

L'Optimodalité, un formidable levier pour l'optimisation de la chaîne de transport

*Entretien avec Philippe Mangeard, président du Cercle pour l'Optimodalité en Europe.
Propos recueillis par Philippe Burucoa et Nicolas Imbert, Ineum Consulting.*

Loin d'être un concept de plus après l'inter-modalité, la co-modalité et la multi-modalité, l'Optimodalité incarne de façon concrète et active l'optimisation de la chaîne de transport du triple point de vue économique, environnemental et technique.

Créé en 2007, le Cercle pour l'Optimodalité en Europe (COE) regroupe des décideurs d'entreprise représentant tous les modes de transport, mobilisés autour de ce projet commun.

Son président, Philippe Mangeard, a accepté de répondre à nos questions. Entrepreneur à succès depuis 25 ans, passionné par l'innovation créatrice de valeur, il a créé en 1999 avec Robert Lohr, du groupe du même nom, l'entreprise Modalohr autour du concept d'autoroute ferroviaire utilisant un wagon articulé révolutionnaire permettant d'embarquer rapidement sur rail toute semi-remorque standard et a participé ainsi à la mise en place de la première liaison transalpine entre la France et l'Italie en 2003.



Qui sont les initiateurs de l'Optimodalité ?

P. Mangeard. *Sans le savoir, depuis quarante ans, ce sont les transporteurs routiers ! Ils n'ont eu en effet de cesse d'améliorer en permanence la performance de leurs camions, pour transporter plus, consommer moins et produire moins de gaz polluants : une vraie recherche optimodale !*

Ils ont développé naturellement cette démarche intelligente et constructive. Il est maintenant temps d'étendre cette réussite du monde routier à toute l'industrie du transport.

Ils ont développé naturellement cette démarche intelligente et constructive. Il est maintenant temps d'étendre cette réussite du monde routier à toute l'industrie du transport.

Pourquoi les routiers sont-ils le fer de lance pour la généralisation de l'Optimodalité ?

P. Mangeard. *Avec des prévisions d'augmentation du trafic de fret de 5 % par an, des infrastructures routières saturées et un manque cruel de conducteurs sur le marché, les entreprises de transport cherchent des alternatives à la route sur moyennes et longues distances. Ils veulent aussi faire évoluer leur métier et prendre leurs responsabilités devant l'urgence de solutions plus « durables ».*

Par exemple, les leaders du transport que sont Norbert Dentressangle, qui prend une position forte chez Novatrans, leader français du transport combiné, et Géodis, qui prend le contrôle de Fret SNCF, montrent que la profession rou-

tière a compris que le développement du trafic sur le ferroviaire est un axe de développement incontournable. On peut s'attendre à ce qu'ils étendent maintenant au ferroviaire leurs techniques d'optimisation expérimentées sur la route et ainsi lui apporte productivité et... Optimodalité !

L'optimisation effectuée sur le transport routier est-elle vraie pour les autres modes de transport ?

P. Mangeard. Depuis trente ans, les solutions techniques pour le transport ferroviaire, fluvial ou maritime n'ont quasiment pas connu d'innovation technologique.

Ce sont toujours les mêmes wagons, les mêmes bateaux, les mêmes barges peu optimisées dans leur utilisation et qui consomment toujours autant. Plus grave : rien de nouveau non plus à l'horizon !

Si l'industrie maritime et fluviale avait eu depuis trente ans une démarche constructive optimodale comme l'a eue l'industrie du poids lourd, on n'aurait pas un écart de consommation – et de pollution – de seulement 1 à 5 ou 6 entre un bateau et un camion aujourd'hui, mais de 1 à 10 au moins.

Avez-vous d'autres exemples illustrant dès maintenant une possibilité d'application d'Optimodalité ?

P. Mangeard. Les leaders du transport express tel Fedex, membre de notre Cercle, réceptionnent à Roissy Charles-de-Gaulle toutes les nuits des avions gros porteurs de fret aérien venant des quatre autres continents qu'ils répartissent ensuite sur de plus petits avions repartant vers toutes les capitales économiques et politiques européennes : Lyon, Amsterdam, Turin, Londres, Barcelone...

Il serait très intelligent, très optimodal, de transférer ce flux sur des TGV dédiés qui consomment et polluent moins, iront aussi vite sur leurs propres infrastructures peu utilisées la nuit, et ont plus de chances d'arriver à l'heure en cas de perturbations météorologiques (pluie, brouillard...).

L'Optimodalité a débuté en 2003 avec l'autoroute ferroviaire alpine. Quels éléments déclenchant ont rendu cette innovation possible ?

P. Mangeard. En 1999, catastrophe épouvantable de l'incendie du tunnel routier du mont Blanc. M. Gayssot, ministre des Transports, déclare qu'il deviendrait plus que raisonnable de transférer une partie significative du trafic routier, notamment de transit, sur du ferroviaire pour des raisons de sécurité.

Aucune des solutions existantes ne pouvait satisfaire car elles imposaient aux routiers de s'adapter au rail en achetant du matériel spécifique, comme des caisses mobiles, des containers ou des semi-remorques spéciales plus lourdes et plus chères.

Modalohr a su proposer une solution où le rail s'adapte enfin à la route, car son wagon accepte le chargement



de toutes les semi-remorques standards à la norme européenne. C'était une révolution !

Le ministre nous a crus. Résultat : aujourd'hui, 8 trains par jour totalement remplis de semi-remorques circulent entre la France (Chambéry) et l'Italie (Turin) et bientôt sera lancée une deuxième tranche pour arriver à au moins 20 trains par jour.

Quid du transport fluvial ?

P. Mangeard. Plusieurs membres du COE répondent ce mois-ci à un appel d'offres portant sur la fabrication et l'exploitation d'une barge optimodale qui permettra de faire du chargement et du déchargement rapides de semi-remorques et de containers 45 pieds sur la Seine. Cette solution permettra le transfert d'une partie du trafic routier entre Rouen et Gennevilliers. En réussissant cette première expérimentation, il sera possible d'envisager l'industrialisation de cette solution entre Le Havre et Paris et entre Lyon et Marseille pour accueillir un volume de plusieurs dizaines de milliers de containers et semi-remorques par an.

Qu'en est-il du transport maritime et en particulier des autoroutes de la mer, priorité du Grenelle de l'environnement ?

P. Mangeard. Le transport maritime connaît une pénurie de navires et représente un marché très rentable pour les armateurs, avec des taux de rentabilité confortables. Ils ne sont pas très motivés à se lancer dans des exploitations nouvelles, risquées et peu rentables.

Pour avoir une solution maritime performante et compétitive par rapport à la route, il faut absolument engager des dépenses de R&D à vocation de créer des navires optimisés pour les autoroutes de la mer. Cela nécessite des efforts et investissements importants pour lesquels il manque de volontaires !

Dans la mesure où la mise en place des autoroutes de la mer est une ambition politique, il conviendrait que ce soit l'État qui d'une part aide à ces travaux de recherche et, d'autre part, donne les moyens financiers de la mise en place de ses premières infrastructures. On peut en effet considérer qu'au même titre qu'une route, une auto-

Qu'est-ce que l'Optimodalité ?

- Destinée principalement aux transports sur plus de 500 kilomètres (20 % du trafic camion national, mais 75 % du trafic de transit).
- Consiste à choisir le mode ou la combinaison de modes de transport (aérien, ferroviaire, fluvial, maritime, routier) la plus efficace pour aller d'un point A à un point B :
 - en optimisant la performance économique, technique et environnementale ;
 - dans le respect des contraintes du client.
- Dans le cadre de la mise en œuvre des conclusions du Grenelle de l'environnement, la mise en œuvre de l'Optimodalité participe à la mutation écologique du pays, par des investissements raisonnables et raisonnés.

route, un pont, un tunnel, nécessaires au trafic routier, des navires puissent être considérés comme des infrastructures nécessaires au trafic maritime. Il y a à ce sujet l'excellent rapport du sénateur De Richemont.

Quel rôle pour la puissance publique par rapport au développement des autoroutes de la mer ?

P. Mangeard. *C'est un domaine où l'État doit investir de façon massive. Il créera ainsi des infrastructures nécessaires à l'établissement d'un service compétitif par rapport à la route pouvant assurer un report modal significatif à horizon de 5 ou 10 ans.*

Au-delà, le marché reprendra ses droits et ce sont des privés qui réaliseront l'intensification de ces solutions dont nous avons un besoin impératif en regard de nos obligations « durables ».

Existe-t-il des exemples où les autoroutes de la mer sont déjà rentables ?

P. Mangeard. *Grâce à un arc maritime particulièrement favorable (qui fait gagner distance, donc temps, donc argent !) il existe un trafic important d'autoroutes de la mer entre Gênes et Barcelone, avec plusieurs bateaux par jour. Celles-ci ne demandent aucune subvention, fonctionnent et se développent très bien. D'autres axes, comme Tanger-Marseille, seront viables sans aide de l'État pour autant que les armateurs se décident à – aient les moyens de – mettre en œuvre des navires spécialement adaptés à ce trafic et à ces distances. Lorsqu'on parle d'un axe Nantes-Bilbao ou Marseille-Gênes, le temps de trajet mer est plus long que la route et le bénéfice est seulement environnemental. Il est donc normal que l'État aide ces solutions dans une démarche d'aménagement du territoire.*

Quelles sont les priorités d'intervention pour l'État et l'Europe ?

P. Mangeard. *Outre le financement des infrastructures, le rôle naturel de l'État et de l'Europe est de stimuler la recherche et le développement et d'aider à la mise en place de solutions innovantes augurant d'un fort impact environnemental. Une règle européenne stipule que le montant total des aides à l'exploitant d'une solution originale de report modal de la route vers un mode plus respectueux de l'environnement ne saurait excéder 30 % des déficits constatés sur une durée maximum de trois à quatre ans. Cette limite est trop juste pour convaincre un investisseur de l'Optimodalité à se lancer, notamment aux ouvertures d'autoroutes de la mer. Le temps de l'arrivée de l'équilibre financier sur des liaisons nouvelles de transport, délai de conquête de la clientèle, peut être de plusieurs années, et la volonté d'afficher, dès l'ouverture, un niveau de service compétitif par rapport à la route nécessite des investissements très importants (plusieurs navires à acheter dès le départ pour n'assurer au départ qu'une seule liaison quotidienne).*

Un autre goulet d'étranglement qui ralentit le développement concret de ces projets optimodaux est la difficulté de financement des investissements dans les équipements nécessaires (locomotives, wagons, navires, barges, TGV fret...).

Les établissements financiers restent malheureusement très frileux face aux risques liés à ces matériels innovants, à leur exploitation originale et à l'absence immédiate de marché secondaire.

Les modalités d'intervention des pouvoirs publics répondant aux attentes des opérateurs de l'Optimodalité pourraient être de natures différentes et complémentaires :

- mise en place de garantie en faveur du prêteur, via un fonds de garantie de quelques dizaines de millions d'euros qui permettrait d'engager un programme d'investissement de plusieurs centaines de millions d'euros ;
- dispositif fiscal incitant à l'investissement privé dans les matériels de transport innovants ; pourquoi ne pas faire bénéficier les investissements dans des matériels diminuant la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre des mêmes dispositifs fiscaux que ceux des chauffe-eau solaires, éoliennes et véhicules hybrides ?

Afin de pouvoir soutenir le développement d'innovations et de projets au service de l'Optimodalité, Philippe Mangeard vient de créer avec le fond européen Galaxy, Opticapital, un fonds d'investissement dédié destiné à la structuration initiale des investissements en infrastructures, matériels et sociétés d'exploitation qui se proposent d'opérer en Europe les autoroutes maritime, ferroviaire et fluviale et les TGV aéro-ferroviaires.

En savoir plus : Philippe Burucoa (pburucoa@ineum.com) et Nicolas Imbert (nimberty@ineum.com)