

BRAIN-TRAINS

Évaluation transversale de nouvelles stratégies intermodales

DUREE
1/12/2013 - 28/02/2018

BUDGET
780.690 €

DESCRIPTION DU PROJET

Contexte

Les transports sont essentiels pour la compétitivité économique de l'Europe et pour les échanges commerciaux. Or, contrairement à cet observation, le transport routier est de loin le mode de transport dominant pour le transport de marchandises. La question est de savoir comment augmenter la part modale du rail de manière significative.

Dans ce projet, nous étudions la transition vers une plus grande part de marché pour le transport intermodal de marchandises, à la fois en termes des changements nécessaires des politiques opérationnelles et des réglementations que des changements en matière de gouvernance ; tout en tenant compte des défis sociaux et environnementaux. BRAIN-TRAINS traite du transport intermodal rail-route de marchandises ; le projet permettra d'estimer dans quelle mesure le transport intermodal peut s'imposer malgré les défis du marché, de la société et d'élaboration des politiques ; et il permettra d'analyser la façon dont l'intermodalité contribue à répondre à ces défis.

Objectifs

S'appuyant sur les connaissances actuelles, le projet de recherche vise à construire, intégrer et aborder le problème dans une perspective interdisciplinaire. Il s'attaque à cinq questions qui, scientifiquement, pour le secteur et pour les décideurs politiques sont encore en suspens.

Méthodologie

Cette recherche débute par l'analyse de l'état actuel de l'intermodalité, des facteurs de réussite et des obstacles rencontrés. Elle s'appuie principalement sur la littérature scientifique et du secteur, et sur les séries chronologiques concernant l'utilisation du transport intermodal. De même, le projet évalue les principales initiatives et les défis futurs liés à l'intermodalité. Chaque membre du consortium les évalue selon leurs points forts et leurs compétences, afin qu'un tableau le plus complet possible sur les futurs développements soit dressé. Les facteurs de succès/obstacles ainsi que les initiatives/défis sont utilisés pour construire des scénarios d'un futur marché, de politique et de développement du transport ferroviaire de fret.

Les obstacles et les facteurs de réussite seront classés dans des catégories qui seront gérées dans les WP 2-6, soit comme technico-opérationnelle (pour les modèles du WP2), marché économique (pour les modèles du WP3), environnement (politique) (pour les modèles de WP4), la réglementation (pour les modèles de WP5) et l'administration publique et la gouvernance (pour les modèles de WP6).

Par la suite, les cinq modules de travail modéliseront et quantifieront les résultats et les impacts pour chacun des scénarios. Une première piste de quantification consiste à simuler la configuration optimale des corridors nationaux et internationaux de fret ferroviaire intermodal, en tenant compte des rôles et des incitations gouvernementales. Dans cette analyse des fonctions de coût concernant les différents modes de transport ainsi que les points de transfert sont utilisées. Dans le cadre de l'analyse, les coûts entre les différentes solutions intermodales et les solutions routières uniquement sont calculés et comparés.

Deuxièmement, la piste macro-économique estimera l'impact que la mise en place d'un transport ferroviaire intermodal optimisé peut avoir sur l'économie nationale à travers la création d'emplois, la valeur ajoutée, le revenu fiscal, etc. L'impact sera testé pour chaque scénario, puisque, selon la configuration, le type d'acteurs impliqués peut être différent, et l'impact sur l'économie peut être plus ou moins grand. Une analyse plus avancée des entrées-sorties sera effectuée. Une distinction sera faite entre les effets directs et indirects.

Troisièmement, la manière dont chaque scénario contribue à la durabilité environnementale et sociale sera testée. Pour ce faire, une analyse du cycle de vie, ACV (Life Cycle Approach, LCA) sera utilisée. Pour chacun de ces scénarios, le champ de l'étude devra être déterminé, et les impacts seront quantifiés. Les impacts environnementaux sont essentiels dans l'analyse, puisque le transport demeure l'une des grandes sources de pollution de l'air, et les objectifs d'amélioration qu'impose notamment la Commission européenne sont drastiques.

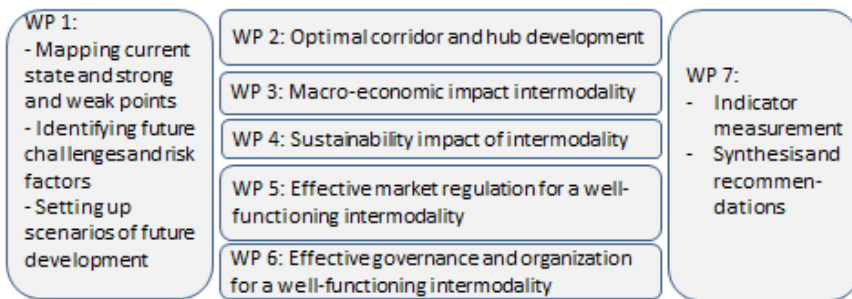


BRAIN-TRAINS

Quatrièmement, les besoins et les options de réglementation sont évalués. La réglementation peut être cruciale, d'autant que le marché ferroviaire devient de plus en plus oligopolistique ou même presque monopolistique, du moins pour certains types de produits. L'affectation de la capacité disponible d'une manière équitable est un élément important pour le prix et le service offert aux utilisateurs. Le niveau des économies d'échelle, le nombre optimal d'opérateurs, et le type et le niveau requis de la réglementation seront analysés pour chaque scénario.

Finalement, la cinquième piste de modèles étudiera comment l'administration publique et l'élaboration de politiques publiques devraient être organisées et coordonnées afin de mettre en œuvre de façon optimale l'intermodalité dans chacun des scénarios de développement. Un problème de transition nécessite une bonne interaction et la coordination entre les ministères et les départements concernés à différents niveaux. L'objectif de cette piste est de rechercher le niveau optimal d'interaction pour différents contextes et environnements.

Figure 1: Méthode de recherche de BRAIN-TRAINS



COORDONNEES

Coordinateur

Thierry Vanelslander
Universiteit Antwerpen (UAntwerpen)
TPR
thierry.vanelslander@uantwerpen.be

Partenaires

Sabine Limbourg
Université de Liège (ULg)
QuantOM
sabine.limbourg@ulg.ac.be

Koen Verhoest
Universiteit Antwerpen (UAntwerpen)
PA&MI
koen.verhoest@uantwerpen.be

Angélique Léonard
Université de Liège (ULg)
PSD
a.leonard@ulg.ac.be

LIENS

www.brain-trains.be