

# Projet d'agglo

franco-valdo-genevois



## Atelier technique

Compte-rendu  
**Logistique et transport de  
marchandises sur  
l'Agglomération  
franco-valdo-genevoise**

Mardi 6 décembre 2011

---

# Sommaire

<b>Objectif de l'atelier</b>	<b><i>P.3</i></b>
<b>Éléments-clés de l'étude</b>	<b><i>P.3</i></b>
<b>Résumé des questions discutées</b>	<b><i>P.3</i></b>
<b>Propositions pour la suite de la démarche</b>	<b><i>P.7</i></b>

---

## > Objectif de l'atelier

L'atelier technique organisé par le Projet d'Agglomération le 6 décembre 2011 à la Maison des Associations à Genève avait pour objectif de :

1. Partager les résultats des deux volets de l'étude sur la logistique et le transport de marchandises à l'échelle de l'Agglomération
2. Réfléchir et définir ensemble des orientations pour la suite de la démarche
3. Mettre en évidence des actions concrètes à mener

L'atelier s'est organisé en deux parties :

1. Matinée : présentation des résultats par les mandataires et réponses aux questions de compréhension soulevées
2. Après-midi : échanges autour de trois thèmes (intermodalité, dernier kilomètre et gouvernance).

## > Eléments-clés de l'étude

Les éléments-clés mis en évidence par l'étude sont rappelés à la fin de la présentation de la matinée :

1. Besoin d'une coordination forte et d'une gouvernance dans le domaine du transport de marchandises (groupe de travail, observatoire, coordination des politiques publiques, etc.)
2. Réserver du foncier dédié à la logistique et densifier/organiser les zones industrielles existantes

3. Renforcer et pérenniser l'infrastructure ferroviaire pour la desserte de l'Agglomération

4. Développer des nouveaux modèles pour optimiser la desserte des centres villes

Il est proposé, lors de la séance de questions-réponses, d'ajouter un 5e élément-clé : la nécessité de créer des liens entre les sites de logistiques suisses et français afin de développer l'axe ferroviaire sud-ouest de l'Agglomération.

## > Résumé des questions discutées

*Les questions soulevées lors des échanges de la journée sont résumées de manière synthétique et par thématique ci-après.*

### **Le développement du fret ferroviaire**

- Le fret ne doit pas seulement être perçu à travers une question d'infrastructure. L'infrastructure est un prérequis mais n'est pas suffisant pour développer le fret ferroviaire.
- Il conviendrait de sécuriser les infrastructures existantes dans un premier temps, puis de renforcer la fonction ferroviaire et enfin de développer le fret à travers la mise en place d'incitations politiques pour changer le modèle des chargeurs.
- Ce sont les chargeurs qui fixent le prix du transport sur un marché concurrentiel. Les centres de

décision sont cependant éloignés de l'Agglomération (ou même à l'étranger).

- Intégrer un maillon fer dans son schéma de transport doit se faire avec les décideurs qui doivent ensuite réorganiser leur logistique (ex : des approvisionnements plus importants, moins fréquents, plus d'anticipation, etc.).

- Le rail comme tous les autres modes a ses avantages et ses inconvénients dont une faible réactivité.

.....

## Les acteurs ferroviaires

- Fret SNCF n'accorde malheureusement pas la même importance au transport de produits chimiques qu'au transport de « cailloux ».
- Il faut que les acteurs aient la volonté de développer le rail. Cela ne passe pas par des contraintes mais par une révolution culturelle et le développement de standards que les chargeurs attendent.
- Les gestionnaires des infrastructures ferroviaires accordent la priorité au transport de

voyageurs mais il a été rappelé que sur l'axe Genève-Lausanne : 2 sillons fret par heure et par sens sont garantis. Les planifications qui ont lieu tiennent compte de ces données.

- Il existe un problème de cadencement du fret ferroviaire. Il faut qu'il devienne comme le transport ferroviaire de voyageurs. Pour ce faire, les utilisateurs doivent mettre en place des accords sur les plages de sillons horaires dont ils ont besoin. Ces sillons doivent être répartis sur toutes les tranches de la journée par filière, p.ex. : hydrocarbure la nuit, la grande distribution le matin, etc. Il y a également la question des sillons fret en heure de pointe

## Le fret ferroviaire sur le territoire

- La FTI veille à ce que les entreprises utilisent le rail dans les zones industrielles sous sa tutelle à Genève.
- Il conviendrait de définir quelles entreprises doivent être proches du rail, quelles entreprises proches de la ville et où relocaliser les restantes sur le territoire.
- En Europe, il y a une tendance à développer le train sur de courtes distances (via des opérateurs privés, p. ex. : OFP de La Rochelle, le Tramfret). Cela devrait être possible sur l'Agglomération.
- Comment assurer la faisabilité du transport fret sur l'axe Bellegarde – Annemasse alors qu'il y aura une augmentation du trafic voyageur sur ce tronçon ?
- La place de Viry et la porte ouest de Genève : comment Genève se positionne sur cette connexion ?
- Il serait intéressant de connaître les types et les quantités de marchandises qui arrivent ou pourraient arriver par train depuis l'Ouest de l'Agglomération.
- Quid du maintien de la ligne ferroviaire de Divonne-les-Bains ? L'implantation de l'incinérateur de Bellegarde a été conditionnée à l'utilisation du rail pour l'acheminement des ordures ménagères : après

2013, le Sidépage devrait continuer à utiliser le rail sur cette voie ferroviaire de Divonne-les-Bains.

- Quid de son développement pour développer la logistique pour desservir l'ouest de l'Agglomération (Pays de Gex, Nyon, etc.) ?
- CFF sera sur la Praille encore 30 ans : il y a de nombreux investissements et des renouvellements d'équipements.
- Les trains complets de marchandises pourront arriver à CFF Vernier – Cargo aux conditions suivantes :
  1. Electrification du tronçon Cornavin – Vernier en 25 kV (travaux en cours) : permettra de faire passer les trains en dehors des heures de pointe du trafic voyageurs
  2. Acquisition de plusieurs locomotives bicourant : permettra de tracter les convois de Denges à Vernier, sans transit par La Praille
  3. Adaptation des voies de la gare de Vernier CFF : permettra d'accueillir des trains complets
  4. Construction du saut de mouton de Châtelaine : permettra d'augmenter le fret ferroviaire notamment aux heures pointes

.....

### Matériaux inertes : report modal

- Il est difficile de mettre les déblais sur le train (faible distance, rupture de charge, pré et post acheminement, identification des exutoires embranchés, etc.)
- L'accès Praille - MSV est complexe en fer : les manœuvres ferroviaires ont un coût.
- La différence de prix entre le rail et la route est le principal frein de l'utilisation du fer.
- Les centrales (à béton, enrobé, etc.) consommatrices de matériaux de construction devraient être raccordées au fer. L'embranchement pourrait également être utilisé pour collecter les matériaux inertes.
- Dans la mesure où ce sont les chargeurs/expéditeurs qui décident, pour inverser la tendance il faut peut-être initier une démarche comme celle du canton de Vaud (favoriser le transport par rail des granulats issus des carrières du Pied du Jura).

### Matériaux inertes : autre remarque

- Les carrières du Salève ont une capacité de remblais de 300 000m<sup>3</sup> (soit 600 000 tonnes) par an.

### Inter-modalité

- Question sur le maillage des interfaces intermodales : faut-il concentrer ou disperser les chantiers combinés ?
- Le maillon transport (ferroviaire) est important mais le plus important est l'intégration de ce maillon dans la chaîne logistique
- Quid des caisses mobiles urbaines ?
- Le modèle présenté (à savoir : approvisionnement du cœur de ville en fer puis distribution en camions) est un excellent modèle mais reste encore peu répandu : un client de meubles utilise des caisses mobiles sur La Praille.
- La Migros utilise le fer pour acheminer ses marchandises au cœur de la Praille. Les livraisons finales sont effectuées ensuite par camion. Pour utiliser un tel modèle, il faut de la volonté et il faut qu'il soit économiquement viable. Le taux de remplissage des camions est un facteur important : il est de 90-95% pour les camions de la Migros.
- L'exemple d'une entreprise qui fonctionnait selon ce modèle : il y a quelques années le courrier de La Poste circulait en train mais, suite à un remodelage du schéma de transport, l'acheminement s'effectue aujourd'hui par la route depuis les 3 centres de distribution. A Genève, à cause de la forte congestion, le courrier est encore acheminé en train.

### Logistique urbaine & dernier kilomètre : les plates-formes

- Une initiative privée de projet de plate-forme urbaine à la frontière avec utilisation de caisses mobiles et de triporteurs électriques a été abordée.
- Des exemples de centres de distribution urbaine (CDU) ont été cités :
  - o la gare marchandises d'Avoriaz
  - o la plate-forme d'Andorre
  - o Le CDU de La Rochelle : regarder cet exemple avec prudence, car il s'agit d'une petite ville et d'un système fonctionnant grâce à des subventions
  - o Distripolis à Paris, il s'agit de mutualiser les flux d'un même groupe : Geodis.
  - o Monaco Logistique mais dans un cadre réglementaire très stricte

.....

- Les dimensions des plates-formes logistiques urbaines
- Question du transfert de responsabilité et du contrat de transport. Exemple : comment émarger une livraison dans un box au pied d'immeuble ?
- Quelle gouvernance/portage d'un CDU : exemple de Monaco Logistique où il y a eu une volonté de la principauté

### **Logistique urbaine & dernier kilomètre : la mutualisation**

- Il est possible de mutualiser certaines installations (comme l'embranchement fer de la plate-forme matériaux de Viry) avec des concurrents.
- Les livraisons en ville des hydrocarbures sont déjà mutualisées à cause de la RPLP : un même camion livre des stations de marques différentes.
- Les principaux freins de la mutualisation sont sa mise en pratique et la fiabilité.

### **Les véhicules**

- Le projet d'interdiction de circulation en Haute-Savoie aux poids-lourds dont la norme est inférieure à euro 3 lors des pics de pollution.
- Les palettes alors qu'il faut des porteurs de 17 palettes dans certains cas. Exemple : grande distribution).
- Quelle est l'autonomie des camions électriques ? La taille des camions à faibles émissions est problématique (souvent des capacités de 4
- L'association Caddie Service propose un service de portage à domicile (PAD) pour les clients de 8 magasins de l'agglomération. Les livraisons des courses s'effectuent en vélos triporteurs plutôt qu'en camions. Il y a des gains économiques.

### **Incitations : mutation du transport routier**

- Il faudrait mettre en place des aides fiscales pour favoriser l'achat de véhicules, notamment électriques
- La taxe RPLP plutôt que la LEZ => Privilégier l'encouragement par la fiscalité. De plus, les 100 Mio CHF récoltés grâce à cette taxe vont aider à financer le CEVA.
- La LEZ (Low Emission Zone) n'est pas prête de voir le jour à Genève pour des raisons politiques. Son abandon a été entériné.

### **Les attentes des territoires**

- Etudier le marché pour connaître les besoins en marchandises de l'Agglomération : conduire une ou plusieurs études de marché sur l'Agglomération pour connaître les besoins des entreprises (transports/messagerie/logistique).
- L'étude de marché devrait permettre de déterminer les localisations optimales des entreprises : Voulez-vous venir à la ZIMEYSA ? A Viry ? A Valleiry ?

.....

.....

## Gouvernance

- Attention : le temps des politiques n'est pas le temps des entreprises.
- Deux intérêts des instances de concertation : remonter de l'info et la diffuser ensuite. Il est important que ce soit des associations faïtières (p.ex. Union Pétrolière), des associations d'entreprises des ZI et des représentants d'acteurs qui soient présents dans cette instance.
- Il faut une vraie gouvernance franco-suisse. Il faut réfléchir à la complémentarité des territoires
- La faisabilité financière des projets devrait être prise en compte.
- Quels moyens pour financer le trafic de marchandises ? Quels leviers pour récolter des fonds ?
- Il conviendrait de coordonner : le lien économique, le développement économique et la logistique.
- Organisation et densification des ZI : travailler avec les associations d'entreprises afin de garantir les intérêts de toutes les entreprises, mise en place de politiques incitatives pour inciter les entreprises à changer de modèle
- Il conviendrait de faire de la double implantation d'entreprises en France et en Suisse pour atténuer les véritables handicaps du territoire
- Il faudrait une politique d'incitation pour que les entreprises mutent (ex. : sur le PAV).

## > Proposition pour la suite de la démarche

A l'issue de la journée, il est proposé aux participants de se prononcer sur les thèmes à approfondir dans la suite de la démarche du Projet d'Agglomération. Ces thèmes sont listés ci-après.

**1. Développement du fret ferroviaire** : quels standards mettre en place pour faciliter le développement du rail et soutenir les chargeurs ?

**2. Cadencement du fret ferroviaire** : comment trouver un accord entre les différents utilisateurs pour garantir une utilisation minimale des sillons ?

**3. Gestion du dernier kilomètre et de la logistique urbaine** : quels critères, dimensions, utilisateurs pour un centre de distribution urbaine ?

**4. Inter-modalité**

**5. Gouvernance et partenariat public-privé**

**6. Utilisateurs du rail** : quel type d'entreprises et à quelles conditions (périmètres d'étude : ZIMEYSA, PAV, etc.) ?

---

## Réalisation et contacts

Si vous souhaitez réagir sur ce compte-rendu ou nous donner votre avis sur la suite à donner à cette étude, n'hésitez pas à envoyer un courriel à l'une des personnes de contact ci-dessous :



**Mme Ana Gonseth**

Sofies SA (Genève)

[ana.gonseth@sofiesonline.com](mailto:ana.gonseth@sofiesonline.com)



**M. Frédéric Mollard**

Interface Transport SA (Lyon)

[fmollard@interface-transport.com](mailto:fmollard@interface-transport.com)

Les deux volets de l'étude sont disponibles sous [www.projet-agglo.org](http://www.projet-agglo.org).

---

> Toute l'information sur le Projet d'agglomération : [www.projet-agglo.org](http://www.projet-agglo.org)



Compte-rendu de l'atelier technique du Projet d'agglomération, 6 décembre 2011, Maison des Associations à Genève  
*Rédaction* : Sofies (Genève), Interface Transport (Lyon) - *Mise en page* : Sofies (Genève) - *Crédits photos* : Sofies (Genève)

*Coordonnées* : Projet d'agglomération  
Clos Babuty - 27 rue Jean Jaurès - F-74100 Ambilly  
[info@projet-agglo.org](mailto:info@projet-agglo.org) - [www.projet-agglo.org](http://www.projet-agglo.org)