

QUELS POTENTIELS ET FREINS A LEVER POUR LA MULTIMODALITÉ LOGISTIQUE DE LA VALLÉE DE LA SEINE ?

Contribution de l'Apur à l'atelier organisé par le Journal de l'Axe Seine le 21 juin 2023

1. LA VALLÉE DE LA SEINE, UN TERRITOIRE ÉQUIPÉ DE NOMBREUSES INFRASTRUCTURES

La multimodalité des flux de marchandises représente un grand potentiel pour la décarbonation de la Vallée de la Seine : les flux logistiques sont très importants entre la Normandie et l'Île-de-France, en lien avec une géographie favorable et une infrastructure déjà existante. La Vallée de la Seine, c'est en effet une façade maritime, de Cherbourg au Tréport, de Paris au Havre, par la Seine, et son embouchure, un réseau ferroviaire historique et un réseau autoroutier et routier dense. De plus, la Vallée de la Seine comporte des plateformes logistiques multimodales, autour des ports notamment, à l'image du terminal multimodal du Havre (1^{er} port français pour le trafic de conteneurs), le port de Gennevilliers et de projets comme le Port Métropole Seine Ouest à Achères, situé à la confluence de l'Oise. Toutefois, au cours des 10 dernières années, on estime que 85 % des conteneurs qui sont arrivés ou partis du Havre ont transité par la route, seulement 10% par le fleuve et 5 % par le rail.

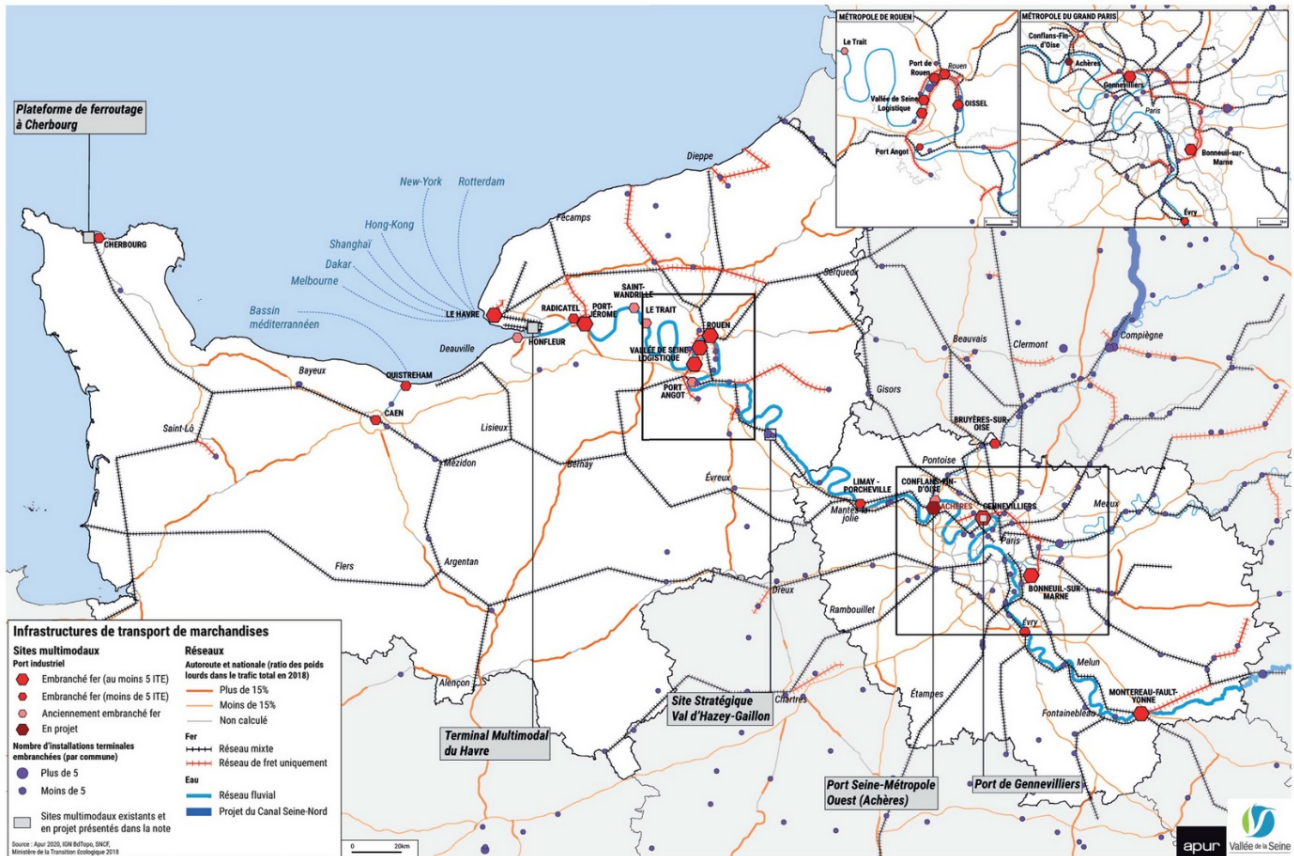
2. LA SEINE, UN POTENTIEL POUR UNE VALLÉE DE SEINE DÉCARBONÉE

En l'absence aujourd'hui de solutions bas carbone pour le transport routier de marchandises, le développement de l'usage des modes massifiés par un report modal de la route vers la voie d'eau et le fret ferroviaire pour la longue distance, de même que le développement de la cyclo-logistique pour la logistique du dernier kilomètre, apparaissent indispensables. En effet :

- Le transport de marchandises par bateau produit 5 fois moins de CO₂ que le transport routier ;
- 1 convoi fluvial (10 barges) ou 125 wagons permettraient de retirer 200 à 250 camions de la route, soit l'équivalent de 5000 tonnes de marchandises.

Les impacts en termes d'empreinte carbone mais aussi de congestion du réseau routier peuvent ainsi être significatifs. Le développement de la multimodalité pour le transport de marchandises rencontre ainsi l'enjeu de la décarbonation. La mise en place progressive des Zones à Faibles Emissions (ZFE) dans les métropoles de la Vallée de la Seine est un contexte réglementaire qui incite à changer les flottes de véhicules et de motorisation et offre un potentiel pour le report modal vers les modes massifiés (rail, fleuve), qui doivent eux aussi faire face à des enjeux de décarbonation (électrification, etc.). En outre, il importe également de développer en ville la logistique décarbonée (petits véhicules électriques, cyclo-logistique).

Mais cette décarbonation a un coût, pour des transporteurs qui n'ont pas toujours la capacité financière de le supporter. Techniquement, la transition se doit d'être possible et rentable, ce qui n'est pas encore toujours acquis : la Communauté Portuaire de Paris travaille ainsi activement aux conditions économiques et techniques de transition vers une motorisation plus propre, tandis que Voies Navigables de France (VNF) accompagne les bateliers dans cet objectif à travers des programmes comme AviCAFE ou le Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation.



CARTE - LES LIEUX D'INTERMODALITÉ FER-FLEUVE-ROUTE POUR LE TRAFIC DE MARCHANDISES DANS LA VALLÉE DE LA SEINE

3. LE FONCIER, UN LEVIER POUR LE REPORT MODAL

L'amplification du report modal vers les modes massifiés nécessite néanmoins de remplir certaines conditions et de surmonter des contraintes de plusieurs ordres. Si la logistique dans la Vallée de la Seine peut s'appuyer aujourd'hui sur des plateformes multimodales, la plupart des zones logistiques de la Vallée ne s'appuient que sur un seul mode, le transport routier. **Développer les plateformes et infrastructures de la logistique décarbonée pose des enjeux de foncier disponible mais également de planification.** Le critère de la multimodalité doit en effet devenir essentiel dans le développement des zones d'activités et des zones logistiques et le choix de leur localisation, en offrant au moins un autre mode de transport complémentaire à la route. Les plateformes multimodales sont ainsi une réponse nécessitant à la fois une proximité des zones d'activités en bord à voie d'eau et une connexion ferroviaire, l'acceptabilité d'une certaine densité et constitution du maillage, la logistique étant *in fine* un service qui vient s'insérer au cœur des territoires et des villes. Revient alors la problématique de la disponibilité du foncier, en particulier pour la zone dense où celui-ci est rare et coûteux. En termes de besoins, on estime qu'il faut par exemple 1000 m² minimum pour un transporteur utilisant des camionnettes, tandis que pour la cyclo-logistique, 300 m² peuvent suffire. Les contraintes règlementaires liées à l'objectif de Zéro artificialisation nette (ZAN) viendront prochainement accentuer la pression sur le foncier et la place de la logistique. Enfin, il faut

ajouter l'enjeu de l'**acceptation des zones logistiques**, qui peuvent générer des nuisances, en particulier pour celles situées en zones denses.

4. UN ENJEU DE SERVICES ET D'ÉQUIPEMENT IMPORTANT POUR LES BASES LOGISTIQUES

L'enjeu de ce développement est également **technique et financier**, au-delà du coût du foncier : l'intermodalité prend du temps et peut coûter pour l'instant plus cher. Il faut donc qu'elle soit efficace et fiable pour les transporteurs, les logisticiens et les clients. Il y a donc un enjeu fort d'**équipement** de ces zones d'activités et de logistique, afin de gérer au mieux les ruptures de charge. C'est aussi un enjeu d'équipement de la ville : en bornes de rechargement notamment ou en infrastructure cyclable capacitaire pour la cyclo-logistique, d'où la nécessité d'une proximité entre les entrepôts et zones de déchargement et un réseau urbain structurant de pistes cyclables, bien dimensionnées pour la cyclo-logistique.

5. UNE COORDINATION NECESSAIRE ENTRE L'ENSEMBLE DES ACTEURS DE LA LOGISTIQUE

Pour terminer, le développement de la multimodalité pour le transport de marchandises doit pouvoir s'appuyer sur une **meilleure information et une meilleure coordination entre les acteurs**. VNF et SNCF Réseau ont par exemple noué un partenariat visant à promouvoir la complémentarité entre le fret ferroviaire et le fret fluvial et à mettre en œuvre des actions coordonnées en faveur d'une croissance commune des trafics fluviaux et ferroviaires de marchandises. Toutefois, il faut encore améliorer notre connaissance des flux de marchandises sur le territoire de la Vallée de la Seine, en termes de quantités, d'origine, de destinations, de modes utilisés. Cela implique un plus grand partage de ces informations, tout en tenant compte des contraintes de confidentialités et de la multiplicité des acteurs.

6. DES EXEMPLES ENCOURAGEANTS

Face à ces enjeux et aux freins qui l'accompagnent, le développement de la multimodalité pour le trafic de marchandises dans la Vallée de la Seine peut d'ores et déjà s'appuyer sur des pratiques exemplaires et de grande envergure, à l'image de grands projets et événements organisés dans le Grand Paris. La voie d'eau est ainsi mobilisée par exemple pour l'acheminement des barrières de formule E à Paris, pour l'approvisionnement du chantier du Village olympique (Solideo et Haropa), du chantier d'EOLE avec une plateforme temporaire à Courbevoie pour EOLE ou de celui du chantier de Notre-Dame-de-Paris.



LIEN VERS D'AUTRES RESSOURCES

« Intermodalité et décarbonation des flux », *Cahier enjeux et perspectives*, Coopération des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine, Décembre 2021 : [Intermodalité et décarbonation des flux - Vallée de la Seine \(vdseine.fr\)](https://www.vdseine.fr/intermodalite-et-decarbonation-des-flux)