

Encourager les opportunités multimodales

Objectifs et cadrage de l'action

Le développement des modes de transport alternatifs à la route (transport de fret ferroviaire ou fluvial) est une des solutions pour acheminer les marchandises en minimisant l'impact sur l'environnement. Bien que le développement du fret ferroviaire ou fluvial fasse partie d'une politique nationale, la collectivité peut également agir à son échelle, ne serait-ce que par les infrastructures et les sites multimodaux dont elle dispose sur son territoire.

ELEMENTS DE DIAGNOSTIC A METTRE EN PLACE

- Etat des lieux de l'offre de transport
- Recensement des équipements et des projets multimodaux
- Recensement des acteurs du territoire : gestionnaires et exploitants d'infrastructures, des voies fluviales et ferrées

INTERETS ET OBJECTIFS

- Combiner les modes de transport en fonction de leur pertinence
- Offrir une diversité de modes de transport sur le territoire
- Contribuer aux objectifs de report modal de la politique des transports

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.

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
- Efficacité 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 occasionnellement des projets de report multimodal

2. Consolidation

Identification et inscription des sites à enjeux multimodaux dans les documents de planification (maintien des capacités)

3. Décollage

Obligation de moyens, intégrer des priorités fret dans la planification des transports multimodaux

4. Exemplarité

Obligation de résultats, report modal chiffré annuellement

Méthodologie indicative

● Préambule

Cette fiche vise le développement de transports de fret ferroviaires ou fluviaux sur le territoire de la collectivité afin de rééquilibrer la répartition modale des transports aujourd'hui largement dominés par la route.

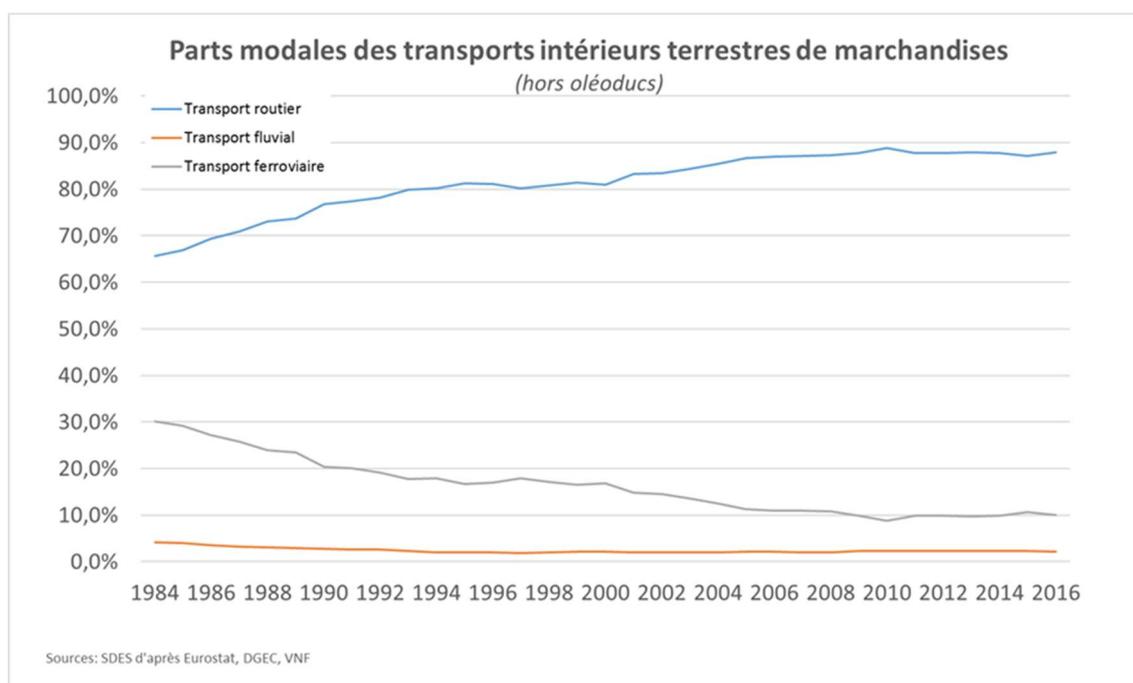


Figure 4 - Part des différents modes de transport

Les flux de transports intérieurs terrestres de marchandises connaissent une augmentation globale de leurs volumes depuis plus de trente ans (191,6 milliards de tonnes-kilomètres en 1984, 327,1 milliards de tonnes-kilomètres en 2016). Ce volume a néanmoins diminué depuis la fin des années 2000 (au plus haut, 391,7 milliards de tonnes-kilomètres en 2007). La part modale de la route n'a cessé d'augmenter entre 1984 et 2006 pour finalement se stabiliser autour de 88 % ces dix dernières années. Le rail s'est également stabilisé autour de 10 % alors que la part du fluvial s'établit à 2% depuis de très nombreuses années.

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 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 future du territoire (mise en réseau des équipements multimodaux et logistiques).

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.

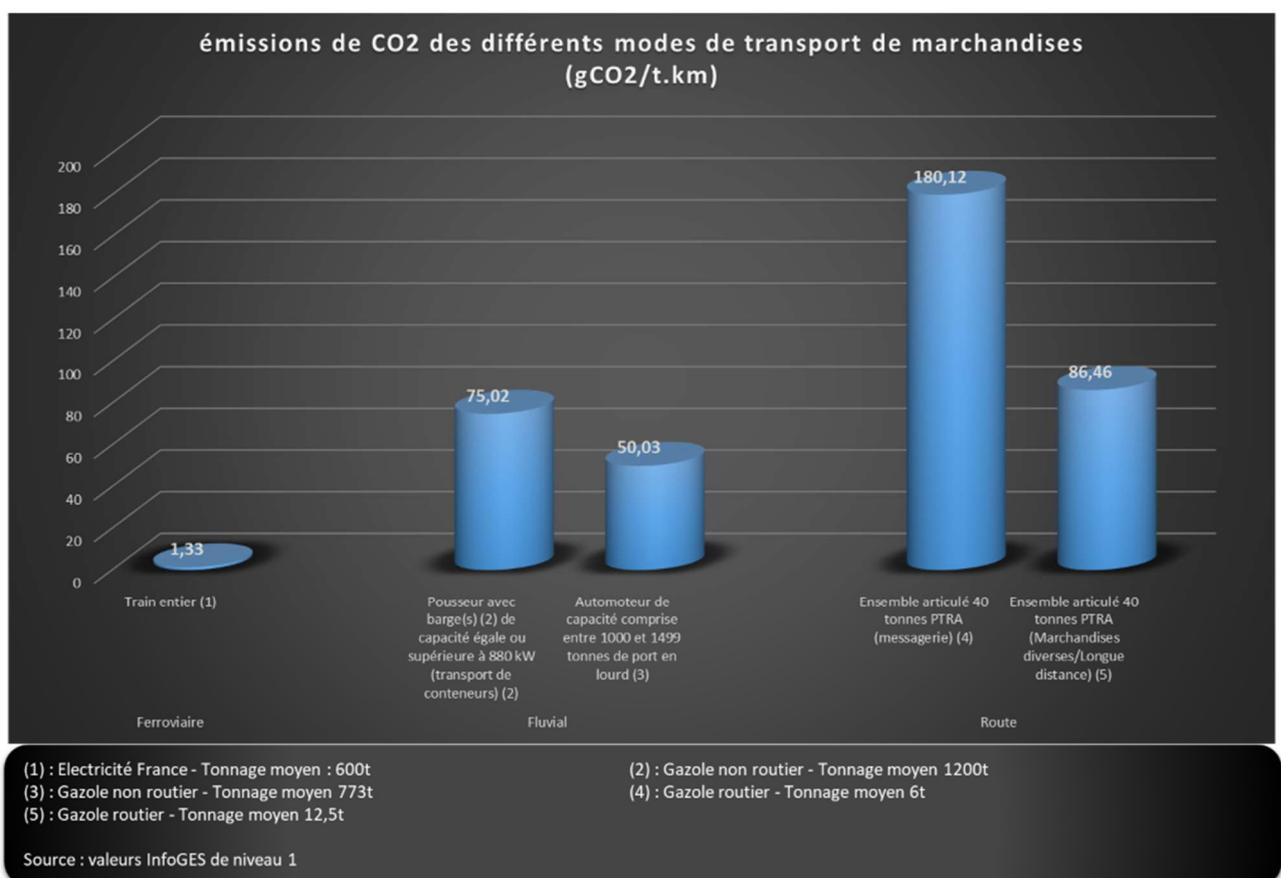


Figure 5 - Efficacité environnementale des transports de marchandises

Cependant, l'intermodalité peut occasionner des coûts liés aux ruptures de charges (liés notamment à des pertes de temps) qui doivent être compensés par des gains de productivité. Le transport par fer et par voie d'eau est d'autant plus rentable que la distance est longue (la massification compensant le coût des ruptures de charge) et que la desserte se fait d'un point A à un point B. Le fluvial permet un transport de marchandises d'un plus gros volume. Il peut être également un stock flottant et mobile au cœur des villes. 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).

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 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, gares, plateformes logistiques...

En milieu urbain, une complexité s'ajoute car la cohabitation entre des infrastructures et solutions de transport massifié et les riverains ainsi que les usagers de l'espace public 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 une 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.

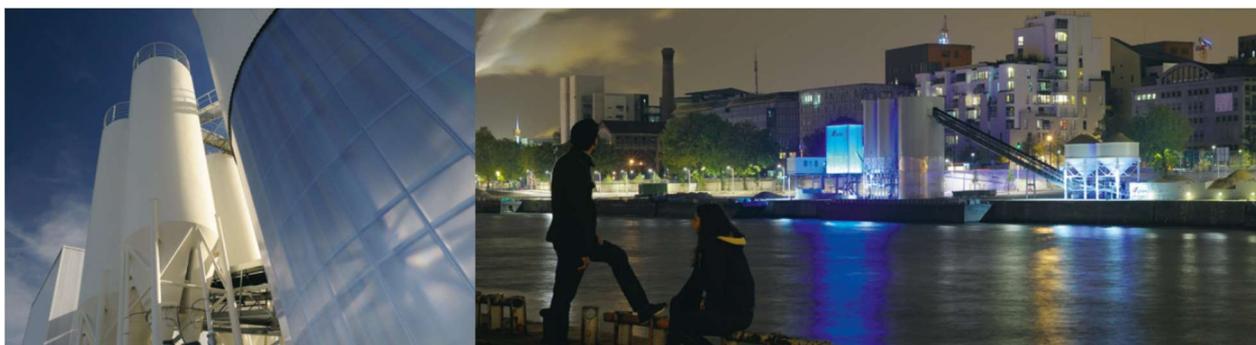


Figure 6 - L'unité de production de Cemex sur le port de Tolbiac : une peau translucide pour jouer sur la transparence et la lumière, de jour comme de nuit. ©Ports de Paris.

● Réalisation d'un état des lieux de l'offre de transport

La première étape consiste à réaliser un état des lieux 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 tous les acteurs qui pourront jouer un rôle dans le transfert :

- Collectivités locales (services d'aménagement, de transport, de dynamisme économique, services juridiques) ;
- Services de la région et du département ;
- Opérateurs de transport multimodal ;
- 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.

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... ;
- 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 captables ;
- 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.

● Etude d'opportunité

A 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 suisse : « 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 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

Un certain nombre de 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 si nécessaires 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.

● Evaluation de l'expérimentation

Quelle que soit l'issue de l'expérimentation lancée, 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...

● Pour aller plus loin

■ EXEMPLES

- **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 notamment pour des questions de qualité de service et de faible performance environnementale (du fait des fortes émissions de polluants et GES de la traction ferroviaire diesel comparativement à l'utilisation d'ensembles routiers fonctionnant au bioGNV).
- **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.
- **Sidefage.** Le Sidefage est un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (Syndicat Intercommunal de gestion des Déchets 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. Toutefois, l'avenir des lignes capillaires fret (UIC 7 à 9) met en péril cette organisation massifiée.
- **Blue Line Logistics,** société belge de transport fluvial (palettes et big bags), exploite une unité fluviale disposant d'une grue auto-déchargeante.
- **Tunnel de la Croix-Rousse.** Les déchets produits dans le cadre de la construction du tunnel modes doux sous la Croix-Rousse ont été évacués par barges fluviales.

Enfin, sur un plan législatif, le cadre évolue favorablement quant au recours à des solutions de transport multimodales. En effet, 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 ».

Suivi et évaluation de l'action

■ COUT 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.

Acteurs impliqués :

- EPCI ;
- Commune ;
- Département ;
- Région ;
- Gestionnaire(s) de la voie d'eau / ferrée ;
- Opérateurs de transport routier / fluvial / ferroviaire ;
- Gestionnaire d'infrastructure logistique (port, gares, plateformes logistiques) ;
- 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 occasionnellement des projets de report multimodal

2 Consolidation

Identification et inscription des sites à enjeux multimodaux dans les documents de planification (maintien des capacités)

3 Décollage

Obligation de moyens, intégrer des priorités fret dans la planification des transports multimodaux

4 Exemplarité

Obligation de résultats. Report modal chiffré annuellement

■ 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.

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 remplacée la même activité en ensemble routier diesel (norme Euro VI).

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

t.km transportées par voie ferrée (train) annuellement.

t.km transportées par voie fluviale annuellement.

ACTIONS LIEES

Cette fiche action est liée aux fiches suivantes :

Réserver le foncier pour la logistique
Améliorer la logistique de vos chantiers et la desserte temporaire des commerces environnants
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 par les partenaires d'InTerLUD.