

Résumé Fiche action collaborative :

Encourager les opportunités multimodales

InTerLUD, programme porté par :



1

Le développement des modes de transport alternatifs à la route (ferroviaire, fluviale) est une solution pour acheminer les marchandises en minimisant l'impact sur l'environnement, pour favoriser les synergies et les complémentarités.

La collectivité peut également agir à son échelle via les infrastructures et les sites multimodaux dont elle dispose sur son territoire.

2

Éléments de diagnostic :

- Etat des lieux de l'offre de transport ;
- Recensement des équipements et des projets multimodaux ;
- Recensement des acteurs : gestionnaires et exploitants d'infrastructures.

3

Intérêt et objectifs :

- Combiner les modes de transport en fonction de leur pertinence ;
 - Offrir une diversité de modes de transport ;
 - Contribuer aux objectifs de report modal de la politique des transports.
- > Il faut préserver les espaces pour le report modal.

4

Impacts attendus : des mesures en faveur du report modal (aides à l'exploitation, à l'investissement) permettent d'accélérer le recours à des modes alternatifs à la route favorisant ainsi la décongestion des pénétrantes urbaines par une approche massifiée.

6

Trois étapes principes

- **Réaliser un état des lieux de l'offre de transport.** Identifier tous les flux de transport en entrée et sortie du territoire, tous modes confondus
+ les lieux de rupture de charge potentiels et les conditions de transfert
+ tous les acteurs qui pourront jouer un rôle dans le transfert.
- **Définition de la cible et du périmètre d'action.** La cible = une filière, un chargeur ou une activité. L'analyse des flux est indispensable et doit porter sur les Origines-Destinations (cartographies), les volumes captables, les fréquences des envois et les délais attendus, les acteurs impliqués et les organisations logistiques nécessaires.
Le périmètre géographique peut être l'EPCI, une commune ou un quartier.
- **Etude d'opportunité.** Etudier les contraintes techniques, organisationnelles et économiques :
-> Décrire les organisations logistiques avant/après
+ identifier les conditions techniques et les acteurs à consulter pour chaque maillon de la chaîne
+ identifier les points forts et les points de blocage
+ évaluer les coûts, la qualité de service et la capacité de chacun à s'adapter.



- **Voici quelques conditions pour réussir une telle expérimentation :**
 - Mobiliser les partenariats et des aides financières suffisantes pour maintenir l'expérimentation sur une période permettant d'en apprécier la pertinence (1 semaine, 1 mois, plusieurs mois) ;
 - Choisir le territoire avec attention car l'expérimentation nécessite souvent l'obtention d'autorisations de la part de divers services de la collectivité si elle s'inscrit pour partie dans l'espace public ;
 - L'engagement de toutes les parties prenantes est essentiel et une action de concertation forte est nécessaire ;
 - Communiquer sur l'expérimentation ;
 - Un suivi régulier de l'évolution de l'activité, des volumes transportés, du chiffre d'affaires généré doit être mis en place afin d'être en capacité d'apporter des actions correctives si nécessaires.

- **L'évaluation des l'expérimentation** est indispensable afin d'en tirer des enseignements constructifs pour de futurs projets.

- **LOM : création du schéma de desserte fluviale ou ferroviaire dans le Plan de Mobilité (disposition facultative)** : ce schéma doit notamment permettre d'identifier les quais utilisables pour les transports urbains de marchandises et de passagers par la voie d'eau, les emplacements possibles pour les différents modes d'avitaillement afin d'assurer, en particulier, la multimodalité de ces avitaillements, les zones et les équipements d'accès au réseau ferré, leurs principales destinations et fonctionnalités ainsi que l'articulation avec les équipements logistiques existants et futurs.
- **LOM en complément de la loi MAPTAM** : chacune des autorités organisatrices de la mobilité peuvent « organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement ».

- Quelques exemples :
 - Blue Line Logistics, société belge de transport fluvial (palettes et big bags), exploite une unité fluviale disposant d'une grue auto-déchargeante ;
 - Fludis (2019) : un bateau-entrepôt à propulsion électrique embarque les marchandises au port Haropa de Gennevilliers vers Paris et livraisons en vélo-cargos ;
 - Samada (2007 et 2016), la filiale logistique du groupe Monoprix, a exploité une liaison ferroviaire de courte distance entre ses entrepôts périphériques et le cœur de Paris ;
 - Tramfret testé à Francfort en 2019 et expérimentations menées en 2017 à Saint-Etienne ;
 - Projet de navette suspendue en Ile-de-France.

-> Guide Cerema : « La logistique urbaine fluviale, Connaître pour agir » (2020)

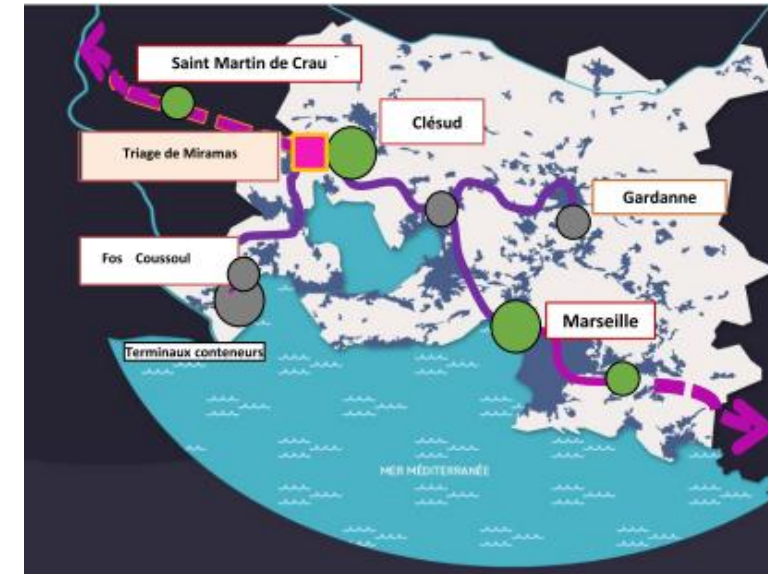
Cet ouvrage apporte de la connaissance sur les avantages environnementaux du transport fluvial et surtout sur les organisations de logistique urbaine fluviale (analyse et fiches descriptives).

Exemple : le projet de service public de fret ferroviaire de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence

- Proposer un service sur des courtes distances où le marché actuel ne se positionne pas, en raison des coûts importants et moins compétitifs que le routier ;
- Projet innovant unique en Europe ;
- Principes :
 - Financement public de matériels roulants pour abaisser le coût du transport ferré ;
 - Utilisation des infrastructures existantes (plateformes et voies ferrées) ;
 - Nécessité d'aménager de nouvelles plateformes : Saint-Martin de Crau (hors métropole) et Marseille (pour de la logistique urbaine).
- Evaluation a priori.

Sur toute la durée de vie du projet, économie de 100 M d'euros par la collectivité, prise en compte de la réduction de la pollution, de la congestion et des économies d'entretiens d'infrastructures routières.

Jusqu'à 330 PL seront évités quotidiennement sur les axes métropolitains.



7 Coût et financement de l'action

Très variables en fonction du projet

A noter que les expérimentations actuelles s'efforcent de s'inscrire dans un business model pérenne, le plus souvent fondé sur des investissements privés et une logique entrepreneuriale. Le recours aux subventions n'est plus un préalable mais davantage un effet levier.

8 Indicateur de suivi global

1 Démarrage	2 Consolidation	3 Décollage	4 Exemplarité
Accompagner occasionnellement des projets de report multimodal	Identification et inscription des sites à enjeux multimodaux dans les documents de planification (maintien des capacités)	Obligation de moyens : intégrer des priorités fret dans la planification des transports multimodaux	Obligation de résultats : report modal chiffré annuellement

Indicateurs de suivi surtout environnementaux :

- Evolution du trafic en t.km transportées annuellement par voie ferrée ;
- Evolution du trafic en t.km transportées annuellement par voie fluviale.