IntermodBOIS

Mises en œuvre des conditions de l'intermodalité pour la filière bois

GO4 PREDIT de 2010 (10-MT-PREDITG04-2-CVS-079)

Avril 2012

1. Introduction

L'objectif d'IntermodBOIS a été de créer les conditions du report modal vers le fer (de proximité ou non) en travaillant avec les utilisateurs potentiels et les nouveaux acteurs. Le projet s'est décliné en plusieurs phases : diagnostics de la filière bois et du ferroviaire, focus sur des maillons importants de la chaine, définition de schémas multimodaux et études de cas.

Centré sur la région Bourgogne, ce projet PREDIT porté par FCBA (coordination), H-Log et Objectif OFP, a reposé sur 9 entreprises partenaires : 3 exploitants forestiers, 2 transporteurs routiers de bois, 2 entreprises de première transformation du bois et 2 opérateurs ferroviaires. D'autres acteurs ont été rencontrés pour compléter et élargir les échanges de ce projet qui entre dans la catégorie des études/actions.

Pourquoi une recherche sur la filière bois ?

- En premier lieu, les transports de la filière bois (intrants) sont assurés en quasi-totalité par la route en raison des distances d'approvisionnement souvent inférieures à 100 km et au manque d'offre du ferroviaire. Pourtant le mode ferroviaire reste une option pour les entreprises du bois et sera nécessaire pour accompagner les objectifs du Grenelle de l'environnement (plus 21 millions de m^3 de bois récolté à 2020).
- De plus, la filière bois est typiquement une filière difficile pour le transport massifié : la forêt représentant 28 % de la surface nationale, les flux liés à la récolte de bois sont diffus, différents d'une année sur l'autre et incertains (intempéries, tempêtes), demandent nécessairement le transport routier pour aller chercher les bois en forêt, approvisionnent des entreprises de taille très diverse (de la très petite taille à des unités industrielles de plus d'un million de tonnes par an). Cette problématique de gestion des flux diffus est typique d'activités liées au sol qui ont un impact d'aménagement du territoire fort.

Les principales conclusions présentées ci-après ont été volontairement généralisées de telle sorte qu'elles constituent un retour d'expérience général pour qu'une activité industrielle qui s'est détournée du ferroviaire faute d'offre répondant à ses besoins, puisse y revenir. Elles constituent le résultat du projet, i.e. une méthode (section 2). Les conséquences et aspects pratiques du projet sont ensuite déclinés sous deux dimensions (section 3) : 1/ en lien avec l'objet d'étude (filière bois et Bourgogne) ; 2/ de façon plus générique par les pistes pour poursuivre la recherche et mieux répondre aux besoins des acteurs. Enfin, les opérations de valorisation du projet sont précisées (section 4).

2. Résultat

On peut résumer le résultat d'IntermodBOIS comme l'élaboration d'une **méthodologie de recherche/action pour engager une approche collaborative** sur deux dimensions : les **filières** et les **territoires**. Même si elle s'est focalisée sur le ferroviaire, la méthode est multimodale. Elle intègre le routier et le ferroviaire, mais peut aussi convenir au fluvial. C'est une approche sociotechnique des organisations.

On retrouve les questions de création de valeur, de « qui gagne quoi », d'évaluation de la qualité des maillons de la chaîne de valeur. Ces questions peuvent amener à remettre en question les organisations.

La méthode convient pour du multipoints/monopoint à l'origine (comme les activités liées au sol : forêt, mais aussi agriculture, biomasses) ou à l'arrivée (la distribution par exemple) et repose sur 4 dimensions :

a) Avoir de potentiels flux socles, c'est-à-dire
1. Détecter des flux permettant la viabilité économique d'une activité ferroviaire *ad hoc* de type OFP.
2. Identifier et motiver les acteurs associés aux flux socles.

Plusieurs modalités pour avoir des flux socles :
- Par l'existence de flux massifiés (peu d'acteurs de grande taille) pour lesquels, les besoins en démarche collaborative sont potentiellement moins forts (même si le principe n'est pas vrai dans tous les cas, le besoin en collaboration peut être positivement corrélé à un plus grand nombre d'acteurs en présence).
- Par structuration des flux du transport routier.
- Par des lieux de concentration.
- Par des entreprises ayant des besoins convergents.

b) Mettre en mouvement les parties-prenantes
Cette mise en mouvement demande :
- Un cadre institutionnel comme engager l'action dans un projet de recherche.
- Un objectif réaliste et adaptatif.
- Un groupe d'acteurs potentiellement motivés/motivables.
- Un catalyseur actif : un tiers de confiance.
- Des acteurs en attente d'évolution.

Elle se fait par une démarche itérative et par différents moyens :
- Un travail global : organisation de réunions régulières avec les parties-prenantes et des contacts directs en parallèle. Le processus se fonde sur des propositions du catalyseur pour susciter des réactions, permettre le cheminement voire l'adaptation ou le rejet des solutions imaginées, pour formuler de nouvelles propositions, etc.
- Des études de cas : avoir des études de cas permet de se rapprocher de l'opérationnel et des attentes et conditions concrètes des parties prenantes. Sur la base de propositions du catalyseur, s'engage un processus dans lequel les parties prenantes réagissent, mais également peuvent être moteurs de façon plus forte (force de proposition voire même co-animateur).

c) Susciter une prise de conscience du besoin de repenser les schémas de logistique globale
Cette prise de conscience préexistait ou s'engage progressivement pendant le processus. Il doit se retrouver
- Pour la/les filière(s)
- Pour le ferroviaire (le fluvial)
- Pour le routier

d) Définir de nouveaux schémas
Ces nouveaux schémas, établis lors du processus, se caractérisent par :
- Une coproduction des solutions externalisant transport et logistique en mutualisant les moyens et les organisations.
- Un intégrateur : nouvel acteur (ou groupement d'acteurs).
- Une/des plateformes dans l'accompagnement de la réflexion sur la massification/mutualisation.
- La polyvalence du support transport avec un mixage « conventionnel et combiné ».

- Une/des innovation(s) technique(s) : matériel, système d'information, …
- Une logique de réseau d'initiatives décentralisées aboutissant à un réseau interterritorial avec une vision nationale partagée.
- Une mise en œuvre progressive du réseau et une montée en charge de l'effet de réseau.
- Un marché de traction ferroviaire interterritorial.
- Un acteur ferroviaire tampon entre le besoin de flexibilité des industries et le besoin de flux stables de la longue distance ferroviaire.

3. Conséquences / applications pratiques

Les conséquences et applications pratiques sont de deux ordres : la suite directe du projet IntermodBOIS ou des prolongements du projet.

Directement en lien avec IntermodBOIS

1. Il s'agit d'engager des pilotes, c'est-à-dire de réaliser des tests grandeur nature à partir des études cas avec les acteurs en présence.
2. Via les pilotes, il sera possible de tester certains nouveaux matériels et systèmes de traitement logistique qui ont été identifiés. Deux pistes les plus avancées et qui méritent d'être appliquées : la solution big bag pour les plaquettes et certains matériels Innofreight (qui pourraient potentiellement être adaptés aux besoins français).

Des suites : actions sur territoire et réseau

1. La Région Morvan/Sud Est Bourgogne lance en avril 2012, avec l'appui de H-Log, une étude d'opportunité d'implantation de plateforme bimodale au minimum, pour évaluer la pertinence d'un ou deux points de massification des flux de ressources issus de son territoire.
2. Une réflexion H-Log/Objectif OFP lancée pour créer une entité plus orientée « aide au développement business opérationnel » avec des experts des divers domaines de la logistique transport

On peut également identifier des développements à mener pour poursuivre l'action :

- Il s'agit d'engager des travaux intégrant l'aménagement du territoire et la localisation des activités industrielles : adéquation ressources / activités industrielles / infrastructures / marchés. Pour le bois, il s'agit notamment de poursuivre les réflexions sur les infrastructures : dessertes forestières, places de dépôt ; sur la réglementation dont l'analyse de l'adéquation des itinéraires routiers « bois ronds » à la ressource ; sur la définition de critères d'optimisation de localisation des points de massification et de nouvelles unités de transformation (bioraffineries notamment) ; l'adéquation des matériels.
- Il y a un besoin de calibrage des données afin de favoriser les initiatives ferroviaires. Pour les acteurs économiques, il s'agit d'avoir accès à des données de localisation, d'embranchement, de conditions d'usages, de coûts, de flux. Pour les acteurs gestionnaires de réseaux et d'infrastructure, il s'agit de pouvoir avoir un monitoring, d'anticiper les besoins.
- Pour que démarre le réseau qui permettra au fret ferroviaire de se redéployer dans les stratégies des acteurs économiques, il sera nécessaire de compter sur un soutien public *ad hoc*, de l'Etat et des collectivités territoriales. Ce soutien doit être conçu pour stimuler l'initiative économique locale, condition incontournable de réussite.

4. Opérations de valorisation

Deux articles sont prévus (sont envisagés : La vie du Rail et Le Bois International). Un séminaire de restitution sera également organisé à la mi-année 2012. De plus, la poursuite du projet se fera à travers l'expertise des porteurs d'IntermodBOIS

- H-Log/Objectif OFP : accompagnement des développements réseaux
- FCBA : poursuite de travaux de recherche sur l'approvisionnement bois et biomasse (ANR, ADEME,…), contacts avec les professionnels et chercheurs.