

Cette proposition de recherche a été déposée en 2010 dans le cadre de l'Appel à Projets du Groupe Opérationnel 6 du PREDIT. Le groupement constitué de la RATP, leader, du bureau d'étude Jonction et de la SOGARIS a décidé de présenter un dossier SCALP dont les objectifs étaient de venir mesurer les Surcoûts Consécutifs à l'AJout Logistique dans un Projet de transport collectif urbain de personnes.

Ce travail sur les infrastructures de transport, sur les espaces, mais aussi sur l'urbanisme ainsi que les politiques urbaines, et les nouvelles évolutions de la mobilité, de l'éco mobilité, devait permettre de vérifier la possibilité d'une mixité des flux, autorisant ainsi une optimisation de l'usage de ces systèmes en offrant une nouvelle multi modalité, qui devait ainsi ouvrir sur un report modal (au sens du Grenelle de l'Environnement) de la route vers les modes alternatifs, respectueux de l'environnement et s'intégrant dans les politiques dites « développement durable ».

Ce projet de développement d'un système conceptuel mixte de transport de marchandises, venait aussi compléter le panorama dressé par les deux recherches PREDIT précédentes, réalisées dans le cadre des groupes 3 (« Mobilité dans les Régions Urbaines ») et 4 (« Logistique et Transport de Marchandises »), FILET pour « Faisabilité de l'Intégration Logistique dans les Espaces Transport » et IMOT :EP pour « Intégration des Mobilités Opérationnelles Transport : Etats et Possibles ». Ces projets ont été réalisés par un groupement, RATP, Ecole des Mines de Paris, Interface Transport et Jonction, avec le soutien de la Ville de Paris et de l'APUR.

Le but de cette recherche SCALP était d'être capable de mesurer les impacts financiers dans les projets de transports ferroviaires urbains de personnes, de propositions de solutions innovantes intégrant la logistique urbaine permettant de faire la preuve du concept des superpositions fonctionnelles urbaines, encore si rares en France. Cette phase devait permettre d'estimer le surcoût généré, mais aussi d'évaluer l'impact financier des bénéfices pour la collectivité des nouveaux services fournis. Cette étape est indispensable pour vérifier la pertinence du nouveau modèle systémique développé et donc de trouver les méthodologies qui manquent encore pour identifier les nouvelles possibilités de financement de ces infrastructures à vocation mixte.

Le groupement s'est orienté vers un projet phare pour la région Île-de-France, le projet Grand Paris Express et plus particulièrement vers la Ligne Verte, liaison Rungis/Orly-Saclay-Versailles. C'est dans ce cadre, que le rapprochement s'est fait sur cette réflexion avec les équipes de Siemens SA, qui travaillent sur le développement de la gamme NéoVAL et de sa déclinaison « Marchandise » CargoVAL. La recherche prévoyait, sur ces bases, de venir approcher de manière globale les coûts d'investissement pour les différents types de station, ainsi que les surcoûts dus aux ajouts de fonctionnalités logistiques, avec l'expertise de SOGARIS. Et d'en évaluer les élasticités résultantes sur la rentabilité du projet.

Le potentiel commercial d'attractivité du territoire concerné devait être évalué à l'horizon de l'étude. Il avait aussi été envisagé de regarder les articulations possibles entre les différents modèles utilisés pour les prévisions de trafics passagers et celui utilisé pour la prévision des mouvements de marchandises (FRETURB). Cette recherche, encore embryonnaire, dépasse de très loin les objectifs de ce projet. En effet aucun modèle mathématique n'existe permettant de transformer des mouvements en déplacements. De plus l'absence de données de base rend impossible les projections aux différents horizons de l'étude.

La dernière partie du projet devait venir conclure sur les possibles modèles économiques à mettre en œuvre pour permettre d'assurer tout ou partie du financement du projet. Cette étape d'ingénierie financière, à ce niveau de la recherche, n'a pas pu être menée.

En revanche, la définition fonctionnelle du système CargoVal de Siemens a été réalisée. L'approche urbanistique et la définition du potentiel commercial du territoire ont été également réalisées.

En guise de conclusion, rappelons que les principaux résultats de ce projet étaient de proposer, pour la première fois, une approche conceptuelle et opérationnelle complète sur la faisabilité de l'intégration d'une composante transport de marchandises en ville sur un projet de transport urbain de voyageurs.

Nous pensons que les retombées, qu'elles soient scientifiques ou d'ordre opérationnel devaient être très importantes, tant pour le monde académique que pour les industriels concernés, qu'ils soient équipementiers, opérateurs, gestionnaires d'infrastructures, ingénieristes, logisticiens, chargeurs ou autres...

La démarche entamée ici était totalement novatrice, peut-être trop, car il n'a pas été possible de la mener complètement à bien. Un projet beaucoup plus ambitieux qui comprendrait la recherche des modèles économiques et financiers permettant de mesurer précisément l'impact des projets intégrés de transport de personnes et de marchandises sur les composantes urbanistiques, environnementales, sociales et financières de tels projets, reste donc encore à construire.

Nous espérons que l'intelligence collective prendra vite conscience de l'urgence de cette intégration des flux car les projets auxquels elle s'appliquera sont des projets à très long terme. Et si ceux-ci sont réalisés sans cette nouvelle composante, cela veut concrètement dire que nous en retardons l'échéance à la prochaine réflexion sur l'introduction d'un nouveau mode massif dans le territoire régional, c'est-à-dire de 30 à 50 ans ou peut-être plus...

Néanmoins, l'intérêt des territoires et des politiques se fait de plus en plus prégnant sur ces thématiques de mixités des flux et des demandes d'études vont probablement faire rapidement émerger des projets d'utilisation de tramways pour des usages de logistiques urbaines, tel le projet TramFret.