



Etude “Corridor multimodal Amsterdam-Marseille, solutions multimodales pour le transport de fret par rail et par voie d’eau”

Ateliers de septembre 2014 – organisation et trame générale

L'accent sera mis sur les chargeurs, grands commissionnaires et transporteurs, à la recherche de bonnes pratiques et de leviers permettant l'utilisation des moyens de transports durables existants.

A cet effet les groupes de travail sont constitués par filières homogènes vis-à-vis du type de contenant ou d'emballage (conventionnel, conteneurs, vrac liquides et solides).

Le thème central est celui de l'apport des ports intérieurs et des plateformes multimodales dans les chaînes logistiques.

Introduction : l'enjeu des ports intérieurs et des PFM dans les chaînes logistiques

Les principaux ports intérieurs, qui sont généralement embranchés fer, peuvent développer des fonctions dépassant de loin celles de simples lieux de passage des marchandises.

Ils peuvent être des lieux d'échanges et de transformation, fixant le passage de la marchandise, car contribuant à une valeur ajoutée de celle-ci. Ils contribuent ainsi au développement d'activités et d'emplois locaux.

Le développement de l'activité des ports intérieurs a également pour caractéristique de générer une utilisation accrue des moyens de transports durables (voie d'eau et fer).

Les ports intérieurs peuvent aussi être habilités par des armateurs à la fonction de dépôt intérieur de conteneurs (avec présence de services de réparation, de nettoyage...), accueillir des fonctions logistiques sophistiquées (cross-docking, reconditionnement et ré-allotissement, étiquetage, préparation des livraisons...) ou de stockage, etc...

Ils peuvent être des pôles de massification, ainsi que de mutualisation de services.

Comment répondre aux attentes des différents acteurs du périmètre de l'étude Amsterdam – Marseille ?

Comment rendre cette rupture de charge supplémentaire compatible avec la viabilité économique du transport ?

Quelle peut être la nature de la valeur ajoutée à la marchandise dans les ports intérieurs ?

- Positionnement géographique, quels sont les facteurs de choix ? Quel hinterland pertinent pour les plates-formes multimodales ?
- Stockage : facilité de gestion de stocks, types de stockage (temporaire avant le post-acheminement vers l'usine ou l'entrepôt, de précaution), stockage en franchise de droits et taxes...
- Moyens de manutention et équipements,
- Coût, notion surcoûts acceptables ?
- Traçabilité, traitement de matières dangereuses,
- Massification de flux, traitement de gros envois,
- Facilitation des opérations douanières, simplification des démarches administratives, souplesse d'utilisation,
- Services de cross-docking et autres prestations de logistique évoluée (réallotissement, reconditionnement, étiquetage, préparation à la livraison...), nécessitant la localisation sur site d'outils logistiques de qualité et d'excellents accès tous modes
- Dépôt de conteneurs : accès à un large choix de conteneurs vides (en lieu et place d'une livraison à l'usine de conteneurs vides qui peuvent ne pas convenir à la marchandise à transporter, certains chargeurs ayant un cahier des charges très rigoureux)
- pour les armateurs, possibilité d'accès sur site à des services spécifiques : prestations de nettoyage et de réparation de conteneurs...

Quelles sont les attentes des chargeurs et opérateurs ?

Vos trafics actuels sur le corridor ? les « bonnes pratiques »

- Quels sont aujourd'hui les grandes filières/vos flux qui sont concernés par les enjeux de l'étude corridor Amsterdam Marseille ? Ex : flux Seine vers Escaut ou Saône, flux Moselle – Saône, Escaut – Moselle – Saône, flux Rhin – Saône-Rhône, flux IDF - Saône
- Comment ces flux sont-ils assurés ?
- Les sites les plus utilisés répondent-ils à vos besoins ?
- Exemples de réalisation de valeur ajoutée (logistique ou autre) obtenues par le passage dans un PI ou une PFM ?
- Peut-on identifier des flux de marchandises particulièrement concernés par les enjeux de l'étude ?



- Comment la complémentarité multi modale et intermodale peut-elle s'exprimer sur le périmètre de l'étude ?

Vos connaissances d'études et de projets

Pour finaliser la phase « diagnostic » :

- Projets en cours intéressant la filière : création de site, infrastructure, modification d'organisation logistique, création de ligne nouvelle de transport (pas forcément sur le corridor)
- Etudes apportant des éléments pertinents (en complément de celles qui sont aujourd'hui disponibles sur la base de données).

Synthèse des attentes concrètes sur le corridor

Pour anticiper sur les prochaines phases de l'étude, quelles sont les attentes et/ou les besoins identifiés :

- Sur le réseau
- Sur les plates-formes
- Sur la flotte ou le matériel roulant
- Sur les UTI
- Etc