

CONNAITRE L'ENVIRONNEMENT : TOUT SAVOIR SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL

➤ Qui fait quoi ?

Pas toujours évident de s'y retrouver dans cet univers, avec la multitude d'acteurs qui interagissent, on se perd très facilement.

Afin de donner un peu plus de clarté dans le secteur très foisonné du transport multimodal, et pour bien comprendre qui fait quoi, et quel est le rôle de chacun, nous avons souhaité identifier et répertorier les différents acteurs pour le transport ferroviaire mais également le transport fluvial.

➤ Les acteurs du transport ferroviaire

Traditionnellement, les marchandises voyagent dans des wagons adaptés à la nature du fret (citernes pour les liquides, wagons spécifiques pour les céréales ou les minerais en granulats, wagons porte autos, wagons plateaux pour les fers en long, etc.), par trains complets (N.D.L.R. : Fret SNCF a arrêté le service de wagons isolés). Il s'agit de fret ferroviaire classique ou conventionnel, les wagons sont chargés sur le lieu de production, grâce à des embranchements particuliers, on utilise qu'un seul mode de transport, le ferroviaire.

Ce type de fret est utilisé par des industries lourdes qui ont suffisamment de volumes pour affréter des trains complets et qui ont organisé leur système de transport autour du mode ferroviaire. Ces industries sont le plus souvent directement embranchées sur le réseau ferroviaire et n'ont donc pas recours au transport routier. Ce type de fret ne concerne donc pas les sociétés industrielles ou distributrices désireuses de diversifier leur organisation de transport et qui souhaitent faire du report modal.

Le Transport Combiné (Rail-Route) correspond à un transport intermodal dont les parcours principaux, en Europe, s'effectuent par rail et dont les parcours initiaux et/ou terminaux, par route, sont les plus courts possible. On utilise plusieurs modes de transport. On distingue deux types de transport combiné (TC) :

- Dans le concept de TC non-accompagné, les marchandises sont acheminées par caisses mobiles, conteneurs normalisés ou semi-remorques, et seules ces unités de chargement sont transbordées sur le train ou le navire.
- Dans le concept de TC accompagné, c'est le véhicule routier complet, c'est-à-dire aussi la cabine de traction, qui prend place dans le wagon ou le navire, le conducteur accompagnant son véhicule pendant le trajet.

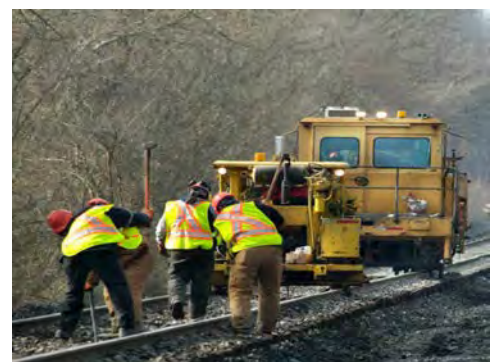
Dans cette partie nous n'aborderons pas le fret ferroviaire classique mais uniquement le transport combiné Rail-Route.

1] Gestionnaire d'infrastructure (GI) :

En Europe, un gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, défini par des directives européennes, est une entreprise indépendante de celles chargées d'exploiter les services de transport.

Elle est chargée de gérer un réseau ferroviaire, dont elle est généralement propriétaire, en assurant :

- La construction des lignes et des gares ou installations terminales nécessaires à l'exploitation des services, y compris l'alimentation électrique, l'approvisionnement en carburant et les systèmes de télécommunications
- L'entretien et la maintenance de ces installations
- La gestion des circulations ferroviaires (les trains) de manière à garantir la sécurité et la régularité de l'exploitation assurée par des entreprises ferroviaires.



RFF

CONNAITRE L'ENVIRONNEMENT : TOUT SAVOIR SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL

En France, le propriétaire et gestionnaire du réseau principal est Réseau Ferré de France (RFF) : <http://www.rff.fr>



2] Entreprise ferroviaire / Tractionnaire ferroviaire :



Une entreprise ferroviaire est une entreprise prestataire de services qui assure des services de transport de personnes ou de marchandises sur un réseau ferroviaire.

Elles fournissent les services de traction ferroviaire aux opérateurs de transport combiné rail-route. Ces services incluent la locomotive, le conducteur et le sillon.

Pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire, une entreprise ferroviaire doit être en possession d'un certificat de sécurité qui couvre l'ensemble du réseau ferroviaire d'un État membre ou seulement une partie déterminée de celui-ci.

Entreprises ferroviaires détentrices d'un certificat de sécurité en cours sur le réseau ferré national français (liste non-exhaustive) :



EURO PORTE 2



La liste complète et à jour de ces entreprises est accessible auprès de l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) à l'adresse suivante : www.securite-ferroviaire.fr

3] Opérateur de transport combiné rail-route :

Il faut entendre par opérateurs de TC, les sociétés qui assument le rôle d'interface entre les modes de transport intervenant dans un acheminement de marchandises selon le concept combiné. Ces opérateurs achètent des trains complets au tractionnaire ferroviaire choisi et fournissent également des wagons.

Dans la combinaison du rail et de la route, il y en a schématiquement deux types :

- Les opérateurs offrant une prestation de terminal à terminal : Pour ce faire, ils acquièrent la traction et les sillons nécessaires auprès des entreprises ferroviaires ; cela leur permet d'offrir un service intégré à leurs clients transporteurs routiers, commissionnaires de transport et entreprises de logistique qui assurent eux-mêmes les prestations de pré et post-acheminement.
- Les opérateurs offrant la chaîne de transport complète de porte à porte : c.-à-d. du chargeur au destinataire final ; ceux-ci assurent donc aussi les opérations de pré- et/ou post-acheminement par la route de/vers les chantiers de transbordement.



Le principal opérateur de transport combiné est le Groupe SNCF - Géodis, via ses filiales Novatrans, Naviland Cargo (spécialisé dans la desserte des ports, en containers), Froidcombi, Lorry Rail (autoroute ferroviaire) ...

CONNAITRE L'ENVIRONNEMENT : TOUT SAVOIR SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL

Mais le marché comprend de nombreux autres opérateurs, regroupés sauf exception au sein du GNTC, Groupement National du Transport Combiné, dont les principaux sont T3M (filiale de TAB, Transports Auto Brunier), IFB (Interferry Boat), Rail link Europe ...

Vous trouverez toutes les informations sur le GNTC sur son site : www.gntc.asso.fr .

4] Transporteur / Commissionnaire de transport / Tractionnaire routier :



- Société de transport ayant un rôle d'organisateur et proposant à ses clients chargeurs une prestation en porte à porte et utilisant les services d'un opérateur de transport combiné.
- Tractionnaire routier autour des terminaux de transport combiné, il effectue les opérations de pré et post-acheminement routier entre les plates-formes de transport combiné et les entreprises ou dépôts.

Le nombre d'acteurs est très important.

Le site www.viacombi.eu s'efforce de recenser l'ensemble des transporteurs ou tractionnaires présents sur le marché.

5] Les loueurs de wagons/conteneurs/caisses mobiles/autres... :

Ce sont des entreprises spécialisées dans la location, pour une courte durée ou plusieurs années, de matériel pour le transport intermodal.

Loueurs de wagons/conteneurs/caisses mobiles/autres... : (liste non exhaustive)

Combipass SAS ; Eurotainer SA ; GE Capital Rail Services ; GE Seaco ; GE TIP Trailer Services (Direct Rent) ; Modalis SAS ; POLYCONTAINERS ; Touax ; France Wagons ; VTG France SAS ; MILLET S.A.S ; CFF Cargo SA ; Rolanfer Matériel Ferroviaire SAS ... Liste non exhaustive / www.viacombi.eu propose une liste plus complète.

6] Les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) :

Dans le principe, il s'agit d'une « PME ferroviaire » locale assurant du transport de fret de proximité et gérant l'infrastructure de façon déléguée.

Ces opérateurs ferroviaires de petite taille constituent une réponse nouvelle au transport de courte distance dans les territoires ou dans les ports. Ils ont vocation à transporter des lots de wagons ou des trains déjà massifiés jusqu'à ou à partir d'un point d'échange avec un opérateur ferroviaire longue distance.

Pour exercer une activité de transport de marchandises sur le réseau ferré national, un OFP doit être titulaire de plusieurs autorisations :

- une licence d'entreprise ferroviaire (Ministère des Transports)
- un certificat de sécurité (EPSF)
- capacités d'infrastructures ou sillons

➤ Les acteurs du transport fluvial

1] Gestionnaire d'infrastructure (GI) :

Un gestionnaire d'infrastructure fluvial est un établissement public sous la tutelle du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement (MEDDTL), qui agit en étroite collaboration avec les partenaires institutionnels et usagers de la voie d'eau. Il concourt ainsi à l'ensemble des politiques liées à sa préservation et à son développement durable.



CONNAITRE L'ENVIRONNEMENT : TOUT SAVOIR SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL

Il est chargé de gérer, d'exploiter, de moderniser et développer le plus grand réseau européen de voies navigables constitué de 6 700 km de canaux et rivières aménagés, de plus de 2 000 ouvrages d'art et de 40 000 hectares de domaine public bord à voie d'eau

En France, le gestionnaire du réseau fluvial principal est Voies Navigables de France (VNF)



<http://www.vnf.fr>

2] Armateur / Opérateur de transport combiné Fleuve-Route :



L'armateur est la personne physique ou morale qui assure l'armement d'un bâtiment, qu'elle en soit ou non propriétaire, c'est-à-dire qui se livre à l'exploitation commerciale d'un navire.

L'opérateur de transport combiné à un rôle d'armateur, il est généralement propriétaire des barges.

Vous trouverez, en annexe 4, la liste des principaux armateurs et opérateurs de transport combiné.

3] Exploitant de plate-forme portuaire :

L'exploitant est le propriétaire des équipements de chaque plate-forme fluviale, qui assure en général les opérations de manutention. Il s'agit, selon les plates-formes, soit d'un opérateur de transport combiné, soit d'un exploitant privé. Dans de rares cas, la manutention est sous-traitée.

Ce sont les ports autonomes ou les CCI pour les ports fluviaux. De plus en plus fréquemment des concessions sont attribuées à des opérateurs privés de terminaux portuaires.



Vous trouverez, en annexe 4, la liste des opérateurs de transport combiné 2009-2010 classée par mode.

➤ Comment ça fonctionne ?

➤ Pour le transport ferroviaire

Le transport ferroviaire se répartit en 3 types d'activité de transport :

- Le Transport « Dédié » : Il s'agit d'un contrat signé sur de longues périodes. Il fixe les capacités pour 5 ans. Il permet aussi d'assurer les sillons et le matériel nécessaire pour assurer l'exécution du service. Le risque est assumé en partie par le Client.
- Les Accords « Long Terme » : Il s'agit d'un engagement sur une part des capacités des trains, les sillons et les fréquences. Ce type de contrat peut permettre de constituer des trains en laissant des capacités disponibles pour d'autres contrats à long terme avec d'autres clients ou pour le marché « spot ». La charge minimum de ces contrats est d'un wagon.
- Le marché « Spot » (A la demande) : Il peut être utilisé soit pour de petits Chargeurs, soit pour absorber les variations d'activité.

Le transport combiné Rail -Route, comment ça marche ?

Le gestionnaire d'infrastructure est propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national (en France = RFF) et définit les objectifs applicables en matière de gestion du trafic, de fonctionnement et d'entretien du réseau. Son rôle est de :

- Développer le réseau,
- Entretien des installations,
- Gérer les circulations ferroviaires.

CONNAITRE L'ENVIRONNEMENT : TOUT SAVOIR SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL

Les dépenses, notamment d'entretien, de renouvellement et de gestion du réseau, mais également de développement sont financées par les redevances qui se décomposent en :

- Redevance de réservation (RR) est calculée sur la base des kilomètres réservés, en fonction du type de ligne et de l'heure de passage.
- Redevance de circulation (RC) est calculée sur la base des kilomètres circulés en fonction du type de train et du type de ligne.
- Redevance pour l'accès aux équipements : installations ferroviaires des terminaux de transport combiné, gares de triage...

Le gestionnaire d'infrastructure met à disposition :

- Des sillons (sept millions),
- Des infrastructures.

Les entreprises ferroviaires, en possession d'un certificat de sécurité qui couvre l'ensemble ou une partie du réseau ferroviaire, peuvent réserver ces sillons. Elles réservent les sillons sur catalogue pour une durée d'un an (après étude de faisabilité et en fonction des gabarits de chargement des lignes) et exploitent le réseau et assurent des services de transport de personnes ou de marchandises. Elles peuvent également conclure des accords de service avec d'autres transporteurs ferroviaires (transfrontaliers).

Les opérateurs de transport combiné achètent aux entreprises ferroviaires des capacités de transport, et fournissent le matériel requis (wagons...). Ils massifient les flux des différents clients pour constituer des trains complets et achètent les opérations de transbordement auprès des opérateurs de terminal. En amont, ce sont eux qui exécutent l'étude de faisabilité technique et économique de la solution multimodale.

Certains opérateurs de transport combiné peuvent proposer d'effectuer le pré/post acheminement.

Les transporteurs achètent aux opérateurs de transport combiné des services de transport Rail-Route et organisent le transport « door to door ». Ils positionnent des containers ou UTI (de type caisse mobile) organise les services annexes (douane, reportings...) et exécute le pré/post acheminement.

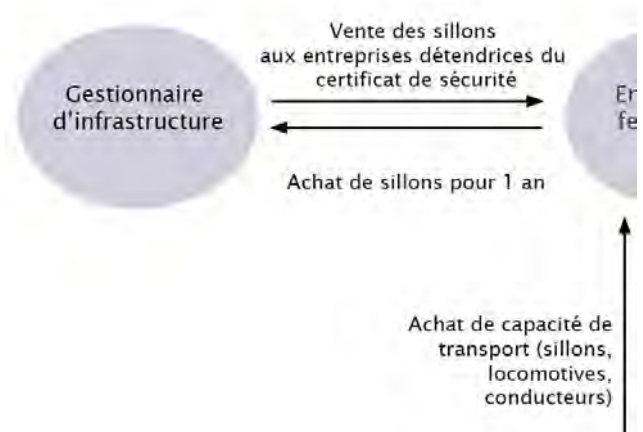
Les chargeurs achètent aux transporteurs ou aux opérateurs de transport combiné des prestations de transport complètes (porte à porte).

Interventions dans la chaîne :

Schéma classique du transport combiné :



Vous trouverez en annexe 6 un tableau répertoriant les domaines d'interventions des différents acteurs et leurs actions respectives dans la chaîne logistique du transport multimodal.



Aperçu de l'Annexe 5

CONNAITRE L'ENVIRONNEMENT : TOUT SAVOIR SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL

➤ Pour le transport fluvial

L'opérateur fluvial :

- affrète ou achète une prestation de transport fluvial auprès d'un transporteur fluvial,
- achète une prestation de pré/post acheminement,
- achète une prestation de manutention,
- organise et coordonne l'ensemble des opérations de transport et de manutentions,
- consolide les flux de ses divers clients afin de saturer le mode de transport principal,
- assure la commercialisation, la gestion et la représentation globale du service ainsi formé,
- propose des solutions novatrices en fonction des avancements techniques de construction de cale et de ses schémas de flux pour d'autres chargeurs.

Le courtier fluvial :

- met en relation le besoin commercial de transport avec la capacité de transport,
- dispose de contacts auprès de transporteurs fluviaux et leur propose les transports qui lui sont demandés par son portefeuille de chargeurs.

Le transporteur fluvial :

- gère une capacité de transport fluvial,
- le transporteur peut être organisé soit sous une forme «industrielle» soit artisanale soit «coopérative» (niveau équivalent à un armement industriel).

➤ Quel conditionnement utiliser ?

Depuis le début des années quatre-vingt-dix, l'Union Européenne tente de promouvoir le transfert du transport routier de marchandises vers le rail, le fleuve et la mer. Les différences de standardisation dans les Unités de Transport ont conduit l'Europe à proposer des dimensions standards pour les futurs conteneurs et caisses mobiles servant au transport intermodal de marchandises intra-européen.

Pour faciliter le passage d'un mode de transport à un autre, les UTI (Unités de Transport Intermodal) sont créées. Ces unités universelles de transport permettent l'utilisation de moyens de transbordement standard pour le transfert d'un mode de transport à un autre : du rail à la route, de la mer au rail, de la route à la voie fluvial, etc.

Les différents moyens de transport multimodal sont :

- Les remorques et semi-remorques routières sont les unités les plus utilisées pour le transport par la route (85% des trajets en Europe pour le transport des **PGC = Produits de Grande Consommation**). De dimensions maximales externes 13,60 m de longueur par 2,55 m de largeur, ce support mobile peut emporter, selon leur présentation, en fourgon, savoyarde ou avec une bâche coulissante, 33 palettes 800*1200 (66 en demi-palettes de 1,2 m de hauteur gerbées) ou 26 palettes 1000*1200. Des dérogations à 44 tonnes pour la France sont accordées pour la partie routière d'un transport combiné (train, fleuve ou mer). Elles peuvent être chargées sur wagons horizontalement, mais le plus souvent verticalement si on peut les saisir avec des pinces.
- Les caisses mobiles sont des unités à vocation terrestre et de transport combiné rail-route. Ces unités, interchangeables d'un véhicule routier à un wagon porteur, sont de plusieurs types : remorque bâchée, fourgon, frigo, citerne. Une caisse mobile mesure au maximum 13,60 m de longueur et 2,55 m de largeur externes (pour une hauteur de 2,670 m) et un poids maximum de 32,5 tonnes. Des dimensions intermédiaires sont également disponibles. Ces caisses mobiles sont manutentionnables par le bas à l'aide de pinces.

CONNAITRE L'ENVIRONNEMENT : TOUT SAVOIR SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL

- Les conteneurs sont utilisés principalement pour des transports maritimes et fluviaux. Ils sont conçus pour contenir des marchandises, en vrac ou légèrement emballées, en unité de charge en vue de faciliter les opérations de transbordement d'un mode de transport à un autre sans dissociation de l'unité de charge. Les principaux types de conteneurs sont le conteneur 20 pieds standard (6 m*2,5 m*2,5 m), le conteneur 40 pieds standard ou high cube (12 m*2,5 m* 2,5 m ou 2,90 m). En raison de sa largeur externe de 2,44 m, ce qui correspond à une largeur interne de 2,33 m, le conteneur de 40 pieds ne peut charger que 25 palettes 800*1200 (contre 33 dans une remorque). Des dimensions intermédiaires sont également disponibles. Ces unités peuvent être chargées verticalement ou avec une manutention horizontale sur rouleaux.

Vous trouverez, en annexe 7, des informations complémentaires sur ces UTI (caractéristiques, dimensions, poids et volumes...).

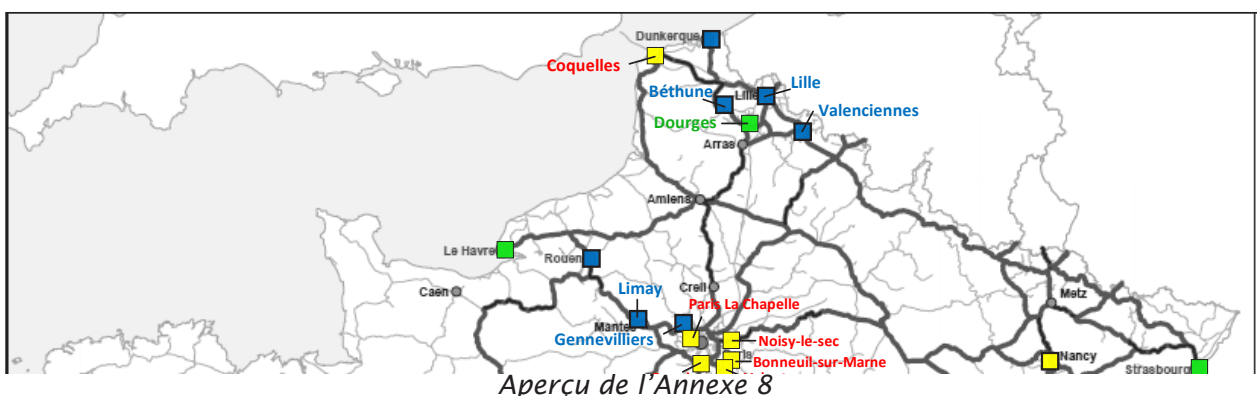
Le transport combiné nécessite l'utilisation d'un matériel adapté, des techniques et outils spécifiques pour acheminer les UTI par plusieurs modes de transport. Vous trouverez les équipements et techniques les plus communs, illustrés par des photos et vidéos sur le site www.viacombi.eu (rubrique Techniques et matériels).

Vous trouverez notamment les informations sur :

- les unités de transport intermodal [UTI],
- les techniques de transbordement horizontal Rail-route,
- les techniques de transbordement horizontal Mer-route,
- les techniques de transbordement vertical Rail-route,
- les techniques de transbordement vertical Fleuve-route,
- les techniques de transbordement vertical Mer-route.

➤ Quelles sont les infrastructures disponibles ?

La disponibilité d'infrastructures (voie d'eau, terminaux, gares, ports,...) et de superstructures (engins de manutention,...) est également déterminante dans le choix d'une solution multimodale. Dans cette optique, nous avons répertorié les chantiers de transbordement ferroviaires et fluviaux dans un tableau, puis positionné ces chantiers sur la carte du réseau ferroviaire français pour assurer une meilleure visibilité visibles dans l'annexe 8.



Ces données sont basées sur les informations de RFF, de VNF et celles du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement (dont fait partie le secrétaire d'État au transport) et ont été validées par l'ensemble des gestionnaires d'infrastructure en 2010.

Concernant les différents embranchements fluviaux, vous trouverez l'ensemble des ports fluviaux en France dans la carte du réseau de VNF, disponible sur son site à l'adresse suivante :

CONNAITRE L'ENVIRONNEMENT : TOUT SAVOIR SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL



Aperçu de la cartographie des ports fluviaux sur le site VNF

Les membres des groupes de travail ECR-ASLOG ont également souhaité apporter des informations supplémentaires sur les moyens et équipements associés à ces chantiers. Vous retrouverez l'ensemble de ces informations, non exhaustives dans le tableau en annexe 9.

Chantiers de transbordement en France pour la période 2010-2011



La liste des terminaux de transports combiné ci-dessous n'est en aucun cas exhaustive, c'est une proposition d'état des lieux pour la période 2010-2011 d'un univers professionnel qui est en constante évolution. Si vous souhaitez actualiser ou ajouter les données de votre terminal, contactez l'équipe de Viacombi via son mail <http://www.viacombi.eu/fracgeneral/nous-contacter.php>

Nom du Terminal	Adresse	Code postal	Contact téléphonique	Exploitant	site web	Contact e-mail
Aiton	ZI Arc sur Isère	FR-73390	04 79 44 24 90	SGTBA		
Angers	22 rue du Maine	FR-49000	02 41 49 87 63	Brangeon	www.brangeon.fr	michel.cottenceau@brangeon.fr
Aproport Mâcon	416 quai Jouffroy d'Abbans	FR-71000	03 85 32 88 50	CCI/APROPORT	www.apoport.com/	port-macon@apoport.com
Avignon [Courtine]	75, chemin de Courtine, Avignon	FR-84000	+33(0)4 90 80 71 22	Novatrans	www.novatrans.fr	thierry.scholl@novatrans.fr
Bonneuil-sur-Marne	12, route de l'Île Barbrière	FR-94387	+33(0)4 88 91 98 54	Rail-link Europe	www.rail-link-europe.com	welcome@rail-link-europe.com
Bordeaux [Bruges]	Rue du Cdt C. Mollière	FR-33521	05 56 11 95 50	Conteneurs Aquitaine	www.conteneurs-aquitaine.com/	jjsoubiron@conteneurs-aquitaine.com
Bordeaux [Le Verdon]	Zone portuaire du Verdon	FR-33123	05 56 09 64 81	Port autonome de Bordeaux	www.bordeaux-port.fr	jm-germain@bordeaux-port.fr
Caen-Ouistreham	Bassin d'Hérouville	FR-14200	02 31 35 63 00	CCI de Caen	www.caen.port.fr	
Chalon	Zone Portuaire Sud, Saint-Marcel	FR-71380	+33(0)3 85 42 58 00	Aproport	www.apoport.com	port-chalon@apoport.com
Champigneulle/Frouard	9, rue de la Rompue Frouard	FR-54390	03 83 38 80 20	Euro cargo rail	www.eurocargorail.com	
Cholet	14 rue Chevreul	FR-49300	02 41 49 87 63	Brangeon	www.brangeon.fr	michel.cottenceau@brangeon.fr
Cognac	14 place de la Gare	FR-16100	+33(0)5 45 81 00 06	Naviland cargo	www.naviland-cargo.com	pdprat@naviland-cargo.com
Colmar Neuf-Brisach	Port Rhénan de Colmar	FR-68600	03 89 72 56 00	CCI de Colmar	www.colmar.cci.fr	port-rhenan@colmar.cci.fr
Coquelles	Terminal Eurotunnel	FR-62231	03 21 00 60 00	Eurotunnel	www.eurotunnel.com	
Dourges	Plateforme multimodale DELTA 3, Hélin-Baeumont	FR-62954	+33(0)3 21 37 46 32	LDCT	www.ldct-dourges.com	nelly.severac@ldct.fr
Dunkerque	Terre-Plein Guillain	FR-59386	03 28 28 77 32	Port autonome	www.portdedunkerque.fr	squetstroy@portdedunkerque.fr
Evry	8 rue des Pavéurs	FR-91000	01 39 22 25 28	TDS	www.tdseine.fr	fcnudde@scatfluvial.com
Fos-sur-mer	Direction des Opérations et des Terminaux	FR-13516	+33(0)4 42 48 67 09	Naviland cargo	www.marseille-port.fr	pam@marseille-port.fr
Gennevilliers	Port de Gennevilliers Route du Bassin n°1	FR-92230	01 47 94 34 94	Paris Terminal SA	www.paris-terminal.com/	info@paris-terminal.com

À titre indicatif, nous avons également répertorié l'ensemble de liaisons ferroviaires actives, les opérateurs intervenant sur ces lignes pour l'année 2010 (annexe 10) ainsi qu'un tableau informant sur les réglementations et les opérateurs par pays CEE (annexe 11).

➤ Quels sont les termes employés ?

Entre abréviation et vocabulaire spécifiques aux transports fluvial ou ferroviaire, tout n'est pas toujours compréhensible pour tout le monde. Afin de faciliter la compréhension et la connaissance de cet univers, les membres des groupes de travail ECR-ASLOG ont créé un glossaire du transport multimodal qui regroupe le vocabulaire le plus utilisé dans le transport multimodal. Bien entendu ce glossaire n'est pas exhaustif mais permet d'avoir une vision large des termes qui émane de cet univers.

Vous trouverez ce glossaire du transport multimodal en annexe 12.

CONNAITRE L'ENVIRONNEMENT : TOUT SAVOIR SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL

➤ Quelles sont les contraintes ?

La principale contrainte du transport combiné est l'opération de transbordement d'un mode de transport à un autre.

L'existence d'un ou plusieurs transbordement(s) d'une UTI est inhérente au fonctionnement de la multimodalité. Il en existe en général a minima 2 : une au niveau de la massification (les produits sont rassemblés sur un train/un bateau avant d'être envoyé vers une destination) et une au niveau de l'éclatement (avant que les marchandises soient envoyées vers leurs lieux de consommation finale par des unités de transport plus réduites)

La question est dès lors de savoir comment valoriser cette opération de transbordement afin d'optimiser la chaîne de la valeur des biens transportés et transformer cette contrainte en opportunité. Vous trouverez en annexe 13 un tableau des pistes de valorisation de l'opération de transbordement. De manière générale, l'opération de transbordement inhérente à un transport multimodal peut devenir une valeur ajoutée dans 3 cas :

Lorsqu'elle permet une meilleure réponse aux contraintes du marché, notamment les contraintes législatives. Pour certaines niches et certains cas, la création d'un point de rupture de charge peut devenir un atout.

Exemples :

- Circulation possible par barge ou train le week-end, mais pas par camion.
- Interdiction de circulation du camion « porte-8 » à Paris. La ville de Paris a exprimé sa décision d'interdire l'accès à Paris aux véhicules porte-8 qui alimente en voitures neuves les concessions. Dès lors, une solution multimodale devient viable : celle d'amener sur un quai parisien les véhicules (en quantités importantes), puis d'effectuer la prise en main directement sur un espace réservé en bord de Seine.
- Diminution du coût de stockage par l'existence d'un stock «en déplacement» sur la barge/le train.
- Diminution des coûts d'infrastructures inhérents aux passages des camions. C'est le cas des centrales à béton, où la rupture de charge permet la survie des installations qui seraient menacées s'il fallait accueillir des entrées et sorties par le mode routier.

Lorsqu'elle peut être assimilée à un point stratégique de manutention. Le point de transbordement doit être conçu, non pas comme un simple point de manutention, mais comme un lieu d'opérations créant de la valeur ajoutée.

Exemples :

- Positionnement du point de transformation des produits, dans le cas où cela est possible, sur un point de rupture de charge, comme pour la découpe de produits métallurgique, le picking, le tri des produits de collecte sélective...
- Utilisation du point de rupture de charge comme surface commerciale «en gros».
- Utilisation du point de rupture de charge comme un stock tampon pour permettre un approvisionnement fluide et garanti (en temps) du segment terminal (par ex. charbon ou granulats).

Lorsqu'elle peut être assimilée à une nouvelle opportunité ou à de nouveaux métiers :

- Utilisation du transbordement pour optimiser la gestion des conteneurs vides. Le positionnement de l'opération de transbordement proche d'un bassin de consommation permet une gestion des flux de conteneurs vides (qui sont stockés et qui peuvent servir à l'export, plutôt que d'être remis sur les terminaux maritimes).
- Utilisation de l'opération de transbordement comme une opportunité environnementale. Le point de transbordement (la plate-forme multimodale) est un site propice à l'écologie industrielle, et donc à un fonctionnement en synergies (ex des collectes de déchets : grâce à l'existence sur des plates-formes de tous les acteurs).

CONNAITRE L'ENVIRONNEMENT : TOUT SAVOIR SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL

➤ Quel est l'impact environnemental – RSE ?

La fonction logistique, à travers notamment l'externalisation de la fonction transport et stockage, est confrontée à des défis environnementaux majeurs : hausse prévisible du prix du pétrole, accroissement des transports de marchandises et de la distance parcourue du fait de la centralisation des centres de stockage, accroissement des gaz à effet de serre et de la congestion urbaine.

La responsabilité sociale et environnementale des entreprises peut être définie comme l'intégration volontaire par les entreprises de préoccupations sociales et environnementales à leurs activités commerciales et leurs relations avec les parties prenantes.

L'entreprise n'a pas seulement un rôle économique, mais aussi un rôle social qui est plus ou moins bien pris en compte. L'engagement de certaines entreprises va se traduire dans les chaînes d'approvisionnement, dans l'engagement face à l'empreinte environnementale, dans la prise en compte du cycle complet de vie du produit, dans l'insertion sociale des populations voisines et particulièrement les travailleurs handicapés.

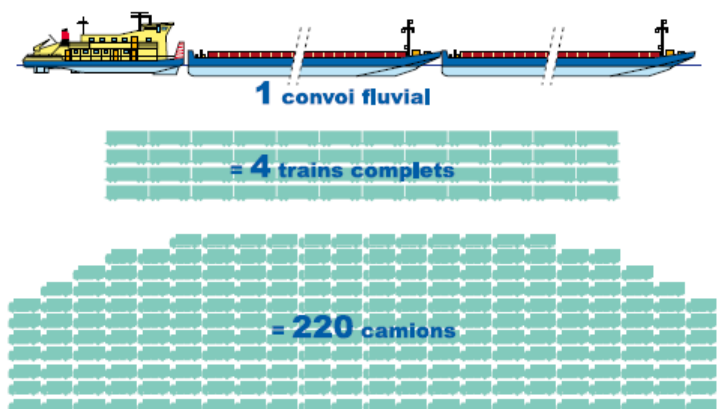
Dans cette période d'incertitude, la valeur sociale de l'entreprise va prendre une importance considérable pour lui redonner le dynamisme dont elle a besoin. La prise en compte de la RSE (Responsabilité Sociétale des Entreprises, dans le cadre du développement durable) devient dès lors un élément de différenciation dans la politique de l'entreprise.

La question reste désormais de connaître la capacité des acteurs de la Supply Chain, en particulier des petites et moyennes entreprises, à mettre en œuvre ces leviers et à les actionner en résonance avec l'ensemble des partenaires pour obtenir les effets recherchés sur le développement durable.

Le transport multimodal est une solution pour lutter contre les émissions de CO₂, réduire les consommations d'énergies fossiles, réduire les accidents, désengorger les axes de circulation, décongestionner les centres-villes.

Les nouveaux défis liés au développement durable doivent être conciliés avec les impératifs de croissance économique et de partage des gains entre les acteurs, tout en soutenant le pouvoir d'achat et le développement des territoires. Ces défis sont des gisements de réduction des coûts, d'amélioration de l'image de l'entreprise, et d'innovation.

L'utilisation de transport multimodal et le recours à un mode de transport plus propre (ferroviaire, fluvial) permettent de contribuer aux objectifs du Grenelle de l'Environnement de réduire de 20% les émissions de CO₂ liées au transport à l'horizon 2020.



1] Les atouts sociaux du transport combiné :

Le transport combiné minimise les risques d'infraction et facilite le respect des réglementations professionnelles et sociales en vigueur (heures de conduite et temps de repos) pour une meilleure sécurité.

Pendant que la marchandise voyage par le train ou le bateau, le conducteur peut effectuer d'autres missions telles que du transport courte distance. Le travail de nuit des conducteurs routiers est évité (les conducteurs rentrent chez eux le soir) et ils bénéficient d'une meilleure application et contrôle de la législation du travail.

Le combiné favorise une meilleure gestion du personnel et du matériel, particulièrement en périodes de vacances estivales, ou lors de fluctuations importantes de l'activité.

De plus, l'acheminement des marchandises dangereuses (ou à forte valeur ajoutée) gagne en sécurité.

CONNAITRE L'ENVIRONNEMENT : TOUT SAVOIR SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL

2] Les atouts environnementaux du transport combiné :

Les flux de marchandises contribuent pour plus de 10% dans les émissions totales de CO2 de la France (tous secteurs confondus). D'où la nécessité pour les entreprises de reporter, lorsque c'est possible, leurs flux de marchandises de la route vers les modes de transport les moins émetteurs. L'efficacité énergétique du transport combiné est de 3 à 4 fois supérieure à celle du transport routier et des gains significatifs peuvent être réalisés en termes d'émission de CO2.

- Décongestion du réseau routier et renforcement de la sécurité routière. Meilleure répartition des volumes entre les différents modes de transport.
- Réduction des émissions polluantes et des gaz à effet de serre.
- Moindre consommation d'énergie provenant de sources non renouvelables.
- Amélioration de l'image de marque du chargeur. Meilleure utilisation des capacités ferroviaires existantes permettant dans une certaine mesure de limiter les investissements dans l'infrastructure routière.
- Réduction des nuisances dans les zones écologiquement sensibles.

Le transport combiné est une façon pour les entreprises de s'engager dans une démarche environnementale. Il leur permet de mieux répondre aux attentes de leurs clients et usagers, et s'affirme comme un facteur de compétitivité : maîtrise des risques, réduction des impacts, diminution des coûts, désengorgement des axes, économies d'énergie et participation à l'effort nécessaire de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Etant donné les avantages du TC notamment en matière de respect de l'environnement, l'Union Européenne a autorisé ses Etats Membres à soutenir financièrement le transport par voie ferroviaire. Ces mesures de promotion doivent cependant être soumises à la Commission européenne pour approbation.

➤ Quelles sont les aides pour le transport multimodal ?

Les autorités publiques, quelles soient européennes, nationales ou régionales encouragent très souvent les entreprises à utiliser davantage de transport multimodal. Pour les inciter dans leur prise de décision et au-delà des discours, certaines autorités publiques peuvent proposer un soutien financier soit sous la forme d'aides directes (à l'investissement, à l'exploitation ou aux études), soit sous la forme de mécanismes réglementaires ou fiscaux.

Ce chapitre tente de répertorier les aides potentiellement disponibles en fonction des bénéficiaires cibles.

➤ Au niveau européen : Le programme Marco Polo II

C'est un instrument financier soutenant des actions innovantes améliorant les performances environnementales du système de transport et renforçant le transport intermodal, c'est-à-dire utilisant plusieurs modes de transport pour un trajet. Il vise une réduction globale du transport du fret routier en stimulant le recours à des modes plus respectueux de l'environnement (rail, transport fluvial, maritime courte distance).

Le programme Marco Polo II est établi pour une période de 7 ans (2007-2013).

Les bénéficiaires de l'aide :

Compte tenu de la dimension européenne du programme, les actions doivent être soumises:

- par un consortium d'entreprises établies sur le territoire d'au moins 2 Etats membres,
- par un consortium d'une entreprise établie dans un Etat membre et d'une entreprise établie dans un Etat tiers voisin,
- exception: par une entreprise seule si l'action concerne une liaison avec un pays tiers proche

CONNAITRE L'ENVIRONNEMENT : TOUT SAVOIR SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL

Les types d'actions soutenues :

Sont éligibles pour un financement dans le cadre du Programme Marco Polo :

- Actions de transfert modal (MOD) : Ce sont les actions qui transfèrent directement et immédiatement le fret de la route vers les autres modes de transport plus respectueux de l'environnement (maritime, ferroviaire, fluvial). Ce ne sont pas nécessairement des actions innovantes mais des actions robustes transférant du trafic hors de la route. Il peut par exemple s'agir de démarrer un nouveau service ou d'améliorer significativement un service existant.
- Actions à effet catalyseur (CAT) : Il s'agit de modifier la manière de pratiquer le transport de fret non routier. Les actions doivent permettre de surmonter les obstacles structurels du marché afin de mettre en place des solutions intermodales. Les actions menées doivent être très innovantes et avoir une approche généraliste des problèmes rencontrés par les opérateurs d'une région. Ces actions doivent se faire en 3 étapes : définition des barrières, présentation d'une solution hautement innovante et proposition d'un service de transfert modal à fort potentiel de croissance. Exemple d'action : transport ferroviaire à grande vitesse sur des trajets internationaux.
- Actions « Autoroutes de la Mer » (MOS) : Les actions concernées sont celles qui visent à transférer du fret routier vers des lignes maritimes régulières incluant ou non d'autres mode de transport, afin par exemple de contourner des obstacles naturels (Alpes, Pyrénées, Balkans) ou d'éviter les axes engorgés. Les actions doivent être innovantes, impulsées par le secteur privé et avoir une vision à court terme.
- Actions d'« Evitement de transport » (TAV) : Il s'agit des actions novatrices intégrant dans les logistiques de production une stratégie d'évitement du fret routier. Les actions ne visent pas à transférer le fret routier vers un autre mode mais à trouver des procédés de production et de distribution permettant d'éviter ou de limiter le recours au transport routier. Des actions innovantes sont attendues. Exemple d'actions : combinaison des marchandises de poids différents, diminution des retours à vide, réduction de volume des chargements.
- Actions d'apprentissage commun (CLA) : Ce sont les actions permettant d'améliorer la coopération et la formation des différents acteurs de la chaîne de transport de marchandise afin de favoriser la diffusion de bonnes pratiques et la promotion du transport durable à travers l'Europe.

Pour plus d'information sur le programme Marco Polo II: <http://ec.europa.eu/transport/marcopolo>

➤ Au niveau national

▶ Les aides de l'Etat

- ▶ Aide au démarrage d'un nouveau service de transport combiné ferroviaire ou fluvial

Les bénéficiaires de l'aide :

Les bénéficiaires sont les opérateurs de services de transport combiné, leur activité étant un des maillons de la chaîne logistique.

Les types d'actions soutenues :

Le Gouvernement français a mis en place un régime d'aide au démarrage pour l'exploitation de services réguliers de transport combiné ferroviaire ou fluvial.

Les projets éligibles doivent consister en la création d'un nouveau service de transport combiné ferroviaire ou fluvial régulier entre deux terminaux de transport combiné français ou entre un terminal français et un terminal situé en Europe. Ils doivent correspondre à la mise en place d'une liaison alternative au transport routier et ne doit pas être concurrent à un service existant du même mode ayant une origine et une destination identiques.

L'aide au démarrage d'un nouveau service de transport combiné constitue une avance remboursable sans intérêt et n'est pas cumulable avec l'aide à l'exploitation pendant la période de versement de cette dernière (voir ci-dessous).

CONNAITRE L'ENVIRONNEMENT : TOUT SAVOIR SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL

- ▶ Aides à l'exploitation des services réguliers de transport combiné de l'année 2011

Les bénéficiaires de l'aide :

Les bénéficiaires sont les opérateurs de services de transport combiné, leur activité étant un des maillons de la chaîne logistique.

Les types d'actions soutenues :

Il s'agit de verser une aide forfaitaire par unité de transport intermodal - UTI (conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques, remorques) transbordée dans un terminal terrestre ou portuaire situé sur le territoire français métropolitain et par UTI passant par un point nodal pour les trafics terrestres nationaux et internationaux en import/export.

L'objectif est de permettre aux opérateurs de transport combiné d'établir une offre de prix compétitive afin de favoriser le développement de ce système de transport.

Pour un service nouveau, l'aide à l'exploitation n'est pas cumulable avec l'aide au démarrage, qui fait l'objet d'un appel à manifestation d'intérêt indépendant (voir ci-dessus).

Pour bénéficier de l'aide à l'exploitation des services réguliers de transport combiné, les opérateurs de combiné devront répondre à un appel à manifestation d'intérêt annuel publié au BOAMP et au JOUE.

Pour plus d'information sur les aides de l'Etat en transport combiné : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Aides-de-l-Etat-.html>

- ▶ Les aides de l'ADEME

- ▶ Aides à la décision

Les bénéficiaires de l'aide :

Les bénéficiaires sont les entreprises (chargeurs et transporteurs).

Les aides de l'ADEME sont la plupart du temps mutualisées avec les Conseils régionaux.

Les types d'actions soutenues :

Diagnostic Gaz à effet de serre: vise à comptabiliser les émissions de gaz à effet de serre liées à l'activité d'une entreprise. Il comporte également un fort volet de sensibilisation aux enjeux du réchauffement climatique et est suivi par des préconisations de plans d'actions.

Etude de faisabilité : Il s'agit d'une étude approfondie d'une solution technique ou organisationnelle préalable à un investissement. Elle peut porter par exemple sur l'identification des flux, les aspects commerciaux, organisationnels et financiers ainsi que sur la recherche de partenariat qu'implique le recours au transport combiné. Elle comporte une évaluation des enjeux en termes d'émissions de CO2.

- ▶ Aides à l'investissement

Les bénéficiaires de l'aide :

Les bénéficiaires sont les entreprises (Chargeurs et transporteurs).

Les types d'actions soutenues :

Elles portent uniquement sur les opérations exemplaires ou de démonstration de transfert modal (opérations innovantes d'un point de vue technique ou organisationnelle), destinée à évaluer les gains notamment énergétiques et environnementaux et diffuser largement les résultats.

Opérations de démonstration : Elles concernent des premières mises en œuvre de nouvelles technologies, de nouveaux procédés ou systèmes innovants issues de la R&D ou de technologies existantes transférées vers des applications nouvelles, et qui ont une influence sur la consommation d'énergie, les émissions de CO2 et éventuellement d'autres catégories de nuisances (polluants, bruit, etc.).

CONNAITRE L'ENVIRONNEMENT : TOUT SAVOIR SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL

Afin de couvrir une partie du risque et souvent une partie du surcoût d'investissement, l'ADEME propose d'aider ces opérations en octroyant une subvention. Dans ce cadre, l'agence propose d'aider ces opérations à un taux déterminé par une analyse économique.

Opérations exemplaires : Elles visent à introduire et développer, dans un territoire (par exemple, région ou département) ou un secteur d'activités, des technologies, des pratiques ou modes d'organisation innovants, dans l'objectif d'engendrer un réel effet d'entraînement. Il s'agit là de se donner les moyens de prouver, par des réalisations pratiques et accessibles, la faisabilité de projets perçus comme innovants par les maîtres d'ouvrage locaux, et d'en tirer un maximum d'enseignements en vue d'une diffusion plus large. Dans ce cadre, l'agence propose d'aider ces opérations à un taux déterminé par une analyse économique.

Pour plus d'information sur les aides de l'ADEME : <http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=1&cid=96&m=3&catid=23995>

▣ Certificats d'économie d'énergie

Les bénéficiaires de l'aide :

Les bénéficiaires sont les entreprises (transporteurs ou opérateurs de transport combiné selon l'action).

Les types d'actions soutenues :

Le dispositif des certificats d'économies d'énergie a pour objectif principal de favoriser la mise en place de solutions énergétiquement efficaces. Il repose sur une obligation de réalisation d'économies d'énergie imposée par les Pouvoirs publics français aux vendeurs d'énergie dits obligés (vendeur d'électricité, de gaz, de chaleur, de froid, de fioul domestique, et depuis 2010, de carburants). Les certificats d'économies d'énergie (CEE) sont attribués, sous certaines conditions, aux acteurs réalisant des actions d'économies d'énergie. Les vendeurs d'énergie peuvent s'acquitter de leurs obligations par la détention de certificats d'un montant équivalent, certificats obtenus à la suite des actions entreprises en propre par les opérateurs ou par l'achat à d'autres acteurs ayant mené des actions.

La réalisation d'économie d'énergies peut donc mener dans certains cas à une valorisation complémentaire via la revente des CEE aux obligés ou à des intermédiaires.

Pour simplifier le dépôt des dossiers d'économies d'énergie (auprès des DRIRE ou des DREAL), des fiches d'opérations standardisées (fiches CEE) ont été créées pour définir les conditions d'éligibilité et la valorisation en économies d'énergie pour les opérations les plus courantes. Des fiches CEE concernant le transport ont été créées. Parmi celles-ci, certaines correspondent à des actions de transport combiné de marchandises :

- TRA-EQ-01 : unité de transport intermodal rail-route
- TRA-EQ-07 : unité de transport intermodal fleuve route
- TRA-EQ-08 : wagon autoroute ferroviaire
- TRA-EQ-09 : barge fluviale
- TRA-EQ-10 : automoteur fluvial

Pour plus d'informations sur les CEE, voir la page Internet suivante :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Certificats-d-economies-d-energie,188-.html>

▣ Mesures réglementaires et fiscale en faveur du transport combiné

Mesure réglementaire relative au 44 tonnes :

Les bénéficiaires de l'aide :

Les bénéficiaires sont les transporteurs routiers et les chargeurs.

CONNAITRE L'ENVIRONNEMENT : TOUT SAVOIR SUR LE TRANSPORT MULTIMODAL

Les types d'actions soutenues :

L'article R312 du code de la route définit les cas particulier d'utilisation de véhicules dont le poids total roulant peut dépasser 40 tonnes (sans excéder 44 tonnes). Le transport de marchandises dans de telles conditions est notamment autorisé pour le transport combiné (rail-route et fleuve-route), autour des autoroutes ferroviaires et autour des ports maritimes ou fluviaux. Il est cependant important de se renseigner sur les décrets existant pour intégrer les conditions spécifiques de circulation des 44 t.

Mesure fiscale :

Les bénéficiaires de l'aide :

Les bénéficiaires sont les transporteurs routiers utilisant le transport combiné rail-route.

Les types d'actions soutenues :

Les véhicules de 12 tonnes et plus de PTAC utilisant un système mixte rail-route peuvent bénéficier d'une réduction de la taxe à l'essieu de 75% [article 284 ter du code des douanes]. Cette aide s'applique également aux camions empruntant l'autoroute ferroviaire alpine.

CONSTRUIRE SON REPORT MULTIMODAL

➤ Processus de construction d'une solution multimodale sur une offre existante pour un chargeur

Le processus de construction d'une offre multimodale ne diffèrent pas d'un processus de construction d'une offre de transport classique et comprend les étapes suivantes :

1. Expression du besoin
2. Etude de faisabilité technique et économique
3. Mesure de l'impact environnemental
4. Recherche de solutions sur mesure via le transporteur
5. Sélection de l'opérateur multimodal via les transporteurs
6. Contractualisation
7. Mise en œuvre

Nous ne détaillerons pas dans ce guide toutes ces étapes qui sont similaires à la construction d'une offre de transport routier, mais nous apporterons des éclairages sur les spécificités et les outils/moyens disponibles pour construire son offre.

➤ Recherche de solution et mesure de l'impact environnemental

Dans le cadre d'un projet Marco Polo, l'ADEME et l'AFT-IFTIM ont lancé un site Internet : www.viacombi.eu pour faciliter l'intermodalité en Europe et aider les transporteurs/chargeurs à organiser et à mettre en œuvre leurs transports combinés.

C'est pour répondre aux besoins d'informations sur l'offre de services disponibles sur l'Europe et pour promouvoir les modes alternatifs au transport routier que sont le ferroviaire, le fluvial, le cabotage maritime et tout particulièrement le transport combiné rail-route, que l'ADEME et l'AFT-IFTIM ont développé cet outil destiné en priorité aux professionnels.