

Un **transport devient intermodal** lorsque le chargement d'origine arrive à sa destination après une succession de transferts entre deux ou plusieurs modes de transport sans aucune manipulation du contenu des marchandises acheminées. Dès lors que ces marchandises ont un conditionnement normalisé en particulier pour leur palettisation, les modules intermodaux visent à la standardisation. L'importance des transports maritimes, due à la mondialisation des échanges, a voulu, face à l'invasion des conteneurs maritimes, que la normalisation standard s'unifie autour de cette unité de transport maritime : le conteneur. Seules dédiées aux modes de transports terrestres les caisses mobiles et carrosseries routières introduisent à la marge certaines libertés assouplissant les contraintes de la norme maritime.



L'intermodalité Rail-route, tout en respectant les normes dimensionnelles standards qui permettent la circulation des conteneurs maritimes, s'est armée d'ingéniosité afin d'intégrer les caisses mobiles ou les remorques routières dans le gabarit ferroviaire. Ces recherches ont porté sur les structures embarquées et les wagons plus que sur des travaux d'ouverture de gabarits des infrastructures ferroviaires. Elles ont abouti à une caisse mobile polyvalente et au conteneur « High cube » optimisant les gabarits routiers et ferroviaires mais aussi la charge utile.



La norme mondiale adoptée pour les outils de manutention permet une prise supérieure des conteneurs par twist locks. Les caisses mobiles Rail – Route utilisent un outillage normalisé, de prise par pinces en partie basse. Ce dispositif coexiste sur les grues.



Les wagons également ont subi des modifications pour s'adapter à ces contraintes intermodales. Une manutention verticale, permet aujourd'hui d'embarquer des semi remorques routières au gabarit optimisé. Ces semi remorques disposant de zones de préhension peuvent être manipulées sur tous les terminaux européens normalisés. Une aide à l'investissement saurait convaincre les entreprises de s'équiper en matériels polyvalents. Incitation entièrement neutre sur les choix du rail – route entre semi-remorque et caisse mobile.



Le développement du transport combiné conventionnel est constant sur l'ensemble du réseau Européen. Il est aujourd'hui générateur des flux ferroviaires les plus importants du transit Français. Ces trafics sont soutenus sur une base technique éprouvée, mais surtout ils s'appuient sur un réseau organisé de manière stable par des professionnels sérieux dont IFB ; Hupac, TRW ou encore Kombiverkher. **Pour la SNCF, la garantie de l'Etat, lui permet de lancer des concepts atypiques sans visibilité économique. La facilité d'accès aux ressources financières est une caution assimilable à une volonté d'engagement de l'Etat sur le modèle. Ce privilège, permet à la SNCF de déséquilibrer toute initiative conventionnelle de développement intermodal concurrent.** Pour le fret, en 75 ans, tous les projets engagés ont été abandonnés avant leur maturité. C'est le cas du réseau domestique CNC Transport et de Novatrans. **Perpignan, 40 millions d'investissement pour un terminal conventionnel sans potentiel trafic mais déjà concurrencé par VIIA au Boulou pour ses caisses mobiles.**



Ambrogio, transporteur intermodal privé, implanté au Boulou depuis 1978 est une exception en longévité. Pour une exploitation Rail-route pérenne il applique des critères de prudence précis : Rester sur des techniques éprouvées, disposer de forts tonnages réguliers sur un axe historique solide, avoir son parc de wagons et ses gares et de ne sous traiter que la traction négociée au préalable avec tous les acteurs impliqués. **Sans ces conditions l'intermodalité Rail – Route devient une aventure.**

