

**Vos contacts**

**Certu**  
Daniel PILLANT  
04 72 74 58 52  
Emmanuel BOUTEFU  
04 72 74 59 15

**MIGT 10**  
Bernard DURU  
04 37 24 22 62  
François MARIE  
04 37 24 22 46  
Jean-Luc MASNIERES  
04 37 24 22 55

**Rédaction**  
Michel LEGRAND  
04 74 27 51 65  
CETE de LYON

© 2009 Certu  
La reproduction totale  
du document  
est libre de droits.

mise en page  
CETE de Lyon

Un effort d'adaptation est également attendu de l'administration et de ses instructeurs. Actuellement l'instructeur (trice) de demandes d'autorisation de transport exceptionnel en DDEA n'est pas qualifié pour apprécier le sérieux et les conclusions d'une étude inter-modale. A tout le moins une formation est à mettre en œuvre pour ajouter à la vision administrative du métier cette dimension technique nouvelle.

## Conclusion

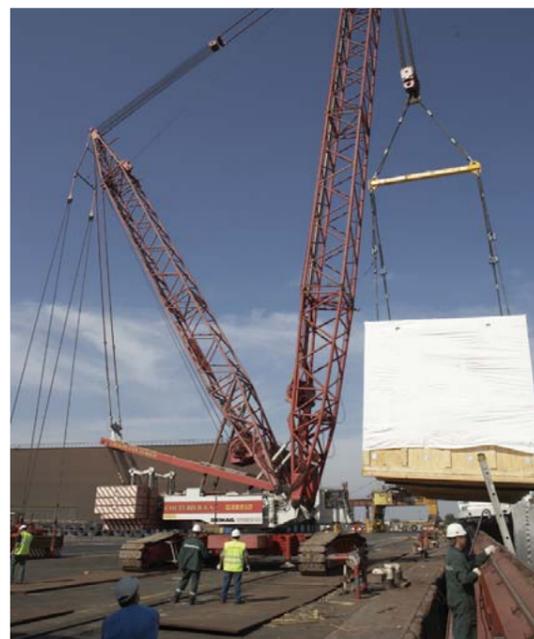
Le SNRS vient de remettre son rapport au préfet de région. La procédure nouvelle préconisée à l'issue des groupes de travail interviendrait dans le courant de l'automne. D'ici là, mieux informée, la filière professionnelle pour qui cette réforme est un enjeu important, devra trouver des réponses adaptées, qui pourront être apportées par un environnement profession-

Mais le contrôle systématique ne peut se faire à moyen ou organisation constants. Pour éviter un surcroît de travail retombant sur des agents non spécialistes on procèdera donc également par sondage. Pour une procédure de contrôle efficace, intelligente, pédagogique favorisant le report modal une des solutions se situe dans une mutualisation de niveau régional, avec l'appui éventuel du réseau scientifique et technique.

nel qui se réforme et se structure en vue de l'exigence d'inter-modalité. Va également s'ouvrir une période test au cours de laquelle administration et professions vont observer ensemble l'évolution des pratiques en Rhône-Alpes et dans le bassin Rhône-Saône, et conclure sur les possibilités d'extension du dispositif mis en place.



SNRS



SNRS

### Pour en savoir plus :

François WOLF Service de la Navigation Rhône-Saône 04 72 56 59 15  
Anne ESTINGOY Service de la Navigation Rhône-Saône 04 72 56 59 23

# Transports exceptionnels et intermodalité : une démarche de progrès

Le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) a mené un audit sur la prise en compte du développement durable par les services déconcentrés.

Dans ce cadre, l'équipe de la MIGT10 a souhaité mettre en valeur des expériences et actions concrètes que les services ont lancées, ou auxquelles ils ont puissamment contribué dans les directions régionales et départementales visitées.

Les fiches de cette série ont ainsi pour objectif d'illustrer le savoir-faire déployé par les services constitutifs des futures DREAL et DDT, en action sur le terrain.

Cette collection a vocation à être enrichie par d'autres initiatives intéressantes et/ou innovantes d'autres services opérationnels.



Sources SNRS et Cete de Lyon

## Mettre réellement en œuvre l'exigence d'intermodalité et la généraliser

Le transport exceptionnel de marchandises est régi par l'arrêté ministériel daté du 4 mai 2006 qui enjoint les transporteurs de « colis » de plus de 48 tonnes non divisibles de démontrer qu'ils n'ont pas d'autre alternative modale (fleuve, voie ferrée, aérien...) que le transport routier.

Mais l'impréparation de l'ensemble de la filière du transport exceptionnel à prendre en considération la problématique du multi-modal et l'imprécision même des termes de cette obligation ont rendu aléatoire la mise en œuvre de l'arrêté.

Le Préfet de bassin, Préfet de Rhône-Alpes, soutenu par le ministre chargé du développement durable, a donc confié à l'automne 2008 une mission d'expérimentation au Service de la Navigation Rhône-Saône sur la mise en œuvre de l'exigence intermodale et sur sa généralisation à l'ensemble du transport exceptionnel.

Cette expérimentation portant sur l'ensemble du bassin Rhône-Saône et associant les principaux acteurs locaux du transport exceptionnel, donneurs d'ordre compris, a pour but de préfigurer des dispositions généralisables au plan national.

**Certu 2009/16**



## Expérimenter avec un parti pris de concertation

Pour François Wolf, directeur des entités territoriales au Service de la navigation Rhône-Saône qui prend en charge cette mission, la mise en œuvre de l'obligation résultant de l'arrêt du 4 mai 2006 et son extension au transport exceptionnel non répétitif constituent un seul et même sujet. Il souhaite donc animer simultanément les deux réflexions et s'entourer de professionnels du transport pour avancer efficacement dans la réflexion et faire des propositions opérationnelles.



SNRS

gestionnaires de réseaux et d'équipements, organismes interprofessionnels du bassin Rhône-Saône ainsi que des DDE (services instructeurs), débattent des principales questions que pose la mise en œuvre de l'inter-modalité en matière de transports exceptionnels, sous l'égide de la Direction régionale de l'Équipement de Rhône-Alpes en charge de la coordina-

tion des politiques de transport.

Si personne au cours de ces débats ne conteste la sécurité des modes fluvial ou ferré ni leur sobriété en matière d'énergie consommée et d'émission de gaz à effet de serre, les freins à l'usage du fer ou de la voie d'eau sont identifiés: les ruptures de charges entre modes, les éventuelles difficultés d'accessibilité routière aux équipements intermodaux, la complexité possible des solutions et itinéraires multi-modaux, la disponibilité des capacités de transport.

Il lui faut alors créer une scène d'échange et un processus d'information et de concertation entre professionnels et administrations, limité dans le temps mais approfondi.

Ainsi, début 2009, deux groupes de travail rassemblant des représentants des chargeurs (donneurs d'ordre), transporteurs et commissionnaires de transport,

## Ne pas imposer aux acteurs un surcroît de contrainte pour des avantages dérisoires.

L'arrêt du 4 mai 2006 n'impose l'obligation d'approche intermodale qu'aux demandes de transports exceptionnels « répétitifs ». Par ailleurs il répartit les transports exceptionnels en 3 catégories de masse et dimension croissantes, et les autorisations selon plusieurs types: Permanentes ou « au voyage », d'une durée de 2 à 5 ans, portant sur un itinéraire précis, ou sur l'ensemble du réseau local ou national.

Un des enjeux de la mission confiée au SNRS est de dégager de cette complexité une notion claire, opératoire et contrôlable de la « répétitivité », pouvant servir de seuil d'application à l'arrêt et par la suite à la mise en œuvre de l'obligation d'inter-modalité.

D'emblée les groupes de travail s'accordent pour considérer comme répétitive une demande d'autorisation permanente. Mais en ce qui concerne les demandes d'autorisation de transport exceptionnel « au voyage » qui comportent un nombre déterminé de voyages, la « répétitivité » ne peut être qu'un compromis « intelligent » entre lourdeur de l'obligation imposée et avantages économique, social et environnemental en résultant.

Autrement dit à partir de combien de voyages par autorisation un report modal significatif devient-il appréciable sans entraîner une activité de contrôle incompatible avec les moyens existants, ni une complication administrative inutile pour les transporteurs ?



D'autre part la norme à construire doit être suffisamment précise pour être opposable et servir de référence claire en cas de contestation.

La recherche de ce seuil technique a justifié la création d'un sous-groupe de travail restreint composé d'un représentant des professions du transport, et

d'agents de VNF, de DDEA et du SETRA (Service d'Études sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements). Une exploitation statistique par le SETRA de la base de données CIRCE<sup>(1)</sup> a pu déterminer que ce seuil « intelligent » c'est à dire écologiquement et économiquement rentable de déclenchement des études intermodales serait pour la profession de 6 voyages pour une même autorisation. C'est donc à partir du transport de 6 colis identiques

de plus de 48 tonnes sur un même itinéraire que l'étude intermodale serait exigée du demandeur. Le sous-groupe de travail est invité à valider ce seuil comme étant aussi celui qui déclenchera le contrôle de la présence et de la pertinence de l'étude intermodale de la part de l'administration, remarques étant faites que ce contrôle sera effectué par sondage et non systématiquement et que le transport des engins de travaux publics y échappera.

## Côté professions, un changement de culture à préparer

Ce seuil encore expérimental sera proposé pour répondre à l'obligation définie par l'article 6 de l'arrêt du 4 mai 2006.

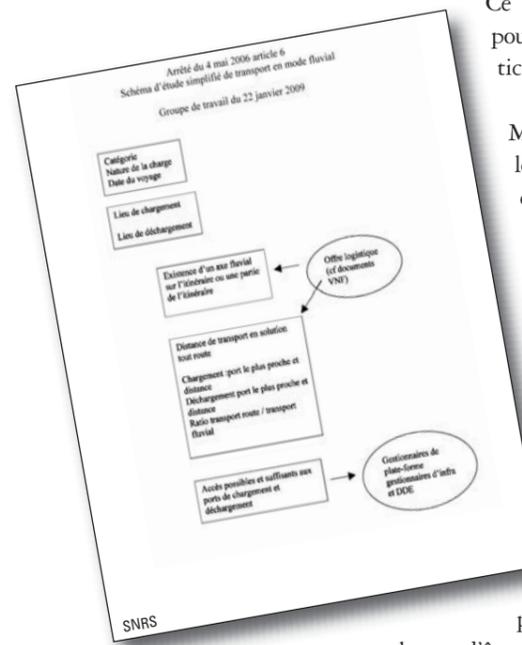
Mais en dessous de ce seuil, c'est à dire lorsque l'autorisation individuelle est sollicitée pour moins de 6 voyages ou lorsque le colis est inférieur à 48 tonnes, comment inciter les chargeurs et transporteurs à se poser néanmoins et très à l'amont la question inter-modale ?

C'est l'autre volet de la mission confiée au SNRS.

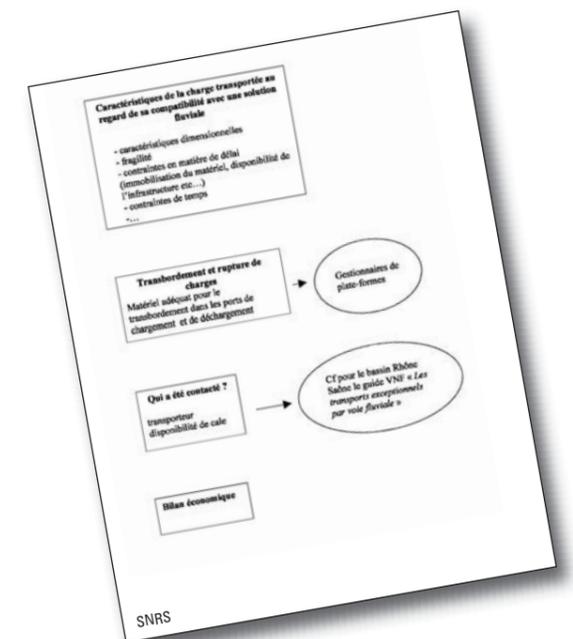
Chez les donneurs d'ordre comme chez les transporteurs routiers la pratique professionnelle est structurée par et pour la route et faute d'informations opérationnelles sur les possibilités, la multi-modalité a toute chance d'être vécue au début comme une tracasserie administrative. S'y intéresser exige de la profession un changement économique et culturel.

Pour réussir cette mutation il faut donc accompagner les professionnels dans leurs études de solutions intermodales par un effort d'information :

- La diffusion d'une plaquette de synthèse sur les équipements fluviaux du bassin Rhône-Saône a déjà eu lieu.
- Un logigramme permettra de repérer et d'introduire les solutions fluviales ou ferroviaires à l'amont des analyses d'itinéraires.



SNRS



SNRS

<sup>(1)</sup> Base dans laquelle sont consignées toutes les demandes d'autorisation de transports exceptionnels et leurs caractéristiques.

<sup>(2)</sup> C'est à dire pour les transports exceptionnels inférieurs à 48 tonnes, hors engins de TP, hors autorisations « permanentes » et « au voyage » pour moins de 6 voyages.

<sup>(3)</sup> Les services instructeurs d'une DDEA traitent actuellement de l'ordre de 2 à 4000 demandes de transport exceptionnel par an.