

L'intermodalité aboutie consiste au transfert global de chargements avec leur contenant vers des modes de transports successifs. Le conteneur maritime a bénéficié de normalisations successives au point d'imposer son unité de mesure en transport transcontinental : l'EVP – Equivalent Vingt Pieds. Les normalisations ont conduit à 3 modèles standard de conteneurs qui sont les 20 pieds, les 40 pieds (deux fois vingt pieds) et maintenant les 45 pieds sur des trafics maritimes très spécifiques. Le gerbage (Empilement) sur bateau ou à terre impose un alignement des renforts sur lesquels sont posés les verrous de fixations appelés twist look. Ces verrous assurent l'amarrage des conteneurs tant sur les bateaux et péniches que sur les wagons et les remorques routières. Cette normalisation fait des ports maritimes et fluviaux l'endroit privilégié permettant de manipuler ces conteneurs et d'offrir une multi modalité intégrale : Mer – Fleuve – route – Rail. La prédominance des échanges mondiaux oblige à une productivité exacerbée des outils portuaires.



La solidité nécessaire aux manipulations des conteneurs et les contraintes de voyages et d'entreposage obligent une solidité équivalente entre la partie basse et la partie haute, de sorte que la manutention maritime s'effectue par les prises hautes.



Les ports ont été naturellement des bases multimodales rayonnant sur leurs hinterlands. Parallèlement au trafic maritime, se sont constitués des circuits intermodaux terrestres maîtrisés par le mode ferroviaire associé au mode routier. Pour différencier ces modes, des normalisations plus souples ont été adoptées pour les caisses mobiles. Le but de cette activité visant à embarquer historiquement des semi remorques, les préhensions par le châssis ont été introduites. Ces préhensions basses ont été conservées pour les caisses mobiles. Ces modules à plancher porteur ont été acceptés, confortant la préhension par pinces. Dès lors, les flux et leurs bases d'embarquement ont été dissociés des ports.

Ces divergences des systèmes dans le transport intermodal non accompagné n'ont pas permis de massifier les flux afin de développer un réseau unifié de transport combiné. La mondialisation qui amène des tonnages conséquents, rentabilise certaines relations alors que le rail-route, pénalisé par le coût et la fiabilité du ferroviaire, peine à remplir ses trains. Dès lors les compagnies de transport combiné sont obligées de courtiser les routiers purs pour compléter leurs trains et proposent l'embarquement de semi remorques routières conventionnelles. Ces wagons sophistiqués ne permettant plus aucune normalisation. **La SNCF, associée à Lhor Industrie a détourné le système Modalhor présenté comme une solution de transport accompagné vers une utilisation en ferroutage pur (non accompagné).**

Modalhor



Ce dispositif qui se voulait économe en personnel, avec le chauffeur routier qui embarquait directement son camion s'est vu contraint d'utiliser des équipes spécialisées pour ces opérations. Dès lors les économies au regard d'un embarquement au portique ont été effacées. Ces services interdisent d'embarquer des conteneurs maritimes sur porte-conteneur routier à cause du dépassement de gabarit ferroviaire. Enfin, le flux apporté par les camions conventionnels étant trop faible, les trains – Le Boulou – Bettembourg sont contraint d'accepter en complément, les caisses mobiles chargées par pinces. Ce faisant, ce dispositif affiche un retour en arrière important car il remet en avant par rapport à la caisse mobile, la pertinence de l'embarquement des semi-remorques. Il découle de cette régression technique, un poids mort transporté plus important qu'en configuration conteneur ou caisse mobile.



Ces nouvelles approches ont ouvert une compétition Européenne et Mégawing offre déjà une évolution et une alternative simplifiée au Modalhor. Ce dispositif qui ne demande pas de gare spéciale pour être mis en œuvre à déjà séduit l'Espagne.

Le ferroutage se retrouve affaibli car les différents prestataires ne savent coordonner leur flux sur une technique standardisée et un réseau cohérent. Ces luttes de concept qui entravent la massification, ont déjà réduit Naviland à sa fonction de tractionnaire maritime et ont plongé Novatrans dans des difficultés non encore surmontées. Dès lors, l'avenir de ces politiques devra passer par une remise en ordre autoritaire des opérateurs. Surtaxer les routiers ne serait pas incitatif tant que la robustesse ferroviaire et la cohérence de l'offre intermodale ne seront pas avérées.