

AMI « Transition Ecologique et Valorisation Economique » CPIER Vallée de la Seine



Un projet partenarial qui couvre l'ensemble de la Vallée de la Seine

Le projet « Un nouveau réseau de plates-formes logistiques multimodales dans la Vallée de la Seine – pour un RER multimodal fret » s'intègre à l'Axe thématique 2 de l'AMI : « Transition vers des solutions durables pour le transport de personnes et de marchandises ». Il est réalisé par un groupement piloté par Samarcande Transport-Logistique-Territoire. Il propose un modèle de services intermodaux (fluviaux et ferroviaires) articulés autour de plates-formes logistiques et faisant système au bénéfice de supply-chains plus vertueuses et d'un rééquilibrage de la logistique sur la Vallée de la Seine. A vocation interrégionale, il intègre « la Métropole logistique », premier corridor portuaire du pays et premier ensemble logistique d'Europe. Outre les porteurs de l'AMI (ADEME, Régions Ile de France et Normandie), il est également soutenu financièrement par les Conseils départementaux de l'Eure et des Yvelines, par Haropa et par SNCF Réseau.

Une nécessaire approche systémique

Le transport de marchandises et la logistique souffrent encore d'une insuffisante prise en compte de leur caractère stratégique et de leur importance pour le fonctionnement des territoires et de leurs tissus économiques. Contrairement à la mobilité des personnes, largement privilégiée par les politiques publiques, en particulier au sein des espaces métropolitains, ils ne bénéficient d'aucune autorité organisatrice. Ils n'ont pas donné lieu à une réflexion stratégique globale ni, a fortiori, à la mise en œuvre d'un véritable plan de cohérence, même si des avancées existent (France Logistique 2025, Délégation Interministérielle à la Vallée de la Seine, rapport Daher-Hémar, France Logistique, Comité Interministériel Logistique - CILOG).

Du point de vue des acteurs économiques, la logistique au sein de la Vallée de la Seine fonctionne. Mais cette addition de rationalités individuelles est porteuse d'une vision en silo et favorise très largement l'usage de la route. Pourtant, le fret et la logistique ont un impact considérable sur la dynamique économique, l'environnement et les populations. Ils nécessitent des

solutions techniques, organisationnelles et systémiques, pour répondre aux défis qui résultent :

- ✓ D'une dynamique logistique immobilière non maîtrisée (mitage spatial, étalement urbain).
- ✓ D'une compétitivité portuaire insuffisante face à la concurrence des ports du Nord.
- ✓ D'une multimodalité fortement entravée.
- ✓ D'une logistique urbaine trop peu structurée.

Les objectifs

Le projet vise à proposer une offre modulaire de services multimodaux (fer et voie d'eau), multiproduits et multiclients, associés à des plates-formes logistiques offrant des fonctions de transfert modal, mais également des opérations d'optimisation de la chaîne logistique et de mutualisation. Il vise à :

- ✓ Répondre aux besoins des supply-chains,
- ✓ Accroître les reports modaux,
- ✓ Rééquilibrer la logistique sur l'axe Seine.



La demande, répondre aux besoins des Supply-Chains

L'analyse de la demande a donné lieu à une trentaine d'entretiens avec des entreprises de 9 filières différentes. Elle a permis de dégager un intérêt global pour le projet mais également des limites.

Le projet constitue en effet un changement de modèle qui implique parfois de réinventer les chaînes actuelles, alors que le recours aux modes alternatifs à la route n'est pas ou peu valorisé. Il engage durablement les chargeurs et leurs organisations dans un environnement contraint par la volatilité des marchés et une faible visibilité. Cela suscite des réticences à prendre des risques et nourrit des stratégies souvent défensives. Travaillant en silo tant en interne (la logistique est souvent isolée), qu'en externe (peu de collaboration), les entreprises sont souvent frileuses pour modifier leurs organisations, même si cela peut créer de la valeur logistique. A l'exception de quelques-unes qui proposent des solutions innovantes, la plupart attendent que « les choses bougent » et que « les stratégies publiques » soient plus lisibles et moins volatiles.

Les flux posent des problèmes de compatibilité. Les pratiques de réduction des stocks réduisent les volumes unitaires et multiplient les conditionnements (vrac, palettes, colis...) et les origines/destinations. L'économie des échanges confère un rôle majeur aux grands ports maritimes, mais presque aussi fréquemment à ceux de la mer du Nord (Anvers en particulier), qu'à ceux de la Basse-Seine. Les flux intercontinentaux sont en outre déséquilibrés, ce qui favorise la route et ses possibilités de triangulation. Enfin, la proximité de la Seine n'implique pas un usage préférentiel de la voie d'eau qui induit des ruptures de charge tandis que le fer souffre d'un déficit d'image, d'offre et de qualité de service. L'accès à la ville, de plus en plus difficile et coûteux, constitue un enjeu partagé par l'ensemble des entreprises qui anticipent en outre, un renforcement des contraintes (juridiques notamment) et attendent des solutions innovantes.

Les prestataires et les transporteurs sont enclins à réfléchir à de nouvelles solutions mais subissent une forte pression sur le coût. Les armateurs pour leur part sont soucieux de gérer les vides et de limiter le nombre de leurs parcs intérieurs.

In fine, les entreprises adhèrent et considèrent que des évolutions sont souhaitables, mais le report modal n'est pas leur priorité, d'autant qu'elles ne perçoivent aucun signal suffisamment puissant émanant de la sphère publique. Elles apparaissent de ce fait, à l'égard du modèle proposé, davantage suiveuses que pilotes.

Des comparaisons pour éclairer

Plusieurs exemples étrangers pour alimenter la réflexion : les Interports italiens, la stratégie du port de Barcelone, Thames Gateway, le système portuaire et logistique belge.

Pas d'exemple équivalent mais :

- ✓ Des fonctionnements cibles **couplant logistique, équipements multimodaux et services** et s'articulant autour d'une notion de **réseau**
- ✓ Des objectifs communs fondés sur la **compétitivité et les liens ports - territoires** et des **fonctionnalités urbaines** qui enrichissent l'ensemble et valorisent des positionnements spatiaux et des écosystèmes favorables.
- ✓ Un enseignement à retenir pour une mise en œuvre favorable : une **planification** publique et une **gouvernance** de projet fondé sur un **pilote** garant de l'opérationnalité dans le respect de l'ambition publique, un **écosystème d'acteurs publics-privés**

Des innovations sur lesquelles s'appuyer

En recherche d'améliorations continues, la logistique se réinvente et est porteuse d'innovations techniques et organisationnelles qui concernent les process, les matériels, l'immobilier, les systèmes d'informations, ... Notre projet s'inspire de certaines d'entre elles qui permettent d'envisager le transport et la logistique comme une activité plus intégrée et plus collaborative. C'est notamment le cas des systèmes fluviaux fondés sur des « petites » barges, autodéchargeantes et susceptibles de fonctionner en convois permettant : une modularité, une capillarité, des acheminements multi-arrêts, multi-frets et multi-clients, une occupation temporaire des quais.

La barge Zulu, systèmes Water-Truck+ ou le système MultiRegio traduisent ces objectifs.



Accroître les reports modaux par une offre adaptée à des volumes unitaires plus faibles

Par les offres existantes, la Vallée de la Seine est déjà un axe multimodal. Mais ces offres n'irriguent que partiellement le territoire. Elles s'articulent autour de quelques grandes plates-formes dont la localisation est souvent métropolitaine alors que la logistique s'est progressivement desserrée au-delà de la métropole et de manière déséquilibrée (prévalence de l'Est francilien). Les modes alternatifs présentent des parts modales faibles, voire en régression. Hors quelques exceptions notables, les distances de pré et post acheminement vers des terminaux intermodaux, qui sont rarement des lieux d'implantation de grands entrepôts, s'allongent et pénalisent la performance globale.

Enrichir les offres existantes sans les concurrencer

Transport combiné rail-route : offre quotidienne (hors week-end) **Le Havre - Valenton** opérée par Naviland Cargo et offre récente **Rouen – Bonneuil-sur-Marne** opérée par Bolloré Logistics.

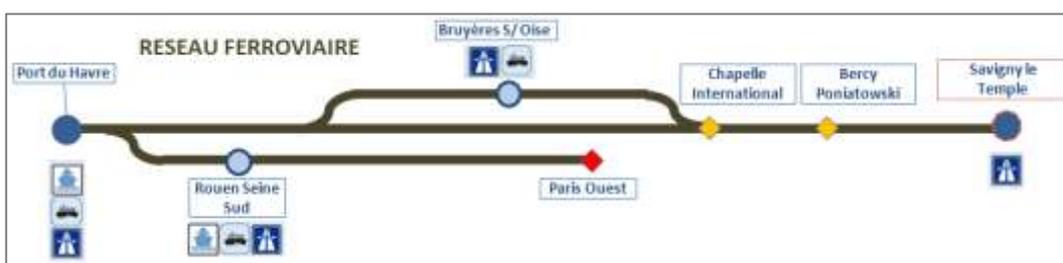
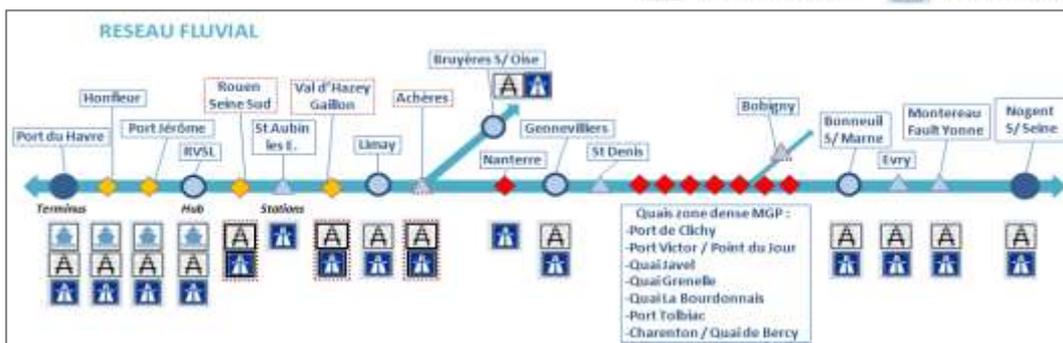
Transport combiné fluvial : une offre plus diversifiée acheminant **200 000 EVP/an**

- ✓ Des navettes quotidiennes entre les deux grands ports maritimes du Havre et de Rouen sur lesquelles tous les opérateurs de liaisons fluviales conteneurisées sont positionnés.
- ✓ Des lignes régulières entre Le Havre et l'Île-de-France (Gennevilliers et, plus récemment, Bonneuil-sur-Marne) et des arrêts ou lignes « à la demande » sur les ports de Limay, Evry et Montereau-Fault-Yonne.
- ✓ Des offres Normandie – Picardie ou Yonne qui permettent de desservir des ports non franciliens porteurs de potentiels spécifiques.
- ✓ Des offres de logistique urbaine dédiée (Franprix) ou multi-client (Fludis).

Le réseau « RER multimodal Fret »

- ✓ Des terminus - hubs qui concentrent les fonctions de sites de consolidation de navettes, de chargement – déchargement, et de plateforme logistique,
- ✓ Des plates-formes logistiques associées : arrêt des navettes et offres d'un traitement logistique des marchandises en entrepôts,
- ✓ Des stations : arrêt de la navette,
- ✓ Des stations urbaines de chargement – déchargement et de desserte de la zone urbaine dense (dernier km), par véhicules routiers à pollution réduite (éventuellement embarqués).

Certains de ces sites existent déjà, d'autres sont en projet ou à créer.



Un modèle innovant

Des scénarios pour répondre aux enjeux :

- ✓ De report modal,
- ✓ De rééquilibrage de la logistique le long de l'axe Seine,
- ✓ De réduction des derniers kilomètres routiers.

- ✓ Une exploitation et un réseau qui irriguent,
- ✓ Des fréquences, des systèmes de réservation,
- ✓ Une offre modulaire,
- ✓ Un rôle central des ports maritimes et fluviaux dont la vocation logistique est affirmée.

Un scénario fluvial

- Des barges circulant en convois,
 - entrant - sortant sur des stations urbaines ou périurbaines,
 - à partir desquelles sont livrés, en conteneurs, caisses urbaines ou petits véhicules de livraison, des usines et des entrepôts, des points de vente et des petits commerces, des particuliers et des artisans,...
- Des stations fluviales dans Paris qui permettent de pénétrer le tissu urbain dense avec une faible mobilisation des quais pour maintenir une mixité des usages, des sites périurbains qui permettent de mailler et d'innover le cœur de la logistique francilienne, des arrêts qui contribuent à des projets de développement industriel et logistique.
 - Les stations normandes et de Seine Aval qui deviennent à la fois des sites de transbordement modal et des sites de valorisation grâce au développement d'entrepôts portuaires

Un scénario ferroviaire

- Un service cadencé entre une station normande, à partir de laquelle sont préparées des caisses mobiles urbaines et un point de livraison en zone dense.
- Un chantier de transport combiné à proximité du cœur de ville (type Chapelle International).

Un service ferroviaire qui reconnecte le monde et le quartier



Une nouvelle chaîne de valeur autour d'un service fluvial multi fret

