



#6 Quelle est la place du transport ferroviaire dans la logistique urbaine de demain ?

- Le **désengorgement des centres-villes** est un enjeu crucial de la logistique urbaine de demain. La réduction du nombre de transports de marchandises en centres-villes contribue donc à la **diminution de l'impact environnemental**, la **réduction du bruit**, au **développement de solutions responsables** et donc à l'amélioration de la qualité de vie dans les métropoles.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

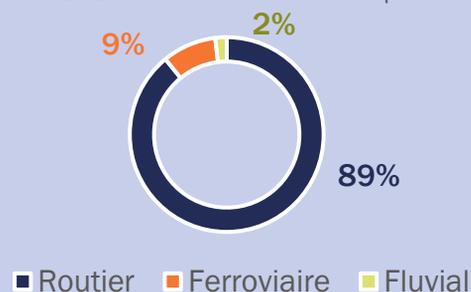
Le transport ferroviaire est en concurrence directe avec le transport routier. Son principal avantage réside dans son réseau existant, mais cela en fait également son principal défaut du fait du manque de flexibilité engendré.

Au cours des dernières années, de nombreuses expérimentations ont pu voir le jour (TramFret, livraison de colis de nuit via le RER parisien, etc). La croissance du nombre de passagers sur ces axes rend compliquée l'utilisation de trains et tramways à des fins logistiques.

Des solutions multimodales mixant ferroviaire et flotte de véhicules plus responsables comme alternative de transport pourraient également contribuer au désengorgement des centres-villes.



Répartition des T-KM de marchandises en 2018 selon le mode de transport



L'évolution croissante du e-commerce questionne également la place des gares, véritables hubs urbains.

Le transport ferroviaire apparaît comme une solution à fort potentiel pour **approcher les stocks des centres-villes** et faciliter la distribution. **Des concepts apparaissent dans plusieurs grandes métropoles.**



À Dresde, entre 2000 et 2020, le constructeur Volkswagen s'approvisionnait en pièce détachées grâce à des **tramways dédiés au fret**. Chaque livraison par tramway permettait de remplacer trois camions en ville. À Karlsruhe, depuis mars 2021, le projet LogiKTram mise sur le « **tram-train** » pouvant circuler sur le réseau ferroviaire lourd et dans les voies ferroviaires de la ville.



Depuis 2007, l'enseigne Monoprix **associe trains et camions** au GNV pour livrer une partie des marchandises à Paris. Ainsi, les entrepôts à Combs-la-Ville envoient des milliers de palettes par an par voie ferroviaire vers un **hub urbain** dans le sud-est de Paris. D'autres acteurs ont suivi l'exemple : en 2018, un nouveau terminal a été achevé dans le nord de Paris **remplaçant 500 poids lourds** par jour.



En France, une maquette démonstrative (non opérationnelle) a été mise en place à Paris pour la COP21. À Marseille, les **nouvelles normes écologiques** obligent à remettre en cause les réseaux de distribution existants et imposent d'utiliser le **réseau de tram de nuit** pour le fret.



Le **fret ferroviaire** ne représente en France que 9% du fret alors qu'il représente en moyenne 18% en Europe. Le gouvernement s'est donc mobilisé sur la question. Le ministre du transport, Jean-Baptiste Djebbari, a annoncé en 2020 un **investissement** d'un milliard d'euros pour le secteur ferroviaire et un plan en 72 mesures pour **doubler sa part du transport** d'ici 2030.



ADAMEO

adameo est un cabinet de conseil spécialisé en **Supply Chain**, qui place l'**Humain** au cœur de son action. Nous intervenons sur l'ensemble des problématiques de votre Supply Chain, en amont et en aval, depuis la vision stratégique jusqu'à la mise en œuvre opérationnelle selon les volets **Opérations, SI, Technologies et RH**.

Contributeurs : **Benoit Lescarret**, Directeur Projet Supply Chain, Benjamin Caillard, Zoé Houry, Doina Uritu, Maxime Roussel, Brandon Reitz, Antoine Bayard, Laure Crépin, Thomas Bouche, Daniel Gebus et Alexandre Koudim.

132 rue de Rivoli, 75001 Paris, adameo.com

