

Favoriser la multimodalité

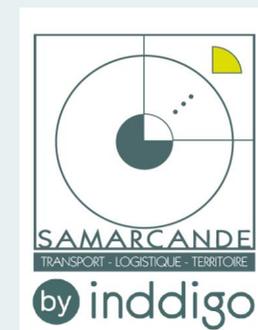
Comment favoriser la chaîne multimodale et le report modal pour le transport de marchandises ?

Restitution des ateliers du 24 février 2022

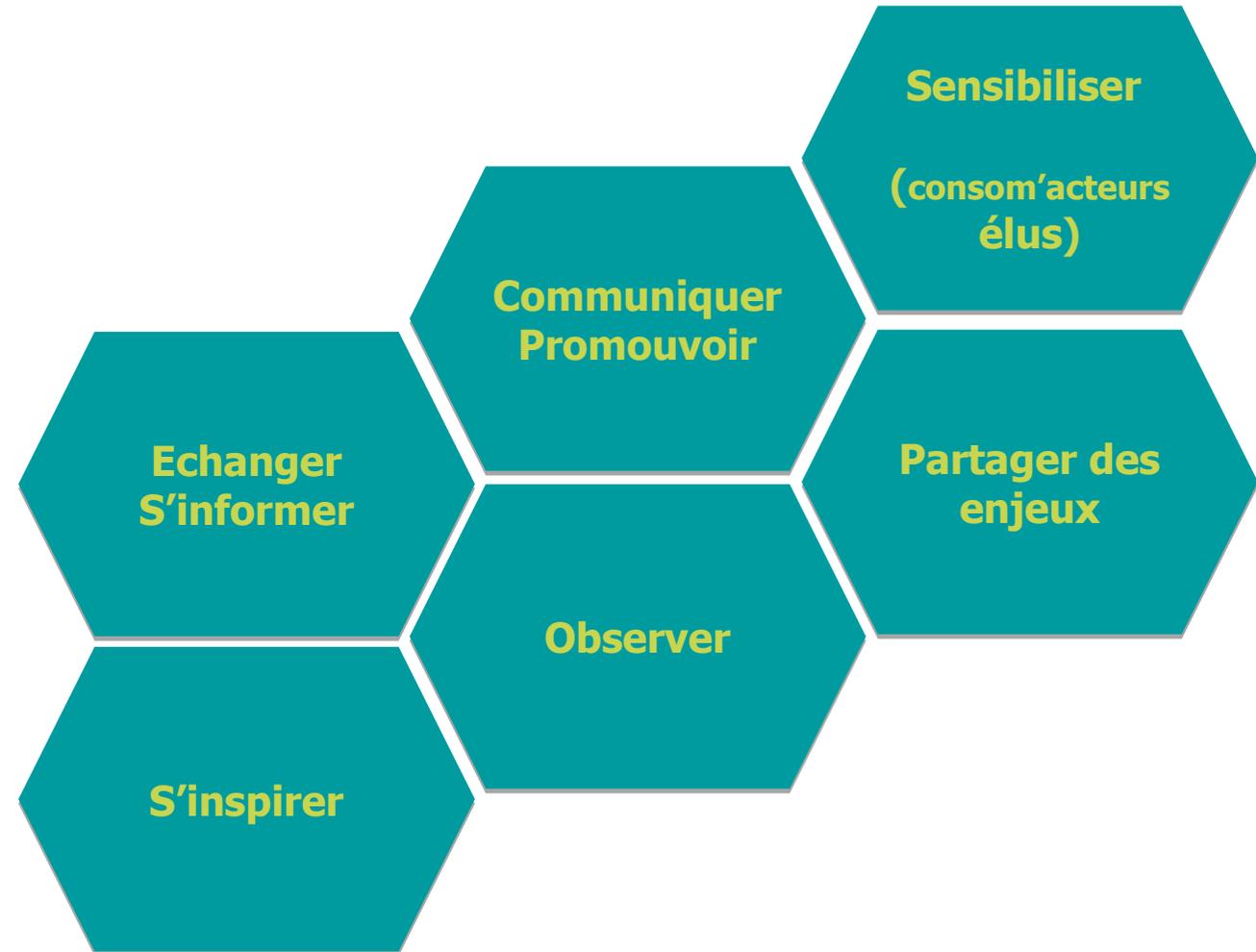
VOTRE INTERLOCUTEUR :

Nathalie MATTIUZZO - n.mattiuzzo@inddigo.com

Christophe RENARD – c.renard@inddigo.com



UNE DEMARCHE GLOBALE



UNE DEMARCHE GLOBALE



ATTIRER,
FORMER,
RECRUTER

IDENTITÉ
LOGISTIQUE
RÉGIONALE

1 DÉCEMBRE 2021

INNOVATIONS

24 FÉVRIER 2022

MULTIMODALITE

TRANSITION
ENERGETIQUE

AMENAGEMENT
LOGISTIQUE

24 MARS 2022

MULTIMODALITÉ, INTERMODALITÉ : QUELLES TECHNIQUES ?

- Le recours aux modes alternatifs à la route demande des portes d'entrées sur les réseaux.
- Ce sont :
 - des ports et quais fluviaux (privés ou publics à usage partagé)
 - des terminaux rail-route ou fleuve-route
 - des installations terminales embranchées (ITE).



Entrepôt embranché (ITE)

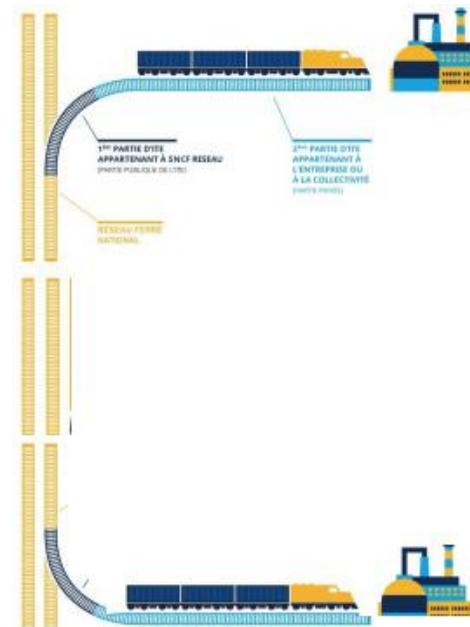


Silo embranché (ITE)



Quai fluvial

- Les ports et quais et les installations terminales embranchées permettent des parcours ferroviaires ou fluviaux de bout en bout.
- Ce sont des solutions multimodales dans le cadre desquelles la marchandise est manipulée et « transbordée » d'un mode vers un autre mode.



Liaison ferroviaire conventionnelles bout en bout



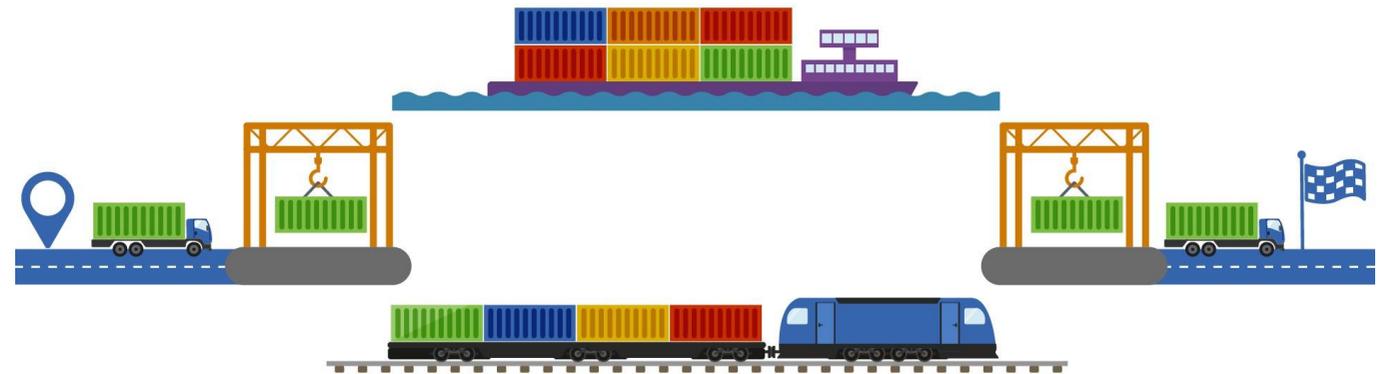
Entreprise « mouillée », quai fluvial privé

MULTIMODALITÉ, INTERMODALITÉ : QUELLES TECHNIQUES

- Les terminaux (ou chantiers) combinés rail-route et route-fluve permettent de traiter des conteneurs
- La chaîne intègre des pré et post-acheminements routiers
- Un terminaliste ou manutentionnaire (qui peut parfois être également opérateur combiné ou filiale d'un opérateur) gère et exploite le chantier
- L'opérateur de liaisons fluviales conteneurisées ou de transport combiné rail-route construit l'offre, prend le risque du remplissage, achète des sillons (pour les liaisons ferroviaires).
- Les opérateurs de transport combiné rail-route peuvent tracter leurs trains ou faire appel à des entreprises ferroviaires (EF) qui seront tractionnaires.

- Le transport combiné est une solution multimodale particulière dans le cadre de laquelle c'est le contenant (et non le contenu) qui est « transbordé » d'un mode à l'autre.
- Ces solutions sont dites intermodales.
- Elles reposent sur les avantages de la route en charge des premiers et derniers km routiers et de ceux du fer ou du fluvial adaptés à la longue distance.
- La localisation des terminaux (fluviaux et/ou ferroviaires) au cœur des marchés limite les derniers km routiers. Parallèlement la rentabilisation des équipements de transbordement et des équipes ainsi que la nécessité de maximiser le taux de remplissage des unités de transport (trains, bateaux) rendent plus efficient la concentration de l'activité sur un nombre limité de terminaux.

UN TRANSPORT COMBINÉ



Terminal ou chantier rail-route



Terminal conteneur fluvial

MULTIMODALITÉ, INTERMODALITÉ : QUELLES TECHNIQUES

- L'autoroute ferroviaire est une forme particulière d'intermodalité au sein de laquelle ce sont des semi-remorques qui sont mises sur le train.
- Ces semi-remorques peuvent être manutentionnées par des grues ou des portiques sur des chantiers de transport combiné classiques. Ce sont des remorques préhensibles. Positionnées sur des planchers ferroviaires elles exigent que les voies soient au gabarit P400 qui n'est pas dégagé sur l'ensemble du réseau français.
- Viia et plus récemment CargoBeamer ont développé des wagons spécifiques qui permettent de faire circuler des trains de semi-remorques (sur wagons surbaissés pour la technique Modalohr utilisée par Viia) sans devoir dégager le gabarit P400
- Le passage des semi-remorques sur le train suppose toutefois dans ce cas des terminaux spécifiques.
- Sur Mâcon seules les semi-remorques préhensibles sont prises en compte.
- Le projet sur Chalon-sur-Saône permettrait de traiter tous les types de remorques

- Les trains Viia sur les axes Le Boulou – Bettembourg et le Boulou - Mâcon - Calais sont des trains mixtes transportant à la fois des caisses et conteneurs (combiné classique) et des semi-remorques.



Terminal Viia



Terminal Cargobeamer



MULTIMODALITÉ, INTERMODALITÉ : QUELS ENJEUX

Préambule 1 : Fer, voie d'eau, route sont *des modes complémentaires*.
Les reports modaux sont souhaitables et des plages très importantes de progression existent sans remettre en cause fondamentalement la place de la route ; mode pertinent pour de nombreux acheminements, mode de la courte distance, mode accessible en tout point et qui va partout. Les solutions multi et intermodales doivent associer les acteurs des différents modes de transport.

Préambule 2 : *Le développement des modes alternatifs ne peut pas être exclusivement une problématique locale. Il dépend de décisions et de politiques nationales (qui ne sont pas l'objet de nos ateliers).*

TROIS TEMPS D'ATELIER

1

Quelle
situation
actuelle ?



Un temps de partage

2

De quoi a-t-on
besoin ?



Un temps de construction

3

Quelle
prochaine
étape ?



Un temps d'action

LES PARTICIPANTS

Atelier 1 : animateurs

- **Nathalie MATTIUZZO (Samarcande by Inddigo)**
- **Blandine TATIN (OTRE Franche-Comté-Bourgogne)**
- **A la prise de notes : Philippe LEFRANC (DREAL BFC)**

Atelier 2 : animateurs

- **Edmée RUSSAC (Samarcande by Inddigo)**
- **Didier MERCEY (Logiyonne)**
- **A la prise de notes : Mélanie MAHEU (DREAL BFC)**

Atelier 1	
Lucia ALLEGRETTI	IUT Besançon-Vesoul - enseignante
Florence BAUDRA	CCI Métropole de Bourgogne - conseillère entreprises logistique intermodalité
Bernard ECHALIER	CESER - conseiller
Anne BERTHOMIER	Syndicat Mixte du SCOT du Dijonnais et Dijon Métropole - directrice
Alain BECQUET	Syndicat Mixte du TECHNOPORT DE PAGNY - président
Alain FROMONT	INOVYN - Logistics Manager Europe
Jose PEREIRA	ADU Pays de Montbéliard - chargé d'études
Jean-Michel COLLE	FNTR Franche-Comté - délégué régional
Nicolas CHARTRE	VNF DT Rhône-Saône - directeur du développement Rhône-Saône

Atelier 2	
Philippe DEMONTEIX	FNTR - délégué régional
Hélène MAIRET	Région BFC - chargée de mission
Jacques CHOSSAT DE MONTBURON	Syndicat Mixte du Technoport de Pagny - membre d'honneur
Anne VOLATIER	Dijon Métropole - responsable observatoire et prospective
Rémi BONDUELLE	Pole d'Equilibre Territorial et Rural Val-de-Saône-Vingeanne - chargé de mission SCOT
Anne-Marie COLLEY	Transport Cordier - DG
Enzo POSTEC	AUTF - chargé de mission Fret21

LA MÉTHODE

La méthode a été co-élaborée en amont avec la DREAL Bourgogne-France-Comté et a associé les co-animateurs.

Le principe adopté est le suivant :

- ◆ *Un premier temps visait à recueillir la parole des participants autour de questions permettant d'identifier les enjeux et les besoins sur le territoire*
 - ◆ *Un second temps visait à faire émerger des propositions d'actions concrètes pouvant constituer une feuille de route et un point de départ à la constitution de groupes de travail voire à l'émergence de pilotes. Les participants étaient invités à consigner leurs propositions sur des post-it (1 proposition par Post-it) organisés ensuite par grands groupes d'idées.*
 - ◆ ***Un troisième temps devait permettre de proposer collectivement des étapes pour construire une feuille de route et la mettre en œuvre. Ce temps a été en partie écourté pour laisser plus de place à la co-construction d'actions.***
- ◆ *Ce document retrace les échanges qui se sont tenus lors des ateliers. Une première version de ce compte-rendu a été soumise à contribution en ligne. Les éléments complémentaires ainsi apportés apparaissent en bleu dans le document.*

Expression libre des participants. Le diaporama projeté permettait d'entamer les échanges et de rappeler les thématiques de travail.

TROIS TEMPS D'ATELIER

1. Quelle situation actuelle ?



Un temps de partage

QUELS ENJEUX ?

- ✓ Se connecter aux marchés et au Monde, attirer, promouvoir
- ✓ Accompagner la transition
- ✓ Optimiser les flux, contribuer à la performance
- ✓ Gérer des pénuries
- ✓ Gérer la congestion des ports maritimes (PF arrière et modes massifiés)
- ✓ Fluidifier par la gestion des Datas (douanes), objectiver (éco-comparateurs...)

QUELLE REALITÉ ?

- ✓ Des modes, des trafics, des bonnes pratiques
 - ✓ Des atouts, faiblesses, manques
- Marchés ? Infrastructures ?
Portes d'entrées ? Services*

QUELS ENJEUX ? LES TERMINAUX

Un accord sur :

- ✓ Le mode ferroviaire a connu une forte décroissance malgré les plans ferroviaires nationaux successifs depuis 20 ans, et la qualité des sillons s'est dégradée. Des reports modaux se sont effectués du rail vers la route et ont profité aux transporteurs étrangers
- ✓ « Exploitation quasi impossible du fret fluvial sur Besançon et pas de perspective à long terme sur le développement du fret ferroviaire. Des initiatives sur la livraison du dernier kilomètre par des opérateurs privés »
- ✓ **Les terminaux : entre maillage et rentabilisation.** Le recours au fer et à la voie d'eau demande des portes d'entrée sur les réseaux. Ce sont notamment des terminaux rail-route ou fleuve-route.
 - **La création d'un réseau maillé de terminaux permet de réduire les derniers kilomètres routiers** (pré-post-acheminements) dont le coût pèse sur le coût global des chaînes. Ce maillage donne donc de l'attractivité aux solutions intermodales
 - Parallèlement toutefois, **ce maillage pose des questions de rentabilité de chaque terminal** qui peine à trouver les volumes nécessaires. Ceci est également vrai pour les arrêts sur le parcours « *Il ne faut pas envisager des trains de fret qui s'arrêtent partout, sinon, autant passer par la route !* ».
 - La question du coût de la rupture de charge est également un point de vigilance récurrent.
 - En conséquence, **la concentration de l'offre sur un nombre limité de terminaux est préférable à la dispersion.**
Il convient donc, en premier lieu, de faire connaître, d'alimenter, de créer des liaisons sur les terminaux existants plutôt que de créer de nouveaux terminaux. Si des besoins de nouveaux terminaux existent, il faut repérer les zones où cela est nécessaire et où existe une demande à laquelle les terminaux existants ne peuvent pas répondre. « *Il faut avoir une vision prospective de là où on veut aller et se donner les moyens d'y aller* ».
 - La problématique des terminaux renvoie à celle de la **mobilisation du foncier en cohérence avec la politique publique de limiter la consommation foncière et l'artificialisation des sols**. Il faut des réserves foncières, et préserver le foncier embranché et/ou bord à voie d'eau. Il faut une prise de conscience des élus. **Cette thématique sera abordée lors des ateliers du 24 mars 2022.**

▪ Des terminaux ont disparu comme à Vesoul où il était autrefois possible de faire du rail-route. Des liaisons ont également disparu comme la liaison Mâcon-Rennes qui était offerte par Combiwest

▪ Des terminaux existent : Gevrey, Pagny, Chalon-sur-Saône, Mâcon avec une offre de trains mixtes combiné/autoroute ferroviaire entre Mâcon et Calais.
▪ L'offre se développe : projet d'ouverture d'un terminal sur Chalon-sur-Saône pour des liaisons sur l'Allemagne, voire sur Zeebruges, sur des trains mixtes combinés (conteneurs et caisses mobiles), semi-remorques préhensibles (P400) et semi-remorques non préhensibles

QUELS ENJEUX ? LE RÔLE DE L'OPÉRATEUR

Un accord sur :

- Le développement des offres intermodales suppose qu'un **opérateur – qui joue un rôle de mutualisateur en remplissant son train avec des trafics issus de différents remettants – prenne le risque de démarrer une offre** sans certitude du remplissage. Peu d'opérateurs sont en capacité de le faire. Parallèlement les clients attendent des offres clés en main.

▪ Le train Mâcon-Calais qui a été ouvert en 2019 n'a pas encore atteint 100 % de taux de remplissage.

▪ L'Etude du schéma de développement portuaire de la Saône en Bourgogne Franche Comté (2019) a identifié des prospects mais le travail est à poursuivre.

- Pour les utilisateurs, le transport combiné est une solution plus complexe qu'un acheminement tout route. Il faut un chauffeur à chaque bout et donc il faut, pour l'utiliser, être en capacité de développer des accords avec des entreprises présentes à l'autre bout. **Dans un acheminement tout route le chauffeur joue un rôle d'ambassadeur et peut être facilitateur en cas d'incident.**

Par ailleurs, l'usage du fer et du fleuve et les reports modaux ne se restreignent pas à la substitution camion/bateau ou camion/wagon. Il demande une modification des supply-chains.

- Pour se déterminer et modifier leurs choix modaux, les prospects ont besoin d'informations sur :
 - La faisabilité technique
 - La faisabilité économique
 - La fiabilité des offres dans la durée
 - Des tarifs et des délais

● QUELS ENJEUX ? UNE OFFRE LISIBLE

Un accord sur :

- Une des difficultés relatives aux reports modaux et à la rencontre de l'offre et de la demande réside dans des **temporalités différentes**. La création d'un équipement fluvial ou ferroviaire, la réservation de sillons pour le fer, le lancement d'une liaison ferroviaire ou fluviale relèvent de **temps longs** tandis que les prospects attendent **des temps courts**. **Il faut donc en amont travailler avec le tissu économique pour faire émerger des besoins, des projets,.... Les acteurs institutionnels peuvent jouer un rôle important dans cette animation territoriale.**
- **Un besoin d'offres pérennes, de lisibilité dans le temps (long terme) et d'anticipation.**
 - Des offres, avec des investissements importants, ont été créées mais se sont rapidement arrêtées (annonce concomitante de la fin du wagon isolé par la SNCF). Or les utilisateurs ont besoin d'offres et de services pérennes pour modifier durablement leur partage modal.
 - L'absence d'anticipation et de concertation a conduit à une absence de prise en compte de l'ensemble des contraintes. Des aménagements ont dû être réalisés ex-post par manque d'anticipation et de concertation.
 - Les acteurs publics et les acteurs privés doivent collaborer dans l'élaboration des projets.

- Par manque de concertation, des erreurs sont commises : le pont de Pont-sur-Yonne a été reconstruit trop bas, rendant la navigation de commerce très compliquée
- Des millions ont été investis pour le développement d'une douzaine de gares bois en Bourgogne-Franche-Comté au début des années 2000, mais celles-ci n'ont jamais eu le succès escompté
- Le projet de canal Rhin-Rhône a été abandonné

QUELS ENJEUX ? LA MUTUALISATION

Un accord sur :

- **Il y a peu de démarches de mutualisation issues du marché** (donc d'utilisateurs et futurs utilisateurs).
- Cette mutualisation était la base des démarches de création d'**Opérateurs Ferroviaires de Proximité** (OFP)
- Cette mutualisation peut prendre la forme d'un **usage partagé d'ITE ou d'un quai privé** (le propriétaire de l'ITE ou du quai mutualisant celle-ci/celui-ci dans le cadre d'une prestation de service offerte à une autre entreprise). Ces mutualisations restent néanmoins complexes à organiser.

- Une réflexion a été menée sur l'ITE d'un céréalier à Pagny mais le statut du site – Seveso – n'a pas permis d'aboutir.
- À Gron (sur le réseau Haropa), le projet de plateforme multimodale nécessite des travaux sur l'embranchement mais l'investissement est lourd (650 k€) à porter. L'État et les collectivités s'impliquent fortement pour que le projet se fasse (financement).

- Réflexion en cours sur la mutualisation des équipements et outils des ports fluviaux Mâcon, Chalon, Pagny,

- Les portes d'entrée sur les réseaux (ITE, quais, terminaux combinés) sont importantes mais il faut également des **unités de transport**.
 - Travailler sur la cale fluviale pour l'adapter à la demande, aux nouvelles technologies, aux infrastructures, aux marchandises spécifiques. La structure de l'offre fluviale est très différente du routier ou du ferroviaire : les bateliers sont à 90% des indépendants, donc difficultés à se former, à constituer une force d'intervention
 - Travailler à l'industrialisation du ferroviaire et du fluvial, en tenant compte du fait que le routier évolue aussi (sur les consommations de gazole en particulier). Il y a une marge de manœuvre importante sur les capacités du fluvial et des aides existent (entre autre VNF avec les aides PARM et PAMI)
 - Il y a un besoin de densification de l'utilisation des équipements les plus pertinents pour éviter de disperser les flux, et donc arrêter de financer toutes les ITE.

● QUELS ENJEUX ? L'ORGANISATION EN RÉSEAUX

Un accord sur :

□ **L'organisation en réseaux est très importante pour mutualiser les services**

- Ainsi Le réseau Medlink est un atout dont il faut tirer parti, car il permet d'augmenter la performance. C'est l'équivalent d'HAROPA sur la Seine. Medlink regroupe aussi bien les ports maritimes de Toulon, Marseille-Fos ou Sète que les ports fluviaux et fluvio-maritime (Mâcon, Chalon, Pagny, ...). Les bateaux de mer remontent jusqu'à Pagny.
- Mais il ne faut pas qu'il y ait de distorsions financières (taxes, ...) entre le transport fluvial et le transport maritime. S'inspirer de ce qu'ont fait les ports aux Pays-Bas ou en Allemagne.

● QUELS ENJEUX ? S'APPUYER SUR L'EXISTANT ET DES RÉFÉRENTS

Un accord sur :

- Plusieurs évolutions poussent à recourir aux modes alternatifs
 - **La transition énergétique, le développement durable, les démarches RSE** (Responsabilité Sociétale des entreprises).
 - **La pénurie de conducteurs qui donne de la compétitivité aux modes alternatifs à la route et en particulier au ferroviaire.**
 - **L'industrialisation du ferroviaire et du fluvial.**
- Mais globalement, on note,
 - **une absence de valorisation de l'usage des modes alternatifs**
 - **des aides insuffisamment connues** : aides à l'achat de caisses, Certificats d'Economie d'Energie (CEE).
 - **des offres insuffisamment connues** des clients potentiels.
 - un **manque de force commerciale** pour faire connaître, prospecter, faire émerger des besoins et des usages. Ce sont les acteurs du tissu économique (entreprises industrielles et commerciales, transporteurs et logisticiens) qu'il convient de sensibiliser.
 - **Un besoin de formation** aux avantages des modes alternatifs à la route.
 - une **absence de structure d'échanges de type Club Logistique**
- Des espaces de coopération existent toutefois. Ainsi **Medlink Port** constitue un point d'appui possible comme communauté d'acteurs associant – dans une logique d'axe - les gestionnaires d'infrastructures, les ports, des opérateurs de transport ferroviaires et fluviaux. **Il convient de s'appuyer sur cette association tout en conservant l'idée que le territoire ne se réduit pas à l'axe Méditerranée – Rhône – Saône.**
- **Pour diffuser de l'information et être en capacité d'animer le territoire pour faire émerger des demandes, des usages, il faut un réseau pérenne de référents.**
- En parallèle, les collectivités locales se saisissent généralement assez bien de ces questions qui sont aussi importantes pour leur territoire.

● QUELS ENJEUX ? S'APPUYER SUR L'EXISTANT

Chartes EVE de l'ADEME et Objectif CO2, une solution à valoriser

En 2008, le ministère de l'Écologie (MEEDDM) et l'ADEME, en concertation avec les organisations professionnelles du transport routier de marchandises, ont élaboré la Charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO2.

Cette charte complétée par le Label CO2 en 2015 a rejoint le programme EVE (Engagements Volontaires pour l'Environnement) en 2018. Le dispositif Objectif CO2, du programme EVE, accompagne les entreprises pour agir durablement sur leur impact environnemental et valorise leur performance énergétique. Deux démarches complémentaires ont été mises en place : une Charte de progrès avec le logo « Objectif CO2 - Les transporteurs s'engagent » et un Label de valorisation des entreprises les plus performantes.

Pour aller plus loin : www.ademe.fr



● QUELS ENJEUX ? LA LOGISTIQUE URBAINE

La spécificité de la logistique urbaine et de la prise en compte des modes alternatifs à la route dans ce cadre

- ✓ Le dernier kilomètre sera toujours routier, mais il y a quand même une prise de conscience générale de la dimension durable.
- ✓ Des solutions multimodales ont été créées afin d'optimiser la logistique urbaine dans les grandes métropoles : à Paris le « train Monoprix » (qui a fonctionné 10 ans entre Sénart et Paris Bercy, mais qui s'est arrêté en 2016), logistique fluviale Franprix toujours opérationnelle et quotidienne entre Bonneuil/Marne et le Quai de la Bourdonnais (associant approche fluviale en conteneurs et livraisons en camions hybrides intra-muros).
- ✓ Importance du rôle des consommateurs : il y a un écart entre la volonté affichée des consommateurs de s'inscrire dans le développement durable et leur comportement réel avec des souhaits d'avoir les colis dans des délais très courts et sur des points de livraison au plus proche de chez eux (ce qui réduit les possibilités de massification), et au moindre coût.
- ✓ À l'échelle locale, il y a un nouvel engouement pour le sujet avec le programme **Interlud**. C'est une problématique qui est de plus en plus travaillée au sein des services des collectivités, avec les élus.

Des études de logistique urbaine sont en cours à Besançon et à Dijon. Interlud accompagne les métropoles et les EPCI dans la démarche d'élaboration de Chartes de Logistique Urbaine Durable (LUD).

TROIS TEMPS D'ATELIER

2. De quoi a-t-on besoin ?



Ce second temps invitait les participants à consigner leurs propositions sur des post-it (1 proposition par Post-it).

Un temps de construction

2.1. QUELLES ACTIONS : ATELIER 1

Faire se rencontrer l'offre et la demande, permettre le développement de nouvelles offres répondant à des usages

Se focaliser d'abord sur des filières à enjeux → Actions « coup de poing »

Aider à la mutualisation des flux et des contrats de transport

Aider les transporteurs 100 % routier à se diversifier et à développer la multimodalité

Comprendre les attentes

Vérifier l'existence d'une demande

Faire des enquêtes de terrain, interroger les entreprises sur
1. leurs pratiques
2. Leurs attentes éventuelles

Action prioritaire : Animation territoriale

Echanger, s'informer, coconstruire

Créer une réunion de chargeurs en région

Club Logistique : créer une communauté régionale pour échanger sur les pratiques

Mettre en place un lieu d'échanges entre tous les acteurs afin de solutionner les situations complexes (comme le fait le bâtiment avec l'Office du Bâtiment)

Plus qu'un club logistique chargeur créer un groupe de développement du multimodal en BFC

Action prioritaire : Club logistique

Faire d'abord une enquête de terrain pour identifier les attentes réelles

Faire un benchmark des clubs, clusters, actium qui existent ailleurs (Bretagne Supply-chain, CLSO – Occitanie,...)

Faire connaître et promouvoir

Créer une plate-forme d'information sur la disponibilité des wagons selon les destinations ou tronçons pour favoriser ce mode de transport

Communiquer sur la complémentarité entre les modes

Communiquer sur les possibilités actuelles de trimodalité et ses offres

Inscrire les acteurs de la multimodalité sur le site des transporteurs (déjà existant ? Pertinent ?)

Créer et mettre à jour une page sur laquelle les sites institutionnels donnent des informations lisibles sur les offres

Organiser des visites des plates-formes existantes pour les faire connaître (communication)

Action prioritaire : créer un référent ou un réseau de référents

Faire visiter les hubs logistiques au grand public et communication grand public

Attention Ne pas créer de guichet unique car cela n'est pas efficient car les guichets ne sont jamais uniques

Faire du benchmark de ce qui existe. Ne pas réinventer l'existant Adapter au territoire en s'appuyant sur l'existant

Légende

 Texte des Post-it proposés par les participants

 Remarques faites par des participants lors de la phase d'enrichissement, c'est-à-dire la phase de discussions autour de la découverte et de l'organisation par thème des Post-it

2.1. QUELLES ACTIONS : ATELIER 1

Des sujets pour la suite

Investir sur des infrastructures plus rapidement

Utiliser les terminaux existants

Attention ne pas faire plein de petits terminaux

Développer les terminaux rail-route existants (exemple Gevrey, Pagny) en créant des trains rail-route réguliers et fiables

Anticiper pour réduire les délais en menant une politique raisonnée et concertée

Valoriser les entreprises vertueuses

S'appuyer sur les chartes et programmes EVE / Objectif CO2 qui réunissent déjà de nombreux acteurs régionaux

Labelliser les chargeurs de BFC utilisant le multimodal

Inciter en valorisant les entreprises vertueuses

Attention « trop de chartes tue les chartes »

Attention : inciter mais ne pas contraindre réglementairement car alors risques de perte de compétitivité

Travailler avec le routier sur les délais. Il n'est peut-être pas utile que tout soit livré « dans l'heure »

Avoir un projet sociétal et impliquer les acteurs

Légende

 Texte des Post-it proposés par les participants

 Remarques faites par des participants lors de la phase d'enrichissement, c'est-à-dire la phase de discussions autour de la découverte et de l'organisation par thème des Post-it

2.2. TROIS ACTIONS PRIORITAIRES ET LEURS OUTILS : ATELIER 1

1 « Animation territoriale »

Faire émerger des usages - répondre aux besoins - sécuriser les projets

Réunir des acteurs privés et institutionnels sur un territoire ou au sein d'une filière à enjeux pour faire émerger des besoins



- Permet d'identifier des prospects
- Permet de lancer de nouvelles offres sur cette base
- Permet a priori de pérenniser l'offre
- Permet d'anticiper des investissements
- Permet de faire connaître et de promouvoir

2 « Référent ou réseau de référent multimodalité »

Faire connaître – promouvoir – répondre aux besoins

Créer un référent ou un réseau de référents produisant et diffusant de l'information et orientant les porteurs de projets



- Permet de faire connaître
- Permet de répondre aux besoins et de faire émerger des besoins et des usages
- Permet de valoriser les offres existantes

Observations

- Des dispositifs existent déjà donc s'en servir pour les « régionaliser »
- S'appuyer notamment sur Medlink Ports mais ne pas travailler uniquement sur l'axe Méditerranée – Rhône - Saône

3 « Club logistique »

Echanger – trouver des solutions

Les échanges sont fructueux pour trouver et construire des solutions ensemble.



- Lieu intéressant pour évoquer les actions et aller plus loin dans la mise en œuvre
- Permet des échanges de bonnes pratiques et d'idées
- Des clubs existent et fonctionnent ils permettent aussi de promouvoir le territoire

Observation

- Des structures existent sur d'autres régions, faire un benchmark pour voir ce qu'elles apportent et comment elles s'organisent

2.1. QUELLES ACTIONS : ATELIER 2

Construire une offre équilibrée et adaptée à la demande sur le territoire, stratégie foncière

Mutualiser les terminaux fleuve, route, rail

Définir avec les acteurs de la logistique et les collectivités les lieux stratégiques faciles à définir et à réserver

Ne pas oublier les parkings poids-lourds lors du développement d'infrastructures logistiques

Officialiser la carte (présentée en plénière) de la logistique en BFC autour des 3 hubs : Gron, Mulhouse, Chalon/Mâcon

Tenir compte de l'impact de la réserve foncière pour la logistique, dans le cadre de l'objectif ZAN (zéro artificialisation nette)

Action prioritaire : Avoir une vision partagée, coconstruite et stratégique du foncier à développer pour favoriser le multimodal

Travailler ensemble, coconstruire la politique du fret

Réaliser un schéma régional de la logistique (pilotage régional)

Encourager la Région BFC à s'impliquer plus sur le volet fret multimodal

Créer un groupe d'échanges et de travail multimodal au sein de la DREAL / ORT

Poursuivre la mise en réseau de la logistique via la Conférence régionale

Développer la culture de la logistique urbaine durable auprès des élus des collectivités

Action prioritaire : Mobiliser et sensibiliser les collectivités (services, élus) autour des enjeux de la multimodalité

Faire connaître, développer la connaissance et promouvoir

Partager la connaissance des besoins pour mieux mutualiser, et donc favoriser la multimodalité

Communiquer sur les atouts, avantages, intérêts du multimodal

Communication auprès du grand public sur l'utilisation de la voie d'eau comme alternative à la route

Poursuivre la mise en réseau de la logistique via la Conférence régionale

Améliorer la visibilité des actions, des emplois, de la localisation de la logistique pour le grand public (communication, observatoire)

Partage de la connaissance, auprès des élus des collectivités sur les enjeux de la multimodalité

Action prioritaire : Renforcer le volet « fret multimodal » dans les politiques régionales (CPER et CPIER)

Définir une fiscalité spécifique, adaptée au transport multimodal est compliqué à l'échelle locale

Mobiliser des aides pour le développement du combiné => comment ?

Légende



Texte des Post-it proposés par les participants



Remarques faites par des participants lors de la phase d'enrichissement, c'est-à-dire la phase de discussions autour de la découverte et de l'organisation par thème des Post-it

2.1. QUELLES ACTIONS : ATELIER 2

Avoir une vision long terme,
pour la réservation du foncier

Inscrire la question du foncier
dans l'objectif ZAN

Attention à ne pas faire du
saupoudrage, avec plein de
petits terminaux

Faire participer les acteurs le
plus en amont des projets
pour prendre en compte
toutes les contraintes (des
transporteurs, des élus, ...)

Mettre le consommateur
devant ses contradictions
(tout tout de suite et au
moindre coût)

Mettre en parallèle le schéma
régional de la logistique, avec
le schéma de production des
énergies vertes

Des sujets pour la suite

**Éviter les erreurs de
conception en associant tous
les acteurs en amont**

**Une logistique plus
vertueuse pour
l'environnement**

Légende



Texte des Post-it proposés par les participants



Remarques faites par des participants lors de la phase d'enrichissement, c'est-à-dire la phase de discussions autour de la découverte et de l'organisation par thème des Post-it

2.2. TROIS ACTIONS PRIORITAIRES ET LEURS OUTILS : ATELIER 2

1 « Mobiliser et sensibiliser autour des enjeux de la multimodalité »

Faire connaître - travailler ensemble

Créer un lieu d'échanges à destination des collectivités (élus, services) et du grand public, pour trouver et construire des solutions ensemble



- S'adresser aux élus, mais aussi aux services des collectivités pour une prise de conscience, et une prise en compte des enjeux et des besoins de la multimodalité dans les actions publiques
- Faire connaître les actions des pouvoirs publics auprès du grand public

2 « Renforcer le volet fret multimodal dans les politiques régionales »

Renforcer les politiques - financer

Créer un cadre régional pour le développement des politiques et la recherche des financements



- Inscrire le fret dans les politiques locales au titre du développement économique
- Utiliser les leviers et les aides spécifiques (fiscales, financières) à l'échelle locale (VNF, CPER, CPIER, SRADDET, ...)



- La Région n'a pas de compétences sur le transport de marchandises. Elle ne peut agir que sur le développement économique

3 « Avoir une vision partagée, coconstruite et stratégique du foncier nécessaire pour développer le multimodal »

Identifier les besoins - préserver

Développer l'intermodalité dans le respect de l'objectif ZAN, en réutilisant l'existant et sans dispersion territoriale



- Développer une connaissance commune à travers une cartographie unique de la Région (hubs régionaux, infrastructures)
- Objectif ZAN : réutilisation des friches,
- Intégrer la question du dernier kilomètre et des lieux de redistribution finale



- Le club logistique n'est pas attendu, jugé peu efficace

2.2. QUELLES ACTIONS : SYNTHÈSE

Les propositions des participants ont été organisées par thématique lors des ateliers. Ce travail a permis une phase d'enrichissement et d'échanges sur ce qui pourrait constituer les éléments d'une feuille de route. Les propositions peuvent être classées par groupe :

PROMOUVOIR/FAIRE CONNAITRE/VALORISER L'EXISTANT

✓ **Disposer de données d'objectivation des enjeux**

Un accord unanime existe sur le besoin d'accroître les reports modaux et d'adopter une vision plus multimodale des transports sans remettre en cause les atouts de la route mais en valorisant davantage la complémentarité entre modes. Pour ce faire, pour promouvoir les offres, pour construire des projets et les porter, il convient de disposer d'informations précises sur les trafics, les parts de marché, ... Or cette information est partielle notamment pour le ferroviaire. **Construire un observatoire, un tableau de bord, une note d'information suivie sur la réalité des trafics routiers, ferroviaires, fluviaux.**

✓ **Promouvoir et diffuser de l'information sur les offres**

Cette thématique est récurrente avec l'idée qu'il faut mieux faire connaître les offres

Des offres existent et certaines vont être développées. Il faut probablement davantage donner à voir et faire connaître. Il est nécessaire de répondre aux besoins des entreprises qui souhaitent disposer d'informations concrètes. Présenter les offres notamment sur des pages internet des acteurs institutionnels.

Les solutions multimodales sont souvent plus complexes que les solutions « tout route ». Il serait utile de pouvoir expliciter les offres et orienter les prospects. Créer un référent régional ou un réseau de référents en s'appuyant sur des structures qui existent, comme Medlink, mais en territorialisant l'action pour qu'elle ne soit pas seulement orientée sur l'axe MeRS.

Les reports modaux peuvent impliquer une réorganisation des supply-chains. Pour pouvoir faire des choix qui engagent durablement les entreprises, il faudrait que celles-ci puissent être orientées vers les opérateurs (par exemple par un référent) en capacité de fournir des **informations sur la faisabilité technique, la faisabilité économique, les délais,**

Pour s'engager les utilisateurs et les prospects ont également besoin **d'offres pérennes.**

2.2. QUELLES ACTIONS : SYNTHÈSE

IDENTIFIER DES BESOINS ET DES USAGES POUR PERMETTRE L'EMERGENCE D'OFFRES PERENNES

✓ Animer pour faire émerger des besoins et sécuriser des projets

Le développement d'une offre (liaisons fluviales ou ferroviaires), d'infrastructures et d'équipements (quais, ITE, terminaux,...) est une prise de risque importante. Les acteurs institutionnels locaux n'ont pas vocation à créer une offre de services et ne peuvent pas subventionner l'exploitation.

Les acteurs institutionnels peuvent cependant jouer un rôle majeur en travaillant avec le tissu économique pour faire connaître, promouvoir mais aussi faire émerger des besoins, des possibilités de massification intra-territoire ou intra-filières,... **Créer des instances d'animation du territoire associant plusieurs partenaires (Etat, Région, CCI,...), cibler des filières et territoires à enjeux, mener des enquêtes sur les besoins.**

Cette animation est un préalable car elle doit permettre d'asseoir des projets sur un besoin réel et est en ce sens un gage de pérennité et de portage des projets.

2.2. QUELLES ACTIONS : SYNTHÈSE

CONSTRUIRE UNE STRATEGIE MULTIMODALE RAISONNEE ET CONCERTEE

✓ Valoriser les offres existantes

L'animation territoriale doit permettre de faire émerger des besoins et d'asseoir des projets. Néanmoins, la multiplication des projets est préjudiciable à leur rentabilisation, les modes massifiés reposant sur des équipements lourds et coûteux et exigeants des volumes importants.

Adresser prioritairement les besoins aux offres existantes.

✓ Ne pas injurier l'avenir

S'il ne faut pas développer des équipements partout il convient de sérier les pôles à enjeux et de préserver – a minima sur ces pôles – les possibilités de déploiement/redéploiement d'offres. Il faut donc identifier les sites et fonciers embranchés et/ou mouillés à enjeux pour pouvoir les préserver. **Coupler la problématique multimodale avec celle de l'aménagement, de la mobilisation du foncier et de la modalité de facilitation de cette mobilisation pour le fret.**

✓ Concerner et prendre en compte les modalités d'exploitation dès l'origine des projets

Les acteurs institutionnels ont un rôle majeur à jouer dans le développement de l'intermodalité via les politiques d'aménagement, de préservation du foncier, le portage politique des projets et d'engagements financiers (CPER-CPIER notamment). De ce point de vue, la logistique et le transport et singulièrement le transport inter et multimodal doivent être mieux intégrés dans les documents d'orientation et de planification.

Pour ce faire il convient d'anticiper les besoins (voir les autres points) et **cette anticipation doit relever d'une logique de concertation entre les acteurs institutionnels et les acteurs privés. Cette concertation doit être le gage d'une prise en compte des modalités d'exploitation dans la construction des stratégies et des projets. Engager les acteurs institutionnels et politiques et concerter avec les acteurs économiques dans le cadre d'instances pérennes et/ou sur chaque projet.**

✓ Anticiper et faciliter pour réduire les délais

Les projets ferroviaires et fluviaux engagent des investissements importants (infrastructures, équipements), et rencontrent des contraintes dont la route est exempte (réservation de sillons par exemple). Il est donc nécessaire d'anticiper (voir points précédents) et faciliter ensuite la mise en œuvre effective des projets et s'y tenir.

Construire une stratégie multimodale pérenne. Créer des référents qui facilitent la mise en œuvre des projets, la recherche d'aides,...

2.2. QUELLES ACTIONS : SYNTHÈSE

DISPOSER D'UN ESPACE D'ÉCHANGE ET DE CO-CONSTRUCTION

- ✓ **Club logistique, Actium, Cluster...** Les clubs logistiques ont fait l'objet d'une appréciation sensiblement différente selon les ateliers et participants. ont été cités comme des lieux permettant d'échanger et de construire ensemble autour de thématiques qui traversent globalement le transport et la logistique et singulièrement la multimodalité. Ils permettent d'adopter une approche régionale et d'associer des chargeurs, des transporteurs, des acteurs institutionnels sur des thématiques ou une situation régionale spécifique. Ce sont également des lieux qui permettent d'échanger sur des bonnes pratiques ou des innovations et des lieux qui permettent de faire connaître, de donner à voir et de promouvoir. Des structures existent dans d'autres régions (Bretagne, Occitanie, Plaine de l'Ain,...). Il convient d'établir un **benchmark** de ce qu'elles apportent, de leurs modalités de fonctionnement, de leurs actions pour s'appuyer sur ces expériences et créer une structure adaptée aux besoins de la région.

INCITER ET VALORISER

- ✓ **Information sur les aides, les labels,....**

Plusieurs dispositifs existent pour aider les entreprises à recourir aux modes alternatifs à la route et pour valoriser l'usage du fer et du fluvial. Ces dispositifs sont insuffisamment connus. **Faire connaître les dispositifs. S'appuyer sur les labels existants et éventuellement s'appuyer sur ce qui existe pour créer des labels « territoriaux ».**

RESPONSABILISER LES CONSOMMATEURS

- ✓ **Consom'acteur**

Les démarches visant à responsabiliser les consommateurs se développent. Elles visent à mieux faire connaître l'impact des différents modes de consommation, de livraison (exigence de délais), de gestion des emballages,... Elles s'inscrivent notamment dans le champ de la logistique urbaine et impactent directement les choix de localisation des hubs de la redistribution finale (type centre de logistique urbaine, mais également plateformes périphériques, modes de livraison, ...)

Au delà de ces démarches, diffuser de l'information sur les modes de transport, les impacts environnementaux des différents modes de transport, les pollutions induites, permettrait de mieux faire connaître l'intermodalité, et in fine d'aider à faire des choix en connaissance de cause.

2.2. QUELLES ACTIONS ? CONTRIBUTIONS POST ATELIERS

Actions supplémentaires proposées dans les contributions en ligne post-atelier :

- ✓ Structurer au sein des collectivités un réseau de chargés de mission logistique urbaine (service déplacements/urbanisme/développement économique etc.) afin de pouvoir échanger sur les bonnes pratiques au sein de leurs territoires respectifs bien que les enjeux logistiques soient parfois différents.
- ✓ En termes de logistique urbaine :
 - Amorcer une réflexion sur la logistique en modes alternatifs sur le dernier kilomètre et en particulier sur la valorisation et la communication des initiatives publiques comme privées.
 - Être facilitateur pour la filière afin de l'accompagner au mieux dans la transition énergétique et structurer un réseau / club logistique constitué de représentants de la filière et de collectivités pour aboutir à des solutions co-construites.

TROIS TEMPS D'ATELIER

3. Quelles prochaines étapes



Un temps d'action

3. QUELLE PROCHAINE ÉTAPE

✓ **Etablir en préambule un état des lieux de l'existant (trafics, offres)**

Les participants des ateliers ont adhéré au principe de l'action mais ont mis en avant la nécessité – en préalable – de disposer d'un état des lieux de ce qui existe et de la réalité de l'intermodalité sur le terrain. Cet état des lieux est également un préalable à la diffusion d'informations sur les offres et à la promotion des offres existantes.

✓ **Identifier des besoins réels**

Dans le même ordre d'idée, les participants ont adhéré à la nécessité de développer l'offre et les parts de marché des modes alternatifs. Mais ils notent cependant la nécessité d'asseoir les projets sur des besoins réels, identifiés, ciblant notamment des filières clés. Ce travail est un préalable à la construction d'actions et de projets qui ne peuvent pas être « décidés » sans partage préalable des enjeux, sans concertation avec le tissu économique, sans assurance que le besoin existe.

✓ **Etablir un état des lieux des dispositifs de valorisation, d'aides, de diffusion de l'information**

L'identification de ce qui existe est également nécessaire pour les systèmes d'aides, les labels, la valorisation de l'usage du fer et de la voie d'eau et sur les dispositifs d'information existant (référent du réseau MedLink par exemple).

✓ **Etablir un benchmark des clubs logistiques, clusters,... existants dans d'autres régions**