

## Résumé Fiche action collaborative :

# Encourager et accompagner le développement de services de transport multimodaux

(Version novembre 2022)

InTerLUD, programme porté par :



C2

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. 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).

2

## Éléments de diagnostic :

- Etat des lieux de l'offre de transport tous modes ;
- Recensement des équipements ferroviaires et fluviaux et des projets multimodaux ;
- Recensement des acteurs : gestionnaires et exploitants d'infrastructures, chargeurs et logisticiens (y compris pour assurer le post-acheminement en routier).
- Recensement national des projets ferroviaires et urbains déjà opérationnels

3

## Intérêt 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

4

**Impacts attendus :** impacts environnementaux directs

6

## Trois étapes principes

### ➤ **Réaliser un état des lieux de la demande et 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
- les contraintes logistiques des chargeurs et acteurs de la chaîne logistique



### ➤ **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.

### ➤ **Étude d'opportunité.** Etudier les contraintes techniques, organisationnelles et économiques liées notamment à la rupture de charge

- 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 ;
  - 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 de 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.

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 un ou des projets de report multimodal	Identification et inscription des sites à enjeux multimodaux dans les documents de planification (maintien des capacités)	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	Obligation de résultats : Définir une politique intégrée en faveur des transports multimodaux. Cette politique est traduite transversalement dans les différents documents de planification mais aussi dans l'action des services.

9

## Indicateurs de suivi environnementaux :

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