

Novembre 2010



Qui sommes-nous ?

Initiative lancée et conduite en 2007 par des opérateurs européens de référence du transport de fret (route, rail, air, mer, fluvial), le COE (CERCLE POUR L'OPTIMODALITÉ® EN EUROPE) est une association qui entend contribuer à orienter l'économie du transport vers une industrie décarbonée et sobre en énergie, une industrie qui contribuera à l'éco-compétitivité européenne.

ALSTOM, APRR, CANCA, CDC Infrastructure et CDC Climat, CFT, CMA-CGM, CCI Nice Côte d'Azur, EDF, EUROFER Spa, FEDEX, FNTR, GRIMALDI Group, LDA, MODALOHR, MORV, Plateforme Aquitaine - Euskadi, Port de Marseille-Fos et Port de Nantes Saint-Nazaire, PRD, RATP, RÉGION AQUITAINE, RÉGION LANGUEDOC ROUSSILLON, RFF, SNCF-GEODIS, SIEMENS, SITO Spa, STVA, TLF, TOTAL, VNF, VTG... sont engagés formellement dans cette dynamique.

L'**optimodalité**, à savoir l'optimisation des performances techniques, économiques et environnementales des chaînes de transport des marchandises, vise tout à la fois à développer des **synergies nouvelles** entre les différents modes de transports à l'appui de nouveaux services et à permettre la mise au point et le financement de **nouveaux matériels** qui amélioreront la **productivité** de chaque maillon de la chaîne de transport.

COE

Philippe Mangeard, Président
ph.mangeard@optimodality.eu

Marie-José Navarre, Déléguée générale
mj.navarre@optimodality.eu
Tél. : +33 3 88 36 00 81
<http://www.optimodality.eu>

CERCLE POUR L'OPTIMODALITÉ EN EUROPE

Circulation des marchandises : un enjeu du système de transport du Grand Paris

Pourquoi cette contribution ?

Avant partagé nos analyses d'industriels et d'opérateurs des différents modes de transport sur le fret en région Île-de-France et ayant observé la faible place accordée à la question logistique dans le dossier de débat public, nous entendons ici **affirmer la nécessité d'une plus grande prise en compte de la question de la circulation des marchandises dans le débat sur le « projet de réseau de transport du Grand Paris ».**

La question du transport de marchandises est en effet indissociable de la question du transport de voyageurs, de l'aménagement du territoire, tout comme de l'attractivité économique et de la qualité de vie en région.

Rappelons que **« tous les jours pour servir ses 700 000 établissements et 11 millions d'habitants plus d'un million de livraisons et enlèvements sont effectués en Île-de-France ».**

D'une part, le fret est indispensable à la vie de la métropole avec l'approvisionnement des commerces de toute nature et des établissements publics, les transports de fonds, les livraisons à domicile, les services postaux...

D'autre part, le fret contribue à l'envergure européenne et internationale de la Région Capitale, moteur incontestable de l'économie nationale et favorise sa place privilégiée et géostratégique d'excellence au cœur de l'Europe. Il convient, d'ailleurs, d'intégrer le projet de réseau de transport public du Grand Paris dans la réflexion en cours sur la révision du programme européen RTE T qui aura des conséquences très fortes sur les priorités d'affectation des moyens financiers nationaux et communautaires en matière d'infrastructures.

Dans cette perspective, et ayant noté que « ce débat public porte sur l'opportunité, les objectifs et les principales caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris », le COE apporte ici :

- **ses analyses** partagées par ses membres, illustrées par **quelques idées concrètes** qui peuvent permettre de gagner en performance économique et environnementale ;
- **ses propositions** pour la définition et la mise en œuvre du Projet de réseau de transport public du Grand Paris.



La nécessaire prise en compte de la question de circulation des marchandises pour le Réseau de transport public du Grand Paris

=> Les constats du Cercle pour l'Optimodalité en Europe :

Le COE constate que la question logistique est peu abordée dans le présent dossier du débat public. Le projet a une très forte dominante « voyageurs ». Le but du COE n'est pas d'apprécier le projet « voyageurs » mais de veiller à ce que la circulation des marchandises trouve toute sa place dans ce projet.

Le COE constate que malgré ses nombreux atouts logistiques (présence naturelle de la multimodalité et de « hauts lieux » logistiques ; ports ; plateformes logistiques multimodales ; terminaux de transport combiné ; marchés internationaux, aéroports...), les activités logistiques du territoire urbain de la métropole sont souvent pénalisées :

- la congestion routière pénalise au quotidien les activités logistiques ;
- les voies ferrées connaissent engorgements et saturations ;
- la pression foncière repousse les sites logistiques loin de la zone dense, qui est pourtant leur zone de chalandise, avec les effets néfastes sur la compétitivité et l'environnement ;
- la logistique urbaine fait face à des réglementations et politiques peu coordonnées.

=> Les convictions du Cercle pour l'Optimodalité en Europe :

La chaîne de transport des marchandises est souvent moins « visible » pour la population et doit être remise au cœur des préoccupations d'avenir de la cité.

Pour concevoir des chaînes logistiques propres et efficaces au cœur du projet de réseau de transport public du Grand Paris, il convient de s'attacher à relever les 3 défis suivants :

• **Gagner en performance**, en garantissant dès la conception des services, des conditions d'exploitation optimales (coût, efficacité, performance environnementale). La compétitivité des services suppose aussi de prévoir certains modes d'exploitation :

- en faisant circuler des trains de marchandises plus longs et plus lourds, s'insérant mieux dans les circulations de voyageurs ;
- en contribuant à l'action de coordination des politiques d'investissement et des actions commerciales des ports de l'Axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris) ;
- développer les chaînes logistiques fluviales et multimodales sur la Seine et demain avec la mise en service du canal Seine-Nord Europe sur tout le réseau du nord ouest de la France ;
- en construisant un réseau structuré, bien équipé et efficace de plateformes logistiques dont la préservation et le rapprochement des centres du bassin de consommation doivent être une priorité.

• **Absorber et appuyer la croissance** dans le respect de l'environnement par de nouvelles plateformes en bord à voie d'eau, des lignes ferroviaires à priorité fret pour relier les ports maritimes et fluviaux au réseau de distribution et de consommation.

• **Développer de nouveaux services** autour des besoins du marché et des sites industriels, dont il faut maintenir l'accessibilité multimodale de manière pérenne.

Le sujet de l'innovation est fondamental pour orienter résolument l'économie du transport vers une industrie décarbonée et sobre en énergie, une industrie qui contribuera à l'éco-compétitivité de la Région Capitale et de la France dans son ensemble.



© GMFH



© VNF Pierre Cheuva



© VNF A.Marter



=> Les propositions du Cercle pour l'Optimodalité en Europe :

À l'occasion du débat sur le réseau de transport public du Grand Paris, il convient concrètement de veiller à :

- 1. Développer une vision logistique globale** pour assurer la réussite de projets innovants au niveau du réseau de transport public du Grand Paris, et pour aller plus vite vers les transports « propres » (incitation financière au renouvellement des VUL, réseau d'approvisionnement en énergie propre, législation adaptée pour « neutraliser » le poids de la batterie dans le calcul du PTAC des véhicules électriques, mise en cohérence des réglementations marchandises au niveau du cœur de l'agglomération par exemple pour les aires de livraison et le respect de leur usage...). Cette vision logistique globale doit dépasser la question de l'usage du réseau de transport public du Grand Paris pour certains types de fret, mais doit inclure des projets structurants reliant l'Île-de-France à sa façade maritime et aux grandes zones économiques nationales et européennes.
- 2. Promouvoir une politique volontariste de préservation et d'acquisition de foncier** pour les activités logistiques du réseau de transport public du Grand Paris.
- 3. Concevoir des véhicules et des services innovants et décarbonés** à l'occasion de la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris :
 - nouveaux camions et utilitaires électriques destinés au transport de marchandises en ville ;
 - barges innovantes pour le transport RORO de voitures et produits recyclables ;
 - tram fret ;
 - wagons adaptés aux services de transport combiné de nouvelle génération ;
 - trains de fret ferroviaire à grande vitesse en visant les besoins des expressistes, par exemple pour remplacer l'aérien continental...

4. Concevoir et mettre en place des mécanismes de financements innovants et incitatifs en lien avec les économies de GES et d'énergie, au niveau national et au niveau européen des RTE-T.

5. Favoriser le développement d'une logistique multimodale dans le corridor prioritaire Paris-le Havre notamment en :

- a.** promouvant une approche complémentaire et multimodale entre rail et voie d'eau qui s'appuie sur les points d'interface entre les 2 modes (plates-formes multimodales) existants et en développement ;
- b.** supprimant en priorité les goulets d'étranglement (grande écluse, électrification..) tant sur le réseau ferré que fluvial au départ du Port du Havre de nature à favoriser son hinterland ;
- c.** diminuant la part du transport routier en utilisant la voie d'eau là où elle est naturellement présente et notamment en utilisant la Seine et ses affluents comme une voie de transport fluvial massifiée, irriguant toute la région capitale grâce au réseau des 70 ports multimodaux existants ;
- d.** s'appuyant sur le fort développement du mode fluvial permis par la mise en service du canal Seine-Nord Europe qui reliera la Seine et toute la région Île-de-France à l'Europe fluviale en 2016 ;
- e.** favorisant le transport ferroviaire et notamment au départ du Havre le grand est de la France en développant un corridor ferroviaire à priorité fret entre les 3 ports du Havre, de Rouen et de Paris capables de permettre la circulation de trains cadencés, fiables, et plus longs et lourds pour le Transport combiné et les Autoroutes ferroviaires.

6. Plus globalement, imaginer une nouvelle gouvernance qui mette la logistique et le transport des marchandises depuis et vers la région capitale au cœur des préoccupations d'avenir.

Une instance de coordination ou d'organisation du fret en Île-de-France pourrait notamment superviser le lancement d'études spécifiques au fret pour le Grand Paris après le débat public, et veiller à la mise en œuvre des embranchements et interconnexions nécessaires face aux besoins de circulation des marchandises.



Quelques idées concrètes illustrant les propositions du COE :

DES HUBS CENTRÉS SUR LES NOUVELLES MOBILITÉS DES PERSONNES ET DES BIENS

La RATP recherche dès le niveau ingénierie de conception des projets de transports de personnes, à être en mesure d'y intégrer la composante Transport de Marchandises en Ville, afin d'identifier des possibilités de financement complémentaire et valoriser les bénéfices générés par le projet pour les différentes collectivités.

Il s'agit donc de concevoir une distribution nouvelle et une mutualisation des flux de marchandises via le partage des infrastructures et/ou les matériels roulants voyageurs (RER, métro, tramway, bus) et de vérifier la pertinence de l'intégration des volets transport de personne, logistique urbaine et urbanisme aux niveaux : économique et financier, environnemental ainsi que social et sociétal.

Le projet, compris dans notre concept d'écomobilité, voudrait jeter les premières bases d'une intégration de la logistique urbaine dans les projets de transports en proposant les outils de modélisation permettant d'estimer les impacts économiques et financiers sur le foncier et sur l'urbanisme des territoires concernés par le nouveau mode de transport implémenté, mais aussi sur toutes les thématiques environnementales et sociales.

UN SERVICE FLUVIAL POUR LE TRANSPORT DE VOITURES SUR LA SEINE, UNE ALTERNATIVE DE TRANSPORT EN ÎLE-DE-FRANCE

La Seine est une voie de transport majeure qui permet d'accéder au cœur de la ville de Paris. Les armateurs fluviaux transportent déjà des véhicules sur la Seine entre des sites de production, des lieux de stockage et des plateformes d'éclatement. Un marché complémentaire qui serait réalisé par des prestataires expérimentés a émergé et une logistique fluviale innovante, économique et écologique pourrait être mise en place afin de distribuer directement au cœur de la ville les voitures vendues aux Parisiens.

UN TRAM FRET POUR LA FIN 2012 ?

L'étude tram fret lancée par l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) poursuit l'objectif de mettre en place une **expérimentation** de transport de marchandises par le réseau de tramway d'ici fin 2012, **avec le soutien actif de la RATP**.

Les idées maîtresses de ce projet :

- la nécessité de trouver des solutions de réduction des nuisances du transport routier de marchandises ;
- l'expérience réussie de l'acheminement de marchandises dans Paris par le fer conduite par Monoprix depuis 2007, qui démontre la pertinence d'employer un moyen de transport lourd même sur une courte distance ;
- la construction de nouvelles lignes de tramway en Île-de-France, formant à court terme un réseau ;
- la capacité d'un tramway estimée à 60 à 80 tonnes de marchandises, offrant une capacité intermédiaire entre le train (500T) et une semi-remorque (24T) ;
- la capacité du tramway à accéder directement aux centres commerciaux et entrepôts, réduisant le nombre de ruptures de charge (passage d'un moyen de transport à un autre).

DES VÉHICULES INNOVANTS, DES FINANCEMENTS INNOVANTS...

La performance de la desserte urbaine de proximité conduit à réfléchir à une nouvelle génération de véhicules et d'équipements de transport de marchandises propres, **camions électriques, camions hybrides, nouvelles barges fluviales et fluviomaritimes, nouvelles plateformes logistiques urbaines à énergie positive...**

Le COE propose d'agir dans plusieurs directions :

- participer à l'ouverture du dispositif des certificats d'économie d'énergie C2E, au transport de marchandises, en visant à rendre les services de transport éligibles pour la nouvelle période d'application, 2010-2012 ;
- envisager de nouveaux systèmes incitatifs permettant aux opérateurs de transport et aux chargeurs de s'intéresser à la comptabilisation et à la prise en compte des émissions de GES et de toutes les externalités liées à leur choix modal.

UN CORRIDOR FRET MULTIMODAL ENTRE LE HAVRE, ROUEN ET PARIS

Avec des trains MAXIPERFO :

Réseau ferré de France (RFF), les entreprises ferroviaires -UTP, les opérateurs de transport combiné - GNTC et le COE sont convenus, le 25 mars 2010, d'étudier les conditions de circulation sur le réseau ferré national de trains de fret plus longs et plus lourds, et donc plus productifs, conformément à l'**Engagement national du fret ferroviaire** arrêté par l'Etat le 16 septembre 2009. Pour permettre une offre ferroviaire de service de qualité en terme de ponctualité et de régularité et compétitive au départ des ports du Havre et de Rouen raccordant Paris et le reste de l'Europe, l'introduction de nouveaux standards et équipements, attelages renforcés, attelages automatiques, commande électropneumatique du frein sur une voie à priorité fret... est nécessaire à la productivité du système d'exploitation de demain. Les trains longs et lourds du combiné et d'autoroute ferroviaire représenteront des gains de productivité importants et ceci avec, en même temps, un bénéfice pour le gestionnaire d'infrastructures, tant pour les péages que pour la capacité du réseau.

Avec un usage optimal de la Seine comme axe de transport fluvial massifié :

Le transport fluvial est en plein développement sur l'axe Seine. Ce corridor fluvial ne nécessite pas d'investissement majeur et dispose d'importantes réserves de capacités pour approvisionner la région capitale en conteneurs et autres produits massifiés à travers son réseau de 70 ports. Une incitation est nécessaire pour aider les opérateurs à monter en puissance et pour encourager les chargeurs à recourir à la voie d'eau.

Avec le canal Seine-Nord Europe :

Cette liaison fluviale entre l'Oise (Compiègne) et le réseau fluvial à grand gabarit européen permettra d'augmenter le trafic fluvial en Île-de-France, de renforcer sa compétitivité et de structurer les réseaux de transport multimodaux autour de port intérieurs performants en prolongeant la massification maritime jusqu'au cœur des bassins de consommation du Grand Paris.