

L'ENTENTE
AXE SEINE



LA LOGISTIQUE FLUVIALE, MOTEUR ÉCONOMIQUE ET INDUSTRIEL DE L'AXE SEINE



L'Entente Axe Seine, une communauté de projets et d'intérêts

En 2022, l'Entente Axe Seine, qui rassemble aujourd'hui la Métropole du Grand Paris, la Ville de Paris, la Métropole Rouen Normandie, Le Havre Seine Métropole et les 12 EPCI bordants la Seine, a été créée pour structurer une coopération territoriale au service de projets communs sur la Seine aval.

En fédérant les acteurs concernés, elle joue un rôle indispensable dans une réponse collective et concrète aux enjeux de transition écologique, énergétique et économique.



690
communes

2
régions

8
départements

9,6M
d'habitants

35%
du PIB national

15
EPCI

5 COMMISSIONS THÉMATIQUES

- La Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations (GEMAPI)
- L'énergie
- La logistique, le développement économique et les questions foncières
- La culture et le tourisme : déployer la stratégie touristique « Destination Seine »
- L'agriculture et l'alimentation

2 STRUCTURES DÉDIÉES

- L'association AgriParis Seine
- La société d'économie mixte Axe Seine Energies Renouvelables (SEM ASER)



Vers une ambition partagée pour la logistique fluviale de l'Axe Seine

La Vallée de la Seine incarne un territoire stratégique au cœur de l'économie nationale, où se conjuguent histoire industrielle, innovation et attractivité. Forte de la présence d'entreprises emblématiques, elle porte une ambition commune : celle de renforcer la souveraineté industrielle française en s'appuyant sur un réseau logistique performant, durable et résilient.

Dans ce contexte, les collectivités jouent un rôle déterminant pour accompagner les gestionnaires du réseau dans l'adaptation, la modernisation et le développement des infrastructures fluviales. Au sein de l'Entente Axe Seine, la Métropole du Grand Paris agit de concert avec la Ville de Paris, la Métropole Rouen Normandie, Le Havre Seine Métropole et l'ensemble des EPCI riverains, pour bâtir une politique logistique ambitieuse, fondée sur la coopération territoriale et le destin partagé du fleuve.

Le développement de la logistique fluviale, piloté notamment à travers un groupe de travail dédié à son développement, s'inscrit dans une dynamique de transformation industrielle. Malgré des contraintes foncières majeures, les acteurs engagés sont convaincus que le fleuve est un levier essentiel pour structurer des filières à fort potentiel, renforcer l'autonomie productive des territoires et répondre aux défis environnementaux.

Activités industrielles et logistiques entre dynamisme économique et transition environnementale

La Vallée de la Seine est un bassin de production et de consommation parmi les plus importants d'Europe, doté d'un tissu économique riche et diversifié. Elle accueille des activités de multiples filières industrielles comme la chimie, l'énergie, l'automobile ou encore les matériaux de construction, pour n'en citer que quelques-unes.

L'Entente Axe Seine a souhaité dresser le portrait des dynamiques industrielles et logistiques à l'œuvre, afin de valoriser les atouts de la Seine dans un contexte de mutations économiques et d'accroissement des enjeux environnementaux. Bien que la Seine offre une capacité de transport importante, ce corridor reste encore à optimiser pour le transport de marchandises.





LA SEINE : SOURCE DE TRANSFORMATION DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

La Seine offre un lien naturel entre les différentes communes qu'elle traverse, et favorise ainsi les échanges entre les aires de production, les zones de consommation et les ports maritimes du Havre et de Rouen. La Seine accueille d'ores et déjà les flux de certaines filières historiquement utilisatrices de la voie d'eau (céréales, BTP...), et l'on observe une dynamique certaine concernant les flux de conteneurs en provenance ou à destination du port du Havre et des marchés étrangers.

L'activité industrielle : une évolution contrastée selon la géographie et la filière

Les activités industrielles de l'Axe Seine se concentrent aujourd'hui sur les agglomérations parisiennes, rouennaises et havraises. La part de l'emploi dans l'industrie a globalement baissé entre 2017 et 2021 (-2%), témoignant d'un recul des activités productives industrielles au global, mais a augmenté dans la Métropole du Grand Paris et la Communauté d'Agglomération (CA) Seine-Eure. On note toutefois

une légère reprise de l'emploi industriel à compter de 2022 (Normandie).

Si la métallurgie et la fabrication de matériels de transport ont fortement régressé, l'agroalimentaire s'est développé (+15%), notamment en Île-de-France, tout comme les activités de collecte et de gestion des déchets (+ 7%) le long de l'Axe Seine. Les autres filières sont relativement stables.

EMPLOIS INDUSTRIELS

39 %

pour l'agglomération de Caux Seine agglo

33 %

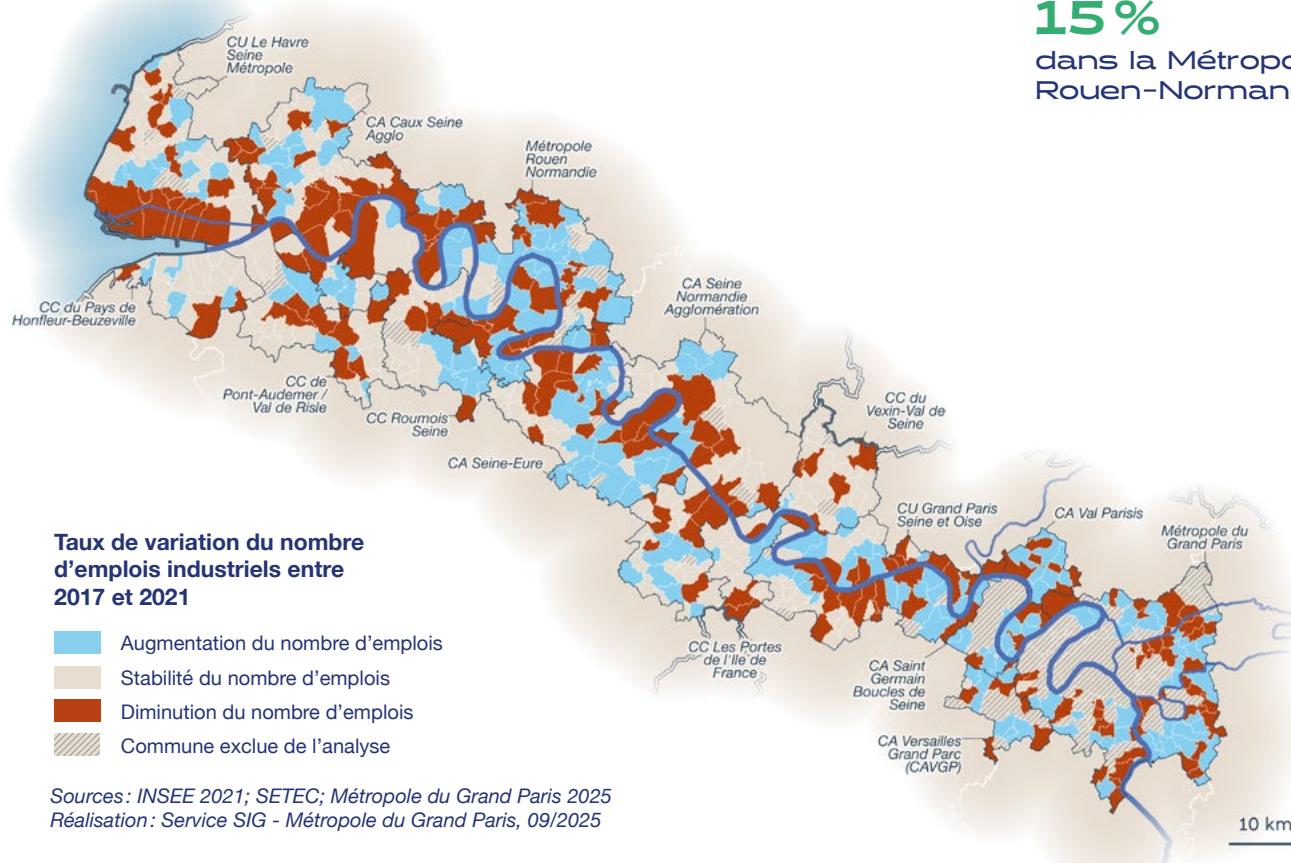
dans la Métropole du Grand Paris



15 %

dans la Métropole Rouen-Normandie

ÉVOLUTION DE L'EMPLOI LIÉ AUX ACTIVITÉS INDUSTRIELLES AU SEIN DES COLLECTIVITÉS DE L'ENTENTE AXE SEINE





© Marin David

L'activité logistique : une croissance soutenue et polarisée

L'emploi lié à l'activité logistique a augmenté entre 2017 et 2021 (+7%), témoignant d'un basculement des activités de production vers des activités de gestion des flux qui s'est poursuivi ces dernières années. Ceci recouvre néanmoins des aspects divers entre la logistique portuaire sur les ports du Havre et de Rouen et celle de distribution en Île-de-France et

plus globalement à proximité des foyers de consommation. La construction de bâtiments dédiés à l'activité logistique s'est concentrée au sein de la Métropole du Grand Paris, ainsi qu'au cœur de certaines agglomérations telles que Le Havre Seine Métropole et la CA Seine-Eure.

EMPLOIS LOGISTIQUES

45 %

dans l'agglomération parisienne

31% HAVRAISE

20% ROUENNAISE

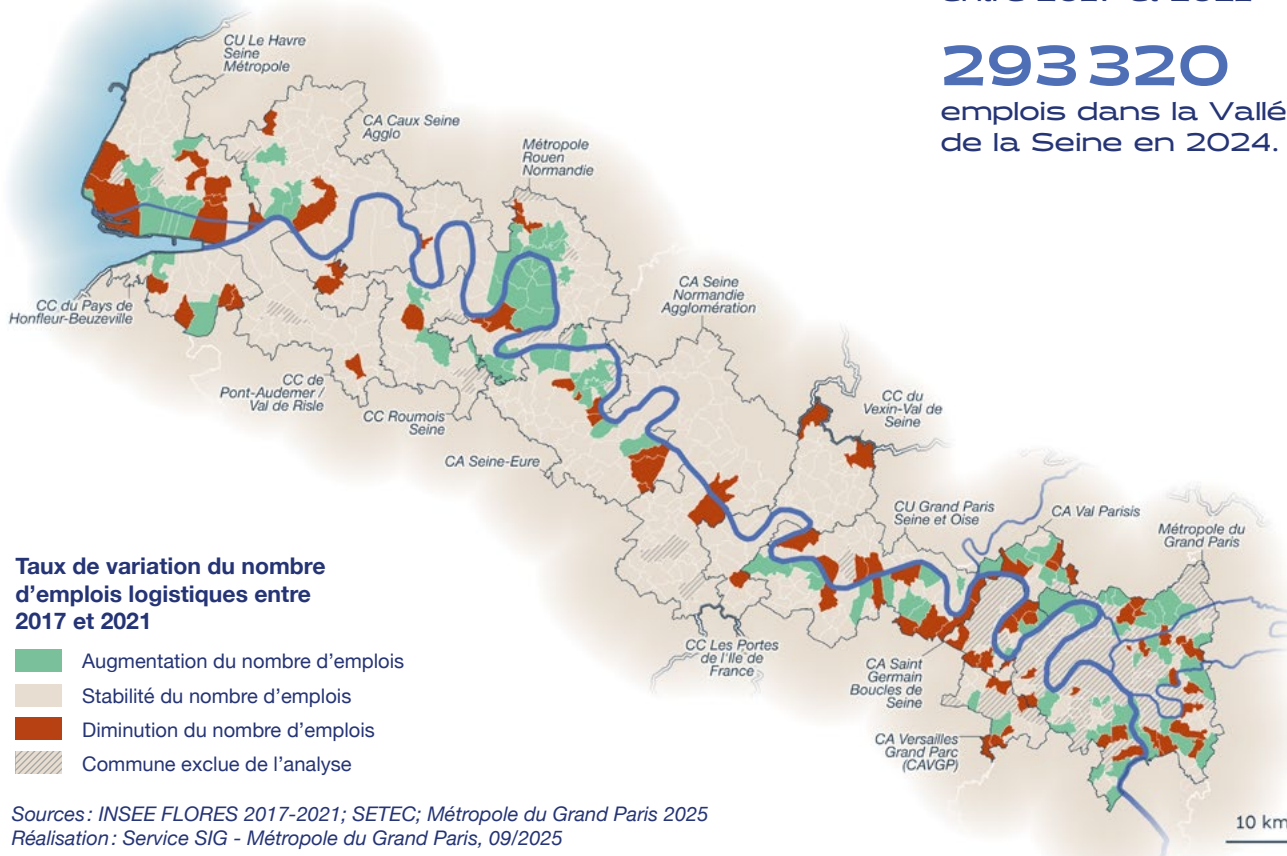
+ 2 400

sur l'Axe Seine entre 2017 et 2021

293 320

emplois dans la Vallée de la Seine en 2024.

ÉVOLUTION DE L'EMPLOI LIÉ AUX ACTIVITÉS LOGISTIQUES AU SEIN DES COLLECTIVITÉS DE L'ENTENTE AXE SEINE



Sources : INSEE FLORES 2017-2021; SETEC; Métropole du Grand Paris 2025
Réalisation : Service SIG - Métropole du Grand Paris, 09/2025



ENJEUX FONCIERS : DES TENSIONS FACE À LA VOLONTÉ DE DÉVELOPPEMENT DE L'ACTIVITÉ

Au sein du périmètre de l'Axe Seine, sur les 12 dernières années, la répartition des entrepôts dédiés à l'activité logistique s'est concentrée en Île-de-France (72 % des surfaces), au Havre et à Rouen. Dans ces aires urbaines, ce sont neuf entrepôts sur dix qui sont localisés dans une zone à vocation logistique.

Alors que le développement de nouvelles zones dédiées aux activités logistiques, nécessiterait 15 millions de m² supplémentaire d'ici 2040, les possibilités de nouvelles constructions et d'extension des zones urbanisées se réduisent en raison des impératifs de sobriété foncière traduits dans les nouvelles réglementations et notamment le principe de zéro artificialisation nette (ZAN).

Dans la perspective d'accroître l'usage du fleuve, la question foncière s'avère néanmoins fondamentale, qu'il s'agisse des implantations logistiques ou industrielles. En effet, la proximité à la voie d'eau permet d'optimiser les chaînes logistiques et ainsi d'améliorer la compétitivité du transport fluvial face à la route. Dans cette optique, les friches bord à voie d'eau sont une opportunité pour le développement d'activités économiques et d'infrastructures fluviales. Ceci doit néanmoins se faire en harmonie avec les autres enjeux relatifs au fleuve, et tout particulièrement la préservation de la biodiversité, la prévention des inondations et les usages récréatifs ou touristiques.

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX : LA LOGISTIQUE FLUVIALE ACTRICE DE LA TRANSFORMATION DE L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE

Le secteur du transport de marchandises est historiquement très dépendant de la route et reste encore aujourd'hui un grand émetteur de gaz à effet de serre (GES). Le secteur des transports étant le seul à avoir vu ses émissions croître depuis 1990, il doit également tenir compte des préoccupations concernant la qualité de l'air, notamment en zone urbaine dense. La possibilité de recourir à de nouveaux schémas de transport multimodaux est donc un enjeu fort. Les alternatives incluant un maillon fluvial permettent généralement de réduire les nuisances et en particulier les émissions de GES.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Flux routier et fluvial

En 2022, 350 millions de tonnes (Mt) de marchandises ont été transportées par route, contre 15 Mt sur la Seine (Paris et aval) et 8,3 Mt de flux internes à l'Axe Seine.

La logistique fluviale a permis d'éviter la circulation de 1,5 millions de poids-lourds sur l'ensemble des communes de l'Axe Seine.



© Jacky Gabriel



Les infrastructures bord à voie d'eau: un enjeu de développement de l'activité fluviale et d'équilibre territorial

La Seine bénéficie d'un maillage d'infrastructures portuaires et fluviales particulièrement dense. Cependant, son hétérogénéité confrontée à la répartition inégale des activités industrielles et logistiques ainsi qu'aux spécialisations territoriales, sont autant de défis qu'il faut relever pour garantir une meilleure adéquation de l'offre portuaire et foncière aux besoins des acteurs économiques.

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF) ET HAROPA PORT: DEUX GESTIONNAIRES À L'APPUI DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'INNOVATION

Aux côtés de l'Entente Axe Seine depuis sa création, Voies navigables de France et HAROPA PORT contribuent à la mise en œuvre de projets pour le développement de l'activité logistique sur la Seine.

fluviale peut ainsi s'appuyer sur un ensemble de dispositifs (cofinancé par le public et le privé) porté par VNF et destiné à accompagner financièrement et techniquement les porteurs de projets engagés dans le report modal. Ces outils offrent des leviers puissants pour rendre opérationnelles des solutions logistiques innovantes et décarbonées. En voici le détail ci-après :

Il est un catalyseur essentiel pour concrétiser les ambitions de décarbonation portées par les entreprises et fortement encouragées par les collectivités.

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE, AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DE L'ACTIVITÉ FLUVIALE

VNF, établissement public agissant sur l'ensemble du territoire national, est un acteur central dans la promotion et le fonctionnement de la voie d'eau, qui s'inscrit dans une politique de développement des usages de la voie d'eau en lien avec les acteurs du périmètre d'action. Le développement de la logistique

Le Plan d'Aide au Report Modal (PARM) de VNF

Piloté par Voies navigables de France, co-financé par la Région Île-de-France, le PARM soutient les entreprises dans le transfert de leurs flux de marchandises de la route vers le mode fluvial. 3 volets composent le PARM: aides à des études logistiques, aides aux expérimentations et aides à l'investissement pour l'aménagement d'installations portuaires fluviales ou pour l'achat d'équipements de manutention favorisant l'usage de la voie d'eau. Le dispositif est particulièrement adapté aux expérimentations logistiques en milieu urbain, comme celles menées dans le cadre de la logistique du dernier kilomètre en Île-de-France. Par sa souplesse et son approche sur mesure, le PARM permet d'amorcer de nouveaux schémas logistiques, en réduisant les risques financiers pour les acteurs économiques habitués au tout route.

Le Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation de la flotte fluviale (PAMI) de VNF

Le PAMI, piloté par Voies navigables de France, co-financé par la Région Île-de-France et la Ville de Paris s'adresse aux transporteurs fluviaux et aux propriétaires de bateaux de navigation intérieure. Il vise à accompagner la transition énergétique de la flotte, en soutenant des solutions innovantes comme l'électrification, l'hybridation, ou l'usage de carburants alternatifs (bioGNV, HVO, hydrogène, etc.). Il permet ainsi aux transporteurs d'engager leur transition tout en conservant leur compétitivité économique.

De plus, le PAMI est particulièrement adapté aux besoins de logistique urbaine fluviale, où les unités doivent répondre à des contraintes spécifiques de taille, de bruit, d'émissions et de manœuvrabilité. Il peut par exemple soutenir l'équipement de bateaux de livraison urbaine, le développement de navettes fluviales ou encore la conversion de barges en unités propres pour le transport de matériaux ou de déchets.



LE SAVIEZ-VOUS ?

30 M€ du PAMI 2023-2027 sont dédiés à l'accompagnement de la décarbonation de la flotte et l'innovation énergétique.

HAROPA PORT, UN CORRIDOR LOGISTIQUE MULTIMODAL VERT

HAROPA PORT, constitué en 2021 des ports du Havre, de Rouen et de Paris, est le Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine. Il joue un rôle stratégique dans le commerce extérieur français, en étant le premier port national et le quatrième en tonnage à l'échelle nord-européenne. Premier hub logistique de France, il connecte la France aux marchés internationaux tout en desservant un vaste hinterland. HAROPA PORT se distingue par son offre logistique et domaniale multimodale et décarbonée, intégrant le transport maritime, fluvial, ferroviaire et par pipeline. Il soutient activement la transition écologique, notamment par l'électrification des quais et le développement de zones industrielo-portuaires durables. Avec plus de 102 millions de tonnes de trafic annuel, 16 000 hectares de surface cumulée et 12 millions de m³ d'entreposage, il constitue un levier majeur de développement économique et industriel, et vise à renforcer la compétitivité des acteurs, favoriser l'innovation et accompagner la transformation territoriale.

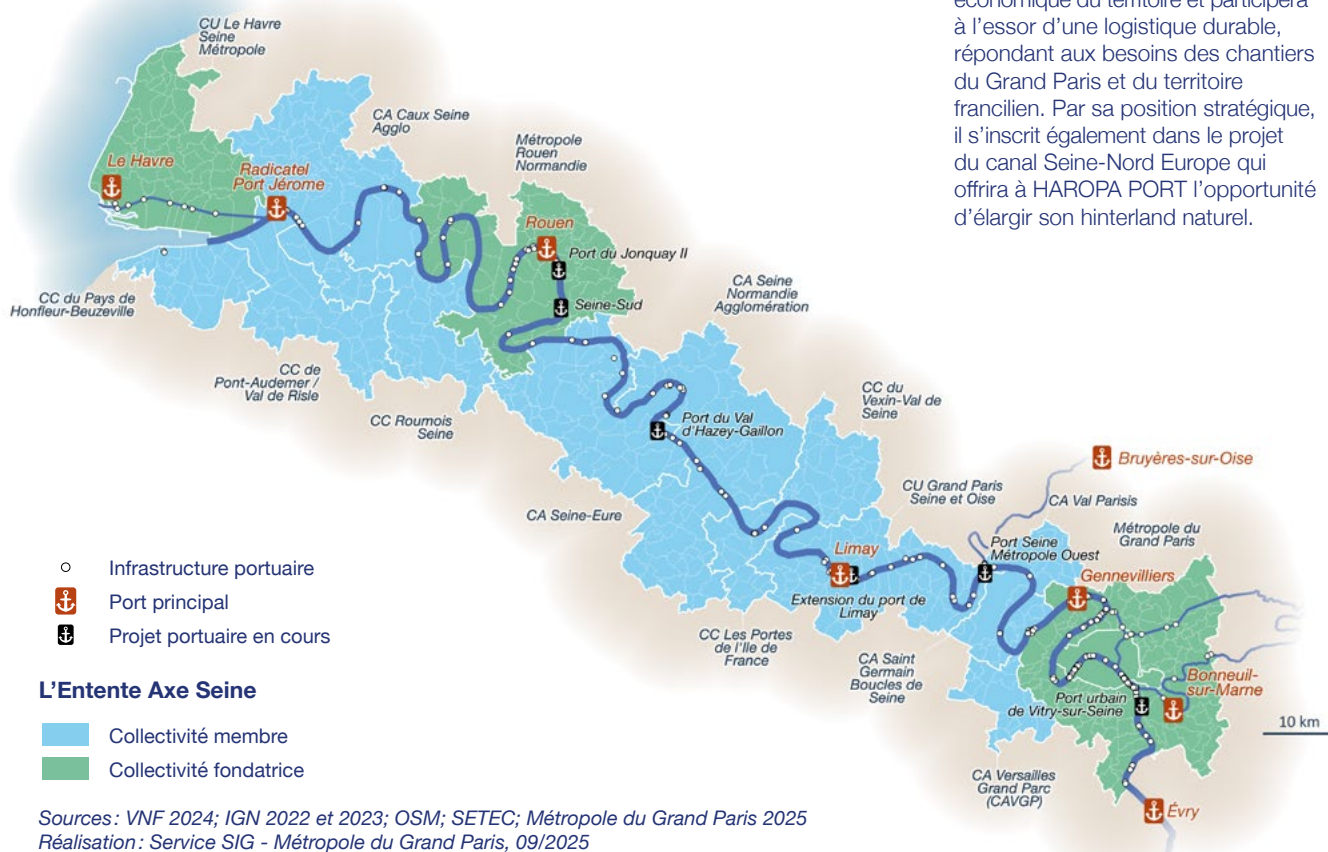
HAROPA PORT, un investisseur d'envergure pour le transport fluvial

HAROPA PORT et ses partenaires investissent massivement pour contribuer à renforcer la part du transport fluvial le long de l'axe Seine. Fin 2024, des travaux ont été lancés pour créer un accès fluvial direct à Port 2000 (« la Chatière »). Ce projet, d'un coût de 197 millions d'euros et cofinancé par la Région Normandie, l'Etat et l'Europe, permettra de connecter en transport fluvial directement au bassin de la Seine les terminaux maritimes de Port 2000, au Havre. Parallèlement à ce projet, HAROPA PORT investit dans ses terminaux intérieurs pour améliorer le maillage du territoire et augmenter leur capacité de traitement. À Gennevilliers, un investissement de 12 millions d'euros est engagé par HAROPA PORT pour étendre de cinq hectares supplémentaires le terminal multimodal exploité par Paris Terminal SA, grâce à un plan de financement associant l'Etat et la Région Ile-de-France. L'objectif est d'atteindre pour le mode fluvial, une part de 12% des pré et post acheminements des conteneurs maritimes et de 26% pour les trafics de vrac.

Un maillage en constante évolution

Depuis l'embouchure de la Seine jusqu'au Grand Paris, l'Axe Seine dispose d'infrastructures portuaires et fluviales multiples et diversifiées pouvant également desservir les coeurs d'agglomération. Ces installations, allant de la plateforme multimodale à vocation régionale au quai dédié à une activité ou un acteur local, en passant par les quais publics urbains, permettent de répondre à la pluralité des besoins. En effet, les principales plates-formes multimodales telles que celles de Gennevilliers, Bonneuil et Limay bénéficient à de multiples filières et rayonnent sur un territoire élargi. À l'autre extrémité du spectre, l'aménagement d'installations dédiées permet de répondre précisément aux besoins des acteurs, qu'ils s'agissent des spécificités liées aux marchandises ou au rythme de l'activité. Ce réseau se densifie par la création du Port Seine Métropole Ouest (PSMO) dont les travaux viennent officiellement de débuter. Située à la confluence de la Seine et de l'Oise, cette plateforme multimodale (fleuve, rail, route) accueillera des activités de fabrication, de transport et de distribution de matériaux pour les secteurs de la construction et des travaux publics. Ce futur port permettra de renforcer le transport fluvial et ferré en Île-de-France tout en accompagnant le développement économique du territoire et participera à l'essor d'une logistique durable, répondant aux besoins des chantiers du Grand Paris et du territoire francilien. Par sa position stratégique, il s'inscrit également dans le projet du canal Seine-Nord Europe qui offrira à HAROPA PORT l'opportunité d'élargir son hinterland naturel.

INFRASTRUCTURES PORTUAIRES LE LONG DE L'AXE SEINE





Projets et chantiers : renforcer le réseau sur tout l'Axe Seine



DES PROJETS PORTUAIRES EN NORMANDIE ET EN ÎLE-DE-FRANCE

Port du Jonquay

SOTTEVILLE-LÈS-ROUEN

Réhabilitation

d'une zone de 50 ha aux portes de Rouen

Extension du port

LIMAY

Hub logistique

de proximité pouvant participer au rééquilibrage est-ouest

Port Seine Métropole Ouest

ACHÈRES

100 hectares (ha) dont 52 ha d'activités économiques

Ecopôle Seine Aval

TRIEL-SUR-SEINE

200 ha dont 90 ha aménageables avec quai partagé

Port urbain des Ardoines

VITRY-SUR-SEINE

Quai partagé de **4000 m²**



DES AMÉNAGEMENTS D'ENVERGURE POUR FACILITER LES CONNEXIONS

Au Havre, en créant un accès direct entre les terminaux conteneurs et la Seine, le projet d'accès fluvial direct à Port 2000 (dit « Chatière ») facilite le passage des bateaux et améliore l'interface entre le secteur maritime et le secteur fluvial jusqu'en Île-de-France, permettant ainsi un meilleur accès fluvial à l'ensemble de l'hinterland (espace terrestre au sein duquel les activités économiques sont influencées par un port). Quant au projet européen de liaison Seine-Escaut, dont le canal Seine-Nord Europe est le maillon central, il vise à interconnecter les bassins de la Seine et de l'Escaut pour intensifier les échanges fluviaux, permettant ainsi une extension vers le nord de l'hinterland fluvial d'HAROPA PORT.

Des opportunités de mutualisation

Le réseau d'infrastructures portuaires et fluviales, même spécialisées, offre des possibilités de mutualisation, notamment si la conception des installations autorise la diversité des usages.



© HAROPA PORT

4 filières industrielles à fort potentiel pour le transport fluvial

L'Axe Seine offre de nombreux atouts pour le développement de la logistique fluviale, notamment grâce à la présence d'un tissu industriel dense. Les caractéristiques de certains secteurs économiques ou acteurs, notamment en termes de localisation et de volumes de flux, mais également les mutations en cours, représentent autant d'atouts potentiels en faveur de la voie d'eau et donc d'opportunités pour le développement d'une logistique fluviale. Ici, quatre filières ont fait l'objet d'une analyse plus approfondie.



AUTOMOBILE

1 Une filière en restructuration

CONSTATS ET ENJEUX

La filière automobile est une filière industrielle historique, avec les implantations des grands groupes Renault et Stellantis, ainsi que la présence de nombreux autres acteurs directement liés à la filière (fournisseurs, logisticiens, distributeurs de véhicules, sites de traitement de véhicules hors d'usage, etc.).

Si l'emprise de la filière n'est plus aussi forte qu'elle a pu l'être, avec la délocalisation d'une partie des activités de production, celle-ci n'en est pas moins en pleine mutation, notamment avec la montée en puissance de la mobilité électrique et l'adaptation de l'écosystème économique à ces nouvelles activités, et le développement des flux d'imports de véhicules neufs.

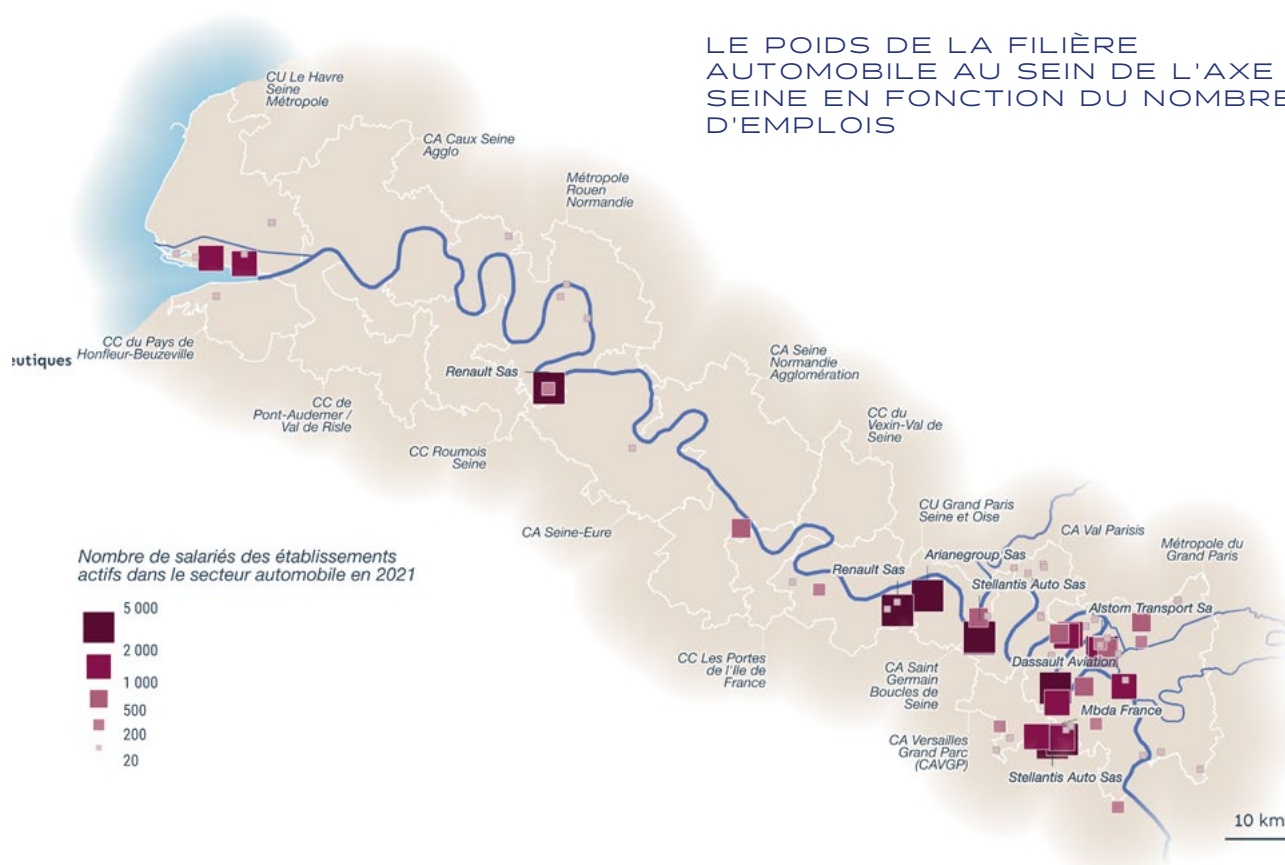
La filière a également été utilisatrice de la voie d'eau, notamment entre les sites Renault de Sandouville et de Flins. La diminution puis l'arrêt des activités de production sur ce dernier site a toutefois abouti à la fin du recours au mode fluvial.

OPPORTUNITÉS ET CAS CONCRETS

La filière comporte différents types de flux, dont seulement une partie serait éligible au transport par voie d'eau. Il s'agirait de flux rouliers de véhicules neufs en direction de l'Île-de-France. Ceux-ci sont en effet compatibles avec les temps de transport et délais du mode fluvial, à condition d'avoir une solution de stockage bord à voie d'eau aux portes de l'Île-de-France.

Les infrastructures adaptées sont en revanche peu nombreuses sur l'Axe Seine, les installations des anciens sites de production étant hors d'usage, au-delà du terminal roulier du port du Havre. Des adaptations de quais existants seraient toutefois possibles, pour permettre l'accueil de flux rouliers en plus des flux transitant actuellement par ces mêmes infrastructures. L'état des barges de transport des véhicules, toujours existantes, devrait également faire l'objet d'une analyse approfondie.

LE POIDS DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE AU SEIN DE L'AXE SEINE EN FONCTION DU NOMBRE D'EMPLOIS



2 CHIMIE

Une filière majeure en renouvellement

CONSTATS ET ENJEUX

La filière de la chimie comporte de nombreuses activités différentes. Les activités classiques et historiques de la filière (pétrochimie, engrais, etc.) sont notamment représentées par de grandes entreprises comme BASF ou Lubrizol. Cependant elle subit une concurrence étrangère forte liée à la différence des normes sociales et environnementales, aux coûts de l'énergie et de la main d'œuvre.

En parallèle de ces activités, de nouvelles activités se développent et s'implantent ou ont le projet de s'implanter sur le territoire. Ces activités sont en lien par exemple avec la production de biocarburants, les plastiques biosourcés, le recyclage chimique des plastiques, etc. L'installation de ces nouveaux acteurs et la mise en place de nouvelles chaînes logistiques présentent des opportunités intéressantes pour développer le transport par voie d'eau, d'autant plus que certains de ces acteurs font, à dessein, le choix d'une implantation en bord de Seine.

OPPORTUNITÉS ET CAS CONCRETS

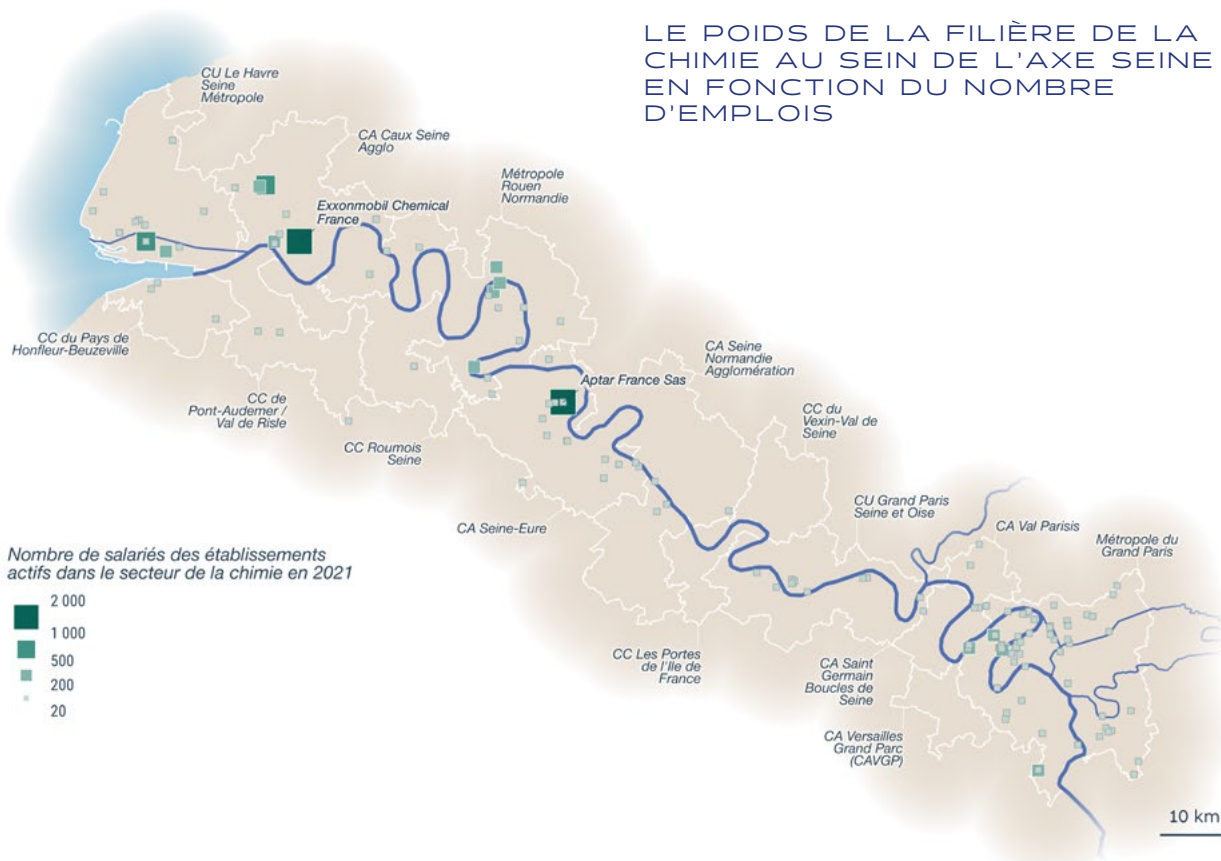
De nouvelles activités de chimie se développent avec des projets industriels importants sur l'estuaire de la Seine, notamment :

- ♦ le plastique biosourcé (Futerra) ;
- ♦ les biocarburants maritimes et aériens (Engie) ;
- ♦ l'hydrogène vert (Air Liquide).

De nouveaux acteurs ou sites industriels de chimie sur l'Axe Seine élaborent leur logistique, dans laquelle le fluvial peut trouver toute sa place.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Port-Jérôme est le premier site français de stockage fluvial de produits dangereux.



DÉCHETS ET RECYCLAGE

3 Une filière émergente

CONSTATS ET ENJEUX

La filière du traitement des déchets, du réemploi et du recyclage est une grande filière industrielle en cours de structuration du fait des exigences croissantes vis-à-vis du recyclage des déchets.

Les flux associés peuvent être distingués entre les flux amont aux centres de tri, concernant la collecte des déchets ; et les flux aval à ces centres de tri, vers les filières de reprise des matériaux.

Les flux entre les centres de tri et les filières de reprise tendent à voir leurs volumes croître avec la généralisation des consignes de tri, l'augmentation des matières triées collectées, et la multiplication des débouchés de revalorisation des déchets.

La concentration des matières recyclées dans des centres de tri favorise la massification.

OPPORTUNITÉS ET CAS CONCRETS

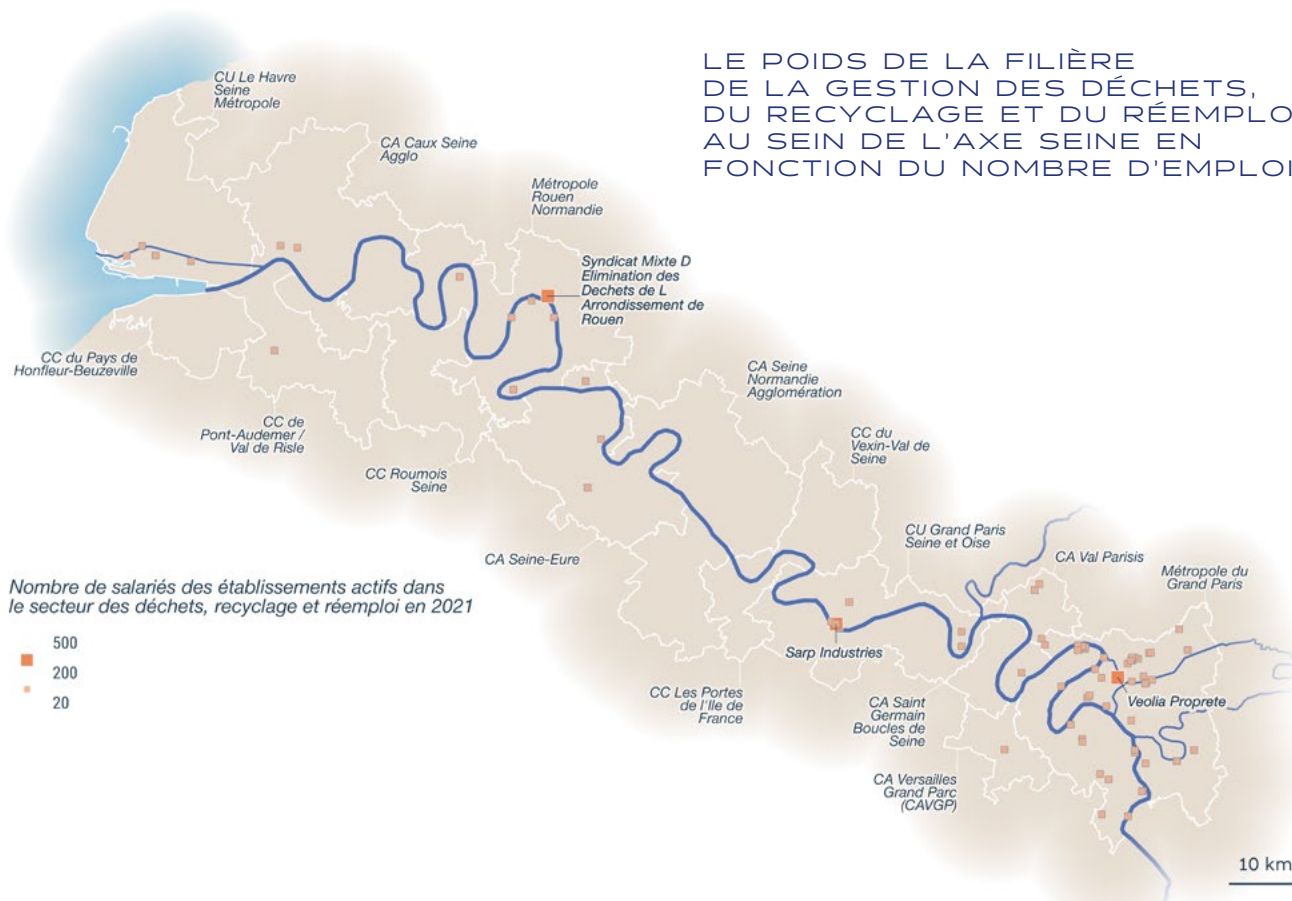
La filière du déchet fait face à une problématique générale d'accès aux cœurs denses des grandes métropoles. Dans ces zones, la circulation des poids lourds est de moins en moins acceptée et la logistique urbaine, avec un maillon fluvial, peut-être une alternative plus acceptable notamment sur les plans environnemental et sociétal.

Dans ce cadre, une amélioration du maillage des infrastructures fluviales pour desservir plus finement la Vallée de la Seine aiderait grandement le report modal et la compétitivité du mode fluvial.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le SYCTOM va déployer un centre de tri au bord de la voie d'eau à Romainville.

LE POIDS DE LA FILIÈRE DE LA GESTION DES DÉCHETS, DU RECYCLAGE ET DU RÉEMPLOI AU SEIN DE L'AXE SEINE EN FONCTION DU NOMBRE D'EMPLOIS



4 AGROALIMENTAIRE

Une filière en partie déjà mature

CONSTATS ET ENJEUX

Sur l'Axe Seine, la filière agroalimentaire est mature vis-à-vis du transport fluvial, notamment pour les céréales. Elle bénéficie des ports maritimes de Rouen et du Havre ainsi que d'un pôle d'activité majeur à proximité de voie d'eau, le MIN de Rungis, avec des flux d'import-export et de commerce de gros de fruits et légumes (SIIM, Compagnie Fruitière) et de produits laitiers (Lactalis, Danone, Bel). Le recours au transport fluvial pour les produits transformés demeure néanmoins limité au sein de l'Axe Seine.

OPPORTUNITÉS ET CAS CONCRETS

Les flux de produits agroalimentaires sous température dirigée sont relativement importants, notamment ceux orientés à l'export. Ces flux sont aujourd'hui opérés quasi-exclusivement par la route en conteneur *reefer*. Cependant, les industriels agroalimentaires mènent des réflexions en vue de réduire leur dépendance au transport routier de marchandises, et parallèlement les ports intérieurs ont développé les équipements permettant de maintenir la continuité de la chaîne du froid (branchements sur les ports notamment).

LE POIDS DE LA FILIÈRE AGROALIMENTAIRE AU SEIN DE L'AXE SEINE EN FONCTION DU NOMBRE D'EMPLOIS



Les collectivités de l'Axe Seine mobilisées

Dans un objectif de transition écologique et de croissance économique durable, l'ensemble des collectivités de l'Entente Axe Seine travaille pour le développement de l'utilisation de la voie d'eau par les industriels. Même si les opportunités varient selon le contexte local, il existe des pistes d'expérimentations de report modal vers le fluvial pour les collectivités en tant que chargeurs mais également en tant que personnes publiques. C'est en ce sens que des initiatives ont déjà été menées.

4 INITIATIVES INSPIRANTES ET RÉPLICABLES

INITIATIVE N°1

Grand Paris Seine & Oise (GPS&O), modèle d'Écologie Industrielle et Territoriale (EIT)

OBJECTIF

Massifier le transport fluvial, en détectant puis en accompagnant des synergies entre entreprises pouvant s'effectuer par voie fluviale, tout en permettant aux entreprises de devenir autonomes sur ce sujet.

ATOUTS POUR LA RÉPLICABILITÉ

- Tissu industriel diversifié
- Communauté facilitatrice
- Infrastructures fluviales opérationnelles.

MOYENS

- Étudier l'opportunité de synergies entre entreprises situées sur différentes EPCI, avec un transport par le fleuve.
- Accompagner les entreprises au partage de cales entre elles afin de massifier davantage et rendre le transport économiquement viable.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le cluster GPS&O inclut des acteurs de l'éco-industrie: Stellantis, Renault, France Plastiques Recyclage, etc.

INITIATIVE N°2

Caux Seine agglo, la trimodalité sur la zone industrielle de Port-Jérôme

OBJECTIF

Accélérer la décarbonation logistique à Port-Jérôme.

ATOUTS POUR LA RÉPLICABILITÉ

- Tissu industriel dense
- Foncier et infrastructures bord à voie d'eau
- Aides à l'investissement ou à l'exploitation

MOYENS

- Créer des synergies entre les industriels locaux, Caux Seine agglo et HAROPA PORT pour développer la trimodalité (routier, ferroviaire, fluvial) en valorisant le foncier bord à voie d'eau.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Caux Seine agglo s'est engagée à réduire de 50 % sa consommation énergétique d'ici 2040.



© Jacky Gabriel

INITIATIVE N°3

La Ville de Paris, transport par la voie d'eau de matériaux pour ses chantiers de voirie

OBJECTIF

**Renforcer l'utilisation
de la voie d'eau pour
les chantiers de voirie.**

ATOUTS POUR LA RÉPLICABILITÉ

- ♦ Desserte de zones denses
- ♦ Services techniques mobilisés
- ♦ Cohabitation des activités en zone urbaine
- ♦ Réduction de la congestion.

MOYENS

- ♦ S'assurer que les volumes sont suffisants pour l'intérêt économique et environnemental de cette solution.
- ♦ Coordination entre la collectivité et le prestataire.
- ♦ Connaissance des infrastructures fluviales et de leur utilisation par les services de la ville.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le Centre Maintenance et Approvisionnement de la Direction de la Voirie et des Déplacements (CMA) est situé sur le Port de Bonneuil-sur-Marne.

INITIATIVE N°4

La Métropole du Grand Paris, la logistique chantier en zone dense

OBJECTIF

**Utiliser la voie
d'eau pour évacuer
massivement les terres
polluées du Centre
Aquatique Olympique
situé en zone dense.**

ATOUTS POUR LA RÉPLICABILITÉ

- ♦ Quai à proximité
- ♦ Volume suffisant
- ♦ Coordination des acteurs
- ♦ Réduction de la congestion.

MOYENS

- ♦ Chantier situé à proximité de la voie d'eau.
- ♦ Réflexion menée en amont du début du chantier avec l'ensemble des parties prenantes.
- ♦ Filière de traitement à proximité de la voie d'eau.

LE SAVIEZ-VOUS ?

38 000 tonnes de terres polluées ont été acheminées au port de Gennevilliers puis évacuées par voie d'eau.

Les conditions de succès pour le développement du report modal vers le fluvial

Afin de soutenir le développement de la logistique fluviale et d'apporter des réponses concrètes aux enjeux du secteur industriel, l'Entente Axe Seine s'appuie sur trois grands principes qui orienteront les travaux à venir sur cette thématique

TROIS GRANDS PRINCIPES À MAINTENIR

UNE COLLABORATION TERRITORIALE INDISPENSABLE

Grâce à l'Entente et la mobilisation de l'ensemble des collectivités, une dynamique commune s'est instaurée pour développer du transport fluvial.

DES ENTREPRISES ENGAGÉES DANS LA RÉDUCTION DE LEUR EMPREINTE CARBONE

Dans le cadre des politiques RSE internes, certaines entreprises recherchent des moyens pour diminuer leur empreinte carbone via entre autre, le transport fluvial et la mutualisation des flux et des infrastructures.

LA GESTION STRUCTURANTE DE VNF ET HAROPA PORT

VNF et HAROPA PORT assurent le maintien et la modernisation des infrastructures fluviales et portuaires, soutiennent le report modal. Ils participent aussi à faire connaître ce mode de transport grâce à des sessions de sensibilisation des entreprises tel que le Riverdating ou les Rencontres Fret Fluvial et Ferroviaire Axe Seine.



Ensemble, embarquons pour le fluvial!

Afin de poursuivre cette dynamique déjà engagée, l'Entente Axe Seine et ses partenaires proposent une feuille de route afin de faire collectivement bouger les lignes.

1

ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES VERS LE REPORT MODAL

Promotion du mode fluvial auprès des chargeurs, soutien au développement de nouveaux services.

OBJECTIFS

- Accompagner des entreprises vers le report modal à travers des expérimentations et la pérennisation des flux.

2

ADAPTER LES INFRASTRUCTURES POUR DYNAMISER LE FLUVIAL

Analyse des besoins existants, potentiels et à venir pour adapter l'offre en infrastructures, partage de bonnes pratiques sur les documents d'urbanisme.

OBJECTIFS

- Partager les travaux cartographiques existants à l'échelle de l'Entente afin d'alimenter la réflexion sur le déploiement d'actions d'accompagnement à la modernisation et l'adaptation des infrastructures fluviales.
- Partager des bonnes pratiques pour la pérennisation de l'activité logistique bord à voie d'eau dans les documents d'urbanisme et de planification.

3

SOUTENIR L'INNOVATION ÉNERGÉTIQUE

Diagnostic des besoins en ravitaillement, analyse de la motorisation de la flotte, soutien au verdissement.

OBJECTIFS

- Cartographier les différents types d'infrastructures d'avitaillement existantes et futures.
- Caractériser la motorisation de la flotte fluviale actuelle et scénarii d'évolution de la motorisation.
- Évaluer de l'offre de service en construction et réparation navale.
- Instaurer un dialogue technique avec les opérateurs des chaînes de valeur de verdissement des flottes et d'avitaillement en énergie bas carbone.

4

OUTILLER LES COLLECTIVITÉS POUR LA COMMANDE PUBLIQUE

Formation et outillage des communautés, partage des bonnes pratiques avec les aménageurs publics.

OBJECTIFS

- Permettre aux intercommunalités et aménageurs publics de s'outiller pour intégrer des clauses sur l'utilisation du transport fluvial au sein de leurs marchés.
- Faire de l'Entente un exemple sur l'utilisation du transport fluvial.

L'ENTENTE AXE SEINE



Métropole
du Grand Paris



PARIS



métropole
ROUEN NORMANDIE



LE
HAVRE
SEINE
MÉTROPOLE

SOURCES : Métropole du Grand Paris – Setec – Caux Seine agglo – Le Havre Seine Métropole –
Métropole de Rouen Normandie – Ville de Paris – Voies navigables de France (VNF) – HAROPA PORT