

# Document d'orientations stratégiques pour le fret

en Île-de-France à l'horizon 2025

Mai 2012



**P**ar son positionnement géographique et ses infrastructures, l'Île-de-France est un important centre de réception et de redistribution des marchandises à la mesure de ses 11 millions d'habitants. Les activités de transport de fret et de logistique contribuent ainsi au développement économique de la région et à l'emploi. C'est un secteur dynamique, qui s'adapte pour suivre l'évolution des échanges européens et mondiaux mais aussi, d'une manière plus proche de la vie quotidienne des franciliens, l'apparition de nouveaux modes de consommation comme le commerce en ligne ou les livraisons à domicile.

Les grands projets d'infrastructures (ouverture du Canal Seine Nord Europe, développement de l'axe Seine et création du port Seine Métropole, autoroutes ferroviaires...), l'ensemble des actions visant le report modal et une logistique plus respectueuse de l'environnement (création de la taxe PL, renforcement du transport combiné...) et le développement métropolitain porté par le projet Grand Paris vont considérablement modifier les flux et les lieux de traitement des marchandises.

C'est dans ce contexte que le Préfet de la Région Île-de-France a souhaité que soit défini un cadre stratégique régional à l'horizon 2025 pour le fret en Île-de-France, afin d'accompagner durablement ces évolutions.

## La démarche

Le pilotage de cette réflexion a été confié à la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France. Sept groupes de travail permettant d'aborder de manière spécifique les filières du transport et de la logistique ont été réunis :

- les matériaux de construction et les déchets ;
- l'intermodalité ;
- la grande distribution ;
- la filière industrielle ;
- la logistique du dernier kilomètre ;
- la prospective des besoins en surfaces logistiques ;
- l'aménagement d'une zone logistique.

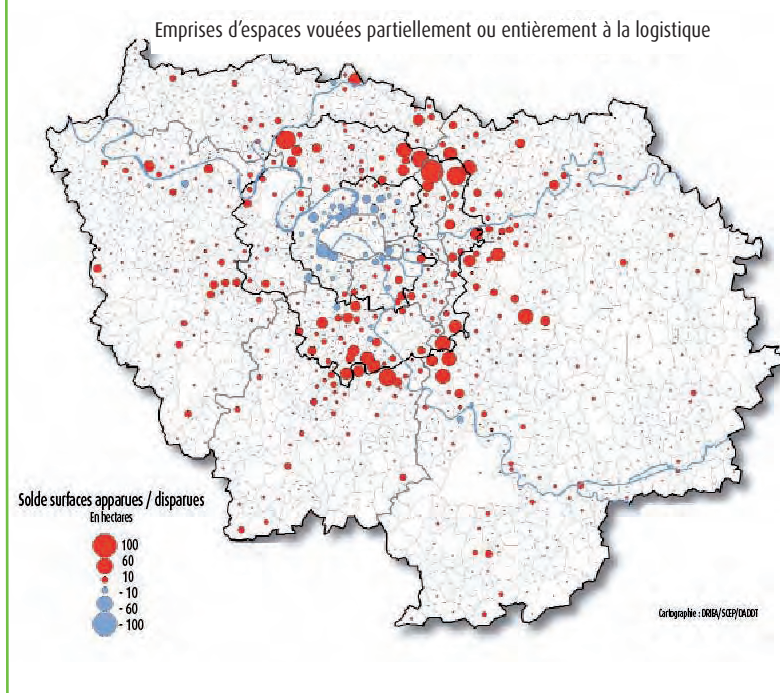
À cette occasion, les gestionnaires de réseaux, les représentants de chargeurs et de transporteurs, les collectivités, les chambres de commerce ont pu partager un diagnostic et une vision prospective et identifier ainsi les principaux enjeux relatifs à chaque thème. Les contributions spécifiques de certains partenaires, les études déjà réalisées dans le domaine ont aidé à conforter ces analyses. Au final, des orientations stratégiques pour le fret au niveau régional ont été définies, assorties d'un programme d'actions de l'État et de ses établissements publics.



Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France

## Les orientations stratégiques

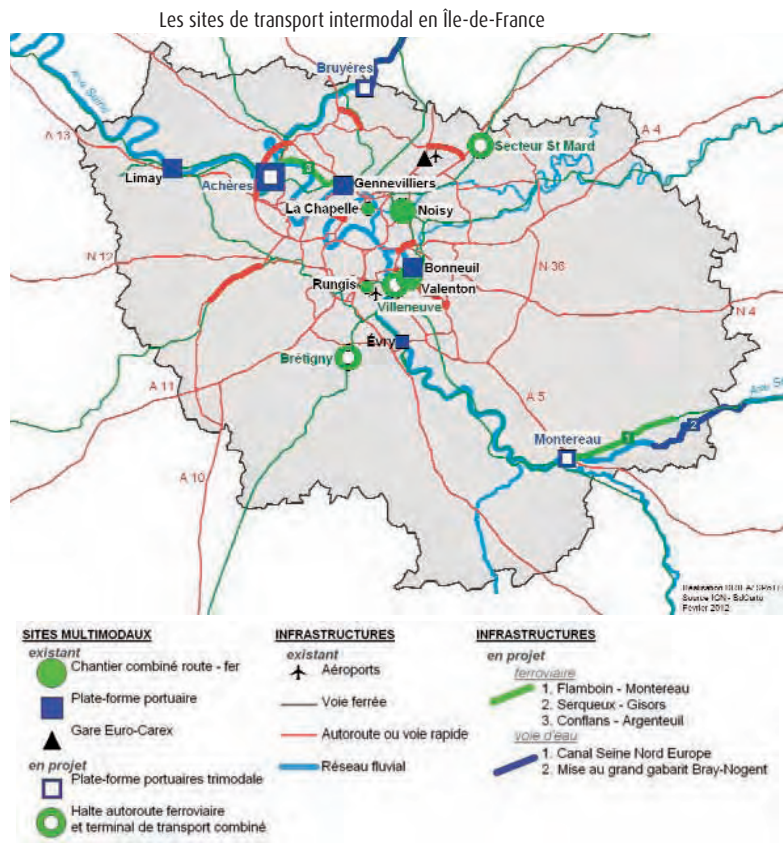
### Orientation stratégique n° 1 : assurer un développement cohérent de la logistique aux différentes échelles du territoire



Le desserrement progressif mais continu de l'implantation logistique de la petite couronne vers la grande couronne et la raréfaction des sites logistiques en zone dense du fait de la pression foncière, éloignent les sources d'approvisionnement des sites de consommation et allongent les distances de transport, avec toutes les conséquences sur la circulation et l'environnement. La maîtrise de cette tendance ne peut relever que d'une intervention forte des acteurs publics via les outils du foncier, de l'urbanisme opérationnel et la mise en perspective de l'intérêt et des atouts de la logistique. Cette activité, est souvent réduite aux seules nuisances qu'elle peut générer, et en conséquence mal perçue. Des solutions innovantes et des projets mieux intégrés dans leur environnement sont ainsi à promouvoir, notamment en zone dense. En zone périphérique, l'enjeu est de concentrer les activités sur des plate-formes logistiques, en développant des services inter-entreprises et permettre ainsi une moindre consommation d'espaces naturels et agricoles.

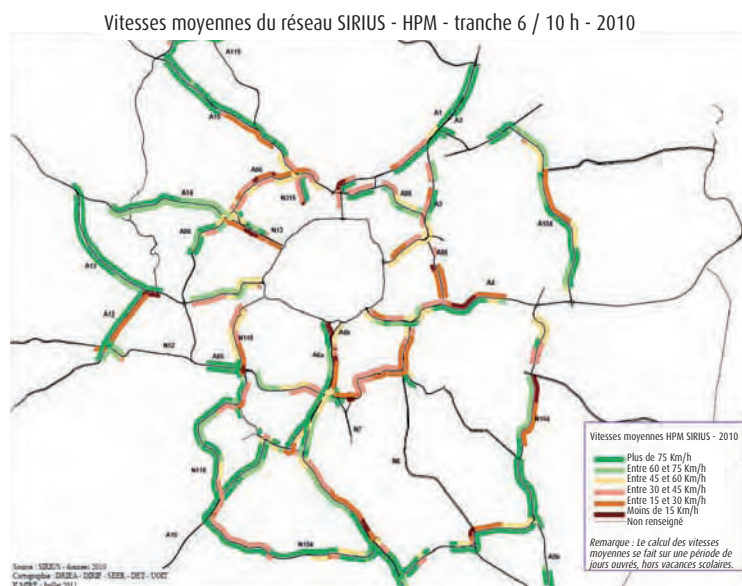
### Orientation stratégique n° 2 : développer la complémentarité entre les modes et favoriser le report modal

Il convient de mettre en œuvre au niveau régional les objectifs de report modal insufflés par le Grenelle de l'environnement. Le trafic fluvial est en croissance soutenue depuis une dizaine d'années. Cette croissance doit être accompagnée en agissant sur l'infrastructure, en préservant et en créant de nouvelles plate-formes, en proposant une offre attractive et compétitive par filières, en menant des actions auprès des chargeurs. Pour le ferroviaire, la situation est plus complexe. La restructuration de l'offre a induit une chute de trafic que l'arrivée des nouveaux opérateurs ne réussit pas encore à compenser, dans un marché du transport industriel lourd en décroissance. Les perspectives de développement de ce mode reposent essentiellement sur les trafics de transport combiné, mais aussi sur des services comme les autoroutes ferroviaires, permettant d'atteindre le fret moins massifié, celui de la consommation, dont le potentiel est élevé en Île-de-France. La création de terminaux adaptés, l'optimisation des infrastructures et des actions en faveur d'une circulation de qualité pour le fret quand l'offre voyageurs est en pleine croissance doivent permettre d'atteindre cet objectif. Conserver certains sites raccordés au rail, aider à la création d'opérateurs fret de proximité sont d'autres actions en faveur du transport ferroviaire.



## Orientation stratégique n° 3 : favoriser un transport routier plus productif, respectueux de l'environnement et en améliorer la sécurité

Un défi pour le transport routier est de réduire son empreinte environnementale, en intervenant sur la gestion des infrastructures, en agissant sur le parc de matériels, en mutualisant les chargements et en optimisant les déplacements. Ce sont des préoccupations qui doivent s'intégrer dans les politiques de déplacement et d'aménagement aux différentes échelles du territoire, et être déclinées sur tous les réseaux routiers. Dans ce cadre, la zone dense constitue un contexte spécifique : l'importance du trafic des véhicules utilitaires légers, l'augmentation du nombre de livraisons, la présence de nombreux autres usagers de la voirie imposent une réflexion d'ensemble et à l'échelle de plusieurs communes ou d'un axe, pour que notamment des règles de circulation et de stationnement homogènes puissent être établies. Cette réflexion est à lier à celle sur le maillage des centres de distribution urbaine pour réduire la demande en déplacement, en complémentarité avec des solutions innovantes de logistique urbaine par des modes alternatifs à la route. La desserte routière des sites logistiques, en particulier multimodaux, doit aussi faire l'objet d'une attention particulière : il s'agit de prévoir des accès routiers adaptés au trafic tout en maîtrisant l'impact de ces flux sur l'environnement. L'Île-de-France est la région qui accueille le plus grand nombre d'entreprises de transport routier. Dans un contexte de régulation européenne et nationale de la profession, les enjeux d'équité et de compétitivité renforcent la nécessité du contrôle du respect de la réglementation. La prise en compte de la sécurité routière complète ce volet social du transport des marchandises.



## Les actions

Le cadre stratégique ainsi défini prend en compte les champs de l'aménagement, des transports, de l'environnement et du développement économique, et sa mise en œuvre doit s'appuyer à la fois sur les institutions publiques et les opérateurs privés. En tant que gestionnaire d'infrastructures, maître d'ouvrage ou co-financier de projets, acteur des politiques d'aménagement et de transport et porteur de la réglementation, l'État et ses établissements publics disposent de nombreux leviers d'action. Ainsi, un programme hiérarchisé de neuf actions à engager dès à présent a été établi :

**Actions structurantes** : elles visent à donner un cadre de pilotage, de suivi et de développement du transport et de la logistique en Île-de-France :

- 1 - mettre en place une instance de concertation sur les marchandises et un observatoire régional du transport de marchandises et de la logistique ;
- 2 - produire un cadre de cohérence du développement de la logistique à l'échelle régionale ;
- 3 - adapter à la demande les réseaux d'infrastructures gérés par l'État et ses établissements publics.

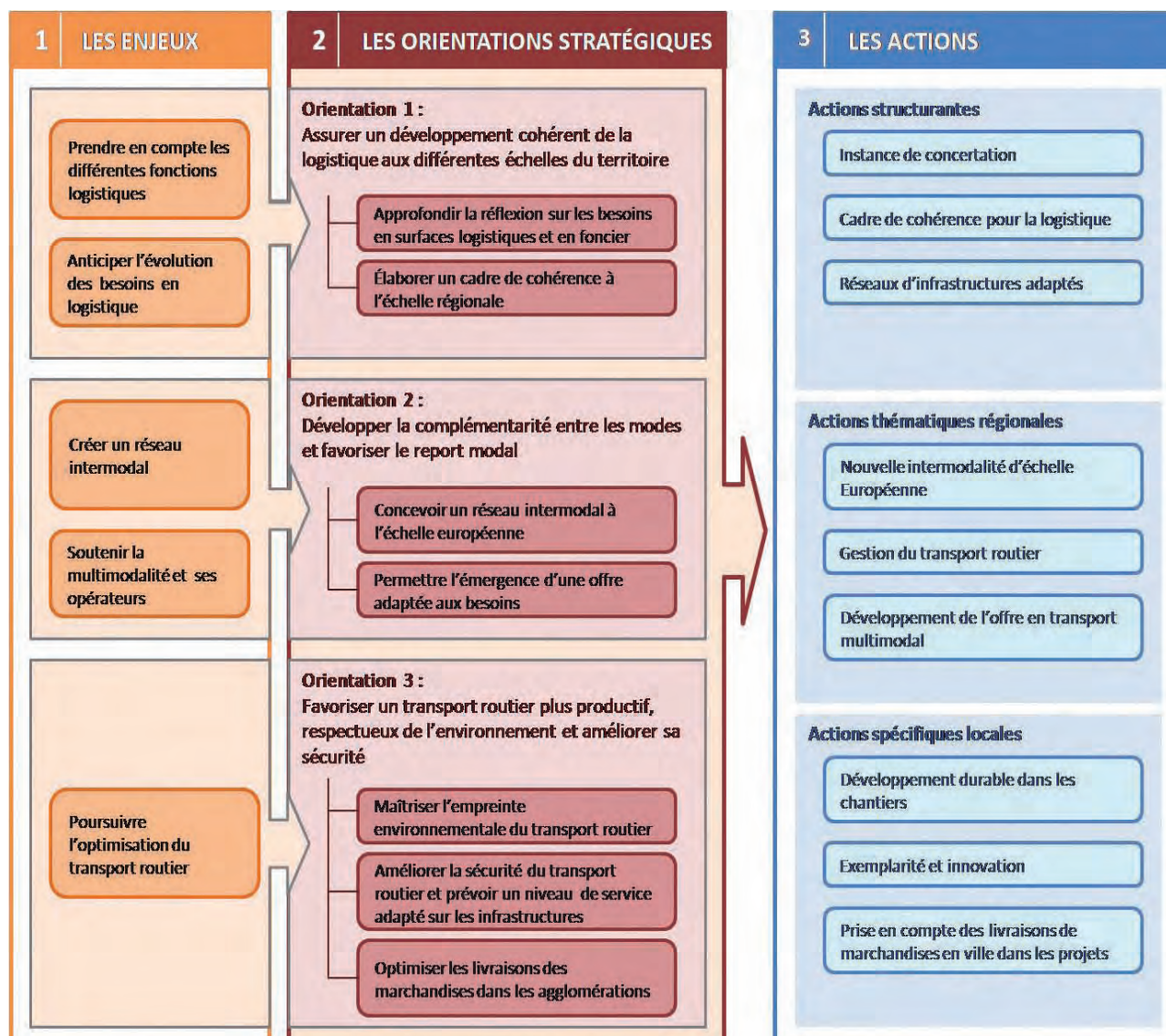
**Actions thématiques régionales** : elles visent des études et des opérations à caractère régional dans le domaine routier et des modes alternatifs :

- 1 - concevoir une nouvelle intermodalité en Île-de-France à l'échelle européenne ;
- 2 - optimiser la gestion du transport routier de marchandises ;
- 3 - soutenir le développement d'une offre en transport multimodale.

**Actions spécifiques locales** : elles visent des projets particuliers qui relèvent de démarche exemplaire ou qui sont de portée ponctuelle mais qui sont suffisamment significatifs pour être spécifiquement :

- 1 - inscrire les chantiers de l'État et de ses établissements publics dans une démarche de développement durable ;
- 2 - participer aux expérimentations et favoriser les initiatives exemplaires sur des services innovants ;
- 3 - prendre en compte les livraisons des marchandises en ville dans les projets d'aménagement et de déplacement

Ce programme d'actions n'est pas limitatif et sera complété par d'autres mesures élaborées dans le cadre de réflexions sectorielles ou territoriales. Il sera évolutif dans le temps et sera complété pour répondre à l'évolution des besoins.



## Le suivi de la démarche

L'État et la Région Île-de-France, qui a mené ses Assises du Fret en 2011, ont une vision partagée des enjeux du fret et de la logistique en Île-de-France. Un travail collaboratif va ainsi être engagé, en constituant notamment à l'automne 2012 une instance de concertation sur les marchandises ouverte à tous les acteurs. Cette instance sera l'organe de suivi de la mise en œuvre des orientations stratégiques. Elle a vocation aussi à favoriser l'émergence de bonnes pratiques et le partage d'expériences. Elle s'appuiera sur un centre de ressources sur la logistique et le fret qui lui sera conjointement créé et qui sera animé par la Direction Régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France et l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France. Ces dispositifs constitueront la base pour suivre et orienter dans la durée la complémentarité des actions sur le fret et la logistique entreprises par l'État, la Région Île-de-France et les partenaires publics et privés.

*Le rapport est disponible en téléchargement sur le site internet de la DRIEA :*

<http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/transport-de-marchandises-r1580.html>



Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement  
et de l'Aménagement d'Île-de-France  
21/23 rue Miollis - 750732 PARIS cedex 15  
Tél. 01 40 61 80 80  
Fax 01 40 61 81 61



[www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr](http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr)