



GREEN CROSS France & Territoires

37 avenue Franklin D. Roosevelt
75008 Paris, France

contact@gcft.fr

<http://www.gcft.fr>

TOUS ENSEMBLE CONTRE LE

COVID-19
CORONAVIRUS

Nicolas Imbert, Directeur de Green Cross France et Territoires

Le rôle du rail

dans le maillage et la performance logistique, sociétale & environnementale des territoires

Etat des lieux, enjeux et opportunités d'action post-Covid-19

18 novembre 2020 – version 2.1

Note de propositions



Sommaire

Introduction et éléments de contexte	3
1. L'évolution de la logistique en France ne correspond pas à l'urgence climatique	4
2. Le ferroviaire apporte des pistes de réponse pertinentes	15
3. Besoin d'une forte dynamique de relance pour la mobilité péri-urbaine des marchandises... ..	19
4. Ancrage territorial et partenaires de filière	27
5. C'est maintenant qu'il faut décider et investir pour demain	40
Bibliographie	45

La présente version est l'actualisation de la note de proposition présentée en juillet, préparée par Green Cross, puis présentée à un débat d'experts le 17 juillet, à Paris, en format Chatham House.

Après avoir été mise en débat par publication sur le site www.gcft.fr, elle a été actualisée suite aux multiples retours reçus. La version 2.0 actuelle est donc enrichie des commentaires et retours de nos différents lecteurs, qu'ils en soient remerciés.

Toute remarque, suggestion ou proposition de modification que vous souhaiteriez porter à la connaissance de l'association peut être envoyée via contact@gcft.fr, et pourra le cas échéant être intégrée dans notre document pour le rendre plus robuste.

Introduction et éléments de contexte

Alors que l'association 4F a publié fin juin un rapport sur le ferroviaire en France, Green Cross a choisi de se positionner en mettant en perspective les contributions du rail à la performance logistique des territoires, dans une vision systémique – intégrant notamment performance énergétique, écologique, qualité de l'air et contributions à la ville durable.

Cette note vise également à apporter :

- Une mise en perspective transversale de l'apport du fret ferroviaire avec les autres grands sujets de société tels que l'énergie, l'agriculture, la santé et la ville durable (logistique urbaine),
- L'identification de solutions ancrées territorialement et focalisées sur certains points du territoire ou sujets (décongestionnement de l'Arc Alpin, de la chaîne alimentaire avec Rungis...)
- La mise en débat de propositions relatives à l'investissement, les besoins d'organisation, la mobilisation des acteurs.

1. L'évolution de la logistique en France ne correspond pas à l'urgence climatique

Post-Covid-19, le transport de marchandises doit évoluer rapidement sur les territoires pour gagner en performance écologique et répondre aux enjeux de résilience urbaine et rurale.

Points-clés :

- performance environnementale à améliorer rapidement sur les axes de l'efficacité énergétique et du carbone, de la qualité de l'air et du bruit
- réponses à la congestion routière et à la mauvaise qualité de l'air urbain
- besoin d'information essentiel pour les chargeurs, parties prenantes et territoires – tant sur l'empreinte carbone que sur la performance logistique
- faute de vision et d'investissements partagés, la performance intrinsèque des offres combinées s'est estompée pour de fait évoluer lentement vers une logique tout-camion en France,
- attentes fortes et exprimées de manière complémentaires pour remettre le rail au cœur de la mobilité de marchandise

Le transport de marchandises est un sujet essentiel, tant en termes de performances logistiques, de qualité de service, de contribution à la prospérité de nos économies, au développement des territoires et au tissu social, que de transition écologique de l'économie. Selon Datalab¹, l'ensemble des transports (personnes et marchandises - hors poste et courrier) représente une dépense totale en France de 425 milliards d'euros, soit 18,1% du produit intérieur brut (PIB).

En Europe en 2018², la répartition est la suivante : (Source Eurostat)

- 75% des tonnes.km sont transportées par la route,
- 19% via le rail,
- Et 6% en fluvial.

En France en 2019, la part modale du transport terrestre de marchandises est de 9% pour le rail, contre 18 % en Allemagne, 32 % en Autriche, et 35 % en Suisse³.

¹ Chiffres clés du transport, édition 2020, p79

² https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Freight_transport_statistics_-_modal_split

³ <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/les-acteurs-du-fret-ferroviaire-demandent-le-soutien-de-letat-1218569>

La situation actuelle est très paradoxale :

- D'une part, faute d'un accès facile à des offres combinées présentant des critères de performance, de disponibilité et de prix comparables au transport routier, les chargeurs sont souvent enclins à recourir massivement à un transport tout-routier,
- D'autre part, le transport routier est de plus en plus vécu, tant par les collectivités locales que par les citoyens, comme une solution de moins en moins acceptable en termes de pollution (qualité de l'air, bruit), de contribution au dérèglement climatique, et par les infrastructures et investissements que son développement nécessite.

La récente Convention Citoyenne sur le Climat a mis en avant cette aspiration sociétale à voir se développer des offres moins impactantes pour le climat, l'air et la qualité de vie que le tout-camion, et la politique européenne récemment actualisée privilégie également cette voie.

Selon les conclusions de la CoP 21 à Paris⁴, les émissions liées au transport représentent 30% des émissions de gaz à effet de serre, 32% de la consommation d'énergie, et 94% des importations de pétrole dans l'Union Européenne.

Actuellement, le transport de marchandises par voie ferroviaire représente 63 millions de trains.kilomètres, soit environ la moitié de son volume en 2008 (142 millions).

Des situations similaires sont observées sur l'ensemble des transports horst trafic routier (en particulier le fluvial), illustration d'un état de fait souvent décrit comme celui du tout-camion. Il est à noter que cette complémentarité des modes de transport, alors que de plus en plus les villes se ferment aux véhicules les plus polluants, tend également à réduire le dumping économique opéré sur les transporteurs routiers locaux et nationaux, souvent mieux-disant écologiquement et socialement, sur leurs collègues européens ou internationaux.

Cette situation, qui ne place pas la France parmi les pionniers européens en termes de transport de marchandises, n'est pourtant ni inéluctable, ni en phase avec les objectifs de qualité de vie, de transition écologique, et de résilience de nos économies.

Ainsi, l'Union Européenne rappelait en 2016⁵ que 87 à 90 % des citoyens dans l'UE sont toujours exposés à des niveaux de polluants atmosphériques jugés dangereux par l'OMS.

Dans son plan de prévention du bruit de 2019, la Préfecture des Hauts de Seine⁶ rappelait également que le bruit routier constitue la principale source de morbidité, en concentrant à lui seul 61 % des estimations de pertes d'années de vie en bonne santé (DALY) dans la zone dense francilienne, contre 22 % pour le trafic ferroviaire et 17 % pour le trafic aérien. Le coût social du bruit en France a été estimé à 57 milliards par an d'après une étude du Conseil National du Bruit (juin 2016), dont 20,6 milliards induits par le bruit des transports, en ne prenant en compte que l'exposition des personnes à leur domicile et considérant les impacts en matière de troubles du sommeil, de gêne, de risques cardiovasculaires accrus, de décotes immobilières, de pertes de productivité et de troubles de l'apprentissage. Bruitparif a réalisé une déclinaison francilienne et a ainsi estimé à 16,2 milliards d'euros soit 1 350 € en moyenne par habitant et par an, dont 6,9 milliards liés aux transports, le coût social du bruit en Ile-de-France.

De récentes études conduites avec le support des distributeurs Carrefour et Casino montrent qu'une action ciblée avec les 100 principaux fournisseurs de ces distributeurs pour optimiser les flux marchandise pourrait réduire les coûts de 32%, les émissions de gaz à effet de serre de 60%, et convertirait 50% des volumes de la route au rail. Les expérimentations pilote suivant ces études ont permis d'avoir un facteur de charge qui passe de 55 à 85% en moyenne sur les chargements optimisés⁷.

⁴ Repris d'une conférence « European Transport Policy » le 4 avril 2016, citée par « A truly integrated transport system for sustainable and efficient logistics », Setris Project, Horizon 2020

⁵ <https://www.eea.europa.eu/fr/signaux/signaux-2016/articles/le-transport-et-la-sante-publique>

⁶ http://www.hauts-de-seine.gouv.fr/content/download/14614/98406/file/PPBE_approuv%C3%A9_19-12-19.pdf

⁷ Ballot E. Montreuil B. Memmer R, L'internet physique et le réseau des prestations logistiques : <https://hal-mines-paristech.archives-ouvertes.fr/hal-01113644>

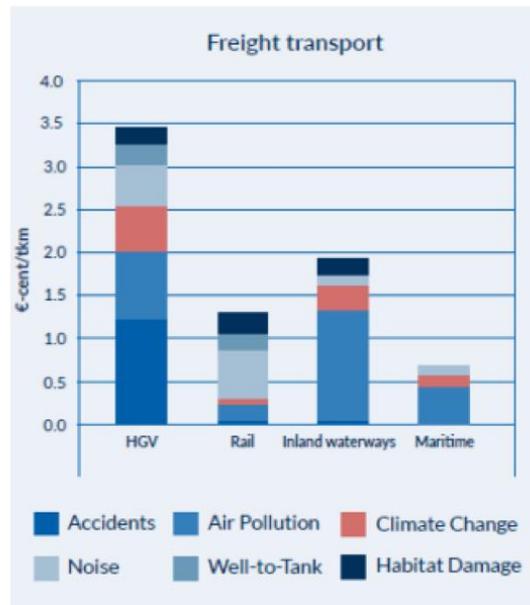
En termes d'efficacité économique, il a été démontré tant aux échelles européennes que nationales, que le mode de transport le plus intéressant financièrement est le train, en intégrant les co-bénéfices et les gains liés aux externalités négatives évitées (Rapport Patrice Geoffron⁸). Chez Fret SNCF en France, 90% des tonnes.km sont réalisées en électrique, contre 70% en moyenne en Europe, ce qui fait du ferroviaire le meilleur mode de transport terrestre en matière d'externalités.

**LES ÉCARTS DE COUVERTURE DES COÛTS*
EN € PAR PASSAGER-KM OU TONNES-KM
SONT PLUS FAIBLES POUR LE RAIL QUE POUR TOUT AUTRE MODE DE
TRANSPORT. * (COÛTS VARIABLES MOINS LES TAXES ET REDEVANCES)**



¹ Accessible at https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable-transport/internalisation-transport-external-costs_en
² Charts reproduced from *State of play of internalisation in the European Transport Sector and Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities: Main Findings*, European Commission, 2019
³ Besides heavy goods vehicles (HGVs) and buses/coaches, light commercial vehicles (LCVs) are also important. However, consultants decided not to include LCVs here, as they are used both for freight and passenger transport, so LCV transport performance for each could not be derived reliably.

**LES EXTERNALITÉS DU RAIL
SONT PARMI LES PLUS FAIBLES,
AUTANT POUR LES PASSAGERS QUE POUR LE FRET
COÛTS EXTERNES MOYENS (EXCLUANT LA CONGESTION)**

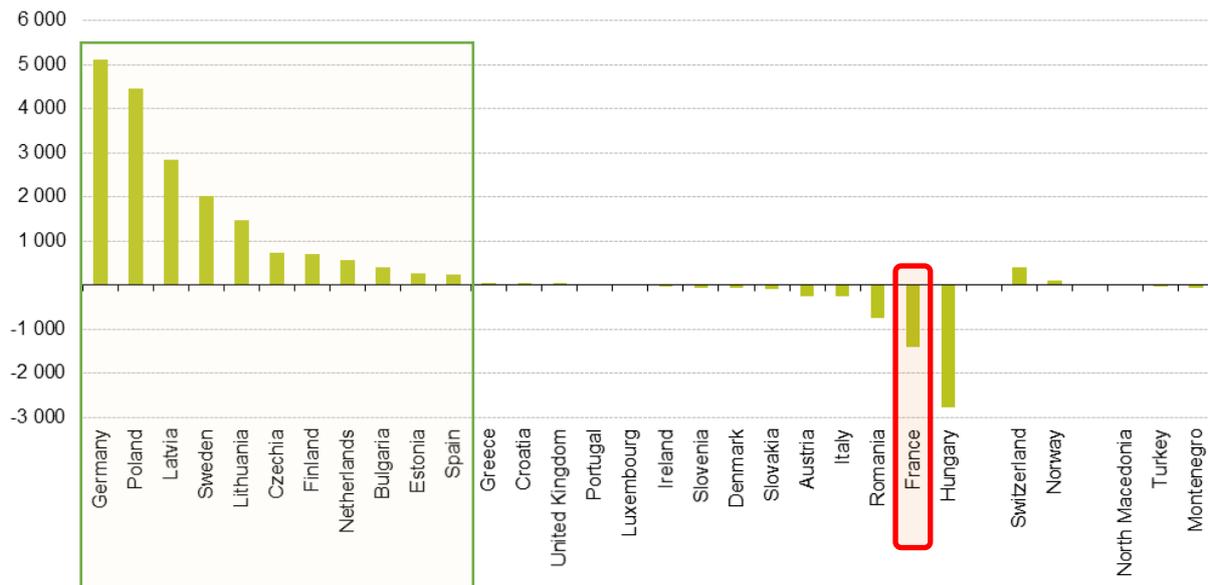


⁸ http://www.transalpine.com/sites/default/files/documents/documentation/200622_-_fret_ferroviaire_-_cobenefices_-_rapport_altermind_002.pdf

Pourtant, la part modale des alternatives à la route baisse d'année en année, et les solutions intermodales (ferroulage, plateformes d'échanges multimodales...) peinent à s'imposer en France, alors même que via le développement des éco-contributions et un renforcement de l'offre elles réussissent à se développer dans d'autres pays européens.

Ces 4 dernières années, depuis 2016, ont été marquées par des chocs qui ont pénalisé le trafic ferroviaire de marchandises (grèves nationales et Covid-19). Malgré ce contexte perturbé, le trafic se maintient et on peut gager qu'il aurait augmenté sans ces chocs externes.

Rail transport for main undertakings: change between 2017 and 2018
(million tonne-kilometres)



Note: Cyprus and Malta have no railways. Data are confidential for Belgium.
Source: Eurostat (online data codes: rail_go_typepas and rail_go_quartal)

eurostat 

La situation actuelle en France est donc éminemment paradoxale. D'un côté, le transport de marchandises évolue lentement mais sûrement vers un tout-camion qui n'a été ni souhaité ni planifié par aucune entité organisatrice, et ne satisfait d'ailleurs pas forcément les transporteurs routiers français, et de l'autre, les atouts en faveur d'une alternative permettant une moindre empreinte environnementale (émissions de gaz à effet de serre, pollution et santé environnementale, bruit...), ne sont que peu mis en valeur.

Ceci est particulièrement vrai pour le fret ferroviaire, dans un contexte où la filière maritime a su évoluer fortement autour de la forte réduction des NOx ces dernières années, de l'évolution vers une part plus importante du gaz naturel dans la propulsion des navires, d'une meilleure performance logistique et de systèmes d'informations mis à niveau, permettant ainsi une baisse de vitesse des navires à performance logistique constante⁹.

Dans le contexte de relance économique et de transformation écologique post-Covid-19, nous avons une opportunité particulièrement intéressante de développer une filière logistique multimodale triplement performante (socialement, économiquement, écologiquement) via un investissement dans la performance logistique et la relance d'un fret ferroviaire, fluvial et maritime modernisé.

⁹ Pour en savoir plus : Respi'r'actions : air, climat, énergie : <https://gcft.fr/WP/nos-actions/eau-et-oceans/air-climat-energie-defis-et-opportunités-pour-une-metropole-portuaire-et-maritime/>

Les citoyens ayant participé à la Convention Citoyenne sur le Climat, entre mi-2019 et mi-2020 ne s'y sont pas trompés, exprimant des attentes fortes quant à l'évolution des modes de transport, de la consommation, et des mécanismes de financement¹⁰.

Convention Citoyenne sur le Climat :

Une action structurante de la République doit être mise en place

"La République garantit la préservation de la biodiversité, de l'environnement et lutte contre le dérèglement climatique."

Extrait des propositions :

- Développer puis mettre en place un score carbone sur tous les produits de consommation et les services
- Sensibiliser l'ensemble de la population française en reliant compréhension de l'urgence climatique et passage à l'action
- Renforcer et centraliser l'évaluation et le suivi des politiques publiques en matière environnementale
- Inciter à utiliser des moyens de transports doux ou partagés, notamment pour les trajets domicile-travail, en généralisant et en améliorant le forfait mobilité durable, prévue par la récente loi d'orientation des mobilités
- Interdire les centres villes pour les véhicules les plus émetteurs de gaz à effet de serre

Retour fort à l'usage du train :

- Réduire la TVA sur les billets de train de 10% à 5,5%
- Généraliser les mesures tarifaires attractives déjà pratiquées par certaines régions
- Développer un plan d'investissement massif pour moderniser les infrastructures, les matériels roulants et les gares pour en faire des pôles multimodaux (lien avec les voitures, cars, vélos...)

Réduire le transport routier de marchandises

- Développer les autoroutes de fret maritime (et fluvial), sur des trajets déterminés
- Encourager le recours au transport fluvial :
 - rendre plus attractif le transport fluvial par des incitations financières
 - mieux le connecter aux plateformes multimodales
- Imposer un suivi régulier de la formation des chauffeurs à l'éco-conduite
- Imposer aux constructeurs de poids lourds d'adopter la même filière énergétique dans leur recherche et développement
- Sortir progressivement des avantages fiscaux sur le gazole, en échange de compensations fortes pour les transporteurs sous forme d'aides au financement accrues pour l'achat de poids-lourds neufs plus propres en remplacement des poids lourds polluants
- Inciter, par des obligations réglementaires et fiscales, au report partiel vers d'autres moyens de transport de marchandises moins émetteurs
- Obliger les chargeurs à intégrer des clauses environnementales
- Favoriser le transport de marchandises sur des circuits courts par une modulation de la TVA

¹⁰ Dufrech, K. (Juin 2020). Les 150 propositions de la Convention citoyenne sur le climat. France Inter : <https://www.franceinter.fr/environnement/les-150-propositions-de-la-convention-citoyenne-sur-le-climat>

Nous voyons donc, dans la continuité de notre note de propositions Covid-19 : 10 propositions pour des territoires plus résilients¹¹, une opportunité forte, nationalement et à l'échelle des territoires, pour agir maintenant, en mode Équipe de France et via une approche ambitieuse et structurée, afin d'investir, d'innover et de développer le rôle du rail via les territoires pour une meilleure performance logistique globale.

Covid-19 : 10 propositions de Green Cross pour des territoires plus résilients

Extraits et verbatim

[...]

L'heure est aussi, maintenant et dans les prochaines semaines, à façonner les premières briques de ce qu'il convient de faire pour reconstruire des sociétés globalement plus résilientes, éviter de gaspiller une énergie essentielle à tenter de reconstruire des dispositifs instables ou porteurs de vulnérabilités, et mettre en place à juste effort les éléments de base d'un monde plus serein.

La situation actuelle, tant en France que dans le reste du monde, a permis d'identifier ou de ressentir de nombreuses vulnérabilités, qu'il nous reste à préciser, formaliser, et résorber :

- La réponse d'urgence n'est pas assez anticipée, tant dans la localisation des savoir-faire stratégiques que dans l'anticipation des enjeux, nécessitant un réel investissement en prospective des territoires, orienté vers la résilience et vers l'action,

[...]

Ceci nous conduit à fournir les recommandations suivantes.

[...]

- La structuration urbaine et territoriale devient un enjeu essentiel de résilience, en particulier pour les villes moyennes. La structuration de l'écosystème urbain doit permettre à la fois de développer solidarités et synergies, mais également de construire une coopération multi-spécifique à même de développer une dynamique collective plus robuste que chaque dynamique individuelle. [...]
- Le futur énergétique doit être accéléré, en rendant obsolète les schémas de production concentrée de l'énergie pour accélérer via l'efficacité énergétique la généralisation des énergies 4D (Déconcentrées, Diversifiées, Décarbonées, Démocratiques) [...]
- La fiscalité doit évoluer pour être en ligne avec la transformation écologique de nos sociétés, quittant son assise sur le travail pour devenir une fiscalité énergie / matière, imposant l'atteinte aux ressources de la planète ou leur altération, et permettant de maximiser la triple performance (écologique, sociale et économique) créée sur le territoire. [...]
- La finance se doit de reprendre et d'amplifier la dynamique impulsée par l'Accord de Paris en 2015 à la CoP 21 mais trop imparfaitement suivie, notamment via la mise en place d'une économie régénérative, permettant la reconquête des écosystèmes via la performance économique, une taxation sur les transactions financières encourageant la territorialisation de l'investissement, et une suppression immédiate à tout investissement ou support public dans les énergies fossiles, et ensuite une différenciation des opportunités d'aide publique selon la performance écologique ou humaniste de l'investissement [...]

Pour retrouver le rapport en intégralité :

<https://gcft.fr/WP/espace-presse/covid-19-10-propositions-pour-des-territoires-plus-resilients/>

¹¹ <https://gcft.fr/WP/espace-presse/covid-19-10-propositions-pour-des-territoires-plus-resilients/>

Du côté des pouvoirs publics, la sensibilisation sur l'urgence d'un choc de compétitivité de la filière logistique marchandises a été identifiée régulièrement ces dernières années, sans avoir jusqu'à maintenant été transformée en dynamique de filière ou bien en plan d'action opérationnel.

Conscient de la nécessité de préparer la société et les acteurs économiques aux transitions en cours (numérique, écologique, énergétique), le gouvernement français, sous l'impulsion du député François-Michel Lambert s'est engagé en 2016 au travers de sa stratégie nationale « France Logistique 2025 ¹² », dans un plan d'actions mobilisant les services de l'Etat.

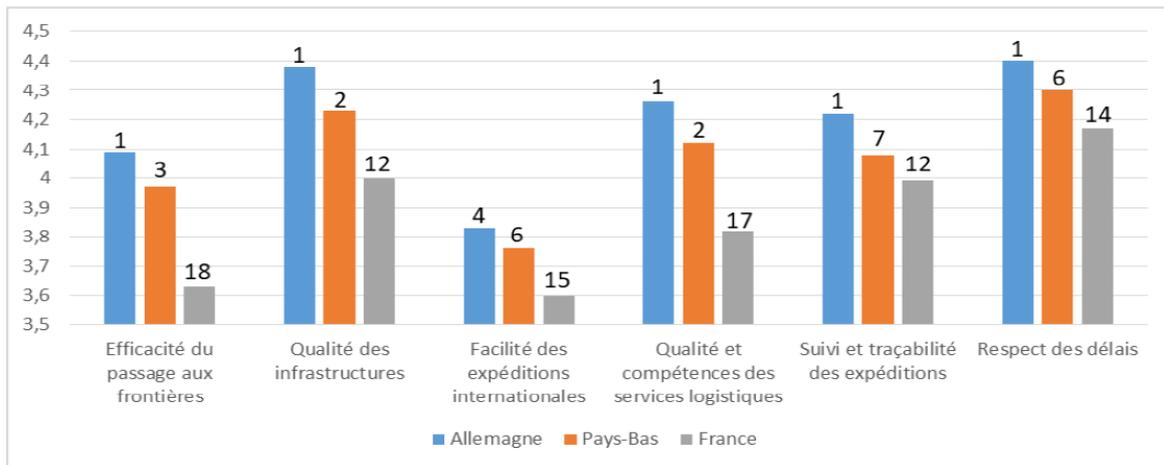
Le référentiel sur la responsabilité sociétale des entreprises (RSE) en logistique, publié le 28 septembre 2018 par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) et qui découle de cette stratégie, constitue une réponse à une forte demande émise par la filière. Malheureusement, à ce jour aucune entreprise publique ou privée ne s'est approprié ce référentiel ni ne l'a mis en œuvre.

En septembre 2019, un rapport était remis au Premier Ministre Edouard Philippe¹³, cette fois par Patrick Daher et Eric Hémar « pour une chaîne logistique plus compétitive au service des entreprises et du développement durable ». Suite à ce rapport, la filière s'est notamment mobilisée pour créer en janvier 2020 l'association France Logistique, présidée par l'ancienne ministre Anne-Marie Idrac et qui s'est dotée en juin 2020 d'une directrice générale en la personne de Constance Maréchal-Dereu¹⁴.

De manière régulière, la filière remonte un déficit d'attractivité et de visibilité de l'offre, en particulier sur le fret ferroviaire, un niveau global de performance et d'intégration à remettre à niveau, ainsi qu'un besoin impérieux d'actualisation des infrastructures et modes d'action, tant physiques que numériques.

Extrait du rapport Daher / Hémar, page 14

Graphique 2 : Scores et classement du LPI agrégé 2012-2018



Source : Banque mondiale, mission.

La filière note également l'importance de travailler des solutions à l'échelle territoriale, par une mobilisation de l'ensemble des parties prenantes, et la nécessité d'une première étape structurante pour avoir au plus vite information et mobilisation en termes de données et d'informations, d'offre et de demande, et de réseaux d'acteurs.

¹² https://www.fmlambert.fr/Presentation-de-France-Logistique-2025-par-FM-Lambert-20-a-80-milliards-d-economies-potentielles_a870.html

¹³ https://www.voxlog.fr/src/livreblancs/00/00/00/1C/pour_une_chaine_logistique_plus_comp_344836_a.pdf

¹⁴ <https://www.e-tlf.com/2020/06/16/nomination-de-constance-marechal-dereu-en-tant-que-directrice-de-france-logistique/>

Pour leur part, les Régions, s'exprimant de manière coordonnée via Région France, ont souligné l'importance d'une réponse territoriale, concrète et ambitieuse, intégrant les questions logistiques et l'avenir d'une filière ferroviaire à même de contribuer au plus près des besoins des territoires et convenablement maillée : <http://regions-france.org/actualites/actualites-nationales/lettre-ouverte-president-de-republiqu/>

Fin juillet 2020, le gouvernement a présenté les premières mesures réglementaires¹⁵ inspirées des propositions de la convention citoyenne pour le climat et le premier ministre Jean Castex a exprimé sa volonté de "développer les autoroutes ferroviaires" avec, en particulier :

- la réouverture du "train des primeurs" entre Perpignan et Rungis
- la création d'autres "autoroutes ferroviaires" sur les lignes Sète-Calais et Bayonne-Cherbourg
- la mise en place un dispositif d'aides au démarrage pouvant aller jusqu'à 35 millions d'euros / an
- l'annulation des péages sur les voies empruntées par les trains de fret ferroviaire jusqu'à décembre
- La division par deux des tarifs des péages fret à partir de 2021
- Une aide apportée au wagon isolé

L'État espère que ces mesures permettront de voir 20 000 poids lourds de moins chaque année sur les routes, correspondant à 425 000 tonnes de CO² émises en moins dans l'atmosphère.

Ces intentions ont été consolidées lors des annonces chiffrées du Plan de Relance en novembre 2020, avec notamment un premier budget validé de 170M d'euros alloués au fret ferroviaire, voir infographie.



*PARMI LES RECETTES, CO-FINANCEMENT DE L'ENJEU 1 MILLIARD D'EUROS A 50% FRANCE / 50% EUROPE

A l'inverse d'autres offres, les flux de marchandises, et en particulier ceux transitant par voie ferroviaire, sont relativement peu identifiés et cartographiés, et il est particulièrement difficile d'appréhender de manière concrète les circulations sur les territoires, encore plus lorsqu'elles sont multimodales.

Pourtant, de nombreux outils existent désormais pour aider à la décision, et appréhender les flux du territoire. Nous n'avons par exemple pas trouvé sur le site « Observatoire des Territoires » mis en place par le gouvernement français¹⁶ de cartographie de transport des marchandises.

¹⁵ <https://www.ecologie.gouv.fr/gouvernement-annonce-des-mesures-durgence-soutenir-fret-ferroviaire>

¹⁶ <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/>

D'autres secteurs, comme l'énergie, ont mis en place avec beaucoup d'efficacité des outils d'aide à la décision. France Ville Durable rappelait récemment la pertinence de mettre en place, à l'échelle territoriale, non seulement des toiles de l'énergie mais également des toiles industrielles, et des flux agricoles, humains, des circulations de données : <https://francevilledurable.fr/content/toile-energetiquer-schema-des-relations-energetiques-de-la-region-flandre-dunkerque>.

Des structures comme « Toilemaker¹⁷ » ont même vu le jour, pour porter et rendre largement possible cette création d'outils d'aide à la décision.

Proposition 1.1 : développer les toiles du transport de marchandises, qui permettent en temps réel d'identifier géographiquement, et sur la même représentation, les volumes et la nature (par famille) des marchandises transportées, la consommation énergétique, l'empreinte carbone et sociétale et les niveaux de congestion des infrastructures.

Aujourd'hui, les éléments constituant de l'offre et de la demande de fret restent flous :

- il est relativement difficile de connaître les principaux chargeurs, en particulier ceux utilisant le fret, ce qui structure leur choix de mode de transport, ainsi que leurs critères les conduisant à se positionner entre les différentes offres,
- de manière symétrique, l'offre n'est pas cartographiée, ni facilement disponible, ni à des fins de référencement, ni à des fins commerciales, ni à des fins de suivi du trafic.

Cette difficulté à référencer autant les acteurs que les flux, ainsi que l'absence de format de données ou de référentiel unifié permettant de le faire, rend compliqué toute démarche mobilisatrice de filière et de territoire sur le sujet.

A contrario, des structures comme FRET 21¹⁸, issue de l'Association des Utilisateurs des Transports de Fret (AUTF), permettent d'identifier immédiatement les principaux chargeurs et donneurs d'ordre actifs dans le fret routier, ainsi que les axes d'évolution en cours, mais sont principalement axés sur le fret routier.

Quick-win 1.2: identifier avec les 15 premiers chargeurs actuels du fret en France, l'ensemble des formats de données utilisés, ainsi que 1 à 3 formats de données permettant un suivi de bout en bout.

Du point de vue des décideurs territoriaux, mais aussi nationaux et européens, la situation du fret en France, ainsi que ses forces, faiblesses, opportunités et menaces reste difficile à suivre et à quantifier, et donc à intégrer à une politique territoriale. La grammaire des données et analyses sur le secteur reste encore à ce stade difficile à appréhender.

Pour une orientation ambitieuse et innovante de la logistique française et européenne, il nous semble important de proposer dès maintenant la mise en place d'un « cockpit environnemental, sociétal et économique » permettant une véritable vue d'ensemble sur l'activité, ses investissements et ses orientations, et de partager rapidement ce cockpit à l'échelle européen, mais également de l'intégrer parmi différents financeurs et partenaires de la filière.

Quick-win 1.3: mettre en place le « cockpit environnemental, sociétal et économique » du fret en France métropolitaine, et rendre public les principaux indicateurs pour viser une standardisation de fait.

Le transport de marchandises est une activité peu connue du grand public, et en particulier du contribuable / citoyen / consommateur, qui, du coup, a du mal à être prescripteur en la matière.

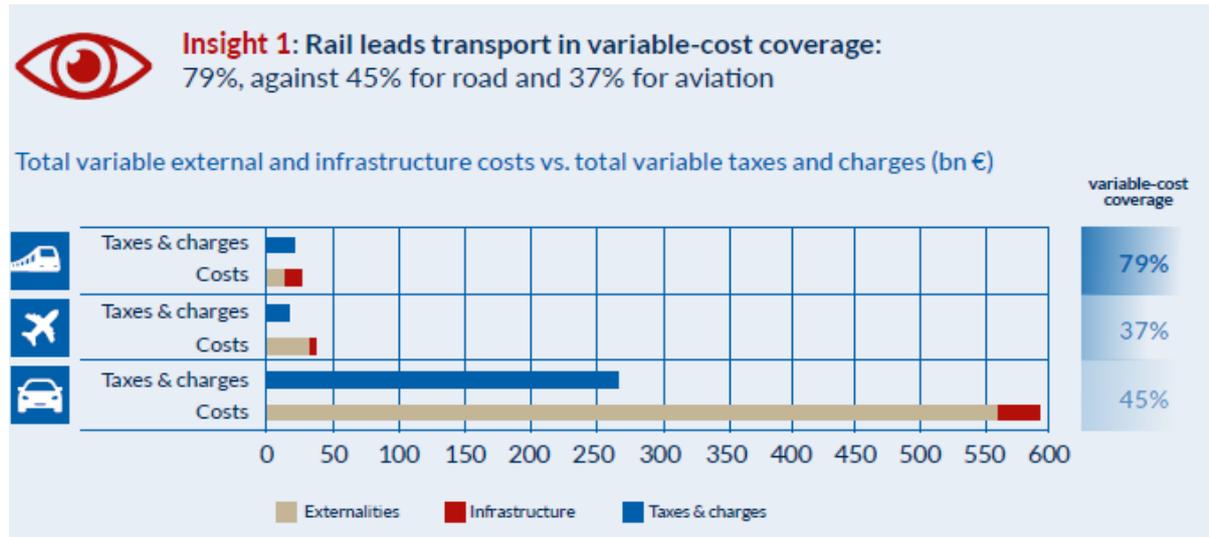
¹⁷ <http://www.toilemaker.com/>

¹⁸ <http://fret21.eu/page-entreprise/>

Le citoyen revendique clairement – comme la Convention citoyenne l’a de nouveau mis en avant – l’importance essentielle à ses yeux de diminuer drastiquement le transport routier, notamment en favorisant le transfert modal vers le ferroviaire et le fluvial, maritime et les mobilités douces;

Le contribuable ne perçoit que très faiblement les externalités associées à chaque mode de transport, et réserve un accueil allant de très mitigé à fortement hostile envers tout dispositif permettant de ré-internaliser les externalités négatives du transport, dans une logique de pollueur payeur.

Ce comportement est d’autant plus étonnant alors que différents travaux, en particulier ceux issus du rapport de la Commission Européenne de Juin 2019 (*sustainable infrastructure transport charging and internalisation of transport externalities*) mettent bien la valeur la différence entre les modes de transport dans la prise en charge de leurs externalités, comme suit :



Enfin, du point de vue du consommateur, les études montrent que la performance logistique joue un rôle essentiel dans la satisfaction client, tout en étant l’un des domaines où le moins d’informations standardisées sont pourtant disponibles¹⁹.

Ramzi Hammami, enseignant chercheur à Rennes School of Business, a par exemple mis en avant le lien entre une logistique vertie et les leviers de croissance qui en découlent grâce aux économies qui résultent de l’optimisation de la chaîne logistique, ainsi qu’à l’attrait qu’ont les consommateurs pour les produits respectueux de l’environnement²⁰.

Il nous semble donc essentiel de pouvoir, tant par des infographies que par des vidéos virales et une présence accrue auprès des influenceurs, pouvoir mettre en place une campagne d’information factuelle et de communication sur le rôle du fret, la manière de l’opérer, les différents choix à disposition d’un chargeur et les impacts environnementaux, sociaux et économiques associés.

Cette information est vitale pour que chacune et chacun d’entre nous puisse avoir un avis éclairé et circonstancié sur ce sujet complexe, et éviter les effets de recherche autour de l’annonce de mesures législatives porteuses de progrès environnementaux dans ce secteur d’activité.

Proposition 1.4 : développer un dispositif d’information et de communication grand public sur le rôle du fret, les moyens de transport disponible et leurs performances associées.

¹⁹ <https://www.aslog.fr/la-green-logistique-un-levier-de-performance-incontournable-dans-la-supply-chain-de-demain/>

²⁰ <https://www.ouest-france.fr/economie/transports/opter-pour-une-chaine-logistique-verte-dynamise-les-ventes-6585875>

L'alliance pour le Rail allemand ²¹ a ainsi développé un argumentaire pour le rail et des outils de communication grand public, autour de 10 raisons principales.



Press

About us

Press | DE EN



Railways are good for climate protection

Railways operate with low emissions and high efficiency. 42 percent of their electricity already comes from renewable energies. In addition, railways are three times more energy-efficient than cars because of the lower rolling resistance of wheels and rails. This reduces the emission of harmful carbon dioxide (CO2) and protects our climate. Only with more rail transport will we succeed in decarbonizing transport.

10 x good reasons for rail transport

#1 Railways are good for climate protection

#2 Rail transport provides quality of life

#3 Travelling by train is safe

#4 Public transport benefits public health

#5 Rail transport creates jobs

#6 Rail is an important location factor

#7 Rail is the backbone of the export nation

#8 The railways run by electric mobility

#9 The rail saves public space

#10 Rail transport saves public money

Quick-win 1.5 : Assurer une meilleure effectivité des attendus de la loi Grenelle 2 sur la mesures des émissions de GES (décret 2011-1336 Loi Grenelle 2)

Aujourd'hui, la France n'est pas à l'heure européenne concernant la mesure des émissions de GES provenant du transport, et ce qui a été intégré dans la loi nationale n'est pas mis en place effectivement. Il est nécessaire de se recentrer et de mettre en place une transparence, une quantification et un accès à l'information effectif, ainsi que de mettre en avant les certificats d'énergie.

Certains éléments ressortent autour de l'évaluation ²²de l'impact attendu sur la diminution des émissions des GES du transport de marchandises grâce aux dispositions réglementaires du Grenelle 2²³:

- En 2017, 75% des prestataires de transport disent savoir calculer leur information CO2, mais seulement 29% des entreprises appliquent réellement le décret
- Un scénario où la demande de l'information CO2 par les clients permettrait d'améliorer le niveau de précision de l'information relaté par les prestataires de transport
- Il serait intéressant de mettre en place de nouvelles mesures comme des incitations fiscales pour améliorer la mesure et l'information CO2, qui est la première étape dans la démarche de réduction

Quick-win 1.6 : Assurer que les clients chargeurs aient un accès garanti par la loi à une information claire auprès des transporteurs.

²¹ <https://www.allianz-pro-schiene.de/en/>

²² Rapport sur l'Analyse dynamique des effets structurels de l'information CO2 transport dans la relation chargeur /Transporteur (ADESICT) et a été réalisé de 2014 à 2017

²³ Modifié par le 2017-639 du 26 avril 2017

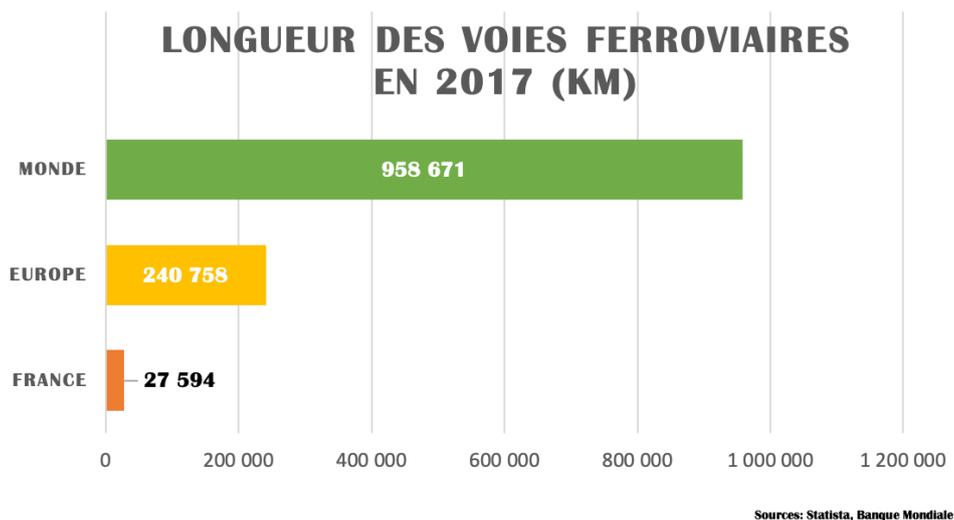
2. Le ferroviaire apporte des pistes de réponse pertinentes

Couplée à une intermodalité performante, ces pistes sont pertinentes sur les enjeux de performance carbone et environnementale, de qualité de l'air et de bruit, de sécurité sanitaire ainsi que de transparence et de performance logistique.

Points-clés :

- maillage important, un réseau dense en France avec une ouverture sur l'Europe,
- interconnexions existantes, importantes, et maillée sur le territoire,
- potentiel de performance écologique au rendez-vous,
- image forte,
- positionnement excellent pour les villes portuaires et industrielles,
- congestion routière
- effet réseau

Le maillage ferroviaire en Europe, et particulièrement en France, résulte de nos spécificités géographiques, historiques, économiques et sociales. C'est à la fois l'un des plus étendus et des plus denses au monde, avec la Chine. Depuis 1998, le réseau ferroviaire français s'est contracté de -13% k- alors que le réseau routier a crû de 12% et est aujourd'hui le plus dense d'Europe²⁴.



²⁴ Chiffres clés du transport, Edition 2020, p8

Malgré sa densité, ce maillage est encore trop peu mis en rapport avec les autres modes de transport, en particulier le maritime, le fluvial et le routier.

Dans le cadre de sa politique transverse Transport, l'Europe a mis en place une stratégie de long terme « *sustainable EU transport 2050*²⁵ », encore peu soutenue par les États membres, et qui reste très sectorisée par type de transport.

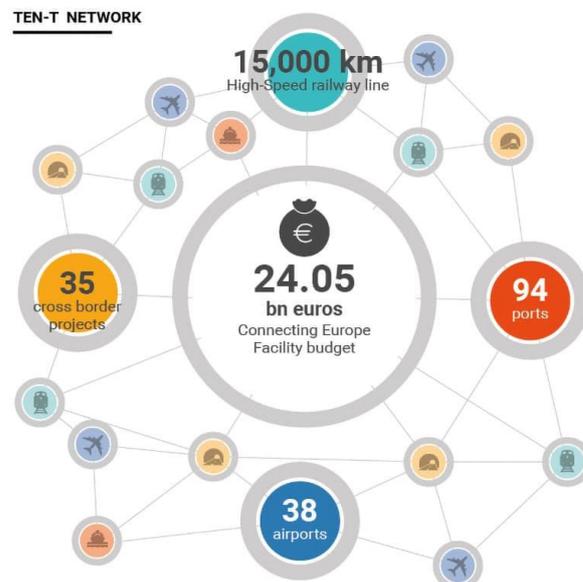


defining one single European Transport Area

A long term strategy to create, a sustainable EU transport network by 2050, with seamless connections for people, regions and businesses. Transport is vital to the European economy. Without good connections Europe will not grow or prosper.

Parmi les pistes de progrès essentielles, et en particulier sur le trafic de marchandises, figure la capacité à développer très rapidement des interconnexions standardisées – tant d'un point de vue physique que numérique (format et type d'objets transportés, données associées, systèmes d'informations interopérables, transfèrement...).

A l'échelle européenne, la somme de tous les réseaux portuaires (94 ports) / ferroviaires (15 000 km de voies) / aéroportuaires (38 ports) présents sur le territoire véhicule de l'ordre de 24 milliards d'euros de marchandises, avec 35 projets d'intégration aux frontières, et ceci avec une intégration intermodale restant encore embryonnaire²⁶.



Proposition 2.1 : mettre en place un réseau européen de « smart interconnexion hubs » permettant une interconnexion standardisée et optimisée entre routier, ferroviaire, fluvial et maritime, supporté par un format de données unique et des systèmes d'informations interopérables, ouverts et transparents.

²⁵ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/infographics/zero-to-ten_en

²⁶ Source : the European Core Networks Corridors - <https://www.webuildvalue.com/en/reportage/ten-t-the-european-core-network-corridors.html>

En particulier en France, cet état de fait se caractérise par la difficulté identifiée par la grande majorité des donneurs d'ordres, qui ont le plus grand mal à trouver des offres intégrées et chiffrées correspondant à leurs besoins logistiques de point à point.

L'alliance 4F, créée au 1^{er} semestre 2020 et qui regroupe à la fois des entreprises ferroviaires, des logisticiens, des chargeurs et des entrepreneurs ferroviaires a, par un rapport publié en juin 2020, mis en avant le besoin d'une meilleure mise en avant de l'offre, et d'une plateforme ou place de marché permettant de mettre en relation offre et demande²⁷.

Au-delà de ces propositions, il nous semble essentiel que chaque partie prenante, y compris des clients indirects, responsables territoriaux, ou citoyens engagés, puissent identifier à la fois les lignes et les offres déjà disponibles, les capacités existantes, que de faire part de leurs besoins et éventuelles attentes, afin de mieux connecter opérationnellement offre et demande, voire de faire émerger de nouvelles opportunités.

Proposition 2.2 : développer, à destination des clients, des donneurs d'ordres et des parties prenantes, une cartographie interactive des réseaux de fret en France, tant en termes de possibilités que d'utilisation effective.

Green Cargo, un exemple à suivre et répliquer ?

Green Cargo est un opérateur ferroviaire suédois spécialisé dans le transport de marchandises, ils transportent autant des matières premières des forêts et des mines aux industries de transformation que des biens de consommation dans le secteur de la vente de détail.

Propriété de l'Etat suédois, l'entreprise Green Cargo transporte 22 millions de tonnes de fret et emploie 1800 employés pour un chiffre d'affaires annuel d'environ 400 millions d'euros (2019).

La spécificité de cette entreprise est le recours massif aux trains électriques, qui représentent plus de 95% de leur tonnes kilométriques, et permettent donc à cette entreprise d'avoir un impact carbone quasi-nul sur leur activité. Chaque jour, quelque 400 trains de marchandises partent, ce qui représente l'équivalent de 9 000 camions n'empruntant pas les voies routières. Avec ses partenaires européens, Green Cargo relie le marché suédois à près de 2000 destinations en Europe continentale.

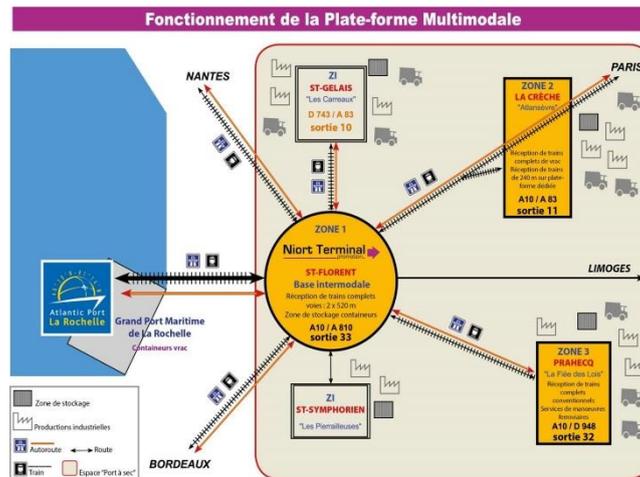
Green Cargo a annoncé début novembre 2020 qu'il lançait le test du couplage automatique numérique pour ses trains de marchandises afin de rendre le fret ferroviaire plus efficace dans le cadre d'une collaboration européenne unique. D'après Green Cargo, la capacité, ponctualité, environnement de travail, efficacité et rentabilité du fret ferroviaire peuvent être grandement améliorés grâce au couplage automatique numérique (DAC) et à des solutions numériques complémentaires.

<https://norge-mynewsdesk.greencargo.com/pressreleases/green-cargo-is-testing-digital-automatic-coupling-for-more-efficient-rail-freight-in-a-unique-european-collaboration-3050058>
<https://www.greencargo.com/en/about-us/>

De nombreuses interconnexions existent d'ores et déjà sur le territoire, mais elles restent encore peu ou mal mises en visibilité. Chaque interconnexion communique sur sa propre plateforme, souvent avec ses modes propres, sans que la puissance du réseau et de son accès ne soit totalement identifiée.

²⁷ <https://www.transportinfo.fr/la-coalition-4f-devoile-son-plan-de-relance-du-fret-ferroviaire/>

Exemple : présentation de Niort Terminal



Du point de vue du donneur d'ordre, l'accès à un réseau dense et diversifié est non seulement essentiel lors de l'installation, mais doit également permettre de développer un maillage logistique résilient, diversifié et optimisé, visant la triple performance écologique, sociale et économique.

Pourtant, à ce stade, l'accès à une cartographie européenne des interconnexions, et encore plus la mise en correspondance (par exemple via les toiles) avec les flux industriels, agricoles et de produits manufacturés, reste à matérialiser.

Ce besoin a notamment été identifié comme l'un des enjeux à résoudre rapidement pour une meilleure compétitivité du secteur par l'Association France Logistique.

Quick win 2.3 : mettre en avant tant les interconnexions existantes rail / maritime / fluvial que les nœuds à créer, et les mettre en correspondance avec les toiles industrielle et agricole.

3. Besoin d'une forte dynamique de relance pour la mobilité péri-urbaine des marchandises

Pour atteindre ce potentiel, la mobilité urbaine des marchandises a besoin d'une forte dynamique de relance, d'innovation et de développement commercial opérationnel.

Points-clés :

- mise à niveau des infrastructures intermodales, amélioration des premiers / derniers kilomètres, interconnexion des flux,
- apport via une intermodalité optimisée et des créneaux diversifiés d'une réponse complète à la gestion routière et à la pollution urbaine,
- développement technologique sur les motrices, le fonctionnement des convois (en particulier wagons isolés) et la propulsion,
- création d'un engagement / d'un label 100% énergies renouvelables,
- synergies à développer sur l'agriculture, le commerce et la distribution.

Une part du parc des tracteurs ferroviaires en France utilisent le fuel (diesel) comme énergie de propulsion, générant outre des émissions de gaz à effet de serre une pollution NOx significative. Ce parc diesel est surtout concentré sur les dessertes de collecte ou de distribution, car les lignes capillaires ne sont pas électrifiées.

Dans le même temps, les transports routiers (via les normes EUROx et la circulation différenciée), comme le transport maritime, ont bénéficié de mécanismes fiscaux incitatifs et coercitifs particulièrement efficaces pour moderniser leurs équipements.

Cette période de relance post-Covid19, dans une phase couplée à l'ouverture progressive à la concurrence, est idéale pour des incitations à une mise à niveau rapide des équipements.

Des démarches similaires ont déjà été entreprises avec succès, par exemple dans le domaine du transport maritime. Ainsi, l'amendement N°I-1414 déposé à l'Assemblée Nationale et adopté en septembre 2018 (PLF 2019)²⁸ a mis en place un dispositif incitatif avantageux pour les armateurs choisissant de moderniser leur flotte en l'adaptant au gaz naturel.

Nous recommandons en juillet, lors de la phase de préparation du PLF 2021, l'adoption de mesures incitatives à l'adaptation du matériel roulant pour des technologies performantes écologiquement (gaz et hybride en particulier), ainsi qu'une différenciation des mesures d'amortissement selon la performance écologique du matériel roulant.

En novembre 2020, alors que nous écrivons ce document, le PLF 2021²⁹ est en phase de « suite et fin d'examen » après un dépôt le 28.09.2020 et une première lecture. Bien qu'étant aujourd'hui encore en discussion, un certain nombre d'éléments en faveur d'une relance économique verte ont été dévoilés. (Voir encadré page suivante)

Matériel Roulant

Proposition 3.1 : intégrer dans le PLF 2021 une incitation fiscale au retrofit GNL ou hybride du matériel roulant actuellement motorisé au diesel

Proposition 3.2 : mettre en place un dispositif d'investissement permettant l'amortissement différencié – par des outils dédiés – selon la performance écologique du matériel roulant acquis (hybride vs. gaz vs. Diesel).

²⁸ <http://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/amendements/1255A/AN/1414>

²⁹ https://minefi.hosting.augure.com/Augure_Minefi/r/ContenuEnLigne/Download?id=0638C996-A2C6-48E5-86FB-A53A22A780F1&filename=DP%20-%20PLF%202021.pdf

Extraits du PLF 2021 :

Un PLF vert au service de la relance économique

[...]

Accompagner la transition écologique des filières

Développement de la filière hydrogène vert, présenté le 8 septembre 2020 :

- vise une accélération massive de ces investissements en engageant 2 Md€ de crédits budgétaires dans le cadre du plan de relance
- se décline en 3 priorités :
 - la diminution des émissions de gaz à effet de serre de l'industrie,
 - le développement des mobilités lourdes à l'hydrogène
 - le soutien d'une recherche d'excellence et le développement des offres de formation.

[...]

Favoriser la mobilité verte et la préservation de l'environnement

Encourager les achats de véhicules propres et le développement des énergies renouvelables dans les transports

- Le plan de relance prévoit une enveloppe de 1,9 Md€ pour soutenir la demande en véhicules propres et accélérer le verdissement du parc automobile par le biais de la prime à la conversion et du bonus automobile.

Développement du ferroviaire et des transports collectifs (métros, tramways, bus)

Soutenir le secteur ferroviaire

- Le secteur ferroviaire bénéficiera de 4,7 Md€ afin d'offrir une alternative attractive et efficace au transport routier, tant pour les passagers que pour les marchandises.
- Ce soutien contribue à la diminution de l'empreinte carbone et environnementale des transports.
- Ce montant sera alloué à l'amélioration de la qualité du réseau ferroviaire, et visera notamment à donner à SNCF Réseau les moyens de régénérer et moderniser le réseau national le plus circulé, adapter le réseau ferroviaire pour développer le transport de marchandises, soutenir aux côtés des Régions des lignes de desserte fine du territoire, et redévelopper des offres de trains de nuit.

Poursuivre les efforts en faveur de la transition énergétique

- Le Gouvernement confirme la priorité donnée à la transition énergétique et poursuit les actions de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques.
- En cohérence avec la loi relative à l'énergie et au climat votée à l'automne 2019 et la programmation pluriannuelle de l'énergie adoptée en avril 2020, un budget de plus de 6,9 Md€ sera consacré en 2021 (contre 5,4 Md€ en 2020) aux énergies renouvelables en métropole comme dans les territoires d'outre-mer.
- Les crédits alloués au financement de l'Ademe permettront de développer ses engagements sur les territoires, aux côtés des collectivités et des entreprises dans les domaines de la chaleur renouvelable, de l'économie circulaire ou encore de l'hydrogène, ainsi que dans la mise en œuvre de politiques en matière de qualité de l'air ou de traitement des sols pollués.
- Enfin, le plan de relance prévoit des moyens exceptionnels en faveur de la transition énergétique, en particulier pour le verdissement du parc automobile (1,9 Md€), le développement de l'hydrogène (2 Md€) ou encore la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans l'industrie (1,2 Md€).

[...]

https://minefi.hosting.augure.com/Augure_Minefi/r/ContenuEnLigne/Download?id=0638C996-A2C6-48E5-86FB-A53A22A780F1&filename=DP%20-%20PLF%202021.pdf

A l'inverse du marché du tracteur routier particulièrement dynamique ou innovant, ou de celui du transport maritime qui est extrêmement mondialisé, le marché des transports ferroviaires reste conservateur dans sa capacité à adopter des innovations de motorisation plus performantes écologiquement.

Même si la filière observe avec beaucoup d'intérêt d'éventuelles perspectives opérationnelles à moyen terme vers l'hydrogène, le gros du marché, en particulier sur le transport de marchandises européen, reste sur les motorisations diesel – électrique³⁰, qui ne sont pourtant ni optimales ni innovantes d'un point de vue écologique.

Pendant ce temps, la Chine et l'Inde effectuent des commandes significatives de trains hybrides, permettant le déploiement rapide de modes de transports plus efficaces écologiquement.

Ainsi, la seule compagnie Indian Railways :

- A mis en place des panneaux solaires sur les toits de ces trains DEMU (diesel electric multiple unit), d'une capacité de 4,5 kw par train,
- Et mis en place un projet pilote alimentant au CNG (gaz naturel comprimé) 18 de ses trains.

La Pologne, après avoir analysé le déploiement du gaz naturel pour propulser les trains russes et américains, envisage de déployer massivement le GNL sur ses lignes régionales³¹.

Au-delà de ces exemples et constats, nous n'avons pas identifié, ni au niveau européen ni au niveau français, de roadmap technologique ni de stratégie de filière vers une évolution bas-carbone du transport de marchandises par rail.

Différents effets d'annonces ont été effectués, en particulier sur l'hydrogène³², sans qu'il ne soit possible d'identifier précisément une stratégie nationale, ni même une stratégie multi-acteurs.

Pourtant, la France possède, tant dans la propulsion ferroviaire que sur les technologies possibles, un grand nombre de fleurons industriels qui peuvent être activés via des clusters, pôles de compétitivité ou projets d'innovations co-construits.

Au-delà des initiatives ponctuelles, l'expérience développée sur d'autres secteurs (en particulier le maritime) incite à des roadmaps technologiques et des développements innovants dans une logique de filière. Ces développements permettent d'accueillir un mode de propulsion innovant et écologiquement responsable, de manière coordonnée, tant sur les aspects technologiques, normatifs, fiscaux que techniques et opérationnels, afin de maximiser l'efficacité et l'opérationnalité de la filière.

Le 26 octobre 2020, suite à la publication du PLF 2021, le gouvernement a lancé deux appels à projets³³ autour de l'hydrogène pour « pour constituer des écosystèmes territoriaux autour de l'hydrogène et développer les briques technologiques et démonstrateurs pour la production, le transport et l'usage de l'hydrogène. »

Roadmap technologique

Quick win 3.3 : développer et partager une roadmap d'évolution technologique des tracteurs (diesel, GNV, hybride, hydrogène...) avec les performances écologiques et économiques associées au niveau national.

Proposition 3.4 : s'assurer de la pleine disponibilité dans une logique de filière de toutes les briques technologiques et d'infrastructures associées à une motorisation quand celle-ci est disponible entre maintenant et 2025 (ex : GNV).

³⁰ <https://www.globenewswire.com/news-release/2020/05/19/2035578/0/en/Insights-into-the-Worldwide-Hybrid-Train-Industry-to-2025-Key-Players-Include-CRRC-Bombardier-Alstom-Among-Others.html>

³¹ <http://gashd.eu/en/2019/10/04/Ing-in-polish-regional-trains-under-investigation/>

³² <https://hydrogencouncil.com/wp-content/uploads/2020/01/Path-to-Hydrogen-Competitiveness-Full-Study-1.pdf>

³³ <https://minefi.hosting.augure.com/Augure-Minefi/r/ContenuEnLigne/Download?id=AE7610B3-E066-4F33-AA17-07FD623136E6&filename=327%20-%20STRATEGIE%20NATIONALE%20POUR%20L%E2%80%99HYDROGENE%20DECARBONE.pdf>

A l'inverse d'autres secteurs d'activité qui ont pleinement adopté les révolutions numériques (traçabilité, temps réel, big data, internet des objets...), le secteur ferroviaire ne s'est que très peu approprié les avancées technologiques et d'efficacité opérationnelles apportées par ces dispositifs innovants, en particulier sur le transactionnel.

Dans le même temps, le transport routier, mais également le transport maritime, faisaient considérablement évoluer leurs systèmes d'informations, leurs organisations, et ont fait de l'innovation technologique un féroce d'outil d'attractivité.

De par le positionnement géographiquement stratégique de la France en Europe et dans le Monde, tant en termes de logistique terrestre et maritime, notre pays est particulièrement bien positionné pour proposer des formats de données et innovations numériques innovantes, et en faire des standards. Cette inflexion numérique - formats de données, transactions, pilotage et suivi ... - s'impose comme une urgence, en appui de la filière logistique française en général et de la performance du fret ferroviaire en particulier.

Il n'est pas surprenant de constater que l'appropriation de l'internet « 4.0 » est au cœur de la stratégie chinoise pour le rail eurasiatique³⁴, donne lieu à des partenariats entre start-upers européens et compagnies ferroviaires asiatiques³⁵, et fait partie des priorités des logisticiens globaux lorsque ceux-ci développent des offres de fret ferroviaire³⁶.

Traçabilité Marchandises

Proposition 3.5 : rendre visibles et transparentes, via une cartographie en temps réel, lignes par lignes, les capacités de transports disponibles, avec accès à des engagements de coûts / délais / associés.

Proposition 3.6 : développer l'optimisation des chargements pour permettre une meilleure performance écologique et économique de la tonne.km, notamment via une mise à disposition des capacités de « dernière minute » (place de marché ou opérateur dédié).

Proposition 3.7 : permettre un suivi en temps réel des chargements, partagés, portant mention d'une heure théorique d'arrivée (ETA) et également des principaux événements du chargement.

Des outils pionniers comme TK'Blue, développés par une mobilisation conjointe de la recherche, des chargeurs, des opérateurs et des financeurs de la filière logistique, sociétale et environnementale permettent désormais une meilleure évaluation de la performance logistique des chargements, sur la base des moyens réels mobilisés.

Avec une meilleure appropriation des technologies « 4.0 » et une intégration accrue entre l'identification des capacités disponibles en regard de l'offre, le transactionnel, le suivi et la performance environnementale, le fret ferroviaire disposera d'un outil puissant pour mettre en avant ses atouts, et la filière logistique d'une bien meilleure aide au choix quant aux moyens disponibles, permettant ainsi de mieux répondre de manière concrète aux objectifs de performance carbone et de qualité de l'air en optimisant la qualité de service.

Innovation

Proposition 3.8 : mettre en place un projet d'innovation multi-acteurs « freight data 4.0 », impulsé en France et à rayonnement européen et international, permettant de propager des standards sur la cartographie en temps réel de l'offre et de la demande logistique, le transactionnel, et le suivi de la performance environnementale.

³⁴ <https://www.railjournal.com/freight/china-sets-out-strategy-to-improve-trans-eurasian-rail-freight-flows/>

³⁵ <https://siliconcanals.com/news/freighthub-europes-first-digital-freight-forwarder-expands-its-presence-in-asia/>

³⁶ <https://www.dhl.com/cn-en/home/press/press-archive/2019/dhl-launches-fastest-rail-freight-service-between-china-and-germany.html>

TK'Blue et GEO PLC :

Une association d'expertises pour réduire les émissions de CO2 du secteur du transport

En 2019, **TK'Blue**, agence de labellisation et de notation du transport et **GEO PLC**, groupe spécialisé dans les services d'efficacité énergétique, se sont associés afin de développer des projets d'économies d'énergies et d'émissions de CO2 dans le secteur du transport routier en France.

Leur objectif commun est de réduire les émissions de CO2 de ce secteur en démocratisant l'utilisation du dispositif des CEE (Certificats d'Économies d'Énergie) qui sont encore trop peu utilisées par les transporteurs car compliqués à calculer. En effet, seulement 6% des CEE sont aujourd'hui perçus par les professionnels du transport alors qu'ils représentent environ 33% de la consommation nationale d'énergie.

Afin de répondre à cette problématique, les deux agences ont créé la plateforme **Blue'C2E**, accessible sur le site de TK'Blue, qui permet à tout transporteur :

- D'identifier les potentiels d'économies d'énergies valorisables au titre des CEE
- D'obtenir le calcul de ses économies générées en kwh.cumac, l'unité de valorisation des CEE
- De constituer et de d'instruire son dossier, permettant ainsi à GEO PLC de faire suivre la demande de CEE
- Le transporteur est ensuite rémunéré directement par GEO PLC pour ses CEE éligibles

« Selon les mesures qu'il aura engagées afin de réduire sa consommation, ce sont quelques milliers, voire des dizaines de milliers d'euros, qui peuvent être versés au transporteur », précise TK'Blue.

TK'Blue compte aujourd'hui 10 000 transporteurs partenaires et souhaite démocratiser sa solution à tous pour un transport routier plus respectueux de l'environnement.

<https://www.tkblueagency.com/c2e/>

Pour des raisons probablement historiques et culturelles, le secteur logistique est très souvent, dans une logique d'efficience, centré sur son offre, plus que sur l'anticipation des attentes et enjeux du client final.

Cette relative atonie a par exemple permis à de nouveaux entrants – en particulier Amazon, mais aussi Cdiscount – de s'imposer rapidement comme des poids-lourds essentiels de leur secteur d'activité, par la mise en place d'une logistique obsessionnellement focalisée sur le client final, et qui fait de la performance, de la compétitivité et du service la pierre angulaire de la construction de leur marketing, de leur offre, de leur organisation, de leurs processus et de leurs réseaux d'influence.

Certains distributeurs, comme le Groupe Casino (entre autres marques propriétaires de Franprix et Monoprix), que l'on a connu très engagé pour une logistique mettant en avant le ferroviaire, se tournent aujourd'hui vers des solutions presque 100% route en mettant en avant cette prise en compte du client final, et l'annonce récente de leur accord avec la start-up Everoad³⁷ en est l'illustration.

A l'échelle française, le rapport de Patrick Daher et Eric Hémar « *pour une chaîne logistique plus compétitive au service des entreprises et du développement durable* » met l'accent sur le besoin pour tous les acteurs de la filière de changer de paradigme, et que ce changement d'orientation porte en lui-même une perspective de développement durable, et est essentiel pour une meilleure durabilité de la filière.

³⁷ <https://www.frenchweb.fr/supply-chain-casino-mise-sur-everoad-avec-un-contrat-de-100-millions-deuros-sur-4-ans/381492>

Rapport « pour une chaîne logistique plus compétitive... », extrait de la page 2



Une telle approche doit conduire les acteurs de la chaîne logistique, qu'ils soient publics ou privés, à répondre d'abord aux enjeux de développement des clients. En particulier, ceux-ci concernent l'utilisation des technologies numériques pour une meilleure traçabilité ou une diminution des coûts, ou la réponse aux enjeux environnementaux, imposés dans les appels d'offres ou répondant aux demandes des clients finaux.

Une quadruple ambition : une logistique performante pour :

- 1. favoriser la compétitivité de nos industriels et distributeurs ;**
- 2. capter en France, le maximum de valeur ajoutée des produits importés ;**
- 3. inscrire la logistique dans une perspective de développement durable ;**
- 4. passer en mode décisionnaire et opérationnel**

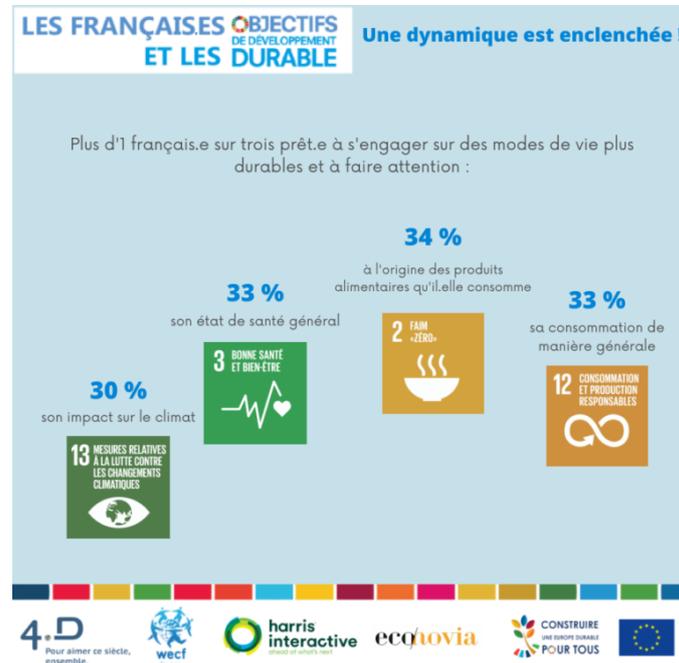
Il est essentiel pour atteindre cette ambition que tous les opérateurs – ferroviaire notamment – puissent gérer les objets habituellement utilisés par les clients professionnels, chargeurs et donneurs d'ordre, ainsi que de leurs contraintes associées (respect de la chaîne du froid, fragilité, spécificités douanières...). Ceci est en particulier nécessaire pour une bonne connexion avec le dernier kilomètre, mais également pour rassurer les donneurs d'ordre via une meilleure traçabilité, une réassurance quant aux contraintes métiers, et des niveaux de performances supplémentaires en particulier sur les taux de remplissage et les délais.

Proposition 3.9 : développer et rendre plus fluide les chargements / déchargements / suivis d'unités de gestion habituels des chargeurs : palette, colis, colis réfrigéré, container, container réfrigéré...

Alors que l'urgence climatique et environnementale est de plus en plus un facteur de choix du consommateur dans les actions du quotidien, celui-ci n'a aucune visibilité sur le mode de transport utilisé lors de l'acte d'achat du produit final.

L'enquête effectuée en Juillet 2020 par l'Association 4D avec Harris Interactive³⁸ montre bien cette sensibilité du consommateur sur l'impact de sa consommation, et la manière dont le lien entre consommation au quotidien et objectifs de développement durable est désormais effectué.

Extrait de la présentation de synthèse de l'enquête



C'est pourquoi nous recommandons la mise en place rapide, sur tous les produits et services visibles du consommateur, d'un label « fièrement transporté via le train » qui reconnaisse et labellise un transport ferroviaire sur plus de 50% du parcours des marchandises, ainsi qu'un dispositif de communication et de transparence mettant en avant les gains associés, tant en termes de qualité de l'air que de lutte contre le dérèglement climatique.

A l'image d'initiatives comme « Nutriscore » ou « Produit en Bretagne », ces marques valant label peuvent être mises en place de manière volontaire par des coalitions de partenaires organisées, soit à l'échelle d'une filière (par exemple, marques et enseignes de la grande distribution), soit à l'échelle d'un territoire souhaitant communiquer sur des offres logistiques alternatives et locales (par exemple, la Bretagne, le Nord, la Région Sud, les métropoles grenobloise ou lyonnaise, la Haute-Savoie...).

Proposition 3.10 : mettre en place une marque valant label (ex : Produit en Bretagne) la plus fédératrice possible, labellisant un recours au transport ferroviaire (label transverse) sur plus de 50% du parcours des marchandises, affiché sur l'emballage, reconnu et valorisé commercialement.

Au cours de la phase de débat public qui a suivi la publication du rapport en juillet, nombre de collaborateurs ont souhaité intégrer le fluvial, le maritime et les mobilités douces à cette proposition 3.10.

Au-delà de cette visibilité déjà importante, il nous semble également essentiel que la filière train puisse porter des engagements ambitieux et qui l'impactent, par exemple via la mise en place d'un engagement et d'un label « transport via des énergies 100% renouvelables », qui d'une part répond à une attente forte de certaines catégories de chargeurs, et d'autre part donnent un véritable signal d'évolution à la filière.

³⁸ <https://www.association4d.org/blog/2020/07/02/evolution-des-modes-de-vie-post-covid-19-notre-enquete/>

Ainsi, l'existence de ce label constituerait un atout différenciant dans le choix des modes de transport en particulier pour les compagnies qui visent à avoir et maintenir un label « CDP triple-A », notamment Danone, l'Oréal et Unilever³⁹, celles qui sont engagées dans une démarche B-Corp⁴⁰ ou des entreprises visant le Net Zero Impact en 2030, comme les membres de la Net Zero Initiative⁴¹ dont Décathlon⁴² ou Nexans⁴³.

Dans le choix de solutions et de fournisseurs permettant d'atteindre le 100% renouvelable pour le fret, cette démarche suppose également des principes structurants (en particulier le respect du Pacte Mondial) et des choix d'approvisionnement visant la triple performance écologique, sociale et environnementale.

C'est dans ce sens que se positionnent les choix récemment effectués par des opérateurs en Grande-Bretagne (First – train à traction solaire à Londres⁴⁴), ou bien en Suède où la prochaine mise en place de trains à hydrogène s'accompagnera d'une génération d'hydrogène par l'énergie fatale apportée via l'éolien ou l'hydraulique⁴⁵.

L'opérateur CFL Cargo Deutschland s'est lui intégralement positionné en 2020 dans une offre 100% renouvelable⁴⁶.

En signalant un contrat novateur avec Voltalia⁴⁷, permettant une production solaire d'une puissance de 150 MW sur 25 ans répartie entre régions Occitanie et Sud, la SNCF a également initié une action interne sur le sujet, qui pourra être amplifiée voire généralisée selon les territoires.

Proposition 3.11 : compléter cette labellisation par un label « transport via des énergies 100% renouvelables » valorisant le recours à une électricité renouvelables ou à des agro-carburants de 3ème génération sur l'ensemble du parcours.

³⁹ <https://www.lsa-conso.fr/danone-l-oreal-unilever-les-tres-bons-eleves-du-developpement-durable,338951>

⁴⁰ <https://bcorporation.net/about-b-corps>

⁴¹ <http://www.netzero-initiative.com/fr/initiative/projet>

⁴² https://www.decathlon.media/fr_FR/dossiers-communiqués/our-only-future

⁴³ <https://youmatter.world/transitions/fr/gestes-barrieres-climat-comment-reorienter-modeles-affaires-net-zero-impact-carbone-exemple-nexans/>

⁴⁴ <https://bee-eng.com/first-light-le-train-a-traction-solaire-teste-a-londres/>

⁴⁵ <https://www.ville-rail-transport.com/non-classe/une-locomotive-a-hydrogene-pour-des-petites-lignes-en-suede/>

⁴⁶ <https://www.cfl-mm.lu/fr-fr/news/detail/cfl-cargo-deutschland-steigt-2020-auf-okostrom-um>

⁴⁷ <https://www.sncf.com/fr/groupe/newsroom/energie-renouvelable>

4. Ancrage territorial et partenaires de filière

Les propositions ci-dessus ne peuvent s'exprimer que par un ancrage territorial et des partenariats de filières forts et structurants

Points-clés :

- intégration mer / terre à renforcer sur quelques sites (Dunkerque, Marseille, le Havre & Rouen, la Rochelle),
- approche intégrée à mettre en place sur l'arc alpin (dépollution et décongestion des vallées alpines),
- schémas industriels à créer sur l'innovation (hydrogène / gaz vert et rétrofit / matériels et voie),
- capacité à accompagner les territoires ruraux, y compris sur de petits volumes,
- capacité de rendre l'opération d'un train aussi simple que celle d'un camion,
- réponses à la congestion ferroviaire sur les nœuds critiques qui permettent d'avoir une offre plus intéressante sur le fret sans déstabiliser le trafic passager.

La dimension territoriale, et en particulier la nécessité de différencier tant les enjeux que de mettre en avant des solutions concrètes par bassin d'activité, est déjà apparue à de très nombreuses reprises dans ce rapport, dont les premières propositions mettent en avant la nécessité d'une cartographie de l'offre, mais aussi des besoins et des enjeux pour les parties prenantes.

Lors de nos travaux, nous avons été interpellés par les difficultés à identifier des stratégies territoriales logistiques d'une part, et ferroviaires d'autre part. Cette difficulté a également été identifiée par le rapport de Patrick Daher et Eric Hémar « *pour une chaîne logistique plus compétitive au service des entreprises et du développement durable* ». C'est pourquoi nous reprenons, complétons et étendons ici l'une de leurs propositions, qui nous semble aussi urgente que pertinente.

Proposition 4.1 : mettre en place, à l'échelle des bassins logistiques, des organisations locales multi-acteurs et fonctionnant en réseau, rassemblant l'ensemble des parties prenantes publiques et privées, en charge d'impulser, de suivre et de communiquer sur la mise en place d'une stratégie logistique, les dynamiques d'investissement en cours, les attentes et les performances sur le territoire. Ces organisations pourront également être en charge de la veille et de la coopération entre bassins, ainsi que d'une communication sur leur bassin mettant en avant les offres logistiques les plus performantes écologiquement et socialement.

Le Conseil d'État avait enjoint, le 12 juillet 2017⁴⁸, la France à mettre en place dans les délais les plus courts des plans d'actions pour améliorer drastiquement la qualité de l'air, ciblant en particulier les NOx (Oxydes d'azote) et PM10 (microparticules).

Cette injonction n'ayant été suivie que par peu d'effets, une décision très récente – en date du 10 juillet 2020⁴⁹ – prononce une astreinte de 10 millions d'euros par semestre de retard, soit le montant le plus élevé qui ait jamais été imposé pour contraindre l'État à exécuter une décision prise par le juge administratif.

Les impacts de cette contrainte sont essentiels, tant sur l'importance des enjeux de santé publique que pour le climat de revenir rapidement aux seuils de l'OMS. Cette astreinte va également entraîner des changements

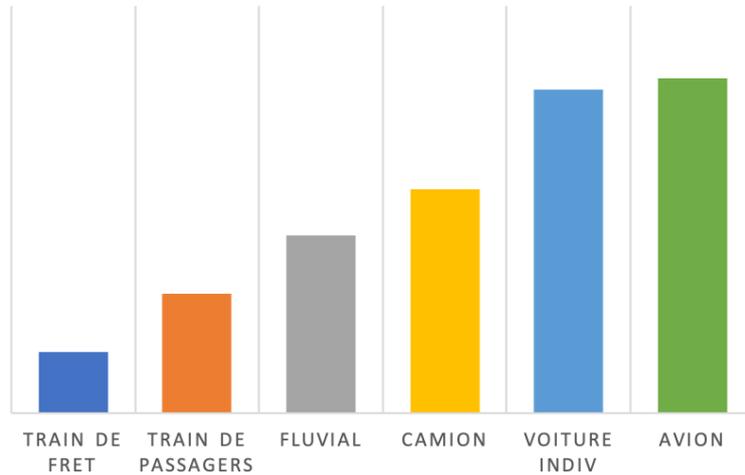
⁴⁸ [https://www.conseil-etat.fr/actualites/actualites/le-conseil-d-etat-ordonne-au-gouvernement-de-prendre-des-mesures-pour-reduire-la-pollution-de-l-air-sous-astreinte-de-10-m-par-semester-de-retard#:~:text=Le%2012%20juillet%2020171,particules%20fines%20\(PM10\)%20en%20dessous](https://www.conseil-etat.fr/actualites/actualites/le-conseil-d-etat-ordonne-au-gouvernement-de-prendre-des-mesures-pour-reduire-la-pollution-de-l-air-sous-astreinte-de-10-m-par-semester-de-retard#:~:text=Le%2012%20juillet%2020171,particules%20fines%20(PM10)%20en%20dessous)

⁴⁹ [https://www.conseil-etat.fr/actualites/actualites/le-conseil-d-etat-ordonne-au-gouvernement-de-prendre-des-mesures-pour-reduire-la-pollution-de-l-air-sous-astreinte-de-10-m-par-semester-de-retard#:~:text=Le%2012%20juillet%2020171,particules%20fines%20\(PM10\)%20en%20dessous](https://www.conseil-etat.fr/actualites/actualites/le-conseil-d-etat-ordonne-au-gouvernement-de-prendre-des-mesures-pour-reduire-la-pollution-de-l-air-sous-astreinte-de-10-m-par-semester-de-retard#:~:text=Le%2012%20juillet%2020171,particules%20fines%20(PM10)%20en%20dessous)

drastiques des conditions de circulation, en particulier quant au trafic routier en situation urbaine et dans les bassins de population denses (en particulier Région parisienne, Nord, Lyon / Grenoble et vallées alpines).

Qu'il s'agisse du CO₂, des NO_x ou des microparticules, l'attractivité relative des modes de transport place le maritime, le fluvial et le rail en situation de choix, en particulier si l'on voit émerger des offres combinées, même si ces données sont encore trop peu mises en avant.

EMISSIONS EN GC02/TLM (FRET) ET GC02/PLM (PASSAGERS)



Comme le révélait en 2019 une étude effectuée par AtmoSud sur l'axe Aix-Marseille⁵⁰, agir sur le transport routier (et accélérer la transformation déjà amorcées des transports maritimes vers une propulsion sans SO_x, contrôlée en NO_x et en particules, dynamique déjà enclenchée⁵¹) est la manière la plus efficace pour regagner rapidement une qualité de l'air acceptable.

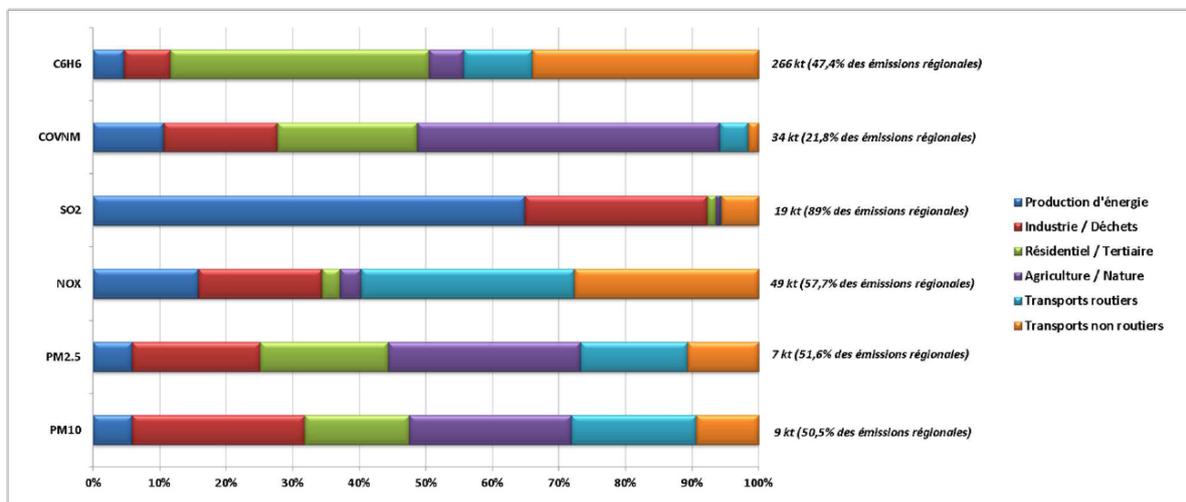


Figure 3 : Émissions de polluants par secteur sur le département 13 en 2016

La même étude précisait les chiffres suivants, constatés sur le territoire et particulièrement intéressants :

- 59% des NO_x sont émis par les transports routiers et non routiers,
- Le secteur ferroviaire est émetteur à hauteur de 0,35% des particules PM₁₀ et de 0,4% pour les NO_x.

⁵⁰ https://www.atmosud.org/sites/paca/files/atoms/files/191217_sncf_rapport-emissions-lignesncf-aixmarseille-vf.pdf

⁵¹ Ce sujet a été traité par Green Cross dans ses Respir'Actions 2019 « Air, Climat, Énergie : quels enjeux pour une métropole, disponible ici en téléchargement : <https://gcf.fr/WP/nos-actions/eau-et-oceans/air-climat-energie-defis-et-opportunités-pour-une-metropole-portuaire-et-maritime/>

Ces chiffres illustrent bien l'urgence d'agir via une réglementation contraignante sur le transport routier pour une réduction rapide et des particules. Et nous recommandons en particulier que chaque échelon réglementaire (région, département, communauté urbaine...) se voit attribuer, à proportion de l'objectif national, la part de restauration de la qualité de l'air qui lui revient. Une telle affectation de l'effort de restauration de qualité de l'air, précise et temporalisée, permettra ainsi de planifier, mettre en œuvre, suivre et contrôler la reconquête de la qualité de l'air au niveau territorial, de manière concrète.

La ville du ¼ d'heure :

Une opportunité pour les métropoles... et les villes moyennes

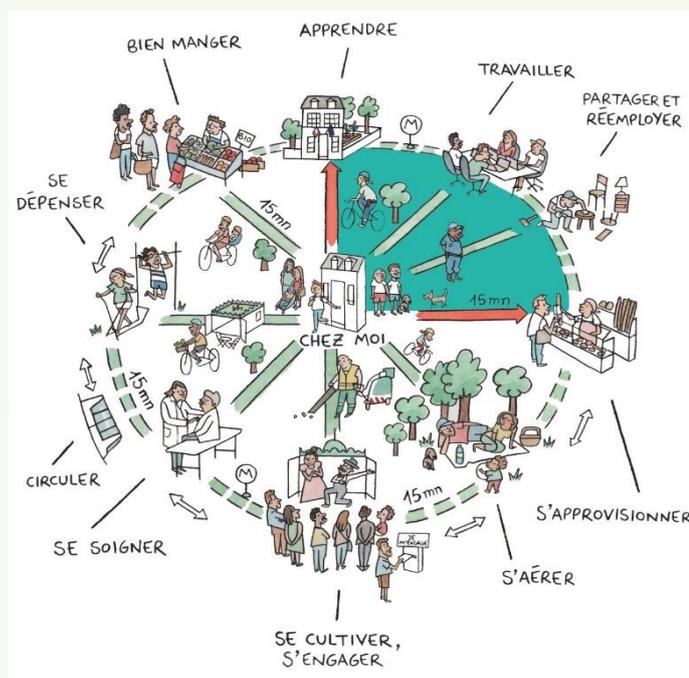
« C'est la ville des proximités où l'on trouve tout ce dont on a besoin à moins de 15 minutes de chez soi. C'est la condition de la transformation écologique de la ville, tout en améliorant la vie quotidienne des Parisiens. » - Anne Hidalgo, 21 janvier 2020

Véritable réorganisation des arrondissements de Paris, Anne Hidalgo promet lors de sa campagne de 2020 une « ville du ¼ d'heure », qui répondra mieux aux besoins des citoyens ainsi qu'à la feuille de route écologique de la capitale.

L'idée est de permettre aux Parisiens d'apprendre, travailler, partager, réemployer, s'approvisionner, s'aérer, se cultiver, s'engager, se soigner, circuler, se dépenser et bien manger, tout cela en 15mn à pied ou à vélo de son domicile.

Ce nouveau modèle d'organisation des quartiers de Paris peut devenir un véritable exemple pour créer des villes plus faciles à vivre pour leurs habitants, mais aussi plus résilientes et moins polluées, du fait de l'encouragement de la mobilité douce comme la marche et le vélo.

Carlos Moreno, le professeur-chercheur à la Sorbonne, à l'origine du concept de la ville du ¼ 'heure, a sorti le 4 novembre 2020 un livre s'intitulant « Droit de cité, de la "ville-monde" à la "ville du quart d'heure" » dans lequel il parcourt le monde urbain et décrypte les enjeux clés et les mutations accélérées par l'urbanisation et la métropolisation du monde.



Nous avons identifié relativement à ce prisme territorial 5 dimensions complémentaires, qui appellent chacune leurs enjeux propres, réseaux d'acteurs et potentiel de plans d'actions :

- La reconquête des centres urbains et l'évolution vers des villes résilientes, rapidement plus durables et vivables,
- Une intégration terre-mer permettant un meilleur acheminement de point à point des marchandises importées et exportées (il est communément que 90% des volumes transportés et 80% des valeurs transitent par voie maritime⁵², et donc par les ports – avec des portes d'entrées françaises qui sont Dunkerque / le Havre et Rouen / la Bretagne / la Rochelle / Marseille),
- Une urgence d'aménagement du territoire, de compétitivité, de qualité de l'air et de vivabilité pour les riverains afin que la France se mette à niveau quant à sa desserte de l'arc alpin, et de manière écologiquement et socialement responsable,
- Des réponses concrètes attendues relativement à la ruralité, qui pourrait également devenir un laboratoire d'offres innovantes, triplement performantes et multimodales,
- Une démarche intégrée d'accompagnement des territoires en transition (en particulier Nord / Est / Occitanie) via une logistique verte, innovante et multimodale, à l'écoute du client et du consommateur, en appui des dynamiques régionales de transformation (Rev3) comme des enjeux nationaux Grand Emprunt (Territoires d'Innovation, Territoires d'Industrie, Contrat de Transition Écologique...).

4.1 La reconquête des centres urbains et l'évolution vers des villes résilientes

La question de la reconquête des centres urbains est un paradoxe pour le rail : auparavant souvent délaissés au profit d'une logique tout-routier, les infrastructures ferroviaires en ville, qu'il s'agisse de fret ou de train, deviennent désormais pour les métropoles et pour les communautés urbaines des outils de développement essentiels, sous-utilisés pour le transport de marchandises, et à développer ou à se réapproprier.

Entretemps, les plateformes logistiques, soit de déchargement, soit multimodales, ont migré à la périphérie des villes. Les temps de livraisons, autrefois concentrés sur la journée, deviennent tant pour des raisons de congestion de pour des raisons environnementales reportées sur la nuit, et les mobilités douces (vélo, transport électrique de marchandises...) sont considérablement avantagées pour les derniers kilomètres.

En France, les opérateurs logistiques ont délaissé le rail, qu'il s'agisse du tramway, des dessertes ferroviaires urbaines (ex : petite couronne à Paris) ou bien des pénétrantes, au profit d'une livraison focalisée sur le tout routier, désormais rendue plus compliquée par la congestion ou les lois sur la qualité de l'air.

De nombreuses villes européennes, comme Amsterdam, Dresde, Francfort ou Saint-Etienne, testent ou ont testé la logistique par train depuis le début des années 2000⁵³. Le plus souvent, ces projets, prometteurs dans un premier temps, n'ont ensuite pas été continués, faute d'un contexte législatif national et international favorable, alors même qu'ils rencontraient un fort succès d'estime auprès des populations. Un retour d'expérience a été effectué en septembre 2019, sous forme d'une thèse à l'Université d'Antwerp⁵⁴, aux Pays-Bas.

Un exemple intéressant de recherche mixant tramway urbain et fret de marchandises est le projet **TramFret**⁵⁵, qui propose de transporter des marchandises avec un tramway recyclé empruntant le réseau existant, et circulant entre les rames destinées aux voyageurs.

⁵² <https://start.lesechos.fr/societe/culture-tendances/5-chiffres-incroyables-sur-le-commerce-maritime-1179685>

⁵³ <http://www.citylogistics.info/projects/the-electric-trams-movies-goods-around-european-cities/>

⁵⁴ <http://www.citylogistics.info/research/phd-katrien-de-langhe-b-what-role-for-rail-in-urban-freight-distribution/>

⁵⁵ <https://tramfret.com/>

TramFret :

Transporter des marchandises en tramway recyclé

Le TramFret propose de transporter des marchandises d'un point à un autre avec un tramway recyclé empruntant le réseau existant, et circulant entre les rames destinées aux voyageurs.

Le projet a été développé suite à une réflexion de la RATP sur l'implication d'un opérateur de transport collectif urbain dans le domaine du transport de marchandises en ville. Suite à un test en conditions réelles, il a été démontré, avec une priorité absolue donnée à l'exploitation « voyageurs », qu'un convoi supplémentaire en heure creuse n'a aucun impact sur l'exploitation du transport de personnes, ni sur l'environnement urbain et social alentour.

Efficacity, en accord avec la ville de Paris et de l'APUR, a réalisé une maquette démonstrative de tramway de marchandises lors de la COP21 (photo ci-dessous).

Le projet répond aujourd'hui à de forts enjeux, dans une logique de renforcement des objectifs énergétiques et environnementaux et le développement d'un flux de marchandises important en ville. Développé par Efficacity, l'ambition est de promouvoir un outil de report modal décarboné, s'appuyant sur une mutualisation des infrastructures.



© Maël Kerneis / pour Efficacity

Désormais, en particulier pour faire face à l'urgence de reconquête d'une qualité de l'air optimale dans les métropoles et les villes moyennes, cette solution du transport de marchandises en ville via les réseaux ferroviaires existants, y compris par des outils – et structures opérationnelles – dédiées, par une logistique et des moyens adaptés, semble de nouveau une des solutions de court terme capables à la fois de répondre à l'urgence d'une meilleure qualité de l'air et à une grande efficacité opérationnelle par l'utilisation de moyens déjà financés et existants. Le développement de ces nouveaux services est pour les collectivités, et en particulier les métropoles et villes moyennes, une contrepartie concrète à mettre en face d'une démarche de circulation différenciée immédiate et ambitieuse.

Proposition 4.2 : développer une offre tram-train (opérateur dédié) pour les métropoles, permettant une circulation la nuit sur le réseau de tram.

A l'échelle des métropoles, les gares atteignent encore très régulièrement les centres villes (4 gares à Paris-Centre, 2 gares principales à Grenoble Agglomération, Lille, Lyon, Marseille...). En Allemagne, Francfort⁵⁶ a mobilisé des investissements significatifs en ce sens, et fait des retours d'expérience particulièrement intéressants.

⁵⁶ <http://www.citylogistics.info/projects/using-trams-for-parcels-in-frankfurt-d-the-lessons-learned/>

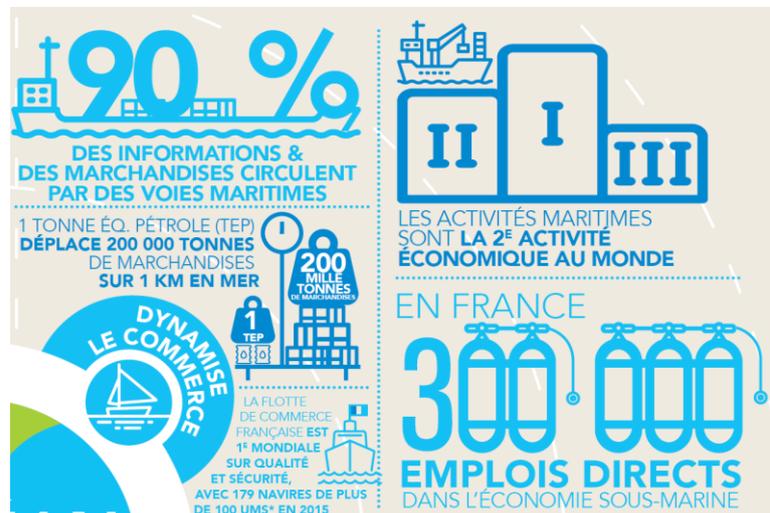
Pourtant, en France, les règles de tarification de RFF, tout comme les principes d'urbanismes en vigueur dans les agglomérations, ont rendues quasiment impossible le maintien ou le développement de plateformes intermodales efficaces à proximité des centres villes, à même de servir la desserte écologiquement responsable du dernier kilomètre.

Alors que se mettent en place les municipalités nouvellement élues, et que s'écrit une nouvelle page des lois de décentralisation, l'interconnexion dans les métropoles entre des plateformes logistiques intégrant le train, le fluvial, qui pénètre le plus souvent l'hyper centre des villes, et les mobilités douces est plus que jamais une exigence d'actualité.

Proposition 4.3 : mettre en place, à l'échelle des métropoles, un mode de tarification de l'usage des réseaux, des sillons dédiés et des plateformes logistiques appropriées permettant de faire depuis le train une desserte du dernier kilomètre en mobilités douce, accompagner et faciliter les démarches pilotes (droit d'expérimentation...), et structurer un cadre favorable à une éventuelle généralisation.

4.2 Une intégration terre-mer pour un meilleur acheminement des marchandises

La France est à l'avant-garde du trafic maritime international, avec la première flotte mondiale en qualité et sécurité, 300 000 emplois directs générés, et 5 de ses 7 grands ports⁵⁷ métropolitains parmi les 20 premiers ports européens. En Bretagne, une organisation d'un genre nouveau se met en place, avec l'ensemble des ports bretons (Brest en tête, mais également Lorient, Saint-Brieuc...) qui de manière diffuse – et intégralement connectée par rail – consolide un trafic égal à l'un des 10 premiers ports européens.



Autrefois en concurrence intra-nationale, la majorité de ces ports joue désormais la complémentarité, en particulier via les chargeurs et armateurs, mais également parfois la coopération et de manière quasi-systématique l'innovation, en particulier via les démarches territoires d'innovation (Dunkerque, la Rochelle...), la mobilisation régionale et consulaire (Bretagne, Marseille) ou bien les projets européens (Marseille).

En Europe, les ports scandinaves et d'Europe du Nord se consolident et mettent en place des schémas de coopération avec le rail pour une meilleure compétitivité et une efficacité opérationnelle renforcée, tout en mettant en avant des critères de performance écologique⁵⁸.

A l'échelle internationale, la Chine s'est alliée à de grands ports européens (Amsterdam, Barcelone, Hambourg, Gènes) pour déployer des formats de données et une ingénierie informatique commune, facilitant l'intégration logistique, dans le cadre des routes de la soie⁵⁹. A ce stade, aucun opérateur portuaire ni ferroviaire français ne semble faire partie de cette alliance, qui est pourtant un outil de triple performance (écologique, sociale, économique) essentiel.

⁵⁷ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/ports-maritimes-france>

⁵⁸ https://www.mynewsdesk.com/goteborgs_hamn/pressreleases/gothenburg-in-nordic-port-cooperation-for-sustainable-transport-2948412?utm_campaign=send_list

⁵⁹ <https://www.maritime-executive.com/editorials/can-the-new-silk-road-compete-with-the-maritime-silk-road>

Et, dans le même temps, la connexion logistique entre maritime et ferroviaire est confrontée à de nombreuses difficultés opérationnelles, alors même que notre pays possède de manière incontestée la 3nde frontière maritime au monde, et est la 2nde puissance maritime de par l'étendue de sa flotte :

- Impossibilité de transbordement direct de navire à train sur l'ensemble des ports français,
- Absence d'interconnexion entre systèmes d'informations maritime et ferroviaire,
- Des infrastructures de dédouanement qui n'anticipent ni ne fluidifient les transbordements de navire à train.

Proposition 4.4 : permettre un transbordement direct de navire à train, sur les 6 premiers ports de France.

Proposition 4.5 : intégrer de manière volontariste l'acheminement aval dans les logiciels et systèmes de données portuaires.

Proposition 4.6 : rendre effectif l'orientation et le routage dédiés à quai des déchargements, sans passage par une zone « tampon ».

4.3 Une urgence d'aménagement du territoire sur l'arc alpin

Nos partenaires européens ont fait de l'arc alpin un exemple de performance pour le fret ferroviaire, d'intégration multimodale, et d'utilisation efficace des outils fiscaux (ex : écotaxe) pour encourager le report modal.

Grace à l'ensemble de ces dispositifs, ce sont 18% (en valeur) des marchandises qui circulent par le rail en Allemagne, 32% en Autriche et 35% en Suisse. Pendant ce temps, la part modale du rail en France dans le transport de marchandise est passée en 20 ans de 15 à 9%.

Cette évolution à rebours, et en particulier la fonte de la part modale du rail dans le fret français, est récente – elle date des 30 dernières années – et n'est pas inéluctable. Des travaux récents effectués à l'École Normale Supérieure de Lyon⁶⁰ mettent en avant 4 facteurs qui peuvent inverser la tendance :

- Une meilleure visibilité sur la part française des flux transalpins, l'offre et la demande sur le territoire national (déjà traité dans les sections précédentes du présent rapport),
- Les infrastructures, les routes et plateformes intermodales sur le territoire, et une meilleure visibilité des offres disponibles,
- Des offres orientées client, à l'écoute de la demande et de la concurrence intramodale et intermodale,
- La tarification des infrastructures.

C'est pourquoi nous effectuons les propositions opérationnelles suivantes :

Proposition 4.7 : travailler spécifiquement la continuité transfrontalière, et anticiper les enjeux douaniers notamment.

Proposition 4.8 : mettre en place tant des éco-conditionnalités qu'un mécanisme d'aide et de compensation pour le report modal, en particulier sur les cols et tunnels transfrontaliers stratégiques (Grand et Petit Saint-Bernard, Mont-Blanc, Somport...).

Proposition 4.9 : rendre plus fluide et performant le chargement direct soit des semi-remorques (remorques + tracteurs), soit des remorques, en priorité sur les liaisons France / Italie et France / Espagne.

⁶⁰ <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/territoires-europeens-regions-etats-union/rte-t/transport-ferroviaire-transalpin>

4.4 Un laboratoire d'offres innovantes pour la ruralité

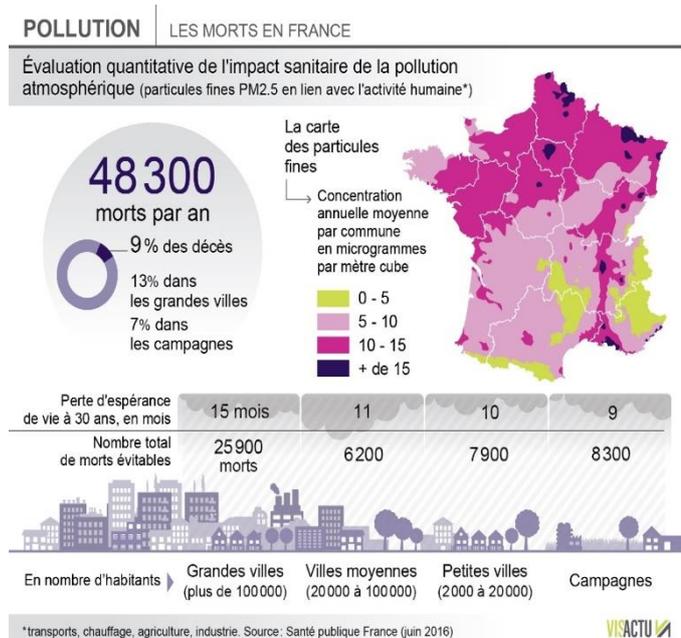
Les urgences tant de reconquête de la qualité de l'air et de performance logistique ont déjà été mises en avant à de nombreuses reprises dans la qualité de l'air, à l'échelle nationale.

Les urgences de viabilité sont pour leurs parts particulièrement sensibles à l'échelle des métropoles et des villes moyennes.

Depuis début 2017, un site public européen met en ligne, de manière régulière, la qualité de l'air dans les principales villes européennes : <https://airindex.eea.europa.eu/Map/AQI/Viewer/>

Une infographie publiée en 2017 par France Info sur la base de données issue de Santé Publique France collectée en 2016⁶¹ faisait un panorama intéressant de l'état de la qualité de l'air en France. Nous n'avons pas trouvé depuis de version actualisée de cette cartographie, mais pensons que les zones à enjeu restent sensiblement inchangées, à savoir :

- Le Nord, et plus généralement la région Haut-de-France, ainsi que la Région Grand Est,
- La métropole du Grand-Paris + l'axe seine,
- L'arc alpin (préalablement traité),
- Le département des Bouches du Rhône.



Au sein de ces zones à enjeu :

- Le Nord a vu la mise en place, tant via l'initiative REV 3 (3ème révolution industrielle) portée par les socio-professionnel que par le projet « Dunkerque l'Énergie Créative », portée par la Communauté Urbaine de Dunkerque et dont Green Cross est un des partenaires, une démarche particulièrement offensive de reconquête de la qualité de l'air,
- Au sein de la Métropole du Grand Paris, la Ville de Paris est pionnière pour la généralisation ambitieuse de la circulation différenciée, des projets pilote de logistique innovante en centre-ville, ainsi que la promotion des mobilités douces tant pour le transport de personne que de marchandises,
- L'Axe Seine, après plusieurs années de crise, est relancé sur une nouvelle dynamique de croissance depuis 2018. Pour rappel, sur environ 1,3 millions de conteneurs échangés annuellement avec l'international dans la région, 50 % (650 000 conteneurs) le sont via les ports de l'Axe Seine⁶², ce qui représente un intérêt économique considérable pour la région. Un programme d'aménagement des ports urbains a été engagé, pour rendre le transport fluvial plus attractif et apporter des réponses d'accessibilité en travaillant au plus près du Grand Paris
- La ville de Grenoble a mis en place une démarche de circulation différenciée offensive, et les exécutifs nouvellement élus à Lyon, Annecy et Marseille l'ont été sur des enjeux notamment de reconquête de la qualité de l'air urbain,

⁶¹ https://www.francetvinfo.fr/meteo/particules-fines/pollution-de-l-air-ou-ne-fait-il-pas-bon-respirer-sur-la-planete_1844601.html

⁶² <https://www.cci-paris-idf.fr/informations-territoriales/ile-de-france/transport-fluvial-et-maritime-de-nouvelles-ambitions-sur-laxe-seine-ile-de-france>

- Des initiatives ont été constatées en Drôme et dans le Vercors, dans le Forez, en Savoie dans les Hautes-Alpes et l'arrière-pays niçois pour une réhabilitation des lignes ferroviaires en déshérence ou démantelées aux fins de transport de marchandise, autour du train de proximité ou de liaison tram-train – souvent ces projets sont restés à l'état initial faute d'une mobilisation suffisamment massifiée et de rencontrer l'adéquation entre opportunités de financements publics et privés et demande commerciale,
- Les acteurs du territoire des Bouches du Rhône se sont prioritairement focalisés sur la mise sous contrôle des émissions liées au trafic maritime et portuaire, et dans une moindre mesure à la circulation automobile, où ils ont enregistré des succès concrets. Il semble pour eux maintenant temps de traiter la question d'une relance territoriale du fret ferroviaire.

Quick-win 4.10 : dans le cadre de la 3ème révolution industrielle, mettre en place les toiles de la performance logistique et multimodales, de manière pilote en Région Hauts de France, ou bien en faire un point structurant d'un atelier en Hauts de France., en partenariat avec la dynamique 3ème REV.

4.5 De nouvelles opportunités en appui aux territoires en transition

Alors que l'égalité des territoires est plus que jamais un enjeu stratégique pour la France, de nombreux projets, souvent appuyés par des entrepreneurs et donneurs d'ordres nommément engagés et financièrement impliqués, ont vu le jour dans les territoires ruraux pour une logistique plus verte.

Déjà, en 2011, un rapport conjointement produit par le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et de l'Inspection générale de l'administration (IGA)⁶³ relevait que :

- le réseau français de transports en commun en milieu rural est bien moins efficace que les réseaux allemand et espagnol,
- la France se caractérise par des temps de correspondances plus importantes, une faible fréquence par jour des trajets et une plus faible amplitude, avec une rareté de l'offre en train pour les distances de moins de 100 km.

Cette situation est encore accentuée depuis, et est très souvent citée comme une des motivations pour mettre en place prioritairement une offre de train à hydrogène en territoires ruraux.

Dans une logique de logistique résiliente et plus verte, le gouvernement a annoncé en février 2020 un plan de sauvetage des lignes de desserte fine du territoire, souvent appelées « petites lignes ». Ces lignes à faible trafic représentent environ un tiers du réseau ferroviaire français, et accueillent 17% du trafic de trains régionaux⁶⁴. L'Etat s'est engagé à investir 6,4 milliards d'euros dans les petites lignes via des plans d'actions régionaux, avec un focus sur le développement de rames plus légères, qui correspondent aussi à des économies conséquentes de maintien des lignes.

Pour ce faire, le gouvernement a lancé un appel à projets aux conditions suivantes :

- train léger pour les petites lignes,
- vitesse allant jusqu'à 100km/h,
- gabarit de train standard pour circuler sur les lignes (notamment vis-à-vis de la hauteur des quais),
- engendrant une réduction de l'empreinte environnementale.

⁶³ <https://www.vie-publique.fr/en-bref/270239-transport-en-zones-rurales-comparaisons-espagne-allemande-france>

⁶⁴ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20200220_JBD_DP_Petites_lignes_vf.pdf

La question de l'intégration des contraintes énergétiques pour ces trains légers se pose, avec des pistes comme des trains fonctionnant via des énergies renouvelables et/ou des motorisations hybrides.

TaxiRail :

Un train léger, autonome & intelligent bientôt sur les rails ?

Un exemple de projet qui correspond à cet appel est Taxirail, un train léger, autonome et intelligent labellisé par le pôle de compétitivité #ITRANS et imaginé par Régis Coat et son entreprise Exid Concept & Développement, start-up située dans les Côtes d'Armor.

Actuellement prévu pour 2023, ses caractéristiques seraient les suivantes :

- autonomie de 600km,
- constitué d'un module fonctionnant sans conducteur
- hybride et avec un bilan carbone neutre (batteries et/ou biogaz ou hydrogène)
- très léger, avec un poids inférieur à 8 tonnes pour 40 places (contre 50T pour un TER de 80 places)
- développement de l'AI pour calculer les horaires les plus pertinents de circulation.



<https://www.usinenouvelle.com/editorial/taxirail-un-train-autonome-et-intelligent-pour-sauver-les-petites-lignes.N792789>

C'est également sur ce constat qu'une structure coopérative, Railcoop, a vu le jour en 2019 et se développe avec une proposition de service dont la première déclinaison commerciale sera sur le transport de marchandises courte distance en région Occitanie⁶⁵

Comment Railcoop a identifié un besoin et un marché pour une ligne Bordeaux-Lyon et fait passer ses parties prenantes d'intéressées à partenaires



La coopérative Railcoop cherche à redonner du sens à la mobilité ferroviaire en impliquant citoyens, cheminots, entreprises et collectivités afin de faire rouler des trains de voyageurs, de nuit mais aussi de fret sur l'infrastructure existante dès l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire en décembre 2020.

Cette SCIC (société coopérative d'intérêt collectif), cherche à apporter un souffle nouveau aux dessertes régionales en complétant le maillage existant avec de nouvelles liaisons ou en réhabilitant certaines lignes ferroviaires tombées en déshérence. Leur objectif n'est pas de se positionner en concurrence sur des lignes déjà exploitées par la SNCF ou d'autres opérateurs mais de prendre des parts de marché à la voiture individuelle au car et surtout à l'avion.

Railcoop souhaite lancer ses premiers trains de fret d'ici 2021 et ceux de voyageurs mi-2022 avec une ligne test sur l'axe Bordeaux-Lyon. L'offre voyageurs sera de 6 trains par jour (3 dans chaque direction) à un prix de base de 38€ pour 6h47 de trajet.

La coopérative souhaite également proposer un modèle alternatif dans son financement et son fonctionnement. Afin d'obtenir le certificat de sécurité et la licence ferroviaire leur permettant de faire rouler des trains, Railcoop a besoin d'1,5 millions d'euros qu'ils sont en train de collecter via leur recrutement de sociétaires qui sont des particuliers, collectivités, associations ou entreprises. Chaque sociétaire de la coopérative a une voix, peu importe le nombre de parts qu'il possède dans la société.

Dans son modèle, Railcoop cherche à faire des collectivités de réels partenaires et copropriétaires de l'outil, mais aussi de travailler avec les habitants des territoires en priorité afin de proposer un service qui répond à leurs besoins.

Leur stratégie de création de lignes complémentaires couplée à leur modèle de gouvernance coopérative peut devenir un réel exemple pour l'avenir du rail et permettre ainsi une réouverture de lignes aujourd'hui opérées par des moyens plus polluants comme l'avion ou la voiture.

Ils ont aujourd'hui dépassé le chiffre des 2300 sociétaires et s'approchent de 750 000 euros de capital et Frédéric Laporte, maire de Montluçon (gare qui sera desservie par l'axe Bordeaux-Lyon) a annoncé le 2 novembre qu'il souhaitait engager la ville et l'agglomération dans le projet.

Railcoop a annoncé le lancement en septembre 2021 de sa première ligne de fret entre Viviez et St Jory dans le sud-ouest qui intégrera une approche multi-lots avec une desserte des cours de marchandises combinée avec un dernier km effectué en camion. Ils prévoient sur cette ligne une capacité de 100 000t par an et l'ouverture d'une seconde ligne courant 2022.

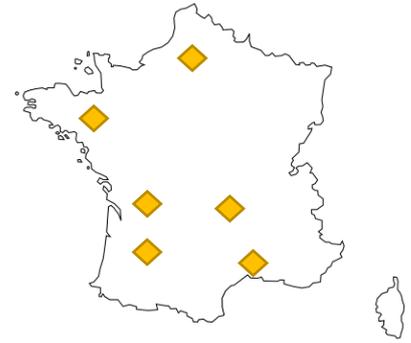


<https://www.railcoop.fr/le-projet-railcoop/>
<https://www.actu-transport-logistique.fr/ferroviaire/railcoop-desservira-une-premiere-ligne-en-2021-627646.php>

⁶⁵ <https://www.velo-territoires.org/actualite/2020/06/10/railcoop-ferroviaire-service-territoires/>

Plusieurs régions à ce jour ont mis à notre connaissance le développement du transport de marchandises par rail dans leur plan d'action à 5 ans :

- Bretagne : <https://www.bretagne.bzh/actions/transports/transport-multimodal-marchandises/>
- Nouvelle-Aquitaine : <https://www.nouvelle-aquitaine.fr/les-actions/amenagement-du-territoire/transports#gref>
- Hauts de France : <https://www.nordfranceinvest.fr/secteurs-d-activite/mobilite/ferroviaire.html>
- Occitanie : <https://www.laregion.fr/Transports-et-Infrastructures-36205#Actualites>
- Auvergne : https://s.kmni.eu/t/PkuOQF-Um2Xfd4jzUmYlbA9kBOISQ-pdf-zC/VILLE-RAIL-TRANSPORTS.COM_20201005100000
- Métropole Aix-Marseille : <https://www.tpbm-presse.com/la-metropole-aix-marseille-provence-va-esquisser-sa-feuille-de-route-du-transport-combine-3619.html>



Proposition 4.11 : co-construire avec les chargeurs tant la carte des routes existantes que des besoins, et identifier les meilleurs flux et investissements permettant d'y pourvoir.

Proposition 4.12 : mettre en place un modèle économique et une « bourse / plateforme » du cross-docking permettant une simplification et une optimisation des flux logistiques ferroviaires.

Proposition 4.13 : développer les partenariats territoriaux et les co-entreprises public-privé (exemple : Railcoop), en particulier sur les axes transversaux ou contribuant à l'attractivité des territoires, en lien avec les CCI et acteurs publics et économiques du territoire.

Pour des raisons tant historiques que normatives, le transport de fret et celui de passagers ont été fortement différenciés, tant dans leur usage des gares que dans celui des trains.

Pourtant, les opportunités logistiques ouvertes tant dans le secteur de la messagerie et du transport express (ex : Amazon aux États-Unis et dans les villes d'Europe du Nord) que via le développement des services des entreprises du ferroviaire, tout comme les impacts des lois de décentralisation, ouvrent désormais la voie à des transports mixtes passagers et marchandises, qui pourraient en particulier être expérimentés via des sillons déjà existants sur de petites lignes. La démarche devra cependant être locale sur les lignes capillaires en ce qui concerne le mix passager / fret.

Dans son rapport spécial 2016⁶⁶, la Cour des Comptes européenne mettait l'accent sur cette opportunité, et ce qu'elle pouvait générer en termes de meilleure efficacité opérationnelle pour le transport ferroviaire dans son ensemble.

Plus proche de nous, le collectif « Objectif Train de Nuit » visant à revitaliser et développer les trains de nuits en France, en fait également un élément structurant de sa proposition de valeur, et de son offre⁶⁷.

Proposition 4.14 : mettre en place, tant sur les lignes urbaines que transversales, des offres mixtes passager et fret, en particulier sur les lignes peu fréquentées.

Un exemple marquant d'application de la proposition 4.14 est survenu suite de la tempête Alex, qui a entraîné des crues exceptionnelles début octobre 2020 la région des Alpes-Maritimes. Afin de ravitailler la zone, un TER a été désossé et réaménagé pour acheminer des vivres entre Nice et Breil-sur-Roya, accouplé à un train de passagers. Après avoir enlevé 1/3 des sièges et déposé un plancher de protection, le TER a pu transporter entre 10 et 12 tonnes, soit 25 palettes, de denrées de première nécessité en gare de Breil, qui ont ensuite été hélicoptérées. Ce fonctionnement en fret via TER permet de palier au problème de hauteur des quais, qui empêche la circulation des trains de marchandises classiques dans cette gare.

⁶⁶ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_fr.pdf

⁶⁷ <http://lunatrain.eu/concept/>

Cet exemple montre qu'il est possible de trouver des solutions hybrides de fret-passager sur des petites lignes pour créer des solutions d'approvisionnement dans des zones habituellement non desservies par les trains de marchandises.

Dans un récent rapport, deux parlementaires⁶⁸, Mme Véronique Riotton et Stéphanie Kerbarh, mettaient en avant le rôle du transport dans le tri, le traitement et la valorisation matière des déchets, en vue de leur recyclage. Ce système, comme le relevait Jacques Vernier dans un rapport documenté sur l'efficacité des filières REP⁶⁹ (Responsabilité Élargie du Producteur), reste encore largement optimisable dans sa capacité à mettre en avant l'offre et la demande par type de déchet / coproduit, et recours de manière quasi-systématique au seul transport routier alors qu'il n'y a aucun enjeu de délai.

Proposition 4.15 : développer une filière spécifique (y compris avec place de marché et débouchés) sur les déchets et coproduits, le recyclage et la valorisation matière.

Récemment, la décision d'abandonner la ligne de transport ferroviaire destinée aux fruits & légumes, partant des environs de Perpignan pour arriver à Rungis, a fait grand bruit médiatique⁷⁰, et convaincu l'opérateur Novatrans d'annoncer rapidement⁷¹ sa décision de proposer une ligne qui peut s'y substituer, et dont les contours restent à préciser.

Cette situation nous semble symptomatique, d'une part de la volonté du grand public et des collectivités locales de voir émerger beaucoup plus massivement des offres alternatives aux transports routiers, mais également des difficultés conjointes qu'ont les logisticiens, les opérateurs ferroviaires et les financeurs territoriaux à proposer des solutions qui correspondent aux besoins « métier » des opérateurs économiques.

Une première analyse – aux méthodes empiriques et non statistiques – menées par notre ONG entre juin et juillet 2020 auprès de nos référents métiers nous permet d'anticiper des gisements pour développer des offres métier dédiées :

- Sur les denrées agricoles, tant issues du maraichage, les céréales, les poissons et produits carnés, que les liquides alimentaires,
- Sur la high-tech, et en particulier les imports d'électroménager blanc et brun, en connexion directe avec les importations transitant via les ports,
- Sur le mobilier, en particulier d'importation asiatique,

Proposition 4.16 : développer des « offres métiers » sur les denrées agricoles (maraichage, céréales, import...), la pêche, les liquides alimentaires, la high-tech, le mobilier...



⁶⁸ http://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/rapports/cion-dvp/l15b2454-t1_rapport-fond.pdf

⁶⁹ https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/REP_Rapport_Vernier.pdf

⁷⁰ <https://france3-regions.francetvinfo.fr/nouvelle-aquitaine/suppression-du-train-perpignan-rungis-20-000-camions-plus-routes-du-limousin-1701596.html>

⁷¹ <https://objectif-languedoc-roussillon.latribune.fr/economie/infrastructures/2019-10-31/novatrans-affretera-un-nouveau-train-des-primeurs-entre-perpignan-et-rungis-832109.html>

5. C'est maintenant qu'il faut décider et investir pour demain

Points-clés

- La France souffre en Europe d'un déficit régulier de portage et d'investissement tant sur la logistique que sur le ferroviaire,
- notre pays perd en compétitivité relative et en qualité de service aux entreprises,
- notre performance écologique, en particulier sur le transport de marchandise, s'écarte de la trajectoire de l'accord de Paris issu de la CoP 21, mais également de nos engagements européens, et génère des externalités sans cesse plus couteuses,
- un plan d'investissements significatif opéré maintenant permet de valoriser convenablement le réseau et le maillage territorial déjà existants, et relance la compétitivité de l'ensemble des acteurs (y compris le transport routier français) ainsi que la performance de nos exportations de denrées agricoles et de produits manufacturés,
- des évolutions législatives (notamment sur les petites lignes, les sillons, l'intégration tram-train, et pour rendre la conduite d'un train aussi simple que celle d'un camion...) permettront d'accélérer une innovation ciblée et performante,
- décidée maintenant, la relance du fret ferroviaire permet de mobiliser de manière concrète et fédératrice sur le territoire l'ensemble des parties prenantes, en mode "équipe de France", coordonnée avec les secteurs fluvial, maritime et routier.

Depuis 2015, les différents travaux insistant sur l'urgence d'un schéma logistique étayé en France se multiplient, tant sous impulsion parlementaires que socio-professionnelles. L'ambition posée par le Conseil des Ministres du 24 mars 2016⁷² (sous la présidence de François Hollande), est plus que jamais d'actualité, en particulier les 5 axes alors identifiés :

- Faire de la plate-forme logistique France une référence mondiale en encourageant la dynamique logistique sur tout le territoire ;
- Développer le capital humain et faciliter la visibilité de l'organisation logistique ;
- Faire de la transition numérique un vecteur de performance logistique ;
- Utiliser la logistique comme levier de transformation des politiques industrielles et de transition énergétique
- Instaurer et animer une gouvernance intégrée de la logistique.

Dans ce contexte, et d'une manière régulière voire accélérée sur les 15 dernières années, le rail français a souffert d'un sous-investissement chronique (38 euros par citoyen en 2017, contre 69 en Allemagne, 73 en Italie, 362 en Suisse), il est plus que jamais temps d'investir plus d'argent public dans le rail en France.

⁷²<https://www.ecologique-solaire.gouv.fr/france-logistique-2025#:~:text=Lors%20du%20Conseil%20des%20ministres,d'actions%20selon%20cinq%20axes%20%3A&text=Utiliser%20la%20logistique%20comme%20levier,industrielles%20et%20de%20transition%20%C3%A9nerg%C3%A9tique>

Europe's Disparity In Railway Investment

Level of investment in rail infrastructure per citizen in 2017



@StatistaCharts Source: Allianz pro Schiene

statista

D'autres secteurs de la logistique, comme le fluvial ou le maritime, ont également manqué d'investissements, ce qui a d'autant plus contribué à accélérer le tout-camion. De son côté, la filière du transport routier de marchandises fait face à un dumping croissant sur les conditions de travail, et les acteurs français n'arrivent que beaucoup trop épisodiquement à mettre en place les leviers d'innovations et synergies qui permettraient de travailler des modes de fonctionnement qualitatifs et différenciant sur le territoire, notamment via des déplacements garantis comme faiblement émetteurs de gaz à effet de serre, propulsés par des énergies 100% renouvelables, ou bien peu émetteurs de particules.

Dans le domaine du fret, de nombreuses innovations récentes ne sont pas venues du cœur de l'écosystème du transport, mais d'acteurs de l'innovation qui étaient soit des clients, soit des fournisseurs, soit des partenaires. On pourrait ainsi citer :

- Le groupage logistique, mis en avant par des opérateurs comme Fretbay (<https://fretbay.com/fr/>),
- Le cross-docking, et les services logistiques additionnels imaginés en interne par les distributeurs intégrés (ex : Groupe Casino transporteur et partenaire logistique pour Cdiscount),
- Auchan et le groupe Mulliez qui encourage la généralisation du GNV parmi leurs sous-traitants via des contrats longs compatibles avec l'amortissement des camions,
- TK'blue développant le rating environnemental comme outil d'aide au choix pour les acheteurs, et de reporting intégrés.

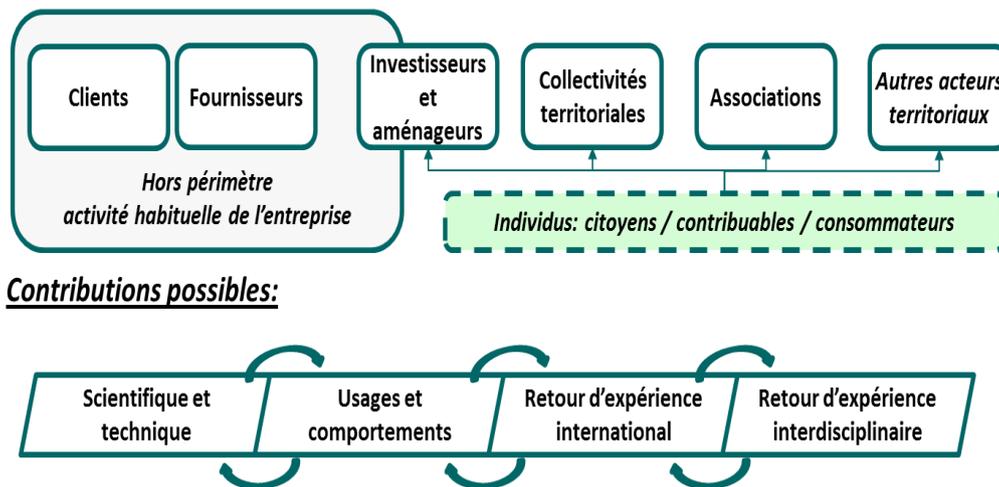
Toutes ces innovations, qui ont des bénéfices environnementaux, ont avant tout été conçues comme des offres métiers apportant une plus-value directe, y compris économique, et pouvant être généralisées rapidement à l'échelle nationale ou au-delà.

Des complémentarités fortes existent entre les logisticiens, le fret maritime, fluvial et ferroviaire, et les transporteurs routiers français. La recherche de ces complémentarités dans une triple logique de performance économique, écologique et sociale, n'a que peu été effectuée.

Quick-win 5.1 : identifier les complémentarités entre entreprises routières et du rail pour des offres intégrées optimisant la performance de chacun.

Au-delà de ces recherches de complémentarités, de nombreuses propositions du présent rapport mettent en avant le potentiel de mutualisation, de mise en réseau, d'interconnexions, ainsi que l'intérêt d'une place de co-construction entre clients, consommateurs final, prestataires logistiques et opérateurs de fret, intégrant la dimension territoriale et le financement.

Illustration : réseaux de parties prenantes et contributions possibles



Un tel organisme peut être monté rapidement à l'échelle nationale, par exemple en capitalisant sur des acteurs sectoriels comme France Logistique, l'Alliance 4F, et ensuite développé tant au niveau européen que via les territoires.

Proposition 5.2 : création d'une Fédération (française ? européenne ? internationale ?) de la Logistique Ferroviaire durable mettant en avant ce fonctionnement fédéré et concret en mode « équipe de France ».

Au-delà de ces rapprochements et mise en réseau, nous n'avons pas identifié à ce stade ni de structure, ni de schéma d'investissement « clé en main », pour des développements logistiques territoriaux, en particulier ceux impliquant le ferroviaire. Pourtant, le montage d'opérations multi-acteurs comme Railcoop illustrent bien l'intérêt pour un dispositif d'investissement multi-acteurs, associant des partenaires publics et privés, autour de l'opération d'un service bien identifié, mais également pour des infrastructures territoriales.

Tant l'État, en direct ou via le groupe Caisse des Dépôts, que les Régions, pourraient lancer en ce sens des appels à manifestations d'intérêt ou des appels à projet (type Grand Emprunt), orientés et sur des infrastructures, et sur des mobilisations multi-acteurs pour opérer des services, afin de stimuler une offre et un investissement transverse pour la logistique durable.

À l'image des investissements opérés dans le cadre d'autres infrastructures de long terme, une mobilisation forte des Chambres de Commerce, ainsi que la possibilité d'un investissement privé significatifs, sont autant d'outils qui permettent d'assurer dès le lancement des projets une meilleure utilisation ainsi qu'un retour d'expérience rapide du consommateur, tout en élargissant les moyens disponibles. Le cadre d'investissement public doit se faire de manière agile, y compris via des filiales dédiées autant sur les services que sur l'ingénierie.

Enfin, il est essentiel que des projets puissent se faire en co-construction avec l'ensemble des parties prenantes, et notamment rencontrer le soutien du grand public, démarche d'autant plus efficace que la consultation est opérée en amont, et conduit à des ajustements des projets qui montrent que l'écoute du public a été effective.

Proposition 5.3 : facilitation d'un cadre d'investissement public / privé agile, intégrant en particulier les Régions / CCI, autour des infrastructures et des opérateurs de transport ferroviaire, à l'image des opérateurs aéroportuaires, de trafic passager ou portuaire.

Via une offre transverse « faible impact environnemental garanti » rendue visible par des labels, les transports ferroviaires fluviaux et maritimes alliés à un dernier kilomètre 0 émissions peuvent à la fois gagner le cœur des français et proposer une alternative au tout-camion.

La situation est paradoxale : le transport de marchandises tout-camion est décrié par le grand public, mais reste ultra-majoritaire.

- Ses atouts : fiable, simple, efficace et peu cher pour le donneur d'ordre, fortement concurrentiel
- Son point faible : forte empreinte carbone, contribution importante à la pollution urbaine, contribution importante au bruit urbain et à la congestion.

Longtemps, les alternatives au tout-camion ont été construites, non pour être rendues visibles du consommateur final et à l'écoute du client, mais plutôt par des logisticiens rassemblant des offres déjà existantes.

Il semble désormais grand temps – en appui du programme « Logistique 2025 », des enjeux de filière logistique et via les plans de relance – de mettre en avant une offre conçue pour être **visible du consommateur finale** et **co-construite avec les clients**, autour des points-clés suivants :

- Une offre transparente, structurée, maillée sur le territoire,
- Un accès simple aux prestataires, dans une logique de point à points, via des technologies disponibles, innovantes et performantes, des systèmes d'information disponibles et standardisés,
- Une traçabilité forte et des engagements repris via des labels « fièrement transportées via le rail / le fluvial / le maritime » + « 100% énergie renouvelable », et mention de l'impact environnemental du transport sur le produit ou le service,
- Une mobilisation forte des territoires, et des citoyens, pour via la performance logistique mettre en valeur l'attractivité du territoire, et développer la fierté d'utilisation d'une logistique à haute responsabilité environnementale et territoriale.
- Une mobilisation forte des territoires, et des citoyens, pour via la performance logistique mettre en valeur l'attractivité du territoire, et développer la fierté d'utilisation d'une logistique à haute responsabilité environnementale et territoriale.



(suite encadré)

Il s'agit d'un marketing de l'offre à réinventer, basé sur des critères environnementaux mais aussi sur une mise en valeur sociale et économique des territoires, et le rail y tient une place de choix.

Les enjeux en faveur d'un investissement public et privé massif sont là : des réponses concrètes et opérationnelles à la pollution, au bruit urbain et à l'exigence croissante de santé environnementale, une capacité à rapidement diminuer l'empreinte carbone du transport de marchandise, une capacité d'innovation systémique rapide, le tout en revenant à l'avant-garde de l'accord de Paris.

Mais, plus que jamais, la mise en place d'une telle démarche nécessite à la fois une mobilisation conjointe de toutes les parties prenantes, une vision partagée, une mise en place concrète sur les territoires, une communication et des outils permettant à la fois de mettre en place rapidement les bonnes actions et de conquérir la désirabilité.

Nos propositions focalisées sur cette offre transverse et sa mise en valeur :

- **Quick-win 1.3** : mettre en place le « cockpit environnemental, sociétal et économique » du fret en France métropolitaine, et rendre public les principaux indicateurs pour viser une standardisation de fait.
- **Proposition 1.4** : développer un dispositif d'information et de communication grand public sur le rôle du fret, les moyens de transport disponible et leurs performances associées.
- **Proposition 2.2** : développer, à destination des clients, des donneurs d'ordres et des parties prenantes, une cartographie interactive des réseaux de fret en France, tant en termes de possibilités que d'utilisation effective.
- **Quick-win 3.3** : développer et partager une roadmap d'évolution technologique des tracteurs (diesel, GNV, hybride, hydrogène...) avec les performances écologiques et économiques associées.
- **Proposition 3.10** : mettre en place une marque valant label (ex : Produit en Bretagne) la plus fédératrice possible, labellisant un recours au transport ferroviaire sur plus de 50% du parcours des marchandises, affiché sur l'emballage, reconnu et valorisé commercialement.
- **Proposition 3.11** : compléter cette labellisation par un label « transport via des énergies 100% renouvelables » valorisant le recours à une électricité renouvelables ou à des agro-carburants de 3ème génération sur l'ensemble du parcours.
- **Proposition 4.15** : développer des « offres métiers » sur les denrées agricoles (maraichage, céréales, import...), la pêche, les liquides alimentaires, la high-tech, le mobilier...
- **Proposition 5.2** : création d'une Fédération (française ? européenne ? internationale ?) de la Logistique Ferroviaire durable mettant en avant ce fonctionnement fédéré et concret en mode « équipe de France ».

Bibliographie

A framework and process for the development of a ROADMAP TOWARDS ZERO EMISSIONS LOGISTICS 2050, ALICE, 2019, <http://www.etp-logistics.eu/wp-content/uploads/2019/12/Alice-Zero-Emissions-Logistics-2050-Roadmap-WEB.pdf>

A Simulation Study on the Potential of Moving Urban Freight by a Cross-City Railway Line, Praful Potti, Marin Marinov, Edward Sweeney, 2019, <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/21/6088>

A truly integrated transport system for sustainable and efficient logistic, ACARE, ALICE, ERTARC, ERRAC et WATERBRONE, 2017, <https://www.ertrac.org/uploads/documentsearch/id46/2017%20Integrated%20Logistics%20-%20SETRIS.pdf>

Annual work plan and budget 2020, Shift2Rail Joint Undertaking, 2019, <https://shift2rail.org/wp-content/uploads/2019/11/ANNEX-GB-Decision-8-2019-Annual-Work-Plan-and-budget-for-2020-REV-20191128.pdf>

Catalyzing Sustainable Transport Innovation through Policy Support and Monitoring: The Case of TRIMIS and the European Green Deal, Anastasios Tsakalidis, Mitchell van Balen, Konstantinos Gkoumas, Ferenc Pekar, 2020, https://www.researchgate.net/publication/340654880_Catalyzing_Sustainable_Transport_Innovation_through_Policy_Support_and_Monitoring_The_Case_of_TRIMIS_and_the_European_Green_Deal

Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie « Covid 19- quels impact sur les attentes de la société et la consommation? », CREDOC, 2020

CER Factsheet EC Cost Study 2019, CER based on European Commission Report, 2019, <https://www.cer.be/publications/latest-publications/commission-study-supports-shift-clean-transport-modes-rail-and>

Datalab, Chiffres clés du transport : Edition 2020, Commissariat général du développement durable, mars 2020

Defining the future of freight transport Project Levitate, Hu, B., Zwart, R.d., Papazikou, E., Boghani, H.C., Filtness, A., Roussou, J., 2018, <https://levitate-project.eu/wp-content/uploads/2019/10/D7.1-Defining-the-future-of-freight-transport.pdf>

Etude de Cas : ARTC en Australie, La Banque Mondiale, 2017 https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/railways_toolkit/PDFs/RR%20Toolkit%20FR%20New%202017%2012%2027%20CASE1%20ARTC.pdf

European Review of Regional Logistics, Quaterly Journal of Open ENLoCC, 2019, http://www.tubemapcentral.com/showcase/mediafiles/ERRL_Oct2016.pdf

European Roadmap : Sustainable Freight System for Europ Green, Safe and Efficient Corridors, ERTRAC Working Group on Long Distance Freight Transport, 2011, https://egvi.eu/wp-content/uploads/2018/01/sustainable_freight_transport.pdf

Faire du fret ferroviaire un avantage compétitif pour la France : 12 propositions pour renforcer la compétitivité du transport ferroviaire de marchandises, Nicolas Bouzou, Charles-Antoine Schwerer, 2014, <https://asteres.fr/site/wp-content/uploads/2017/06/Rapport-Aster%C3%A8s-Faire-du-fret-ferroviaire-un-avantage-comp%C3%A9titif.pdf>

Future of freight: Interim report, National Instructure Commission, 2018, <https://www.ukwa.org.uk/wp-content/uploads/2019/01/Future-of-Freight-Interim-Report-2.pdf>

Horizon 2020 « Smart, green and integrated transport » funding, The London European Partnership for Transport, 2019, <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/h2020-section/smart-green-and-integrated-transport#:~:text=Horizon%202020%20will%20provide%20funding,services%20and%20by%20improving%20transport>

Innovation in urban mobility, Policy making and planning, the Transport Research and Innovation Portal (TRIP), 2013 https://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/innovation_urban_mobility_en_0.pdf

Innovation in Road Freight Transport: Quantifying the Environmental Performance of Operational Cost-Reducing Practice, Valentin Carlan, Christa Sys, Thierry Vanelslande, 2019, https://www.researchgate.net/publication/332388986_Innovation_in_Road_Freight_Transport_Quantifying_the_Environmental_Performance_of_Operational_Cost-Reducing_Practices

Lancement de France Logistique, Transport et Logistique de France, 2020, <https://www.e-tlf.com/2020/01/08/lancement-de-france-logistique/>

Le CESE préconise la mise au point d'un indice de vieillissement du réseau, Ville Rail et Transports, 2020, <https://www.ville-rail-transports.com/non-classe/le-cese-preconise-la-mise-au-point-dun-indice-de-vieillissement-du-reseau/#:~:text=Le%20CESE%20pr%C3%A9conise%20la%20mise,r%C3%A9seau%20%2D%20Ville%2C%20Rail%20et%20Transports&text=Je%20valide%20%3E%20Mot%20de%20passe%20oubli%C3%A9%3F&text=Conform%C3%A9ment%20%C3%A0%20la%20loi%20%C2%AB%20informatique,aux%20informations%20qui%20vous%20concernent>

Le fret ferroviaire en Espagne, CADE-environnement, mai 2014, <http://www.cade-environnement.org/files/2014/05/Fret-ferroviaire-France>

Le Grand Paris dope le fret ferroviaire à Rennes, Le Télégramme, 2020, <https://www.letelegramme.fr/ille-et-vilaine/rennes/le-grand-paris-dope-le-fret-ferroviaire-a-rennes-video-29-06-2020-12574384.php>

Le marché français du transport ferroviaire de marchandises, l'Autorité de régulation des transports, 2018, <https://www.ortl-grandest.fr/le-marche-du-transport-ferroviaire-de-marchandises-2018/>

Le transport ferroviaire en France, STATISTA, 2020, <https://fr.statista.com/themes/2754/le-transport-ferroviaire-en-france/>

Les acteurs du fret ferroviaire demandent le soutien de l'Etat, Les Echos, Denis Fainsilber, 2020, <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/les-acteurs-du-fret-ferroviaire-demandent-le-soutien-de-letat-1218569#:~:text=Tourisme%20%2D%20Transport-,%20Les%20acteurs%20du%20fret%20ferroviaire%20demandent%20le%20soutien%20de%20l,par%20des%20aides%20d'Etat.>

Les co-bénéfices du fret ferroviaire, Altermind, Patrice Geoffron, 2020, http://www.transalpine.com/sites/default/files/documents/documentation/200622_-_fret_ferroviaire_-_cobenefices_-_rapport_altermind_002.pdf

Les émissions de CO2 du fret ferroviaire face au routier, Cereza Conseil, 2014, <http://blog.cereza.fr/wp-content/uploads/2014/12/Cereza-Etude-Les-Emissions-de-CO2-du-fret-ferroviaire-face-au-transport-routier.pdf>

Logistique et transfert modal en Lorraine, Nathalie Mattiuzzo, Christophe Renard, Vincent Santoul, Renaud Kourland, 2011 https://www.ortl-grandest.fr/wp-content/uploads/2018/11/1-synthese_report_modal.pdf

Making European cities greener. Towards clean and smart mobility Horizon 2020, The Innovation and Networks Executive Agency (INEA), 2019 https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/urban_mobility_brochure_2019_web.pdf

Potentialités et conditions de redéploiement pérenne du fret ferroviaire en Bretagne, Samarcande, Bruno Viallon Conseil, Christian Abellan, 2010, https://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-inoapl/file/125/14.1fret_ferroviaire_crci_bretagne27b5.pdf?token=L5812iYRuu74hucyDqM_EaTI04_nKLMIKCAQyQVVbUg

Rail Transport and Environment, Facts and Figures, CER et UIC, 2015, [file:///C:/Users/HP/Dropbox%20\(Compte%20personnel\)/Mon%20PC%20\(DESKTOP-KFPBBDH\)/Documents/Facts%20and%20figures%202014.pdf](file:///C:/Users/HP/Dropbox%20(Compte%20personnel)/Mon%20PC%20(DESKTOP-KFPBBDH)/Documents/Facts%20and%20figures%202014.pdf)

- Rapport au premier ministre « l'avenir du transport ferroviaire », Jean-Cyril Spinetta, 2018, https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.02.15_Rapport-Avenir-du-transport-ferroviaire.pdf
- Rapport CETE méditerranée « Caractéristiques des flux de marchandises en PACA et report modal rail-route », Clémentine Harnois, Patricia Bouchard, Frédérique Reffet, 2010, http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/V1_rapport_report_rail_route_PACA_cle0b71ed.pdf
- Rapport de phase 2 : synthèse et préconisations « étude de valorisation pour le fret des infrastructures ferroviaires franc-comtoises, DREAL Franche-Comté – Samarcande Transport Logistique Territoire, 2010, http://www.ort.franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_phase_2_-_Valorisation_infras_fer_FC_-_Preconisations_cle619ee4.pdf
- Rapport final « le verdissement des matériels roulants du transport ferroviaire en France », Benoit Simian, 2018, https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/cge/verdissement_flotte_ferroviaire.pdf
- Rapport final « valorisation du territoire par le mode ferroviaire ; étude de faisabilité pour les villes de Blanc-Mesnil et Aulnay-sous-Bois », l'Etablissement public d'aménagement EPA Plaine de France, 2009, https://aulnaycap.files.wordpress.com/2014/08/voie_ferree_parisnord2.pdf
- Rapport phases 1, 2, 3 « Etude de marché auprès des entreprises du Nord Ardèche en termes de transports de marchandises », Syndicat Mixte Ardèche Verte, 2008, <https://docplayer.fr/79341654-Etude-de-marche-aupres-des-entreprises-du-nord-ardeche-en-termes-de-transports-de-marchandises.html>
- Rapport transversales « des scénarios d'évolution du fret ferroviaire en France à l'horizon 2020 », Philippe Duong, 2010, https://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lnobpl/file/119/14.4_-_fret_ferroviaire_transversales1bf4.pdf?token=Wkwt0BUeUfNkUls3Z0v9C2ilx1_LR_la2FGRYQalBAA7
- Statistiques du transport ferroviaire de marchandises, Eurostat, 2019, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics
- Sustainable urban logistic planning, Dr. Georgia Aifandopoulou, Elpida Xenou, 2019, https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable_urban_logistics_planning_0.pdf
- Sustainability of the transport sector during the last 20 years: evidences from a panel of 35 countries, Mihail Eva, Florin Mihai, Alina-Violeta Munteanu, 2019, <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02196197/document>
- The first and last mile – the key to sustainable urban transport, European Environment Agency, 2019, <https://www.eea.europa.eu/publications/the-first-and-last-mile>
- The Future of sustainable freight transport and logistics, Institute for Transport Studies, University of Leeds, 2019 <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0b0d5171-bf8f-4d14-a39b-577927424caa>
- The Impact of the Freight Transport Modal Shift Policy on China's Carbon Emissions Reduction. Sustainability, Shuling Chen, Jianhong Wu, Yueqi Zong, 2020, https://www.researchgate.net/publication/338600257_The_Impact_of_the_Freight_Transport_Modal_Shift_Policy_on_China's_Carbon_Emissions_Reduction
- Tous les acteurs du fret ferroviaire s'unissent dans 4F pour doubler la part modale du rail et interpeller les pouvoirs publics, Rail du Sud, 2020, <http://raildusud.canalblog.com/archives/2020/06/21/38375531.html>
- Trajectoires de décarbonation profonde du transport de marchandises, Yann Briand, Jean-Michel Cayla, François Combes, Martin Koning, Gwennaël Lamy, Julien Lefevre, Prabodh Pourouchottamin et Johannes Svensson, IDDRI, 2019, <https://www.iddri.org/fr/publications-et-evenements/rapport/trajectoires-de-decarbonation-profonde-du-transport-de>



37 avenue Franklin D. Roosevelt

75008 Paris, France

contact@gcft.fr – <http://www.gcft.fr>



<https://www.facebook.com/GCFetT>



http://twitter.com/_gcft



http://linkd.in/_gcft