

Introduction

Michèle Merger

IHMC (CNRS Paris)
Présidente de l'Action COST 340

L'ensemble des études présentées dans ce numéro spécial de *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* correspond à l'une des étapes de l'Action COST 340 dont le thème était le suivant: *Vers un réseau de transport européen intermodal* : les leçons de l'histoire. Cette Action a commencé en février 2000 et, jusqu'en juin 2005, elle a mobilisé un grand nombre de chercheurs – historiens, géographes, économistes et ingénieurs – originaires des pays qui ont accepté de participer à ce programme de recherche dont le financement a été assuré en partie par l'Union Européenne. Au cours de ces cinq années de travail, plusieurs rencontres internationales ont eu lieu¹ et c'est en mai 2002 que s'est tenue celle de Lisbonne. Organisée par Maria Eugenia Mata, membre du Comité de gestion de l'Action et professeur à l'Université Nouvelle de Lisbonne, cette conférence avait comme objectif principal d'étudier le développement du système des transports européens intermodaux à travers des études générales et des études de cas se rapportant aux deux siècles précédents.

Cette brève introduction nous conduit à rappeler au lecteur que depuis le XIXe siècle, les rapports entre les différents types de transport ont été le plus souvent présentés en termes de concurrence et en termes d'alternative : chaque mode de transport a développé ses propres techniques et le mode de gestion a évolué en fonction non seulement des contraintes technologiques, mais aussi de la concurrence qu'il exerçait ou qu'il subissait. Toutefois, l'utilisation successive d'au moins deux modes de transport a été de tout temps une nécessité, non seulement

¹ Cf. M. MERGER, M.N. POLINO (eds), *Towards a European Intermodal Transport Network: Lessons from History A Critical Bibliography*, AHICF, Paris, 2004 p. XI-XII; *Transport Research COST 340 Towards a European Intermodal Transport Network : Lessons from History, Final Report of the Action*, à paraître.

[36]

pour les voyageurs mais aussi pour les marchandises. Le transport maritime ne pouvait se concevoir sans le transport terrestre; le chemin de fer avait besoin des voies navigables et de la route pour attirer vers lui le trafic voyageurs et marchandises ou le redistribuer à partir des gares. Ainsi, malgré des ruptures de charge inévitables, les rapports entre les réseaux ont donc été des rapports de complémentarité voire d'intermodalité. Ce terme est en fait synonyme de multimodalité si on le rapporte à l'histoire des transports aux XIXe et XXe siècles et il peut paraître anachronique car, selon la définition officielle de l'Union Européenne, l'intermodalité correspond actuellement à la mise en place de chaînes de transport, caractérisées par une seule rupture de charge, celle du support des marchandises.

C'est au cours des années 1960 seulement que les techniques du transport intermodal, tel que nous venons de le définir se sont développées pour le trafic des marchandises, et c'est le transport maritime – secteur qui a dû sans cesse coopérer avec les transports terrestres – qui en est à l'origine. En effet, pour favoriser le porte à porte, les armateurs ont eu recours à l'utilisation des conteneurs. Apparus aux États-Unis en 1917 et adoptés dans un premier temps par les compagnies de chemin de fer américaines puis européennes à la fin des années 1920, ces conteneurs ont permis aux réseaux ferroviaires européens de développer un service de porte à porte. Toutefois, en dépit des avantages que ce dernier offrait à la clientèle, ce type de service demeura limité et il faut attendre 1956 – année marquée par la mise en service du premier bateau porte-conteneurs - et la décennie suivante pour que de réels espoirs de voir se développer les transports intermodaux puissent naître. Le conteneur ne tarde pas en effet à devenir l'outil par excellence de l'intermodalité mer/route sans toutefois empêcher l'émergence d'autres formes d'intermodalité à savoir le ferroutage permettant le transport d'ensembles routiers sur des wagons spéciaux à plate-forme surbaissée, et la route roulante, formes que l'on désigne sous le nom de transport combiné. Plus récemment, sont apparus sur le modèle des hubs du monde aérien, des points nodaux où convergent des trains entiers, composés de wagons ayant des destinations différentes et où ceux-ci sont triés et assemblés en fonction de leur destination terminale.

Pour le transport des voyageurs, le terme d'intermodalité est apparu à la suite de la généralisation excessive de l'usage de l'automobile, un mode de transport dont l'un des plus grands avantages est précisément la possibilité d'éviter toute rupture de charge entre l'origine et la destination du voyage. Avec la contraction des réseaux ferrés et la remise en cause de leur monopole, avec la banalisation du transport aérien, le transport automobile individuel a contribué à concevoir la mise en place de nouvelles chaînes de transport où les réseaux modaux ne sont plus indépendants les uns des autres. L'apparition de la très grande vitesse ferroviaire à partir des années 1980, et plus particulièrement la mise en place du système TGV, a également permis de franchir de nouvelles étapes en faveur de l'intermodalité pour le trafic voyageurs. Ainsi, en juin 1996, les TGV ont pu desservir l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle et, en mars 2001, Air France a substitué le

train TGV Thalys à sa desserte aérienne pour les passagers en provenance ou à destination de Bruxelles .

Inadaptés à certaines catégories de marchandises mais protecteurs à long terme de l'environnement, les transports intermodaux ont été fortement souhaités par les instances de Bruxelles à partir des années 1975-1978. Ils sont même devenus un " sujet à la mode " depuis une quinzaine d'années. Ayant progressé jusqu'à la fin des années 1980, ils ne représentaient cependant qu'un très faible pourcentage (4-5 %) des transports de marchandises effectués au sein de l'Union en 1990. En outre, contrairement aux attentes des responsables européens de la DG VII, l'intermodal avec l'utilisation du chemin de fer ne s'est pas développé et il ne semble pas avoir réussi à persuader sa clientèle – les chargeurs – de son bien fondé. Les études réunies dans ce volume nous aident à comprendre les raisons de cet échec car elles montrent que l'intermodalité s'est heurtée et se heurte encore à de nombreux obstacles. En effet, l'intermodalité requiert non seulement d'importants changements dans l'organisation des transports, mais aussi la mobilisation d'acteurs qui ont été, pendant de longues décennies, concurrents ; elle fait appel à la volonté des pouvoirs publics (État ; régions ; municipalités) dont les compétences administratives ou juridiques constituent parfois des barrières insurmontables et dont les objectifs peuvent être divergents. À ces exigences qui sous-entendent l'abandon d'habitudes et des façons de faire héritées du passé viennent s'ajouter deux autres contraintes incontournables: il s'agit de la qualité et de la régularité de l'offre de service de transport intermodal. Pour le transport des marchandises, les chargeurs attendent avant tout du transport qu'il soit rapide, fréquent, souple et réactif. Or, force est de constater que l'organisation des chaînes de transport dépend encore très largement des conditions techniques, économiques voire culturelles des réseaux et des États de l'Union européenne.

Ce numéro spécial nous invite à réfléchir sur les difficultés de mettre en place un système de transport cohérent et coordonné, permettant une qualité de l'offre intermodale (connexion des réseaux ; interopérabilité du matériel roulant) et une gestion intégrée des déplacements (par exemple la tarification unique et l'information pour le transport des voyageurs). Ces études nous conduisent à un constat peu encourageant : en Europe, malgré les directives européennes et les efforts accomplis depuis une trentaine d'années, l'intégration modale est limitée car elle est trop conditionnée par le poids du passé et l'offre de transport risque de demeurer avant tout multimodale pendant de longues décennies encore sur notre continent.