



Ligne
verte

DOSSIER DE PRESSE

7 juin 2021

Contact presse :

Frédéric Piriou
06 78 68 41 04
presse@enteka.fr

Qu'est-ce que la Ligne verte ?

En 2017, le transport routier de marchandises a généré en France 25,5 millions de tonnes de CO2, soit **l'équivalent de la consommation annuelle d'une ville de 2 millions d'habitants**.

Face à cette situation, de nombreux acteurs de la chaîne logistique ont d'ores et déjà pris des initiatives ou souhaitent aujourd'hui s'engager pour faire évoluer leurs pratiques d'achats de transports, dans l'objectif de **limiter l'impact de leurs activités sur l'environnement**.

La démarche **Ligne verte** vise à engager les acteurs de la chaîne logistique dans une réflexion collective sur la mise en œuvre de nouvelles pratiques, à mutualiser les initiatives, et à accompagner les entreprises dans cette transition.

Un champ d'action à fort potentiel.

Le Pôle d'Intelligence logistique a décidé de concentrer l'objet de la **Ligne verte** sur le **verdissement du post-acheminement des containers maritimes entre Marseille et Lyon**.

Le choix de ce segment d'activité repose sur trois caractéristiques permettant d'envisager **un changement significatif des modes de consommation du transport** à court et moyen-terme :

- Le transport combiné et plus spécifiquement **le container maritime est un marché en forte croissance** (+10 % en 2017 sur le Grand port de Marseille), sous l'impulsion combinée de la croissance des pays extra-européens (en particulier d'Asie) et du développement du e-commerce.
- Le container maritime est une unité de transport standardisée, **conçue pour se prêter facilement à l'intermodalité** (mer, fleuve, fer, route).
- La vallée du Rhône dispose, avec le Fleuve Rhône et deux lignes ferroviaires sur ses rives dont l'une est exclusivement dédiée au fret, **d'un réseau de transport massifié performant et aujourd'hui sous-utilisé**. Il pourrait donc répondre à une augmentation de la demande sans infrastructure complémentaire.

Une démarche collaborative d'accompagnement du changement.

La ligne verte ne se limite pas à une simple opération de promotion des modes de transport massifiés (fleuve et fer), mais constitue **une démarche collaborative réunissant l'ensemble des acteurs de l'écosystème logistique** : entreprises importatrices, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, transitaires, collectivités territoriales...

Elle vise à comprendre les contraintes propres à chaque acteur, les chaînes de décisions et déterminants de l'achat de transport, à identifier les principaux freins au changement, et **à créer les conditions du changement par un travail collectif sur les enjeux identifiés**.

La **Ligne verte** entend travailler aussi bien sur le choix du mode de transport utilisé lors du post-acheminement des containers, que sur le choix des énergies utilisées par ceux-ci, dans un **double objectif d'optimisation logistique et de réduction de l'impact environnemental** (CO2 et polluants atmosphériques).

Un projet sur 3 ans



2020
Etude de Contexe

2021
Mise en place des ateliers
collaboratifs

2022
Déploiement et
accompagnement
des actions de
transformation

2023
Capitalisation &
évaluation

Qui sommes-nous ?

La **Ligne verte** est une démarche initiée et pilotée par le **Pôle d'intelligence logistique** et soutenue par **l'Ademe** et le **Plan Rhône**.

Maîtrise d'Ouvrage

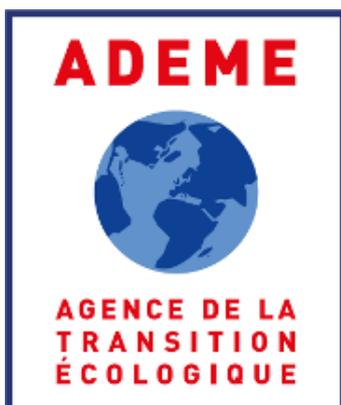


Basé à Villefontaine en Isère, le Pôle d'Intelligence Logistique est le réseau associatif fédérant l'écosystème logistique en région Auvergne-Rhône-Alpes.

Réunissant 170 entreprises adhérentes, plus 600 professionnels actifs et les partenaires institutionnels, il pilote depuis sa création en 2007 des projets collaboratifs au service de la performance globale de ses adhérents et du développement durable des territoires.

<http://www.pole-intelligence-logistique.fr/>

Co-financeurs



Etablissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) placé sous la tutelle des ministères de la Transition écologique et solidaire, de l'Enseignement supérieur, et de la Recherche et de l'innovation, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie a été créée en 1991.

Elle participe à l'animation, à la facilitation et à la mise en oeuvre des politiques publiques en matière d'énergie et de protection de l'environnement.

<http://www.ademe.fr/>



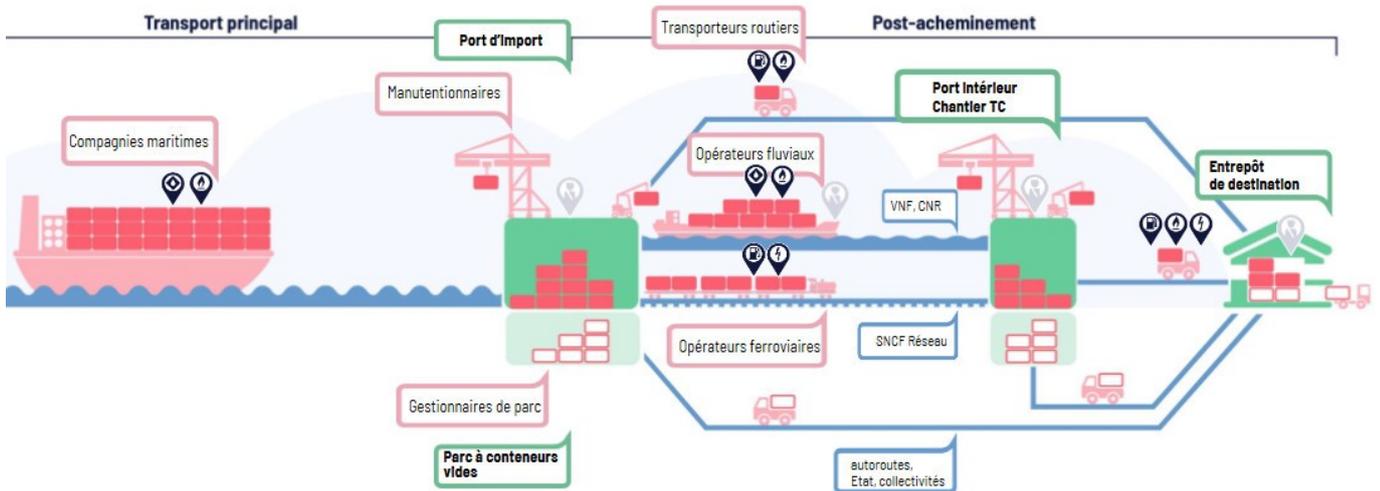
Programme d'aménagement et de développement durable autour des fleuves Rhône et Saône, le Plan Rhône a été engagé en 2005 par des partenaires publics et privés, avec le concours de fonds européens (Feder).

Piloté par les régions Auvergne-Rhône-Alpes, PACA et Bourgogne-Franche-Comté, il labellise et finance les projets portés par les acteurs de ces territoires visant à améliorer la qualité de vie, l'environnement et le développement économique apportés par les différents usages du fleuve.

<http://www.plan-rhone.fr/>

Une chaîne logistique complexe

Le **post-acheminement du container maritime fait intervenir un grand nombre d'acteurs**, et est caractérisée par une longue chaîne de sous-traitance. Chacun de ces acteurs dispose d'informations et de leviers décisionnels ayant vocation à être intégrés dans la démarche **Ligne verte**.



Il n'existe pas de chaîne décisionnelle « type ». Selon la nature des contrats passés entre le producteur et l'importateur (incoterm), tout ou partie du pré-acheminement, du transport maritime et du post-acheminement est à la charge et sous la responsabilité :

- soit du producteur, soit de l'importateur (merchant haulage)
- soit de la compagnie maritime assurant le transport principal (carrier haulage).

L'acteur en responsabilité du transport peut par ailleurs en sous-traiter l'organisation et l'achat à un **transitaire** agissant sous son mandat.

Cette grande diversité d'acteurs et de responsabilités **se traduit par une information fragmentée et difficile à appréhender dans sa globalité**. Ainsi :

- Le chargeur (importateur) connaît le nombre de containers qu'il réceptionne mais ne choisit ou ne connaît pas nécessairement les modes de transports mobilisés pour le post-acheminement.
- Les transporteurs et gestionnaires d'infrastructure (ferroviaires ou fluviaux) connaissent le nombre de containers transitant sur leurs installations mais ne connaissent pas nécessairement le client final ou la destination.
- Les transitaires ont une bonne vision globale sur le transport mais se caractérisent par une grande fragmentation (115 acteurs identifiés en Auvergne-Rhône-Alpes) liée le plus souvent à une spécialisation (sur un type de marchandise ou un pays d'exportation).

- Les compagnies maritimes, qui sont propriétaires des containers maritimes et en fixent les conditions d'utilisation (comme les délais de détention et les tarifs de dépassement) bénéficient probablement de la visibilité la plus large mais représentent un marché extrêmement concurrentiel où le partage de l'information n'est pas aujourd'hui la norme.

Consciente qu'aucun changement durable des comportements ne saurait être portée par une seule catégorie d'acteurs, ni ignorer les enjeux et contraintes propres à chacun des maillons de la chaîne, la **Ligne verte** constitue une démarche innovante, reposant sur une approche transversale de ces enjeux et une méthode collaborative pour déterminer et activer les leviers d'amélioration.

Éléments de diagnostic

Entre décembre 2020 et mars 2021, la Ligne verte a mandaté le bureau d'études Interface transport pour mener une étude de contexte visant à établir un diagnostic initial. Cette étude quantitative et qualitative, combinant questionnaire auprès des entreprises importatrices, entretiens avec différents acteurs de la chaîne de transport (compagnies maritimes, opérateurs fluviaux et ferroviaires, gestionnaires d'infrastructure, transitaires...), et étude documentaire (notamment l'exploitation du fichier des douanes), visait d'une part à estimer le nombre de containers concernés ainsi les parts modales des modes massifiés, et d'autre part à clarifier les chaînes décisionnelles et déterminants de l'achat de transport.

Les acteurs de la chaîne logistique ont répondu présent, tant au cours de cette phase d'étude que de sa restitution, et ont témoigné d'une forte volonté de s'engager dans la démarche **Ligne verte**, dont ils partagent le diagnostic et les objectifs.

Volume de containers concernés par la démarche.

L'étude de contexte nous permet d'estimer à **240 200** le nombre de containers importés en Auvergne-Rhône-Alpes, dont **162 800** en région lyonnaise (Rhône-Ain-Isère-Loire)¹

Nous avons par ailleurs pu établir que **94 000 containers ont transité en train, et 36 500 containers en barge fluviale**, entre le Grand Port Maritime de Marseille et les chantiers de transport combinés lyonnais (Port Edouard Herriot, Naviland Cargo Venissieux)²

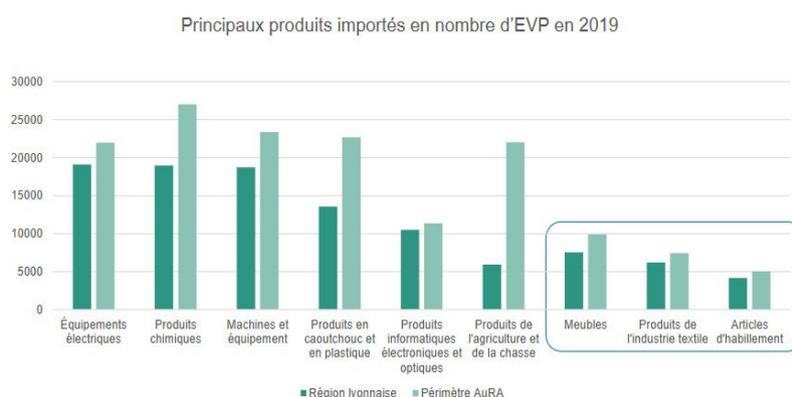
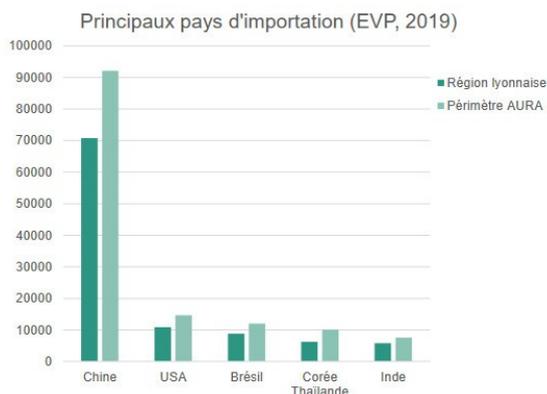
Il reste toutefois impossible à ce stade d'en déduire des parts modales, pour 3 raisons principales :

- **Plus de la moitié (54%) des containers réceptionnés au Grand Port Maritime de Marseille sont « dépotés »** dans les Bouches-du-Rhône, ce qui ne serait pas le cas si le post-acheminement devait être effectué par le fer ou le fleuve. Il y aurait donc une sous-estimation de la part modale de la route.
- Nous ne connaissons pas la part des containers réceptionnés sur les Chantiers de transport combinés lyonnais ayant pour destination finale la région AURA. **Une part significative de ceux-ci poursuit leur route vers d'autres destinations** telles Bourgogne-Franche-Comté, la Suisse ou le Luxembourg.
- **Il n'existe pas de consensus sur la part de marché du GPMM** dans les flux à destination d'AURA. Les estimations des acteurs interrogés pouvant aller de 40 % à 80 %.

1 EVP (équivalent vingt-pieds, soit la plus petite unité de containers), en 2019.

2 Idem.

Provenance et contenu des containers



Enseignements de l'étude qualitative

L'étude qualitative fut riche d'enseignements quant à la compréhension de la chaîne décisionnelle et les contraintes des différents acteurs. Elle a notamment permis d'établir que :

Plus de la moitié des répondants ne maîtrisent pas localement leurs politiques d'achat de transport.

Les contrats et cahiers des charges sont alors établis par une direction achats ou supply chain, à l'échelle nationale ou internationale, sans nécessairement prendre en compte les opportunités de transport massifié offerts par la vallée du Rhône.

L'offre multimodale est largement méconnue par les entreprises importatrices qui ne les utilisent pas, et leur image apparaît dégradée. Le transport massifié, en particulier fluvial, est perçu comme représentant un risque supérieur d'aléa.

Parmi les déterminants de la décision d'achat, ce sont **les délais d'acheminement et la flexibilité** qui sont prioritairement évoqués en faveur de la route. La question des prix n'est que très minoritairement évoquée.

Les transitaires bénéficient d'une meilleure connaissance des alternatives à la route et souhaiteraient pouvoir en proposer davantage, notamment pour des questions de **disponibilité des transports routiers**. Ils estiment néanmoins que ces modes sont souvent incompatibles avec les délais d'acheminement prévus par leurs cahiers des charges.

Le « **transport de vide** », qui n'était pas initialement identifié comme relevant du périmètre de la démarche, apparaît comme un élément essentiel de la chaîne logistique impactant le choix du mode de transport.

Enjeux et axes de travail

Les premiers éléments de diagnostic de la **Ligne verte** ont fait l'objet, le 20 mai 2021, d'une restitution auprès d'acteurs représentant 60 entreprises et institutions. Cet échange a permis d'identifier des enjeux prégnants et les premiers axes de travail de la démarche.

Au cours des prochaines semaines, la Ligne verte proposera des ateliers de travail collectif, des partages d'expériences et des visites de sites pour outiller les acteurs désireux de s'engager dans la démarche et lever certains freins au changement.

Accompagner les entreprises importatrices au changement

Le premier enjeu identifié comme prioritaire par les participants à la démarche **Ligne verte** est « l'accompagnement des chargeurs au changement ». Le passage du « tout-routier-diesel » à une politique de transports plus diversifiée nécessite de **travailler sur les mentalités aussi bien que sur l'organisation du flux logistique**. Il s'agit notamment d'interroger la notion d'urgence à l'échelle d'un transport global s'étalant sur plusieurs semaines, et de travailler sur les changements organisationnels à mettre en œuvre pour s'adapter à de nouveaux délais et anticiper d'éventuels aléas. Il s'agit également de **promouvoir un raisonnement en coût global**, le temps de transport considéré comme « perdu » étant par exemple un temps de stockage « gagné », devant être intégré à la décision d'achat avant même de prendre en compte les externalités positives.

Améliorer la maîtrise du transport

L'étude de contexte a mis en évidence l'importance du cadre contractuel, et en particulier des Incoterms, quant à la connaissance et à la maîtrise du transport par le chargeur. **L'accompagnement à la rédaction de cahiers des charges et à la négociation contractuelle** est un levier pour lequel il apparaît utile de mutualiser les expériences.

Fluidifier les ruptures de charge

Premier frein souligné lors des entretiens qualitatifs, les ruptures de charge occasionnées par le transfert du container de la barge (ou du train) vers le camion assurant le « dernier kilomètre » peuvent constituer un verrou rendant le transport massifié difficilement compatible avec certaines organisations logistiques. Un premier atelier sera proposé aux transporteurs, gestionnaires du port Edouard Herriot et aux collectivités concernées pour **améliorer la fluidité des opérations portuaires et de la circulation des poids lourds** dans ce secteur urbain dense.

Approfondir la connaissance des données

L'étude de contexte a permis d'identifier des zones d'ombres statistiques, telles que la destination finale des containers transportés et de ceux qui sont « dépotés » dans l'aire géographique de Marseille. La **Ligne verte** proposera un groupe de travail sur la collecte et le partage d'informations par les différents acteurs de la chaîne, afin d'approfondir la connaissance des données. A terme, l'objectif serait d'avancer, en lien avec les compagnies maritimes qui travaillent dans ce sens, vers une véritable **traçabilité du container**.

Favoriser les rencontres intersectorielles

L'étude du fichier des douanes a permis de prendre conscience de la grande diversité de secteurs économiques concernés par l'utilisation et le post-acheminement des containers maritimes. Plusieurs acteurs de ces secteurs (chimie, machines-outils, matériaux, produits de grande distribution...) prennent aujourd'hui des initiatives concourant au même objectif, qu'il serait utiles de mutualiser au cours de rencontres intersectorielles.

La prochaine étape : les ateliers métiers

Afin d'approfondir les enjeux et attentes propres à chaque famille de métiers, la **Ligne verte** lancera les 24 et 29 juin prochain des ateliers métiers. Les ateliers métiers ont vocation à se réunir plusieurs fois par an pour définir des plans d'actions et échanger sur leur mise en œuvre.

Ces ateliers réuniront :

- Les donneurs d'ordre (chargeurs et prestataires logistiques)
- Les intermédiaires (Transitaires et commissionnaires)
- Les opérateurs de transport (routiers, ferroviaires, fluviaux, maritimes)
- Les gestionnaires d'infrastructures et les collectivités