



14ème Journée doctorale en transport

Atelier 3 : La ville 2

Mercredi 16 septembre 2009
9h15-18h00



PRÉSENTATION DE THÈSE

TITRE :

« Les conditions de développement de la logistique fluviale urbaine. Le cas de l'Ile de France »

SUJET :

« Comment créer les conditions nécessaires pour rendre compétitive, économiquement et environnementalement, une logistique fluviale en milieu urbain dense, en l'occurrence, l'Ile de France, par rapport à l'organisation routière actuelle ? »





1ere Partie :

« Symbole du passé mais avenir radieux »



L'autre voie en Ile-de-France



PORT
AUTONOME
DE PARIS

I. Contexte et objectif

1. Définir le concept de logistique fluviale urbaine

2. Fonctionnement actuel du transport fluvial en France :

- Réseaux Fluviaux
- Types de bateaux
- Structures des transporteurs

3. Points réglementaires



II. Analyses des facteurs de réussites et d'échecs au développement de services de logistique fluviale urbaine (structurels et conjoncturels)

	GENRES	
	Structurels	Conjoncturels
CLASSES		
Economiques	<ul style="list-style-type: none"> Coût des ruptures de charges Valeur des produits transportés Ristournes location si plateforme sur sites du PAP. Théorie des aire de marché 	<ul style="list-style-type: none"> Coût du transport principal (Transport fluvial) Coût du post- et pré-acheminement (Transport routier)
Techniques	<ul style="list-style-type: none"> Types de bateaux et caractéristiques techniques Aménagements portuaires Choix de l'unité_de transport (caisse mobile, conteneur, palette...) 	
Politiques	<ul style="list-style-type: none"> Gains environnementaux pour la collectivité. 	<ul style="list-style-type: none"> Aides financières au report modal La politique d'aménagement du territoire de la ville de Paris (interdiction de circulation, incitation aux modes alternatifs) Gouvernance des acteurs
Géographiques	<ul style="list-style-type: none"> Localisation du_ou des magasin{s} 	<ul style="list-style-type: none"> Localisation de(s) plateforme(s)
Organisationnelles	<ul style="list-style-type: none"> Créneaux horaires pour livrer les magasins Gestion du flux tendu Contraintes de circulation 	

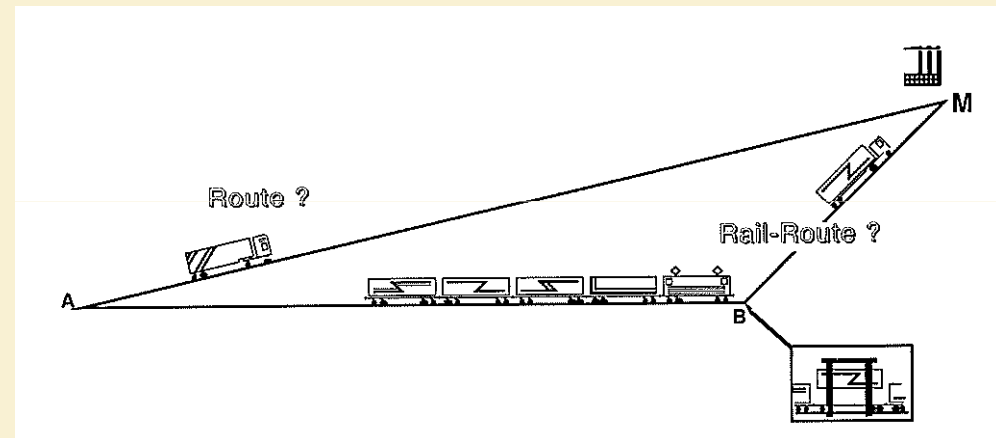


LA THÉORIE DES AIRES DE MARCHÉ

DÉFINITION 1:

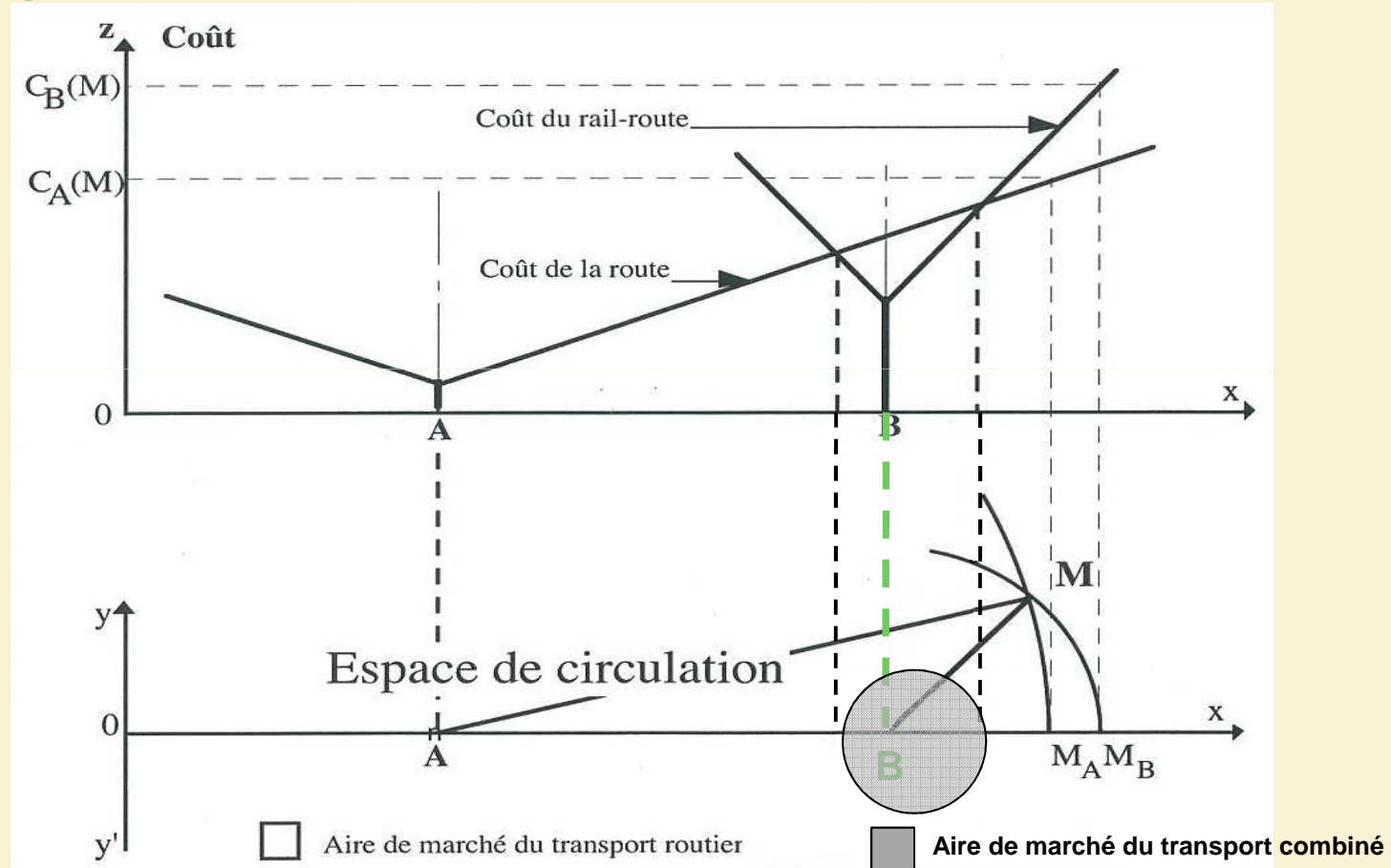
La théorie des aires de marché permet la comparaison des coûts. Elle détermine l'ensemble des destinations finales pour lesquels le transport combiné est moins cher que le transport entièrement routier.

Figure 1 : Les choix possibles 2



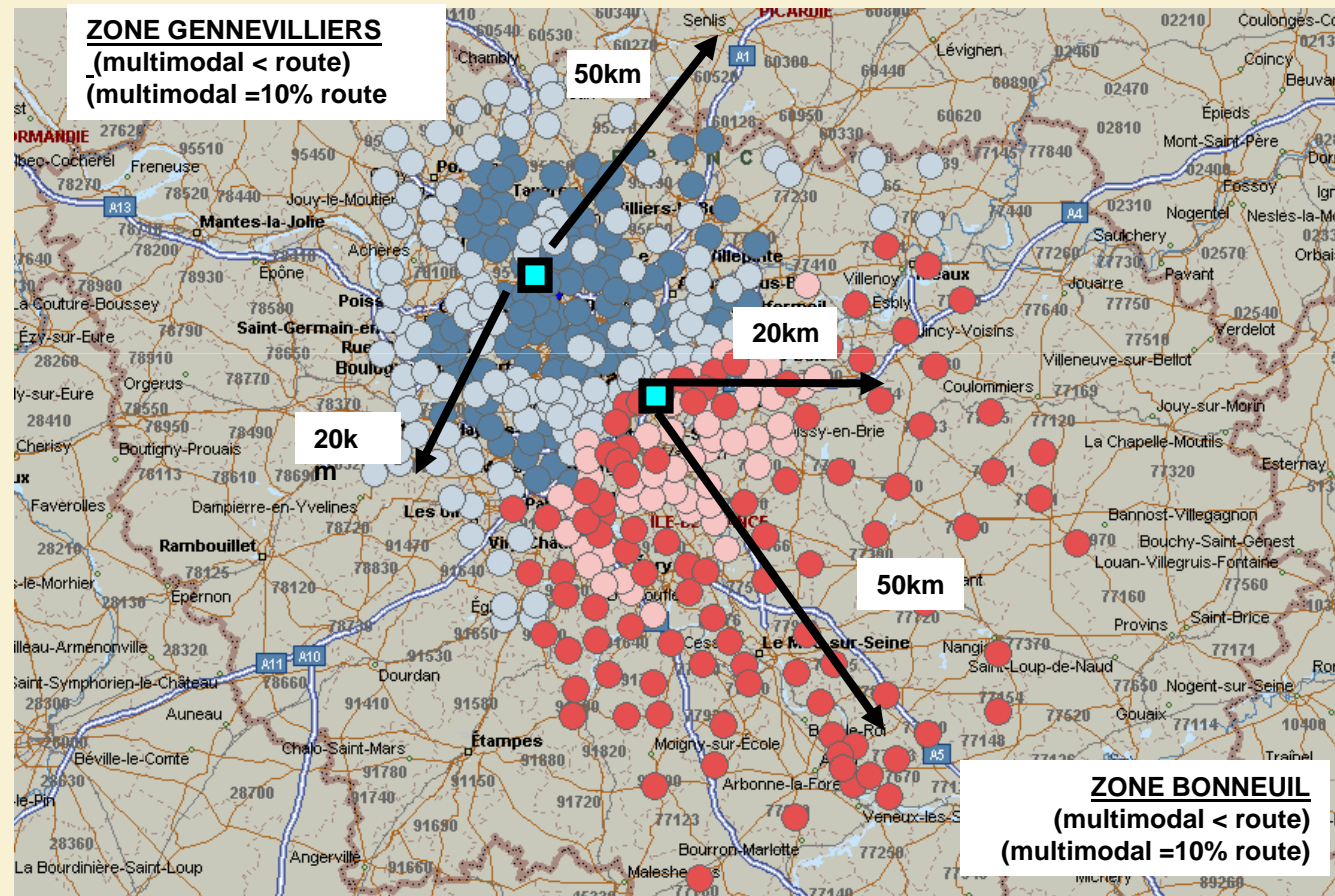
LA THÉORIE DES AIRES DE MARCHÉ

Figure 2 : Construction de l'aire de marché du transport combiné 3



LA THÉORIE DES AIRES DE MARCHÉ

Zones de pertinence économique IDF dans le cas des conteneurs 20' (en provenance du Havre)



Source : PAP

III. Périmètre d'étude : La région parisienne façonnée et développée par la Seine

1. La voie d'eau : maillon économique du développement de Paris
2. Evolution du trafic et développement de la voie d'eau à l'aube du XXème siècle
3. Paris, terre propice au développement de ce marché



2ÈME PARTIE :

ANALYSE SCIENTIFIQUE ET OPÉRATIONNELLE D'UN PROJET DE LOGISTIQUE FLUVIALE URBAINE

I. IDENTIFICATION DES FILIÈRES POTENTIELLES

1) Evolution de la logistique des firmes localisées en zone urbaine dense

- Logistiques de flux tendus
- Le transport fluvial est-il compatible à la recherche d'équilibre des flux ?

2) Une adéquation à trouver avec la logistique fluviale amont

- Evolution du trafic de conteneurs sur la Seine



L'autre voie en Ile-de-France



PORT
AUTONOME
DE PARIS

2ÈME PARTIE :

ANALYSE SCIENTIFIQUE ET OPÉRATIONNELLE D'UN PROJET DE LOGISTIQUE FLUVIALE URBAINE

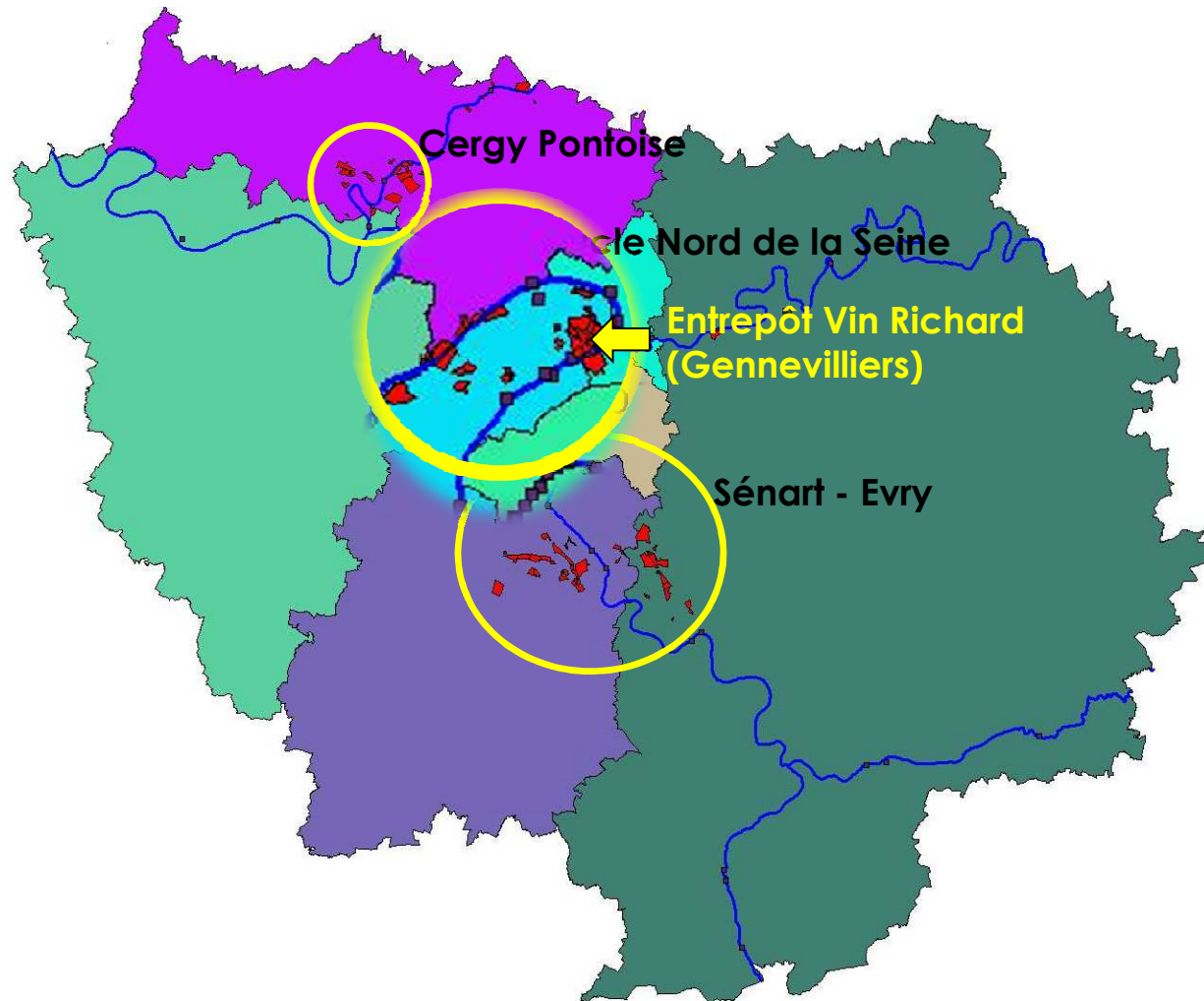
II. ETUDE PROSPECTIVE SUR LES ENTREPÔTS D'ÎLE DE FRANCE

1) MISE EN ÉVIDENCE DES ENTREPÔTS SUSCEPTIBLES D'ÊTRE INTÉRESSANTS POUR LA FLUVIABILISATION DE LEURS MARCHANDISES, EN FONCTION DES CRITÈRES SUIVANTS :

- Entrepôts utilisant déjà la voie d'eau (logistique amont)
- Entrepôts estimés intéressants car susceptibles de fluvialiser leur flux.
- Types de lieux de destinations des marchandises
- Volume des marchandises en départ quotidien



ETUDE PROSPECTIVE DES PLATEFORMES LOGISTIQUES DE LA REGION ILE DE FRANCE



Source: PAP

Entrepôt 1106002 VINS RICHARD

Renseignements généraux

Commune	Gennevilliers
Zone d'activité	Secteur RER Gare de Gennevilliers
Adresse	Rue Louis Roche
Type de bâtiment	Entrepôt
Superficie de l'entrepôt	20.000 m ²
Occupant de l'entrepôt	VINS RICHARD
Code NAF de l'occupant	513 J
Nom du propriétaire de l'entrepôt	VINS RICHARD
Propriétaire(s) des marchandises	VINS RICHARD
Type(s) de marchandises	Vins en vrac ou en bouteilles, eaux minérales, sodas, autres alcools

Renseignements complémentaires

Durée du stockage	1 mois
Provenance des marchandises	Nationale (80%) et internationale (Afrique du Sud, Chili, Australie, Royaume-Uni...)
Moyen(s) de transport chaîne amont	Voie routière, maritime, aérienne
Port(s)	Le Havre
Aéroport(s)	
Entreprise responsable du transport chaîne amont	Prestataires extérieurs
Destination des marchandises	Nationale, surtout bassin parisien et Nord
Moyen(s) de transport chaîne aval	Voie routière
Entreprise responsable du transport chaîne aval	VINS RICHARD (70%) et prestataires extérieurs (messagerie)
Type(s) de lieu de destination	Restaurants et hôtels (70%), chaînes de restaurants (20%), particuliers (10%)
Nombre de camions journaliers en entrée	15 semi-remorques et 3 wagons
Nombre de camions journaliers en sortie	nr (1500 clients livrés par jour)

2ÈME PARTIE :

ANALYSE SCIENTIFIQUE ET OPÉRATIONNELLE D'UN PROJET DE LOGISTIQUE FLUVIALE URBAINE

III) ETUDES DE CAS : PRÉSENTATIONS COMPLÈTES DES EXPÉRIMENTATIONS

1) Analyse des résultats de la théorie des aires de marché pour chaque expérimentation

2) Schémas de transports et réorganisations logistiques envisagés

-Quelles organisations pour les post et les pré-acheminements ?

-Comment s'intègre le maillon fluvial dans le schéma de transport ?

-Quels types de bateaux et quelles innovations misent en place ?

- Quelles (ré) organisations induites par les chargeurs ?



L'autre voie en Ile-de-France



PORT
AUTONOME
DE PARIS

3ÈME PARTIE : BILAN DES ÉTUDES ET PROSPECTIVE

1) ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUES DES ÉTUDES DE CAS

1) Quels sont les bénéfices pour la collectivité

- Bénéfices environnementaux, congestion....

2) Analyses Financières : La rentabilité est-elle trouvée ?

- Du point de vue du chargeur

- Du point de vue de l'armateur

3) Quels sont les supports institutionnels à mobiliser pour inciter les opérateurs à participer au développement de la logistique fluviale urbaine ?

- Présentation des différents programmes d'aides accessibles pour chaque projet



3ÈME PARTIE : BILAN DES ÉTUDES ET PROSPECTIVE

II. L'AVENIR DE LA LOGISTIQUE FLUVIALE URBAINE

- 1) Quelle stratégie pour mutualiser les envois ?
- 2) Est-il possible de mettre en place des Centres de Distributions Urbains (CDU) fluviaux ?
- 3) Comment mobiliser les acteurs?
 - Elargir les partenariats
 - Création d'une nouvelle gouvernance

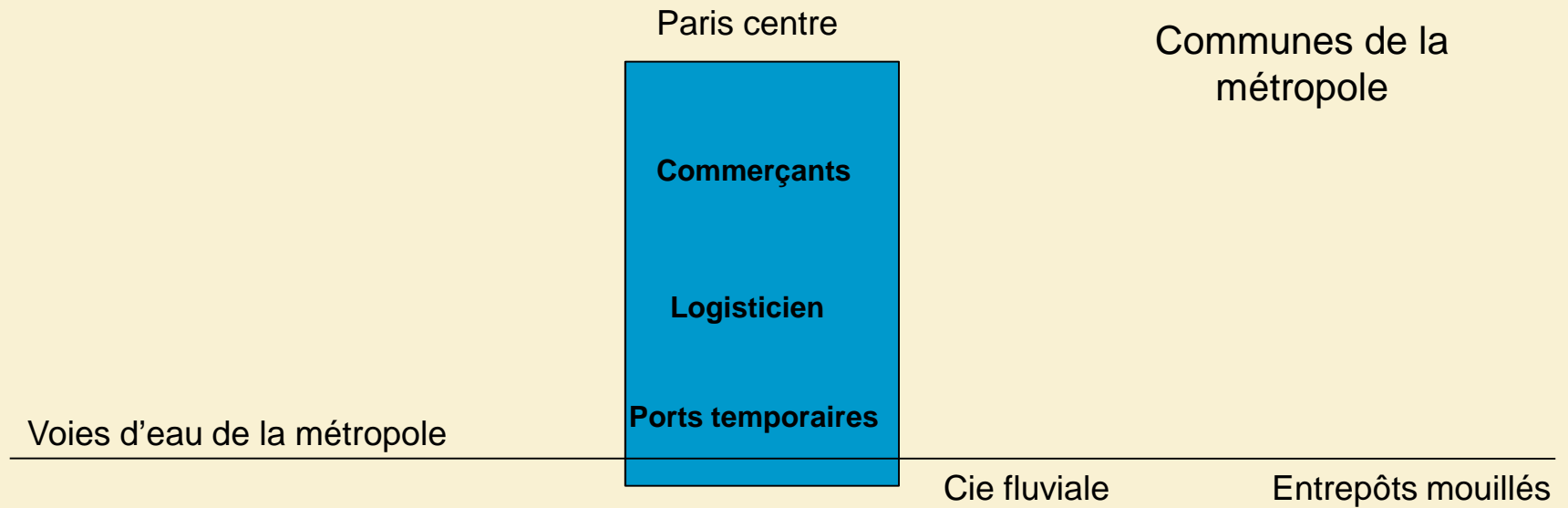


L'autre voie en Ile-de-France



PORT
AUTONOME
DE PARIS

GOUVERNANCE ET COLLABORATION



Source : Circulation fluviale des marchandises pour un développement durable de la métropole parisienne, T. Baudouin, M. Collin, A. Le Marchand, PAP-CNRS

GOVERNANCE ET COLLABORATION



- Montrer que la coopération productive peut valoriser un territoire commun aux différents acteurs et habitants en intégrant les intérêts de tous.

- Mettre en place des dispositifs de gouvernance territoriale qui pourraient permettre de dépasser les stratégies divergentes sur les différents moyens d'utiliser le fleuve.

ex :

- Entrepôt d'Ivry du BHV et choix stratégique de la mairie,
- Gestion des entrepôts du quai d'Austerlitz transformés en musée de la mode par la ville de Paris.



MERCI DE VOTRE ATTENTION