

**European Co-operation
in the Field of Scientific and
Technical Research**

COST
Secretariat

COST 340/32

24 January 2002
Michèle Merger



Management Committee COST 340

Towards a European Intermodal Transport Network, Lessons from History

**Subject: CALL FOR PAPERS : 1st COST 340 CONFERENCE, LISBON, 24-25
MAY 2002**

COST 340/32

Appel à communication

Depuis le XIX^e 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 tous temps une nécessité non seulement 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 la rupture de charge inévitable, les rapports entre les réseaux ont donc été également des rapports de complémentarité voire d'intermodalité pour utiliser un terme contemporain mais anachronique si l'on considère le XIX^e siècle et la première moitié du XX^e siècle.

C'est au cours des années 1960 seulement que les techniques du transport intermodal telles que nous les entendons actuellement 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 est à l'origine de cette évolution. En effet, pour favoriser le porte à porte, les armateurs ont eu recours à l'utilisation des conteneurs. Apparu aux Etats-Unis en 1917 et adopté dans un premier temps pour les chemins de fer, le conteneur ne tarde pas à devenir l'outil par excellence de l'intermodalité mer/route. D'autres formes d'intermodalité se sont ensuite développées dans les transports terrestres proprement dits pour les marchandises comme pour les voyageurs. Pour le fret, on a eu recours à l'utilisation de caisses mobiles et de semi-remorques ou on a mis en place le ferroutage permettant le transport d'ensembles routiers sur des wagons spéciaux à plate-forme surbaissée. Plus récemment, sont apparus, sur le modèle du monde aérien sont apparus des points nodaux (*hubs*) 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 les voyageurs, 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. Ainsi, en mars 2001, Air France a substitué *Thalys* à sa desserte aérienne pour les passagers en provenance ou à destination de Bruxelles depuis Paris.

Inadaptés à certaines catégories de marchandises mais protecteurs à long terme de l'environnement, les transports intermodaux sont devenus un thème majeur pour l'avenir du transport européen et un "sujet à la mode" qui mobilise un grand nombre d'acteurs traditionnels (chargeurs, transporteurs; destinataires) ou non (opérateurs du combiné) mais qui doit être abordé selon une approche différente de celle retenue pour chacun des modes de transport.

Ce sont les raisons pour lesquelles l'Action COST 340, qui a déjà organisé une rencontre scientifique à Berlin en septembre 2001, organise un colloque qui se tiendra à Lisbonne du 24 au 25 mai 2002 autour du thème :

***Un système de transport européen ?
Approches et perspective à long terme***

Cette rencontre aura pour premier objectif de cerner les origines du concept d'intermodalité et son évolution jusqu'à nos jours. Elle s'attachera à montrer, à travers des études de cas, passées ou récentes, les conséquences qu'a entraîné le développement de l'intermodalité en particulier sur l'aménagement du territoire avec la mise en place de sites dotés d'installations spécifiques pour faire face au transfert intermodal (aménagements aéroportuaires pour les voyageurs ; interports ; chantiers terminaux qui sont de véritables plates-formes logistiques où sont effectuées les ruptures de charge et de mode ou les opérations de groupage et de dégroupage pour les marchandises).

Il s'agira de décrire le rôle de chacun des réseaux dans la mise en place des chaînes de transport en tenant compte de leurs spécificités techniques ou de leur propre développement et il s'agira également de s'intéresser aux acteurs en présence. L'intermodalité sous-entend d'importants changements dans l'organisation des transports ; elle mobilise des acteurs qui ont été jusque là concurrents et fait largement appel à la volonté des pouvoirs publics (Etat ; régions). A ces questions viennent s'ajouter celles de la qualité, de la variété et de la performance de l'offre de service de transport intermodal car les chargeurs attendent avant tout du transport qu'il soit rapide, fréquent, souple et réactif. Or, force est de constater que l'offre dépend encore très largement des conditions techniques, économiques et culturelles des régions et de chacun des pays de l'Union.

Enfin, avec les directives européennes - la 91/440 notamment - il conviendra de s'interroger sur le devenir de ces transports intermodaux. Fortement souhaités par Bruxelles à partir des années 1975-1978, ceux-ci ont progressé jusqu'à la fin des années 1980 mais, vers 1990, ils ne représentaient qu'un très faible pourcentage (4-5 %) des transports de marchandises effectués au sein de l'Union. En outre, l'intermodal avec utilisation du chemin de fer ne s'était pas développé comme l'avaient souhaité les responsables européens et il n'avait pas réussi à persuader sa clientèle - les chargeurs - de son bien-fondé. La rencontre de Lisbonne devra permettre d'analyser les rigidités à la fois techniques, juridiques, financières et commerciales auxquelles sont soumis les transports intermodaux et qui en freinent le développement.

CALL FOR COMMUNICATIONS

Which European transport system ? Long term approaches and perspectives

Lisbon – 24-25 May 2002

Since the 19th century, the relationships between the different types of transportation have most often been presented in terms of competition and alternative: each mode of transportation developed its own techniques, and each one set up a managing method that evolved according to both technological constraints and competitiveness in the field.

However, the successive use of at least two modes of transportation has always been a necessity, for passengers as well as for goods. Sea transport could not exist without ground transportation; railways needed waterways and roads in order to attract passengers or goods, and to reallocate traffic from railway stations. So in spite of the inevitable transshipment, the relationships between the different networks have also been based on complementarity or intermodality, a contemporary term that sounds anachronistic when considering the 19th century and the first half of the 20th century.

It is only during the 1960's that intermodal transport techniques such as we conceive them today developed for goods traffic. These techniques originated in sea transport – an area that in all times had to cooperate with ground transportation – because shipowners had to resort to the use of containers in order to favor selling from door to door. Containers appeared in the United States in 1917 and were first taken up by railways. But they soon became the sea/road intermodality instrument par excellence. Other forms of intermodality were then developed in ground transportation, for goods as well as for passengers. As far as freight was concerned, swap bodies and rail-road semitrailers were used and piggyback traffic was set up to enable transport of road units on special waggons with subbased platforms. More recently, hubs have been created on the model of air hubs. Whole trains converge to these hubs even though their waggons are bound to different destinations. The waggons are then sorted out and assembled according to their final destination.

For passengers too, the emergence of high speed trains in the 1980's, and more particularly the introduction of the TGV also made it possible for intermodality to advance. This is how Air France substituted Thalys to its scheduled flights for passengers coming from or going to Brussels in March 2001. Even though intermodal transportation

is unsuited for some categories of goods, they are long-term protectors of the environment, and they have now become a major topic for the future of European transport, as well as a “fashionable subject” that concerns a number of traditional organized forces (carriers, transport operators; consignees) and non-traditional agents (connected operators). Intermodality must be dealt with according to each mode of transportation.

These are the reasons why Action COST 340, that already organized a scientific encounter in Berlin in September 2001, is now organizing a conference, to be held in Lisbon from May 24 to May 25, 2002, on the following topic:

Which European transport system ?

Long term approaches and perspectives

The first goal of this encounter will be to define the origins of the intermodality concept and its evolution until today. It will then be attempted to show through past and present case studies the consequences of intermodality development, in particular on national and regional development where new sites have been equipped with specific facilities in order to deal with intermodal transport (airport facilities for passengers; interports; terminal depots that are true logistic platforms for weight and mode transshipments, as well as for grouping and deblocking goods traffic.)

A second goal is to describe the role of each network in the setting up of chains of means of transportation, while taking into account their technical specificities and their own development, as well as actors in the field. Intermodality implies important changes in transport organization. It calls up forces that had been competing until now and it largely calls on administrative decisions (State and regions). Besides that another issue is quality, variety and performance of intermodal transport, considering carriers are mostly expecting transport to be rapid, frequent, fluid and reactive. However it is obvious that the offer still widely depends on technical, economic and cultural conditions of regions and EC countries.

Finally, the European directives - and especially the 91/140 one - leads us to elaborate on the future of intermodal transports. Brussels was strongly in favor of that type of

transport as early as 1975-78 but though these transports progressed until the late 1980's, in the 1990's they only represented a small percentage (4 or 5%) of goods transport inside the Union. Furthermore, intermodal transport with railway use had not developed as much as European officers had wished. And it had not succeeded in persuading its patrons – carriers – of its validity. The Lisbon encounter shall elaborate on an analysis of technical, legal, financial and commercial rigidities that restrain intermodal transport and refrain its development.