



Le système portuaire et logistique belge

Analyse des cas d'Anvers, Liège et Bruxelles





LE SYSTÈME PORTUAIRE ANVERSOIS

Un arrière-pays structuré par un réseau de ports intérieurs et de plateformes multimodales

Situé au fond de l'estuaire de l'Escaut, à mi-chemin entre Le Havre et Hambourg, Anvers constitue le 2^e complexe industrialo-portuaire européen derrière Rotterdam avec un trafic global de 223 millions de tonnes en 2017, en hausse de 4,4 % par rapport à 2016¹. Bien plus qu'un lieu de rupture de charge pour les marchandises c'est aussi un lieu de traitement logistique d'une partie de celle-ci, avec près de 6 millions de m² d'entrepôts, et de transformation industrielle : Anvers est le premier complexe pétrochimique européen.

À l'instar de Rotterdam, Anvers n'est pas qu'un très grand port maritime, c'est également un grand port fluvial dont la force repose sur un réseau de voies navigables à grand gabarit, étendu et performant, couplé à un réseau de ports et de plateformes intérieures, agissant comme de véritables bases arrière. À cet effet, le port d'Anvers a développé des partenariats spécifiques, particulièrement marqué le long du canal Albert, avec les ports et/ou plateformes logistiques suivantes : Limbourg, Genk, Bruxelles, Liège Trilogiport, Duisbourg, Beverdonk et le terminal ferroviaire de Chemelot.

L'objectif de ces partenariats est non seulement de tisser des liens avec l'arrière-pays du port mais également de renforcer sa compétitivité. On peut y voir une stratégie de « contrôle » et de sécurisation de l'hinterland portuaire. Plus globalement, il s'agit d'apporter une réponse aux problématiques de congestion routière. C'est précisément la fonction du terminal à conteneurs de Beverdonk localisé à 36 km d'Anvers et opérationnel depuis début 2012. Opéré par DP World et ouvert à tout utilisateur, ce terminal vise à constituer un point de consolidation pour les conteneurs à destination et en provenance d'Anvers en récupérant une partie du trafic routier juste avant l'intersection de la E313 et E34, toutes deux extrêmement congestionnées. L'économie de temps réalisée permet ainsi de compenser les coûts de la rupture de charge supplémentaire. À noter qu'Anvers est actionnaire de ce terminal à hauteur de 20 %.

Cette stratégie de structuration d'hinterland est également à considérer au regard des volumes très importants de marchandises traités, qui imposent que celles-ci soient acheminées et évacuées de la façon la plus fluide et la plus rapide possible. Il s'agit également pour le

— NOTE

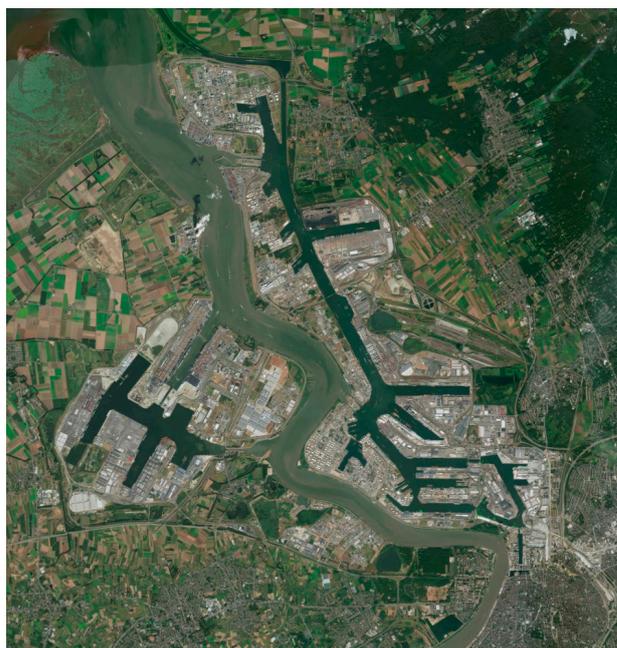
¹ Source : Port d'Anvers

Structuration de l'hinterland anversois par le développement de partenariats avec des ports/plateformes intérieurs



Source : port d'Anvers

Vue aérienne du port d'Anvers



Source : Bing Maps

port d'Anvers de relever le défi du report modal en encourageant le développement de services fluviaux et ferroviaires avec l'arrière-pays proche et éloigné. C'est un enjeu de compétitivité et d'attractivité pour le port, d'autant que les trafics continuent d'augmenter (quasiement 10,5 millions d'EVP traités en 2017 contre 10 millions en 2016). L'ambition : porter d'ici 2030 la part du fluvial à 42 % et celle du ferroviaire à 15 % pour les conteneurs. Chaque semaine, se sont ainsi plus de 200 trains navettes pour conteneurs qui desservent plus de 70 destinations dans l'hinterland européen proche et éloigné. Les proportions sont identiques s'agissant des navettes fluviales.

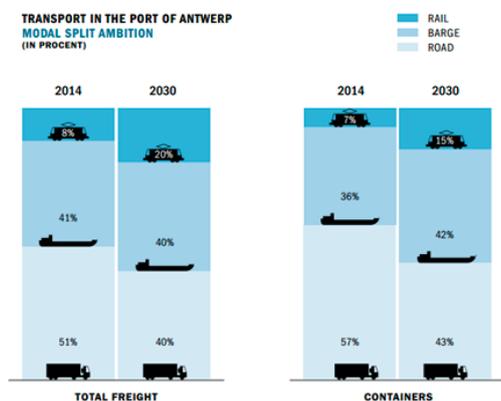
Pour atteindre ces objectifs, l'administration portuaire a mis en place depuis 2011 une cellule spéciale pour faciliter le développement de nouvelles solutions intermodales, permettre l'optimisation des processus intégrés dans et autour du port et garantir des prestations de qualité. Elle se voit comme « un facilitateur, qui fait des études de marché, va voir les chargeurs pour recenser les trafics

possibles afin, par exemple, d'aider à la réalisation de trains complets ».

Le port d'Anvers n'hésite pas, par ailleurs, à investir dans le report modal en soutenant des projets ou des innovations allant dans ce sens. L'autorité portuaire a ainsi sélectionné, suite à un appel à projet lancé en 2017, sept projets ayant pour objectif de fluidifier le trafic de marchandises. Au total 1,4 million d'euros seront investi sur 3 ans dans le cadre de cet appel à projets.

À noter également, l'existence du Service Barge Premium, lancé à l'initiative des manutentionnaires PSA et DP World Anvers, de l'opérateur fluvial ABC, avec la capitainerie de l'autorité portuaire d'Anvers (pour la programmation des écluses). Celui-ci offre un « service de navette » régulier à l'intérieur du port. Chaque jour, une barge relie les six terminaux à conteneurs où elle charge et décharge les conteneurs en transit.

Objectifs de report modal du port d'Anvers à l'horizon 2030



Source : Port d'Anvers

Les 15 premiers ports à conteneurs d'Europe en 2017

	2017 (en million d'EVP)	2016 (en million d'EVP)	progression 2017/2016 en %
Rotterdam	13,73	12,39	10,90 %
Anvers	10,45	10,04	4,10 %
Hambourg	8,86	8,93	- 0,80 %
Bremerhaven	5,51	5,49	0,50 %
Valence	4,83	4,73	2,10 %
Algésiras	4,39	4,76	- 7,90 %
Le Pirée	4,15	3,74	10,90 %
Felixstowe	4,05 (est.)	4,02	0,90 %
Ambarli/Istanbul	3,12	2,78	12,30 %
Barcelone	3,01	2,24	34,10 %
Le Havre	2,88	2,52	14,10 %
Gènes	2,62	2,3	14,10 %
Gioia Tauro	2,45	2,8	-12,40 %
Southampton	2,04 (est.)	2,04	0,00 %
Saint-Pétersbourg	1,92	1,75	10,10 %
TOTAL	74,01	70,53	4,93 %

Source : Alphaliner

■ ■ ■ SUITE LE SYSTÈME PORTUAIRE ANVERSOIS

L'inscription dans une politique régionale globale

Si Anvers est le moteur économique de toute une région avec plus de 150 000 emplois induits, il s'inscrit plus spécifiquement dans le réseau de ports flamands constitutif de l'Extended Gateway®. Celui-ci est structuré autour de quatre plateformes portuaires : Anvers, Gand, Zeebrugge, Oostende et de la plateforme aéroportuaire de Bruxelles. L'Extended Gateway® résulte de l'ambition régionale flamande de devenir un territoire propice et d'excellence pour l'accueil des flux de marchandises. L'objectif : renforcer la compétitivité des ports flamands par la structuration de leur hinterland et l'intégration des chaînes logistiques, accompagner et faciliter l'implantation d'activités logistiques.

Le concept de l'Extended Gateway®, a été développé dans les années 2000, par l'Institut flamand de la logistique avec l'appui des autorités régionales flamandes. Plus précisément, il s'agit d'un concept de gestion logistique fondé sur une mise en réseaux de ports ou de « hot spots » logistiques multimodaux sur un territoire défini. Au-delà de l'approche conceptuelle l'Extended Gateway® aura surtout permis :

- de donner un cadre à la politique régionale en matière de développement portuaire, logistique et infrastructurel en identifiant un réseau d'infrastructures structurant et en ciblant des localisations préférentielles pour l'implantation d'activités logistiques ;

- d'encourager les coopérations portuaires notamment entre les ports maritimes et les ports intérieurs ;
- de contribuer à l'attractivité et au rayonnement logistique de la Flandres. L'Extended Gateway® a été utilisé comme un outil de marketing territorial.

Parmi les réalisations les plus emblématiques on peut noter :

- l'organisation d'une biennale appelée flemish port day, mise en place dans les quatre ports avec visite des installations par le public. Cette initiative contribue à renforcer les liens entre les habitants et « leurs » ports ;
- un cargo community system ;
- un code commun de conduite envers les clients et investisseurs.

Cette dernière initiative a été relancée en 2013 par la région mais chaque port n'y trouve pas nécessairement son compte. Quand Anvers craint de voir sa marque dévaluée, Gand envisage des coopérations transfrontalières avec la province hollandaise de Zeeland, avec comme point d'orgue la fusion avec les ports de Terneuzen et Flessingue donnant ainsi naissance à la marque North Sea Port début 2018. La région continue malgré tout à insuffler une vision d'ensemble d'autant qu'elle finance une partie des développements infrastructurels et qu'une grande partie de son économie repose sur l'activité portuaire.

Structuration de l'Extended Gateway®



Source : Institut flamand de la logistique

LA WALLONIE, NOUVELLE BASE ARRIÈRE DES PORTS FLAMANDS

Si le modèle de l'Extended Gateway® traduit une stratégie régionale, il tend aujourd'hui à dépasser une vision et une ambition purement flamande pour s'étendre aux territoires voisins. Ceci est le résultat d'un double processus :

- l'accroissement des volumes transportés et manutentionnés dans les ports, et en particulier à Anvers, qui invitent ces derniers à étendre leur aire d'influence et à structurer davantage leur hinterland pour garantir une meilleure performance des flux, dans un contexte de congestion et de rareté de la ressource foncière ;
- la reconversion économique de certains territoires qui voient dans le développement de l'activité logistique, de nouvelles opportunités créatrices d'emplois.

La Wallonie développe aujourd'hui, en lien avec ses ports et les acteurs de la logistique, en particulier le port autonome de Liège et le pôle de compétitivité logistics in Wallonia, une politique visant à faire de la région la base arrière logistique des ports flamands maritimes mais également néerlandais.

Focus sur le port de Liège : éléments de contexte

Avec plus de 21 millions de tonnes de marchandises manutentionnées en 2017, dont 16 millions traitées par la voie d'eau, le port de Liège constitue le premier port intérieur belge et le troisième port intérieur européen. Ses résultats, sont en hausse de 3 % par rapport à 2016 et en croissance depuis 4 ans². La quasi-totalité des secteurs affichent des résultats en augmentation, notamment les conteneurs avec une progression de 31 % par an,

totalisant près de 75 000 EVP en 2017. Ce dernier résultat témoigne du rôle que le port entend jouer dans les chaînes logistiques globales, en lien avec les trafics maritimes d'une partie des ports du Range Nord et d'Anvers en particulier.

Le port de Liège profite, en effet, d'une localisation avantageuse le long du canal Albert, avec un accès direct à Anvers et Rotterdam. Le port se situe, par ailleurs, à l'intersection d'un vaste réseau routier et ferroviaire offrant des connexions aisées vers le nord de la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, l'Allemagne et la France, soit un bassin de consommation de plus de 60 millions de personnes.

Le port se compose de 33 zones portuaires à la taille et aux fonctionnalités variées permettant de traiter tous les types de trafic (vracs solides et liquides, conteneurs). Les plus importantes sont les zones de Monsin d'une superficie de 93 ha et de Triligiport (100 ha). On notera, par ailleurs, l'existence de 3 terminaux à conteneurs exploités par les sociétés Liège Container Terminal, Euroports Inland Terminals et DP World Liège qui opère le terminal de Triligiport. Tous disposent de services fluviaux avec Anvers à raison de 6 allers-retours par semaine. Le port de Liège dispose également de services fluviaux avec les ports de Rotterdam et Zeebrugge à raison de 2 et 3 allers-retours hebdomadaires.

NOTE

² Source : Port Autonome de Liège

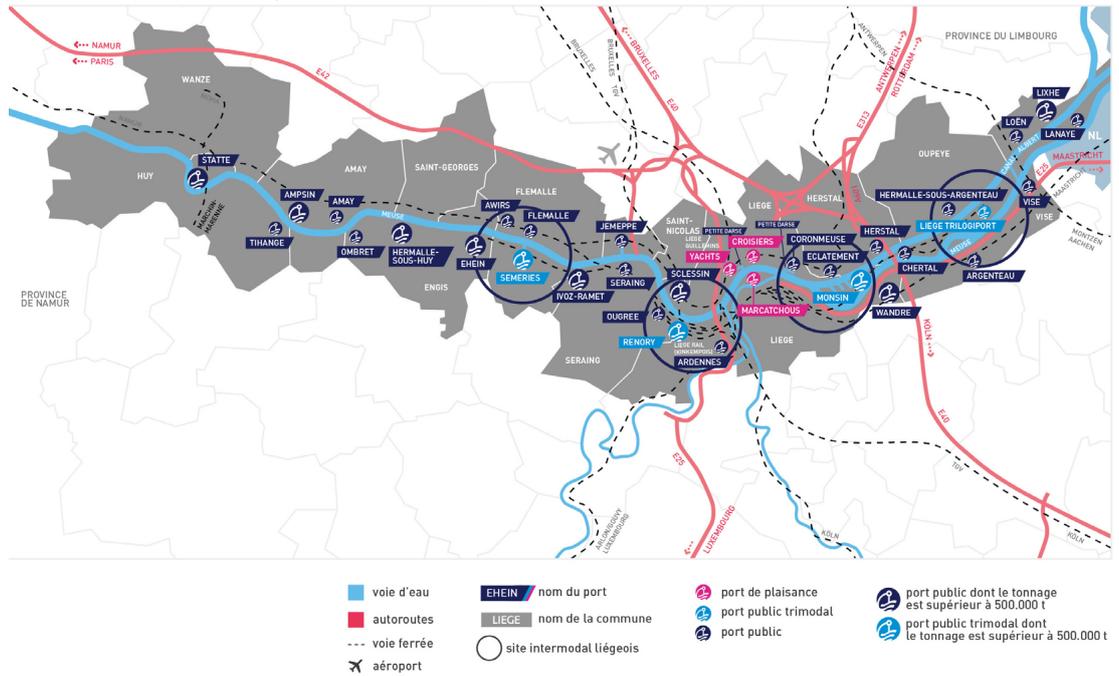
Temps de navigation et débouchés maritimes du port de Liège



Source : Port autonome de Liège

■ ■ ■ SUITE LA WALLONIE, NOUVELLE BASE ARRIÈRE DES PORTS FLAMANDS

Vue d'ensemble du port de Liège



Source : Port autonome de Liège

Manutention de conteneurs dans le port de Liège



© Liege Container Terminal

Trafic fluvial sur le canal Albert



© SOMEF

Le projet Triligiport : faire de Liège une plaque tournante de la logistique en Europe

Initié en 2003, le projet Triligiport vise à développer l'offre logistique en région liégeoise par la création d'une plateforme multimodale. L'ambition de celle-ci : devenir l'arrière port d'Anvers (via le canal Albert) et de Rotterdam (via la Meuse) et faire de Liège une plaque tournante de la logistique en Europe. Il s'agit ici de tirer profit d'une situation géographique avantageuse avec 3 accès à la mer (Anvers, Rotterdam, Dunkerque), 3 modes de transports (route, fer et voie d'eau) et 3 marchés transfrontaliers (France, Pays-Bas, Allemagne). La proximité avec l'aéroport de Liège est également un atout mis en avant.

Le triligiport a été inauguré en novembre 2015. La plateforme multimodale s'organise de la façon suivante :

- un terminal trimodal à conteneurs (15 ha) ;
- une zone logistique (40 ha) ;
- des terrains portuaires pour développer l'activité économique portuaire (14,7 ha) ;
- une zone de services tertiaires (1,8 ha) qui regroupera des services de bureaux, de douane, nécessaires au développement économique de la plateforme ;
- une zone d'intégration environnementale (25 ha).

À noter : la réalisation, à terme, d'un terminal ferroviaire adossé au terminal à conteneurs et à la zone logistique afin de maximiser les solutions d'intermodalité entre la voie d'eau et le fer.

Triligiport ambitionne de traiter 200 000 EVP par an. La plateforme devrait générer par ailleurs un pôle économique de 2 000 emplois. L'objectif est d'attirer les entreprises utilisatrices de la voie d'eau et des centres de distribution européens présentant une activité à haute valeur ajoutée³.

Le Port autonome de Liège est en charge de la gestion de la plateforme dont l'exploitation a été concédée à des acteurs privés : DP World pour le terminal conteneurs, Jost Group (30 ha) et Warehouses De Pauw (10 ha) pour la zone logistique. 50 000 m² d'entrepôts seront à terme développés par Warehouse De Pauw (3 bâtiments de 10 000, 13 000 et 27 000 m²) et 180 000 m² par Jost Group. À terme 230 000 m² d'entrepôts seront disponibles.

Des critères d'implantation ont été définis par les autorités pour les futurs occupants de la zone logistique :

- entreprises utilisatrices de la voie d'eau ;
- activités économiques génératrices d'emplois ;
- apport d'une plus-value aux marchandises des conteneurs ;
- pas d'industries lourdes mais plutôt des activités de type transformation de matière ou reconditionnement.

En septembre 2016 la zone logistique a accueilli sa première entreprise : Tempo Log Belgium qui réalisera au départ de Liège l'ensemble de la logistique d'Alpargatas, le groupe brésilien qui produit les tongs Havaianas.

Une stratégie régionale portée par un consortium d'acteurs

Le projet de développement du port de Liège à travers la réalisation de la plateforme Triligiport s'inscrit dans une stratégie régionale de redéploiement économique de la Wallonie. Il s'agit de faire face au déclin de l'activité sidérurgique jusqu'ici largement pourvoyeuse d'emplois. Cette stratégie régionale est incarnée par le plan Marshall 4.0. Celui-ci mobilise un budget de 2,9 milliards d'euros sur la période 2015-2019. Il se concentre sur 5 axes prioritaires :

- la formation et l'orientation ;
- l'innovation et la croissance ;
- le développement territorial ;
- l'énergie et l'économie circulaire ;
- l'innovation numérique.

Le projet Triligiport résulte, par ailleurs, d'une ambition visant à tirer profit d'un réseau fluvial performant et connecté pour en faire un vecteur d'attractivité et d'efficacité économique et environnemental. L'objectif consiste également à soulager le réseau routier grâce au report du tonnage transporté par la route vers la voie d'eau et le rail et à encourager la massification des flux en amont des ports maritimes du Nord de l'Europe, dans une stratégie concordante avec celle du port d'Anvers.

— NOTE

³ Source : Port Autonome de Liège

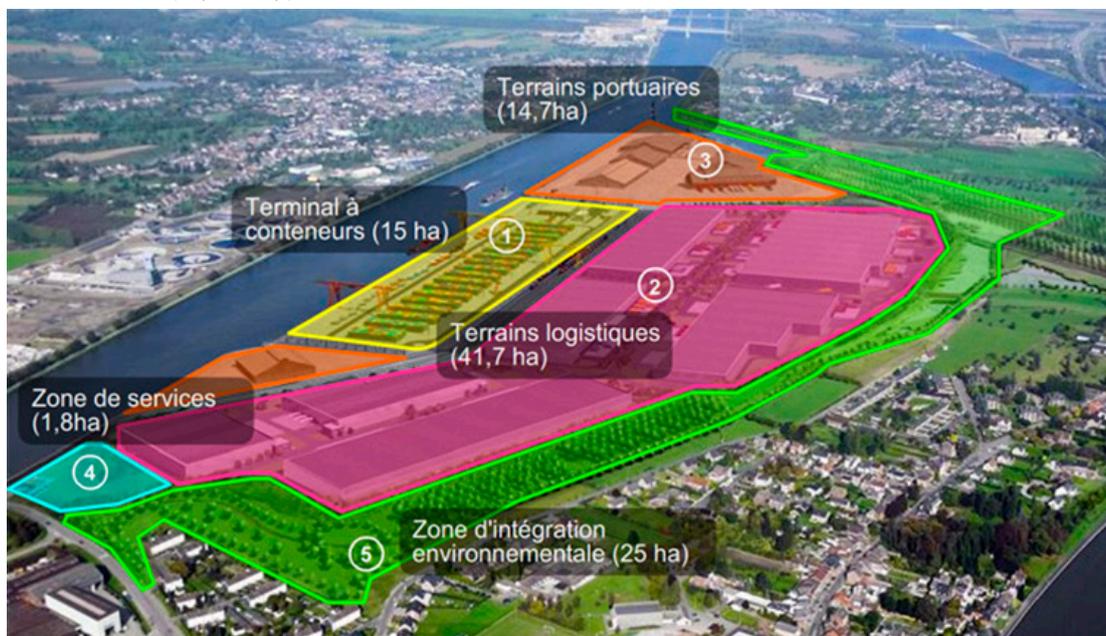
■ ■ ■ SUITE LA WALLONIE, NOUVELLE BASE ARRIÈRE DES PORTS FLAMANDS

Du point de vue de la gouvernance, le projet est porté par la région Wallonie et le Port autonome de Liège. Il fait l'objet de financements public/privé qui se répartissent de la façon suivante : 47 millions d'euros d'investissement public (région Wallonie, Europe, plan Marshall Wallon) et 115 millions d'investissements privés.

Des accords de coopération ont été signés avec les ports d'Anvers et Rotterdam pour la mise en œuvre du projet. Parallèlement, un Groupement d'Intérêt Économique a été mis en place avec le port de Liège, le port d'Anvers et la SPI+ (agence de développement économique de Liège) dans le cadre de la commercialisation de Trilogoport.

Du point de vue des investissements, le projet s'accompagne de travaux de modernisation du réseau fluvial et routier. La construction d'une 4^e écluse à grand gabarit à Lanaye permet ainsi aux bateaux de 9 000 t de connecter le port de Liège à la Meuse néerlandaise et à l'ensemble des bassins du Rhin et du Danube, multipliant de fait les débouchés pour les trafics fluviaux des ports concernés. Les travaux sur cette écluse ont fait l'objet d'un co-financement entre l'Europe, la Wallonie et les Pays-Bas.

Vue d'ensemble du projet Trilogoport



Source : Port autonome de Liège

LE PORT DE BRUXELLES : LABORATOIRE DE LA LOGISTIQUE URBAINE

Éléments de contexte

Le Port de Bruxelles gère un domaine portuaire de 105 ha situé le long du canal Anvers-Bruxelles-Charlerois qui traverse la capitale belge sur une longueur de 14 km. Il jouit d'une très bonne connexion avec le port d'Anvers situé à cinq heures de navigation.

Les chiffres pour l'année 2017 montrent une progression du trafic global de 7 % avec près de 7 millions de tonnes transportées par la voie d'eau dont 4,8 millions de tonnes de trafic en propre, le plus significatif en terme de retombées économiques (par opposition au trafic de transit). Les matériaux de construction représentent la part la plus importante des marchandises traitées par le port de Bruxelles (58,9 %), suivis par les produits pétroliers (23,7 %) et les conteneurs (7,7 %). Avec 31 038 EVP (+ 4 %), ce segment enregistre un nouveau record après la forte progression de 2016 (+ 50 %)⁴.

La promotion du transport par la voie d'eau et le développement d'une offre de distribution urbaine font partie des objectifs stratégiques du port de Bruxelles qui se positionne auprès de ses clients comme un « facilitateur logistique ».

La logistique urbaine au cœur de la stratégie de développement du port

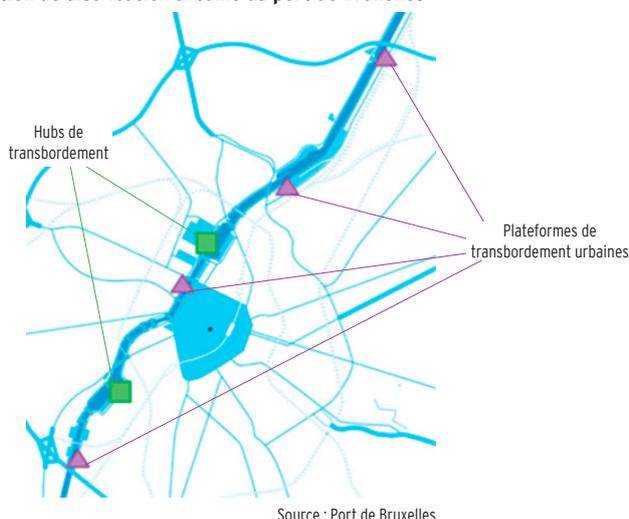
Le positionnement du port de Bruxelles sur le segment de la logistique urbaine vise à répondre aux enjeux de congestion routière et de qualité de vie dans la capitale belge. Il s'inscrit plus spécifiquement dans le cadre du Plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale adopté en juillet 2013 par les autorités régionales. Celui-ci vise, notamment à garantir l'approvisionnement de la ville et à limiter les nuisances dans un contexte de croissance de la population et d'essor du commerce international. Dans ce cadre, le port a été identifié comme un partenaire privilégié, notamment pour développer les trafics liés à la voie d'eau. Ceux-ci concernaient, en 2013, principalement les marchandises en vrac, malgré la mise en service en 2001 d'un terminal conteneurs et la mise en place depuis 2010 d'une ligne régulière de transport par voie d'eau de matériaux de construction palettisés.

Le plan stratégique prévoit de renforcer le lien entre le port et la zone urbaine et d'en faire « un acteur majeur de tous les domaines politiques touchant au transport de marchandises dans la région ». À cet effet, le port devra

« travailler au développement de nouvelles infrastructures et à l'élaboration d'un vaste ensemble de services spécifiquement centrés sur l'approvisionnement des commerçants et des entreprises »⁴. Autrement dit, le port est clairement identifié comme un acteur stratégique du réseau de distribution urbaine bruxellois aux côtés des acteurs privés et des autorités régionales⁵.

Très concrètement, et d'un point de vue portuaire, cette ambition se traduit par la mise en place d'un réseau de plateformes de transbordement le long du canal, au cœur de la ville. L'objectif : organiser la distribution urbaine via la voie d'eau et assurer la livraison des marchandises au plus près de l'utilisateur final de manière à réduire les coûts et les nuisances du « dernier kilomètre ». Ces points de transbordement permettent au port d'être actif dans le centre-ville de Bruxelles bien qu'il n'ait pas la maîtrise foncière des terrains exploités. Ces derniers, propriété de la région ou des communes concernées, partagent un espace réduit (quelques dizaines de m²) avec d'autres fonctions urbaines en verdure de voie d'eau (piste cyclable, parking, espace vert et récréatif, promenade, etc.). Ils sont utilisés pour des opérations de transbordement ponctuelles liées à l'approvisionnement des quartiers commerciaux avoisinants mais aussi pour la livraison de chantiers proches ou la livraison de colis, de préférence par l'usage de véhicules propres.

Schéma d'implantation des plateformes de transbordement à vocation de distribution urbaine du port de Bruxelles



NOTE

^{4,5} Source : Port de Bruxelles

La création de deux quais de transbordement plus importants et faisant office de hub est également prévue. D'une surface de 2 à 3 000 m², ils permettront, à terme, le stockage temporaire des marchandises avant envoi, ainsi que des activités complémentaires : groupage, reconditionnement, dédouanement, etc. Ils ont vocation à accueillir des produits de consommation courante, des matériaux de construction, de la distribution de colis, etc.

À cet effet, le port a travaillé en partenariat avec Bruxelles Mobilité dans le cadre du projet européen LAMILO (Last miles logistic), à la réalisation d'un projet pilote. L'objectif : mettre à disposition des clients du centre TIR des véhicules électriques ou non polluants. Quatre mois après son lancement, ce service de distribution urbaine avait triplé sa clientèle avec plus de 800 entreprises utilisatrices. Le centre est également adossé à un bord à quai permettant le transfert de marchandises palettisées.

Focus sur le TIR Logistics Centre

Le TIR (Transport international routier) logistic centre est un des deux hubs de transbordement prévu par le port de Bruxelles dans son schéma de desserte urbaine (cf. schéma ci-contre). La particularité du TIR tient à sa localisation géographique, à proximité du centre-ville et du ring de Bruxelles et à son accessibilité par la voie d'eau. Il s'agit d'un espace d'entreposage de 160 000 m² sur plusieurs niveaux pour une surface au sol d'un peu plus de 14 000 m². Le centre offre des solutions de stockage sur mesure avec des cellules de 75 à 10 000 m² ainsi que des possibilités de dédouanement. Il a vocation à devenir la plaque tournante de la logistique urbaine bruxelloise.

À noter enfin l'implantation à proximité du centre TIR d'un « village de la construction ». Ce projet porte sur la création d'un espace multifonctionnel et modulaire dédié aux matériaux de construction. Le complexe a vocation à héberger des activités de commerce de gros à côté des matériaux de construction classiques. Le projet sera complété par un centre de transbordement urbain notamment pour marchandises de construction. L'objectif est de faire de cet espace le point de consolidation de commandes d'un ou plusieurs chantiers d'où partent des véhicules complets vers les chantiers en fonction de l'avancement en temps réel des travaux.

Bruxelles, des terrains portuaires au cœur de la ville



Source : Bing Maps Aerial, ©AURH

Ce qu'il faut retenir des cas d'Anvers, Liège et Bruxelles

- L'union sacrée des ports et de leurs territoires permet de porter une vision stratégique et une ambition commune favorisées par les modes de gouvernance portuaire et régionale ;
- La croissance des trafics du port d'Anvers se répercute sur les volumes traités par les ports intérieurs et tirent leur développement ;
- La congestion et l'augmentation des flux de marchandises poussent à la recherche de solutions innovantes, pour faire face aux problématiques de congestion routière, fluidifier les trafics et améliorer la qualité de vie des habitants ;
- Les ports et les acteurs publics n'hésitent pas à anticiper sur des évolutions de trafic positives en investissant massivement dans les infrastructures ;
- La mobilisation d'une ressource foncière importante en bord à quai est un enjeu stratégique.

Bibliographie

AURH (2012), Mission partenariale Seine Gateway@ 1.0, préfiguration du Gateway de la Seine et éléments clefs de mise en œuvre.

CHARLIER J. (2016), Professeur émérite de géographie, Université de Louvain-la-Neuve (UCL), La position concurrentielle du port d'Anvers dans la Rangée Nord.

Coopération des agences d'urbanisme : APUR, AUCAME, AURBSE, AURH, IAU IDF (2017), La Vallée de la Seine XXL.

Port Autonome de Liège (2017), Rapport Annuel 2016, un port citoyen ouvert sur le monde.

Port de Bruxelles, Masterplan du Port de Bruxelles à l'horizon 2030.

Sites internet

Port Autonome de Liège : <http://www.portdeliege.be/fr/>

Port of Anvers : <http://www.portofantwerp.com/en>

Port de Bruxelles : <http://www.port.brussels/fr>

Le projet de recherche pour un « RER multimodal Fret »

L'AURH est partenaire du projet de recherche « pour un RER multimodal fret ». Celui-ci intervient dans le cadre de l'Appel à Manifestations d'Intérêts « Transition Ecologique et Valorisation Economique » de l'ADEME pour le compte du Contrat de Plan Interrégional Etat-Région « Vallée de la Seine ». La finalité de ce projet initié et piloté par le bureau d'étude SAMARCANDE, est de proposer un nouveau modèle d'organisation logistique à l'échelle de la Vallée de la Seine s'inspirant du principe du RER ou du réseau de métro du Grand Paris, mais pour les marchandises. L'objectif est d'identifier un schéma de desserte multimodal de l'axe Seine qui répondent aux besoins des chargeurs et aux attentes des clients et qui tiennent compte de l'évolution des supply chain et des schémas de distribution urbaine.

L'AURH a été missionnée pour la réalisation d'un benchmark portant sur l'étude des cas de Thames Gateway et Anvers/Liège/Bruxelles. L'objectif était d'analyser l'organisation et le fonctionnement logistique de ces deux ensembles, d'identifier les clés de succès et les éléments transposables à l'échelle de la Vallée de la Seine. Ce benchmark est complété par l'étude des cas de Barcelone et des interporti italien (réalisé par SAMARCANDE).

Sont partenaires du projet aux côtés de l'AURH :



@aurh_officiel
@aurh_veille



Agence d'urbanisme de la région du Havre
et de l'Estuaire de la Seine

4 quai Guillaume Le Testu
76063 LE HAVRE cedex

www.aurh.fr / Tél. : 02 35 42 17 88 / Fax : 02 35 21 51 57