

Logistik
fluviale

La logistique
FLUVIALE urbaine



Les solutions de l'axe Seine

HAROPA,

1^{er} système portuaire français

A l'entrée du range nord-ouest de l'Europe, les ports du Havre, de Rouen et de Paris constituent le 1^{er} système portuaire français : LE **HAVRE** + **ROUEN** + **PARIS**.

HAROPA – Port du Havre

- **1^{er} port maritime français** pour le trafic conteneurisé

HAROPA – Port de Rouen

- **1^{er} port ouest européen** pour l'exportation de céréales

HAROPA – Ports de Paris

- **1^{er} port fluvial français**

HAROPA, c'est aussi ...

- **700** ports touchés dans le monde
- **122** millions de tonnes dont :
 - **93** Mt de trafic maritime
 - **29** Mt de trafic fluvial
- **3** millions d'EVP
- **2,7** millions de m² d'entrepôts



Une situation géographique exceptionnelle



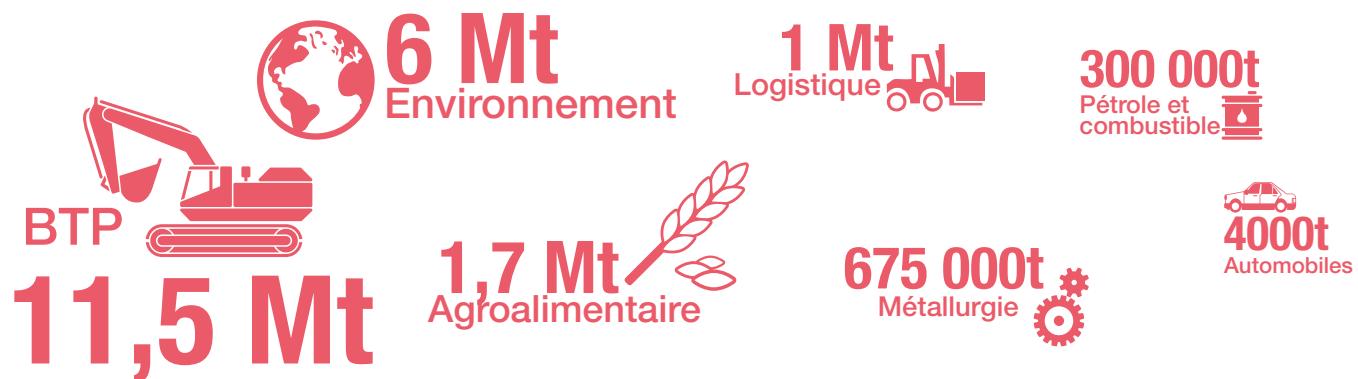
Une offre fluviale complète, le long de l'axe Seine

Les terminaux et ports urbains le long de l'axe Seine



Une desserte fluviale au cœur de l'agglomération francilienne

Avec 21,23 Mt manutentionnées en 2017, le trafic fluvial en Ile-de-France est en progression, en lien avec le dynamisme du Grand Paris.



Le fleuve, une solution logistique adaptée à tous vos besoins

La logistique urbaine, c'est l'ensemble des techniques permettant d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville.

Du e-commerce au colis exceptionnel, la logistique urbaine s'applique à **toutes les marchandises** :

- **BTP et Produits valorisables** : granulats, mâchefers, papiers/cartons, plastiques, déchets industriels banals (DIB), déblais du BTP,
- **Produits à forte valeur ajoutée** : voitures, électroménager, messagerie et express, produits alimentaires (y compris frais et surgelés), textile, boissons,

Tous les conditionnements : palettes, vrac, fûts, colis lourds, sacs, big bags, conteneurs, caisses mobiles, véhicules de livraison embarqués (vélos, véhicules légers ou lourds).

Tous les modes de livraison : e-commerce, restauration hors domicile (cafés, restaurants, restauration rapide, collectivités publiques ou privées, points de ventes, relais colis....)



Une alternative fiable, attractive et durable

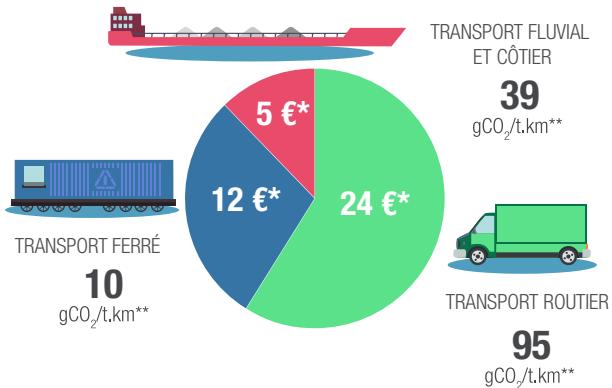
FIABILITÉ

- Réseau fluvial non saturé
- Flexibilité des livraisons
- Sécurité des opérations de transport et de transbordement.

ATTRACTIVITE

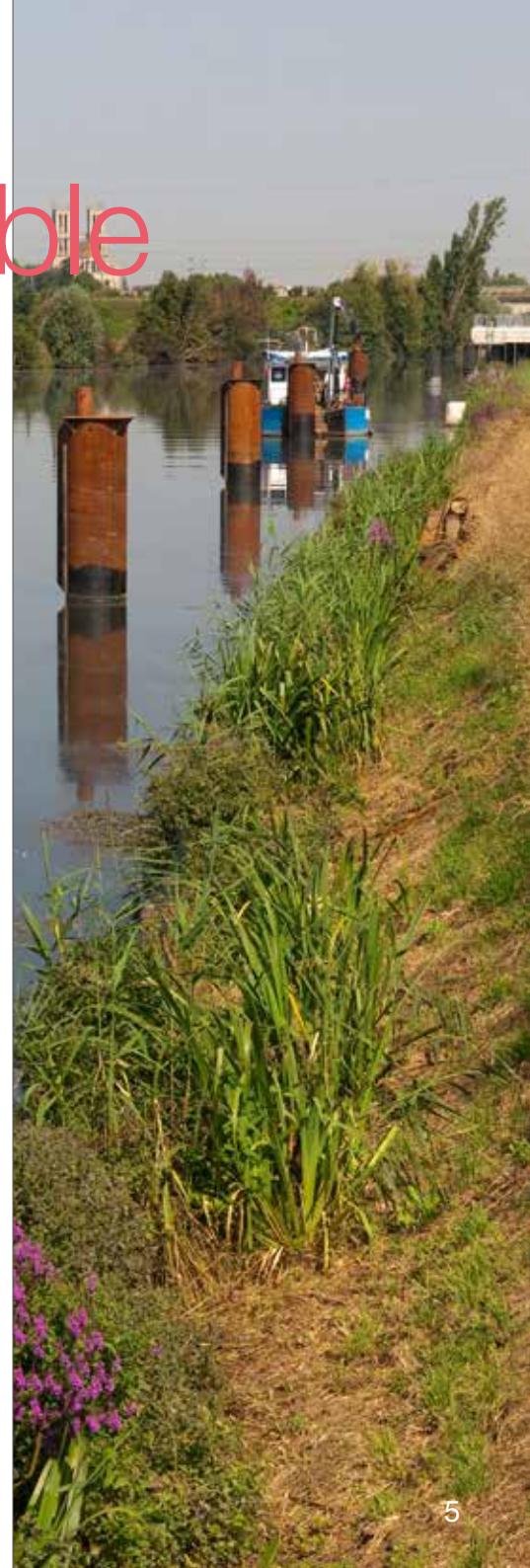
- Diminution des coûts externes
- Un réseau portuaire intégré dans la ville, au plus près des points de consommation.

L'efficacité énergétique et environnementale des transports de marchandises



DURABILITÉ

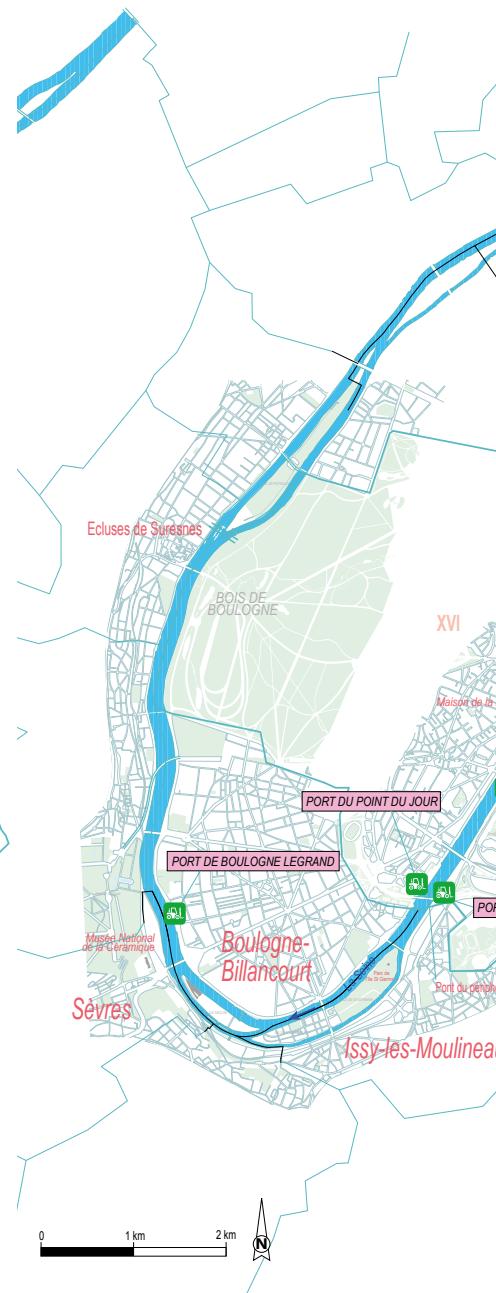
- Réduction des émissions de CO₂
- Maîtrise des nuisances sonores
- Diminution du nombre de km parcourus par la route.

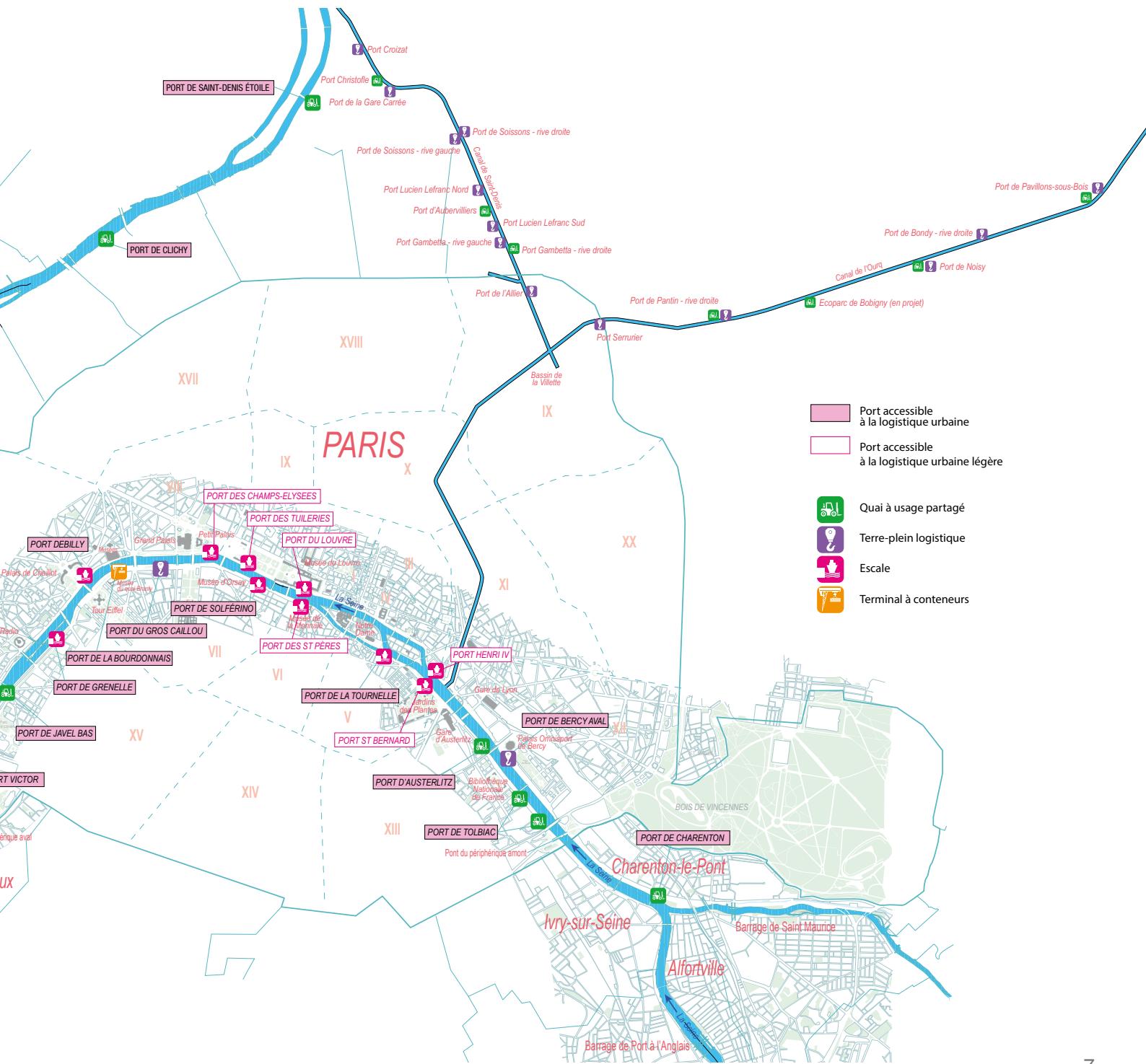


Un réseau de ports urbains

dédiés à la logistique

Les **ports urbains** offrent une souplesse et une multiplicité d'escales dans Paris. Ils sont connectés aux **plateformes multimodales** de Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne, Limay-Porcheville ainsi qu'aux autres ports HAROPA, à l'amont comme à l'aval de Paris.





La logistique fluviale urbaine : une réalité

La logistique urbaine fluviale est déjà une réalité en Ile-de-France pour :

- **La filière BTP (11Mt/an)** : la voie d'eau permet l'approvisionnement des centrales à béton, l'évacuation des déblais et la distribution de produits finis (Point P, Raboni),
- **La filière produits valorisables (6 Mt/an)** : chaque année, plusieurs milliers de conteneurs de déchets (papiers usagers et DIB) empruntent la voie d'eau (20 000 EVP/an) pour le compte d'UPM et de VEOLIA. Les groupes PAPREC et SITA utilisent le fleuve pour faire transiter des encombrants et des plastiques vers leurs centres de tri et de traitement.

Dans le cadre des travaux du métro **Grand Paris Express**, un partenariat a été engagé entre HAROPA - Ports de Paris et la **Société du Grand Paris** pour privilégier l'utilisation de la voie fluviale dans l'évacuation des déblais de chantier - 45 Mt prévues en quinze ans. Pour cela, quatre plates-formes de transbordement fluvial seront créées sur les ports suivants, à proximité des puits de tunnelier : île Monsieur à Sèvres, Gennevilliers, Aubervilliers et les Ardoines à Vitry-sur-Seine.

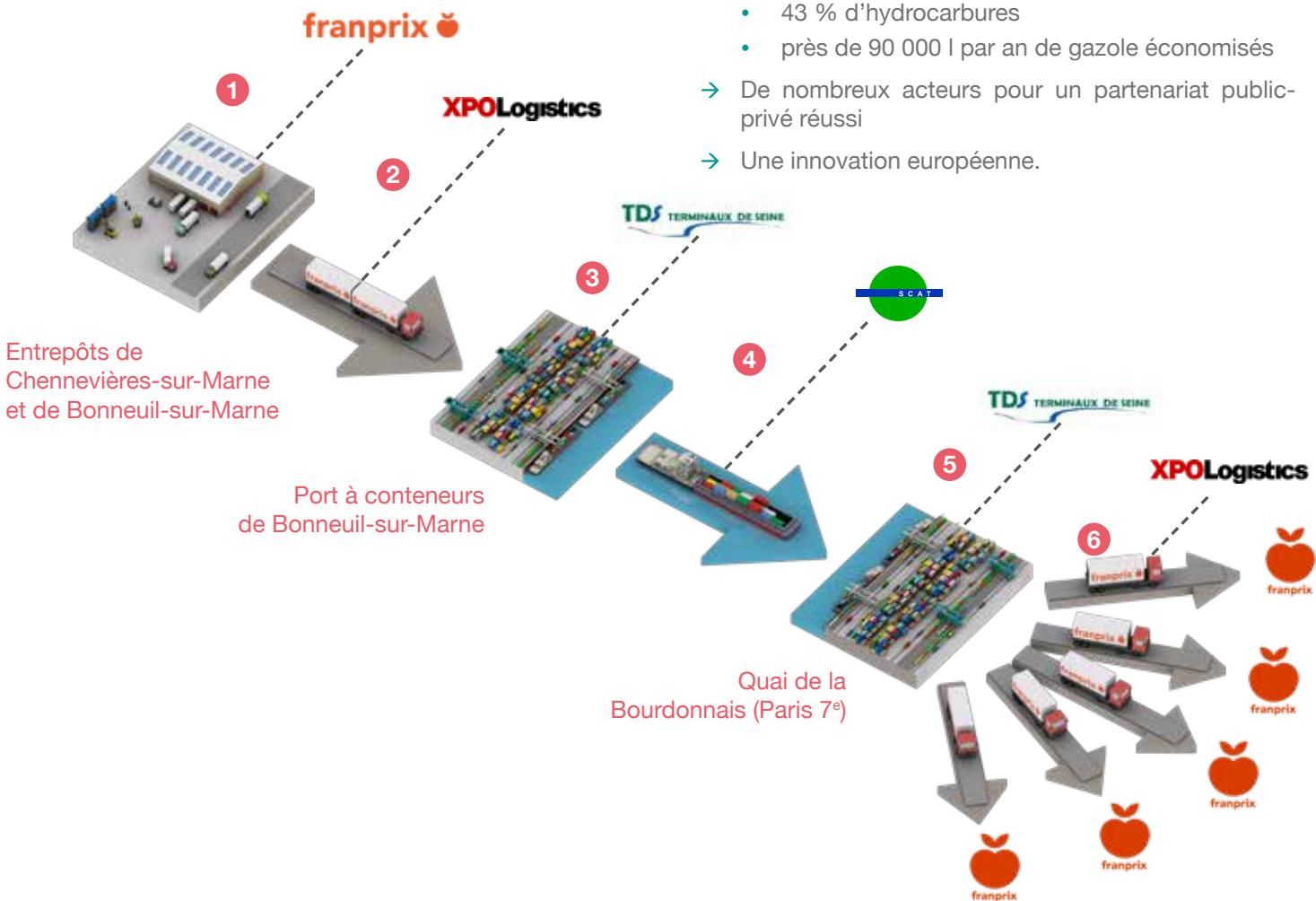


franprix 

: un exemple de

réussite

Depuis 2012 , le groupe Casino a adopté la logistique urbaine fluviale pour approvisionner **300 magasins franprix** par voie d'eau avec une barge quotidienne transportant 45 caisses mobiles qui circule entre les ports de Bonneuil et de La Bourdonnais dans le 7^e arrondissement de Paris.





Ma Solution citoyenne BtoB

Speed Distribution Logistique a mené un test grandeur nature [en septembre 2018] afin d'étudier le recours à la voie d'eau pour l'acheminement et la livraison en colis de produits à haute valeur ajoutée aux particuliers ou professionnels en plein cœur de Paris.

Grâce à la mise en œuvre d'un schéma de manutention horizontale en Roll-on Roll-off (roulage de véhicules depuis un quai jusqu'à un ponton grâce à un système de chargement / déchargement), plusieurs véhicules utilitaires fonctionnant au gaz naturel ou à l'électricité ont embarqué sur une barge pontée au port de Tolbiac dans le 13^e arrondissement pour être déposés au port de Grenelle, au pied de la Tour Eiffel dans le 15^e arrondissement.



- **Des gains significatifs :**
 - Des trajets de livraison par la route réduits ;
 - Une marchandise sécurisée pendant la navigation
- **Une diminution de la pollution de l'air et des nuisances**
- **Une réussite partenariale entre acteurs économiques et institutionnels**

« Speed Distribution Logistique a mis en œuvre la première étape opérationnelle de son projet de transport de marchandises dans Paris par voie d'eau. Forte du succès de l'opération et de ses conclusions, l'équipe-projet travaille désormais au déploiement d'une solution de transport multimodal innovante, respectueuse de l'environnement et de la société, et pérenne. »

Damien Foulquier,
Directeur de la Communication
Speed Distribution Logistique

Complémentarité des offres pour une logistique urbaine durable

HAROPA - Ports de Paris, la Caisse des Dépôts, et **Sogaris** s'associent pour développer des liens opérationnels et conforter leur offre commerciale, des flux internationaux à la logistique du dernier kilomètre.

Ce partenariat permet de porter l'investissement de l'hôtel logistique ferroviaire de **Chapelle International** dont l'objectif est de favoriser l'entrée dans la capitale

des marchandises par navette ferroviaire, puis d'assurer une distribution finale par véhicules propres de type électriques, GNV ou hybrides.

Le terminal ferroviaire urbain pourra recevoir jusqu'à quatre trains par jour en provenance notamment du port HAROPA de Bruyères-sur-Oise et de Dourges.



L'innovation

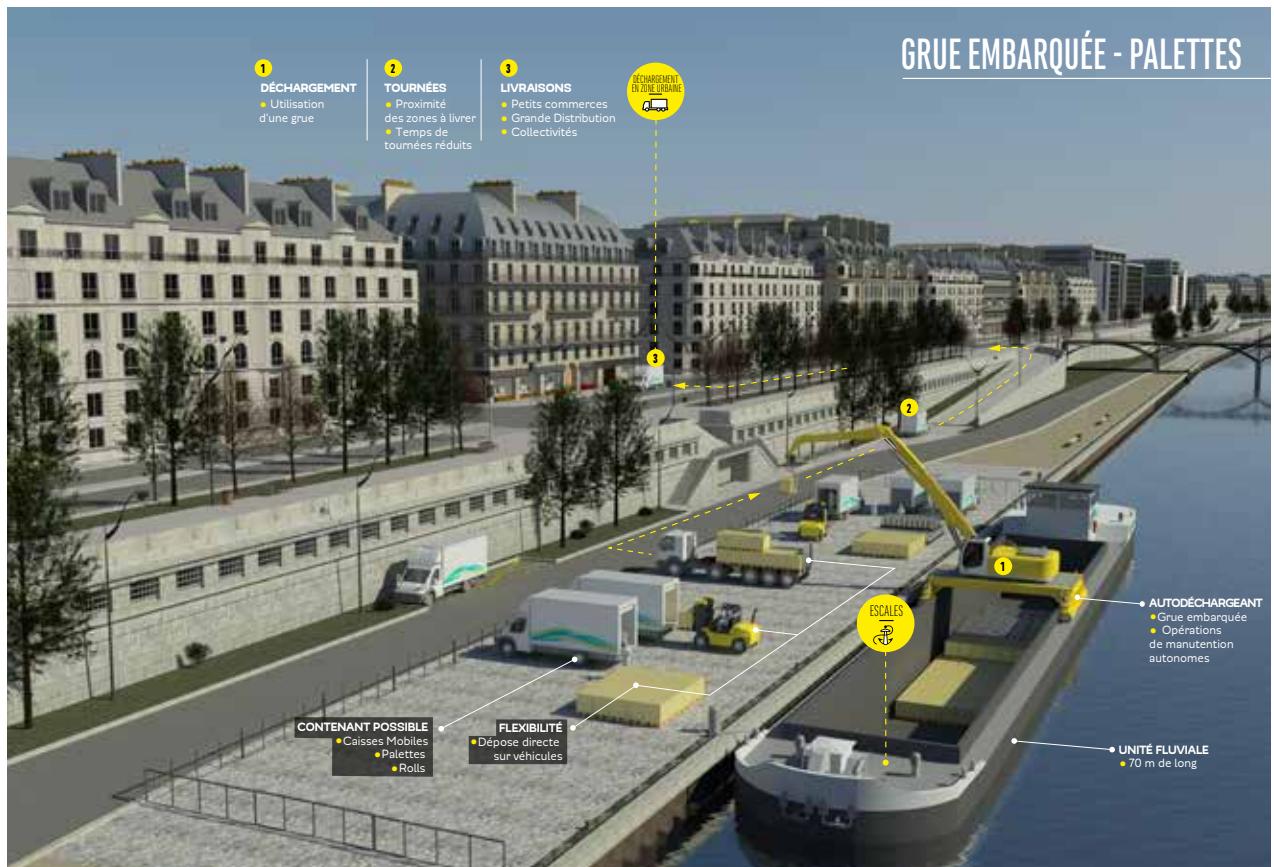
au cœur de la logistique fluviale urbaine

De **nouveaux schémas de desserte** émergent et intègrent les modes de transport les plus vertueux. Pour répondre à ces nouveaux défis, l'innovation porte sur :

- l'utilisation de **bateaux auto-déchargeants** disposant de moyens de manutention embarqués : grues ou rampes pour véhicules,

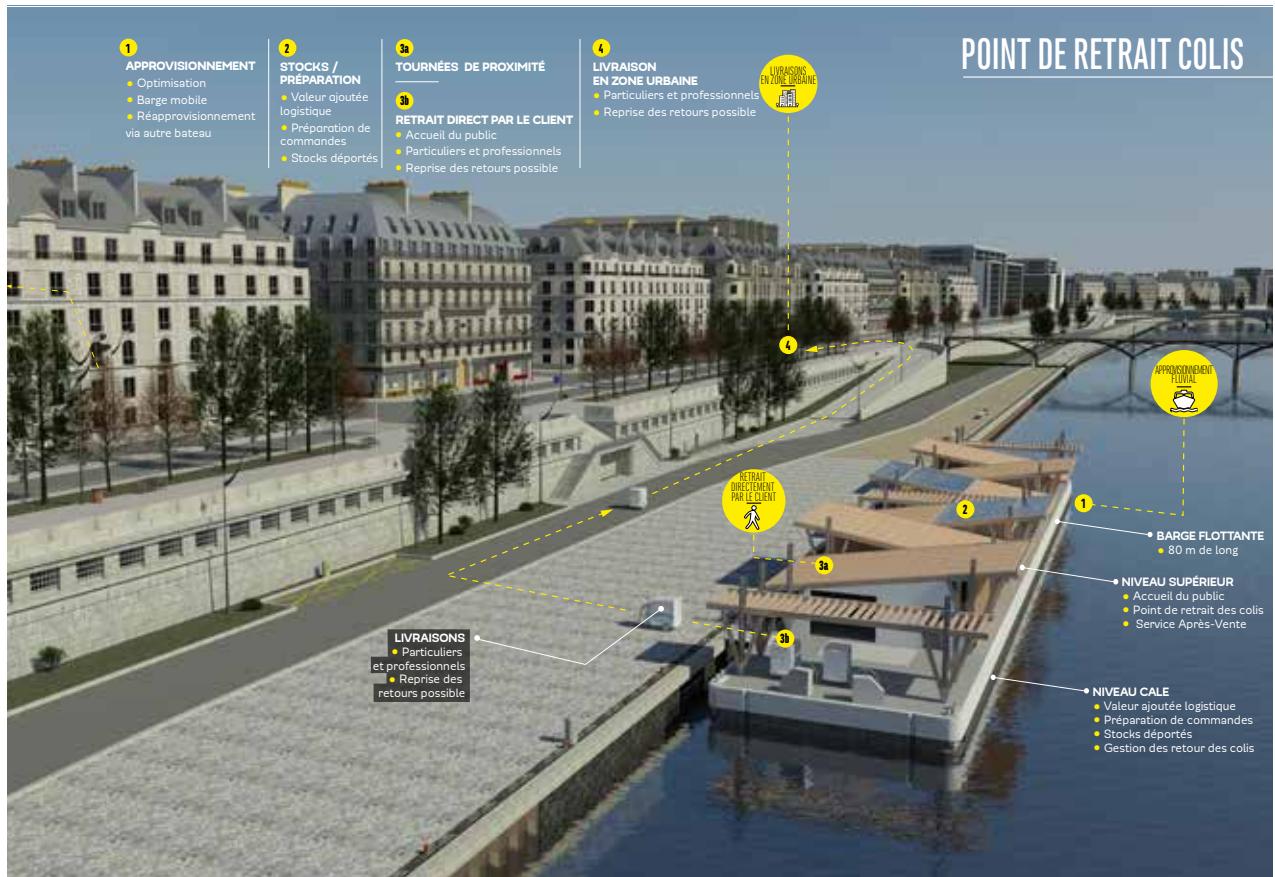
→ l'utilisation des ports **à temps partagés** : plusieurs utilisateurs dans une même journée, desserte pour le fret des escales passagers le matin, etc.,

- **nouveaux usages** : relais colis et stocks flottants, barges mutualisées, etc.



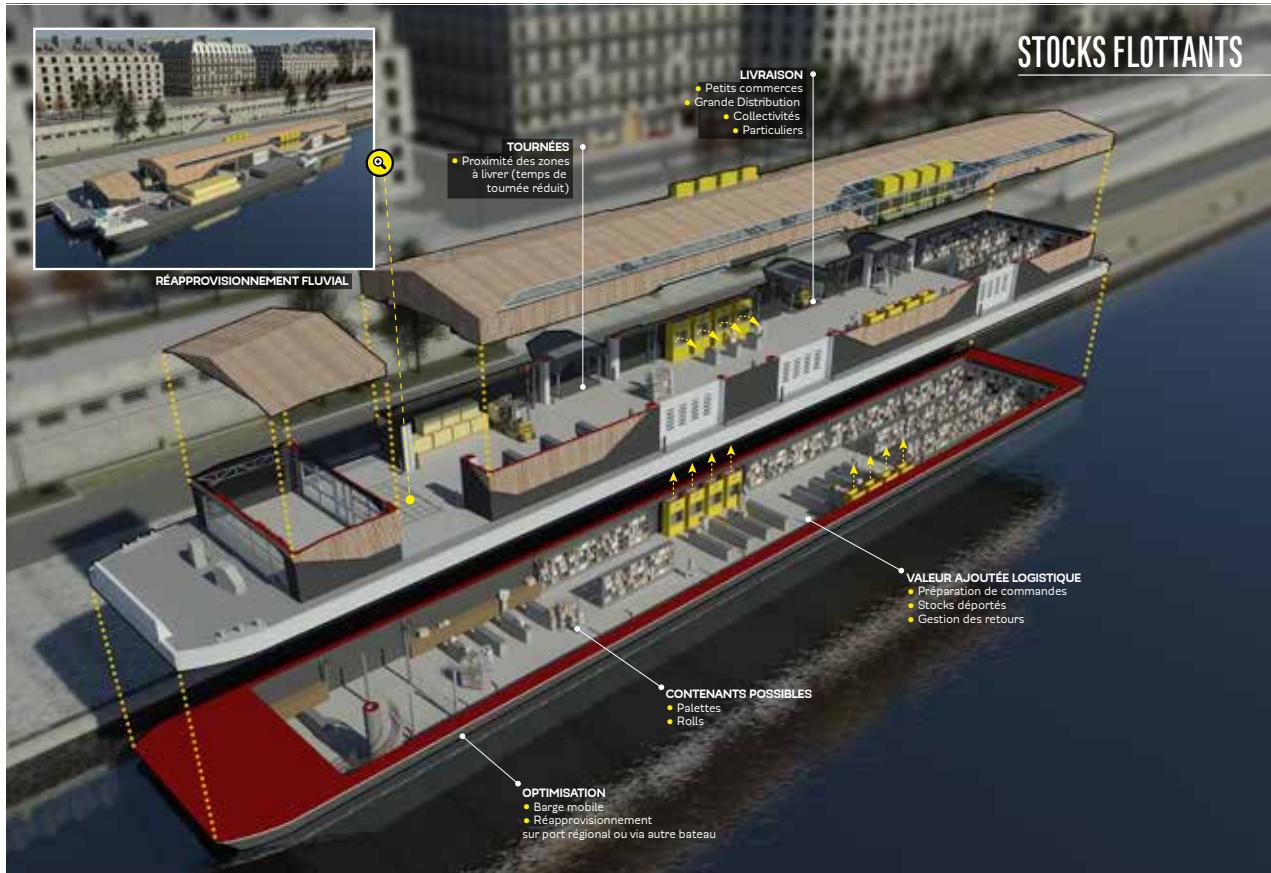
Pour répondre aux problématiques du e-commerce, il est possible de concevoir des barges approvisionnées par le fleuve et pouvant assurer la fonction de dépôts de colis :

accueil du public et retraits pour les particuliers, expédition et gestion des retours, préparation de commandes, départs de tournées de livraison.



Les bateaux peuvent également assurer une fonction de stock flottant. Cela permet de répondre à la demande des acteurs du commerce et de la distribution souhaitant disposer de références très demandées, à proximité immédiate des surfaces de vente.

La construction d'une **chaîne multimodale** avec les chargeurs fédère de nombreux acteurs : transporteurs fluviaux et routiers, distributeurs d'énergie, opérateurs de manutention.



01 |

Définition des besoins

- Choix des ports de départ et d'arrivée
- Définition des moyens fluviaux, routiers et de manutention
- Définition des besoins immobiliers/fonciers

02 |

Modèle organisationnel

- Définition de 1 à 3 scénarios sur la base des moyens fluviaux et des zones de chalandise cibles

03 |

Modèle économique

- Mise en relation avec les transporteurs fluviaux et les manutentionnaires
- Subventions mobilisables au démarrage pour projet innovant
- Estimation des gains environnementaux et sociaux

04 |

Mise en œuvre opérationnelle

- Test du modèle en grandeur nature
- Contractualisation et déploiement de la chaîne multimodale
- Accompagnement de la communication autour du projet réalisé



Vos contacts HAROPA

Direction de la Stratégie et du Développement Branche Etudes Prospective Stratégie

Didier DEPIERRE

Responsable de la Mission Innovations Opérationnelles
+33 (0)1 40 58 43 40
didier.depierre@haropaports.com

Manuel GARRIDO

Adjoint au Responsable de la Mission Innovations
Opérationnelles
+33 (0)1 40 58 43 45
manuel.garrido@haropaports.com

Direction des Réseaux

Division Développement du multimodal

Ouiza BETOUCHE

Chargée du développement du multimodal
+33 (0)1 40 58 29 49
ouiza.betouche@haropaports.com

www.haropa-solutions.com