

# Les conditions de mise en œuvre du report modal : Quels enseignements pour accompagner le projet de canal SNE ?

Ludovic VAILLANT  
(Thèse IFSTTAR/MEDDE)



# Au départ : l'intuition de la nécessité de dynamiques d'accompagnement du canal

L'échec des politiques publiques qui prônent le « **report modal** ». La loi Grenelle : « *Passer de 12 à 25% de fret non routier à l'horizon 2025* ».

Quel peut être le rôle des infrastructures « alternatives » dans le report modal ?

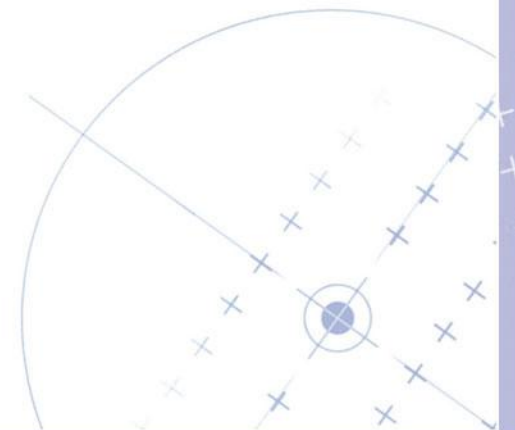
La **performance** du transport fluvial est-elle compatible avec celle attendue par les chargeurs ?

Si non, comment aider à ce qu'elle le soit ?  
Quelles **dynamiques d'accompagnement** ?



# Une intervention en trois temps:

- 1) La méconnaissance de la demande de transport
- 2) Le concept d'organisation pour l'approcher
- 3) Principaux enseignements pour le report modal vers le fluvial.



- 1 -

## Problématique :

**La méconnaissance des facteurs explicatifs de la demande de transport de marchandises**



# Un problème d'ordre théorique

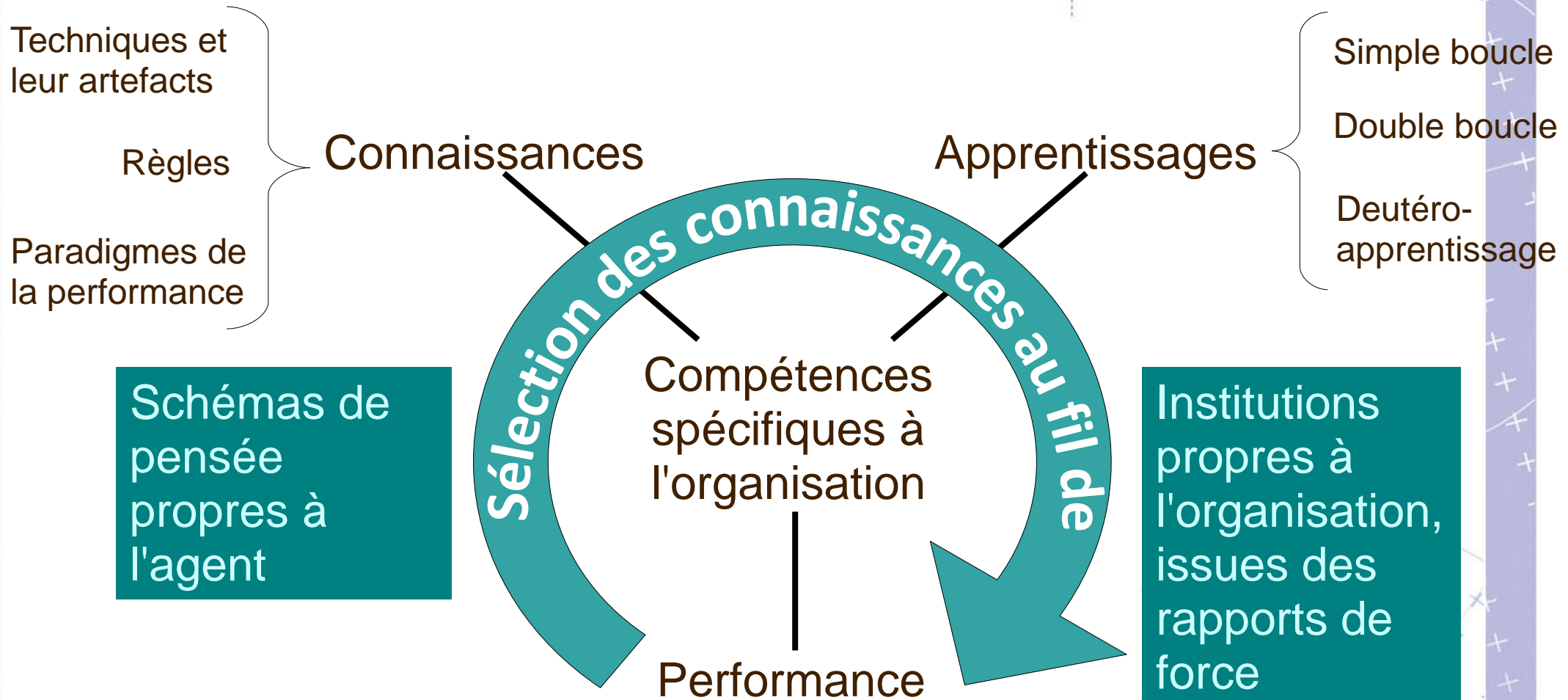
- L'économie du transport fondée sur **le coût (ou le temps) de transport comme seul déterminant de la performance.**
  - Des agents qui se coordonnent par le marché (le prix).  
Rationalité innée = optimisation de son utilité sous contrainte.
  - L'espace est neutre : une distance à franchir, un réceptacle d'activités qui s'implantent ou élargissent leurs marchés selon les coûts de transport.
- Évolution des prix ~~→~~ évolution des comportements.  
~~→~~ passage instantané d'un équilibre économique à un autre.

- 2 -

**La performance du transport et de la logistique est façonnée par des apprentissages organisationnels**



# La performance façonnée par l'ORGANISATION



## Les hypothèses :

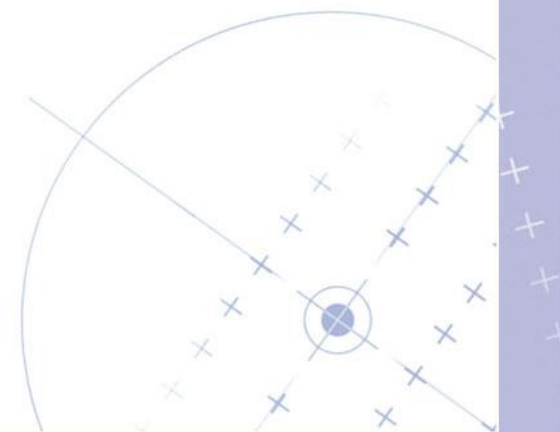
- Les T&L sont des activités productives qui impliquent une diversité d'acteurs autour d'un objectif commun.
- Hypothèse 1 : les OLT sont des « **processeurs** » de **connaissances**.
- Hypothèse 2 : le recours performant et pérenne au fluvial suppose une **évolution radicale des connaissances**.





- 3 -

## Enquête de terrain : Principaux résultats

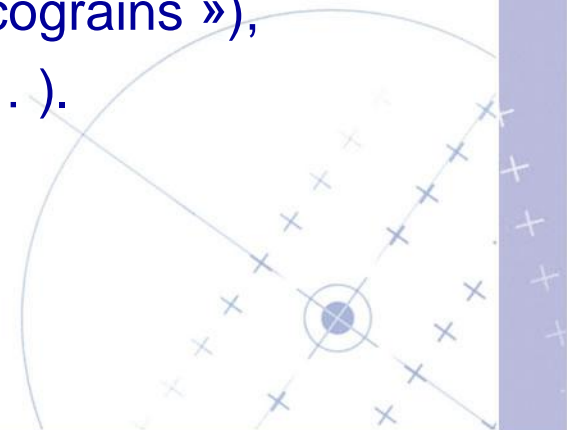


# Enquête par entretiens semi-directifs

- 41 entretiens (2008-2011)
  - 9 coopératives agricoles,
  - 18 IAA,
  - 4 distributeurs,
  - 13 opérateurs de transport, logisticiens, commissionnaires, transitaires,
  - 1 motoriste (Française de Mécanique).
- Routines de sélection des prestataires de L&T, et leur mise en œuvre, remises en perspective dans les systèmes productifs (type de produit, type d'entreprise, relations commerciales, ...).

# Résultat 1 : les connaissances OLT routières 'VS' OLT fluviales

- Les paradigmes communs de la performance :
  - efficience (prix),
  - traçabilité (sécurité alimentaire),
  - JAT,
  - Flexibilité,
  - durabilité : parfois pour les OLT fluviales (conteneurs).
- Des règles spécifiques aux deux modes de transport :
  - contrats-types, Incoterms, dédouanement, THC,...
  - variables selon la nature des produits, (cf. « Incograins »),
  - variables dans l'espace (règles de navigation, ...).
- Des techniques, également différentes :
  - Transport fluvial en compte propre plus rare qu'en TRM,
  - Recours différencié aux TIC.



## Résultat 2 : apprentissages sans remise en cause des paradigmes

- Les OLT se constituent autour d'habitudes de travailler ensemble, de transactions routinières :
  - Les contrats de L&T : facteurs, lieux et objets d'apprentissages organisationnels,
  - Services sur-mesure, actifs spécifiques, quasi-rentes de situation.
  - La pérennité des OLT dépend de l'investissement respectif des membres dans la construction du service.
- Le report modal relève d'une transaction stratégique:
  - suppose de construire une histoire commune (mutualisation, co-concevoir une nouvelle logistique, une barge, un outil de manutention ...).
- Et d'une évolution radicale des paradigmes:
  - Le DD une « institution » peu partagée,
  - Les logiques financières de courts termes prédominent,
  - Les paradigmes du TRM s'imposent aux OLT fluviales.

# Enseignements pour les dynamiques d'accompagnement

- Le recours au transport fluvial ça s'apprend et ça se construit !
- Enjeu = accompagner l'évolution radicale des connaissances :
  - Actions tournées vers les chargeurs ;
  - Rapprocher chargeurs et opérateurs de T&L pour plus co-construction;
  - Formations professionnelles (compétences logistiques, compétences fluviales);
  - S'inscrit dans une dynamique de territoire.
- Relativiser les « effets » des politiques publiques orientées sur les coûts de transport (infra, aides, taxes):
  - Elles s'inscrivent dans des rapports de forces, et ne débouchent que sur des adaptations des OLT qui préservent les intérêts des donneurs d'ordres;
- L'évaluation des PP doit porter sur les modalités de leur construction; elle ne peut être que contingente.

# « *Le report modal, c'est un report mental* »

*Un logisticien fluvial*

