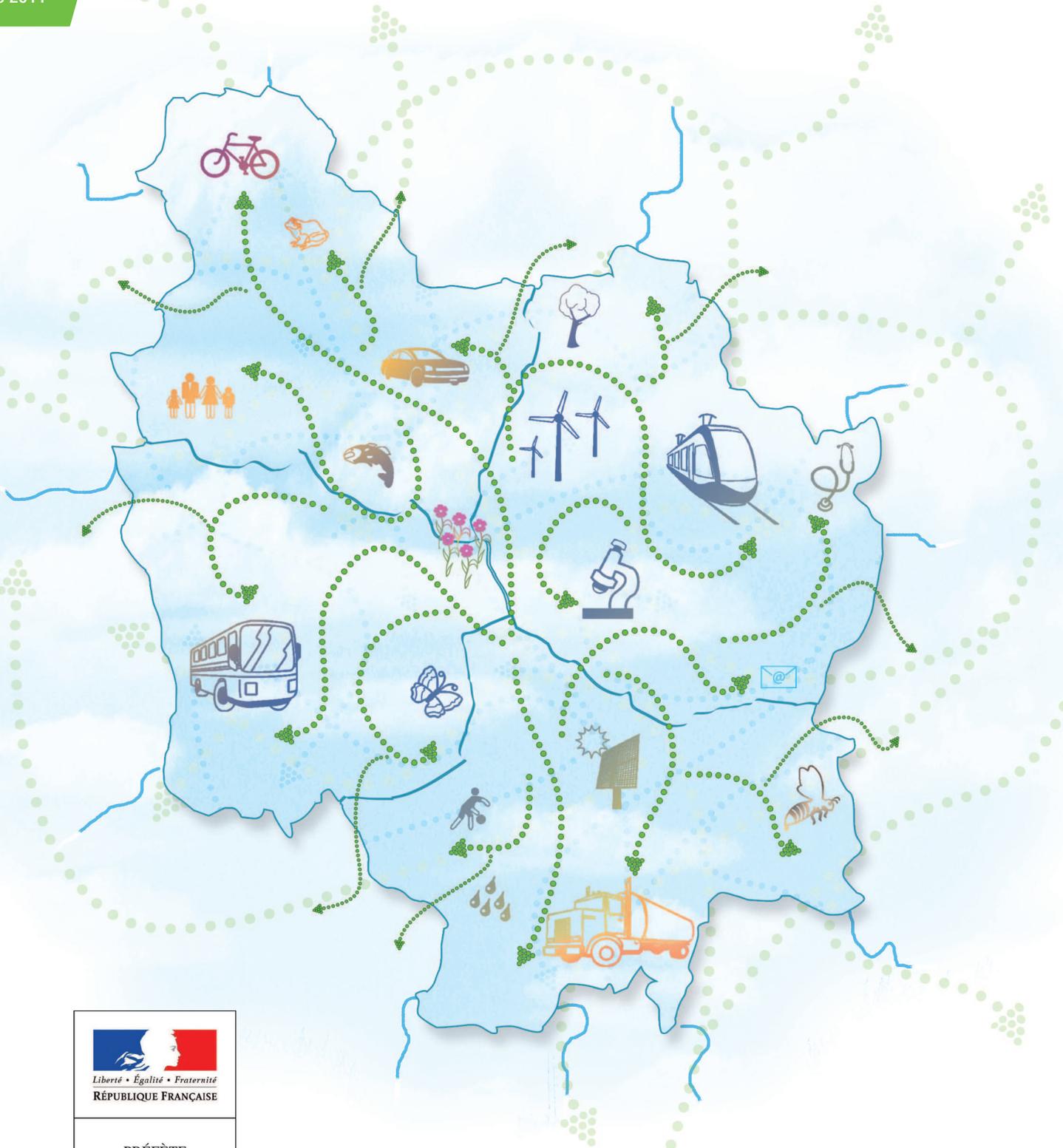


LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Des modes plus complémentaires que concurrents ?



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
BOURGOGNE

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
BOURGOGNE

EN QUELQUES MOTS

☞ La Bourgogne a échangé 98 millions de tonnes en 2006 : 43% en interne (intra-régional), 51% avec les autres régions françaises (inter-régional) et 6% à l'international.

☞ La part du mode routier s'est accru au cours des ans. Il est utilisé pour acheminer 85% des flux et il est prédominant sur les courtes distances : il assure 97% des échanges intra-régionaux. Le transport par voie ferrée est en déclin, sa part de marché étant passé de 17% à 10% au cours des dix dernières années. Le mode fluvial est en croissance et est utilisé pour acheminer 5% des flux.

☞ Les échanges routiers sont concentrés avec les régions limitrophes alors que les échanges ferrés et fluviaux se font pour l'essentiel avec l'Île-de-France, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et pour une moindre part avec Rhône-Alpes.

☞ Des actions sont menées en Bourgogne pour essayer de réduire les impacts environnementaux du transport : démarche d'engagement volontaire de réduction des émissions de CO₂ dans le secteur du transport routier de marchandises, mises en place d'opérateurs ferroviaires de proximité, développement des circuits courts,...

➤ Evolution du transport de marchandises en France : de 1960 à nos jours ◀⋯⋯

Le transport de marchandises est une prestation de service : transporter une marchandise, c'est proposer une offre répondant le mieux à la commande d'un client que ce soit en terme de coût, de délai, de fiabilité, de souplesse,...

L'examen des statistiques présentant l'évolution du transport de marchandises en France de 1960 à nos jours, montre que la demande en transport n'a pas cessé de croître.

Jusqu'au début des années 1970, cette augmentation était directement liée à celle de la production industrielle. Par la suite, la distance de transport de chaque tonne a augmenté de façon continue et à un rythme supérieur à celui du produit intérieur brut (PIB).

Il faut en chercher la raison, non seulement dans l'augmentation de la consommation des ménages, mais aussi dans l'évolution des méthodes de gestion et de distribution (minimisation des stocks, flux tendus), dans la délocalisation des entreprises et dans la division spatiale des activités (polarisation, spécialisation) qui engendrent un fractionnement des lots et accroissent la fréquence des expéditions.

Dans le même temps, l'offre en transport a subi une mutation, le mode routier prenant une part de plus en plus importante jusqu'à assurer la grande majorité des échanges. Le développement des infrastructures routières et les améliorations techniques des camions sont des éléments explicatifs au même titre que la simplicité, la fiabilité et la réactivité dont fait preuve le mode routier. La concurrence féroce entre les entreprises de transport routier de marchandises (plusieurs dizaines de milliers au niveau national) a poussé ce mode à être plus compétitif. Les entreprises ont évolué plus vite dans leurs pratiques et sont en mesure d'offrir des services répondant au mieux aux exigences de leurs clients.

Enfin, les modifications dans la structuration de l'économie française (augmentation de la part du tertiaire) ont un fort impact sur les échanges. Ainsi, la part du transport de matières premières décroît alors que celle des produits finis augmente considérablement. Il en résulte que, comme partout en Europe, la part du rail est en diminution car il transportait surtout des produits énergétiques et des pondéreux (charbon, minerais), et celle du transport routier est en forte augmentation.

ÉVOLUTION DU TRAFIC MARCHANDISES EN FRANCE DEPUIS 1965



Les unités de transport

D'après les définitions internationales, le transport désigne un flux de marchandises déplacées sur une distance donnée et se mesure en tonne-kilomètre. La tonne-kilomètre (t.km) est une unité utilisée pour parler de flux, elle dimensionne une quantité (t) multipliée par une distance (km). Elle traduit donc simultanément la notion de distance parcourue et la quantité de marchandises. Ainsi, la circulation d'un camion vide ne participe pas au transport.

Précisons toutefois que les tonnes.kilomètres n'ont ni signification économique (dans ce cas nous préférons utiliser le chiffre d'affaire) ni sens physique (on utilisera le véhicule.km pour parler d'encombrement par exemple) et ne permettent donc pas de comparer entre eux des transports qui ne sont pas identiques quant aux moyens utilisés ou aux types de produits transportés.

Le transport de marchandises en Bourgogne

Les échanges interrégionaux et intrarégionaux

Entre 1996 et 2006, les mouvements de marchandises interrégionaux et intrarégionaux liés aux activités économiques régionales (et ne comptabilisant donc pas le transit) sont passés de 85,6 millions de tonnes et 10,4 milliards de tonnes-kilomètres en 1996 à 97,8 millions de tonnes et 13,4 milliards de tonnes-kilomètres en 2006.

A l'instar du niveau national, les tonnes.kilomètres sont en croissance constante entre 1996 et 2006 : 2,4% par an en moyenne, ce qui correspond au rythme d'évolution du produit intérieur brut régional par habitant. La dématérialisation de l'économie (flux tendu, fractionnement des lots, allègements des produits, emballages...) explique en partie l'accroissement de la demande en transport.

La majeure partie de la demande supplémentaire est absorbée par le mode routier.

Le trafic routier représente 84,5% de part modale en tonnes-kilomètres en 2006 (contre 79,9% en 1996).

La part du fer est en forte diminution, passant de 17,6% en 1996 à 10,7% en 2006. Le déclin du mode ferré en Bourgogne est principalement dû à la diminution des trafics de produits énergétiques et pondéreux.

Le transport fluvial a vu sa part de marché presque doubler en 10 ans passant de 2,5% en 1996 à 4,8% en 2006.

Rétrospective

En 1979, le mode ferré assurait 24% des échanges avec les régions françaises et la voie d'eau 3,8%. La voie ferrée assurait une part dominante de l'acheminement des produits pétroliers et des produits métallurgiques (respectivement 54% et 53% du trafic total de ces deux produits). Le trafic par voie d'eau était quant à lui constitué principalement de minéraux et de matériaux de construction.

Le trafic interne qui représente près de la moitié des tonnages transportés et 9% des tonnes.kilomètres est principalement un trafic de distribution. Il reste l'apanage du transport routier qui assure 97% de ces échanges.

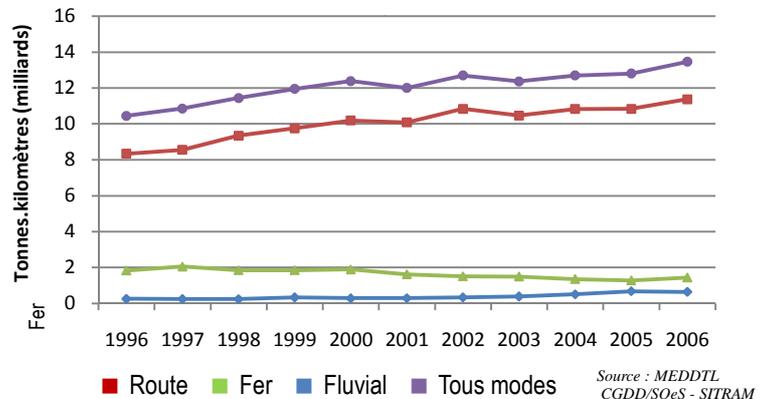
86% des trafics intra-régionaux sont en réalité intra-départementaux

Les échanges à l'international

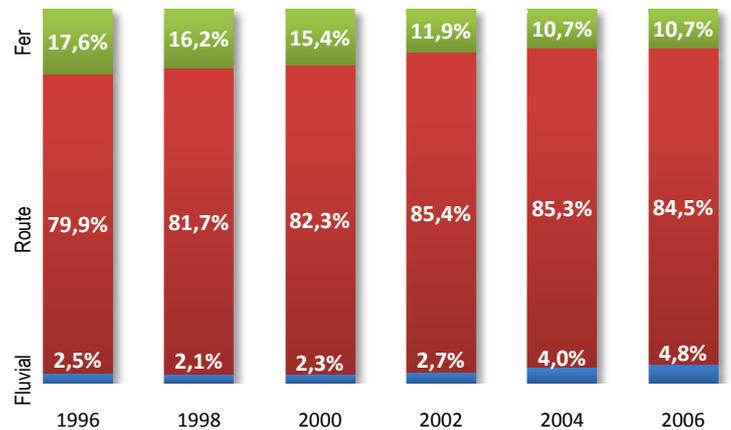
Les échanges internationaux de la Bourgogne sont en augmentation passant de 4,9 millions de tonnes en 1996 à 6,6 millions de tonnes en 2006. Ils sont principalement tournés vers l'Europe : 83% sont réalisés avec l'Europe des 25.

La route, qui assurait 62,5% des échanges en 1996, en assure 70% en 2006. Les modes ferrés et maritimes continuent d'assurer respectivement 12,6% et 15,3% des échanges en 2006 contre 17% et 19,4 en 1996.

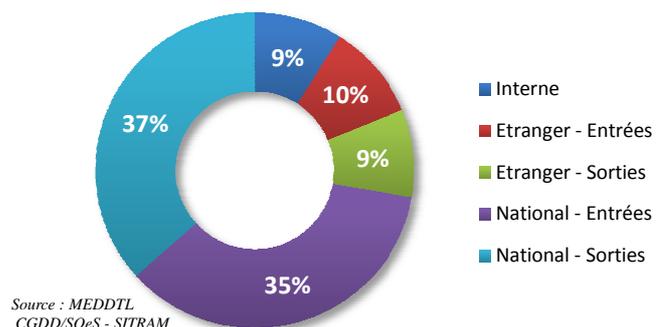
Évolution des échanges interrégionaux et intrarégionaux de la Bourgogne



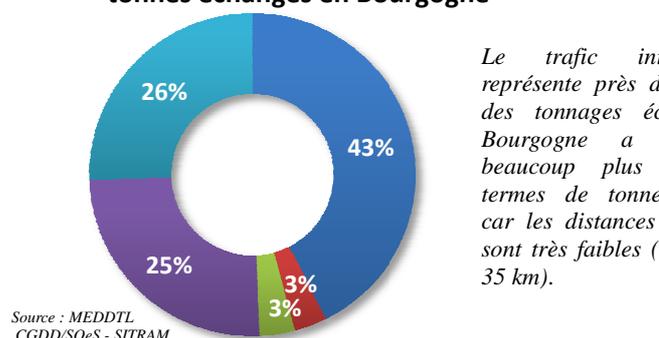
Evolution de la repartition modale (en tonnes.kilomètres)



Répartition des 16 milliards de tonnes.kilomètres échangés en Bourgogne



Répartition des 98 millions de tonnes échangés en Bourgogne



Le trafic interne qui représente près de la moitié des tonnages échangés en Bourgogne a un poids beaucoup plus réduit en termes de tonnes.kilomètres car les distances parcourues sont très faibles (en moyenne 35 km).

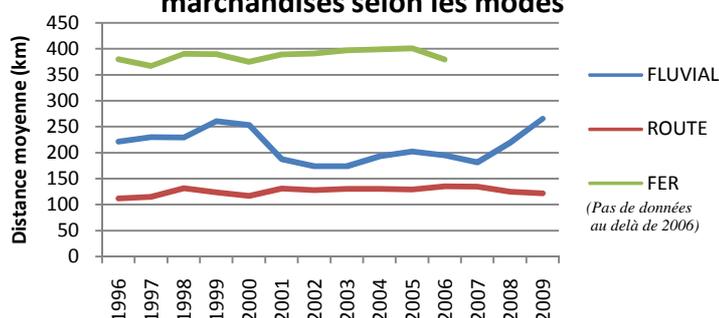
Les distances de transport en Bourgogne

Les distances moyennes de transport sont très disparates selon les modes de transport et elles ne varient que de façon marginale dans le temps :

- en moyenne 125 km pour la route avec des écarts selon la nature du transport ;
- 215 km pour le fluvial ;
- 390 km pour le ferroviaire.

Ces distances moyennes sont la conséquence d'une répartition très différente des trafics selon les tranches de distance.

Distance moyenne d'acheminement des marchandises selon les modes



Quelle est la répartition des trafics selon les tranches de distance ?

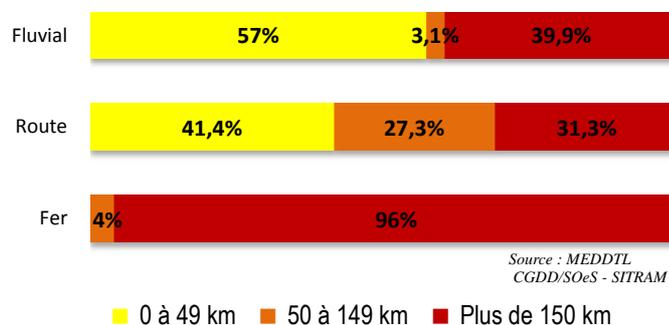
Le transport routier est avant tout un mode de transport à courte distance : les déplacements à moins de 50 km représentent 41,4% du tonnage chargé et 7,2% des tonnes.kilomètres.

Dans les statistiques, le mode fluvial est également très présent sur les transports de courte distance. Il faut en chercher la raison dans la méthodologie de comptage des flux : une rupture de charge ou un transvasement de marchandise d'une barge à une autre sont considérées comme des transports de courte distance. Les transports de courte distance représentent 1,9 million de tonnes avec une distance moyenne de transport de 23 km. En tonnes.kilomètres, la longue distance est prépondérante avec 95,4% des flux.

Le mode ferroviaire reste principalement employé pour faire des trajets longue distance. Le transport à moyenne distance gagne cependant des parts de marché : les tonnes passent de 0,5% en 2004 à 4% en 2006 et sur la même période les tonnes.kilomètres croissent de 0,1% à 1,2%.

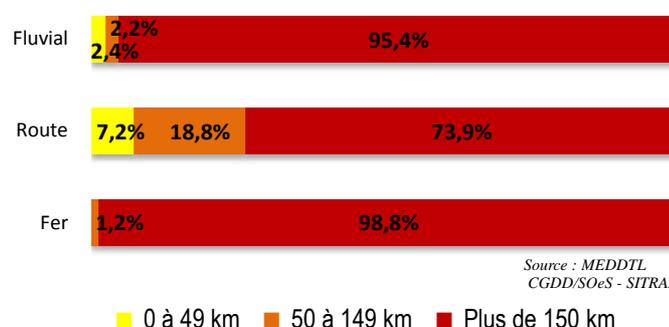
En outre les nouvelles modalités d'exploitation (création récente des opérateurs ferroviaires de proximité, voir p.5) font du mode ferroviaire une alternative crédible sur le marché de la moyenne distance.

Répartition des distances de transport selon le mode (tonnes - 2006)



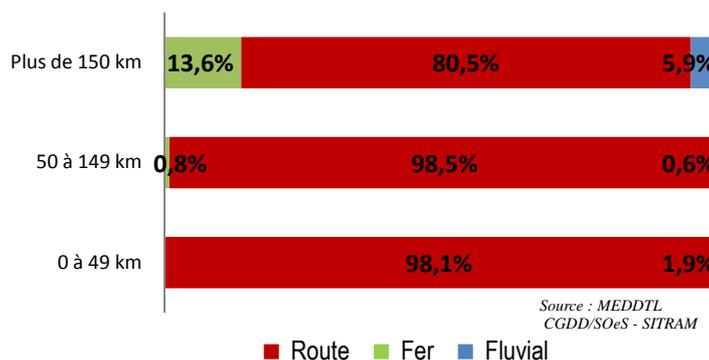
Source : MEDDTL
CGDD/SoeS - SITRAM

Répartition des distances de transport selon le mode (tonnes.kilomètres - 2006)



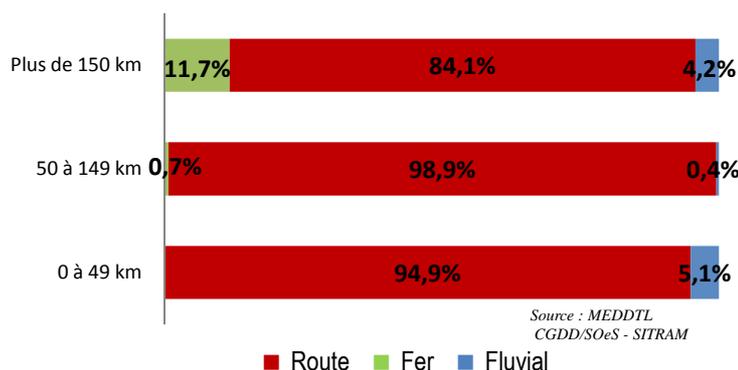
Source : MEDDTL
CGDD/SoeS - SITRAM

Répartition des modes selon la distance de transport (tonnes.kilomètres - 2006)



Source : MEDDTL
CGDD/SoeS - SITRAM

Répartition des modes selon la distance de transport (tonnes - 2006)



Source : MEDDTL
CGDD/SoeS - SITRAM

Le transport routier de marchandises : majoritaire ou monopolistique ?

Le transport par mode routier est utilisé pour acheminer tous les types de produit sur des distances très diversifiées. La majeure partie des tonnages échangés par la route font de courtes distances : sur les 85 millions de tonnes transportées par le mode routier en Bourgogne en 2009, 40 millions font moins de 50 km.

La part de marché du mode routier s'est renforcée au cours des ans et il est aujourd'hui en situation de quasi-monopole sur les courtes distances (sur l'ensemble des flux de 0 à 49 km, la route représente 95% des tonnages et 98% des tonnes.km). Certains de ces échanges de courtes distances servent à alimenter l'économie locale, d'autres sont des trajets de pré et post acheminement

Les volumes de fret transporté s'améliorent depuis 2010, après une baisse particulièrement forte en 2008 et 2009. Cette reprise est corroborée au niveau national. La hausse actuelle ne permet toutefois pas de retrouver les niveaux de trafics atteints début 2008.

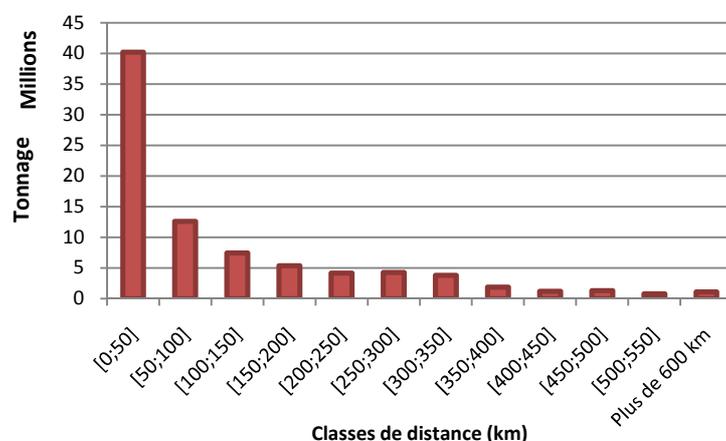
Durant cette période de ralentissement de l'économie, les entreprises de transports ont dû s'adapter en réduisant leurs moyens (véhicules, effectifs, investissements) et en optimisant leurs pratiques. L'impact de la crise a eu, jusqu'à présent, un effet limité au niveau des défaillances : le nombre d'entreprises inscrites au registre des transports est passé de 1043 en 2008 à 1025 en 2010.

Les émissions du transport routier de marchandises

Le secteur des transports dans son ensemble (marchandises et voyageurs) représente 30% des émissions de gaz à effet de serre au niveau régional. Les poids lourds (effectif national : 500 000) contribuent à hauteur de 8%, les voitures particulières (31,4 millions) sont responsables de 14% des émissions, le restant est dû aux véhicules utilitaires légers (4,7 millions). Les émissions du transport routier de marchandises sont la somme de celles des poids lourds et d'une partie de celles des véhicules utilitaires léger. En effet, cette appellation regroupe les camionnettes et camions de poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes. Plus d'un tiers des utilisateurs de véhicules utilitaires légers sont des particuliers. Le secteur des transports représente seulement 4% des utilisateurs professionnels.

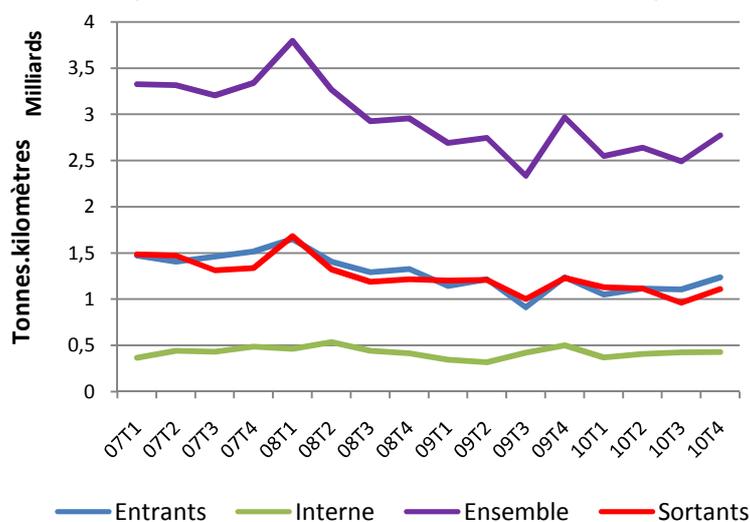
Les émissions de polluant du secteur des transports de marchandises peuvent être séparées en deux grandes catégories : les polluants locaux (monoxyde de carbone [CO], oxydes d'azote [NO_x], hydrocarbures [HC], particules,...) qui ont des effets nocifs sur la santé et les gaz à effet de serre (dioxyde de carbone [CO₂], hydrofluorocarbure [HFC],...) qui participent au réchauffement climatique. Les émissions de gaz polluants sont encadrées depuis 1990 par des normes d'émissions européennes (normes EURO) qui fixent des valeurs plafond aux véhicules neufs. En 20 ans, les NO_x et le CO ont été divisés par sept, les HC par cinq et les particules par vingt.

Répartition des tonnages transportés par le mode routier selon la distance parcourue



Source : MEDDTL
CGDD/SoeS - SITRAM

Evolution du transport de marchandises en Bourgogne (du 1er trimestre 2007 au 4eme trimestre 2010)



Source : MEDDTL
CGDD/SoeS - SITRAM (fichier TRM)

Les émissions de gaz à effet de serre du transport routier de marchandises sont principalement du CO₂ issu de la combustion du gazole et des HFC utilisés pour la réfrigération (température dirigée, climatisation,...).

Les émissions de CO₂ du secteur des transports sont en hausse avec une croissance annuelle moyenne de 3% entre 1990 et 2006 et ce parce que les avancées techniques sur les véhicules et sur les modes de conduites n'ont pas compensé la croissance des échanges. En revanche, la mise en œuvre des normes EURO a permis de réels progrès sur les particules, le gaz carbonique et les vapeurs d'hydrocarbures.

⇒ Le transport par voie ferrée : une crise structurelle ? ‹‹‹

Depuis 2006 et l'ouverture du marché ferroviaire à la concurrence, la SNCF n'est plus la seule entreprise ferroviaire à pouvoir transporter des marchandises sur le réseau ferré national. De nouveaux opérateurs (ou « nouveaux entrants ») ont pénétré le marché (Euro Cargo ail, Europorte,...) en se positionnant principalement sur le secteur le plus rentable : celui du train complet.

En parallèle, l'opérateur historique, confronté à un besoin de rentabilité financière, s'est partiellement désengagé du fret diffus. La desserte fine du territoire et des entreprises souhaitant utiliser le mode ferré pour seulement quelques wagons est donc devenu difficile.

S'ajoute à cela le fait que la demande en matières premières qui assurait une bonne part de marché du ferroviaire a chuté (les choix énergétiques nationaux ont fortement diminué le besoin en combustible solide). En outre, les logiques de flux tendus et de fractionnement des lots ont permis au mode routier, plus réactif, plus souple et plus simple d'utilisation pour les chargeurs, de gagner des parts de marché.

Enfin, l'infrastructure ferroviaire bourguignonne nécessite de nombreux investissements pour être maintenu en état.

Toutefois, depuis quelques années, de nombreux efforts sont menés au niveau national et régional pour faire en sorte que le fer redevienne compétitif :

- accélération de la rénovation du réseau ferré ;
- de nouveaux dispositifs réglementaires : depuis la loi du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, RFF peut confier par convention, pour les lignes à faible trafic, les missions de gestion, de fonctionnement et d'entretien de l'infrastructure à des opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) qui peuvent donc optimiser la maintenance en fonction des trafics qu'ils assurent. La même loi a également créé une autorité administrative indépendante : l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF). Celle-ci veille à ce que les différentes entreprises ferroviaires accèdent, de manière équitable et non discriminatoire, au réseau ferroviaire et aux prestations associées.

Au niveau national, l'activité des nouveaux entrants qui était en 2006 très limitée (moins de 1% de part de marché), a atteint pour 2007 une part de marché de 4,7 % en tonnes.kilomètres transportées et a dépassé en 2008 une part de marché de 10 %.

Les opérateurs ferroviaires de proximité

Un opérateur ferroviaire de proximité (OFP) est généralement une petite entreprise offrant l'un des deux types de services suivants :

- des services de transports adaptés à son territoire et ses clients ;
- des services d'entretien et de maintenance de la voie ferrée.

L'idée d'OFP intéresse des organisateurs de transport, parfois liés à la route, qui perçoivent les limites du « tout routier » dont, l'augmentation inéluctable du coût de l'énergie fossile et la sensibilité croissante au développement durable. Ils souhaitent offrir à leurs clients des services incluant le mode ferroviaire, ce dernier doit donc accepter des trafics dont il n'a pas la maîtrise commerciale.

Un opérateur ferroviaire de proximité nommé CFR (Compagnie Ferroviaire Régionale) a vu le jour en Bourgogne. Cette société basée à Cercy-la-Tour (58) est l'un des premiers opérateurs apparus en France. La société a été créée avec l'appui des entreprises Lafarge et Eiffage, propriétaires de carrières agréées pour le ballast LGV, qui en l'absence de réponse ferroviaire à leurs besoins, perdaient des marchés ou devaient assurer le transport par camion.

Cet OFP gère 85 Kms de voies pour le compte de réseau ferré de France (RFF) mais il fournit également un service ferroviaire aux acteurs économiques locaux. La création de cet opérateur aura permis pour 2011 le transport de 150 000 tonnes par le mode ferré au lieu du mode routier (ce qui représente environ 6 000 camions de moins sur les routes). Son objectif pour 2012 est de transporter plus de 250 000 tonnes. A plus long terme, un potentiel de développement autour de la ressource sylvicole a été identifié.

L'émergence de ce nouvel opérateur est un élément important de promotion et de développement du territoire, il permet de préserver les petites lignes et de favoriser le développement du transport ferroviaire de marchandises.



Source : CFR

Le transport par voie fluviale : un nouveau souffle ?

Le mode fluvial a connu une période de croissance ces dix dernières années.

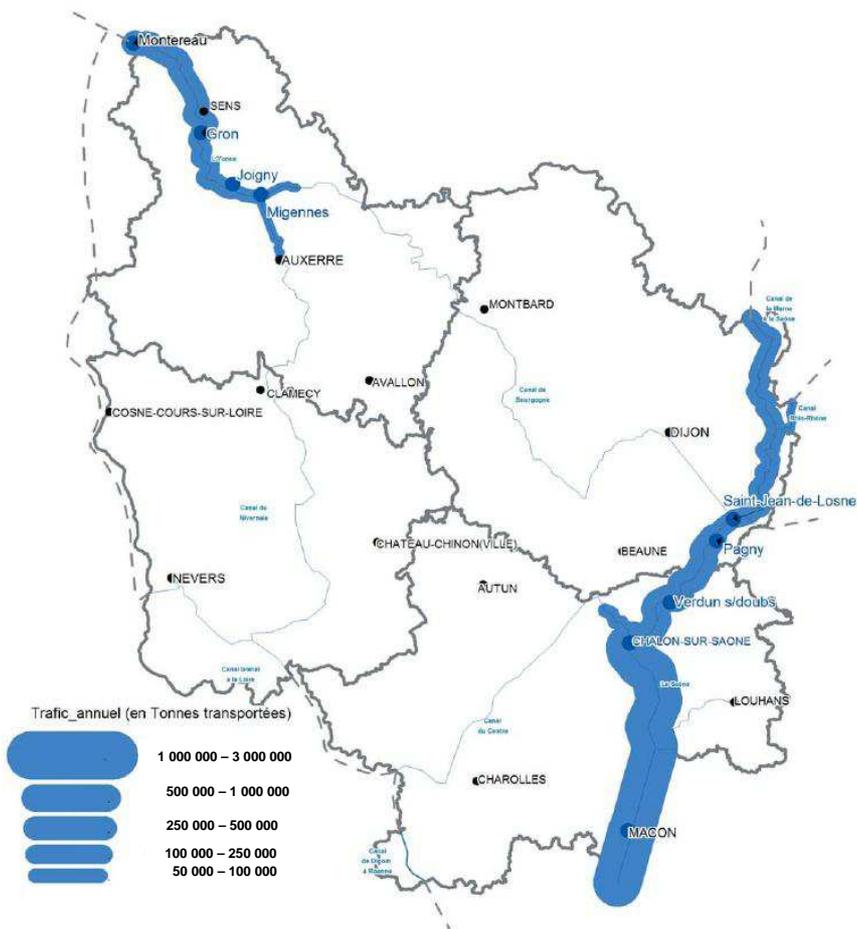
Si l'année 2009 avait été caractérisée par une légère pause de la croissance (- 1,1 %), 2010 se définit par une reprise nette de l'activité, l'année s'achevant par un niveau qui n'avait pas été atteint depuis le début des années 80. Au niveau national, ce sont 60,4 millions de tonnes et 8 milliards de tonnes.kilomètres qui ont été transportées en 2010.

La Bourgogne dispose de porte d'accès aux ports maritime Français de Marseille/Fos-sur-Mer et de Le Havre.

La part modale (en t.km) du transport par voie fluviale a progressé passant de 2,5% en 1996 à 4,8% en 2006. Deux phénomènes peuvent être avancés pour expliquer ces évolutions :

- des infrastructures en développement (voir encadré sur le port de Gron) ;
- le dynamisme des ports de la Saône et en particulier d'Aproport à Chalon et Mâcon qui, après une progression des activités sur la voie d'eau de 6% en 2009 malgré une situation économique difficile, a subi une année 2010 en retrait (-9%). Cela s'explique par des phénomènes conjoncturels (arrêt du trafic charbon à Chalon, repli des sables et graviers, sans oublier les mouvements sociaux dans les grands ports français occasionnant des difficultés sur les approvisionnements).

Le trafic de marchandises sur les voies navigables en 2010



Source : VNF trafic 2010 – © IGN BdCarto®

La plateforme multimodale à conteneurs de Gron

Inaugurée en janvier 2010, la plateforme de Gron permet l'acheminement des marchandises de la rivière Yonne vers les ports de Paris et du Havre et donne l'opportunité aux industriels de ce département d'intégrer la voie d'eau dans leur chaîne logistique.

De plus, l'ouverture du Canal Seine-Nord Europe, canal à grand gabarit, long de 106 km, entre l'Oise (Compiègne) et le canal Dunkerque-Escaut (Cambrai), permettra de relier Gron aux grands ports européens (Anvers, Rotterdam) qui représentent presque 80 % du trafic européen de conteneurs.

Le port de Gron a connu en 2010 un succès supérieur aux prévisions. Plusieurs entreprises sont utilisatrices régulières des services du port : Prysmian Câbles (câbles d'énergie et de télécommunications), Capserval (coopérative céréalière), FMC (équipements et de services à destination de l'industrie de l'agroalimentaire, du pétrole, du gaz et des industries chimiques), TCP (distribution et logistique)...



➤ Quels sont les produits échangés en Bourgogne (interne, national, international) ? <.....>

► Les principaux produits échangés en tonnage sont les matériaux de construction avec 31 millions de tonnes. Ces produits sont utilisés localement et ne sont donc transportés que sur de faibles distances (64 km en moyenne). Cette catégorie comprend l'ensemble des *produits de carrières* (dont le ballast qui est transporté principalement par voie ferrée) mais également les *sables utilisés pour usage industriel* ou encore les *ciments*.

Les objets manufacturés et véhicules représentent 24 millions de tonnes et 5 milliards de tonnes.kilomètres. Une moitié de ces échanges correspond à des matériels industriels (*véhicules ou matériel de transport même démontés* ou à des *articles manufacturés de tous types*), l'autre moitié étant principalement du *groupage* c'est-à-dire un regroupement de marchandises provenant de plusieurs expéditeurs ou à l'adresse de plusieurs destinataires sans classification exacte.

Les produits agricoles et animaux vivants qui comprennent les *céréales, les fruits et légumes et le bois* représentent 12,6 millions de tonnes et 2 milliards de tonnes.kilomètres. Les céréales qui représentent environ la moitié de ces échanges utilisent fortement les modes ferrés et fluviaux (environ 70% des t.km) à l'exception des pré-acheminements (transport du champ au silo de traitement ou d'expédition) pour lequel le mode routier est le plus adapté.

Les denrées alimentaires et fourrages échangés en Bourgogne sont principalement des *produits laitiers, préparations alimentaires, boissons et nourriture pour animaux*. Ils représentent 11 millions de tonnes et 2 milliards de tonnes.kilomètres. Ils sont principalement transportés par le mode routier.

► Si la route transporte tous les types de produits, le fer et le fleuve se concentrent sur des produits pour lesquels la massification est possible.

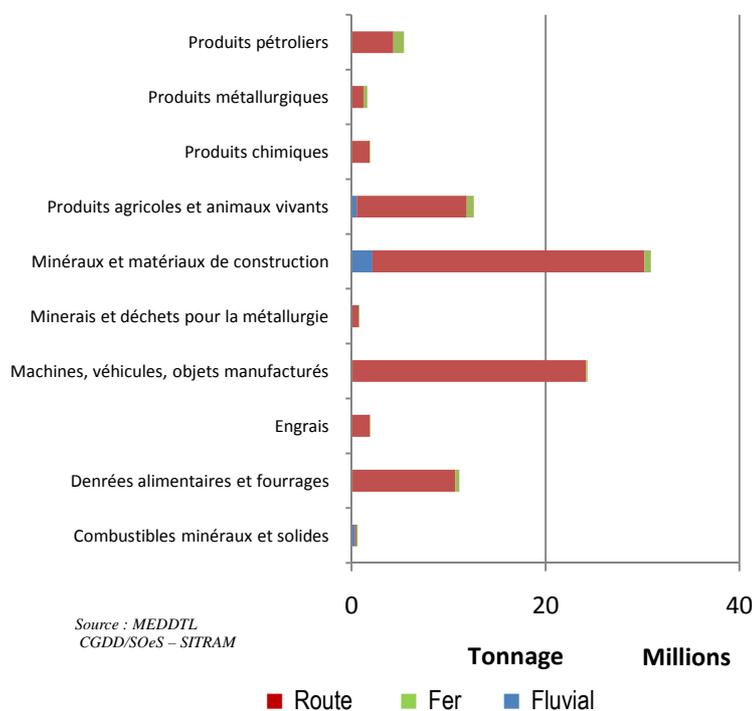
En 2007, environ 4,5 millions de tonnes ont été acheminées par le fer. Les principales marchandises transportées sont :

- les céréales qui représentent 63% des expéditions par mode ferré ;
- le bois qui représente 14% des expéditions ;
- les produits énergétiques (principalement des produits pétroliers) qui représentent 43% des réceptions ;
- le secteur métallurgique (sidérurgie + ferraille) qui représente 9 % des expéditions et 25% des réceptions ;
- les granulats : 3,5% des expéditions et 7% des réceptions.

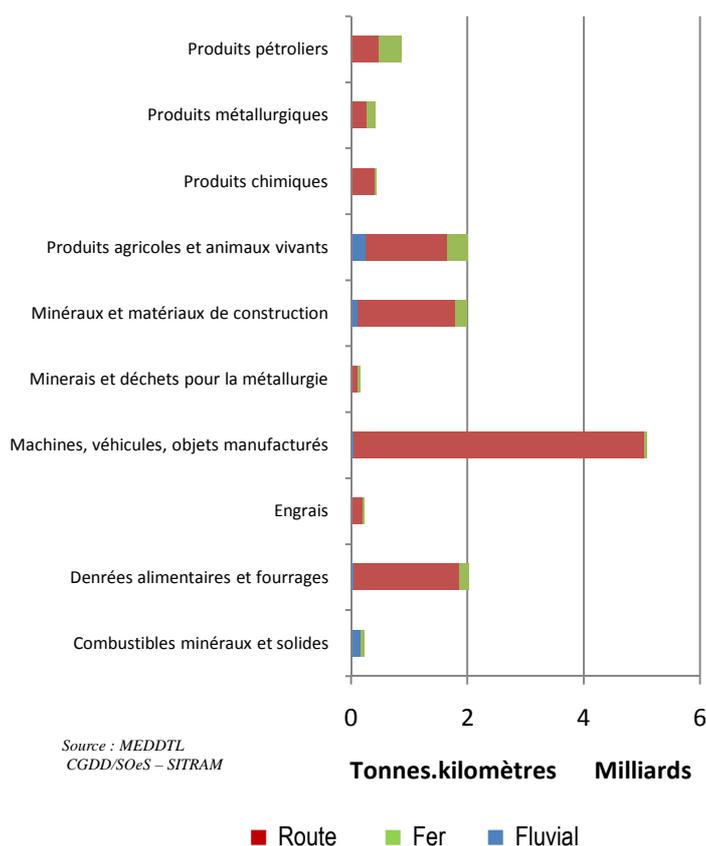
Quelques produits secondaires en terme de tonnage transporté peuvent s'ajouter à cela : boissons, combustibles, la chimie, les engrais, le papier et les conteneurs.

La voie d'eau a permis d'acheminer 2,2 millions de tonnes (représentant 600 millions de tonnes.kilomètres) en 2009, principalement des minéraux brut, des céréales, du sel et du charbon.

Matières échangées en Bourgogne (tonnes - 2006)



Matières échangées en Bourgogne (tonnes.kilomètres - 2006)



⇒ Quelles actions en Bourgogne ? ⇐

Les modes non routiers ne sont pas, à l'heure actuelle, pertinents sur tous les produits ni sur toutes les distances de transport. Il est illusoire de penser que l'on pourra se passer du mode routier du jour au lendemain sans changer foncièrement nos comportements. Toutefois, sans envisager une révolution rapide des mœurs, plusieurs pistes d'action peuvent être évoquées :

- améliorer la performance environnementale du transport routier de marchandises : la démarche d'engagement volontaire de réduction des émissions de CO₂ en est un bon exemple car les premiers résultats des entreprises engagées sont convaincants avec **de 3% à 5% de baisse des émissions de CO₂** ;
- diminuer la demande en transport en utilisant au maximum les ressources locales (par exemple mise en place de circuits courts) ;
- modifier l'organisation spatiale des activités (par exemple en rapprochant les lieux de consommation et de production) ;
- améliorer le report modal non seulement lorsque le mode routier est utilisé hors de sa zone de pertinence (longue distance, produits pondéreux,...) mais aussi en améliorant l'offre des modes fluvial et ferroviaire (dont la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité). En effet, certains échanges sont réalisés par mode routier alors que les autres modes pourraient être utilisés. Le potentiel de report modal en Bourgogne à l'horizon 2020 a été estimé (voir méthodologie ci-contre). Les résultats montrent qu'il est possible de passer d'une part du rail et du fluvial dans le transport de marchandises national de **16% en 2006 à 22% en 2020**. Cela nécessitera, sans doute, de nombreux efforts tant du point de vue de l'organisation des modes de transport que d'un point de vue économique et sociétal.

Objectif CO₂ : les transporteurs s'engagent

Depuis février 2009, les entreprises de transport routier de Bourgogne peuvent s'engager volontairement dans une démarche de réduction des émissions de CO₂ encadrée par l'ADEME, le Conseil Régional et la DREAL. Au 1^{er} septembre 2011, 43 entreprises représentant 3500 poids lourds (soit 50% du parc pour compte d'autrui) s'étaient engagées dans la démarche en définissant des plans d'actions triennaux concrets et personnalisés. Citons par exemple la formation des conducteurs à l'écoconduite, un renouvellement plus rapide de la flotte, une meilleure organisation des parcours, la limitation des retours à vide, un meilleur remplissage des véhicules,...

Le potentiel de report modal en Bourgogne

La méthodologie employée pour estimer le potentiel de report modal consiste tout d'abord à déterminer les filières les plus susceptibles d'utiliser les modes ferré ou fluvial (par exemple céréales, granulats, bois, produits pétroliers...). Ensuite, la part des transports réalisant plus de 150 km a été isolée car on considère que le mode routier restera fortement employé sur des distances inférieures. Enfin, on estime la part de ces transports sur longue distance qui peut passer sur les modes non routiers d'ici 2020.

Exemple : estimation du potentiel report modal potentiel pour le transport de céréales

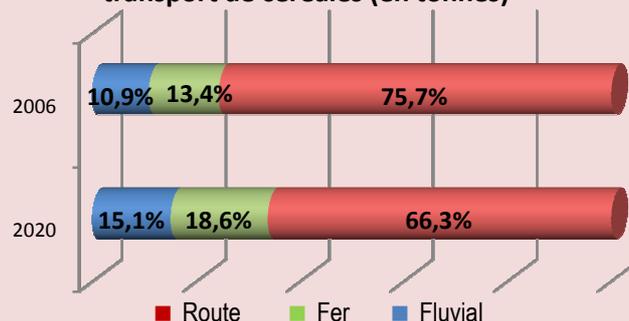
En Bourgogne en 2006, le transport de céréales représentait 5,6 millions de tonnes transportées soit environ 6% des échanges de la Bourgogne) et 1,6 milliards de tonnes.kilomètres. Bien que les céréales soient des produits pondéreux et facilement massifiables, le mode routier est encore très employé (76% des tonnes et 52% des tonnes.kilomètres). Pour les céréales, le report modal de la route vers les modes doux est envisageable pour des transports longue distance. Il paraît effectivement difficile, à l'heure actuelle et dans les prochaines années, que les approches entre les champs et les silos se fassent autrement que par la route.

Un peu plus d'un million de tonnes de céréales sont échangés par le mode routier et parcourent plus de 150 km (dont 550 000 qui ne sortent pas des frontières nationales). Cela représente plus de 733 millions de tonnes-kilomètres.

En faisant l'hypothèse que l'on peut reporter 50% de ces transports à longue distance vers le fer ou le fluvial d'ici 2020, la part en tonnage des modes non routiers augmente de 9,4 points, cette hausse est encore plus importante en tonnes.kilomètres atteignant 22,7 points.

Ainsi, 70,6% des échanges (en t.km) seraient réalisées par le fer ou le fluvial en 2020 contre 48% en 2006.

Estimation des parts modales pour le transport de céréales (en tonnes)



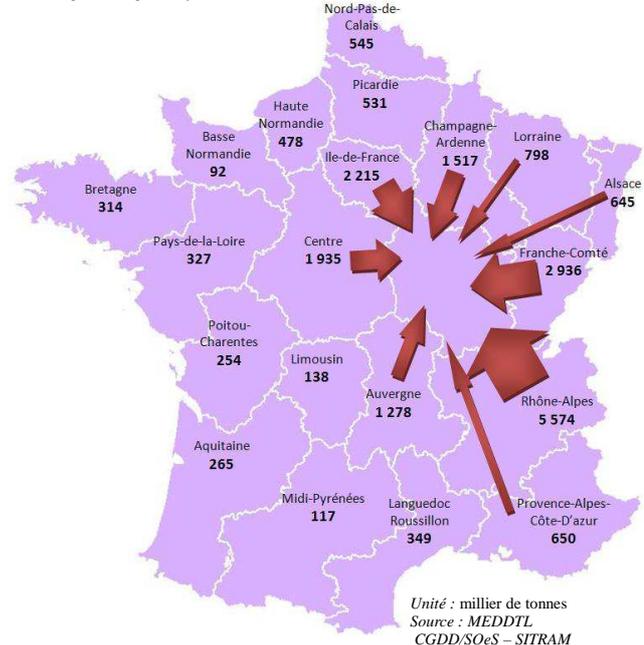
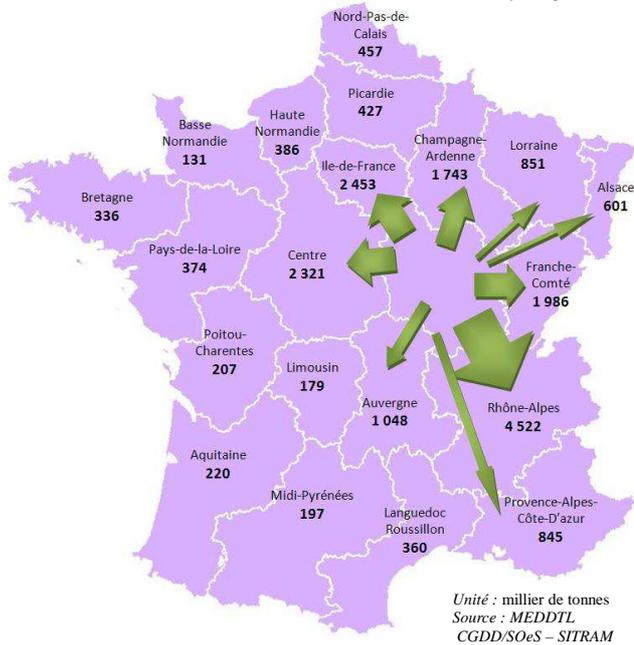
Estimation des parts modales pour le transport de céréales (en tkm)



Cartographie

Des échanges routiers très concentrés avec les régions voisines

Seuls les flux supérieurs à 500 000 tonnes sont représentés par des flèches



Les échanges routiers entre la Bourgogne et les régions françaises sont très concentrés.

L'essentiel des échanges routiers se fait avec les régions limitrophes (Ile-de-France, Champagne-Ardenne, Franche-Comté, Rhône-Alpes, Auvergne, Centre).

Ces régions représentent 74% des tonnages entrants et 72% des tonnages sortants.

Globalement, les trafics sont équilibrés (pour 1 tonne qui sort, il revient 1,02 tonnes).

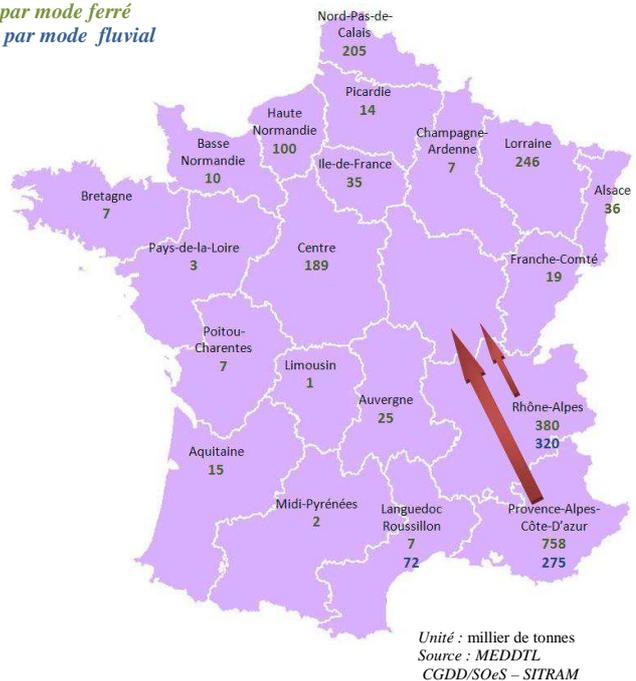
Les échanges ferrés et fluviaux sont très localisés. La région Provence-Alpes-Côte-d'Azur se distingue : la majeure partie des entrées depuis cette région sont des produits pétroliers, les sorties étant majoritairement des céréales.

Des échanges ferrés et fluviaux très localisés

Seuls les flux supérieurs à 500 000 tonnes sont représentés par des flèches

En vert : échangé par mode ferré

En bleu : échangé par mode fluvial



	Bourgogne		France métropolitaine	
	2000	2008	2000	2008
Part du rail et du fluvial dans le transport de marchandises national (en t.km)	20,3%	16%	23,3%	18,1%
Évolution du trafic interne de marchandises tous modes (millions de t.km)	1 590	1 868	54 245	62 967
Évolution du trafic international entrant et sortant tous modes (millions de t.km)	2 825	3 123	71 656	79 202
Évolution du trafic national entrant et sortant tous modes (millions de t.km)	10 814	12 908	294 517	310 643

Le trafic national entrant et sortant a évolué de manière plus rapide en Bourgogne (19,4%) qu'en France métropolitaine (+5,5%) grâce à la forte croissance des échanges des matériels industriels et produits manufacturés (+43,4%), des matériaux de construction (+ 43,4%), des produits agricoles (+10,5%).

SYNTHESE REGIONALE

Les modes de transports routiers, ferrés et fluviaux ont des caractéristiques (distance moyenne de transport, desserte géographique du territoire, type de marchandises transportées) très différentes. Chacun d'eux dispose d'une zone d'intervention assez spécifique et ils sont plus complémentaires que concurrents.

L'offre routière s'est énormément développée ces dernières décennies sous l'action conjointe de plusieurs phénomènes. D'un point de vue infrastructurel la densité du réseau routier et autoroutier s'est fortement accrue ce qui contraste avec le rétrécissement du réseau ferré et le peu d'évolution du réseau fluvial. D'autre part, les améliorations techniques sur le matériel roulant (dont les augmentations de la capacité d'emport) ont contribué à une augmentation du rendement. Enfin le secteur étant très concurrentiel, les entreprises de transport ont dû améliorer leur offre tant en terme de facilité d'emploi, que de réactivité ou de souplesse.

La demande a également été modifiée en profondeur. Le déclin de l'industrie lourde (dont production de chaleur) vers des produits à forte valeur ajoutée a engendré une diminution des trafics de produits pondéreux, massifiables et donc du fret ferroviaire et fluvial. S'ajoute à cela la spécialisation économique territoriale, l'utilisation de nouvelles pratiques logistiques (réduction des stocks, flux tendu) et l'accroissement de la consommation des ménages qui engendrent une augmentation des envois et un fractionnement des lots.

En Bourgogne, la part des modes non routiers dans les échanges de marchandises (en t.km) est passée de 20,3% en 2000 à 16% en 2008. Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, il faut inverser la tendance et pour ce faire, plusieurs pistes d'actions sont envisageables. Diminuer la demande en transport en utilisant au maximum les ressources locales (par exemple mise en place de circuits courts). Modifier l'organisation spatiale des activités (par exemple en rapprochant les lieux de consommation et de production). Améliorer le report modal non seulement lorsque le mode routier est utilisé hors de sa zone de pertinence (longue distance, produits pondéreux,...) mais aussi en faisant évoluer l'offre des modes fluvial et ferroviaire (mise en place de navettes fluviales, d'opérateurs ferroviaires de proximité,...).

» BIBLIOGRAPHIE :

- **Les transports en Europe**, Christian GERONDEAU, 1996
- **Démarche prospective transports 2050**, conseil général des Ponts et Chaussées, mars 2006
- **Pour une régulation durable du transport routier de marchandises :**
« Transport routier de marchandises et gaz à effet de serre », Michel SAVY, avril 2008
« Développement, compétitivité économique et emploi », Maurice BERNADET, avril 2008
- **Bourgogne : regards sur l'évolution économique et sociale depuis 1960**, Institut d'économie régionale Bourgogne – Franche-Comté, 1982
- **Bulletins de l'Observatoire Régional des Transports de Bourgogne**, Claude ROUMIER, ORT

Direction régionale
de l'Environnement,
de l'Aménagement
et du Logement
BOURGOGNE

21 bd Voltaire
BP 27 805
21 078 Dijon Cedex
Tél : 03 45 83 22 22

Contact :
Dreal-bourgogne@
developpement-
durable.gouv.fr

www.bourgogne.developpement-durable.gouv.fr

Directrice de publication
Corinne ETAIX, DREAL

Rédaction
Thomas PLANTIER /SDD
Mise en page
Thomas PLANTIER et mission
communication
Graphisme couverture
Dorothee AUBIN-LEVY
06 14 99 21 53

Ce document n'engage que
son auteur et non l'institution
auquel il appartient.

© 2011 DREAL Bourgogne
La reproduction totale du
document est libre de droits.
En cas de reproduction
partielle, l'accord préalable
de la DREAL Bourgogne
devra être demandé.





Ressources, territoires, habitats et logement

Énergie et climat Développement durable

Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**