



**PRÉFET
DE LA RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE-COMTÉ**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

DREAL BOURGOGNE- FRANCHE-COMTE

Etude « freins et leviers de la
multimodalité et pistes
d'action pour la développer »

RAPPORT

Février 2025

VOTRE INTERLOCUTEUR :
Christophe RENARD
E-mail : c.renard@inddigo.com



www.inddigo.com



CONTACTS

Christophe RENARD (rédacteur)

Chargé d'études INDDIGO

E-mail : c.renard@inddigo.com

Nathalie MATTIUZZO

Directrice d'études INDDIGO

E-mail : n.mattiuzzo@inddigo.com

Tout droit de reproduction et représentation sont réservés et la propriété exclusive d'INDDIGO SAS, y compris les textes et les représentations iconographiques, photographiques. L'utilisation, la reproduction, la transmission, modification, rediffusion ou vente de toutes les informations reproduites sur ce document (articles, photos et logos compris) ou partie de ce document (texte y compris) sur un support quel qu'il soit, ou encore la diffusion sur un site internet par le biais d'un groupe de discussion, forum ou autre système ou réseau informatique que ce soit, et ce dans le cadre d'une utilisation à caractère commercial ou non lucratif, sont formellement interdites sans l'autorisation préalable et écrite de la société INDDIGO SAS.

Table des matières

1	LA METHODOLOGIE D'ENQUETE	5
1.1	LE CHAMPS D'APPLICATION ET DE COMPREHENSION DE CETTE ENQUETE	5
1.2	LES MODALITES DE REALISATION DE L'ENQUETE	5
1.3	TABLEAU SYNTHETIQUE DES ENTREPRISES INTERROGEEES	6
2	ELEMENTS DE COMPREHENSION DE LA MULTIMODALITE	8
2.1	LE TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES LARGEMENT DOMINE PAR LE TRANSPORT ROUTIER	8
2.2	LA MULTIMODALITE, UN ENJEU DE SANTE PUBLIQUE	8
2.3	LES PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT DU TRANSPORT FERROVIAIRE	11
2.4	LES PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT DU TRANSPORT FLUVIAL	13
2.5	DES POLITIQUES EN FAVEUR DU REPORT MODAL	15
2.6	LE DEVELOPPEMENT DES DEMARCHES RSE AU SEIN DES ENTREPRISES	16
2.7	LA QUESTION PREGNANTE DES EMPLOIS ET DU RECRUTEMENT DANS LE TRANSPORT ROUTIER	17
3	SYNTHESE DES ELEMENTS SAILLANTS DES ENTRETIENS	18
3.1	LE PASSAGE D'UNE LOGIQUE ROUTIERE A UNE LOGIQUE MULTIMODALE : LES ELEMENTS DECLENCHEURS	18
3.1.1	Une stratégie/ambition de décarbonation, une politique RSE	18
3.1.2	Une réponse aux difficultés du transport routier	20
3.1.3	Un choix organisationnel, une optimisation des flux	21
3.1.4	Des exigences imposées par un client ou un fournisseur	22
3.1.5	Un calcul économique favorable aux modes alternatifs	23
3.1.6	La volonté d'un chef d'entreprise et une culture d'entreprise	23
3.1.7	L'existence de dispositifs d'accompagnement ou d'aides	24
3.1.8	L'existence de clauses environnementales dans les appels d'offres	24
3.1.9	Autres éléments contextuels favorisant le report modal	25
3.2	LES FREINS AU CHOIX DE LA MULTIMODALITE	26
3.2.1	Des freins psychologiques : la résistance au changement	26
3.2.2	Un point de vue parfois négatif sur les modes alternatifs	27
3.2.3	Un manque de compétences en interne	28
3.2.4	L'écueil de l'identification des ressources externes	28
3.2.5	Une difficulté à identifier la méthodologie pour agir	29
3.3	LE BILAN DU RECOURS AUX MODES ALTERNATIFS A LA ROUTE	29
3.3.1	Les avantages procurés	29
3.3.2	Les difficultés rencontrées	30
3.4	LES MODALITES DE PASSAGE D'UNE LOGIQUE ROUTIERE A UNE LOGIQUE MULTIMODALE	32
3.4.1	L'activation du réseau interprofessionnel et interpersonnel	33
3.4.2	La mobilisation ou la création de moyens en interne pour un travail en mode projet	34
3.4.3	Un travail de benchmark des acteurs et des offres existantes	35
3.4.4	Se faire accompagner	36
3.4.5	La demande de cotation ou le lancement d'appels d'offres privés	36
3.4.6	Le lancement d'études de marchés par appel d'offres public	37
3.4.7	Bénéficiaire de capacités de transport existantes	37

3.4.8	Le maintien et la remise en état de l'infrastructure	38
3.4.9	Les aides publiques à l'investissement (infrastructure, matériel) et à l'expérimentation.	39
4	PISTES ET LEVIERS A ACTIONNER : COMMENT MIEUX ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES QUI SOUHAITENT RECOURIR AUX MODES FERROVIAIRES ET FLUVIAUX.....	42
4.1	MIEUX RECENSER LES SITES DE REPORT MODAL	42
4.2	PRESERVER LES SITES EMBRANCHES ET BORD VOIE D'EAU.....	43
4.3	DEVELOPPER LES AIDES FINANCIERES POUR L'INFRASTRUCTURE ET LE MATERIEL	44
4.4	ACCOMPAGNER LA FORMATION DU PERSONNEL FERROVIAIRE ET FLUVIAL	45
4.5	ANIMER LES TERRITOIRES LOCALEMENT, METTRE EN RELATION CHARGEURS ET LOGISTICIENS	46
4.6	AMELIORER LES DISPOSITIFS D'AIDES, DE FACILITATION ET D'ACCOMPAGNEMENT	47
4.7	INSERER DES CLAUSES ENVIRONNEMENTALES DANS LES APPELS D'OFFRES PUBLICS	48
4.8	ADAPTER LA REGLEMENTATION	49
4.9	PARTICIPER A L'ANIMATION DES POLITIQUES DE SOUTIEN, DE COMMUNICATION ET DE PROMOTION DU REPORT MODAL EN FRANCE	50
5	CONCLUSION	51

1 LA METHODOLOGIE D'ENQUETE

1.1 LE CHAMPS D'APPLICATION ET DE COMPREHENSION DE CETTE ENQUETE

La multimodalité et son déploiement, sont des problématiques multi-acteurs dont chacun détient une partie des leviers. C'est l'intérêt de la concertation engagée en Bourgogne-Franche-Comté dans le cadre de **la Conférence Régionale de la Logistique et qui a consisté à coconstruire la stratégie régionale de la logistique.**

Associant des acteurs publics et des entités fédératrices ou représentantes du tissu économique, les comités thématiques et réunions d'experts, sur lesquels elle repose, permettent de croiser les regards. La compréhension des stratégies individuelles des chargeurs et des modalités opérationnelles qu'ils mettent en œuvre, demeure cependant essentielle à l'action, en complément du processus de concertation.

Par des entretiens avec les clients des offres ferroviaires et fluviales (que nous appellerons chargeurs au sens large), **l'objectif de ce rapport est de comprendre les causes et les conditions du passage de solutions monomodales à des solutions multimodales**, ceci afin **d'identifier les pistes d'action à mener, des exemples à mettre en exergue dans un objectif de reproductibilité, des informations à diffuser pour sensibiliser, des messages à porter** (vis-à-vis des acteurs privés et/ou des acteurs publics).

1.2 LES MODALITES DE REALISATION DE L'ENQUETE

L'étude intitulée « Freins et leviers de la multimodalité et pistes d'action pour la développer », qui donne lieu à ce rapport, a été lancée par la DREAL Bourgogne-Franche-Comté et a été confiée au bureau d'études INDDIGO début 2024.

Elle a consisté à **interroger 20 entreprises en France** (de tout type : prestataires de transport ou logistiques, chargeurs, entreprises industrielles ou commerciales qui utilisent leur propre flotte de transport) qui ont mené une démarche aboutie pour faire acheminer leurs marchandises autrement que par le seul mode routier, alors qu'elles n'utilisaient jusqu'alors que ce mode. Ce passage au ferroviaire ou fluvial, en mode conventionnel ou combiné, ne devait pas être ancien (durée cible : moins de 7 à 10 ans), afin que les enseignements de l'enquête puissent être utiles à d'autres entreprises aujourd'hui.

L'objectif était :

- ✓ De **mieux identifier les freins et leviers** qu'ont les entreprises pour passer au multimodal,
- ✓ d'en **déduire des pistes d'action** pour le développement de la multimodalité,
- ✓ de **disposer d'exemples concrets**, à faire connaître, d'entreprises qui acheminent une partie de leurs marchandises autrement que par le mode routier alors qu'elles ne le faisaient pas il y a quelques années.

Cette enquête ne prétend pas à l'exhaustivité. En effet le nombre d'entreprises interrogées est réduit (20). Néanmoins, le choix des entreprises interrogées revêt une certaine représentativité, car il a été fait :

- ✓ **Après avoir consulté les organismes et syndicats représentatifs du transport de marchandises et de l'intermodalité** et l'ADEME, qui ont pu orienter vers les entreprises qui leurs semblaient les plus pertinentes à interroger,
- ✓ Suite à **de nombreuses recherches documentaires et internet** réalisées par le bureau d'études INDDIGO, spécialisé dans les études stratégiques et d'aménagement en logistique et transport de marchandises, travaillant pour le compte des collectivités publiques territoriales, locales et d'Etat.
- ✓ **De concert entre la DREAL Bourgogne Franche-Comté et INDDIGO pour valider l'intérêt des entreprises à interroger et leur diversité**, notamment la diversité du type d'entreprise (chargeur, transporteur, logisticien), du domaine d'activité de l'entreprise (différents types de marchandises traitées), la diversité géographique (à l'échelle de la France hexagonale) et la diversité dans le mode alternatif choisi (ferroviaire, fluvial, intermodal rail-route ou fleuve-route).

La campagne d'entretien a été réalisée par INDDIGO entre mars et décembre 2024. Les entretiens ont été réalisés à distance, en visioconférence ou par téléphone, sur la base d'un guide d'entretien travaillé et validé par la DREAL Bourgogne Franche-Comté. Ce guide présentait des questions ouvertes ; il ne s'agissait pas d'un questionnaire fermé à choix multiples. Ainsi, les répondants ont pu avoir une libre parole sur les problématiques qu'ils souhaitaient mettre en avant.

Les interlocuteurs interrogés étaient tous des responsables d'établissement (DG, PDG), responsables de site, responsables transport ou logistique (directeur(trice) logistique, commercial(e), des achats ou supply-chain) ou responsable projets ou décarbonation.

1.3 TABLEAU SYNTHETIQUE DES ENTREPRISES INTERROGÉES

Le tableau ci-dessous témoigne de la diversité des entreprises interrogées et de la variété des solutions modales mises en place.

- ✓ La plus grande part des entreprises ont orienté leurs flux vers des solutions ferroviaires ou rail-route
- ✓ Quelques entreprises ont opté pour une solution fluviale (Pradier, Soven, Valorplast et Vente Unique)
- ✓ 3 entreprises ont été interrogées car porteuses d'un projet de report modal en cours (Ferco, TMA) ou abandonné (Schiever). L'intérêt de les interroger était de comprendre leurs processus décisionnels et les actions qu'elles mettaient en œuvre pour recourir à d'autres modes de transport.

Nom de l'entreprise	Activité	Localisation du report modal	Vers quel autre mode	Année de début de report modal	Report modal
Alainé	Transporteur logisticien	Macon (Saône-et-Loire)	TCRR, AF	2019	Utilisation de la relation VIIA en autoroute ferroviaire (transport de semi-remorque) Mâcon (Aproport) – Calais
Ascoval	Acierie	Saint-Saulve (Nord)	Fer	2021	Transport ferroviaire de blooms entre l'aciérie de Saint-Saulve et le laminoir de Hayange (Moselle)
Atlantem	Fabrication fenêtres et portes	Saint-Sauveur-des-Landes (Ille-et-Vilaine)	TCRR	2021	Utilisation de 2 lignes TCRR entre Rennes et Vénissieux et entre Rennes et Lille
Delta Rail	Opérateur de TCRR	Fos-sur-Mer (Bouches-du-Rhône), Chalon-sur-Saône (Saône-et-Loire), Le Havre (Seine-Maritime)	TCRR	2019	Plusieurs relations en transport combiné avec notamment Fos-sur-Mer, Chalon-sur-Saône, Le Havre, Worms et Duisbourg (Allemagne)
Eckes-Granini	Producteur de boissons, embouteilleur	Macon (Saône-et-Loire)	TCRR, AF	2019	Autoroute Ferroviaire entre Rotterdam et Mâcon
Ferco	Production de quincaillerie d'entreprise	Sarrebouurg (Moselle)	TCRR	Projet	Projet d'importation de matières premières (bobines d'acier) en TCRR depuis un fournisseur en Italie
GazelEnergie	Centrale biomasse	Gardanne (Bouches-du-Rhône)	Fer	2023	Transport ferroviaire de bois entre La Teste de Buch et Gardanne, wagons en complément d'un train de céréales
Groupe Pradier	Producteur de matériaux, carrier	Vaucluse, Rhône	Voie d'eau	2021	Voie d'eau entre Mondragon et Lyon (granulats nobles) et entre Lyon et Mondragon (déchets BTP) + voie d'eau entre Mondragon et Avignon (granulat noble)
Heineken	Producteur de boissons, embouteilleur	Strasbourg (Bas-Rhin), Mons-en-Barœul (Nord), Marseille (Bouches-du-Rhône), Rennes (Ille-et-Vilaine), Bordeaux (Gironde)	TCRR	2019	Utilisation de plusieurs lignes TC nationales, en région Nord, Alsace, Bouches-du-Rhône et Gironde
MGE	Transporteur logisticien	Blainville-sur-l'Eau (Meurthe-et-Moselle) et autres sites en France	TCRR et conventionnel	2023	3 relations en TC ou conventionnel depuis/vers Blainville
Nestlé Waters	Production d'eau en bouteille	Vergèze (Gard)	TCRR	2018	Transport ferroviaire de conteneurs entre Vergèze et le port de Fos-sur-Mer pour exportation maritime
Oxycentre	Métallurgiste	Pont-du-Château (Puy-de-Dôme)	Fer	2024	Arrivage ferroviaire de matière première depuis plusieurs aciéries françaises, notamment Dunkerque
Pepsico	Producteur de boissons, embouteilleur	Plusieurs liaisons en France	TCRR	2021	Utilisation du TCRR sur plusieurs relations nationales, départ ou destination Dourges, Avignon, Vénissieux, Bayonne, Valenton et Rennes
Schiever	Distributeur	Yonne	Fer	Projet	Projet de réactivation d'une ITE dans un entrepôt à Avallon
Soven	Centrale d'achat multi-énergies	Haute-Normandie, Ile-de-France	Voie d'eau	De 2018 à 2020	Plusieurs expérimentations fluviales, entre Oissel et Gennevilliers, entre Montreaux et Gennevilliers
TMA	Consortium d'entreprises de transport et logistique	Angers (Maine-et-Loire)	TCRR	Projet	Projet de création d'un terminal multimodal fer route à Angers Trélazé
Transports Cordier	Transporteur logisticien	Côte-d'Or	TCRR	2018	Utilisation du TCRR, notamment entre Valenton et Avignon pour un client verrier
Tropicana	Producteur de boissons	Le Quesnoy (Nord)	TCRR	Antérieur à 2021	Utilisation du TCRR depuis le terminal de Dourges, vers l'Alsace et le Sud de la France
Valorplast	Recyclage - revente de plastiques	Haute-Normandie, Ile-de-France	Voie d'eau	Entre 2010 et 2016 + fer depuis 2023	Transport fluvial sur la basse Seine, entre Grand-Quevilly et Limay
Vente Unique	E-commerçant	Amblainville (Oise)	Fleuve-route	2016	Transport fluvial entre Le Havre et Rouen, en approvisionnement de l'entrepôt d'Amblainville

TCRR : Transport combiné Rail Route

AF : Autoroute Ferroviaire

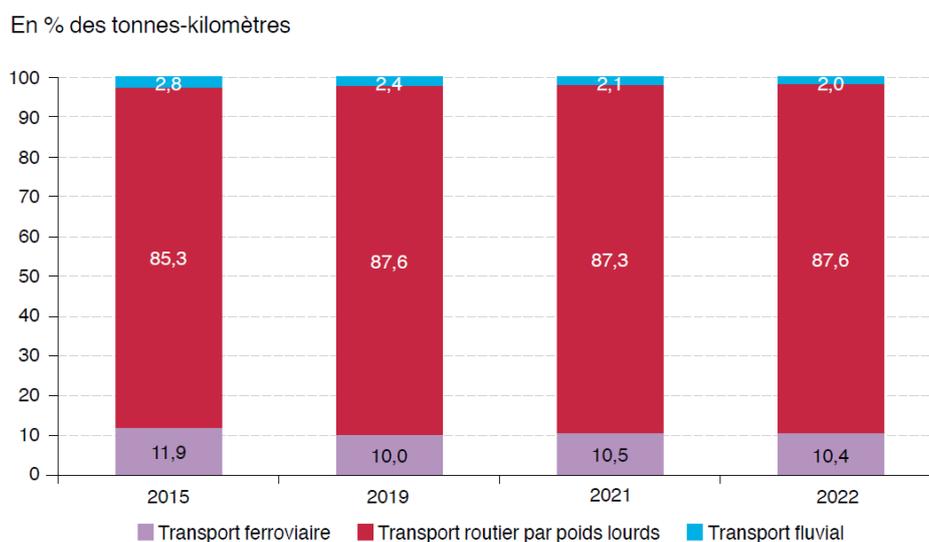
TC : Transport Combiné

ITE : Installation Terminale Embranchée

2 ELEMENTS DE COMPREHENSION DE LA MULTIMODALITE

2.1 LE TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES LARGEMENT DOMINE PAR LE TRANSPORT ROUTIER

En France le transport routier par poids lourds représente environ 88% du transport terrestre de marchandises hors oléoducs (en tonnes-kilomètres). Cette part prédominante change peu d'une année sur l'autre. Le transport ferroviaire représente 10%, et le transport fluvial seulement 2% (sources : SDES, Service des données et études statistiques du Ministère du développement durable, Eurostat, VNF).



Sources : SDES ; Eurostat ; VNF

Parts modales du transport de marchandises (hors oléoducs)

Source : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transports-2024/7-transport-terrestre-de-marchandises-#:~:text=Sa%20part%20est%20quasi%20identique,fluvial%20oscille%20autour%20de%202%20%25>

2.2 LA MULTIMODALITE, UN ENJEU DE SANTE PUBLIQUE

La complémentarité des modes de transport de marchandises est souhaitable et son intérêt face aux enjeux de santé publique et d'urgence climatique fait l'unanimité. C'est un enjeu non seulement de qualité de vie mais **de santé publique**.

Les pollutions générées par le transport de marchandises ont un impact significatif sur la santé publique, en particulier dans les zones urbaines et les régions proches des principaux axes de transport.



(e) : estimation préliminaire.

Notes : l'industrie regroupe l'industrie de l'énergie, l'industrie manufacturière et la construction et le traitement centralisé des déchets ; les transports regroupent le transport routier et les autres transports (aérien hors transports internationaux, ferroviaire, fluvial et maritime hors transports internationaux) ; sur ce schéma les émissions de PM₁₀ et PM_{2,5} ne concernent que la fraction primaire, et excluent donc les particules secondaires formées dans l'atmosphère, ainsi que les émissions naturelles.

Champ : France métropolitaine.

Source : Citepa, avril 2023, format Secteurs économiques et énergie

Parts des secteurs d'activité dans les émissions anthropiques en 2022 en %

Source : <https://sante.gouv.fr/sante-et-environnement/air-exterieur/qualite-de-l-air-exterieur-10984/article/qualite-de-l-air-sources-de-pollution-et-effets-sur-la-sante>

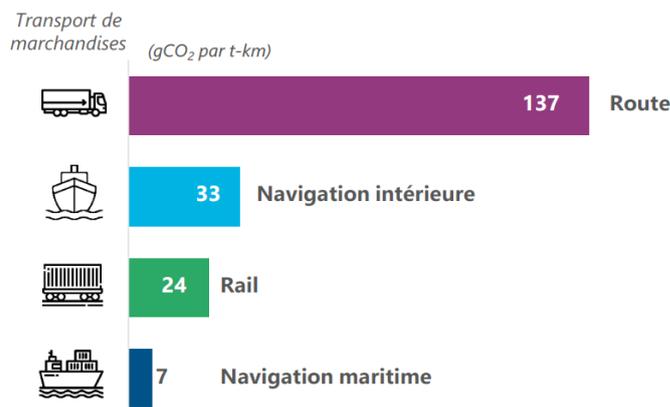
- ✓ **Pollution de l'air** : les camions, navires et trains de marchandises émettent une grande variété de polluants atmosphériques, notamment des oxydes d'azote (NOx), des métaux lourds (Pb, As, Ni, Cd), des particules fines (PM_{2,5} et PM₁₀) et du dioxyde de soufre (SO₂). Ces polluants ont des effets sur la santé respiratoire et cardiovasculaire.
- ✓ **Exposition au bruit**, particulièrement dans les zones urbaines proches des grands axes routiers, ferroviaires ou portuaires. Le bruit affecte la santé de plusieurs manières : troubles du sommeil, stress et hypertension, risques de troubles mentaux.
- ✓ **Contribution au changement climatique** : les émissions de gaz à effet de serre liées au transport de marchandises contribuent au réchauffement climatique (qui entraîne lui-même une augmentation de la fréquence et de l'intensité des événements climatiques extrêmes, comme les inondations et les sécheresses).
- ✓ **Effets sur les populations vulnérables**, sur la qualité de vie et sur la productivité. Ces pollutions ont des effets sur les arrêts maladie et elles touchent préférentiellement les personnes sensibles (enfants en bas âge, personnes âgées, personnes handicapées ou affectées par des pathologies préexistantes).

Mais chaque mode de transport de marchandises n'impacte pas de la même manière sur ces pollutions et ces nuisances. S'agissant des modes de transport terrestres :

- ✓ **Le transport routier** par camion est l'un des plus polluants, notamment en raison de sa dépendance aux carburants fossiles (diesel, essence) et de son utilisation extensive à travers les réseaux de routes : émission de Gaz à Effet de Serre, notamment de CO₂, pollutions de l'air (Nox, particules fines).

La transition du parc de véhicule se poursuit néanmoins. Le parc de PL diesel en circulation en France est passé de 99,3% en 2019 à 97,9% en 2023. La part des véhicules Euro 6 est passée de 46,6% fin 2019 à 65,9% fin 2023. La France possède la plus grande proportion de PL fonctionnant au gaz en Europe : 1,7%, contre 0,5% en Allemagne et 1% en Espagne et en Pologne.¹

- ✓ **Le transport ferroviaire est généralement moins polluant que le transport routier** : les trains émettent moins de CO₂ que les camions, notamment si l'électricité utilisée est d'origine renouvelable. En France, environ 58% du réseau ferroviaire est électrifié². Le train est plus efficace énergétiquement que le camion, pouvant transporter une grande quantité de marchandises avec une consommation d'énergie moindre par tonne-kilomètre. Les trains circulent sur des rails métalliques, ce qui réduit la friction par rapport aux pneus des camions sur la route. Cette friction moindre permet au train d'utiliser moins d'énergie pour se déplacer sur une longue distance. Enfin, le train contribue à la réduction des congestions routières.
- ✓ **Le transport fluvial émet moins de CO₂ par tonne-kilomètre comparé aux camions**, mais son efficacité dépend de l'utilisation de carburants fossiles pour le moteur des bateaux. En France, une grande majorité des barges fluviales utilise encore des moteurs diesel, bien que des efforts soient en cours pour réduire l'empreinte carbone de ce secteur.



Source: Cour des comptes européenne, sur la base de données de 2018 de l'Agence européenne pour l'environnement.

Emission de CO₂ par mode de transport de marchandise

Source : https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR-2023-08/SR-2023-08_FR.pdf

¹ 3^{me} séminaire national sur l'observation de la logistique – 13 janvier 2025 – Université Gustave Eiffel, Ministère aménagement du territoire et transition écologique DGITM - [3ème Séminaire d'observation de la logistique - Sciencesconf.org](https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transport-2021/3-reseaux-ferroviaires-exploites-par-la#:~:text=Le%20taux%20d'%C3%A9lectrification%20du,fermeture%20de%20lignes%20non%20%C3%A9lectrifi%C3%A9es.)

² Source : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transport-2021/3-reseaux-ferroviaires-exploites-par-la#:~:text=Le%20taux%20d'%C3%A9lectrification%20du,fermeture%20de%20lignes%20non%20%C3%A9lectrifi%C3%A9es.>

2.3 LES PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Dans le transport ferroviaire de marchandises, on distingue schématiquement, deux types d'offres :

- ✓ **Le conventionnel entre deux ITE** (Installations Terminales Embranchées) et/ou cours de marchandises. La marchandise (le contenu) est chargée/déchargée du wagon sur un quai ou peut être déposée à terre, ou transportée par bande transporteuse (par exemple directement vers un silo).

Les ITE relient directement une entreprise au Réseau Ferré National (RFN).



Représentation schématique d'un transport conventionnel entre deux ITE (ici en train entier) – Source Guide de l'ITE, CCIR Occitanie – SNCF Réseau ([guide juill 2014 BD.pdf \(eurosudteam.com\)](#))

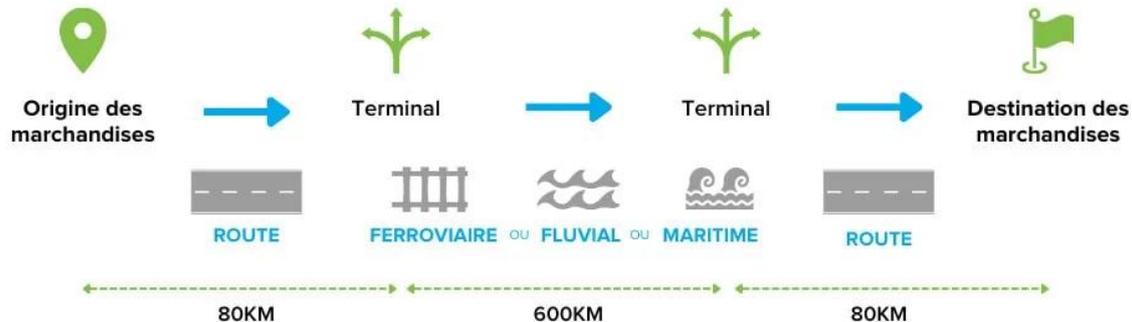
Représentation schématique d'un transport conventionnel entre deux ITE

Le transport ferroviaire conventionnel est réalisé par des Entreprises Ferroviaires (EF). En 2022, le conventionnel représente environ 60% des trafics ferroviaires. Il transporte surtout des produits métallurgiques (ferrailles notamment), des minerais (granulats, ...), des produits chimiques, des produits de l'agriculture, des produits alimentaires et notamment des eaux.

Le conventionnel peut être scindé en deux modes d'acheminement :

- **Le train entier**, produit phare et le plus compétitif, pour des flux massifiés entre deux points. L'offre est construite par une entreprise ferroviaire pour un client (le destinataire ou l'expéditeur)
 - **Le wagon isolé**, (autrefois appelé lotissement). Cette solution s'adapte à des frets plus diffus : en théorie le wagon mais, dans la réalité et pour des raisons de rentabilité, des coupons de plusieurs wagons. Le wagon isolé nécessite des acheminements ferroviaires de courte distance, puis une consolidation des wagons sur un faisceau local (ou triage). Depuis quelques années, Fret SNCF traite ce trafic selon une logique dite de « gestion capacitaire ». Son principe repose schématiquement sur l'ajout de wagons isolés à des trains d'axe réguliers.
-
- ✓ **Le transport intermodal**, qui désigne une solution utilisant le fer pour le parcours principal et la route pour les pré et post-acheminements avec transbordement du contenant (appelé Unité de Transport Intermodale) d'un mode à l'autre (via un portique ou une grue) sur un chantier (appelé également terminal) intermodal. Les solutions intermodales font donc supporter le transfert modal au contenant (caisse-mobile, conteneur, semi-remorque) sans manipulation de la marchandise (le contenu). Le transport intermodal couvre deux solutions :
 - **Le transport combiné rail-route** (TCRR),

- Le ferroutage ou **Autoroute Ferroviaire (AF)**. En France, l'autoroute ferroviaire est majoritairement non accompagnée (seule la semi-remorque est transportée par fer).



Exemple de schéma de transport intermodal

Source : <https://akanea.com/interets-transport-multimodal/>

Contrairement à la route, les modes alternatifs, et en particulier le transport ferroviaire, requièrent **des portes d'entrée sur le réseau**. Ces sites peuvent être une ITE (Installation Terminale Embranchée), une cour de marchandises, un chantier/terminal de Transport Combiné Rail-Route (TCRR), un chantier/terminal d'autoroute ferroviaire ou de ferroutage.

La question des points d'entrée sur le réseau ferroviaire, de leur préservation, de leur entretien ou de leur création, est donc particulièrement importante.

Le fret ferroviaire circule sur l'ensemble du réseau ferré national, géré par SNCF Réseau, dont la majeure partie est ouverte aux trafics fret et voyageurs. Historiquement toutefois, des ITE ont été développées sur **des lignes capillaires fret**, uniquement circulées par les trains de marchandises.

La préservation et l'entretien de ce réseau est un enjeu d'importance, tout comme celui de ses capacités de circulation et de ses accès et plages de circulation, les sillons.

Un sillon est un créneau d'autorisation de circulation alloué à un train sur un parcours précis de l'infrastructure à un instant précis. Ils doivent être commandés longtemps à l'avance (parfois jusqu'à 2 ans). L'ouverture d'une ligne implique donc de fait d'importants délais, qui ne correspondent pas toujours au temps des projets des opérateurs et de leurs clients.

Enfin, les sillons posent la question de la place du fret dans le système ferroviaire et de la primauté généralement donnée aux transports de voyageurs.

Les acteurs du transport ferroviaire sont spécifiques. S'agissant du transport combiné, on peut distinguer :

- ✓ **L'opérateur de transport combiné ou d'autoroute ferroviaire (ferroulage).** Il commercialise son offre auprès de ses prospects/clients, qui sont généralement des logisticiens, transitaires-commissionnaires et transporteurs routiers.³
- ✓ Le tractionnaire, qui est l'entreprise ferroviaire (EF) dont le rôle est de tirer les trains « construits » et commercialisés par l'opérateur.
- ✓ Le gestionnaire du terminal intermodal. Il peut s'agir d'une entreprise de manutention, d'une SEM, d'une CCI, d'un opérateur ou d'une filiale d'opérateur.

En transport conventionnel, les entreprises ferroviaires commercialisent l'offre qu'elles construisent avec chacun de leur client. Elles tractent leurs propres trains qui circulent sur un sillon.⁴

2.4 LES PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT DU TRANSPORT FLUVIAL

Comme pour le transport ferroviaire, « **le transport fluvial tire sa compétitivité de son caractère massifié, particulièrement adapté à certaines cargaisons (pondéreux), mais également au transport de matières dangereuses ou à des convois exceptionnels** »⁵.

En France, le transport fluvial prend place sur un réseau de fleuves, de rivières et de canaux de différents gabarits, permettant la navigation de différents types de bateaux :

- ✓ Le gabarit Freycinet (classe I), pour les bateaux d'une capacité de 25 tonnes environ, utilisé surtout pour le transport de petites quantités.
- ✓ Le gabarit grand canal ou intermédiaire (classes II et III), pour les bateaux d'une capacité jusqu'à 400 tonnes.
- ✓ Les gabarits modernes (classes IV à VI). Ces classes correspondent aux voies navigables adaptées aux barges modernes et aux convois poussés. La classe VI et plus permet de faire naviguer des bateaux de 4 000 tonnes et plus. Ces gabarits concernent les grandes rivières et grands fleuves aménagés comme la Seine, la Saône, le Rhône et le Rhin.

Les barges et péniches sont les principaux types de bateaux utilisés. Les péniches ont une capacité de 250 à 2 500 tonnes. Les barges automotrices ou poussées sont adaptées pour transporter des conteneurs ou des marchandises en vrac.

Les deux principaux gestionnaires du réseau fluvial en France sont Voies Navigables de France (VNF), qui gère, exploite, modernise et développe la majeure partie des voies navigables en France et la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), concessionnaire du Rhône.

³ Les principaux opérateurs de TCRR sont Novatrans-Greenmodal (Groupe Charles) André, Naviland Cargo (filiale SNCF), T3M-OpenModal, Ambrogio, Ferovergne-Combronde, Delta Rail, Be Modal-Lahaye

⁴ Les principales EF autorisées à circuler en France sont SNCF Fret, DB Cargo, Europorte, Combirail (OpenModal), Captrain (SNCF), Colas rail, Régiorail, Ecorail, Lineas, CFL Cargo, Naviland Cargo, RDT13

⁵ Généralités sur le transport et le réseau fluvial en France – Ministère des territoires, de l'écologie et du logement

Les ports fluviaux comme le Port autonome de Paris (HAROPA) participent également à la gestion des infrastructures fluviales dans leur zone d'influence.

Contrairement au réseau ferroviaire, **le réseau fluvial dispose de capacités de circulation importantes**. Il n'est pas saturé.

En revanche, il est **soumis à des contraintes d'entretien** qui imposent des périodes de chômage (pour l'entretien des écluses notamment) et peut être **plus sensible aux contraintes climatiques**, comme celle des basses eaux sur le Rhin.

« Les transporteurs fluviaux, sont composés d'artisans bateliers et d'armateurs industriels spécialisés dans le transport de fret ou dans le transport de passagers. (...) Ils construisent sur la base de leurs spécialisations et de celle de leur flotte, des offres sur mesure pour leurs clients qui peuvent inclure, en tant que de besoin, l'ensemble de la chaîne logistique (notamment les pré et post-acheminements). Les opérateurs fluviaux présents sur le marché des acheminements de conteneurs proposent par ailleurs des liaisons régulières entre plates-formes multimodales »⁶

Le transport combiné fleuve route prend généralement deux formes⁷ :

- ✓ **L'acheminement de conteneurs maritimes** par le mode fluvial, entre un port maritime et un port fluvial. Le transport combiné se situe ici dans le prolongement d'une offre de transport maritime internationale, utilisant des porte-conteneurs.



Le transport combiné fleuve-route de conteneurs maritime

- ✓ **L'acheminement d'UTI (conteneurs ou de caisses mobiles)**, chargées au départ d'une usine ou un entrepôt, par camion, vers un terminal fleuve-route, et la livraison également par camion depuis un autre terminal fleuve-route.



Le transport combiné fleuve-route d'UTI

Source : ADEME - Transports combinés rail-route, fleuve-route et mer-route - Tableau de bord national - Synthèse

⁶ Source : <https://www.ort.bourgogne-franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/penser-au-fluvial-pour-le-transport-de-a835.html>

⁷ Les principaux opérateurs de transport combiné fleuve-route en France sont Fluviofeeder (groupe MarFret), Logi Port Shuttle (groupe Sogestran), Sogestrans Logistics, Combronde et Greenmodal.

Les points d'entrée sur le réseau fluvial sont un enjeu important de performance du transport fluvial, à l'instar du transport ferroviaire. Ceci concerne les grands ports fluviaux et fluvio-maritimes, qui sont les principales portes d'entrée et sortie, les quais privés (port mis à disposition d'un seul preneur) et les quais à usage partagé (quai libre de toute occupation, utilisable pour un temps donné pour tout type d'activité sur réservation auprès du gestionnaire). Dans des environnements urbains, ces infrastructures sont « *souvent au cœur de débats locaux autour de leur usage pouvant mettre en danger leur pérennité* ». ⁸

2.5 DES POLITIQUES EN FAVEUR DU REPORT MODAL

Si la multimodalité ne se décide pas, les acteurs publics disposent de leviers pour en encourager le développement : animation territoriale, soutien à la réalisation d'infrastructures et/ou d'équipements, sensibilisation des acteurs et diffusion d'informations, préservation de fonciers mouillés ou embranchés, ...

La Stratégie Nationale pour le Développement du Fret Ferroviaire, publiée en 2022, ancre les ambitions de l'Etat en la matière. Elle s'inscrit dans la **Stratégie Nationale Bas Carbone** et est environnée d'autres plans ou stratégies favorables à la multimodalité. La Stratégie Nationale Portuaire en visant un accroissement de la part de marché des modes alternatifs à la route dans les pré-post-acheminements maritimes participe des mêmes ambitions.

Cette stratégie nationale est réaffirmée en novembre 2024 dans la « **Feuille de route Logistique et transport de marchandises 2025 – 2026** », publiée conjointement par le gouvernement et par France Logistique. Cette feuille de route rappelle dans son axe 2 (la logistique au service de la transition écologique) « le développement du fret ferroviaire (objectif de doubler sa part modale à horizon 2030) et fluvial (objectif +50 %) doit rester une priorité, ainsi que l'accroissement des complémentarités entre modes, notamment par le transport combiné. ». Parmi les objectifs prioritaires, il faut « Accroître la performance et la part des modes ferroviaires et fluviaux, notamment en facilitant les complémentarités entre modes et en mettant l'accent sur les grands axes et hinterlands portuaires » ⁹.

La mesure n°46 de la Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, **le Schéma directeur du transport combiné**, publié en octobre 2024 met en avant l'extension, la modernisation et la création de plusieurs terminaux de transport combiné rail-route en France.

La pénurie de conducteurs, l'accroissement des coûts de l'énergie, la concurrence du pavillon étranger sur les flux routiers internationaux ou encore le développement des démarches RSE expliquent l'évolution des pratiques des entreprises. Maîtres de leurs flux, de leurs organisations et de leurs choix modaux, entreprises industrielles et commerciales, transporteurs et logisticiens indiquent un intérêt croissant pour la multimodalité. Les acteurs

⁸ « Penser au fluvial pour le transport de marchandises – Pacte pour une logistique métropolitaine » - MGP

⁹ https://www.francelogistique.fr/wp-content/uploads/2024/11/2024-11_Feuille_de_route_logistique.pdf

du monde maritime (armateurs et transitaires), conscients que la compétitivité se gagne également sur terre, ont, pour leur part, déjà investi et continuent d'investir les maillons routiers, ferroviaires et fluviaux.

Mais le passage du camion au ferroviaire ou à la voie d'eau n'est pas seulement une question d'acheminement, c'est **une problématique globale** qui implique une évolution importante des chaînes logistiques. Comprendre les moteurs de ces transformations, les freins, les attendus, les bonnes pratiques est donc essentiel.

2.6 LE DEVELOPPEMENT DES DEMARCHES RSE AU SEIN DES ENTREPRISES

La RSE (Responsabilité Sociétale des Entreprises) désigne l'engagement volontaire des entreprises à adopter des pratiques qui prennent en compte les enjeux sociaux, environnementaux et économiques dans leurs activités. Les principales dimensions de la RSE sont environnementales (réduction des émissions de CO2, gestion des déchets, ...), sociales (conditions de travail, diversités, inclusion, ...) et économiques (éthique dans les pratiques, commerciales, ...).

« La RSE est apparue au cours des années 1960 avec l'émergence des premières revendications en faveur d'une meilleure protection de la planète. Cependant, son adoption à grande échelle par les entreprises date du début des années 2000. (...) Au cœur du processus de production, la chaîne logistique supply-chain est la première fonction concernée par les bénéfices de la RSE ».¹⁰

La mesure de la proportion des entreprises françaises ayant une politique RSE est parfois imprécise. Mais elle est relativement importante et en progression.

En 2016 selon l'INSEE, « 59% des entreprises de 20 salariés ou plus ont « déjà entendu parler » de la responsabilité sociétale des entreprises (RSE). Parmi celles qui n'en ont jamais « entendu parler », un quart estiment cependant mener des actions qui s'inscrivent dans le cadre de la RSE. Les très grandes entreprises et celles qui appartiennent à un groupe sont les plus actives dans les démarches de RSE. »¹¹

Selon une enquête réalisée en 2024 par la start-up Vendredi, « 76% des entreprises (tous secteurs confondus) auraient un budget dédié RSE » (comprenant des entreprises de toute taille et de tout secteur d'activité). Cette enquête a été réalisée sur un échantillon plus sensible aux enjeux RSE¹².

¹⁰ Livre blanc : Qu'est-ce qu'une démarche RSE au sein de votre entreprise – Supply-chain Info

¹¹ Source : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4134329?sommaire=3540467>

¹² Source : [Baromètre RSE 2024.pdf](#), Page 25 : « La méthodologie d'enquête du Baromètre RSE et sa philosophie ouverte impliquent que les entreprises répondantes sont, pour la plupart, plus engagées autour des enjeux RSE que la moyenne des entreprises françaises. Cela explique, par exemple, que les secteurs représentés sont des secteurs historiquement plus sensibilisés aux enjeux RSE, ou encore que les TPE sont assez faiblement représentées dans l'effectif. »

Parmi les actions mises en place sur la dimension environnementale, figurent généralement le report modal vers des transports moins polluants, l'optimisation des tournées par des WMS (Warehouse Management System) optimisés ou le renouvellement de véhicules routiers.

2.7 LA QUESTION PREGNANTE DES EMPLOIS ET DU RECRUTEMENT DANS LE TRANSPORT ROUTIER

Fin 2023, le secteur des transports et de l'entreposage emploie plus de 1,4 million de salariés.¹³ En considérant l'ensemble des métiers liés au transport et à la logistique, y compris ceux exercés dans d'autres secteurs tels que l'industrie et le commerce, la filière compte environ 1,9 million d'emplois.¹⁴

Le transport routier est particulièrement touché par les problèmes de recrutement. « *Les transports routiers (voyageurs et fret) se caractérisent par une intensification des tensions au recrutement nettement plus rapide que dans les autres secteurs d'activité L'indice de tension du secteur est 63% plus important que la moyenne nationale sur la période 2018 2020 alors qu'ils étaient similaires en 2015* »¹⁵

Les raisons tiennent notamment à **la pénibilité du travail et aux niveaux de salaire limités**. Dans le transport routier de marchandises, « *la durée hebdomadaire de service des conducteurs routiers est importante (45h26), en contrepartie d'un salaire mensuel net moyen de 1 830 €* » (source Ministère de la transition écologique). Les régions Ile-de-France et Auvergne-Rhône-Alpes concentrent les principaux besoins. Juste derrière, on trouve les Pays de la Loire, la Corse, la Normandie et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Selon le cabinet Kyu, **la situation devrait perdurer voire s'accroître dans les prochaines années**. Beaucoup d'employés partiront à la retraite d'ici à 2030 et les entreprises devront les remplacer.

Les tensions à venir dans le transport routier de marchandises « *sont générées en partie par les besoins en remplacement liés à la pyramide des âges du secteur (39% des salariés du transport routier de fret ont 50 ans et plus)* ». (source OPTL, 2021).

Ces difficultés poussent certains chefs d'entreprise à moins solliciter cette main d'œuvre routière et à opter pour davantage de transports massifiés.

¹³ https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/emploi-et-marche-du-travail-dans-les-transport?utm_source=chatgpt.com

¹⁴ https://www.francetravail.org/files/live/sites/peorg/files/documents/Statistiques-et-analyses/E%26S/es_30_portrait_metiers_transport_logistique30547.pdf?utm_source=chatgpt.com

¹⁵ Source : <https://www.kyu.fr/barometre-kyu-sur-les-tensions-au-recrutement-secteur-du-transport-edition-septembre-2022/>

Les métiers qui peinent le plus à recruter dans l'activité logistique en France en 2023

(% de recrutement jugés difficiles, données BMO France Travail)

1. **Conducteurs routiers : 70,4 %**
2. Conducteurs de véhicules légers : 69,1 %
3. Ex aequo : Responsable logistiques (non cadres) et Ouvriers non qualifiés et manutentionnaires : 52,9 %

Les métiers qui peinent le plus à recruter dans l'activité logistique en France en 2023

Source : Tableau de bord de la logistique - Synthèse du tableau de bord - Données 2023 – Ministère de la Transition écologique, Université Gustave Eiffel

Il faut noter également que la France connaît des difficultés à recruter des conducteurs de train de marchandises, ce problème étant partagé par d'autres pays européens. Les raisons tiennent à une faible attractivité des métiers techniques pour les jeunes et à des conditions de travail parfois exigeantes (découchés, travail de nuit, ...).

Les métiers de la batellerie rencontrent également des difficultés à recruter. Les raisons sont similaires : conditions de travail exigeantes, centres de formation spécialisés dans le transport fluvial peu nombreux, méconnaissance du métier.

3 SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS SAILLANTS DES ENTRETIENS

3.1 LE PASSAGE D'UNE LOGIQUE ROUTIÈRE À UNE LOGIQUE MULTIMODALE : LES ÉLÉMENTS DÉCLENCHEURS

En préalable à cette partie, il est nécessaire de rappeler que le choix du recours à des modes massifiés s'impose généralement et naturellement pour un certain type de marchandises (matières premières, produits lourds, vrac, généralement de moindre valeur ajoutée), transportées sur de longues distances. Les transports ferroviaires, fluviaux, et combiné rail-route ou fleuve-route, permettent de prendre en charge de grandes quantités à des échelles nationales ou internationales. La plupart des entreprises qui utilisent ces modes de transport le font depuis de nombreuses années, voire plusieurs décennies.

Mais la question qui est ici posée n'est pas tant de savoir quels sont les atouts fondamentaux de ces modes de transport. Il s'agit plutôt de comprendre pourquoi certaines entreprises, qui ne sont pas nécessairement éligibles à utiliser le transport ferroviaire ou le transport fluvial, se sont finalement et récemment orientées vers le report modal. Quels ont été les éléments favorables et déclencheurs ?

3.1.1 UNE STRATÉGIE/AMBITION DE DECARBONATION, UNE POLITIQUE RSE

La politique RSE (Responsabilité Sociétale des Entreprises) est la première raison invoquée par les entreprises pour faire du report modal.

Plusieurs chargeurs sont notamment engagés dans la **démarche Fret21**, dispositif du programme EVE (Engagements Volontaires pour l'Environnement – Transport et Logistique)

porté par l'ADEME, Eco CO2 et les Organisations Professionnelles (AUTF, CGF, FNTR, FNTV, OTRE, Union TLF).

Fret21 semble avoir un écho assez important auprès des chargeurs. C'est donc bien **un Partenariat Public Privé qui a impulsé la démarche de report modal** pour plusieurs entreprises.

Fret21 et Objectif CO2 sont deux dispositifs de décarbonation des transports de marchandises. Mais Fret21 s'adresse aux chargeurs, alors qu'Objectif CO2 s'adresse aux transporteurs. Les deux dispositifs permettent aux entreprises d'attester d'une démarche éco-responsable (charte d'engagement) et même de sa réussite (label). Fret21 et Objectif CO2 sont complémentaires, car ils agissent sur deux niveaux de la chaîne logistique, celle des donneurs d'ordre, les chargeurs, et celle des professionnels de la logistique, les transporteurs.

Ces dispositifs présentent plusieurs avantages :

- ✓ **Ils sont officiels, reconnus et portés par l'ADEME**, établissement public indépendant. Les mesures de décarbonation sont fiables.
- ✓ **Ils sont généralement gratuits.** La plupart du temps les entreprises sont autonomes ; le bilan d'émission GES au début de la démarche et les gains obtenus à la fin des 3 ans sont calculés par l'entreprise elle-même, sans intervention extérieure. Parfois, dans le cas de structures plus petites, l'entreprise se fait accompagner par des cabinets conseil. La prestation est alors payante.
- ✓ **Les entreprises s'engagent volontairement**, et l'adhésion est facile. Les entreprises adhérentes ont la détermination pour agir.

Parmi les exemples d'entreprises qui mènent une politique RSE les conduisant au report modal :

- ✓ **PepsiCo** s'inscrit dans la démarche Fret21 et s'engage à mesurer ses émissions de GES (Gaz à Effet de Serre) et à établir un plan d'action pour les réduire. PepsiCo connaît une croissance et donc génère des acheminements à « compenser ». Deux volets complémentaires s'inscrivent dans la démarche pour la décarbonation des transports :
 - Le recours au fer là où cette solution est possible,
 - Le recours à la route ailleurs, avec une ambition de décarbonation du parc (électrique et hydrogène mais surtout biocarburants).
- ✓ La politique d'utilisation du TCRR d'**Eckes Granini** est une réponse à la politique RSE du groupe. Eckes-Granini s'est engagé dans le programme Fret21. Dans le cadre de son programme de décarbonation, l'entreprise privilégie également les transporteurs inscrits au programme de l'ADEME Objectif CO2. Quelques transporteurs travaillant pour Eckes Granini roulent en bio-carburant.
- ✓ Chez **Ferco**, le premier élément déclencheur pour utiliser le transport combiné rail-route est la politique RSE de l'entreprise. Ferco dit défendre des valeurs

environnementales depuis de nombreuses années. Mais le report modal est un axe de travail parmi d'autres en faveur de la décarbonation.¹⁶

- ✓ **Atlantem** s'est engagé dans le programme volontaire de réduction des émissions de gaz à effet de serre de ses transports, à travers les dispositifs Fret21 et Objectif CO2. Atlantem a bénéficié de ces deux dispositifs car l'entreprise possède aussi une flotte de véhicules routiers en propre. Atlantem est aussi certifié SBTi (Science-based Targets Initiative, ou Certification Internationale Trajectoire Carbone), qui est une certification reconnue au plan international, et pas uniquement dans la sphère transport et logistique.
- ✓ La politique RSE du groupe **Heineken** est une des raisons qui ont conduit l'entreprise à recourir au Transport Combiné Rail-Route¹⁷.
- ✓ **Nestlé Waters** est labellisé Fret21 depuis 3 ans. Ce programme aide le groupe, le « challenge ». Le report modal fait partie de cette politique, au sein d'une politique de gain énergétique qui passe aussi par des modes de traction plus propres.
- ✓ Le projet de **TMA** à Angers Trélazé (création d'un terminal rail-route) est le fruit d'une volonté de décarboner. Pour les entreprises du consortium, il est impératif de décarboner grâce à un assemblage d'actions ; camions électriques, au gaz ou d'autres formes d'énergie, mise en place d'offres en transport ferroviaire.
- ✓ La prise en compte d'une politique RSE est un des moteurs du report modal pour **les Transports Cordier**. En 2023, la structure s'est vu allouer deux récompenses : le label Objectif CO2 et la certification Ecovadis Argent. Cordier communique beaucoup sur ces aspects.
- ✓ **Alainé** a choisi la relation Mâcon (Aproport) - Calais par VIIA en 2019 pour 2 raisons, dont la stratégie RSE de décarbonation du groupe¹⁸. Une part très importante des investissements du groupe va vers la décarbonation.
- ✓ **Vente Unique** poursuit une politique environnementale mais n'a pas éprouvé le besoin de se faire labelliser pour faire du report modal. L'entreprise communique davantage sur l'aspect éco-conception des meubles commercialisés.

3.1.2 UNE REPONSE AUX DIFFICULTES DU TRANSPORT ROUTIER

Le recours à d'autres modes de transport que la route est également un moyen de contourner les difficultés du transport routier, en particulier la pénurie de chauffeurs routiers. Le choix de plusieurs modes est aussi un moyen de réduire les risques de dépendance à un seul mode ou à une seule organisation logistique.

- ✓ Les raisons qui ont poussé Nestlé Waters à l'utilisation du fer sont de plusieurs ordres. Il y a notamment une raison objective et opérationnelle ; **il est de plus en plus difficile pour le sourcier de trouver des chauffeurs routiers**. Le marché est difficile, particulièrement dans le Sud-Ouest. En 2018, Henrik Gotterbarm, président de Nestlé

¹⁶ Parmi les autres axes il y a par exemple l'optimisation des livraisons. Auparavant, Ferco livrait ses clients à une fréquence moyenne d'1 fois par semaine. Aujourd'hui, les livraisons sont moins fréquentes afin de maximiser les lots.

¹⁷ Parmi les autres facteurs figurent notamment la volonté de sécuriser les flux dans un contexte national de pénurie de chauffeurs routiers.

¹⁸ La seconde raison est la raréfaction des chauffeurs routiers

Waters Europe, estimait que « *faute de chauffeurs, l'industrie du transport routier n'est pas en capacité de répondre à la demande* »¹⁹.

- ✓ Pour Heineken, la première motivation à l'utilisation de plusieurs lignes de transport combiné nationales est **le contexte du transport national et la volonté de sécuriser les livraisons clients** (grand distribution ou secteur VHD, vente Hors Domicile), compte-tenu notamment de la pénurie de chauffeurs routiers. **Le report modal permet une meilleure répartition des risques.**
- ✓ Ce constat est partagé par les transporteurs routiers et les logisticiens eux-mêmes. La pénurie de chauffeurs routiers est citée comme un élément important à prendre en compte par **les Transports Cordier** ; de nombreux départs à la retraite vont survenir dans les années à venir (2028 est vue comme une année charnière au-delà de laquelle il y aura une très forte pénurie). **Alainé** a choisi la relation Mâcon - Calais par VIIA en 2019 pour 2 raisons, dont la raréfaction des conducteurs au niveau européen.
- ✓ Chez MGE, la congestion des axes routiers et **la perspective d'une éco taxe routière** ont poussé l'entreprise à s'orienter vers la multimodalité.

3.1.3 UN CHOIX ORGANISATIONNEL, UNE OPTIMISATION DES FLUX

Le report modal permet d'intégrer différents modes de transport (train, bateau, camion) dans une chaîne logistique multimodale. Cela peut améliorer l'efficacité globale du système en exploitant les atouts de chaque mode de transport.

S'agissant des modes ferroviaires et fluviaux, il s'agit **d'exploiter les capacités de massification**, qui sont importantes. Pour les Transports Pradier par exemple, qui utilisent la voie d'eau entre le Vaucluse et Lyon, pour le transport de granulats et de déchets du BTP, près de 8 000 camions sont évités chaque année. 80 000 tonnes de granulats nobles sont expédiées par voie d'eau chaque année depuis la carrière de Mondragon vers le port Edouard Herriot de Lyon, et 80 000 tonnes de déchets du BTP descendent par la suite de Lyon vers Mondragon.

Mais le fer et la voie d'eau ont d'autres atouts organisationnels pour leurs utilisateurs :

- ✓ **Une logistique optimisée** : pour Ferco (projet d'importation de matières premières, des bobines d'acier, en Transport Combiné Rail-Route depuis un fournisseur en Italie), l'examen du recours au ferroviaire est rendu possible par une modification de la logistique d'approvisionnement depuis plusieurs années. En effet, Ferco n'est plus en Juste A Temps (JAT). Pour des raisons d'optimisation des flux et de réduction de l'empreinte carbone, l'entreprise a fait le choix d'augmenter ses surfaces de stockage pour pouvoir faire moins de JAT, et du coup d'être moins tendu sur les délais de livraison.
- ✓ **Une logistique plus souple et simple à organiser** : l'utilisation du ferroviaire a modifié la supply chain de Nestlé Waters (transport ferroviaire de conteneurs entre Vergèze et le port de Fos-sur-Mer pour de l'exportation maritime). Le fer aide

¹⁹ Source : <https://www.lesechos.fr/pme-regions/actualite-pme/perrier-relance-le-transport-ferroviaire-142224>

l'entreprise à avoir une souplesse logistique. Le site de Vergèze dispose de conteneurs qui sont chargés quotidiennement, quand l'entreprise le décide. Cette logistique est plus confortable, car les envois sont groupés et plus simples à organiser, plutôt que de devoir gérer une noria de camions.

La priorité d'une usine comme celle de Vergèze est de « pousser » sa production, qui est très importante, le plus vite possible. Le fer permet donc d'évacuer plus rapidement.

- ✓ **Davantage de rapidité dans la gestion des approvisionnements** : pour Oxycentre (arrivage ferroviaire de matière première depuis plusieurs aciéries françaises), un wagon de 300 tonnes est déchargé en 3 heures seulement. Les ressources humaines sont affectées à cet effet et pendant ce seul laps de temps, alors que pour la route il faut une personne à la gestion du planning des camions qui arrivent sur site, de manière étalée dans le temps, sans compter les retards et aléas pour chaque camion reçu.

L'utilisation du fer permet pour Oxycentre de réduire par 5 le temps de déchargement. 1 seul camion prend $\frac{3}{4}$ d'heure pour être déchargé selon l'entreprise.

- ✓ **Une meilleure maîtrise des flux d'approvisionnement** : pour Vente Unique, le transport fluvial (jusqu'à Rouen) permet d'avoir des approches routières sur de plus courtes distances (entre Rouen et Amblainville, dans l'Oise) et d'opérer des rotations régulières jusqu'à Amblainville (stock temporaire déporté à Rouen).
- ✓ **Pour utiliser le transport combiné rail-route, Atlantem a dû revoir sa supply-chain et passer sur des relations JA/JB²⁰ à des relations JA/JC**. Néanmoins, ce temps de transport supplémentaire permet aussi d'être du « stock roulant », c'est-à-dire de bénéficier de capacités de stockage extérieures.

3.1.4 DES EXIGENCES IMPOSEES PAR UN CLIENT OU UN FOURNISSEUR

Le report modal est soit un choix d'entreprise, fait en pleine conscience, soit une réponse à des difficultés rencontrées par le transport routier ou une demande d'un partenaire, d'un client ou d'un fournisseur.

- ✓ Pour les Transports Cordier, **l'initiative de la demande vient du marché**, plus précisément d'un client des Transports Cordier (un verrier) qui est venu les « challenger » sur un besoin de capacités de stockage près d'Avignon. Les Transports Cordier ont initialement répondu par la négative, avant d'échanger avec leur client sur des possibilités d'optimisation des flux et d'envisager l'utilisation du Transport Combiné Rail-Route.

Les Transports Cordier ont démarré l'utilisation du transport combiné rail-route sans capacité en propre. Ils n'avaient pas investi dans la conception et l'achat d'UTI (Unité de Transport Intermodale), ce qu'ils ont fait par la suite.

- ✓ **Ferco a chargé l'un de ses fournisseurs**, basé en Italie près de Venise, d'examiner des solutions de transport combiné rail-route vers l'Alsace (possiblement par le terminal intermodal du port de Strasbourg).

²⁰ JA/ JB : Jour A (jour de départ) / jour B (jour d'arrivée). Référence aux délais de livraison dans une chaîne logistique.

La principale exigence de Ferco est d'être au moins à l'isocoût par rapport au routier. Il ne faut pas que la solution ferroviaire soit plus chère que la solution actuelle routière. Si une solution n'est pas trouvée, Ferco reprendra la main pour trouver des prestataires.

3.1.5 UN CALCUL ECONOMIQUE FAVORABLE AUX MODES ALTERNATIFS

La question économique reste **un critère majeur** du passage ou non à d'autres modes. Le transport ferroviaire, le fluvial et les modes combinés rail-route ou fleuve-route sont **réputés plus économiques pour le transport de grandes quantités de marchandises sur de longues distances**, par rapport à la route. En évitant les péages routiers, les frais liés aux carburants (surtout en période de hausse) et les coûts d'entretien des flottes de camions, le report modal permet d'économiser sur le long terme.

- ✓ Pour Oxycentre (arrivage ferroviaire de la matière première depuis plusieurs aciéries françaises), **le fer est légèrement moins cher que la route pour le transport d'acier.**
- ✓ Pour Heineken, la « **géographie des flux** » **longue distance** entre les usines et les plateformes logistiques du groupe qui sont toutes excentrées est **un élément de rentabilité favorable à l'utilisation du transport combiné rail-route.** Heineken possède des sites interconnectés entre eux en partie en transport combiné, à Marseille, Schiltigheim, Rennes et Mons-en-Barœul. Les 3 brasseries que Heineken possède en France sont à Strasbourg Schiltigheim, Mons-en-Barœul (Nord) et Marseille. L'implantation rennaise est une plateforme logistique, assurant une partie de ses flux via le terminal de Cesson-Sévigné.

3.1.6 LA VOLONTE D'UN CHEF D'ENTREPRISE ET UNE CULTURE D'ENTREPRISE

Le facteur humain quant au choix du passage à d'autres modes de transport n'est pas à négliger ; il s'agit ici de la détermination d'un chef d'entreprise à ouvrir sa structure à d'autres moyens de transport que celui utilisé traditionnellement.

- ✓ **Pour les Transports Pradier**, la volonté de Roland Pradier, le président du groupe, semble avoir été déterminante, dans le cadre d'une vision à long terme, mais s'appuyant aussi sur la « culture d'entreprise » de Pradier, tournée vers l'innovation et depuis longtemps intéressée par le trafic fluvial.
- ✓ L'initiative de création d'une offre multimodale à Angers Trélazé, portée notamment par TMA, est totalement privée. **Elle émane des Transports Ageneau**, et en particulier de Philippe Ageneau son dirigeant, accompagnés par le cabinet conseil Elyum Conseil de Monsieur Laurent Massin Le Goff, ancien professionnel logistique chez DHL et Kuehne Nagel. La dimension humaine et collaborative entre les deux hommes pour l'émergence du projet est semble-t-il importante.
- ✓ Chez MGE, le passage à la multimodalité s'est fait **par conviction personnelle**, celle de son chef d'entreprise, Monsieur Philippe Virtel, d'une appétence pour le transport ferroviaire, par de l'auto-formation et par des rencontres avec d'autres transporteurs. Cette conviction est ancienne chez MGE. Elle a notamment pris forme lors de visites de terminaux rail-route réalisés lors d'un voyage d'étude, il y a plusieurs dizaines d'années. Ces visites ont agi comme un révélateur.
- ✓ La culture d'entreprise dans le transport de marchandises correspond à un ensemble de valeurs, de pratiques et de comportements qui définissent l'entreprise et influencent

ses choix stratégiques. Parmi ses choix il y a l'engagement environnemental. Et le rôle du ou des dirigeants dans la préservation de cette culture d'entreprise est souvent important.

Selon Oxycentre, le transport ferroviaire est « **dans l'ADN de l'entreprise** », qui en faisait entre 1995 et 2009, à une époque où les consciences écologiques n'étaient pas aussi développées. Une « culture d'entreprise » existait qui a facilité le projet de réutilisation du transport ferroviaire pour l'acheminement de matières premières.

Les projets sont encore et toujours portés et les décisions prises par des personnes ayant une conscience et une volonté affirmées. La sensibilité de ces hommes et de ces femmes, leurs formations, leurs expériences passés, leurs relations interpersonnelles et interprofessionnelles, sont aussi des gages pour faciliter le report modal.

3.1.7 L'EXISTENCE DE DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT OU D'AIDES

Les dispositifs nationaux de décarbonation des transports de marchandises, ou d'autres types d'aides de partenaires publics, ne sont pas, à proprement parler, des éléments premiers de prise de décision pour un report modal. Les entreprises ne s'engagent pas uniquement pour bénéficier de ces aides. Néanmoins, des programmes de type Fret21 ou Objectif CO2 sont **des éléments favorables qui peuvent peser dans le choix de s'engager vers des modes massifiés.**

- ✓ Atlantem (fabricant de fenêtres et de volets) est engagé dans le programme volontaire de réduction des émissions de gaz à effet de serre de ses transports, **à travers les dispositifs Fret21 et Objectif CO2.**

L'entreprise a toujours eu la volonté de décarboner, avant la mise en place des 2 dispositifs. Le report modal est une des actions parmi d'autres visant à décarboner. D'autres actions sont mises en place, comme la réorganisation des flux, le verdissement de la flotte de véhicules, l'éco conduite, ...

- ✓ Le groupe Pradier (carrier) a bénéficié de plusieurs aides publiques pour la mise en place de son schéma logistique fluvial entre le Vaucluse et la région lyonnaise, nécessitant d'importants investissements financiers (achat des péniches et des engins de manutention, recrutement des bateliers...). L'entreprise a tiré parti des aides de VNF et de son programme **PARM** (Plan d'Aide au Report Modal) et **PAMI** (Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation). La CNR (Compagnie Nationale du Rhône) a été un partenaire efficace concernant les modalités d'occupation du sol sur le site fluvial du Millénaire dans le Vaucluse.

Sans VNF et sans la CNR le projet aurait été plus difficile, il aurait fallu 100% de fond propre et Pradier aurait eu du mal à rentabiliser l'investissement.

3.1.8 L'EXISTENCE DE CLAUSES ENVIRONNEMENTALES DANS LES APPELS D'OFFRES

Comme pour l'existence de dispositifs d'aides publiques, l'existence de clauses environnementales dans les appels d'offres n'est pas le seul élément qui incite les entreprises à décarboner. Néanmoins, ces clauses offrent **un contexte favorable à l'émergence de solutions ferroviaires ou fluviales.**

Par exemple, les Appels d'Offres pour les DSP (Délégations de Service Public) d'exploitation des chaufferies biomasse ont de plus en plus souvent des clauses environnementales pour l'utilisation de modes massifiés. Soven (qui a participé à plusieurs expérimentations fluviales de transport de bois sur la Basse Seine) a pu profiter de l'existence de ces clauses.

« Selon les données communiquées par l'Observatoire Economique de la Commande Publique (OECF), la part de clauses environnementales (en nombre) dans les marchés publics est passée de 13,4% en 2014 à 29,2% en 2022. »²¹

3.1.9 AUTRES ELEMENTS CONTEXTUELS FAVORISANT LE REPORT MODAL

D'autres facteurs contextuels peuvent favoriser le report modal, sans que ces facteurs soient à proprement parler les éléments déclencheurs. Ces facteurs peuvent être de nature très diverses : environnement géopolitique et économique, développement de marchés, augmentation des échanges internationaux (par exemple : le développement du transport ferroviaire entre la Chine et l'Europe par « les nouvelles routes de la soie »), évolution des coûts de l'énergie, développement d'infrastructures de transport (par exemple : le projet Canal Seine Nord Europe, liaison fluviale à grand gabarit entre le bassin de la Seine et celui de l'Escaut), ...

Nestlé Waters compte comme élément contextuel les **forts trafics export vers les USA et le Canada**, qu'il convenait à l'époque d'absorber logistiquement. La solution a été d'utiliser le mode ferroviaire entre l'usine d'embouteillage de Vergèze (Gard) et le port de Fos-sur-Mer, afin d'être chargé sur des navires maritimes.

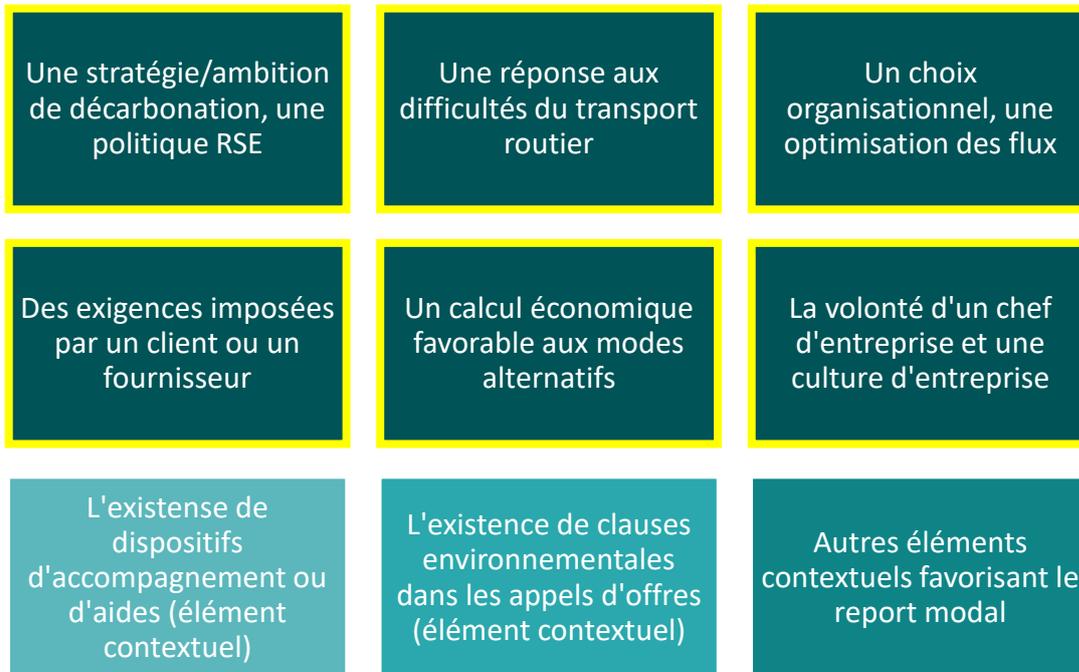
Au bilan, le recours aux modes alternatifs à la route est donc **soit choisi, soit incité**.

- ✓ **Un choix fait en pleine conscience** lorsqu'il s'agit de décarboner, de répondre à une politique RSE, d'optimiser la supply chain et de réaliser des gains de productivité.
- ✓ **Une alternative lorsqu'il s'agit de trouver des solutions** face aux difficultés du transport routier ou parce qu'un donneur d'ordre l'exige.

Néanmoins, il apparaît que « **le report modal choisi** » est plus fréquent que « **le report modal incité** ». La plupart des entreprises interrogées s'engagent ou se sont engagées de leur plein gré, par conviction et/ou par intérêt. En règle générale, les transports alternatifs ne sont pas perçus comme des modes par défaut, mais bien comme des modes à part entière, permettant d'être logistiquement plus efficace, économiquement plus rentable et écologiquement plus vertueux.

²¹ Source : https://www.atexo.com/actualites/article-a-la-une-les-considerations-environnementales-dans-les-marches-publics-59/?utm_source=chatgpt.com

Même si certaines raisons concourent plus que d'autres à utiliser des modes autres que la route (politique RSE, choix organisationnel et optimisation des flux, ...), **les mobiles du report modal sont souvent multifactoriels** ; il s'agit d'une combinaison d'avantages dont l'entreprise souhaite bénéficier.



Les éléments déclencheurs du report modal (selon les entretiens réalisés)

3.2 LES FREINS AU CHOIX DE LA MULTIMODALITE

Le panel des entreprises choisies (des entreprises ayant mis en place des solutions de report modal, donc convaincues par le fer et la voie d'eau) a davantage permis la mise en évidence des raisons du recours aux modes massifiés, explicitées plus haut, que la mise en évidence des freins. Néanmoins, certains obstacles au choix d'utiliser d'autres modes peuvent être mis en avant.

3.2.1 DES FREINS PSYCHOLOGIQUES : LA RESISTANCE AU CHANGEMENT

Des schémas supply-chains établis et des pratiques bien maîtrisées peuvent rendre difficile l'adoption de nouvelles technologies et de nouvelles approches.

Les entreprises sont **habituées à utiliser la route pour sa simplicité et sa flexibilité, et peuvent être réticentes à changer de mode**. Le camion reste également le mode le plus facile à mettre en œuvre, parfois le plus économique et il permet de couvrir tout le territoire en « porte-à-porte ». Le manque de capillarité du fer et de la voie d'eau est une faiblesse structurelle.

Ceci engendre une crainte de perte de compétitivité pour les entreprises, les transports massifiés étant perçus comme moins flexibles et soumis à davantage d'aléas (grèves, périodes de hautes eaux pour le fluvial, périodes de maintenance des réseaux ferroviaires et fluviaux, ...).

Pour les Transports Alainé, le transport combiné rail-route reste un mode de transport complexe, où la supply chain n'est pas maîtrisée par Alainé contrairement à la route. Chaque intervenant est source possible de blocage.

Les progrès du transport routier (capacités d'innovation, méga-truck, réduction des moindres coûts, ...) sont également réels. Les politiques environnementales passent également par de nombreuses solutions routières : carburants alternatifs, motorisation plus performante, écoconduite, optimisation des taux de chargement, optimisation des circuits de distribution, ...

Néanmoins, les frontières entre le monde du transport routier et celui des modes massifiés sont de moins en moins nettes. Beaucoup de transporteurs routiers traditionnels sont devenus de vrais logisticiens, intégrateurs de solutions multimodes, dont ils font la promotion.

3.2.2 UN POINT DE VUE PARFOIS NEGATIF SUR LES MODES ALTERNATIFS

Cette résistance au changement fait écho à l'image que le transport ferroviaire et le transport fluvial peuvent parfois renvoyer. Les points de vue négatifs mettent en avant par exemple :

- ✓ Le **manque de flexibilité** et une rigidité opérationnelle. Ainsi les demandes de sillons ferroviaires doivent généralement être faites entre 9 et 12 mois à l'avance dans le cadre de la construction d'horaires annuels. Par exemple, pour l'année de service 2025, les demandes doivent être déposées autour de janvier 2024. Ces demandes sont faites par les entreprises ferroviaires.
Les entreprises ferroviaires (EF) habilitées à déposer des demandes de sillons ferroviaires auprès de SNCF Réseau sont celles qui disposent d'une licence d'opérateur ferroviaire et d'un certificat de sécurité valide. Les activités ferroviaires de fret sont organisées (à fin 2023) par 21 entreprises ferroviaires.²²
- ✓ Des **coûts parfois élevés**, qui tiennent en particulier aux frais d'infrastructure et d'accès aux réseaux. La question du prix et de la qualité des sillons ferroviaires revient fréquemment.
- ✓ Une **faible fiabilité**, pouvant avoir plusieurs causes (grèves, aléas climatiques,...), provoquant retards et perturbations dans les acheminements, et pouvant d'autant plus impacter les chaînes logistiques que les quantités transportées sont importantes.
- ✓ Un **manque d'investissements** sur les réseaux ferroviaires et fluviaux, qui réduisent la capacité de ces modes à couvrir le territoire. La question de la réduction du réseau ferroviaire capillaire est fréquemment évoquée.
- ✓ Une **forme de complexité** face à la fragmentation des acteurs : EF (Entreprises Ferroviaires), gestionnaires de réseau, logisticiens et transitaires (choisissant le mode de transport adapté), autorité de régulation, ports et terminaux... le transport ferroviaire

²² Source : <https://www.autorite-transport.fr/?s=sillon+ferroviaire>

et le transport fluvial sont parfois perçus comme des « boîtes noires » par les entreprises qui ne sont pas utilisatrices.

Ces points de vue, qu'ils soient en partie fondés ou parfois fabriqués, n'incitent pas certaines entreprises industrielles à franchir le pas du report modal.

3.2.3 UN MANQUE DE COMPETENCES EN INTERNE

Plusieurs entreprises ont témoigné de l'importance de la genèse du processus de report modal. Par exemple :

- ✓ Chez PepsiCo c'est d'abord le responsable transport qui prend en charge ce dossier mais l'enjeu est tel que PepsiCo France crée un poste sur le sujet spécifique de la décarbonation en 2021.
- ✓ Chez Nestlé Waters l'équipe en charge du transport ferroviaire, coordination et achat est réduite : moins de 5 personnes. Néanmoins, à cette équipe dirigeante s'ajoutent les équipes opérationnelles dans les usines, salariés Nestlé ou de logisticiens (par exemple : 14 salariés Combronde sont sur le site d'embouteillage de Vergèze).

Les équipes logistiques internes à une entreprise peuvent manquer d'expérience ou de formations pour intégrer efficacement le fer ou le fluvial dans leurs chaînes logistiques.

Ces manques peuvent se situer sur le plan commercial et stratégique, par exemple le manque de capacité à identifier les opportunités commerciales ou les flux de marchandises pertinents pour le rail ou pour la voie d'eau.

Il peut également s'agir d'un **manque organisationnel dans l'entreprise**, comme ne pas allouer suffisamment de temps à la conduite du projet de report modal ou ne pas mettre les moyens nécessaires pour travailler en « mode projet », c'est-à-dire une approche de gestion de tâche centrée sur un objectif précis à atteindre, et dans un délai défini.

Toutes les entreprises n'ont pas automatiquement les compétences en interne, qu'elles soient techniques, opérationnelles et réglementaires. En particulier les plus petites. C'est pourquoi certaines recourent à des conseils externes, qu'ils soient de logisticiens spécialisés, de transitaires-commissionnaires, ou de cabinets conseil.

3.2.4 L'ECUEIL DE L'IDENTIFICATION DES RESSOURCES EXTERNES

Ne pas disposer de compétences internes pour engager un projet de report modal nécessite, pour certaines entreprises de **s'adresser à des professionnels logistiques ou parfois à des cabinets conseil**.

La difficulté est ici d'identifier les bonnes ressources et les bonnes structures. Les relations interprofessionnelles voire interpersonnelles sont alors mobilisées. L'option la plus naturelle pour un industriel est de s'adresser à son prestataire logistique, qui saura plus ou moins répondre à ses demandes, ou l'orienter vers une tierce structure.

L'aide d'un cabinet conseil est parfois utile, comme cela a été le cas pour les Transports Ageneau qui a travaillé avec Elyum Conseil, ce qui a permis de mettre en place la méthode qui devrait permettre l'aboutissement du projet de création d'un terminal multimodal à Angers.

Mais le travail de mise en relation peut aussi être réalisé par un club d'entreprises ou un club logistique local, et par le travail des chambres consulaires dont l'objectif est précisément d'accompagner les entrepreneurs.

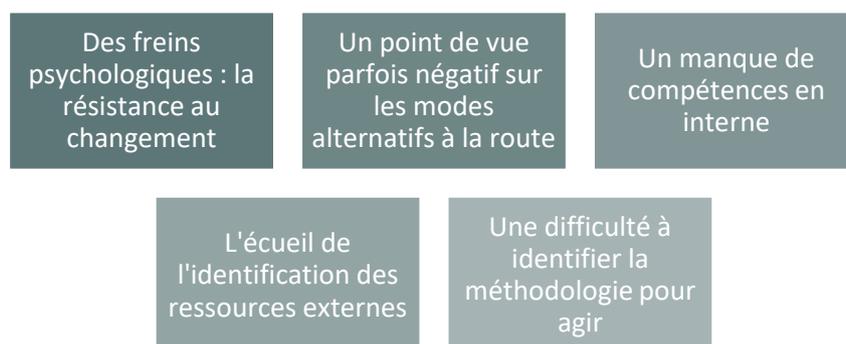
3.2.5 UNE DIFFICULTE A IDENTIFIER LA METHODOLOGIE POUR AGIR

La complexité perçue par les entreprises des modes massifiés, notamment des modes de transport intermodaux, peut engendrer un « **effet page blanche** ». Pour l'entreprise cela lui fait dire « mais **par quel bout agir** ? »

Ceci explique pourquoi beaucoup d'entreprises ne se lancent pas. « Comment entrer dans le projet ? » « quelle personne et quel service contacter ? ».

Oxycentre, destinataire de flux d'approvisionnement ferroviaire depuis plusieurs aciéries françaises, a notamment exprimé cette difficulté.

Pour Alainé, « le Transport Combiné Rail-Route est un mode de transport complexe, ou la supply-chain n'est pas maîtrisée par Alainé contrairement à la route. Chaque intervenant est source possible de blocage ».



Les principaux freins au choix de la multimodalité (selon les entretiens réalisés)

3.3 LE BILAN DU RECOURS AUX MODES ALTERNATIFS A LA ROUTE

3.3.1 LES AVANTAGES PROCURES

Les entreprises qui expriment leur satisfaction d'utiliser les modes alternatifs à la route **mettent en avant la décarbonation et les gains en termes d'émission de CO2, la simplification des opérations de chargement / déchargement, l'optimisation des flux logistiques et les capacités de traitement.**

- ✓ Pour Pradier (voie d'eau entre le Vaucluse et Lyon pour le transport de produits de carrière et de déblais BTP), **la voie d'eau est le seul mode en capacité de répondre à des trafics aussi massifs** « Une telle organisation ne peut être opérée par camion

sans engendrer d'importants trafics routiers. Près de 8 000 équivalents camions sont évités chaque année ».

- ✓ Pour TMA, un potentiel théorique de 65 000 transbordements par an a été identifié à Angers Trélazé « En réalisant 65 000 transbordements par an, soit 20 trains par semaine, nous pouvons **économiser 45 000 tonnes de CO2** ! Cet objectif est très réaliste, puisqu'il représente à peine 3% des échanges en tonnage entre les Pays de la Loire et les autres régions ».
- ✓ Pour Tropicana, la rapidité d'acheminement, garantie JA/JB, est un des critères principaux d'utilisation du transport combiné rail-route, ceci avec la démarche RSE du groupe et la fiabilité des acheminements. Ces 3 critères compensent un différentiel de coût favorable à la route (le rail-route est plus cher de 10% pour Tropicana).

La qualité de service est jugée positivement par plusieurs entreprises :

- ✓ Pour GazelEnergie (transport ferroviaire de bois entre La Teste de Buch et Gardanne), **le retour d'expérience est positif** : « Ce flux fonctionne très bien. Il y a peu de retard et pas de problèmes en 7 mois. La fiabilité horaire est bonne. ». « Le transport ferroviaire est plus intéressant que le camion au plan tarifaire. Il y a également un gain environnemental : moins de camions en approvisionnement. Seul bémol : la traction fer depuis Miramas est diesel. »
- ✓ Pour Oxycentre (arrivage ferroviaire de matières premières depuis plusieurs aciéries), **« le taux de service est excellent** ; pas de ruptures d'approvisionnement, une communication régulière avec Fret SNCF ». Les bénéfices sont de plusieurs ordres :
 - D'ordre environnemental : 550 camions en moins à l'année et 400 000 km routiers évités chaque année.
 - D'ordre social : « beaucoup de chauffeurs étrangers sont mal payés, dont certains peinent à respecter les consignes de sécurité, livrent l'usine par camion. La question du respect de l'humain et des conditions de travail est importante pour l'entreprise. »
- ✓ Pour Atlantem, **la qualité de service est très bonne, avec plus de 95% de taux de service**. Atlantem utilise 2 relations combinées au départ de Rennes Terminal, une à destination de Lille, l'autre à destination de Vénissieux.

Enfin, pour certains utilisateurs, le fer et la voie d'eau sont des solutions plus économiques. Pour Oxycentre (arrivage ferroviaire de la matière première depuis plusieurs aciéries françaises), **le fer est légèrement moins cher que la route pour le transport d'acier**.

3.3.2 LES DIFFICULTES RENCONTREES

Plusieurs entreprises font part de leur **insatisfaction s'agissant des taux de service ferroviaires** :

- ✓ Depuis 2019, le retour d'expérience d'Alainé, concernant la relation d'autoroute ferroviaire Mâcon - Calais, est mitigé, avec **un problème de qualité de service** sur l'acheminement rail : beaucoup de retards, faible fiabilité, problème de priorisation des sillons. Impact sur la qualité de service globalement, de bout en bout. Ceci freine la dynamique de report modal du groupe.

Un second frein est évoqué, qui est l'absence de terrains pour le parking de camions et remorques à Mâcon. Alainé a fait remonter l'information auprès des services de l'Etat, mais les solutions tardent.

- ✓ Pour PepsiCo, **la principale difficulté tient au taux de service, avec des retards**, des trains qui ne partent pas à cause de grèves, « des trains qui ne partent pas (par exemple les jours fériés) car ne sont pas pleins. »

Cette question du niveau de service est gérable pour les relations entre dépôts PepsiCo (qui prévoient une journée supplémentaire de stocks sans que cela ne pose de problèmes). La difficulté est en revanche forte pour les relations aval (entre les dépôts PepsiCo et les dépôts des clients). PepsiCo, en cas de retard, paie des pénalités. Par conséquent, PepsiCo demande de plus en plus à ses partenaires rail-routiers de **mettre en place « des solutions de rechange » tout route** en cas d'incidents ferroviaires.

La difficulté du niveau de service renvoie notamment à la « dépriorisation » du fret lorsque se produit un incident (les voyageurs étant prioritaires).

- ✓ Pour Eckes Granini, **chaque rupture d'approvisionnement est désavantageuse** car l'entreprise travaille en flux tendu, avec peu de stockage. Chaque problème engendre une rupture dans la chaîne d'approvisionnement et une rupture de production possible. Les délais de livraison doivent être courts et maîtrisés. Le jus de fruit, transporté entre Rotterdam et Mâcon, est un produit « vivant », sensible. Un retard trop important peut entraîner la perte de la marchandise. Les problèmes programmés, comme des grèves qui sont annoncées, sont généralement anticipés par **une bascule automatique vers la route**. En revanche, les aléas sont plus difficiles à gérer.
- ✓ Heineken confirme des difficultés rencontrées quand il s'agit de livrer la grande distribution en utilisant des relations en transport combiné.
- ✓ Selon les Transports Cordier, certains chargeurs se désengagent face à des difficultés d'exploitation (même si certains opérateurs intermodaux sont plus fiables que d'autres, et ont de meilleurs taux de service).

La question des coûts de transport fait ressortir une grande diversité de situations (déclaratif).

- ✓ Pour PepsiCo, pour les relations franco-françaises, le train est souvent équivalent voire moins cher que la route. En revanche, ce n'est pas le cas en international car les approches routières sont plus longues.
- ✓ Pour Eckes Granini, le coût d'un transport multimodal est plus élevé par rapport à la route.
- ✓ Pour Heineken, l'intermodalité est plus chère de 9-10% par rapport à la route.
- ✓ Selon Alainé, l'autoroute ferroviaire Mâcon – Calais est jusqu'à 30% plus cher que le camion Mâcon – Calais de bout en bout. Ceci dépend aussi des sillons utilisés.
- ✓ Des clients des Transports Cordier se sont retirés du Transport Combiné Rail-Route face au maintien du surcoût du transport combiné face à la route.

Globalement, les transports massifiés sont souvent moins chers pour les grandes quantités de marchandises, pour les longues distances et pour les marchandises de moindre valeur. Les frais variables, comme le carburant et l'entretien, sont inférieurs à ceux du transport routier. En revanche, les frais fixes (infrastructures, matériel de transport) sont plus élevés.

D'autres difficultés sont également avancées :

- ✓ Une absence d'offres : liquidation judiciaire de Combiwest (Eckes Granini), absence de gare bois (Soven), arrêt de l'offre wagons isolés en 2009 (Nestlé Waters), absence

de proximité avec des voies navigables (Pepsico), de matériels spécifiques comme des conteneurs à chargement latéral (Valorplast).

- ✓ Des coûts d'investissement d'infrastructure trop élevés : par exemple, des coûts très élevés (2 millions d'euros) pour la réhabilitation d'une ITE (Installation Terminale Embranchée) pour Schiever.
- ✓ Une difficulté d'équilibrage des flux (PepsiCo) d'autant que le matériel n'est pas « polyvalent ». Des wagons adaptés pour certains trafics ne le sont pas pour d'autres marchandises.
- ✓ La difficulté parfois à « remplir les trains ». Pour Nestlé Waters, l'une des principales difficultés est le taux de remplissage de la navette entre l'usine de Vergèze et le port de Fos-sur-Mer, qui n'est pas toujours proche de 100%. Les conséquences du non-remplissage des navettes sont une perte de rentabilité et un impact environnemental accru, diminuant ainsi l'efficacité écologique du transport ferroviaire.
- ✓ Des délais souvent rallongés : la relation en combiné rail-route Rennes - Vénissieux est en JA/JC pour Atlantem, contre JA/JB en camion.
- ✓ Trouver un conducteur de locomotive en « back up », en soutien, lors de la défaillance d'un conducteur titulaire est très compliqué pour Nestlé Waters.

Les avantages procurés

- Une réponse aux objectifs de réduction des pollutions
- La simplification des chargements / déchargements et de la supply chain
- Des modes adaptés aux trafics massifiés
- La rapidité d'acheminement
- La qualité de service (évoquée par quelques entreprises)
- Des modes de transport moins chers que la route

Les difficultés rencontrées

- Une insatisfaction concernant la qualité de service
- Des coûts plus élevés que la route
- Une absence d'offres de transport ou de matériel
- Des coûts d'investissement d'infrastructure trop élevés
- Une difficulté d'équilibrage des flux
- Une difficulté à remplir des trains
- Des délais rallongés
- Un manque de personnel de conduite ferroviaire

Bilan du recours aux modes alternatifs à la route : ferroviaire, transport combiné rail-route, fluvial (selon les entretiens réalisés)

3.4 LES MODALITES DE PASSAGE D'UNE LOGIQUE ROUTIERE A UNE LOGIQUE MULTIMODALE

Passer d'une logique routière à une logique multimodale ou intermodale est un processus généralement complexe, impliquant une transformation des pratiques logistiques, des investissements dans les infrastructures ou le matériel de transport et une coordination accrue entre les différents acteurs du transport.

- ✓ Pour du conventionnel, remettre en l'état l'ITE, voire la ligne ferroviaire, faire les opérations de logistique (Combronde pour Nestlé Waters).
- ✓ Pour du ferroviaire en combiné : pré et post-acheminement, quelquefois plusieurs opérateurs ferroviaires (GazelEnergie), équilibrer les flux (Pepsico) ou appels d'offres auprès de plusieurs transporteurs (PepsiCo).
- ✓ Pour du fluvial : trouver un quai ou un chantier (avec pré et post-acheminement), un opérateur, ...
- ✓ Pour tous : demander des aides à l'investissement, l'expérimentation ou un accompagnement et prévoir un plan B en cas d'aléas.

Ces modalités ne sont pas exclusives ; elles s'ajoutent. Répondre à l'une d'elles et une seule ne suffit généralement pas. La transition modale est l'aboutissement de plusieurs actions à mener et à adapter suivant les cas de figure.

Ces modalités se succèdent dans le temps ; par exemple, l'activation d'un réseau interprofessionnel, voire interpersonnel est généralement le préalable à toute autre action concrète.

3.4.1 L'ACTIVATION DU RESEAU INTERPROFESSIONNEL ET INTERPERSONNEL

La recherche d'informations et la mise en relation avec les personnes ressources qui vont orienter le processus de report modal est la première étape qui se met en place.

Les collectivités publiques aident parfois à ces mises en relations. Parfois, ce sont les transporteurs eux-mêmes qui s'associent pour créer des structures d'aide au report modal (Rail Route Connect, TMA).

- ✓ Chez les Transports Cordier (utilisation du TCRR, notamment entre Valenton et Avignon) : pour mettre en place une offre TCRR, les Transports Cordier ont bénéficié de **plusieurs aides et conseils de consultants, d'autres transporteurs, de personnes ressources à Logiyonne ou au GNTC** (Groupement National des Transports Combinés). Ces personnes ont accompagné les Transports Cordier et ont permis à l'entreprise de se lancer dans le TCRR. Ceci s'est fait par relations interpersonnelles et interprofessionnelles, de contacts en contacts. Ces personnes ont donné les bonnes entrées et la bonne compréhension du marché à un entreprise initialement cantonnée au transport routier.
- ✓ Chez TMA (projet de création d'un terminal rail-route à Angers) : l'initiative du projet est totalement privée. Elle émane des Transports Ageneau, et en particulier de Philippe Ageneau son dirigeant, et de Monsieur Laurent Massin Le Goff, Consultant en Conseil et management de transition (Elyum Conseil).
 Dans un premier temps, **un travail de justification et de définition du projet** au sein des Transports Ageneau, accompagnés par Elyum Conseil, a été réalisé.
 Puis TMA (Transport Multimodal Alliances) a été créé, réunissant plusieurs transporteurs associés au projet, parmi lesquels les Transports Thébault, TC-transports, Immo-Ouest groupe Opal et le groupe Combronde.
 Les Transports Ageneau et Elyum Conseil « ont pris leurs bâtons de pèlerin » (sic) pour aller voir d'autres transporteurs et logisticiens. Cela a été facilité **par la connaissance du marché, des hommes, et par le fait que Ageneau soit membre**

du groupement de transporteurs Tred Union²³. L'existence et l'action de groupement de transporteurs peut faciliter grandement l'émergence d'un tel projet.

Ce groupement a été la voix du marché pour solliciter les financements des acteurs publics par la suite.

« Les entreprises doivent se connaître. La persuasion s'est faite parce que les gens se connaissent. Tout n'est pas une affaire de chiffres, mais aussi d'entrepreneurs ».

- ✓ Pour Ascoval, « **l'important est la mise en réseau**, c'est-à-dire trouver les bons contacts ». Cette mise en réseau peut se faire via un cluster ou un club logistique et avec l'aide d'un gros utilisateur local (une grande entreprise locale), qui peut avoir un rôle d'exemple et un rôle de conseil pour d'autres entreprises géographiquement proches.
- ✓ En 2023, les sociétés Dupessey&Co, Laforêt Logistique, Lahaye Global Logistics, les Transports Lassalle, Mediaco Vrac, Ederlog Multimodal et le groupe MGE se sont associées avec Fret SNCF, pour former le premier réseau national de promotion de la massification ferroviaire : **Rail Route Connect (2RC)**.

Le fonctionnement de ce réseau qui consiste à mutualiser les moyens est simple : « *chaque transporteur et/ou logisticien prend en charge les prestations de pré et post acheminement avec ses propres moyens, et Fret SNCF assure, via son mode de production propre (la gestion capacitaire), la partie longue distance* », détaillent les partenaires.²⁴

L'initiative de 2RC est totalement privée ; des transporteurs qui se connaissent et qui se sont dit « pourquoi ne pas travailler ensemble ».

- ✓ La qualité de ces relations, mettant en jeu des professionnels du transport et de la logistique, est un élément important. Pour Atlantem, la mise en place du **report modal est aussi « une histoire d'hommes, de personnes rationnelles et qui parlent le même langage »**. La relation entre Atlantem et son prestataire logistique Lahaye Global Logistics, sur les relations en transport combiné vers Vénissieux et Lille, est une relation de confiance. Lahaye bénéficie d'une très bonne réputation. C'est un acteur connu et reconnu et ceci a joué dans la décision de faire du report modal.

3.4.2 LA MOBILISATION OU LA CREATION DE MOYENS EN INTERNE POUR UN TRAVAIL EN MODE PROJET

La mobilisation de moyens internes à l'entreprise, moyens humains notamment, est une étape cruciale. Ces moyens ne sont pas toujours existants ; il faut parfois les créer (exemple de PepsiCo). Ces compétences permettent de garder un lien avec le transport ferroviaire et le transport fluvial.

²³ Tred Union s'est créé début 2009. D'autres groupements existent, comme Flo, Evolutrans et Astre, généralement nés dans les années 1990 et 2000. Ces groupements permettent notamment d'optimiser ressources et coûts et d'élargir les réseaux de partenaires et de clients pour des opportunités commerciales. Elle est une aide également pour mettre en lien des entreprises partenaires pour la réalisation de projets, comme un projet de création de terminal rail-route.

²⁴ Source : <https://www.transportinfo.fr/rail-route-connect-des-transporteurs-sengagent-pour-developper-le-combine/>

- ✓ Vente Unique (transport fluvial entre Le Havre et Rouen) : a développé son recours au fluvial par la mobilisation de moyens internes, et notamment **par le travail du commissionnaire transitaire TTOM, qui a un actionnaire commun avec Vente Unique.**
- ✓ Chez PersiCo (utilisation du TCRR sur plusieurs relations nationales) : c'est d'abord le responsable transport qui prend en charge ce dossier mais l'enjeu est tel que **PepsiCo France a créé un poste sur le sujet spécifique de la décarbonation** en 2021.
- ✓ Pour Oxycentre (arrivage ferroviaire de matières premières depuis plusieurs aciéries), la réussite d'un projet de report modal passe par des moyens humains, notamment **créer un poste de référent à la décarbonation et/ou au report modal** dans l'entreprise. Ceci a néanmoins un coût car le poste doit être pérenne dans le temps. Et il faut **travailler en mode projet**, avec des objectifs clairs et des échéances. Ce poste permet **d'assurer une veille commerciale**. Oxycentre se tenait toujours informé des possibilités de recours au fer, de l'évolution du monde du rail et restait en lien avec les acteurs du monde ferroviaire (en l'occurrence Fret SNCF) via les réseaux sociaux (Linkedin). Le jour où une solution d'approvisionnement ferroviaire s'est présentée, Oxycentre en a été rapidement informé.
- ✓ Chez Nestlé Waters (transport ferroviaire de conteneurs entre Vergèze et Fos-sur-Mer) : une équipe dirigeante de seulement 5 personnes est en charge du transport ferroviaire pour l'ensemble du groupe en France.

3.4.3 UN TRAVAIL DE BENCHMARK DES ACTEURS ET DES OFFRES EXISTANTES

Pour les entreprises n'ayant jamais utilisé les transports massifiés, entrer dans le monde du transport ferroviaire, fluvial ou multimodal nécessite parfois de comprendre les modes de fonctionnement et de connaître les acteurs et leurs offres.

- ✓ Chez PersiCo, une première phase a consisté à effectuer un **benchmark de ce qui existe** : des trains sur quels axes ? quels opérateurs ? ... puis à rencontrer les acteurs ferroviaires et les transporteurs rail-routiers, notamment lors de salons (SITL- Semaine Internationale du Transport et de la Logistique mais surtout TOP Transport). Cette phase d'acculturation, de recherche et de rencontres a été facilitée par la création d'un poste de responsable dédié à la décarbonation dans l'entreprise. Ce travail de benchmark a permis l'identification d'usages existants puisque **PepsiCo s'est aperçu que certains de ses transporteurs routiers faisaient déjà du transport combiné** pour ses acheminements.
- ✓ Atlantem a pu faire du report modal car l'entreprise, dont plusieurs sites sont dans le Grand Ouest, est géographiquement proche d'un terminal de transport combiné. Atlantem a ainsi pu bénéficier de la proximité du Terminal de transport combiné de Rennes, ainsi que de l'offre existante de Trans-Fer, filiale de Lahaye, vers Vénissieux vers Lille. Atlantem remet plusieurs conteneurs par semaine vers ces 2 destinations.

Le programme Appel d'aiR, porté par l'association AI Gargo Fondation, est une solution développée récemment, qui a pour objectif d'optimiser les relations. C'est un outil de diagnostic de flux et d'aides à la mutualisation de ces flux qui se base sur un outil numérique, baptisé Cumulus.

Concrètement, la plateforme permet à l'utilisateur d'accéder à la carte des réseaux fluviaux et ferroviaires existants, de rechercher des services fluviaux ou ferroviaires pour l'entreprise qui souhaite expédier sa marchandise, puis de tester l'éligibilité des flux au report modal fluvial ou

ferroviaire. Elle favorise ainsi la création de services fluviaux ou ferroviaires en mutualisant des flux avec d'autres flux d'autres chargeurs.

3.4.4 SE FAIRE ACCOMPAGNER

Faute de capacités internes, les entreprises candidates au report modal se font parfois accompagner de compétences extérieures ou peuvent bénéficier de programmes nationaux (type Fret21, Objectifs CO2).

- ✓ TMA a bénéficié de l'expertise de Elyum Conseil pour s'engager dans la création d'un terminal rail-route à Angers Trélazé, notamment dans les phases de justification et de définition du projet, de sollicitation des acteurs publics et des autres logisticiens et transporteurs membres du consortium.
- ✓ Valorplast a choisi de **se faire accompagner par un bureau d'étude**, qui a contribué au travail de diagnostic flux/offre/tarifs dans sa stratégie d'utilisation de la voie d'eau sur la Basse-Seine, et plus précisément dans le cadre du programme PARM de VNF.
- ✓ Atlantem est engagé dans le programme volontaire de réduction des émissions de gaz à effet de serre de ses transports, à travers les dispositifs Fret21 et Objectif CO2.

3.4.5 LA DEMANDE DE COTATION OU LE LANCEMENT D'APPELS D'OFFRES PRIVÉS

Une demande de cotation dans le transport de marchandises est une sollicitation émise par un client (expéditeur ou chargeur industriel) à un prestataire de transport (transporteur ou logisticien) pour obtenir une estimation tarifaire détaillée pour l'acheminement de ses marchandises. Cette cotation prend généralement la forme d'un devis, pour un besoin ponctuel ou urgent.

Un appel d'offres est une démarche généralement plus longue, plus formelle, réalisée dans le cadre d'une recherche de partenariat à moyen-long terme, et auquel plusieurs prestataires de transport peuvent répondre. L'appel d'offres donne lieu à une analyse comparative.

Les deux formes de démarches sont utilisées par les entreprises.

- ✓ Chez Nestlé Waters (transport ferroviaire de conteneurs entre Vergèze et le port de Fos-sur-Mer), le projet baptisé « Ballast » a été « un coup de force », mené en mode projet en très peu de temps (moins d'une an).
L'entreprise a lancé un « **business case** » (étude d'opportunité) document qui précise l'initiative commerciale envisagée et les investissements nécessaires pour la mener à bien. Ce document clarifie également la valeur ajoutée et les avantages apportés par le projet.
2 appels d'offres séparés ont été lancés par Nestlé Waters France, un pour la traction ferroviaire (auprès d'entreprises ferroviaires) et un autre pour la prestation logistique (auprès de logisticiens) : recherche de solutions, de cotations, compétition tarifaire et d'offre.
- ✓ Dans le cadre du renforcement de son usage du TCRR, PepsiCo a sensibilisé ses transporteurs exclusivement routiers aux avantages de l'intermodal et inclut désormais des transporteurs rail-routiers dans son appel d'offres.
Pour les transporteurs qui travaillaient déjà avec PepsiCo :
 - Certains faisaient déjà du rail-route,

- D'autres y sont venus. Cette transition a été notamment permise/facilitée par les aides à l'achat de caisses²⁵.
- ✓ Ferco (projet d'importation de bobines d'acier en TCRR) envisage la réalisation d'études de marché en interne pour faire aboutir son projet. **Des appels d'offres seront probablement lancés** pour trouver les bons logisticiens capables de réaliser la prestation.

3.4.6 LE LANCEMENT D'ETUDES DE MARCHES PAR APPEL D'OFFRES PUBLIC

La planification logistique des besoins et des offres permet de rentrer concrètement dans un projet de report modal. Et la recherche de solutions de transport passe par des cotations et des lancements d'appel d'offres, comme vu précédemment.

Mais changer de mode de transport est une démarche plus complexe, qui peut nécessiter l'intervention de la puissance publique quand des travaux sont nécessaires ou que le marché doit être évalué plus largement.

- ✓ Chez TMA (projet de création d'un terminal multimodal à Angers) : **2 appels d'offres ont été lancés, l'un sur une étude de marché, l'autre sur une étude technique et opérationnelle du site d'accueil du terminal.**
Alter public, un EPL (Etablissement Public Local) détenu par le Département du Maine-et-Loire, Angers Loire Métropole, Cholet Agglomération, Saumur Val de Loire, Mauges Communauté et un collège de 64 Collectivités du Maine-et-Loire a porté les 2 appels d'offres. Alter Public est accompagné par une assistance à maîtrise d'ouvrage, assurée par Elyum Conseil.
La création d'une plateforme de transport combiné à Trélazé est mentionnée dans l'avenant au CPER (Contrat de Plan Etat Région) 2021-2027 relatif au volet « infrastructures et mobilités ». Les 2 études **sont financées dans le cadre du CPER.**²⁶

3.4.7 BENEFICIER DE CAPACITES DE TRANSPORT EXISTANTES

Une des solutions permettant de faire du report modal est de bénéficier de capacités résiduelles dans une offre de transport existante.

- ✓ Chez GazelEnergie la mise en place du transport ferroviaire de bois entre La Teste de Buch et Gardanne a été **rendue possible par l'existence d'un acheminement du céréaliier InVivo**, réalisant un trafic entre Hourcade et Miramas. Le train entier utilisé par InVivo dispose parfois de capacités, qui permettent l'ajout de quelques wagons de

²⁵ En la matière PercoCo regrette un peu le manque de transparence car les transporteurs ont bénéficié des aides à l'achat de caisses mais il n'est pas possible de savoir s'ils ont répercuté cette « facilité » dans leurs tarifs.

²⁶ Source : https://www.prefectures-regions.gouv.fr/pays-de-la-loire/irecontenu/telechargement/118522/882114/file/0_Avenant%20Mobilit%C3%A9s%20CPER%20PDL%20et%20annexes_sign%C3%A9%2027%2006%202024.pdf
« Le projet à le soutien du Ministère de la Transition écologique, de la Région des Pays de la Loire, de la CCI 49, d'un consortium d'entreprises privées et de SNCF Réseau » (extrait de l'appel d'offre de l'étude de marché).

bois. GazelEnergie profite donc de ces capacités pour acheminer ses wagons. Il n'y avait pas d'autres sillons à demander, il existait déjà.

- ✓ De la même manière, Valorplast (transport fluvial sur la basse Seine, entre Grand-Quevilly et Limay) s'est appuyé sur **une offre de transport existante et opérationnelle de l'armateur fluvial Fluviofeeder**, qui opérait un trafic entre la région parisienne et Le Havre.

Fluviofeeder pouvait s'arrêter à Limay. Et Fluviofeeder utilise des unités de chargement adaptées pour le transport de balles de plastique, des caisses mobiles 45 pieds à rideau. Fluviofeeder avait également des capacités de stockage, dont a pu bénéficier Valorplast.

Déjà évoqué précédemment, **le dispositif Appel d'air** permet d'identifier les offres ferroviaires et fluviales existantes, sur lesquelles une entreprise peut s'appuyer pour mutualiser des moyens de transports.

Valorplast témoigne du programme Appel d'air. « Le programme Appel d'air nous a bénéficié à double titre : d'une part, à travers l'outil d'assistance numérique mis à disposition et d'autre part, par les temps d'accompagnement personnalisé proposés. Ces deux aides combinées nous ont permis de confirmer ou d'identifier des lignes potentielles de report modal de nos flux logistiques, ainsi que les opérateurs de transports associés. »²⁷

3.4.8 LE MAINTIEN ET LA REMISE EN ETAT DE L'INFRASTRUCTURE

Très concrètement, le recours aux modes alternatifs ne peut se faire sans des infrastructures d'entrée sur les réseaux, qu'ils soient ferroviaires ou fluviaux, et sans l'entretien d'un réseau capillaire d'accès. Le maintien en état de ces infrastructures, et les travaux qui permettent de les garder opérationnels ou de les réactiver, sont des conditions sine qua non pour une réutilisation des modes massifiés.

- ✓ **Le maintien d'un embranchement ou du moins de capacités ferroviaires** a permis à Oxycentre de refaire du transport ferroviaire. Oxycentre s'est implanté en 1991 sur un site choisi précisément parce qu'il était embranché. L'entreprise a cessé d'utiliser le fer en 2009, mais avait fait le choix de conserver les rails dans son emprise, ceci jusqu'en 2024, année de reprise de ses approvisionnements en matières premières. L'installation reçoit 300 tonnes par semaine livrées par coupons de wagons. Ce trafic a été permis par la remise en état de la voie entre le RFN et le site Oxycentre et la remise en état dans l'emprise Oxycentre. Oxycentre a payé l'investissement. L'entreprise a bénéficié d'une négociation commerciale avec Fret SNCF sur le coût de transport et un engagement de pérennité d'entretien de l'ITE sur une longue durée.
- ✓ Pour Nestlé Waters, la première condition à l'utilisation du fer est le caractère embranché ou non de l'usine. **Nestlé a toujours conservé l'ITE sous convention, pendant les 10 ans d'inactivité.** Mais il fallait remettre en état cette infrastructure.

²⁷ <https://login.daher.com/notre-guide-pratique-de-la-decarbonation-du-transport/>

D'importants travaux ont été réalisés à cette époque, dans l'usine, travaux portant sur les voies de l'Installation Terminale Embranchée et sur les aires de chargement des conteneurs. Il y a environ 1 kilomètre entre l'entrée ferroviaire de l'usine et le Réseau Ferré National.

- ✓ Ascoval (transport de blooms entre l'aciérie de Saint-Saulve, département du Nord, et le laminoir de Hayange en Moselle) a pu réactiver son trafic ferroviaire **grâce à l'entretien de la ligne Valenciennes - Mons**, ligne fret non électrifiée à voie unique, par la CCI de Valenciennes.
- ✓ GazelEnergie a conservé la convention d'embranchement de sa centrale biomasse de Gardanne, même inutilisée. Les examens de sécurité pour réactiver l'ITE ont été rapides.
- ✓ Néanmoins, **le maintien d'une infrastructure ne garantit pas son réemploi, car remettre en état une ITE par exemple peut coûter cher**. Ainsi, en 2023 Schiever porte un projet de réactivation d'ITE sur un de ses entrepôts à Avallon. Mais le projet est abandonné, notamment pour des raisons de coût. Le montant nécessaire à la réhabilitation de l'ITE était bien supérieur aux prévisions de Schiever, « une enveloppe de 2M€ dont, au minimum 33% à la charge de Schiever ».

3.4.9 LES AIDES PUBLIQUES A L'INVESTISSEMENT (INFRASTRUCTURE, MATERIEL) ET A L'EXPERIMENTATION

L'aide publique est un soutien souvent nécessaire pour faire du report modal. Car utiliser les transports massifiés peut coûter cher, que ce soit en matériel spécifique de transport (caisses mobiles, conteneurs, ...) ou en infrastructures (terminal multimodal quand il est à créer, moyens de manutention, espaces de stockage, ...).

- ✓ Les Transports Cordier ont investi dans **la conception et l'achat de plusieurs UTI**. Les Transports Cordier ont travaillé avec l'entreprise Modalis, constructeur d'unités de chargement pour le transport de marchandises. Le travail avec Modalis a demandé 1 an pour la réalisation de caisses mobiles « Hyper volume ».
- ✓ Pour le groupe Pradier, **l'aide des partenaires publics a été décisive** : achat des péniches, des engins de manutention, recrutement des bateliers conducteurs des automoteurs....
Pradier a bénéficié des aides financières de VNF et de son programme PARM (Plan d'Aide au Report Modal) mais aussi PAMI (Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation).
La CNR (Compagne Nationale du Rhône) a également été un élément déclenchant : la convention d'occupation sur un site fluvial de réception de matériaux à Mondragon prévoit un rabais dégressif du loyer en fonction des volumes transportés par la voie d'eau.
« Sans VNF et la CNR, cela aurait été plus difficile, il aurait fallu 100% de fond propre ». Pradier aurait eu du mal à rentabiliser l'investissement.
- ✓ **Valorplast a également sollicité VNF et a bénéficié du PARM** avec :
 - Le volet A du PARM, pour l'identification (étude) des flux, des offres adaptées à ces flux (liaisons et transporteurs) et pour une évaluation des coûts des solutions multimodales. Valorplast avait, dans cette première étape, choisi de se faire accompagner par un bureau d'étude, qui a contribué au travail de diagnostic flux/offre/tarifs.

- Le volet B : aide à la mise en place d'expérimentations avec une expérimentation de mai à décembre 2023. 5 trajets ont été réalisés dans ce cadre (4 à 5 conteneurs à chaque trajet) qui ont validé le mode opératoire.
- ✓ VNF a été sollicité par Soven pour réaliser des expérimentations, à travers le dispositif PARM (Plan d'Aide au Report Modal). Le PARM a comblé le surcoût engendré par le fluvial par rapport à la route (isocoût par rapport à la route).
- ✓ « Nestlé Waters a investi 2 millions d'euros dans le cadre du projet Ballast. **La région Occitanie** a également été contributrice en apportant **un soutien financier de 200 000 euros**. Le projet a permis la réfection des infrastructures ferroviaires et la construction de la plateforme multimodale. »²⁸
- ✓ Ascoval a été **aidé par la DREAL pour la rénovation des voies ferroviaires** dans son usine (montage de dossiers d'aides pour la rénovation d'ITE).
- ✓ Chez PepsiCo, **la transition vers le TCRR a été permise et facilitée par les aides à l'achat de caisses mobiles**, dont les transporteurs ont bénéficié. « Au travers d'une subvention directe, l'ADEME aide les entreprises de transport, les opérateurs de transport combiné, les chargeurs et les loueurs de matériel pour l'achat de matériel roulant (caisse mobile, semi-remorques à prise par pince) et de matériel de transbordement (réservé aux chargeurs). »²⁹
- ✓ Atlantem a répondu à l'appel à projet Remove de l'ADEME qui donne une aide au report modal, ce qui couvrirait le surcoût d'utilisation du transport combiné rail-route.
- ✓ Les études préalables à la création d'une plateforme de transport combiné à Trélazé sont financées dans le cadre du CPER (Contrat de Plan Etat Région) 2021-2027.

²⁸ source : <https://ambition4climate.com/wp-content/uploads/2021/03/Projet-Nestle%CC%81-vf.pdf>

²⁹ source : <https://novatrans-greenmodal.eu/fr/le-transport-combine/aides>

L'activation du réseau interprofessionnel et interpersonnel

La mobilisation ou création de moyens en interne pour un travail en mode projet

Un travail de benchmark des acteurs et des offres existantes

Se faire accompagner

La demande de cotation ou le lancement d'appels d'offres privés

Le lancement d'études de marchés par appel d'offres publics

Bénéficiaire de capacités de transport existantes

Le maintien et la remise en état de l'infrastructure

Les aides publiques à l'investissement et à l'expérimentation

Synthèse des modalités de passage d'une logique routière à une logique multimodale

Nous voyons que les entreprises s'appuient sur **une combinaison et une succession de méthodes** pour recourir aux modes massifiés, allant chronologiquement de l'identification des organismes et des personnes ressources, jusqu'à la planification des besoins et la contractualisation avec un opérateur logistique, ferroviaire, fluvial ou combiné.

Les délais entre la prise de décision et les premiers trafics sont variables, **mais peuvent être assez courts**. Ils s'échelonnent entre moins d'un an et 3 ans. Les délais les plus courts ont été constatés chez Atlantem (4 mois), GazelEnergie (5 mois) et Nestlé Waters (9 mois), dans des cas ne nécessitant pas de travaux sur l'infrastructure ou bénéficiant d'offres de transport existantes. Les projets nécessitant des travaux d'infrastructure lourds sont généralement plus longs (TMA, création d'un terminal multimodal).

4 PISTES ET LEVIERS A ACTIONNER : COMMENT MIEUX ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES QUI SOUHAITENT RECOURIR AUX MODES FERROVIAIRES ET FLUVIAUX

Les pistes d'actions présentées ci-dessous sont à destination des acteurs publics. Elles émanent des réponses des entreprises sur ce qui leur a manqué, ce qui aurait facilité leur démarche de report modal et ce que les acteurs publics pourraient faire pour favoriser le report modal.

4.1 MIEUX RECENSER LES SITES DE REPORT MODAL

L'accès aux réseaux ferroviaires et fluviaux est un élément clé du report modal. Mieux recenser les sites bord à voie d'eau et les sites embranchés ou embranchables, pouvant accueillir des trafics pris à la route, quand ces points d'entrées n'existent pas déjà, nécessite une approche à la fois technique (espace disponibles, accessibilités), économique (proximité du marché), environnementale (prise en compte des contraintes écologiques) et sociale (acceptabilité pour les élus et les habitants).

- ✓ Pour MGE, **la question foncière est la première problématique à traiter pour développer l'intermodalité**. Le site MGE de Blainville-sur-l'Eau, sur lequel partent et arrivent plusieurs relations en transport combiné rail-route ou en fer conventionnel avec Rennes et le Sud-Ouest a été acheté par MGE en 2002. Il a été modernisé pour en faire un site d'entreposage moderne et un outil d'intermodalité.

Certaines entreprises ont eu des difficultés à identifier les meilleurs sites pour leurs projets. Certains l'ont identifié par eux-mêmes, parfois par hasard :

- ✓ Soven (Centrale d'achat multi-énergies d'Engie) possède un quai bord à voie d'eau à Montereau (Seine-et-Marne), qui a été utilisé dans le cadre d'une expérimentation de transport fluvial de bois-énergie vers Gennevilliers). C'est le seul qu'il possède. Le site était auparavant une friche qui a été identifié par Soven, par hasard. Pour l'entreprise, **« un meilleur recensement de ce genre de sites aiderait les entreprises en recherche d'accès à la voie d'eau. »**
- ✓ Le site de Trélazé, à l'Est d'Angers, envisagé pour la création d'un terminal multimodal par le consortium TMA, a été **identifié par les Transports Ageneau et par son bureau d'étude conseil, Elyum Conseil.**

La gestion et donc l'identification plus précise de sites peuvent être du ressort de très nombreuses entités :

- ✓ Les gestionnaires de réseaux : VNF (Voie Navigable de France) et la CNR (Compagnie Nationale du Rhône) sont les acteurs majeurs quant au réseau fluvial. Les régions et collectivités territoriales, ainsi que les DDT (Directions Départementales des Territoires), peuvent localement jouer un rôle. Pour le réseau ferroviaire, SNCF Réseau.
- ✓ Les gestionnaires de fonciers : la gestion du foncier des zones d'activités (zones d'activités économiques, zones industrielles) est assurée par différentes entités :

collectivités territoriales (communes, EPCI), agences et établissements publics de type EPF (Etablissement Publics Fonciers), SEM (Société d'Economie Mixte) ou SPL (Société Public Locale), les CCI et les acteurs privés (promoteurs immobiliers et propriétaires fonciers privés). Les gestionnaires de fonciers et d'immobiliers fluviaux et ferroviaires, propriétaires ou non, sont aussi des acteurs importants : ports fluviaux, SNCF Immobilier, gestionnaires de terminaux intermodaux, ...

Pour que ce travail soit utile pour les projets de report modal, ce recensement doit être réactualisé et partagé. **Les collectivités locales, les CCI, mais aussi les clusters ou clubs logistiques locaux, ou des observatoires de la logistique, peuvent avoir un rôle d'intermédiaire entre toutes ces structures et de pré-identification de sites.**

Des études de marchés, réalisés en interne par un organisme public, ou par un bureau d'étude externe, peuvent permettre d'avoir une approche plus précise sur la recherche d'un site particulier, en fonction du besoin identifié.

4.2 PRESERVER LES SITES EMBRANCHES ET BORD VOIE D'EAU

L'État et les collectivités locales peuvent se doter d'outils de planification pour préserver et consolider l'armature des zones logistiques multimodales, qu'elles soient fluviales ou ferroviaires. Ils peuvent ainsi contribuer à favoriser le maintien et le développement d'un réseau de sites, outils indispensables pour une logistique fluviale et une logistique ferroviaire performante et efficace.

- ✓ Pour MGE, la principale action à mener par les acteurs institutionnels est de **soutenir le maintien et le développement des portes d'entrée ferroviaires et en particulier des ITE**. Trop d'ITE ont déjà été fermées selon MGE.
La mutualisation d'ITE peut être une solution pour développer le fret ferroviaire conventionnel et pour traiter des conteneurs, dès lors qu'elles sont bien conçues pour les transferts rail-route (bande suffisamment large entre la voie ou le quai et l'accès camions pour permettre le transbordement).
Les cours marchandises pourraient théoriquement être une autre solution, mais elles sont vieillissantes, avec des voies courtes, ... et sont finalement rarement des solutions pertinentes.

Les acteurs publics ont un rôle à jouer à travers les documents d'aménagement et d'urbanisme existants, qu'ils soient à l'échelle communale ou intercommunale, ou à l'échelle régionale voire nationale.

- ✓ A l'échelle régionale : les SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires). En Ile-de-France par exemple, le maillage de ports et de zones logistiques multimodales est inscrit dans le Schéma Directeur de la Région Île-de-France et le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France.
- ✓ A l'échelle communale ou intercommunale : les SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale), PLU et PLUI (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal),
- ✓ Les documents environnementaux sont à prendre en compte : PCAET (Plan Climat-Air-Énergie Territorial), TVB (Trame Verte et Bleue), ...

L'intégration des enjeux de logistique et de transport de marchandises progresse dans la plupart de ces documents³⁰. Néanmoins, il apparaît nécessaire de **poursuivre le travail pédagogique pour la prise en compte de ces problématiques de logistique et de transport dans ces documents.**

Une fois les sites « débranchés », il est très difficile voire impossible de les rendre de nouveau éligibles, car d'autres besoins vont s'imposer pour d'autres fonctions (habitation, industries, tertiaire).

Plusieurs entreprises interrogées ont pu faire du report modal car elles avaient gardé leurs ITE ou leurs quais, ou bénéficié d'une ITE existante :

- ✓ **Le maintien d'un embranchement a permis à Oxycentre de refaire du transport ferroviaire.** Oxycentre s'est implanté en 1991 sur un site choisi précisément parce qu'il était embranché. L'entreprise, qui a cessé d'utiliser le fer en 2009, avait fait le choix de conserver les rails dans son emprise, ceci jusqu'en 2024, année de reprise de ses approvisionnements en matières premières (depuis plusieurs aciéries).
- ✓ Pour Nestlé Waters, **la première condition à l'utilisation du fer est le caractère embranché ou non de l'usine.** Nestlé a toujours conservé l'ITE sous convention, pendant les 10 ans d'inactivité, jusqu'en 2018.

4.3 DEVELOPPER LES AIDES FINANCIERES POUR L'INFRASTRUCTURE ET LE MATERIEL

Les collectivités locales et les chambres consulaires ont un rôle à jouer dans la préservation et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire.

- ✓ L'usine Ascoval de Saint-Saulve (Nord) est située sur la ligne Valenciennes – Mons, ligne fret non électrifiée à voie unique. Cette ligne supporte un trafic fret notable, puisqu'elle dessert aussi l'usine Toyota d'Onnaing et d'autres acteurs (De Richebourg notamment). Plusieurs trains par jour y circulent.

C'est la CCI de Valenciennes qui entretient cette ligne. Les utilisateurs de la ligne, dont Ascoval, versent à la CCI un montant fixe et un montant variable pour l'entretien de la ligne.

Pour Ascoval « **le plus important est la capacité des collectivités à maintenir en bon état les infrastructures. C'est un enjeu de préservation des sites multimodaux.** »

Ascoval est également en relation avec la DREAL pour la rénovation des voies ferroviaires sur l'usine (montage de dossiers d'aides pour la rénovation d'ITE). Ces voies sont dégradées et nécessitent des travaux. Plusieurs déraillements ont eu lieu la dernière année. Différents devis et audits des voies les plus critiques ont été réalisés. La DREAL a été moteur dans cette démarche et très réactive.

³⁰ Par exemple, la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 a renforcé l'intégration des enjeux de mobilité (dont la logistique) dans les SRADDET

Les aides peuvent aussi concerner le matériel.

- ✓ Chez PepsiCo, la transition modale a été notamment permise et facilitée par les aides à l'achat de caisses, dont les transporteurs routiers ont bénéficié. **Les transporteurs routiers peuvent bénéficier de Certificats d'Economie d'Energie (C2E) leur octroyant des aides pour l'acquisition de caisses mobiles rail/route et rail/fleuve.**

Le réseau ferroviaire est un levier permettant de favoriser le report modal, notamment pour les transporteurs routiers.

- ✓ Pour MGE, **il est indispensable de développer le P400 et donc de dégager ce gabarit en France.** la semi-remorque est « l'avenir du combiné » pour le transporteur. Le développement du P400 serait pour MGE une accélération formidable pour le report modal. Mais il n'y a pas de visibilité sur le programme P400 en France, ce qui ne permet pas, pour le transporteur, d'anticiper les marchés.³¹

La question du matériel de transport et de manutention est également posée. Pour Soven, il faut mettre en place des dispositifs de financement d'outils de manutention de produits biomasses, pour encourager le transport fluvial. Il n'y a plus de gares bois ou presque. On a perdu le savoir-faire et les capacités de manutention.

4.4 ACCOMPAGNER LA FORMATION DU PERSONNEL FERROVIAIRE ET FLUVIAL

Une politique de soutien nationale plus forte doit être mise en place, concernant le maintien et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, mais aussi sur l'aide à la formation des conducteurs.

- ✓ Pour Nestlé Waters, **ces conducteurs sont peu nombreux**, chacun étant agréés à un type de locomotive et/ou à une ligne ferroviaire. Trouver un conducteur en « back up », en soutien, lors de la défaillance d'un conducteur titulaire est très compliqué.

La formation des conducteurs de train de marchandises est généralement assurée par les entreprises ferroviaires elles-mêmes. Mais des organismes comme l'**AFTRAL** (qui forme aussi dans la logistique et le transport routier) proposent des cursus spécifiques pour les métiers ferroviaires, y compris pour les conducteurs de train de marchandises. L'AFTRAL est

³¹ Le gabarit P400 est une norme ferroviaire européenne qui permet le transport de semi-remorques d'une hauteur maximale de 4 mètres, mesurée depuis la base du wagon jusqu'au sommet de la remorque, en tenant compte de la suspension abaissée. (source : https://mediarail.wordpress.com/2021/04/26/intermodal-limportance-croissante-du-gabarit-p400/?utm_source=chatgpt.com)
Ce gabarit est aussi une demande des transporteurs routiers, qui souhaitent le développement de la norme Megatrailer ; norme de camion remorque plus importante, d'une capacité de 100 m³ et une hauteur libre à bord de 2,70 m. Pour les transporteur routiers, le surcoût d'investissement est faible, car ils sont déjà équipés. Ce qui n'est pas le cas quand les transporteurs doivent acheter des caisses mobiles. Le réseau ferroviaire français n'est aujourd'hui pas accessible au gabarit P400 (tunnels et ponts trop bas), hormis sur quelques relation (Perpignan – Valenton, Perpignan – Bettembourg, Perpignan – Calais).

l'un des plus grands pôles de formation supérieure en transport logistique en France. Les Conseils Régionaux subventionnent parfois des formations de l'AFTRAL dans le cadre de politiques d'insertion et de retour à l'emploi.

L'OPCO Mobilité est un organisme chargé d'accompagner les entreprises du secteur du transport et de la logistique dans le développement des compétences de leurs salariés. Les OPCO (Opérateurs de Compétence) ont été créés en France en 2019, remplaçant les anciens Organismes Paritaires Collecteurs Agréés (OPCA). Les OPCO sont les acteurs aux côtés de France Travail et des régions, qui peuvent financer les formations des salariés et des demandeurs d'emploi.

4.5 ANIMER LES TERRITOIRES LOCALEMENT, METTRE EN RELATION CHARGEURS ET LOGISTICIENS

Au-delà du rôle sur l'infrastructure, les acteurs publics peuvent avoir **un rôle d'intermédiaire entre la demande d'entreprises qui souhaitent reporter leurs trafics sur d'autres modes, et les offres, celles des professionnels du transport et de la logistique.**

C'est aussi un rôle de « dynamiseur de trafics », pour aider des chargeurs n'ayant pas beaucoup de volumes et voulant recourir au fer.

- ✓ Pour Ascoval, l'important est **la mise en réseau c'est-à-dire trouver les bons contacts au sein des entreprises ferroviaires ou fluviales.** Cette mise en réseau peut se faire via un cluster logistique, et avec l'aide d'un gros utilisateur local qui fait du transport ferroviaire et peut avoir un rôle d'exemple, de moteur. Ascoval serait également prêt à prodiguer des conseils à des entreprises voulant reporter leur trafic vers le ferroviaire via Valenciennes Métropole.
Valenciennes est un écosystème ferroviaire très dense avec d'autres utilisateurs comme Toyota notamment mais aussi Vallourec à Aulnoy. L'entreprise est en contact fréquent avec le Club Logistique de Valenciennes. Ce type de Club aide à mettre en réseau, à animer le réseau, à mettre en lien les entreprises.
La mise en place de salons logistiques peut renseigner les entreprises. Mais **des salons à l'échelle locale**, au plus près du terrain, plutôt qu'à une échelle nationale. Chaque contexte géographique et économique est en effet particulier.
- ✓ Pour Heineken, il y a un besoin de « mieux faire le poids face aux opérateurs ferroviaires ». Les entreprises sont des « cavaliers solitaires ». Elles **ne peuvent garantir que leurs propres flux et n'ont pas souvent la quantité suffisante pour constituer des trains entiers. Or, les opérateurs ferroviaires veulent des flux garantis, réguliers et pérennes.** C'est pourquoi un dialogue entre chargeurs serait utile afin de faire remonter l'information auprès d'opérateurs ferroviaires et rail-route que plusieurs remettants souhaitent faire du report modal.
- ✓ Le projet de terminal combiné à Angers s'appuie précisément sur une communauté de logisticiens exprimant leur volonté de reporter une part de leurs trafics. Le rôle des

collectivités locales est nécessaire³². Alter public, un EPL (Etablissement Public Local) détenu par le Département du Maine-et-Loire, Angers Loire Métropole, Cholet Agglomération, Saumur Val de Loire, Mauges Communauté et un collège de 64 Collectivités du Maine et Loire, a lancé 2 appels d'offres relatifs au projet, l'un sur une étude de marché, l'autre sur une étude technique et opérationnelle du site de création du terminal multimodal.

Les conférences logistiques régionales sont un rendez-vous récurrent entre acteurs publics et privés sur la logistique créé suite à un engagement de l'Etat dans la charte signée en juillet 2021 avec les acteurs de l'immobilier logistique pour la performance environnementale et économique de l'immobilier logistique français.

4.6 AMELIORER LES DISPOSITIFS D'AIDES, DE FACILITATION ET D'ACCOMPAGNEMENT

Plusieurs dispositifs nationaux aident déjà les entreprises à décarboner leur logistique : Fret21, Objectif CO2, Remove, Appel d'aiR ... facilitent la décarbonation au travers du report modal (solution parmi d'autres).

Ces dispositifs peuvent être encore améliorés selon plusieurs entreprises. Par exemple :

- ✓ **Les dossiers Remove de l'ADEME** sont parfois jugés compliqués et surtout chronophages par les entreprises. Remplir un dossier Remove nécessite pour l'entreprise de chercher les statistiques, de calculer, de compléter des tableaux de données de l'ADEME, de se renseigner en interne, et finalement de passer du temps administratif.
Certaines entreprises n'ont pas les compétences en interne pour cela ou n'ont pas le temps. Les plus petites entreprises ne sont pas « staffées ». Certains bureaux d'études font de l'accompagnement aux entreprises pour la recherche d'aide ; les dossiers sont dans ce cas mieux présentés. La prestation est néanmoins payante.
Le temps de traitement des dossiers Remove, de 8 à 10 mois, est jugé également très long par les entreprises.
- ✓ **Appel d'aiR** est un programme CEE porté par l'association AI Cargo Foundation pour des solutions d'assistance numérique et organisationnel pour le ferroviaire et le fluvial. C'est une solution d'assistance numérique, avec un outil qui s'appelle Cumulus. Les bénéficiaires du programme sont les chargeurs, commissionnaires de transport, transporteurs routiers... pour faire un état des lieux des possibilités du report modal. Appel d'aiR regarde le plan de transport des entreprises, rentre les informations dans le programme, et voit si les offres de service ferroviaires, fluviales et intermodales peuvent correspondre. Le deuxième volet du programme est celui de la mutualisation :

³² TMA (Transport Multimodal Alliances) réunit plusieurs transporteurs associés à ce projet de développement d'une offre combiné à Angers, parmi lesquels le groupe Ageneau, les Transports Thébaud, TC-transport, Immo-Ouest groupe Opal et le groupe Combronde.

mise en commun des données de transport, partage des données, pour examiner les possibilités de mutualisation.

Un outil de type Appel d'air est typiquement ce qui peut aider les entreprises. Mais plusieurs entreprises disent ne pas le connaître. Une meilleure communication pourrait permettre de palier ce défaut de notoriété.

4.7 INSERER DES CLAUSES ENVIRONNEMENTALES DANS LES APPELS D'OFFRES PUBLICS

Intégrer partout où cela est possible l'utilisation du transport fluvial, voire du transport ferroviaire ou du transport combiné rail-route, dans les appels d'offres des chantiers publics par exemple, peut être un moyen de pousser le report modal.

Par exemple, Voies Navigables de France a édité une « boîte à outils » juridique avec EY Société d'avocats. Elle est composée de fiches pratiques et permet de justifier le choix fluvial dans les marchés publics³³. Par plusieurs fiches, le document rappelle notamment les atouts de la voie d'eau, comment préparer l'intégration d'un maillon fluvial dans la logistique du chantier, et comment adapter la consultation et le marché pour inciter ou imposer l'intégration du maillon fluvial.

- ✓ Pour le groupe Pradier (utilisation de la voie d'eau entre le Vaucluse et Lyon, pour des matériaux du BTP), **l'utilisation de la voie d'eau est encore sous valorisée dans les appels d'offres publics**. Les marchés publics ne valorisent pas assez l'utilisation de la voie d'eau dans les critères d'attribution. Il faudrait davantage de points attribués au transport fluvial.
Parallèlement, et c'est un élément très positif, le transport routier continue d'investir dans la décarbonation.
- ✓ Pour Oxycentre (utilisation du fret ferroviaire depuis plusieurs aciéries françaises), **il faut insérer des clauses environnementales dans les appels d'offres publics et privés**. Il faut inciter les entreprises à faire du fer et promouvoir celles qui font les efforts.
- ✓ Pour Valorplast (utilisation du transport fluvial sur la basse seine), parmi les solutions publiques à mettre en place figure l'inscription de critères environnementaux dans les appels d'offres publics pour utiliser les modes massifiés. **Les pouvoirs publics peuvent avoir un rôle incitatif**.

Le guichet vert est un service gratuit de conseil environnemental de premier niveau, proposé aux acheteurs soumis au code de la commande publique et notamment aux petites collectivités locales. Il est déployé depuis 2022, dans le cadre du Plan national pour des achats durables.³⁴

³³ Source : [La logistique des chantiers publics - VNF](#)

³⁴ Source : <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/achats-durables>

4.8 ADAPTER LA REGLEMENTATION

L'utilisation de la voie d'eau ou du fer contrevient parfois à des obligations en faveur de l'environnement.

- ✓ GazelEnergie (transport ferroviaire de bois entre la Teste de Buch et Gardanne) gère la centrale biomasse de Gardanne, la plus importante centrale biomasse de France. 820 000 t de bois arrivent chaque année sur le site, essentiellement par route dans un rayon de 250 km. **L'approvisionnement local est inscrit dans le cahier des charges d'autorisation d'exploitation de la centrale.**

La centrale ne peut donc pas théoriquement s'approvisionner au-delà, sauf dérogation. **Le trafic ferroviaire depuis La Teste de Buch (à près de 700 km) bénéficie donc d'une dérogation.**

Parmi les raisons de cet approvisionnement longue distance, il y a le besoin d'un apport important en matières premières, auquel le marché local des 250 kms ne peut pas répondre en totalité. Le massif des Landes est un important gisement, notamment depuis les grands incendies de 2023.

GazelEnergie souhaiterait l'exploitation d'autres gisements longues distances, notamment depuis le massif du Jura.

- ✓ Pour Soven (filiale d'Engie, développeur de solutions d'approvisionnement en biomasse pour plusieurs centrales en France), le transport routier est très majoritairement utilisé pour l'approvisionnement de la matière première bois-énergie. La principale raison est **l'obligation réglementaire de faire de la courte distance.** Cette courte distance est variable en fonction des chaufferies, du territoire d'implantation (plus ou moins riche en matières premières, plus ou moins urbain) et des appels d'offres qui sont lancés pour l'exploitation des chaufferies ; généralement inférieure à 100 km, parfois moins de 200 km.

Mais la demande en bois énergie progresse, car il y a davantage de chaufferies biomasse, ce qui oblige les exploitants à s'approvisionner en plus grande quantité à des distances plus éloignées, souvent au-delà de la prescription du contrat d'exploitation.

Selon Soven, en règle générale les contrats acceptent de dépasser de 20% le rayon d'approvisionnement courte distance, ceci pour garantir les subventions d'exploitation qui sont accordées. Au-delà, **des dérogations peuvent être accordées.** Mais il n'est pas simple d'avoir les autorisations spéciales selon Soven.

Ces deux illustrations témoignent de l'ambivalence de certaines réglementations environnementales et de la complexité du problème. La courte distance est plus vertueuse. Néanmoins, elle n'apparaît pas en capacité d'assurer le fonctionnement d'une filière biomasse en développement.

Le renouvellement de ce système dérogatoire, l'assouplissement des conditions dérogatoires et la facilitation de ces procédures dérogatoires sont parmi les solutions avancées par les exploitants.

A l'échelle européenne, **certaines mesures réglementaires qui vont à l'encontre des modes massifiés sont dénoncées par des industriels.**

- ✓ Heineken (utilisateur de plusieurs lignes de transport combiné nationales) regrette l'autorisation des méga-camions à circuler sur les routes européennes, accordée par

le Parlement européen en mars 2024. Les « mégatrucks » de plus de 44 tonnes vont être autorisés à l'avenir.

Auparavant, un camion franchissant une frontière européenne par la route ne devait pas faire plus de 40 tonnes. Ceci favorisait le transport combiné, qui peut charger au-delà des 40 tonnes.

Mais avec cette autorisation des méga-camions, l'avantage concurrentiel du transport intermodal sur la charge utile transportée n'existe plus.

4.9 PARTICIPER A L'ANIMATION DES POLITIQUES DE SOUTIEN, DE COMMUNICATION ET DE PROMOTION DU REPORT MODAL EN FRANCE

La promotion des transports ferroviaires, fluviaux et intermodaux, reste un travail de longue haleine.

- ✓ Pour Oxycentre, un levier important de tout projet de report modal est la mise en relation commerciale. Dans ce cadre, **les pouvoirs publics doivent agir en amont à l'origine de la question.**
Les pouvoirs publics peuvent susciter des vocations en montrant les bons exemples. Ils doivent être dans la promotion, par des colloques, le travail relationnel... ceci au départ du projet, car les relations commerciales bilatérales interentreprises prendront le relais par la suite. Mais « une fois que la machine est lancée » plusieurs freins sont déjà tombés.
Il y a besoin d'avoir tout le monde à la même table simultanément : les entreprises, les pouvoirs publics décisionnaires et les acteurs des transports massifiés.
Identifier les bons interlocuteurs au préalable est important (**mission d'un observatoire régional ?**).
- ✓ Parmi les solutions à envisager par les Transports Cordiers, figure la mise en place d'une « porte d'entrée » au monde du transport intermodal, d'un portail de renseignements et de contacts. Si Cordier a pu bénéficier d'aides dans le cadre de relations interprofessionnelles, ce n'est pas toujours le cas pour d'autres transporteurs qui ne connaissent personnes et ne savent pas à qui s'adresser.
- ✓ Le travail fait par SNCF Réseau, avec ses rencontres **RégioFret**, est probablement de ce point de vue très bénéfique et utile car il montre des témoignages et donne envie à des entreprises d'agir.

Mieux recenser les sites de report modal OBSERVATION, DIFFUSION D'INFORMATIONS	Préserver les sites embranchés et bord voie d'eau PRESERVATION FONCIERE	Développer les aides financières pour l'infrastructure et le matériel AIDES FINANCIERES
Accompagner la formation du personnel ferroviaire et fluvial AIDE A LA FORMATION	Animer les territoires localement, mettre en relation chargeurs et logisticiens INTERMEDIATION	Améliorer les dispositifs d'aides FACILITATION ACCOMPAGNEMENT
Insérer des clauses environnementales dans les AO publics EXEMPLARITE, INCITATION	Adapter la réglementation AJUSTEMENT SIMPLIFICATION	Participer à l'animation des politiques de soutien du report modal en France PROMOTION

Pistes et leviers : comment mieux accompagner les entreprises qui souhaitent recourir aux modes ferroviaires et fluviaux et rôle des pouvoirs publics

5 CONCLUSION

Les entretiens qui ont été menés montrent que **le report modal relève d'une stratégie d'entreprise**, une stratégie privée dont le principal ressort est la volonté de répondre à des objectifs de décarbonation. Ces stratégies d'entreprises sont généralement le fruit d'une conviction et d'une réflexion au long cours.

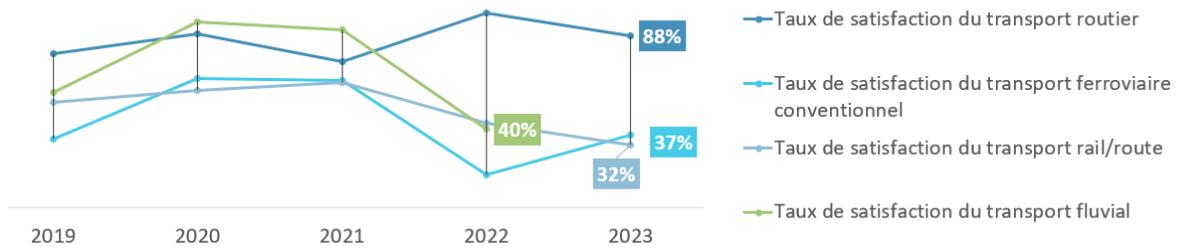
Le report modal ne s'improvise pas : **c'est une méthodologie à mettre en place** et qui comporte de nombreuses étapes : acquisition de foncier, travaux d'infrastructure, activation de réseaux interprofessionnels, accompagnement de ressources internes ou externes, aides publiques, ...

Les acteurs publics ont un vrai rôle à jouer pour faciliter ce passage ; préservation de fonciers, promotions, mise en relations, aides financières, ...

Les données d'Eurogroup Consulting, synthétisées par l'Université Gustave Eiffel et la DGITM dans le cadre de l'Observation nationale de la logistique et du séminaire de janvier 2025, indiquent que « le niveau de satisfaction des chargeurs vis-à-vis des modes de transport est plus de deux fois plus élevé pour le routier que pour les modes massifiés. La non-satisfaction des chargeurs des modes massifiés est une difficulté supplémentaire qui se dresse en face des objectifs de report modal et de verdissement du fret. »



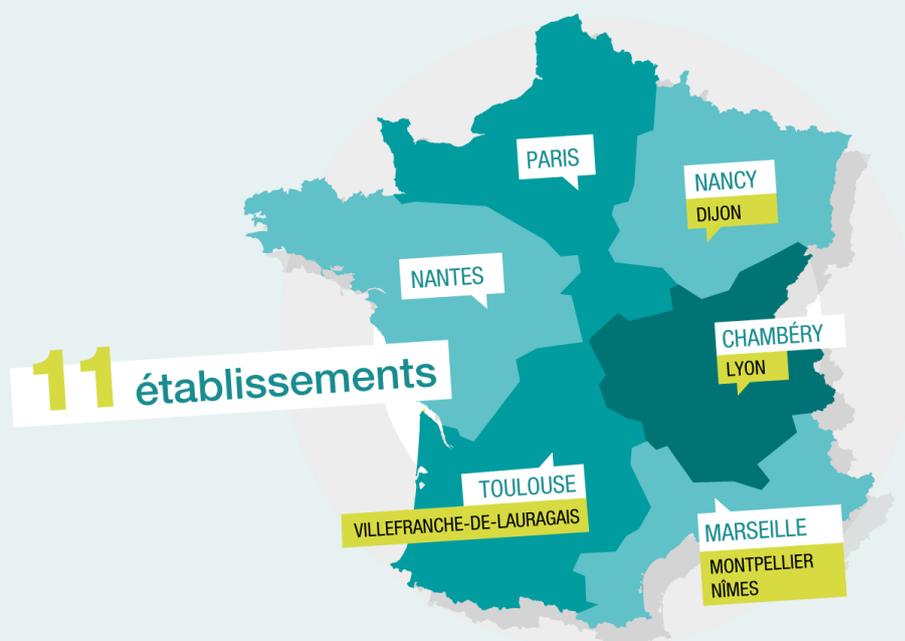
Evolution de la satisfaction des chargeurs par mode de transport
Graphique selon données Eurogroup Consulting % de chargeurs satisfaits voire très satisfaits par mode



Evolution de la satisfaction des chargeurs des modes de transport (source : [3ème Séminaire d'observation de la logistique - Sciencesconf.org](https://www.sciencesconf.org/3eme-seminaire-d-observation-de-la-logistique))

L'enjeu est donc notable, et les marges de progression importantes.

AVEC 11 ETABLISSEMENTS ET 6 AGENCES REPARTIS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE, VOUS TROUVEREZ TOUJOURS UN INTERLOCUTEUR INDDIGO PRES DE CHEZ VOUS !



Notre siège social est basé à Chambéry :

367 avenue du Grand Ariétaz
CS 52401
73024 Chambéry Cedex
Tél : 04 79 69 89 69
Mail : inddigo@inddigo.com

Agence de Paris :

40 rue de l'Echiquier
75010 Paris
Tél : 01 42 46 29 00

Agence de Toulouse :

9 rue Paulin Talabot
Immeuble le Toronto
31100 Toulouse
Tél : 05 61 43 66 70

Agence de Nancy :

8 rue des Dominicains
54000 Nancy
Tél : 03 83 18 39 39

Agence de Nantes :

4 avenue Millet
44000 Nantes
Tél : 02 40 48 99 99

Agence de Marseille :

11, rue Montgrand
13006 Marseille
Tél : 04 95 09 31 00

WWW.INDDIGO.COM

