

Relevé de conclusions du séminaire de lancement du 4 juillet 2017

INTRODUCTIONS ET POSITIONNEMENT DES SUJETS	
<p>Des enjeux du projet CNSE dans les Hauts-de-France aux objectifs des ateliers des chargeurs de Picardie</p>	<p>Le Président de la République devant le Congrès réuni le 3 juillet 17 a annoncé l'arrêt de grands travaux mais pas celui du CSNE. Cette information permet de continuer à construire les complémentarités entre les projets portuaires maritimes du Havre-Rouen et de Dunkerque.</p> <p>Dans les Hauts-de-France, le CSNE s'inscrira pleinement dans le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et Equilibré des Territoires (SRADDET).</p> <p>Avec le CSNE l'hinterland des ports, leurs zones de chalandises, s'élargira en s'articulant mieux aux voies d'eau dont VNF assure le développement et la gestion pour le compte de l'Etat.</p> <p>Dans ces cadres, l'établissement travaille la diversification des trafics, l'ouverture du marché à des marchandises à forte valeur ajoutée tout en assurant les prestations optimales à ses clients historiques. A ces fins, VNF avec la Région Haut-de-France met en place les Ateliers Chargeurs de Picardie. Ce nom est issu du partenariat établi depuis 2013 avec l'ex-Région Picardie. Les périmètres d'intervention tiennent compte des chalandises effectives et débordent sur GrandEst et sur l'ex-Nord-Pas-de-Calais.</p> <p>Ces 4 ateliers Chargeurs Picardie réuniront des chefs d'entreprises concernés par le transport de marchandises et utilisateurs actuels ou potentiels aux horizons 2018 et 2021. Ils seront construits pour permettre des échanges directs en BtoB après avoir envisagé des études de cas pragmatiques. L'organisation de ces ateliers s'effectue en partenariat avec les intercommunalités animatrices du développement économique dans leurs territoires.</p>
<p>La voie d'eau, solution logistique pour la commande publique : principes et études de cas.</p>	<p>Présentation du « Guide pratique pour des acheteurs publics durables et climato-responsables. Intégrer un maillon fluvial dans la logistique des appels d'offres de grands chantiers publics – Boîte à outils juridiques » - VNF avec le soutien de France Nature Environnement et EY Société d'Avocats.</p> <p>Les collectivités supportent des externalités liées aux logistiques routières. Elles pourraient être réduites par l'utilisation des voies d'eau. Ce guide propose des modalités pour les prendre en compte dans la commande publique et constituer des clauses fluviales optionnelles ou obligatoires.</p> <p>Présentation des études de cas sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Le transport fluvial des OM et des déchets recyclables de la Métropole Européenne Lilloise, une boucle fluviale efficiente dans une agglomération aux routes saturées. -Eco-Systèmes, transport fluvial des gros électroménagers usagés, une mutualisation et des synergies avec le chargeur UPM. <p>Pour les acteurs publics, elles mettent en perspective, dans le premier cas les potentiels d'une logistique fluviale qui pourrait être généralisée et planifiée dans le SRADDET et dans le second cas une logistique fluviale résultante d'un processus itératif industriel qui teste et s'ajuste, pas à pas jusqu'à trouver sa rentabilité. C'est cette deuxième configuration que rechercheront les 4 ateliers dans les territoires.</p>
<p>Des ateliers complémentaires au projets CSNE et MultiRégio</p>	<p>Ils vont rendre concret ce qui se prépare sur l'axe Seine-Nord. Ils pourraient engager les processus de report modal qui se développeront avec CSNE et ses solutions multimodales rail-fluvial. Ils préparent ces nouveaux trafics et bénéficient des dynamiques engagées avec le projet MultiRégio.</p> <p>En effet, les ateliers vont s'engager à partir des trafics des chargeurs des territoires, au plus près, pour travailler les solutions les plus économiques à court et moyen termes (2018 et 2021). Ils associent des chargeurs dans la construction de l'offre logistique. Ils répondent à l'un des 2 des 4 objectifs qui ressortent des rencontres de 400 chargeurs entre 2009 et 2016, celui d'identification des gains logistiques internes liés à la massification et celui de test de solutions opérationnelles pour esquisser des recommandations par bassin et par filière.</p> <p>Ils pourraient ainsi aussi participer à la recherche des sites possibles de mutualisation et des massifications des marchandises, à l'analyse de leurs destinations, ...</p>

LES ECHANGES AVEC L'ASSEMBLEE

<p>Logistique fluviale vs PPRI</p> <p>Comment réduire les pertes liées à la rupture de charge ?</p> <p>Quel montant pour les redevances sur CSNE ?</p> <p>Des potentiels à travailler dans les ateliers</p> <p>Quid des capacités de la cale fluviale à traiter une demande logistique supplémentaire ? Et les financements européens ?</p>	<p>De nouvelles intercommunalités récemment constituées souhaiteraient envisager le développement de solutions logistiques fluviales sur leurs territoires en valorisant des friches industrielles bord à voie d'eau. Elles font face sans solution à ce jour au règlement du PPRI qui rend ces fonciers inconstructibles.</p> <p>Dans l'Aisne des solutions se trouvent. Elles permettent la gestion de ces friches qui en se délabrant deviennent dangereuses. Des zones bleus marines se substituent ainsi aux zones rouges uniquement sur des espaces à vocation économique.</p> <p>Reconstruire du neuf est parfois impossible mais il reste possible de reconstruire à l'identique. Sur les friches industrielles il faudrait éviter de détruire des potentiels qui pourraient servir au fret.</p> <p>Il n'est pas forcément nécessaire d'être bord à voie d'eau pour faire du fluvial, les études de cas présentées le démontrent. C'est tout l'intérêt des conteneurs 45 pieds qui permet d'optimiser les charges fluviales pour un impact lié à la rupture de charge équivalent voire moindre que celui du routier. La solution mise en œuvre par Eco-système démontre que le fluvial est faisable et rentable sans être bord à voie d'eau, en incluant dont des ruptures de charges dans la logistique.</p> <p>La base de calcul établie est de 1,75€/t pour 100km actualisée depuis.</p> <p>Deux zones d'activités économiques bord à voie d'eau se trouvent dans la Vallée de la Brèche et le document d'urbanisme va entrer en révision. Les ateliers des chargeurs donnent l'opportunité d'envisager les utilités de ces espaces pour les réutiliser avec une vocation logistique fluviale. Ils pourraient aussi donner des arguments pour relocaliser des entreprises qui n'utilisent pas les voies d'eau alors qu'elles sont localisées au bord.</p> <p>Un plan de déplacement mutualisé se construit entre EPCI, il inclut un volet fret et saisir l'opportunité d'échanges sur les potentiels des voies d'eau dans ce domaine serait intéressant.</p> <p>Les ateliers pourraient permettre aux entreprises de préciser le coût logistique d'un transfert de marchandises empruntant le mode fluvial. A cette fin un cycle de formation s'effectue avec le Centre Atlantique de Shortsea shipping Européen (CASE). Il se réunira le 11 juillet à Compiègne puis en octobre à Lille, ... Les ateliers chargeurs de Picardie envisagent des objectifs de transfert modal à court et moyen termes (2018 et 2021). Y seront conviés prioritairement les entreprises qui font et souhaitent développer ou qui souhaitent s'engager à ces échéances dans le transport fluvial.</p> <p>En 2016 la flotte a su absorber 1Mt de trafic en plus. 900 bateaux circulent sur le bassin de la Seine. La capacité est disponible. Pour la Région il faudra 7 ans pour relancer des chantiers qui ont disparu. C'est une priorité régionale qui s'accompagne aussi de formations pour la batellerie.</p> <p>Les financements européens 2021-2027 se prépareront dès le second semestre 2018. En 2018 les budgets allouables en 2021-2027 seront presque arrêtés. C'est aujourd'hui que les projets doivent se faire pour développer les plateformes multimodales et la flotte associée. Cette dynamique sera progressive, elle doit cependant être anticipée. Les ateliers donneront du sens à cette anticipation en préfigurant les potentiels de transfert modal.</p>
<p>CONCLUSION : VERS LES ATELIERS CHARGEURS PICARDIE ET LEURS RENDUS</p>	
<p>Objectifs et modalités de travail</p>	<p>Sur chacun des 4 secteurs un atelier réunira 20 personnes première quinzaine d'octobre. Leur composition s'établira avec les agglomérations partenaires (Compiègne, Creil, Soissons et Saint-Quentin). Elle comprendra des chargeurs, manutentionnaires et logisticiens.</p> <p>Un rendu global sera effectué lors du RiverDating.</p> <p>Au regard des résultats des premiers ateliers la démarche pourrait se compléter avec l'utilisation du Plan d'Aide au Report Modal (PARM) et d'autres réunions pour inscrire « dans le dur » la logistique fluviale</p>