



Un nouveau réseau de plates-formes logistiques multimodales dans la Vallée de la Seine « Pour un RER multimodal fret »

Atelier Mobilités dans la Vallée de la Seine 29 novembre 2019



Les déterminants du projets

Constat 1 : La Vallée de la Seine est axe logistique

- Par ses **fonctions métropolitaines**
- Par son **système d'infrastructures et d'échanges**
- Par ses **fonctions industrielles et logistiques**
- Par son offre **d'acheminement et de logistique diversifiées**

Mais

- Les **places portuaires normandes** sont **très concurrencées**
- Des **limites de capacités** ferroviaires sont posées ; le fluvial pourrait être plus puissant
- La Vallée de la Seine **n'est pas encore un axe logistique majeur**, conçu comme espace d'ancrage de valeur ajoutée logistique

Constat 2 : Un desserrement qui ignore assez largement les modes alternatifs

- La logistique francilienne est puissante en emplois et nombre de m²
- Appréhendée de manière individuelle, **elle fonctionne**

Mais

- Elle est **concentrée, la géographie logistique n'a pas été réfléchi de manière cohérente, la platformisation est faible**
- Le **desserrement repose sur l'usage de la route**
- Ce **fonctionnement questionne la collectivité** (transition énergétique, congestion,...)

Constat 3 : La logistique urbaine vue par la rue

- La logistique urbaine est un **champ majeur d'innovation**

Mais

- Elle est appréhendée **par la rue, le quartier**
- Alors qu'elle débute parfois en Chine

Constat 4 : Un fonctionnement en silo, un déficit de vision systémique

Un modèle construit autour de trois ambitions



UNE
EXPLOITATION
UNE CALE EN
CONVOIS

Une offre de transport pour **des niveaux de massification inférieurs** à ceux requis pour les services existants (*une logique incrémentale et disruptive qui ne concurrence pas l'existant*)

Une offre de **transport modulable** (nombre de barges, nombre d'arrêts)

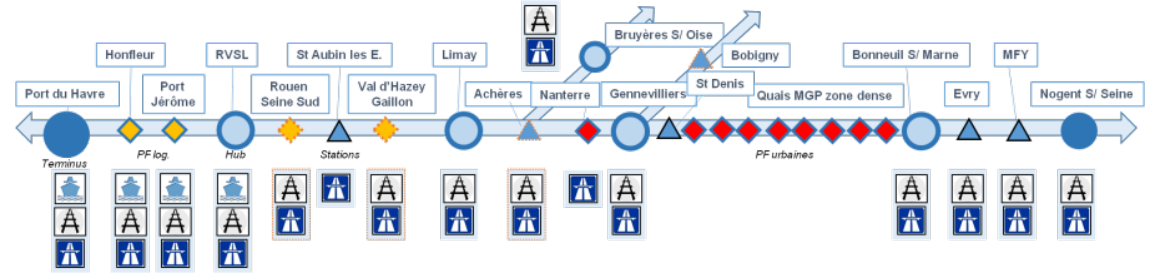
Une solution qui **pénètre mieux les territoires et leurs tissus industriels et logistiques**, qui permet davantage de **capillarité et de polyvalence de fret** : par la cale et le réseau de *stations*

Répondre aux besoins des supply-chains

Accroître les reports modaux

UN
RESEAU

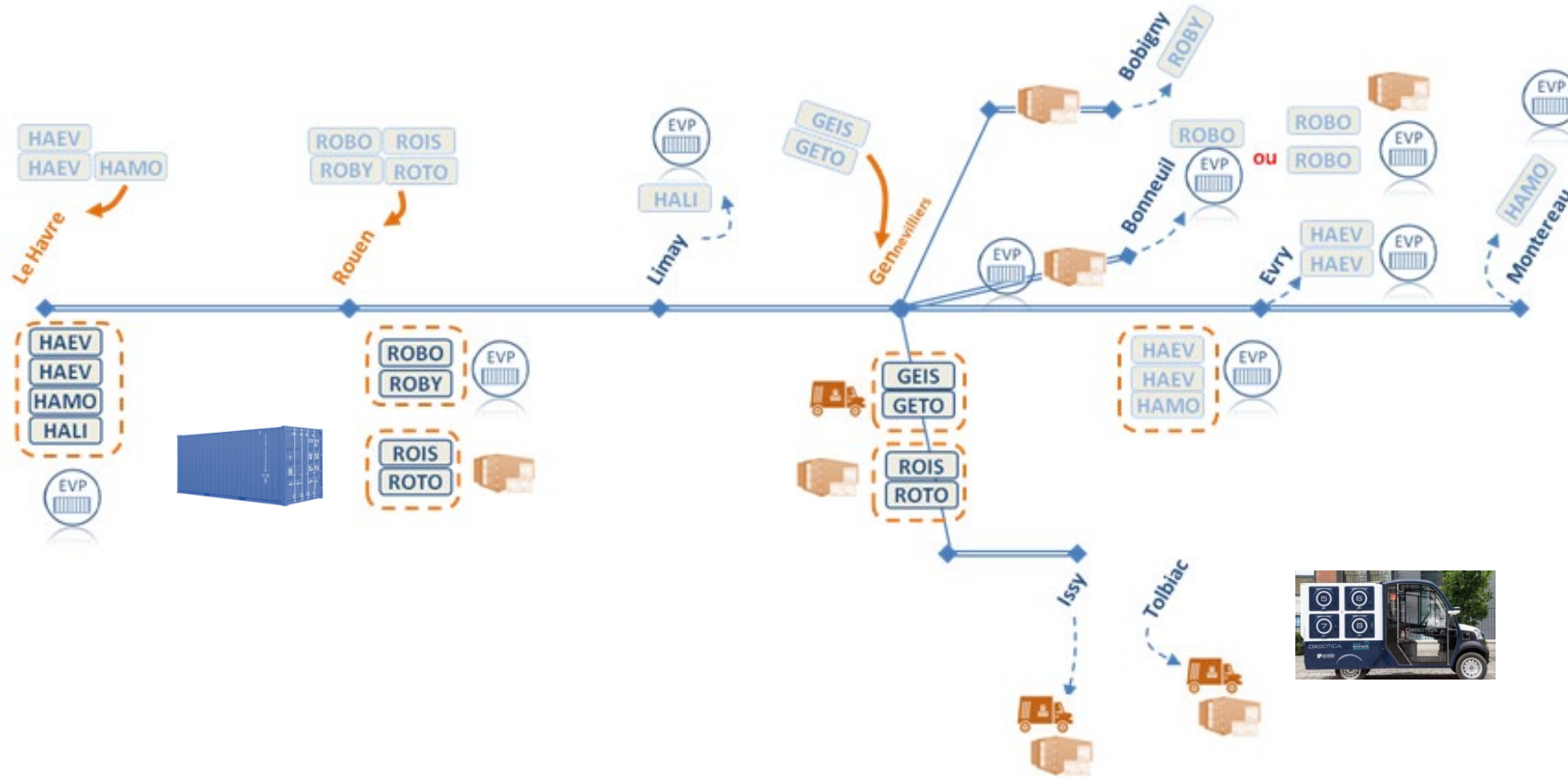
Rééquilibrer la logistique sur l'axe Seine



DES
OPERATIONS
LOGISTIQUES

Un dispositif qui **reconnecte zones de desserrement et centres-ville, monde et quartier en envisageant le desserrement francilien et la plateformes de la logistique** (via le couplage intermodalité/logistique) à l'échelle de l'axe

Un modèle disruptif et incrémental



UN MODELE FLUVIAL MAIS
AUSSI UN MODELE
FERROVIAIRE

Des barges **en convois**, qui se détachent ou entrent dans des **stations urbaines ou périurbaines**

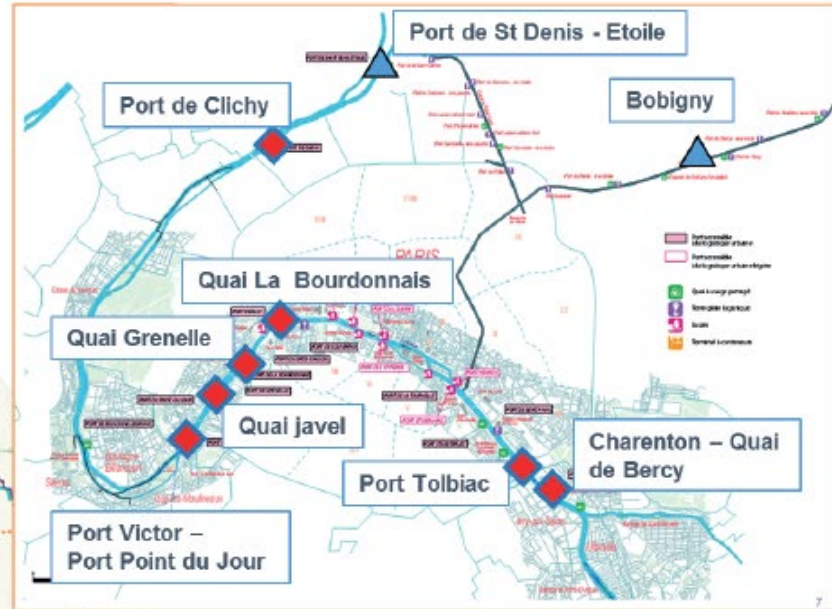
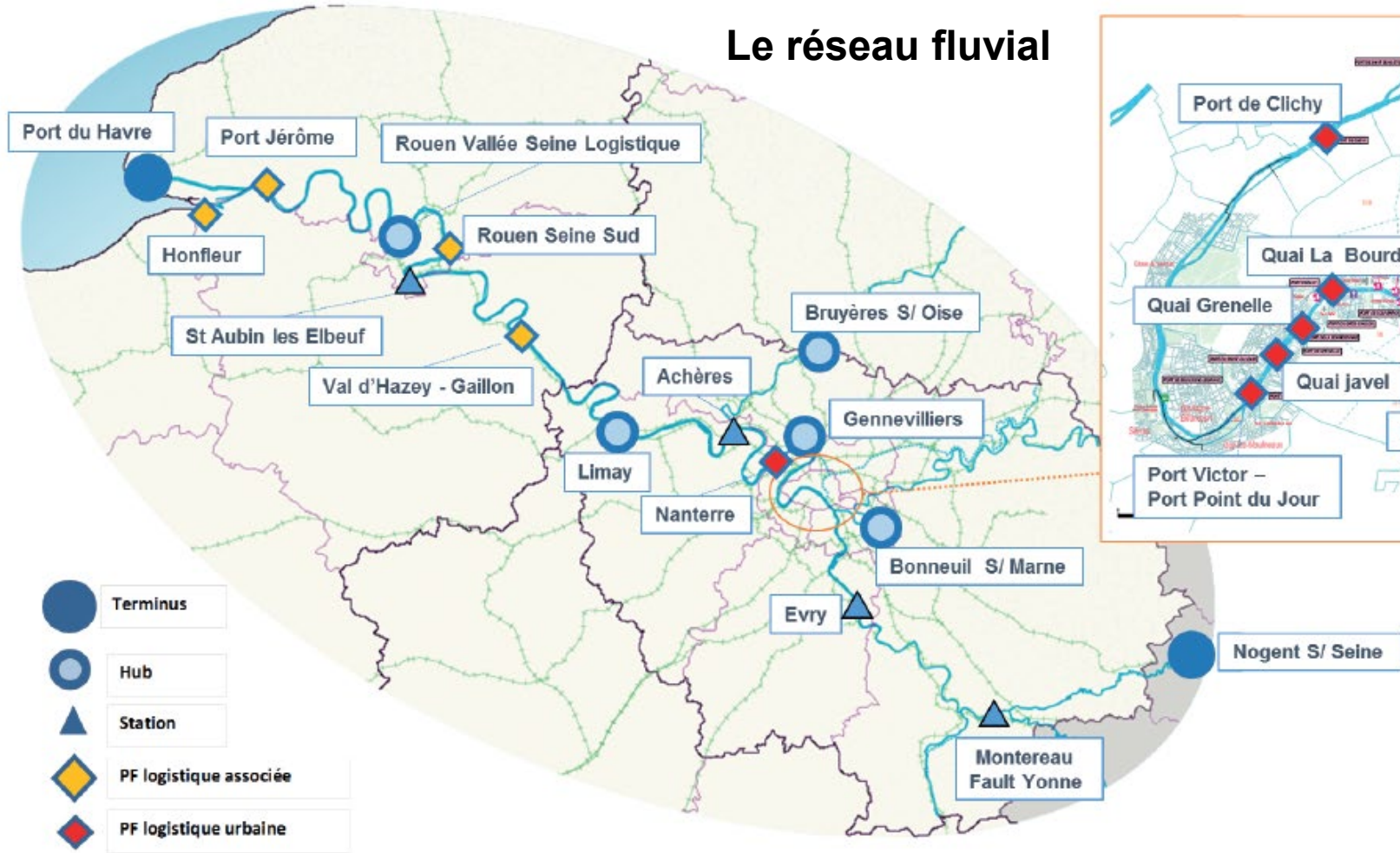
Qui acheminent des **frets palettisés** ou des **unités intermodales** : EVP (24), caisses urbaines (50), véhicules de livraison (6+6)

Des **terminaux intermodaux** qui sont aussi des **entrepôts portuaires** (maritimes ou fluviaux) qui **préparent**

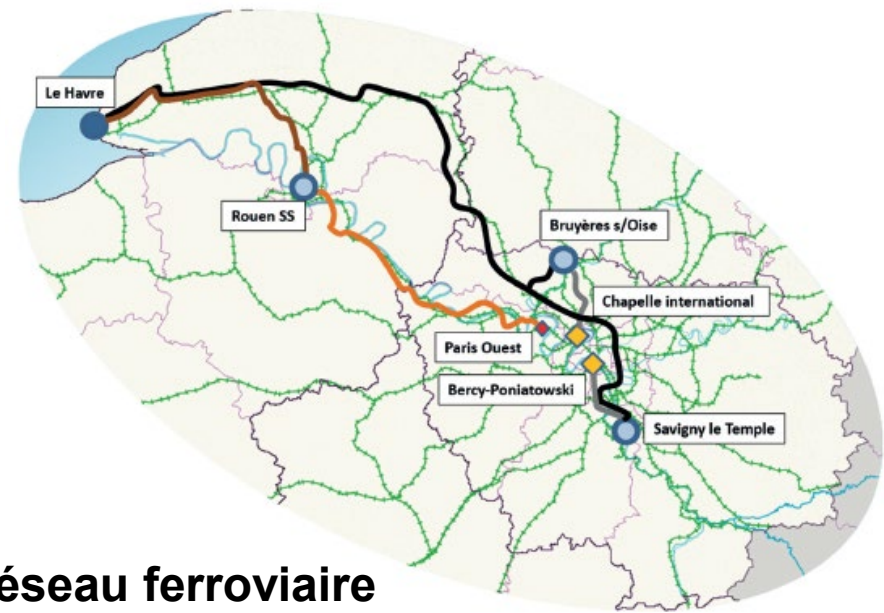
Des **équipements intermodaux** sur les ports qui traitent **du maritime et du domestique**

Un réseau fluvial et un réseau ferroviaire

Le réseau fluvial



Le réseau ferroviaire



Un modèle multi-fret

Des frets qui deviennent domestiques, des produits issus des tissus économiques (Rouen, Le Havre) qui s'ajoutent

1. Des EVP en import

*Vers des stations qui
maillent l'axe*

*Un modèle qui incrémente
Réduit les derniers km routiers
Accompagne des projets de
développement (Montereau,
Limay,...)*

2. Des caisses urbaines et des
véhicules de livraisons préparés sur
des entrepôts portuaires (GPM ou
fluviaux)

Qui alimentent des points de vente

*Un modèle disruptif qui rééquilibre
Réduit les derniers km routiers
Reconnecte grande logistique et logistique
urbaine
Reconnecte intermodalité et logistique*

3. Des EVP préparées dans les
pays d'origine des imports

*Qui alimentent directement des
points de vente*

*Un modèle disruptif qui réduit les
derniers km routier
Qui envisage la logistique urbaine à
l'échelle de la Métropole (et pas
uniquement de Paris)*

Quels leviers mobilisables par les collectivités publiques ?

Le système
logistique

- Etablir un **schéma de la logistique et de l'intermodalité** sur l'axe ; orienter et définir des localisations
- **Responsabiliser** les intercommunalités - notamment les plus dense - **vis-à-vis du desserrement**

Le modèle

- Mettre en place une structure de **gouvernance** réunissant acteurs publics et privés pour définir, encadrer les services à mettre en place et leur articulation avec les plates-formes (rapport Daher-Hémar)
- Créer un corridor axe Seine gouverné, donné en exploitation à un groupement d'acteurs

Le système
logistique

- Mettre en place des réglementations destinées à réguler l'accès, le trafic et le stationnement routiers de marchandises notamment en milieu urbain
- Valoriser le recours aux modes alternatifs

Le modèle

- Définir les règles prescriptives pour la réalisation des outils et aménagement nécessaires au schéma (SRADDET, SDRIF, SCOT, PLUI, PDU,...)

Pour passer de l'utopie à la réalisation

Le système
logistique
Le modèle

- Inciter les collectivités à valoriser les implantations à usage logistique bord à voie d'eau ou proches des accès ferroviaires et mieux les faire cohabiter avec les autres usages urbains
- Intégrer l'offre construite dans les projets de logistique urbaine

Le système
logistique

- Résoudre la question du passage portuaire et des surcoûts fluviaux (THC)
- Investir dans l'aménagement et la modernisation de sites multimodaux cibles
- S'assurer de leur accessibilité par les différents modes et de leur disponibilité
- Mettre en place des tarifications préférentielles sur les sites gouvernés par les acteurs publics au sens large (loyers), dérogations aux péages urbains pour les utilisateurs de services intermodaux

Le modèle

- Utiliser les aides financières publiques pour l'exploitation (coup de pince)
- Obtenir des financements pour les innovations technologiques et les investissements (PIA, financements régionaux, fonds européens,...)
- Mettre en place des tarifications préférentielles (loyers dans les ports, dérogations aux péages urbains pour les utilisateurs du service)
- Faciliter si nécessaire l'ouverture des terminaux intermodaux portuaires aux trafics continentaux dans des conditions de coûts maîtrisés pour l'utilisateur