

Encourager et accompagner le développement de services de transport multimodaux

Objectifs et cadrage de l'action

Le développement des modes de transport alternatifs à la route (transport de fret ferroviaire et fluvial) est une des solutions pour acheminer les marchandises en ville en minimisant l'impact sur l'environnement. Bien que le développement du fret ferroviaire et fluvial fasse partie d'une politique nationale, les collectivités disposent de leviers d'action et sont invitées à agir à leur échelle. Les infrastructures et les sites multimodaux existants (infrastructures ferroviaires, quais aménagés sur fleuve, ...) offrent souvent des opportunités de développement et permettront de combiner ces modes de transport alternatifs avec le mode routier pour les « derniers mètres » (vélo-cargo, VUL à faibles émissions).

ELEMENTS DE DIAGNOSTIC A METTRE EN PLACE

- État des lieux de l'offre de transport tous modes
- Recensement des équipements ferroviaires et fluviaux et des projets multimodaux
- Recensement des acteurs du territoire : gestionnaires et exploitants d'infrastructures, des voies fluviales et ferrées, opérateurs de transport, chargeurs et logisticiens (y compris pour assurer les derniers mètres/post-acheminement en routier)
- Recensement national des projets de transports urbains ferroviaires et fluviaux qui sont déjà opérationnels

INTERETS ET OBJECTIFS

- Exploiter le potentiel de réduction des émissions de CO2 et de polluants de l'air des modes de transport alternatifs à la route, là où ils sont pertinents
- Offrir une diversité de logistiques et de modes de transport sur le territoire
- Repenser les organisations logistiques pour une logistique et un transport vertueux et durables
- Contribuer localement aux objectifs de report modal de la politique nationale des transports

IMPACTS ATTENDUS

Au-delà de la réduction des impacts environnementaux, qui peut être conséquente, les premières actions en faveur des modes alternatifs à la route permettent de mieux connaître ces modes, et de développer l'action collective et participative des acteurs publics et économiques en faveur de leur mise en œuvre, créant ainsi un cercle vertueux.

ENVIRONNEMENTAUX

- Effet de serre
- Qualité de l'air
- Bruit
- Autres

ECONOMIQUES

- Conflit d'usage (congestion) de la voirie valorisable en temps perdus (€ par mn...)
- Emploi
- Fiscalité / Recette
- Efficience livraisons / Activité économique
- Attractivité territoire
- Autres

SOCIAUX

- Conditions de travail
- Sécurité des personnes
- Santé
- Autres

NIVEAU DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION

1. Démarrage

Accompagner un ou des projets de report multimodal

2. Consolidation

Identifier et inscrire des sites à enjeux multimodaux dans les documents de planification (maintien des capacités)

3. Décollage

Obligation de moyens, échanger avec les acteurs concernés du territoire, faciliter le travail collaboratif de construction de nouveaux services logistiques et de transport multimodaux, intégrer des priorités fret dans la planification

4. Exemplarité

Définir une politique intégrée en faveur des transports multimodaux avec obligation de résultats qui utilisent les différents leviers d'action de la collectivité (planification, réglementation, concertation, politique foncière, incitation, innovation, ...). Cette politique est traduite transversalement dans les différents documents de planification mais aussi dans l'action des services

Éléments méthodologiques

● Préambule

Cette fiche vise le développement de transports de fret ferroviaires et/ou fluviaux sur le territoire de la collectivité afin de renforcer le recours aux modes massifiés chaque fois que possible.

Les flux de transports intérieurs terrestres de marchandises connaissent une légère augmentation globale de leurs volumes depuis près de vingt ans (342,3 milliards de tonnes-kilomètres en 2000, 362 milliards de tonnes-kilomètres en 2019). Ce volume a néanmoins fluctué dans le temps, il a d'abord augmenté au début des années 2000 (au plus haut, 391,3 milliards de tonnes-kilomètres en 2007) puis il a diminué, stagné avant de croître à nouveau jusqu'en 2019. La part modale du rail a baissé puis s'est consolidée autour de 10 % (9 % en 2019). La part du fluvial s'est établie à 2% depuis de très nombreuses années : c'est peu, mais cette part est stabilisée et est bien supérieure dans les territoires bien desservis par la voie d'eau.

Le transfert modal est un enjeu pour les territoires à plusieurs titres :

- Premièrement, il vise à réduire les véhicules routiers en circulation, les consommations énergétiques ainsi que les émissions de polluants et gaz à effet de serre pour autant que les pré- et

post-acheminements routiers ne sont pas trop longs et que les motorisations des moyens de transport fluviaux ou ferroviaires soient performantes d'un point de vue environnemental ;

- Deuxièmement, il permet de maintenir sur le territoire des connexions aux modes de transport autres que routier. Ce maintien participe de l'attractivité et de la compétitivité du territoire (mise en réseau des équipements multimodaux et logistiques, potentiel d'utilisation des modes de transport ferroviaire et fluvial).

Zoom sémantique :

- La multimodalité désigne la présence de plusieurs modes de transport différents entre deux lieux ;
- L'intermodalité désigne la combinaison de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement entre deux lieux. Elle nécessite de disposer de contenants standardisés pouvant passer d'un mode à l'autre, on parle alors d'unité de transport intermodal, les plus connus et emblématiques sont le conteneur et la caisse mobile.

L'intermodalité et le transport multimodal permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre (CO₂ essentiellement) et de polluants de l'air. Les émissions de polluants des véhicules routiers sont réglementées (normes « Euro ») et sont à la baisse (émissions rapportées aux véhicules). Il en est de même pour le transport ferroviaire et le transport fluvial (règlement « EMNR », engins mobiles non routiers). Ces transports alternatifs à la route consomment beaucoup moins d'énergie, par tonne transportée que les véhicules routiers, ce qui réduit les émissions de CO₂. Ces émissions sont particulièrement faibles pour le ferroviaire utilisant l'énergie électrique. Concernant les polluants de l'air, le renouvellement des motorisations thermiques des locomotives et des bateaux est plus lent que pour les camions ce qui, dans certains cas, peut limiter voire annuler le gain en matière d'émissions de polluants. Pour ces modes alternatifs à la route, la transition énergétique est également engagée (projets de bateaux à hydrogène...) et les collectivités devront être vigilantes sur les motorisations des matériels choisis.

Cependant, l'intermodalité et le transport multimodal supportent des coûts de ruptures de charges (manutention, pertes de temps, etc.) mais aussi de pré- et post-acheminements et de non optimisation de chargement, etc. Ces coûts doivent être compensés par des gains de productivité. Le transport par fer et par voie d'eau est plutôt rentable dès que la distance est suffisamment longue (la massification compensant le coût des ruptures de charge) que la desserte est directe avec des points de départ et d'arrivée sur le réseau ferroviaire et fluvial ou proche de ce réseau et que le chargement est optimisé. Le fluvial permet un transport de marchandises d'un plus gros volume. Il dessert le cœur des villes et peut être également un stock flottant et mobile. Pour autant, en fonction des conditions d'exploitation, des distances courtes n'excluent pas systématiquement des solutions intermodales (principe du navettage ferroviaire ou fluvial dès lors que les trafics sont réguliers et massifs et que le coût de la rupture de charge n'est pas trop élevé).

La recherche de solutions multimodales implique l'optimisation des flux et contre-flux (permet d'éviter les retours à vide) au niveau des « nœuds » logistiques tels que les ports (maritimes, intérieurs), les gares, les plateformes logistiques.

Les collectivités territoriales ont tout à gagner à préserver, voire développer, leurs options de transport ferroviaires ou fluviaux sur leur territoire et accompagner les entreprises dans des projets de reports modaux. L'équilibre économique de chaînes de transport intermodales est complexe. Il est doublé d'enjeux de qualité de service et de fiabilité que les modes ferrés (robustesse et adaptation horaires des sillons) ou fluviaux se doivent d'assurer afin d'obtenir la confiance des donneurs d'ordre du transport et des opérateurs. Par ailleurs, la massification induite par les modes ferré ou fluvial se heurte à un fractionnement des flux, d'où l'importance de disposer de points de consolidation et nœuds d'optimisation tels que les ports, quais, gares, plateformes logistiques...

En milieu urbain, une complexité s'ajoute car la cohabitation entre des infrastructures et solutions de transport massifiées d'une part, et les riverains et les usagers de l'espace public d'autre part est parfois complexe (une acceptabilité parfois difficile du fait des nuisances induites par l'exploitation de ces sites, en principe la nuit ou tôt le matin). Les espaces ferroviaires ou fluviaux sont hérités de l'histoire du territoire, ils ont pour partie été rattrapés par la ville et constituent parfois d'importantes coupures et enclaves urbaines. Il est à noter cependant que les espaces portuaires sont présents au cœur de nombreuses villes moyennes françaises, il est important d'étudier l'opportunité d'en préserver tout ou partie pour le report modal. Le redéploiement d'une offre de transports multimodaux implique nécessairement une réflexion sur leur intégration urbaine, à la fois urbanistique, architecturale et paysagère.

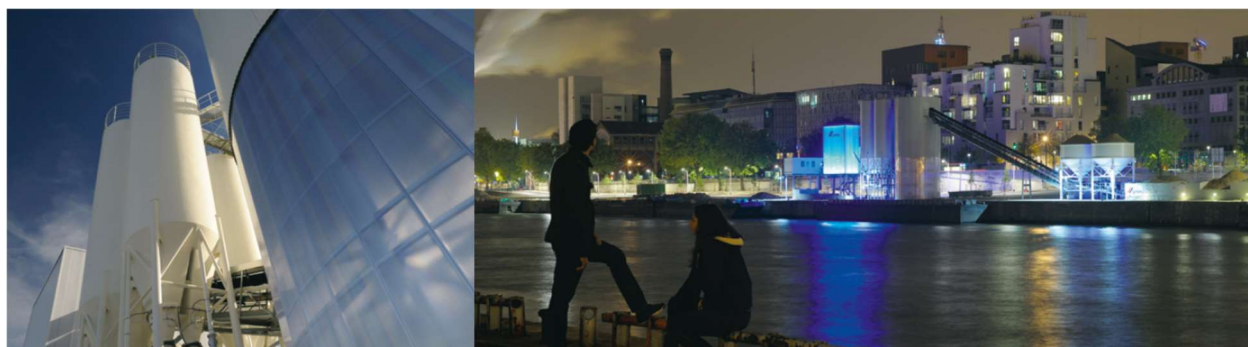


Figure 6 - L'unité de production de Cemex sur le port de Tolbiac : une peau translucide pour jouer sur la transparence et la lumière, de jour comme de nuit. ©Ports de Paris.

● S'appuyer sur les acteurs du territoire et adopter une méthodologie adaptée

La conception et la mise en œuvre de logistique et transport multimodaux et intermodaux nécessite de gérer de nombreux sujets techniques (transport ferroviaire ou fluvial, installations de transfert, quais, manutention, stockage, occupation du domaine public...) et fait appel à de nombreux acteurs publics (gestionnaires des différentes infrastructures, des espaces publics...) et privés (transporteurs, manutentionnaires...).

La collectivité, à l'échelle de la métropole, de l'agglomération ou de la ville, a tout intérêt à s'appuyer sur les acteurs les plus impliqués sur le sujet. Dans le secteur fluvial, VNF ainsi que les différents ports fluviaux sont des acteurs incontournables. On peut citer les entités telles que HAROPA PORT (Le Havre, Rouen et Paris), ou Port de Strasbourg.

La collectivité peut être leader et initier la réflexion. Elle peut également avoir un rôle d'accompagnement ou simplement contribuer à une démarche, un projet porté par d'autres acteurs. Ce rôle peut évoluer dans le temps de manière à ce que le projet de report modal soit piloté par l'acteur le plus pertinent. Il s'agit de trouver et de mobiliser les bons interlocuteurs, d'identifier et de lever les freins au développement d'une (des) logistique(s) multimodale(s)/intermodale(s) sur le territoire.

Aujourd'hui, il existe des services de transports multimodaux et intermodaux qui ont fait leur preuve (cf les exemples précisés dans la rubrique « Pour aller plus loin »). Il s'agit de voir si ces logistiques peuvent être mises en œuvre sur le territoire (domaine de pertinence qui inclut les contraintes logistiques des chargeurs) et il s'agit surtout de lever les freins à leur développement. Dans d'autres cas, il s'agit d'engager une réflexion très en amont. C'est le sens par exemple des AMI (appels à manifestation d'intérêt) lancé par VNF en partenariat avec les collectivités. Il peut s'agir également de commencer à expérimenter un transfert modal. Cf. ci-dessous, une méthodologie indicative pour mettre en œuvre une expérimentation de transfert modal.

● Méthodologie indicative pour mettre en œuvre une expérimentation de transfert modal

Réalisation d'un état des lieux de la demande et de l'offre de transport

La première étape consiste à réaliser un état des lieux des flux, des infrastructures, des matériels disponibles et des opérateurs prêts à s'investir dans une démarche multimodale. Il s'agit :

- D'identifier tous les flux de transport en entrée et sortie du territoire, tous modes confondus (routier, ferroviaire, fluvial, aérien) ;
- D'identifier des lieux de rupture de charge potentiels et les conditions de transfert : accès (routiers, ferroviaires/fluviaux), surfaces disponibles (terminal, parking PL, zone d'attente/dépôt UTI...), voisinage... ;
- D'identifier les contraintes logistiques des chargeurs et des autres acteurs des chaînes logistiques ;
- D'identifier tous les acteurs qui pourront jouer un rôle dans le transfert :
 - Chargeurs ;
 - Opérateurs de transport multimodal¹ ;
 - Propriétaires des terrains destinés aux opérations de transferts ;
 - Gestionnaires des réseaux ;
 - Fournisseurs d'énergie dans le cas d'un transfert terminal en mode propre et énergie renouvelable.
 - Collectivités locales (services d'aménagement, de transport, de dynamisme économique, services juridiques) ;
 - Services de la région et du département.

L'état des lieux des équipements ferroviaires et fluviaux disponibles, notamment ce qui relève de l'entretien et l'équipement des quais et espaces portuaires sur le territoire est une étape essentielle. En effet, à la faveur de cet état des lieux, l'ensemble des acteurs pourra mieux caractériser ces équipements et intégrer à sa réflexion les leviers permettant leur maintien : cela passe par une meilleure intégration de ces équipements dans les documents de planification (SRADDET, SCoT, PLUi...), dans une stratégie de réservation du foncier pour la logistique, ainsi que la prise en compte de ces éléments dans les documents stratégiques des exploitants et gestionnaires de ces équipements.

Définition de la cible et du périmètre d'action

Cette deuxième étape consiste à définir la cible et à déterminer le périmètre d'action pertinent.

La cible peut être :

- Une filière : produits alimentaires secs (grossistes qui approvisionnent la ville) ou frais (un Marché d'Intérêt National), déchets valorisables (selon filières, valorisation énergétique ou matière) ;
- Un chargeur : un entrepôt d'une enseigne de la grande distribution, une carrière de matériaux... ;

¹ Définition d'un opérateur de transport (*Terminologie en transports combinés, UNECE/ECMT/EC, UNITED NATIONS, New York and Geneva, 2001*) : Personne responsable de l'acheminement des marchandises, par ses propres moyens ou ceux d'autrui

- Une activité : par exemple, un ou plusieurs messagers opérant dans le même périmètre géographique, des déménageurs opérant à l'échelle nationale.

Ensuite, une analyse des flux de marchandises liés aux activités de la ou des cibles est indispensable pour déterminer le périmètre d'action pertinent.

L'analyse des flux comporte :

- La cartographie des origines-destinations dont les pré et post acheminements avec une prise en compte des distances et du temps de trajet ;
- L'estimation des volumes potentiellement captables (dans l'attente de l'étude de la future logistique multimodale);
- La connaissance de la fréquence des envois et des délais attendus (transit time) ;
- L'identification des acteurs impliqués ;
- L'audit des organisations logistiques mises en œuvre.

Le périmètre d'action peut être défini au niveau :

- D'un quartier ;
- De la commune ;
- De l'agglomération.

Étude d'opportunité

À partir des deux premières étapes, il est nécessaire de s'intéresser aux contraintes techniques, organisationnelles et économiques liées à la rupture de charge, au transbordement et aux transports terminaux (pré et post acheminements). Il s'agit de vérifier la pertinence d'un éventuel transfert et donc :

- De décrire finement les organisations logistiques avant / après ;
- D'identifier, pour chaque maillon de la chaîne logistique, les conditions techniques et les acteurs à consulter, à convaincre et à impliquer. Le proverbe : « le diable se cache dans les détails » s'applique de manière particulièrement pertinente dans ce domaine de la bascule modale puisque, par nature, elle additionne les contraintes de chaque mode ;
- D'organiser des réunions de concertation entre acteurs concernés pour identifier à la fois les points forts et les points de blocages ;
- D'évaluer les coûts liés par exemple à des travaux de voirie, aux aménagements des abords, à la mise en sécurité des produits et des personnes qui partagent les espaces concernés.

Il s'agit aussi d'évaluer la capacité de chacun à s'adapter aux nouvelles organisations, d'évaluer les coûts et la qualité de service des nouvelles mesures pour l'ensemble des acteurs sur l'ensemble de la chaîne logistique ainsi que pour les collectivités locales (effets sur la congestion, la pollution, les conditions de travail).

Les conditions de réussite du lancement d'une expérimentation de transfert modal

Plusieurs conditions doivent être réunies pour réussir une telle expérimentation :

- Dans un premier temps, il s'agit de mobiliser les partenariats et des aides financières suffisantes pour maintenir l'expérimentation sur une période permettant d'en apprécier la pertinence (Proof Of Concept) ;
- Le territoire d'expérimentation doit être choisi avec attention. En effet, si l'expérimentation envisagée s'inscrit pour partie dans l'espace public, elle nécessite souvent l'obtention d'autorisations de la part de divers services de la collectivité. Ces démarches peuvent être chronophages et éventuellement retarder le démarrage de l'expérimentation, néanmoins elles permettent de garantir la disponibilité de l'espace dans le temps. En revanche, si l'expérimentation relève d'une contractualisation avec un privé, cette disponibilité prendra fin dès lors que le résultat financier de l'expérimentation ne permettra plus de payer un loyer ;
- L'engagement de toutes les parties prenantes est essentiel et une action de concertation forte est nécessaire (cf. Document méthodologique sur la concertation) ;
- 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 au fil de l'eau et ainsi s'assurer que toutes les mesures ont été mises en place pour garantir le passage de l'expérimentation à une réalité économique. Ce suivi doit être fait sous forme de reporting de manière hebdomadaire lors des premiers mois de l'expérimentation. Ce reporting peut également inclure des calculs de gains environnementaux (cf les indicateurs environnementaux mentionnés dans la rubrique « Suivi et évaluation de l'action »).

Évaluation de l'expérimentation

Quelle que soit l'issue de l'expérimentation, il sera indispensable de procéder à son évaluation afin d'en tirer des enseignements constructifs pour de futurs projets. En effet, qu'une expérimentation connaisse un franc succès ou se solde par un échec, il est indispensable d'évaluer les actions menées afin de pouvoir apporter des solutions correctives et/ou des améliorations ponctuelles.

Pour ce faire, un certain nombre d'indicateurs devront être mobilisés : indicateurs de performance, financiers, environnementaux et sociétaux.

Au regard des résultats de l'évaluation, l'expérience de report modal pourra être pérennisée, étendue...

● La planification pour définir et inscrire dans la durée la politique en faveur des logistiques multimodales et intermodales

La collectivité dispose de différents leviers d'action pour mener une politique en faveur de la logistique urbaine durable comme de logistiques multimodales et intermodales, ferroviaires et fluviales : la planification, le cadre réglementaire (réglementation de la circulation), la politique foncière, et les politiques d'incitation et d'innovation. Elle peut aussi agir conjointement avec d'autres acteurs, en particulier publics.

La planification permet de définir une politique en matière de logistique et de transport de marchandises et en particulier de report modal. Elle permet de la formaliser et de se donner les moyens de la mettre en œuvre. Il s'agit d'inscrire la logistique dans la stratégie territoriale ainsi que d'articuler des politiques de logistique urbaine et de report modal au sein des différents documents de planification.

Les deux grands types de documents de planification s'imposent ou s'offrent aux collectivités sont : Les documents de « planification multi-thématiques » chargés d'intégrer les dispositions relatives à la logistique urbaine (SRADDET,

SCoT, PLU, PLUi...) et les documents de planification « mobilités » chargés de traiter les questions relatives à la mobilité des personnes et aux flux de marchandises (Plan de mobilité, plan de mobilité simplifié...).

La dimension partenariale de la démarche est déterminante, elle permet de travailler avec les forces vives du territoire. L'articulation avec les autres thématiques est aussi importante. De plus, la politique de la collectivité est également à articuler avec celles des autres collectivités. Il s'agit ensuite de décliner cette politique selon les leviers d'action de la collectivité mais aussi des autres acteurs du territoire.

● Pour aller plus loin

■ EXEMPLES

Exemples pour le transport de colis, de produits alimentaires et de palettes :

- **Fludis** est une solution de livraison fluviale de colis dans Paris intra-muros. Ce service utilise un bateau spécialement conçu, véritable entrepôt navigant avec un bras hydraulique pour la manutention et une motorisation électrique. Le post-acheminement est effectué en vélos cargos à assistance électrique. La préparation des colis à livrer est effectuée en navigation et plusieurs quais sont desservis.
- **ULS** (Urban Logistic Solutions) est une solution de logistique urbaine fluviale opérationnelle à Strasbourg qui permet de livrer des colis et des marchandises divers (farines et autres) dans le centre-ville de Strasbourg. Ce service associe fluvial et vélos cargos à assistance électrique.
- **Samada**. Entre 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 pour transporter des marchandises à destination des enseignes du groupe de grande distribution. Cette liaison a été interrompue en 2016 (différentes raisons probables : qualité de service insuffisante, faible performance environnementale du fait des fortes émissions de polluants et GES de la traction ferroviaire diesel, coût de l'espace logistique de transbordement à Bercy et coût de la rupture de charge).
- **Franprix**. XPO Logistics livre des magasins Franprix dans Paris intra-muros à l'aide d'une barge avec un post-acheminement routier. La marchandise est transportée à l'aide de caisses mobiles intermodales manutentionnées par des reach stackers. Depuis sa création en 2012, la logistique a été optimisée notamment avec l'utilisation d'un deuxième entrepôt bord à voie d'eau et une barge modernisée. Le volume transporté a augmenté. Ce sont aujourd'hui plus de 300 magasins Franprix qui sont alimentés. Selon l'enseigne Franprix, le dispositif permet l'économie de 450 000 km routiers par an, 3 800 camions en moins sur les routes et près de 250 tonnes de CO2 économisés.² D'après XPO Logistics, les gains en CO2 sont ainsi de -20%, et la diminution des émissions de NOX est de 60%.
- **Point P**. Les points de vente Point P situés dans Paris en bord de Seine sont livrés par une barge disposant d'un moyen de manutention autonome permettant la livraison des palettes.
- **Hôtel logistique de la Chapelle internationale**. Situé dans Paris intra-muros, cette plateforme logistique a été conçue pour recevoir des trains.

Exemples pour le transport de déchets :

² Source : Labo du SCoT Métropolitain – Bonnes pratiques https://scot.metropolegrandparis.fr/wp-content/uploads/2018/12/MGP_Labo_SCOT_fiche-HAROPA_logistiqueurbaine_181206.pdf

- **Sidefage.** Le Sidefage est un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (Syndicat Intercommunal de gestion des DEchets du FAucigny Genevois). Il a pour seule compétence la gestion et le traitement des déchets ménagers et assimilés produits dans le territoire de ses adhérents. Disposant d'embranchements ferrés, le Sidefage peut s'appuyer sur du transport ferroviaire entre ses sites de transfert et son usine d'incinération.
- **SMDO.** Sur l'Est de son territoire, le Syndicat mixte du département de l'Oise a mis en place un transport ferroviaire de ses déchets. La logistique s'appuie sur un réseau de 5 quais de transfert et sur la plateforme ferroviaire du site de tri et de valorisation énergétique.
- **RDT 13** (Régie départementale des Bouches-du-Rhône). Depuis deux centres de traitement, l'un au Nord l'autre au Sud de Marseille, la RDT 13 achemine par trains, la majorité des déchets ménagers vers l'incinérateur de Fos-sur-Mer.
- **MEL** (Métropole européenne de Lille). Depuis le centre de valorisation énergétique situé bord à voie d'eau au Nord de la métropole, et le centre de valorisation organique situé bord à voie d'eau à l'Ouest de la métropole, qui sont également des plateformes de collecte, un transport fluvial est organisé entre les deux plateformes pour alimenter les centres de valorisation.
- **River Tri.** A Lyon, après une période d'expérimentation entre 2016 et 2019, la déchetterie fluviale a été pérennisée. Une barge spécialement aménagée est amarrée à un quai de Lyon tous les samedis. Cela permet de disposer d'une déchetterie en hyper centre sans consommer de foncier.

Les chantiers du BTP :

De nombreux chantiers utilisent le **transport fluvial pour divers usages** : évacuation de déblais, approvisionnement en matériaux en vracs, conditionnés ou encore préfabriqués.

- **Société du Grand Paris³.** Au total, 15% des déblais issus des travaux du Grand Paris Express ont été évacués par le fleuve (sur un total de 22 millions de tonnes) à travers 4 plateformes : Bonneuil-sur-Marne, Pont de Sèvres à Sèvres, les Ardoines à Vitry-sur-Seine et le Canal Saint Denis auxquelles il faut rajouter d'autres plateformes tierces sollicités par les groupements de travaux. Pour permettre ce report modal vers le fleuve, la Société du Grand Paris s'est appuyée sur le levier de la commande publique, en prescrivant dans ses appels d'offre que les prestataires aient recours à la voie d'eau pour évacuer les déblais. La Société du Grand Paris a une convention avec Voies Navigables de France pour favoriser l'évacuation fluviale dans les marchés.

Guide pratique de VNF « Intégrer un maillon fluvial dans la logistique des appels d'offres des grands chantiers publics » : https://www.vnf.fr/vnf/app/uploads/2019/05/VNF-Boite-outils-juridiques-VF-guide-national-16102017_.pdf

■ SUR LE PLAN LEGISLATIF

Sur un plan législatif, le cadre évolue favorablement quant au recours à des solutions de transport multimodales :

La loi du 17/08/2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte dispose dans [l'article 36](#) : « *Lorsque les marchés publics impliquent pour leur réalisation que des opérations de transport de marchandises soient exécutées, la préférence, à égalité de prix ou à équivalence d'offres, peut se faire au profit des offres qui favorisent l'utilisation du transport ferroviaire, du transport fluvial ou de tout mode de transport non polluant* ».

³ Pour plus d'informations : <https://www.interlud.green/boite-a-outils/explorez-les-projets/evacuation-deblais-chantiers-la-voie-fluviale>

En 2014, la Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (dite « Maptam », article L1231-1 du Code des transports) a introduit une nouveauté qui permet aux autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) d'organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique dans certaines conditions. Ces services de transport pourront être sous la forme de solutions multimodales. La LOM a modifié/précisé ce texte. L'article L1231-1-1 précise que « *dans son ressort territorial* », chacune des autorités organisatrices de la mobilité (ainsi que la région dans le cas où elle intervient en tant qu'AOM) peuvent (en plus de leurs compétences obligatoires) « *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* ».

La loi d'orientation des mobilités du 24/12/2019 a introduit dans le Code des transport (article L. 1214-2-2) que « *Le plan de mobilité peut intégrer, lorsque l'agglomération est desservie par une voie de navigation fluviale ou par un réseau ferré, un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire, qui identifie notamment les quais utilisables pour les transport urbains de marchandises et de passagers par voie d'eau, les emplacements possibles pour les différents modes d'avitaillement, 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 futures.* »

Suivi et évaluation de l'action

■ COÛT ET FINANCEMENT DE L'ACTION

Très variable en fonction du projet. Toutefois, on peut noter que les expérimentations actuelles s'efforcent, plus qu'avant, de s'inscrire dans un business model pérenne, le plus souvent basé sur des investissements privés et une logique entrepreneuriale. Le recours aux subventions n'est plus un préalable mais davantage un effet levier. De plus, il existe maintenant des logistiques urbaines fluviales pérennes qui permettent d'envisager des expérimentations plus courtes, voire la création d'un service par un opérateur économique sans passer par l'expérimentation.

Acteurs impliqués :

- Collectivités territoriales (EPCI, commune, département, région)
- Gestionnaire(s) de la voie d'eau / ferrée ;
- Opérateurs et commissionnaires de transport routier (dont cyclologisticiens) / fluvial / ferroviaire ;
- Gestionnaire d'infrastructure logistique (ports, gares, plateformes logistiques, plateformes de transport combiné, installations terminales embranchées au réseau ferroviaire) ;
- Chargeurs opérant dans le périmètre cible.

■ INDICATEURS DE SUIVI GLOBAL

Les indicateurs de suivi global présentés ci-dessous permettent d'identifier le passage de l'action à ses différents niveaux d'avancement.

Voir le document « Outils de suivi » pour renseigner les différents indicateurs de l'action.

1 Démarrage

Accompagner des projets de report multimodal

2 Consolidation

Identifier et inscrire des sites à enjeux multimodaux dans les documents de planification (maintien des capacités)

3 Décollage

Obligation de moyens, échanger avec les acteurs concernés du territoire, faciliter le travail collaboratif de construction de nouveaux services logistique et de transport multimodaux, intégrer des priorités fret dans la planification

4 Exemplarité

Définir une politique intégrée en faveur des transports multimodaux avec obligation de résultats qui utilisent les différents leviers d'action de la collectivité (planification, réglementation, concertation, politique foncière, incitation, innovation, ...). Cette politique est traduite transversalement dans les différents documents de planification mais aussi dans l'action des services

Indicateurs de suivi Les indicateurs de suivi présentés ci-dessous sont directement les indicateurs environnementaux et permettent d'évaluer dans le détail l'avancement opérationnel de l'action. Ils peuvent également avoir pour rôle de suivre son évolution entre les différentes étapes globales.

La collectivité peut choisir également les indicateurs qui pourraient se révéler plus adaptés à son cas particulier. Voir le document « Outils de suivi » pour renseigner les différents indicateurs de l'action.

■ INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX

Une évaluation environnementale est proposée pour aller plus loin. Il s'agit de calculer les émissions de CO2 et de polluants de l'air évités par la mise en œuvre des logistiques multimodales comparativement aux logistiques routières qu'elles remplacent.

L'évaluation environnementale consiste à mesurer l'évolution du trafic multimodal exprimée en t.km pour chacun des différents modes. Cette activité est supposée venir remplacer la même activité en ensemble routier (PL) diesel (norme Euro VI).

t.km parcourus par les marchandises en transport ferroviaire et fluvial, par types de matériel

ACTIONS LIÉES

Cette fiche action est liée aux fiches suivantes :

- A3 - Réserver le foncier pour la logistique**
- B4 - Améliorer la logistique de vos chantiers et la desserte temporaire des commerces environnants**
- C3 - Créer des espaces logistiques urbains**

Cette fiche a été élaborée à partir des résultats d'une étude financée par l'ADEME dont les références sont « Jonction et Garrutik. 2018. Engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine. ADEME. 215 pages »
Fiche révisée en mai 2021 et en novembre 2022 par les partenaires d'InTerLUD.