

Résumé Fiche action collaborative : Développer l'utilisation des transports en commun pour le fret

(Version novembre 2022)

InTerLUD, programme porté par :



C6

1

L'approvisionnement des villes se fait quasi exclusivement par le mode routier (89%). Les modes ferrés (9%) ou fluviaux (2%) traditionnels contribuent très faiblement à cet approvisionnement et ne pourront pas remplacer massivement les camions et véhicules utilitaires légers. En revanche, le recours aux modes de transport publics de voyageurs déjà implémentés sur le territoire peut participer à l'objectif de **rationalisation des transports de marchandises en ville**, en offrant des capacités de transport complémentaires à celles du mode routier classique (PL, VUL). Il ouvre également des perspectives de **mutualisation de moyens**.

2

Éléments de diagnostic à mettre en place :

- Description des lignes de transport public de voyageurs par mode (bus, tram, etc., ...)
- Analyse des lieux de provenance et de destination des marchandises sur le territoire

3

Intérêt et objectifs :

- Optimiser l'utilisation des systèmes de transport de voyageurs (infrastructures, matériels...)
- Intégrer dans les projets de développement des réseaux de transport collectif le double usage (voyageurs / marchandises)

4

Impacts attendus :

Permettre de fluidifier la circulation tout en facilitant et en optimisant les livraisons en ville et en développant les modes de transport « propres ».

Le transport de fret par transport en commun repose essentiellement sur deux principes :

- Rechercher une utilisation optimale des moyens (infrastructures et/ou matériels roulants) afin d'améliorer le retour sur investissement.
- Rechercher une mutualisation des flux de marchandises. Le transport de fret par transport en commun intervient alors en complément d'un Espace Logistique Urbain dont il assure la distribution.

Gouvernance :

Les acteurs à inclure dans une concertation préalable à la mise en œuvre d'un projet de transport de marchandises par transport en commun sont :

- le gestionnaire de TC,
- les transporteurs (et éventuellement grossistes) locaux → en charge de l'approche et de la livraison finale
- les collectivités impactées (EPCI, communes),
- les destinataires finaux (commerçants notamment) → besoin d'être sensibilisés pour assurer l'acceptabilité du projet.

6

Les différentes phases à déployer :

- 1- Étudier l'offre et la demande ;
- 2- Définir le périmètre et les flux de marchandises concernés ;
- 3- Réaliser une étude de marché ;
- 4- Organiser le dernier kilomètre ;
- 5- Construire le business model ;
- 6- Étudier la faisabilité technique ;
- 7- Élaborer le planning de transport ;
- 8- Réaliser une phase de test ;
- 9- Évaluer le projet.

➤ Tramway (=tramfret)

Francfort : dispositif camion électrique + tram + vélo-cargo

Économie quotidienne de 57 % d'émissions de CO2 par rapport à la route. Mode de transport plus long et plus cher que la route (+ 17%) sans prise en compte du coût des externalités de la camionnette diesel sur l'environnement → expérience positive

Dresde : Le CargoTram est composé d'une flotte de 2 rames de 5 caisses de 59,4m (60t de charge maximale, 215m³), circulant sur les mêmes voies que celles des tramways passagers (plusieurs routes étaient possible en cas de congestion). Il est géré par la société exploitant les transports en commun : DVB AG. Au plus haut de la demande, 10 trajets sont réalisés par jour (toutes les 40 min maximum). Fonctionnement de 2001 à 2020, arrêt car difficultés de maintenance.

Saint-Etienne : expérimentation en 2017 avec un matériel réformé pour desservir un point de vente de la grande distribution généraliste avec circulation de marchandises entre les tramways destinés aux voyageurs, en dehors des heures de pointe → Confirmation des faisabilités techniques et opérationnelles du projet

➤ Bus

La Communauté d'Agglomération du **Pays de Grasse** a mis en place un système de livraison (presse, plateaux repas depuis cuisine centrale) par le système de transport en commun par bus à destination des communes reculées de la collectivité :

- La ligne de bus 40 sur le service Grasse – Saint Auban livre quotidiennement les journaux de la presse locale à l'épicerie du village ;
- Depuis septembre 2017, la ligne scolaire 23S remonte les plateaux de repas de la cuisine centrale vers les écoles maternelles et primaires.

Bus urbain : utilisation des dépôts de bus comme espace de logistique urbaine temporaire en journée : exemple de la **RATP à Paris**.

En **Suède**, l'opérateur Bussgods permet de transporter des colis dans les soutes des cars desservant notamment les villes en milieux ruraux ou peu denses.

➤ Autres

Réflexions sur les trains régionaux

Expérimentation à venir de navettes suspendues...

7 Coût et financement de l'action

Jusqu'à 1 million d'euros pour un service de Tramfret : coût du matériel roulant à mettre en place, éventuellement coût de construction d'infrastructures de raccordement, coûts de fonctionnement.

8 Indicateur de suivi global

1 Démarrage	2 Consolidation	3 Décollage	4 Exemplarité
Expérimentations ponctuelles et évaluation	Déploiement sur une filière et/ou quelques enseignes	Objectifs chiffrés et suivis pluriannuels	Approche géographique et filières pour généralisation du déploiement

Indicateur de suivi : Nombre de lignes concernées.

Indicateurs environnementaux : Km parcourus annuellement par le fret selon les différents modes de transport en commun.