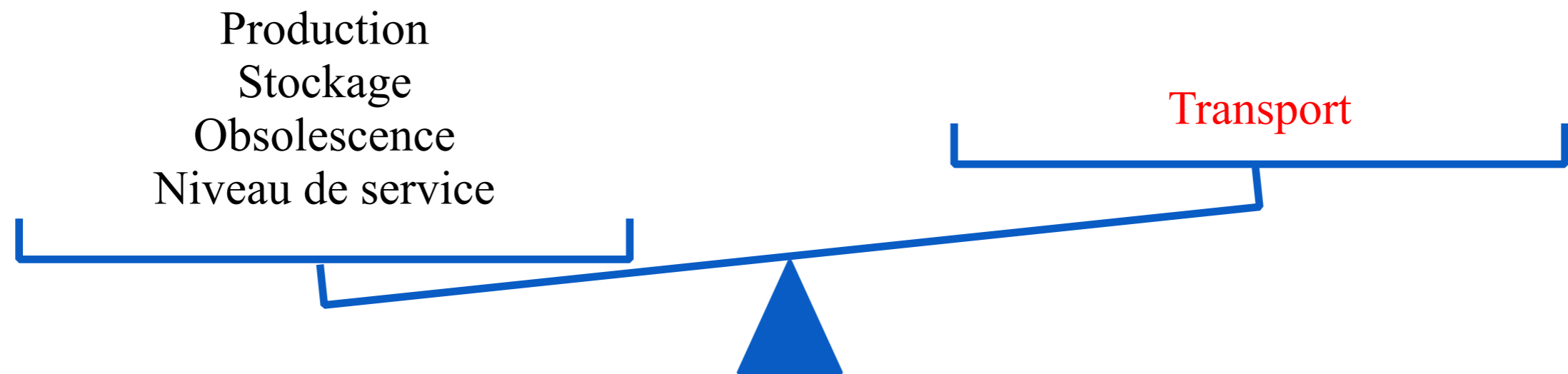
- Le *niveau de service* : la façon dont le produit est mis à disposition



- Déterminé par les chargeurs, il dépend des préférences et des comportements des consommateurs

# Logistique et choix modal

- Les décisions logistiques cherchent à atteindre un niveau de service logistique tout en minimisant toutes sortes de coûts.



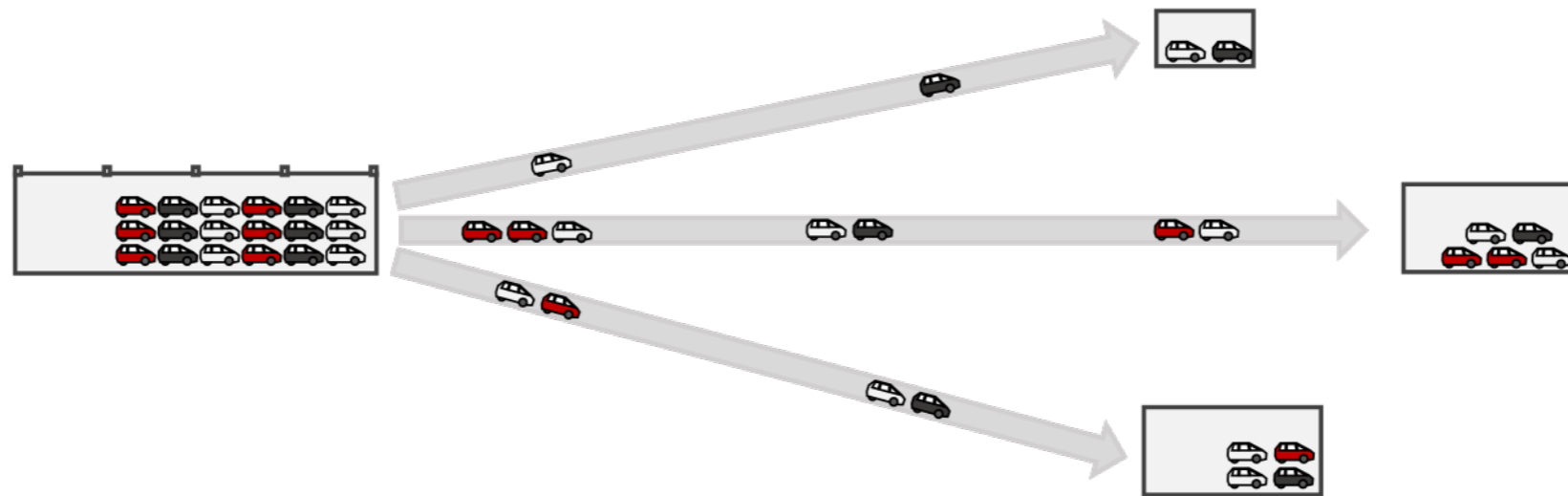
- Le choix modal s'inscrit dans ce contexte
- L'interaction entre décisions logistiques et transport est étroite et complexe (la massification et le taux de remplissage)

# Logistique et choix modal



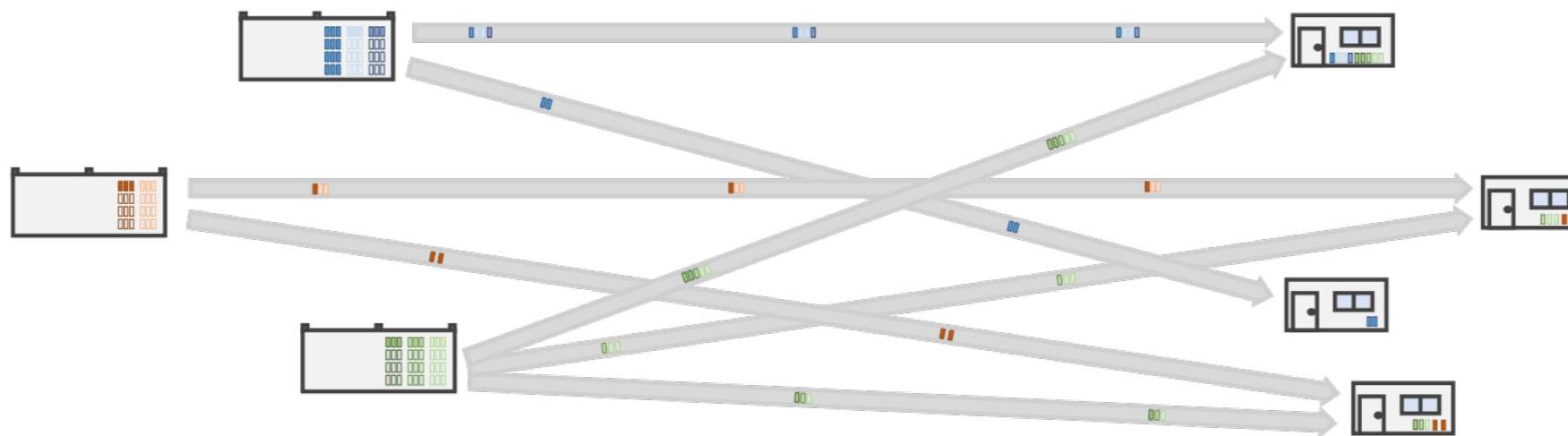
a) *One-to-one*

*Gros envois  
homogènes*



b) *One-to-many*

*Envois moyens  
relativement  
hétérogènes*

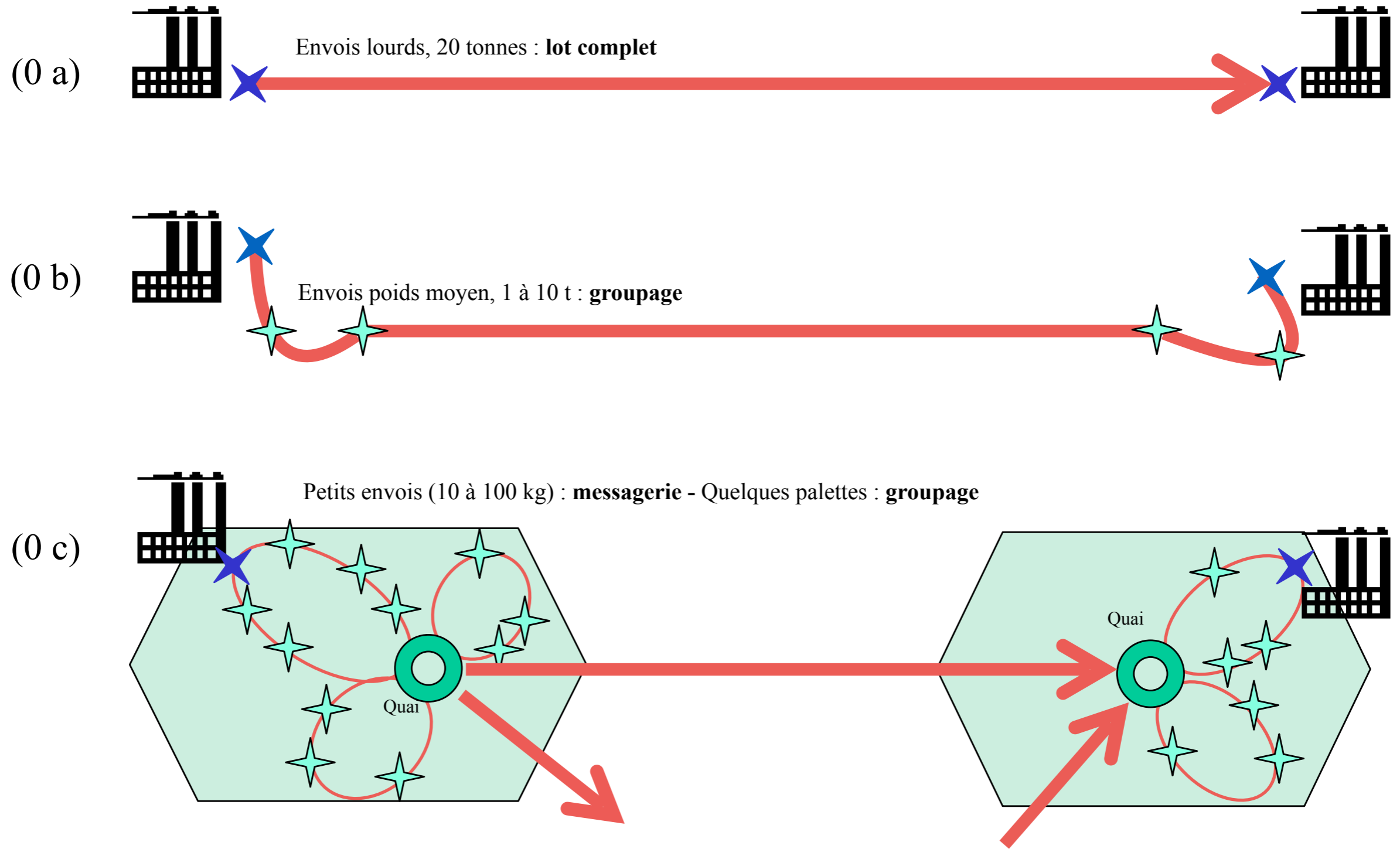


c) *Many-to-many*

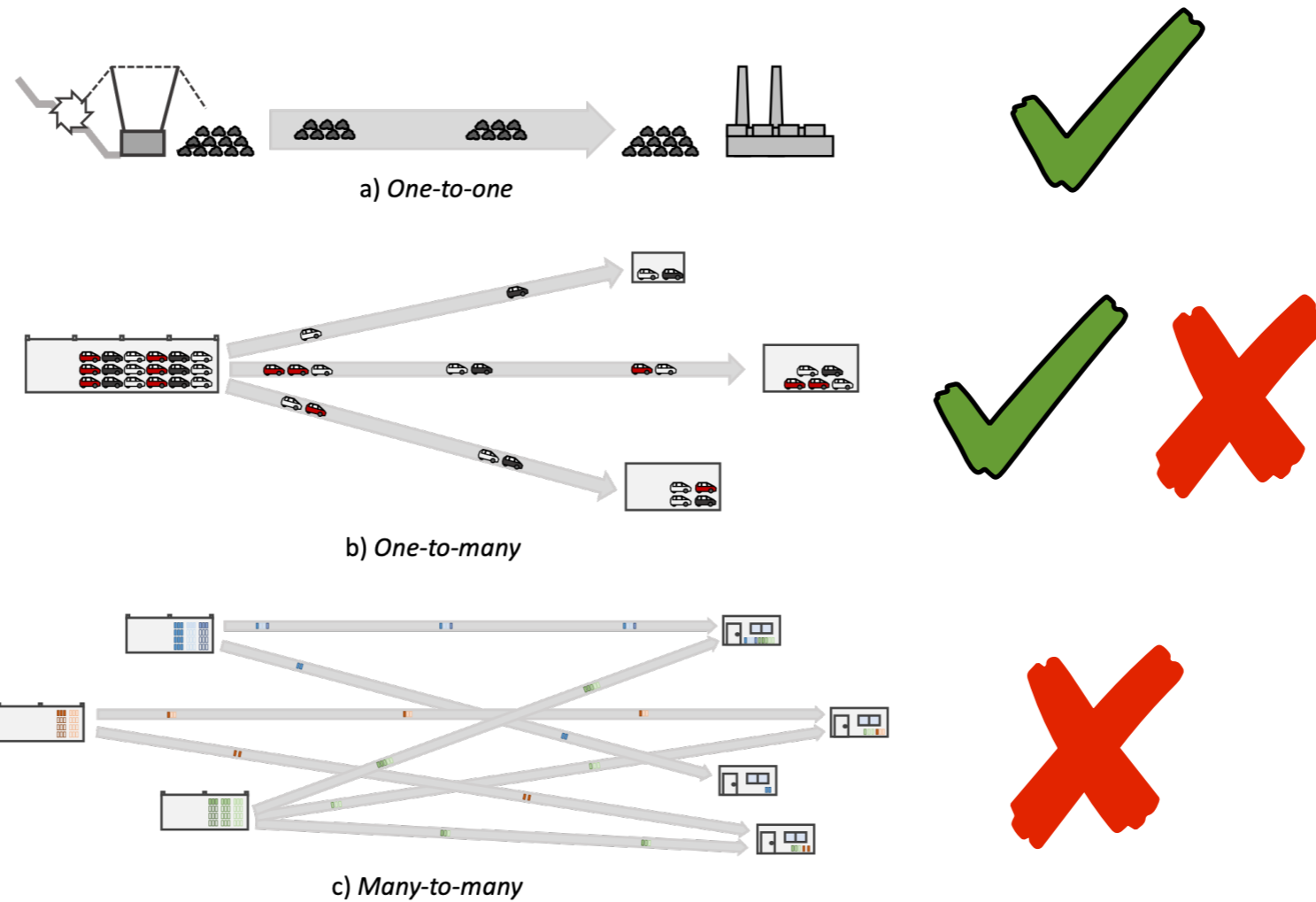
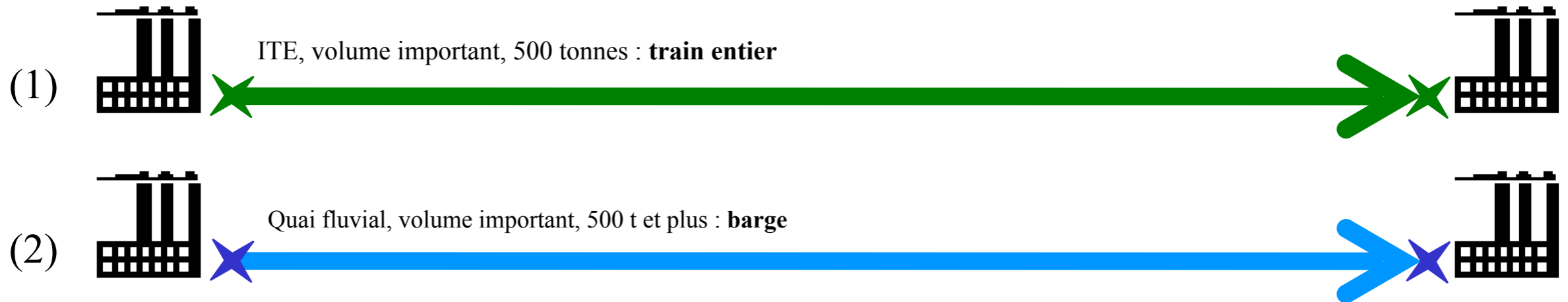
*Petits envois,  
nombreux, très  
hétérogènes*

***Tous coupables !***

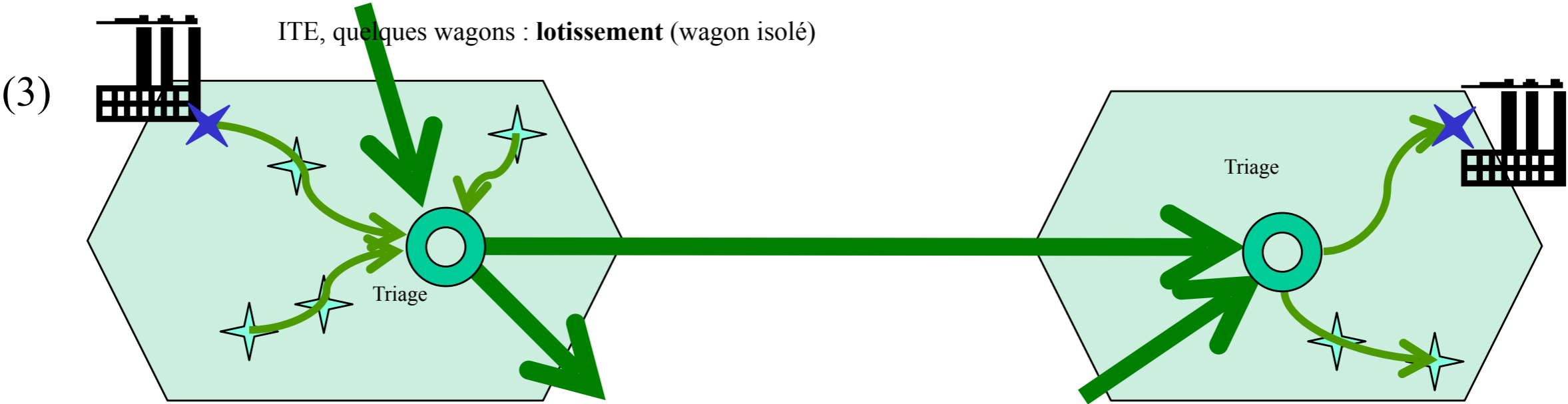
# Le transport routier



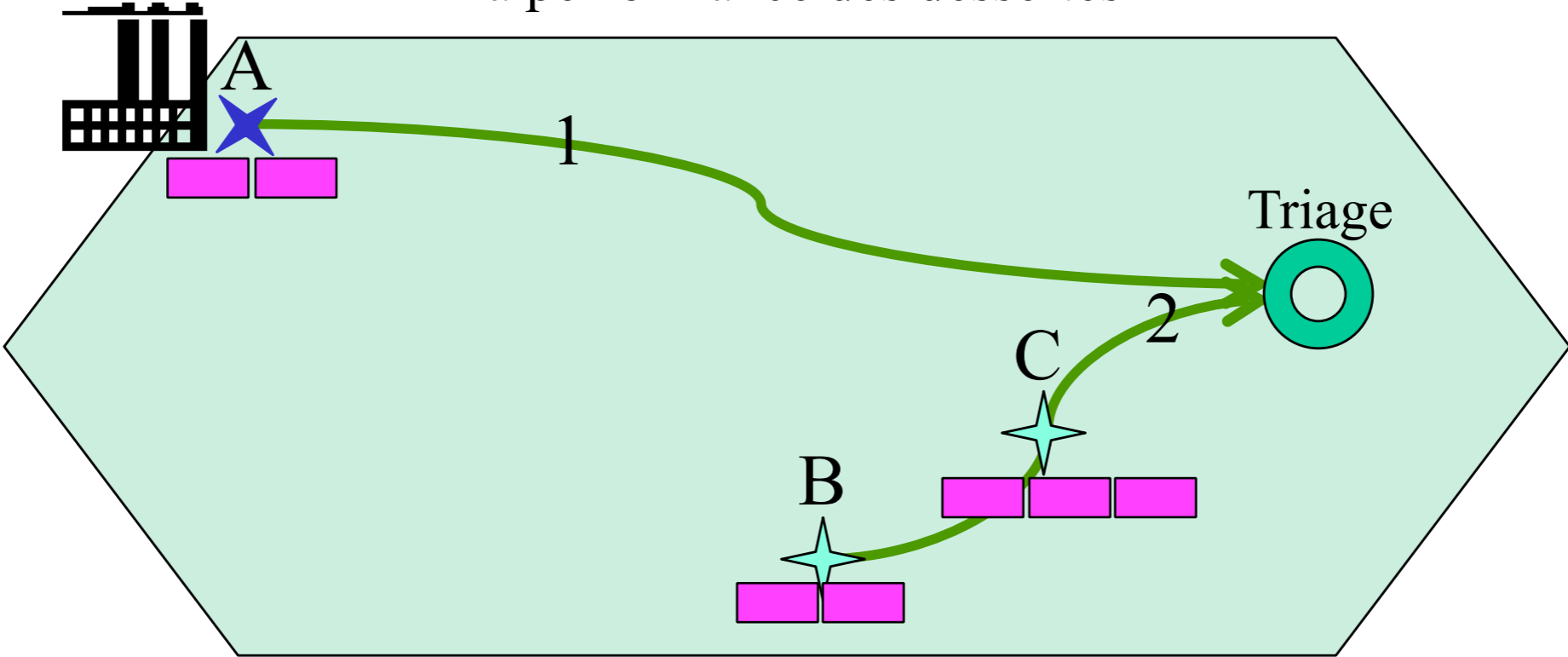
# Report modal : 2/6 solutions techniques



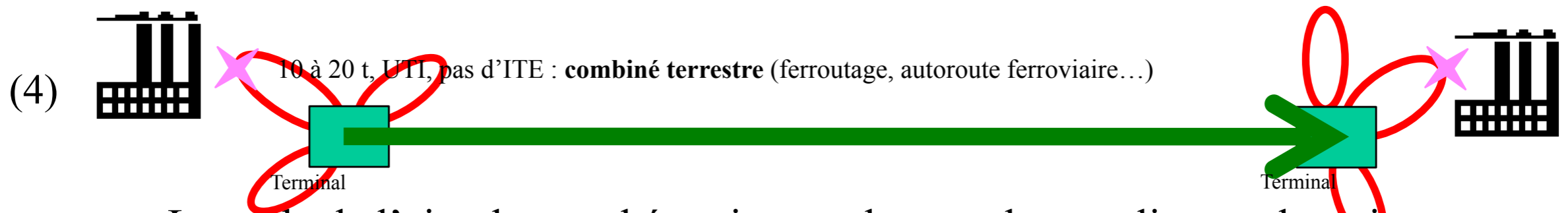
# Report modal : 1/6 solutions techniques



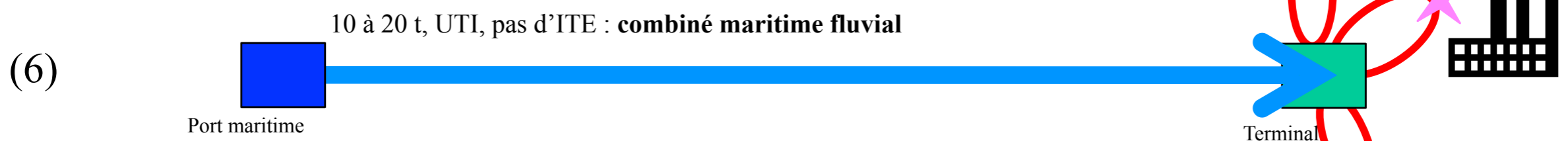
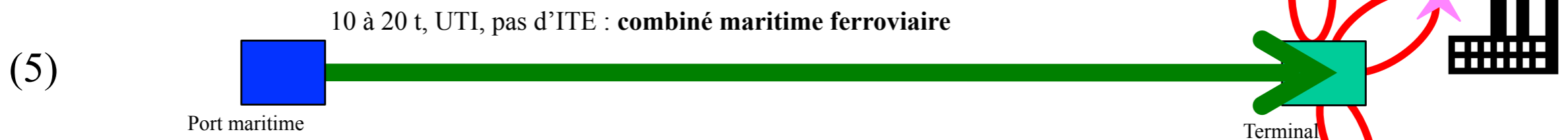
La performance des dessertes



# Report modal : 3/6 solutions techniques



- La taille de l'aire de marché varie avec le taux de remplissage du train, la distance principale et l'efficacité des dessertes routières ;
- Des trains quotidiens et remplis avec très fortes contraintes horaires.
- Il faut trouver les clients dans l'aire de marché : la densité spatiale des clients joue favorablement pour les échanges entre régions denses

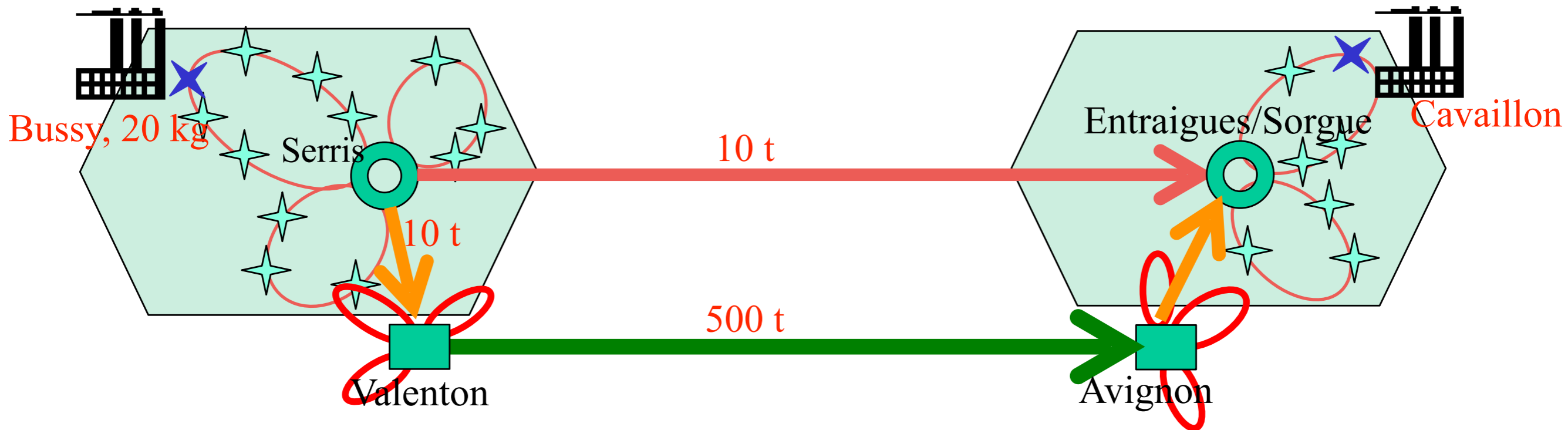


- Contraintes horaires lâches, distances plus courtes ;
- Des services quotidiens et remplis.

**Des solutions non universelles, parfois aucune solution.**



# Les envois emboîtés



## Tout route

D	Bussy-Saint-Georges	16:00 (A)	
A	Serris	17:00 (A)	
D	Serris	18:30 (A)	
A	Entraigues-sur-la-Sorgue	5:00 (B)	
D	Entraigues-sur-la-Sorgue	7:30 (B)	
A	Cavaillon	9:00 (B)	

## Intermodal

D	Bussy-Saint-Georges	16:00 (A)	
A	Serris	17:00 (A)	
D	Serris	18:30 (A)	
A	Valenton	19:15 (A)	
D	Valenton	19:30 (A)	
A	Avignon	4:30 (B)	
D	Avignon	4:45 (B)	
A	Entraigues-sur-la-Sorgue	5:00 (B)	
D	Entraigues-sur-la-Sorgue	7:30 (B)	
A	Cavaillon	9:00 (B)	

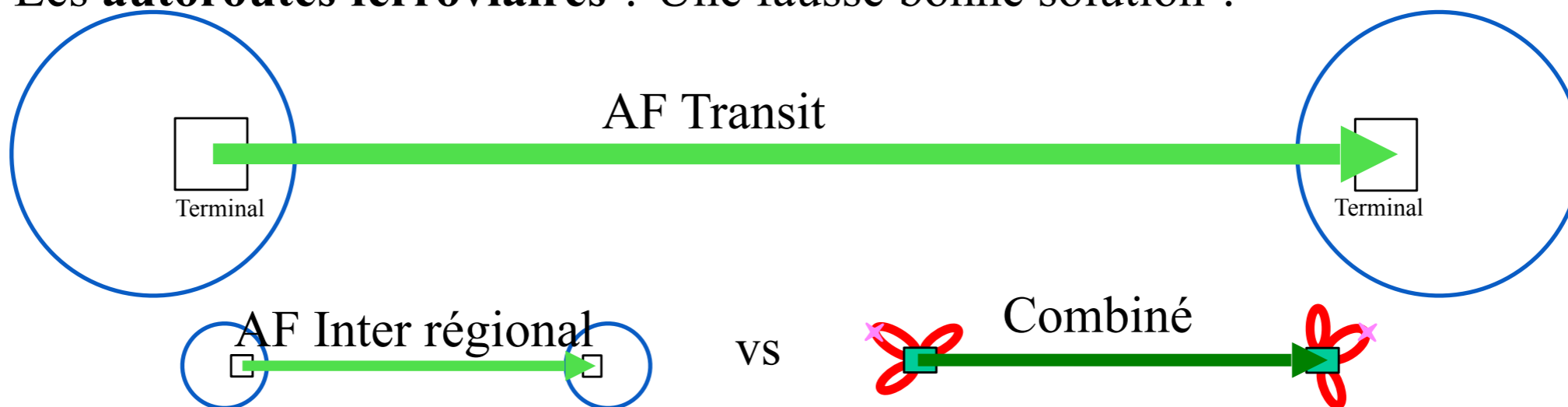
# Quelles actions ?

- L'amélioration des techniques massifiées joue favorablement. Elle abaisse les seuils de rentabilité des trains et barges. La dégradation des services routiers aussi ;
- Mais **inertie** des chargeurs et des transporteurs
- Et les modes massifiées ne peuvent pas tout faire
  
- La **géographie économique** joue un rôle important.
- Développer l'offre là où elle est pertinente, Impossible de desservir tous les clients.
- Une politique d'aménagement local du territoire est nécessaire
  - **Renforcer** la demande sur certaines capillaires
  - **Renoncer** à d'autres capillaires
  - **Densifier** la demande
- **Cela prendra du temps!**

# Quelles actions ?

- 2 questions d'actualité

- Les **autoroutes ferroviaires** ? Une fausse bonne solution ?



- Le **transport combiné** à la place du wagon isolé ? Des substituts imparfaits.

	Clients	Desserte
Wagon isolé	ITE	Desserte fer 1 desserte pour 1 wagon 1 desserte pour 10 wagons
Combiné	Partout	Desserte route 10 camions pour 10 UTI Triage et terminal, lieux différents

# Quelles actions ?

- Mais la transition énergétique ne peut pas reposer que sur le report modal
- Dans le passé, ça n'a pas marché en France (et attention aux comparaisons internationales)
- L'effet sera trop lent, et trop limité
- Il faut aussi agir sur la demande, et sur les véhicules
  
- Et le développement des modes massifiés ne peut pas faire de miracles économiques non plus
- En particulier, il ne faut pas en attendre d'effets miraculeux en relocalisation d'entreprises
- Et il faut se méfier de dommages collatéraux si l'on cherche à obtenir le report modal via une augmentation des prix du transport routier