

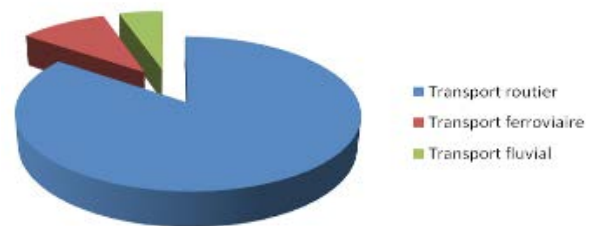
INTRODUCTION

En France, les flux de marchandises sont responsables de plus de 40 % des émissions de CO₂ du secteur des transports et de plus de 10 % des émissions totales de la France (tous secteurs confondus). Alors que les émissions de CO₂ baissent dans les industries et dans l'agriculture, elles augmentent dans le domaine du transport puisqu'elles ont progressé de 29 % depuis les années 90 (soit 0,5 million de tonnes par an).

Ceci s'explique par l'augmentation des trafics et de la part du transport routier de 12% au niveau national (87% transport routier, 11% transport ferroviaire, 2% transport fluvial).

La route reste le moyen le plus flexible, le plus fiable, et le plus réactif malgré son prix au km parcouru qui est de plus en plus onéreux compte tenu de l'augmentation du prix du gazole. Mais l'utilisation massive de ce mode de transport a entraîné la saturation de plusieurs axes majeurs de circulation qui sont devenus de véritables goulots d'étranglement.

Répartition du transport entre les différents modes en France



Le Grenelle de l'Environnement a par ailleurs fixé comme objectif de réduire de 20% les émissions de CO₂ liées au transport à l'horizon 2020.

Il est donc important que les transporteurs et les chargeurs puissent le plus possible utiliser les modes de transport les moins émetteurs en CO₂. Il est évident que le transport routier est, et restera le mode de transport leader de par sa flexibilité et son atout à pouvoir livrer les marchandises destinées aux clients finaux sur le dernier kilomètre. Il est donc primordial de raisonner en termes de complémentarité des différents modes de transport et non en termes de concurrence ou d'opposition modale, puisque cette complémentarité entre les modes de transport est nécessaire dans le but de diminuer le coût économique et environnemental du transport de marchandises.

Nous attirons également votre attention sur le fait que le choix d'une solution de transport multimodal est le résultat d'une démarche stratégique d'entreprise dans le cadre du développement durable, de même que pour la mutualisation, ce n'est en aucun cas une réponse à une problématique ponctuelle.

Le report modal ou l'usage d'un mode massifié nécessite un changement de 3 types :

1. Organisationnel/logistique (volumes de transport ; ruptures de chaîne ; contraintes urbaines influant sur le mode routier-réglementaires)
2. Économique (comment bénéficier des économies d'échelle que proposent les transports massifiés ?)
3. Environnementaux, démarche écocitoyenne.

Or, le manque d'informations sur l'offre de services disponibles, sur le fonctionnement et sur les avantages des différentes techniques de transport multimodal, freine encore leur utilisation. Le transport multimodal correspond à l'acheminement des marchandises par au moins deux modes de transport différents dont les parcours principaux s'effectuent par rail, voies navigables ou mer, et dont les parcours initiaux et/ou terminaux, par route, sont les plus courts possible.

C'est pour répondre à ce besoin et pour promouvoir les modes alternatifs au transport routier que sont le ferroviaire et le fluvial, que l'ECR¹ et l'ASLOG², en partenariat avec l'ADEME et l'AFT-IFTIM (www.viacombi.eu) ont développé ce guide pratique et faire ainsi partager l'expérience pratique de ses membres dans la mise en œuvre de solutions de transport multimodal. Nous souhaitons qu'il apporte une aide aux sociétés désirant diversifier leur organisation de transport et ainsi contribuer aux objectifs nationaux en termes de report modal.

Nous allons faire un état des lieux de l'environnement du transport multimodal et présenter les différentes étapes qu'il convient de réaliser dans l'ordre pour construire une solution robuste et fiable. Ces étapes sont le fruit de la synthèse des expériences pratiques des participants des groupes de projet ECR et ASLOG. Elles doivent bien sûr être adaptées au contexte de chacun.

¹ L'ASLOG, l'Association française pour la logistique est une organisation neutre et indépendante, multisectorielle, qui couvre l'ensemble des activités au sein de la chaîne logistique globale

² ECR France est l'organisme paritaire qui rassemble les décideurs des industriels et distributeurs du secteur des produits de grande consommation, alimentaires et non-alimentaires

CARTOGRAPHIER SES FLUX

➤ Sélectionner les flux éligibles au report modal

Les différents modes de transport sont complémentaires et non-concurrents comme on a trop souvent tendance à le penser. En effet, il n'est guère possible d'imaginer que chacun disposera d'un terminal ferré à sa porte. Certes le fluvial est en plein développement mais il est impossible d'envisager de détourner un bras de la Seine vers chacune des liaisons en région parisienne. On ne peut donc pas jouer l'opposition entre les modes de transport. On ne peut jouer que leur complémentarité car le transport routier est le mode de transport leader de par sa flexibilité et son atout à pouvoir livrer les marchandises destinées aux clients finals sur le dernier kilomètre. Toute la question est de savoir comment utiliser au mieux chacun de ses modes.

Pour tenter de répondre à cette question, le tableau (en annexe 2) présente une grille d'analyse permettant de choisir le mode de transport le plus adapté en fonction des caractéristiques des flux.

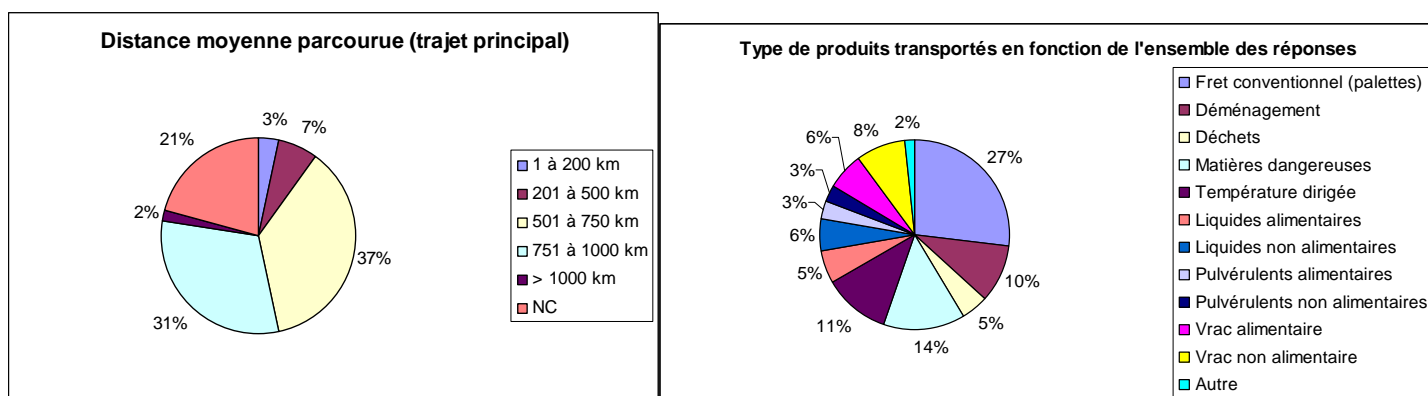
Les conclusions de ce tableau ne peuvent être que générales et ne peuvent pas tenir compte de situations particulières : trafics spécifiques, coûts de transport en dehors de la norme.

Ce tableau constitue un aide pour orienter les choix des différents modes de transport de manière générale, mais ce choix doit bien sûr être adapté au contexte de chacun.

Critères de choix	FLUVIAL	FERROVIAIRE
Distance totale	Pertinent depuis une très courte distance (mais bord à voie d'eau nécessaire), jusqu'aux longues distances (au-delà de 200 km).	>200 km <200km sous certaines conditions, le transport ferroviaire peut présenter un intérêt économique.
Distance pré/post acheminement	De 0 km sur une distance fluviale courte, jusqu'à 150 ou 200 km sur un maillon fluvial plus important.	<40 km Les 1 ^{er} et derniers kilomètres peuvent aggraver, par leur importance, la chaîne globale des coûts.

Aperçu du tableau en Annexe 2

Vous trouverez également en annexe 3 les résultats d'une enquête menée auprès des transporteurs et tractionnaires routiers pour la période 2008-2009. Cette enquête a été réalisée par l'ADEME et l'AFT-IFTIM et apporte des réponses concrètes sur l'utilisation du transport combiné en France.



Aperçu des graphiques de l'Annexe 3