

CAHIER D'ACTEUR

Les bonnes pratiques à mutualiser en vue de Rio +20



Associant plusieurs dizaines d'entreprises du secteur ferroviaire, maritime, routier et fluvial ainsi que des représentants des institutions, des banques et des experts, le C.O.E participe activement, depuis sa création en 2007, à la promotion de solutions pour orienter résolument l'économie du transport vers une industrie dé-carbonée et sobre en énergie, une industrie qui contribuera à l'éco-compétitivité.

**Cercle pour
l'Optimodalité en
Europe**

28 avenue de Messine
F-75008 PARIS

Tel : 03 88 36 00 81
Fax : 03 88 36 00 71

coordination@optimodality.eu

www.optimodality.eu

Le Cercle pour l'Optimodalité en Europe

Le transport de marchandises durable et l'enjeu de l'exemplarité : du Grand Paris à Rio

Au service du développement de l'économie verte pour les villes de demain

Depuis le Sommet de la Terre à Rio en 1992, notre planète doit faire face à une inflation urbanistique avec 2 milliards d'urbains de plus en 20 ans. Penser l'approvisionnement et les déplacements de la population devient crucial, notamment dans des espaces urbains de plus en plus denses ; le taux d'urbanisation devrait atteindre 65% en 2050. La question du transport de marchandises est complètement liée à celle du transport de voyageurs, de l'aménagement du territoire, de l'attractivité économique et de la qualité de vie et compte parmi les grands axes de développement de l'économie verte. La réflexion du COE porte ici sur cet enjeu, appliqué plus particulièrement à l'échelle du Grand Paris et des grandes métropoles européennes.

Le COE veut faire partager la conviction que le fret est indissociable de la problématique de ce développement urbain.

La mobilité et le transport de marchandises durable

La mobilité durable

Afin que la mobilité conçue comme la capacité de répondre aux besoins de déplacement ou de transport des personnes et des biens soit durable, elle doit répondre à un triple objectif :

- ✓ **Social** : penser l'avenir des transports afin de répondre aux besoins quotidiens de déplacement du plus grand nombre de personnes, et l'approvisionnement de ces personnes ;
- ✓ **Environnemental** : de la mobilité durable dépendra fortement la réduction des émissions de gaz à effet de serre, largement conditionné par l'innovation en matière d'infrastructure et de transports et ce pour tous les modes route, fer, fleuve, mer ;
- ✓ **Economique** : la mobilité est un élément essentiel pour développer les territoires et plus particulièrement les métropoles et leur interconnexion. Il faut raisonner la mobilité dans la globalité de l'espace urbain et la concevoir indissociable de l'aménagement du territoire. De la diversité des modes de transports et de leur disponibilité dépend le développement du tissu industriel et commercial d'un territoire et donc son essor économique.

Les Membres du COE

MEMBRES CONSTITUTIFS:

- CDC Infrastructure
- COMMUNAUTE URBAINE NICE COTE D'AZUR
- TRANSPORT ET LOGISTIQUE SNCF ET GEODIS
- LOUIS DREYFUS ARMATEURS
- MODALOHR
- REGION AQUITAINE
- TLF
- VNF

MEMBRES ACTIFS :

- ALSTOM TRANSPORT
- APRR
- CFL MULTIMODAL
- CFT
- COLAS RAIL
- RFF
- SIEMENS
- TOTAL

MEMBRES ASSOCIES:

- CCI Nice Côte d'Azur
- CLUSTER MARITIME FRANÇAIS
- CMA-CGM
- CONSEIL GENERAL DES ALPES-MARITIMES
- EDF
- EGIS
- FNTR
- GCA
- GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE
- GRAND PORT MARITIME DE NANTES- SAINT NAZAIRE
- GRAND PORT MARITIME DE ROUEN
- GRIMALDI GROUP
- PLATAFORMA AQUITAINE EUSKADI
- Port Autonome de Paris
- PORT DE CALAIS - CCI Côte d'Opale
- PRD
- RATP
- REGION LANGUEDOC ROUSSILLON
- RENAULT TRUCKS
- S.I.TO S.p.A.
- STVA
- VTG

LES MEMBRES INVITES :

- ADEME
- AFITF
- BP2S
- COFHUAT
- COMITE POUR LA TRANSALPINE
- EUROFER
- FERRMED
- IIC - Istituto Internazionale delle Comunicazioni
- ROISSY-CArgoRailExpress
- TDIE
- TRANSPORTS PASSION
- UIC - Union des Chemins de Fer
- UPF – Union des Ports de France.

Le dernier axe pour déployer une mobilité durable est de prendre en compte les contraintes économiques nécessaires à sa création, notamment celle des pouvoirs publics, particulièrement en temps de crise.

La réflexion sur la mobilité doit intégrer parallèlement les deux dimensions du transport de personnes et de marchandises. La mise en œuvre de ces réflexions exige nécessairement la recherche d'un traitement équitable et juste, voir un arbitrage entre les deux.

Le transport de marchandises

Le transport de marchandises conditionne pour beaucoup le développement des territoires. Il est une des clés de la croissance du tissu économique d'un pays et de ses échanges internationaux.

Envisager un transport de fret durable passe par l'optimisation des performances techniques, économiques et environnementales des chaînes de transport de marchandises. Les nouveaux véhicules de la logistique, camions électriques et hybrides, barges fluviales, nouvelles logistiques urbaines et leurs plateformes sont autant d'axes à ne pas négliger pour un développement durable du fret. L'amélioration du transport de fret ne doit pas uniquement être envisagée sous l'angle de la construction de nouvelles infrastructures mais peut intégrer l'amélioration de leur disponibilité avec l'usage de nouvelles technologies, la gestion, l'optimisation et l'entretien de l'existant.

Le transport de marchandises en France

Pour le COE, le transport de marchandises durable passe par :

- ✓ des entreprises qui doivent continuer à innover en mettant en place des actions de recherche et développement,
- ✓ une plus grande synergie entre l'ensemble des opérateurs des différents modes et des gestionnaires des infrastructures, qui doivent travailler conjointement à une nouvelle approche, performante, efficace et innovante, et en plein respect des notions incontournables du développement durable,
- ✓ une décision politique qui doit envisager une planification et une priorisation des projets, et dans un contexte de crise le développement de modèles innovants de financement des services de transport, en lien avec les réductions de GES et d'économies d'énergie.

Les constats : les freins au développement du fret dans les métropoles

Le COE constate que les activités logistiques des territoires urbains des métropoles rencontrent de façon récurrente les mêmes problématiques :

- la congestion routière pénalise au quotidien les activités logistiques ;
- les voies ferrées connaissent engorgements et saturations ;
- la pression foncière repousse les sites logistiques loin de la zone dense, qui est pourtant leur zone de chalandise, avec les effets néfastes sur la compétitivité et l'environnement ;
- la logistique urbaine fait face à des réglementations et politiques peu coordonnées.

La réflexion collégiale du COE sur le Grand Paris

Tandis que les acteurs publics lançaient une réflexion sur le Grand Paris, le COE a pour sa part conduit une réflexion en lien avec tous ses membres et partenaires des sphères publiques, privées et associatives. Le COE a ainsi élaboré un Cahier d'acteurs qui a été adressé aux pouvoirs publics en novembre 2010 dans le cadre de la consultation sur le Grand Paris. On trouvera ci-après les messages forts du COE

La Région Ile-de-France compte 11 millions d'habitants et 700 000 entreprises : il faut penser son évolution pour pouvoir continuer à l'approvisionner de façon optimale. Toutefois, la chaîne de transport des marchandises est souvent moins « visible » pour la population et doit être remise au cœur des préoccupations d'avenir de la cité.

Pour concevoir des chaînes logistiques propres et efficaces au cœur du projet de réseau de transport public du Grand Paris, il convient de s'attacher à relever les 3 défis suivants :

- **Gagner en performance** en garantissant dès la conception des services, des conditions d'exploitation optimales (coût, efficacité, performance environnementale), et notamment :
 - en faisant circuler des trains de marchandises plus longs et plus lourds, s'insérant mieux dans les circulations de voyageurs ;
 - en contribuant à l'action de coordination des politiques d'investissement et des actions commerciales des ports de l'Axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris) ;
 - en développant les chaînes logistiques fluviales et multimodales sur la Seine et demain avec la mise en service du canal Seine-Nord Europe sur tout le réseau du Nord-Ouest de la France ;
 - en construisant un réseau structuré, bien équipé et efficace de plateformes logistiques dont la préservation et le rapprochement des centres du bassin de consommation doivent être une priorité.

- **Absorber et appuyer la croissance dans le respect de l'environnement** par de nouvelles plateformes en bord à voie d'eau, des lignes ferroviaires à priorité fret pour relier les ports maritimes et fluviaux au réseau de distribution et de consommation.

- **Développer de nouveaux services** autour des besoins du marché et des sites industriels, dont il faut maintenir l'accessibilité multimodale de manière pérenne. Le sujet de l'innovation est fondamental pour orienter résolument l'économie du transport vers une industrie décarbonée et sobre en énergie, une industrie qui contribuera à l'éco-compétitivité de la Région Capitale et de la France dans son ensemble.



Les propositions du COE pour le Grand Paris

Dans sa réflexion sur le réseau de transport public du Grand Paris, le COE a souligné plusieurs points importants sur lesquels il faut veiller :

1. Développer une vision logistique globale pour assurer la réussite de projets innovants au niveau du réseau de transport public du Grand Paris, et pour aller plus vite vers les transports « propres » (incitation financière, nouvelle législation adaptée réglementation cohérente). Cette vision logistique globale doit dépasser la question de l'usage du réseau de transport public du Grand Paris pour certains types de fret, mais doit inclure des projets structurants reliant l'Île-de-France à sa façade maritime et aux grandes zones économiques nationales et européennes.
2. Promouvoir une politique volontariste de préservation et d'acquisition de foncier pour les activités logistiques du réseau de transport public du Grand Paris.
3. Concevoir des véhicules et des services innovants et décarbonés à l'occasion de la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris :
 - ✓ nouveaux camions et utilitaires électriques destinés au transport de marchandises en ville ;
 - ✓ barges innovantes pour le transport RORO de voitures et produits recyclables ;
 - ✓ tram fret ;
 - ✓ wagons adaptés aux services de transport combiné de nouvelle génération ;
 - ✓ trains de fret ferroviaire à grande vitesse en visant les besoins des expressistes, par exemple pour remplacer l'aérien continental...
4. Concevoir et mettre en place des mécanismes de financements innovants et incitatifs en lien avec les économies de GES et d'énergie, au niveau national et au niveau européen des RTE-T.
5. Favoriser le développement d'une logistique multimodale dans le corridor prioritaire Paris-le Havre.
6. Plus globalement, imaginer une nouvelle gouvernance qui mette la logistique et le transport des marchandises depuis et vers la région capitale au cœur des préoccupations d'avenir.

Une instance de coordination ou d'organisation du fret en Île-de-France pourrait notamment superviser le lancement d'études spécifiques au fret pour le Grand Paris après le débat public, et veiller à la mise en œuvre des embranchements et interconnexions nécessaires face aux besoins de circulation des marchandises.



Les engagements du COE pour Rio+20

Compte-tenu des enjeux de la conférence Rio+20, de son ouverture particulière à la société civile et de la mobilisation des acteurs français sur ce sujet notamment dans le cadre du Club France RIO +20 lancé à l'initiative du Comité 21, le COE a décidé de porter à Rio +20 la voix de la mobilité durable dans des espaces urbains durables.

Le COE s'est engagé dès sa création en septembre 2011 aux côtés du Club France RIO +20, rassemblement inédit de nombreux réseaux d'entreprises, collectivités, ONG et associations. Ce Club a produit le 1^{er} novembre 2011 un manifeste dont le COE est signataire, soulignant particulièrement les points suivants :

- « **Affirmer une priorité forte à l'égard des territoires urbains** compte tenu des évolutions des villes et des grandes agglomérations à travers le monde et des liens nécessaires à entretenir avec les zones rurales dans une logique de développement durable. Mettre tout en œuvre pour favoriser l'émergence de nouvelles solutions technologiques et de nouvelles organisations pour créer de véritables espaces urbains durables. »
- « **Promouvoir le développement des espaces urbains durables**, en s'appuyant sur une approche multi-acteurs et une approche globale des besoins de chaque territoire et en recherchant une optimisation du cadre de vie et de la mobilité urbaine. »
- « **Promouvoir la recherche et l'innovation pour accélérer le développement d'une économie verte et responsable**, pour que l'Europe puisse rester compétitive et garde sa place d'acteur majeur dans le monde. Du soutien apporté aujourd'hui à la recherche naîtront les innovations technologiques et sociétales de demain. »

A l'appui de ces différentes initiatives internationales et son propre calendrier de travail en Europe, le COE assure la promotion d'une mobilité et d'un transport de marchandises optimodaux et responsables, enjeu de notre siècle et levier de développement durable des métropoles.

SYNTHESE

Depuis le Sommet de la Terre à Rio en 1992, notre planète doit faire face à une inflation urbanistique avec 2 milliards d'urbains de plus en 20 ans. Pour les populations des zones urbaines, le déplacement quotidien vers les lieux de travail, de vie, d'éducation et de culture est devenu tout aussi crucial que le transport du fret qui permet leur approvisionnement tout comme le dynamisme économique des agglomérations.

La conférence Rio+20 en juin 2012, avec ses 2 thèmes que sont l'économie verte et la gouvernance mondiale du développement durable, sera une tribune essentielle pour faire valoir l'essor d'une mobilité durable, aussi bien pour les voyageurs que pour le fret. La question du fret ne doit pas être laissée de côté et sera cruciale pour le développement des métropoles dans le monde entier.

La mobilité durable et optimodale est un vecteur de développement équitable des territoires permettant de réduire les inégalités et la pauvreté.

