

Le terminal de fret ferroviaire de Chapelle International

Contexte du stage et de l'étude

- Projet NODE-FF et partenariat avec Sogaris
- Etude de cas du terminal de Chapelle International et fret ferroviaire parisien
- Construit depuis 2018, le terminal n'a pas encore accueilli de train de marchandises → échec du report modal



Méthodologie et difficultés

- Entretiens semis-directifs et visites de terrain
- Littérature et documentation, Géopolitique et « Infrastructures Studies »
- Positionnement de recherche face à un objet technique
- Entretiens et données



Terrain et entretiens

	Type d'acteurs interrogés
2	Membres de Sogaris
1	Directeur de plateforme multimodale
1	Consultant en transport combiné
1	Membre de SNCF Réseau
2	Spécialistes universitaires

Visite de terrain
Terminal de Chapelle International
Plateforme multimodale de Delta 3 à Dourges

Comment l'exploitation d'une infrastructure logistique novatrice, s'insère finalement dans le système en place en contradiction avec ses objectifs initiaux ?

I- Contraintes et ambitions pour un terminal ferroviaire parisien

- A. Une volonté politique affichée de développer le fret ferroviaire
- B. La SEM Sogaris, un type d'acteur particulier
- Ecueils techniques et infrastructurels pour l'exploitation ferroviaire
- C. Quel fret ferroviaire pour Paris, zone urbaine dense

II. L'échec du report modal vers le ferroviaire au terminal Chapelle international et réorientation du projet

- A. La SEM Sogaris, un type d'acteur particulier
- B. La domination persistante du mode de transport routier dans les schémas logistiques des différents acteurs
- C. Conception ou exploitation, la construction progressive de l'infrastructure

III. Le terminal Chapelle international : symptôme des difficultés du ferroviaire parisien ?

- A. L'enjeu de l'accessibilité du réseau
- B. Multiplicité d'acteurs aux stratégies différentes
- C. Objectifs ambitieux, déceptions et impact sur les représentations du fret ferroviaire

L'ambition du terminal

Les contraintes d'un terminal ferroviaire
en zone urbaine dense

La place de l'acteur Sogaris

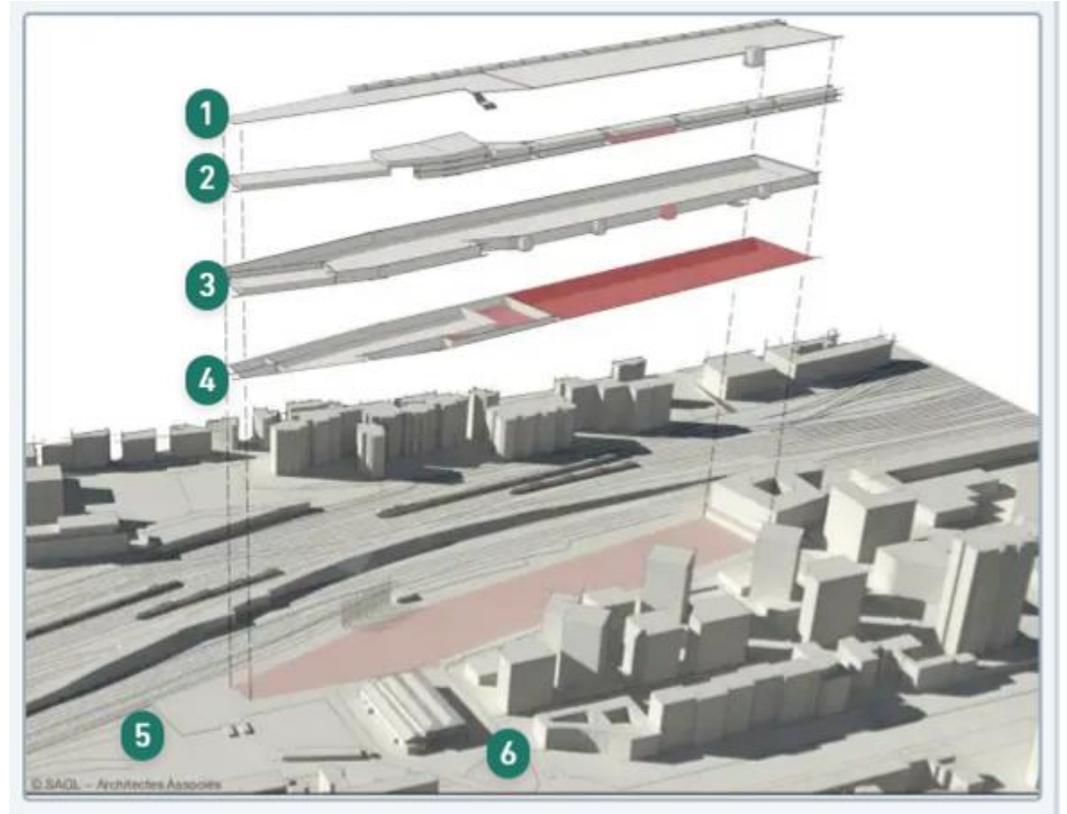
Impacts et représentations pour le Fret
Ferroviaire

L'ambition du terminal

« C'est le seul équipement logistique de ce type en Europe. Ce sont 500 camions chaque jour, 44 000 par an, qui vont s'évaporer grâce aux rails, des routes de Paris et de l'Ile-de-France. » Anne Hidalgo, inauguration du terminal,

L'enjeu central : **décarboner, décongestionner et fluidifier le secteur des transports de marchandises parisien.**

Verticalisation de l'immobilier logistique urbain : contrer le desserrement logistique connu en Ile-de-France et rapprocher les espaces logistiques des lieux de consommation.



Les contraintes d'un terminal ferroviaire en zone urbaine dense



L'enjeu principal de l'accessibilité ferroviaire au terminal sur un **faisceau ferroviaire surchargé**.

Une opérabilité complexe liée à la localisation en zone urbaine et l'insertion dans son quartier.
Tronçon de train long ou train pondéreux.

La compétition modale semble être à l'**avantage du mode routier** qui bénéficie d'un « Monopole Radical ». (Ivan Illich, *La convivialité*)

La place de la puissance publique face aux limites du report modal.

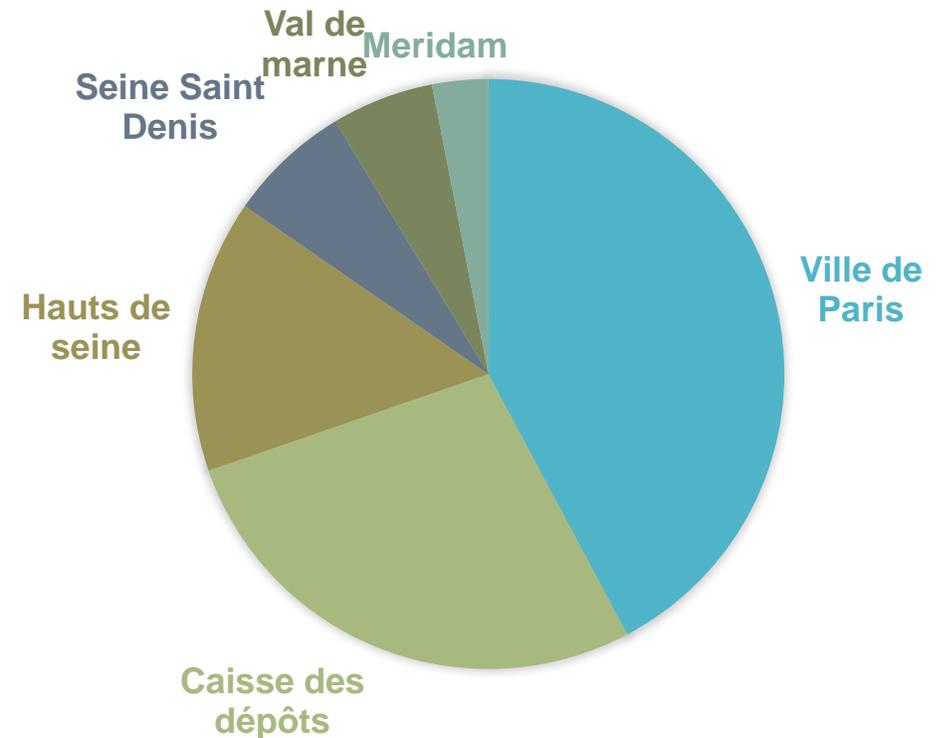
La place de l'acteur Sogaris

Sogaris, « ADN » publique d'une société d'économie mixte, un **acteur capable de prendre des risques et d'innover**.

Les déterminants et acteurs clés du report modal, la **centralité des grands prestataires de services logistiques** (Khodadad et Baron).

La difficulté pour un acteur, promoteur d'immobilier logistique d'être moteur du report modal.

ACTIONNAIRES DE SOGARIS



Impacts et représentations pour le Fret Ferroviaire

Multiplicité d'acteurs aux stratégies différentes voire contradictoire. **Compétition entre le ferroviaire fret et voyageur** dans l'utilisation du réseau.

Objectifs souvent très ambitieux : 44 000 camions, doubler la part modale du fret ferroviaire entre 2022 et 2030. Ces objectifs souvent déçus, impactent l'image du fret ferroviaire.

Vers une perte de confiance et de compétences pour le fret ferroviaire, l'incompréhension du mode ferroviaire.

Conclusion