

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

CRITT transport & logistique



CRITT TRANSPORT & LOGISTIQUE

Le Centre Régional d'Innovation et de Transfert de Technologie Transport et Logistique (CRITT TL) accompagne depuis plus de 15 ans les acteurs institutionnels, les laboratoires de recherche et les entreprises dans le développement des organisations logistiques et la mise en œuvre des technologies associées.

Il mène des actions de veille technologique, de transfert d'innovations issues de la recherche et du conseil en intégration de technologie.

Il dispose d'une expérience conséquente dans le domaine des filières logistiques, notamment sur la mise en œuvre d'actions collectives au niveau régional, l'accompagnement des entreprises utilisatrices de services logistiques et des prestataires logistiques en vue de l'amélioration de leur organisation et l'optimisation de leurs flux.

Le CRITT TL intervient également sur les projets d'infrastructure nationaux et européens. Il est notamment leader du projet Interreg IVB Weast-flows portant sur la connectivité durable de l'Axe Nord-Ouest européen.

COORDONNÉES

CRITT Transport et Logistique
L'Albatros
Esplanade de l'Europe - BP 1410
76067 Le Havre
Tél. : 02 76 40 80 00
Fax : 02 76 40 80 04
Site : www.critt-tl.fr
Mail : contact@critt-tl.fr

LNPN : une chance pour l'innovation dans la filière logistique et transports

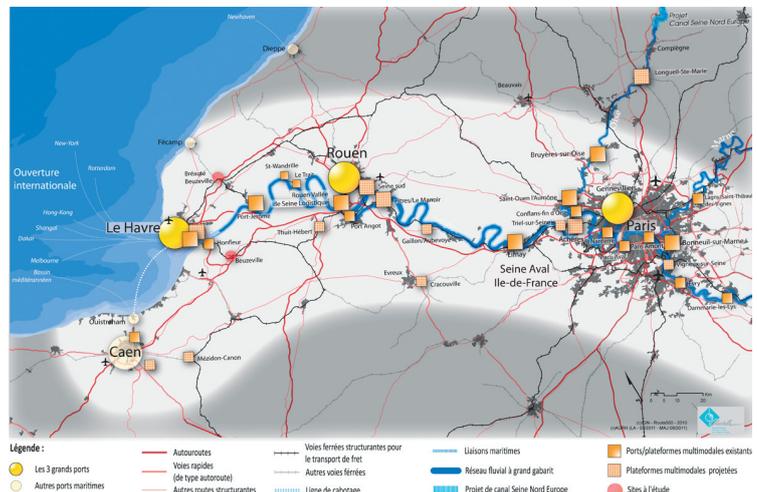
Depuis le projet Port 2000, la coopération institutionnelle dans l'Axe Seine est devenue plus importante entre les ports et les différents acteurs locaux.

Si l'objectif est de transformer l'Axe Seine en une région « gateway », sur les bases de l'étude Seine Gateway menée par l' AURH et le CRITT TL, l'alignement des projets en une stratégie commune doit être intensifié.

Aujourd'hui, le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie s'inscrit complètement dans ce cadre pour apporter sa contribution au développement global de l'Axe Seine sur toutes ses composantes :

- Aménager le territoire : planifier et développer les infrastructures,
- Apporter de la valeur ajoutée logistique : s'appuyer sur les compétences pour développer la compétitivité,
- Développer les clusters : de la stratégie de filières (Logistique Seine Normandie) aux projets pour anticiper les besoins et adapter l'offre logistique,
- Optimiser les modes de transports : décloisonner et interfacier les opérateurs, les ports, les industriels et les gestionnaires publics en favorisant l'innovation,
- Tirer parti des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) : s'appuyer sur la technologie pour développer les échanges et gérer les interopérabilités entre les modes de transports,

Dans ce contexte global, une analyse précise des interactions entre le projet de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie et le développement de l'Axe Seine va mettre en avant les principaux apports dans la filière logistique.



État des lieux de la logistique en Haute-Normandie

Une volonté politique autour de l'Axe Seine

Le projet d'Axe Seine vise à donner une façade maritime à la Région-capitale afin d'accroître son attractivité et sa compétitivité. Cet objectif a été fixé par le Président de la République Nicolas SARKOZY lors de son discours du 29 avril 2009 sur le Grand Paris. L'Axe Seine est constitutif du projet du Grand Paris et participe d'une même logique : l'amélioration du positionnement mondial de l'économie française et de sa compétitivité, notamment dans les domaines portuaires et fluviaux, pour capter une large part de l'accroissement du commerce mondial.

La vallée de la Seine est un territoire de grande industrie, aujourd'hui en mutation, avec des filières d'excellence comme celles de l'énergie, des déchets, de la chimie, des éco-activités, de l'automobile et de la logistique. C'est pourquoi les décisions d'aujourd'hui doivent permettre à la vallée de la Seine de **renforcer son rôle de pôle majeur du développement économique national à moyen et long terme, en particulier dans sa dimension industrielle**. Dans un pays confronté aux défis de la réindustrialisation et, plus globalement, aux mutations de ses activités industrielles, **l'Axe Seine est un projet d'intérêt national**.

Un territoire à haut potentiel logistique

Premier espace logistique de France, la Haute-Normandie représente 2 316 établissements et 74 100 emplois (INSEE 2009).

Sa position géostratégique par son ouverture maritime et son adossement à la Seine a permis un développement conjoint d'une industrie variée et des services logistiques tout au long de la Seine qui a une fonction intégratrice et établit les liens avec l'Île de France.

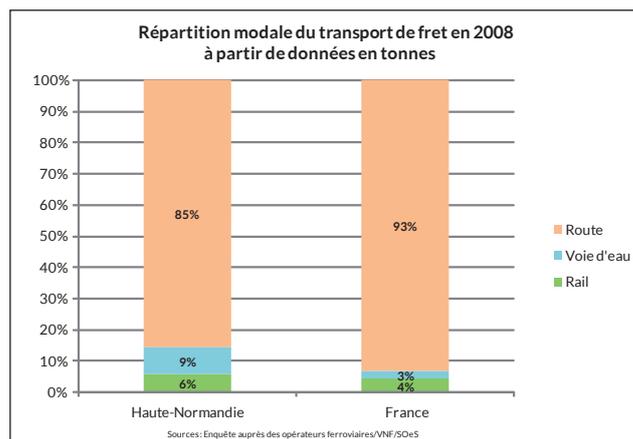
En s'appuyant sur des filières industrielles riches et diversifiées, la logistique haut-normande a pu se développer aussi bien sur l'export qu'à l'import.

La capacité d'accueil de la logistique en Haute-Normandie est de 3,8 millions de m² ce qui la place au 5^{ème} rang français pour la moyenne de surface logistique par habitant.

La Haute-Normandie est aujourd'hui le 1^{er} complexe portuaire français et 4^{ème} européen avec 100 millions de tonnes en 2009, c'est également le 1^{er} complexe européen pour les céréales, le 1^{er} français pour les conteneurs (2/3 du trafic). Les deux Grands Ports Maritimes du Havre et de Rouen sont à l'origine d'un maillage multi-modal important qui a structuré les flux logistiques grâce notamment :

- à la Seine, voie navigable de grand gabarit qui draine le bassin parisien, premier bassin de consommation de France,
- au réseau autoroutier organisé autour de l'A13, de l'A29 et de l'A28 qui relie efficacement la région au Nord, à Paris, à l'Ouest et au Sud-Ouest.

Mais une étude rapide des volumes de fret par mode de transport montre la faiblesse relative du fret ferroviaire lié principalement au manque d'infrastructures dédiées. Cette faiblesse est également un frein au transport multi-modal. L'activité ferroviaire est très polarisée avec 90% des trafics autour des ports et des pôles industriels de Rouen et Le Havre. Elle est également concentrée : 10% des clients représentent 80% des trafics.



Un espace de recherche et d'innovation en réseau

Depuis plusieurs années, les grands acteurs logistiques de la Région ainsi que les acteurs publics ont structuré la filière logistique dans ses composantes recherche et innovation.

Au travers de **Logistique Seine-Normandie** et du pôle de Compétitivité **Nov@log** s'est fédéré un réseau de compétences d'entreprises, de centres de recherche, de structures d'accompagnement et d'organismes de formation dont l'un des objectifs est de tirer l'innovation dans le secteur de la logistique et développer également le volet formation.

Dans le cadre de ce réseau de compétences et de ressources, le CRITT TL travaille en partenariat avec un ensemble de laboratoires spécialisés sur les domaines suivants :

- Ingénierie de flux.
- Maîtrise des réglementations.
- Offres et organisations logistiques.
- Aménagement du territoire.

Les membres de ce réseau :

LABORATOIRES

- + CERENE Université du Havre
- + CIRTAI Université du Havre
- + LITIS
- + IRSEEM ESIGEELEC Rouen

CENTRE D'ÉTUDES ET DE TRANSFERT

- + IDIT
- Ecole de Management de Normandie
- Rouen Business School
- Université du Havre



Comment la ligne LNPN va être un moteur d'innovation

L'exigence de nouvelles solutions technologiques pour le report modal

La qualité de l'offre ferroviaire conditionne le report modal. Le développement du fret ferroviaire passe donc par une bonne insertion dans les chaînes logistiques conditionnée par l'existence d'un marché où les trafics sont concentrés.

L'ensemble des actions issues de Port 2000 au Havre ou le marché céréalier pour Rouen notamment répondent à cet objectif.

Mais le développement du fret ferroviaire nécessite également des dessertes efficaces en termes de capacité, productivité et fiabilité. Le réseau actuel ne l'apporte pas et c'est la création de la nouvelle ligne qui va permettre de libérer des sillons sur les lignes existantes, d'augmenter la vitesse moyenne des trajets et de fiabiliser les temps de parcours.

Néanmoins, les études de RFF montrent que la modernisation du tronçon Serqueux-Gisors est indispensable à la construction d'une offre complète vers la ceinture fret de la région parisienne, de même que la mise en œuvre d'itinéraires de contournement de l'Île-de-France vers l'Est (Amiens) et le Sud (Mézidon, Le Mans).

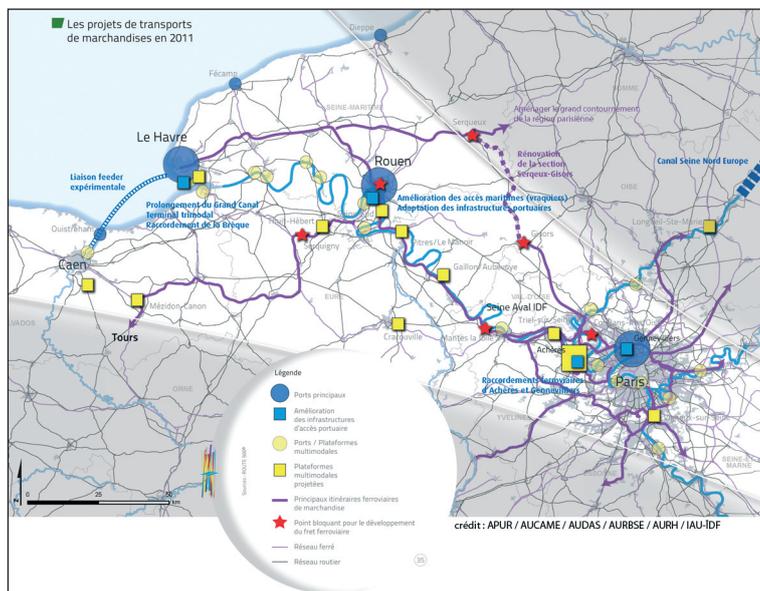
- mise en œuvre des infrastructures informatiques permettant une optimisation des zones de rupture de charge,
- mise en œuvre des outils informatiques pour une intégration complète de la traçabilité multimodale,
- amélioration de l'interopérabilité entre les réseaux et les systèmes d'un pays à l'autre.

Développer des modes complémentaires durables

Empreinte carbone

Aujourd'hui, tout l'enjeu des transports de fret est donc de favoriser le report vers des modes complémentaires à la route, moins consommateurs d'énergie, tels que le ferroviaire ou le fluvial.

La filière logistique de Haute-Normandie a lancé une action innovante d'accompagnement « Logistique Collaborative » auprès des PME de son territoire visant à mutualiser les flux des industriels et autres chargeurs, afin de réduire l'impact environnemental lié au transport de marchandises par voie routière. Ce projet auquel le CRITT TL participe en tant que maître d'œuvre est une première réponse à ces enjeux.



Matières dangereuses

Le transfert modal permettra également de sécuriser le transport de matières dangereuses, notamment en ville. Une source d'innovation se situe également dans la traçabilité de ces matières dangereuses dans le flux transport.

Le projet GOST dont l'objectif est de mettre en œuvre et de tester par une série d'expériences pilotes le concept d'une plate-forme de services axée sur le suivi et la surveillance en temps réel du transport, en particulier des marchandises dangereuses a engagé ces réflexions.

Repenser les modes de distribution urbaine

L'utilisation de sillons ferroviaires passant au cœur des villes doit pouvoir générer des réflexions autour du métier de la messagerie, au moment où l'évolution du commerce en ligne pousse les acteurs de cette filière à revoir leur stratégie et leurs organisations. Implanter une plateforme de distribution de colis en centre-ville alimentée par le train, pour ensuite distribuer grâce à de petits véhicules fait partie des axes de travail de cette réflexion. Il est à noter que ce travail autour du colis peut aussi aboutir à des réflexions comme le retour du « wagon postal » pour le transport de colis au sein des trains voyageurs, même sur la LNPN et ainsi bénéficier en plus du facteur vitesse.

D'un point de vue technique, il existe un certain nombre de difficultés auxquelles le transport multimodal doit faire face et dont la résolution tirera les projets d'innovation dans la région :

- création d'opérateurs ferroviaires de proximité (OPF) réalisant la collecte des wagons et ainsi stimulant la compétitivité, source d'innovation, sur un marché libéré depuis 2006,
- optimisation de la constitution et de la taille des trains,
- implantation d'infrastructures techniques permettant le multimodal,



Un projet intégrant l'Axe Seine aux corridors européens : Weastflows

Le projet WEASTFLOWS est un projet du Programme INTERREG IVB Europe du Nord Ouest (ENO). Le but de ce projet est de renforcer le développement des solutions de connectivité durable pour le transport de marchandises et la logistique au sein de l'Europe du Nord Ouest sur un axe vert Est-Ouest.

Pour se faire, le projet intègre trois grandes dimensions essentielles à ce développement :

- la dimension territoriale et leurs capacités (exemples : infrastructures / Sustainable Gateway / Corridors),
- la dimension transport et logistique durables (exemples : intégration des modes ferroviaires, fluviaux et maritimes sur courtes distances dans les chaînes logistiques / développement des pratiques collaboratives permettant de réduire l'empreinte environnementale des chaînes d'approvisionnement),
- la dimension innovations technologiques (TIC) en soutien au développement des deux dimensions précédentes (exemples : Solutions de traçabilité multimodale pour les marchandises, de sûreté dans la chaîne logistique, d'échanges de données entre les acteurs de la chaîne d'approvisionnement, d'aide à la décision et de planification pour les infrastructures).

Au travers du partenariat avec des régions et organisations des 7 pays de l'Europe du Nord-Ouest (Irlande, Royaume-Uni, Pays-Bas, Belgique, Luxembourg, France, Allemagne), l'objectif est de renforcer les solutions de connectivités durables, tenant compte notamment :

- des axes majeurs et des corridors de fret (dont certains doivent faire face à des goulets d'étranglements et des phénomènes de congestion) ;
- des liens sous-utilisés et offrant des réserves de capacité de transport en utilisant des modes « propres » (ferroviaire, fleuve, transport maritime) ;
- des connexions avec les « gateways » qu'ils soient maritimes ou bien situés dans l'hinterland (ex : métropoles majeures, hubs terrestres, aéroports) ;
- des solutions organisationnelles et technologiques innovantes permettant de soutenir le développement de « supply chain verte » dans les aspects territoriaux et logistiques.



Résumé du cahier d'acteur

Dans une région au potentiel économique important et positionnée au cœur d'un projet d'envergure nationale visant à développer la Normandie comme la porte maritime de Paris, la LNPN doit être vue comme un des outils majeurs pour structurer et accompagner ces ambitions.

La LNPN sera directement vecteur de communication pour les voyageurs entre les métropoles régionales (Rouen, Evreux, Le Havre et Caen) et Paris avec des retombées en termes d'échanges économiques, commerciaux, culturels et pour les réseaux d'éducation et de recherche.

Mais, indirectement, la future ligne sera également vecteur d'innovation sur l'ensemble de l'Axe Seine.

En effet, en favorisant le report modal par la mise à disposition de sillons sur l'ancien tracé, la LNPN sera à l'origine de nombreux projets favorisant l'innovation, sur le modèle des attendus du projet Weastflows :

- mise à jour et développement des infrastructures (plateformes multi-modales notamment),
- développement du transport et de la logistique durable : ferroviaire, fluvial, distribution urbaine...
- mise en œuvre d'innovations technologiques : optimisation des zones de rupture modale, traçabilité complète multi-modale, optimisation des flux et des organisations...

Loin de n'être qu'une solution Voyageurs, la LNPN sera indirectement un atout essentiel et structurant dans la mise en œuvre de l'Axe Seine et dans l'amélioration de la compétitivité des ports et de la filière Logistique et Transports sur l'ensemble du territoire concerné.

CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie

57 avenue de Bretagne 76100 Rouen
contact@debatpublic-lnpn.org

www.debatpublic-lnpn.org

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)