

# Recueil documentaire

## Document d'orientations stratégiques pour le fret

en Île-de-France à l'horizon 2025

Mai 2012



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



# Sommaire

<b>Objet du document</b> .....	5
<b>Contributions des partenaires</b> .....	6
Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie et Chambres de Commerce et d'Industrie de Paris et d'Île-de-France .....	7
Ports de Paris .....	12
Fédération Nationale des Transports Routiers .....	16
Conseil Général du Val-d'Oise .....	17
Conseil Général de Seine-Saint-Denis .....	19 et 28
Conseil Général de l'Essonne .....	37
Conseil Général des Yvelines .....	39
Conseil Général du Val-de-Marne .....	41
Liste des études et des documents de référence transmis par les partenaires .....	45
<b>Restitution des ateliers</b> .....	46
Groupe de travail n° 1 : pondéreux .....	46
Groupe de travail n° 2 : intermodalité .....	50
Groupe de travail n° 3 : grande distribution .....	59
Groupe de travail n° 4 : filières Industrielles .....	67
Groupe de travail n° 5 : dernier kilomètre .....	73
Groupe de travail n° 6 : état des lieux et perspectives de la logistique en Île-de-France .....	78
Groupe de travail n° 7 : aménagement des zones pouvant accueillir des activités logistiques .....	84



# Objet du document

**D**ans le cadre du projet Grand Paris, le Préfet de la Région Île-de-France a souhaité que soit défini un cadre stratégique régional dans le domaine du fret et de la logistique à l'horizon 2025, dont il a confié la réalisation à la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France (DRIEA).

Pour ce faire, une réflexion a été menée de mars 2011 à mai 2012, et s'est appuyée sur une démarche participative des acteurs du transport : collectivités, gestionnaires de réseaux, professionnels. Sept groupes de travail thématiques ont ainsi été réunis, et ont permis de faire émerger les principaux enjeux du fret en Île-de-France. Ces groupes ont porté sur :

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

Les contributions spécifiques de certains partenaires à la démarche ainsi que les études existantes sur ces sujets ont permis de consolider ces analyses.

Les acteurs du transport et de la logistique ont participé activement à ce projet, et la DRIEA les en remercie vivement car leur implication a été essentielle pour mener les réflexions.

Le présent document rassemble l'ensemble des documents produits dans le cadre de l'élaboration du document d'orientations stratégiques pour le fret en Île-de-France, qui fait l'objet d'un rapport particulier. Il se décompose en :

- les contributions des partenaires à la démarche, qui se sont formalisées sous la forme de la production d'un document spécifique ou la transmission de documents d'études ;
- la restitution des groupes des travail, comprenant les éléments de diagnostic et de prospective présentés en réunion ainsi qu'une synthèse des échanges.

Il convient de préciser que la préparation des groupes de travail s'est basée uniquement sur la documentation existante, aucune étude spécifique n'a été menée. De ce fait, certaines données ou éléments de contexte peuvent être dépassés à ce jour et à actualiser. Ensuite, dans la forme, chaque restitution des groupes de travail est hétérogène, mais est le reflet de la rédaction de son animateur. Pour finir, le contenu plus exhaustif des échanges peut être consulté dans les comptes-rendus de réunions diffusés à l'ensemble des participants aux groupes de travail et aux comités de suivi mais ils ne sont pas intégrés dans ce rapport.

# Contributions des partenaires

## Liste des contributions

■ Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie d'Île-de-France et Chambres de Commerce et d'Industrie de Paris et d'Île-de-France

Lettre du 12 mai 2011

■ Ports de Paris

Contribution en date du 4 mai 2011

■ Fédération Nationale des Transports Routiers

Lettre du 22 mars 2012

■ Conseil Général du Val-d'Oise

Contribution de M. Gilles Leblanc en date du 30 mars 2011

■ Conseil Général de Seine Saint Denis

Lettre du 16 mai 2011

Lettre du 17 janvier 2012

■ Conseil Général de l'Essonne

Lettre du 20 juin 2011

■ Conseil Général des Yvelines

Lettre du 4 juillet 2011

■ Conseil Général du Val-de-Marne

Lettre du 10 avril 2012

## Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie et Chambres de Commerce et d'Industrie de Paris et d'Île-de-France

Lettre du 12 mai 2011

REPUBLIQUE FRANÇAISE



Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Paris - Ile-de-France

Le Directeur Général

Monsieur Jean-Claude RUYSSCHAERT  
Directeur Régional et Interdépartemental  
de l'Équipement et de l'Aménagement  
DRIEA  
21,23 rue Miollis  
75732 PARIS Cedex 15

Paris, le 12 mai 2011

Ref : 0358/2011/PL/AG

Monsieur le Directeur Régional,

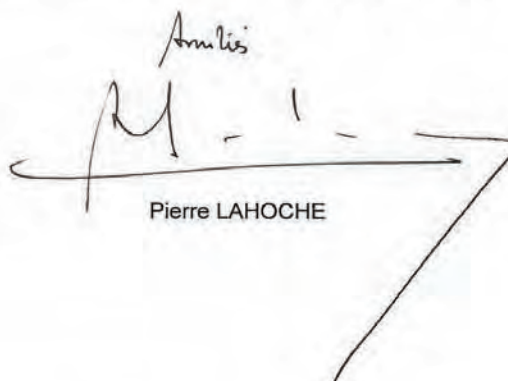
Je vous ai transmis par courrier, le 26 avril dernier, une version provisoire de la contribution aux Assises de la logistique et du fret, avant sa validation officielle par le Bureau de la CRCI.

Cette validation est intervenue le 5 mai dernier, après que quelques modifications aient été portées sur le texte initial.

Je vous transmets en pièce jointe la version validée.

Anne GALITZINE et moi-même sommes à votre disposition pour répondre à vos éventuelles questions.

Je vous prie de croire Monsieur le Directeur Régional en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

*Amulis*  
  
Pierre LAHOCHÉ

P.J : 1

7, rue Beaujon - 75008 PARIS - Tél. : 01 55 37 67 61 - Fax : 01 55 37 67 66  
lahoche@paris-iledefrance.cci.fr - www.paris-iledefrance.cci.fr

Le réseau des Chambres de Commerce et d'Industrie de Paris - Ile-de-France :  
CRCI Paris - Ile-de-France - CCI de l'Essonne - CCI de Paris - CCI Seine et Marne - CCI Versailles Val d'Oise/Yvelines

## RESUME DE LA CONTRIBUTION

### Les 4 grands besoins de la filière logistique et du fret

#### I. LA PRÉSERVATION DES SITES LOGISTIQUES STRATÉGIQUES, LE DÉVELOPPEMENT DE LA LOGISTIQUE URBAINE EN ZONE DENSE ET LA CREATION DE PLATEFORMES MULTIMODALES

##### La logistique est essentielle et stratégique dans un contexte où :

- Le bassin de consommation de l'Île-de-France de près de 12 millions d'habitants nécessite une infrastructure logistique performante et pérenne.
- De nombreux sites logistiques ont tendance à disparaître face à la pression du développement urbain, alors que les **emprises foncières multimodales en zone centrale sont stratégiques pour le long terme et doivent être préservées** afin d'assumer les besoins de la métropole.
- En outre, le développement de l'**Axe Seine** et la construction du **canal Seine – nord Europe** vont avoir un impact déterminant sur l'organisation de la logistique en Île-de-France et sur l'activité économique de la filière. Ces deux axes de transport de marchandises massifiés vont permettre l'accroissement des flux maritimes internationaux, notamment de conteneurs, vont amplifier le rôle de portes d'entrée continentales des ports maritimes. L'Île-de-France doit anticiper les mutations que ces voies d'accès fluviales vont produire.
- Toutefois, le maintien ou le développement de l'activité logistique se heurte au problème du foncier : **sa rareté et son coût élevé, principalement en zone centrale**<sup>7</sup>.

7

- la faible valorisation foncière de l'immobilier logistique par rapport au foncier dédié à la création de bureaux ou de logements,
- l'image négative de la logistique, et son insuffisante prise en compte dans les documents d'urbanisme locaux tels que les PLU,
- la forte consommation d'espaces nécessaires à la logistique,
- les coûts de dépollution qui peuvent grever le prix du terrain mutable, en dépit de l'obligation faite au dernier occupant de réaliser à ses frais la dépollution,
- la concurrence de l'offre foncière significative située en dehors de l'Île-de-France, dont les prix sont entre 20 et 50% inférieurs à ceux pratiqués en Île-de-France.

6

La contribution de la CRCI et des CCI de Paris-Île-de-France à la définition du document d'Orientations stratégiques du fret à l'horizon 2025, piloté par le Préfet de Région.



- Une situation récemment aggravée par la loi de finances rectificative du 29 décembre 2010 (voir détail en annexe 1) applicable en Ile-de-France qui :
  - o instaure une redevance applicable aux locaux de stockage pour la construction et pour la modernisation :
    - 51,6€/m<sup>2</sup> (abattement de 85% de 344 €/m<sup>2</sup>) dans les communes de Paris et des Hauts-de-Seine,
    - 32,10€/m<sup>2</sup> (abattement de 85% de 214/m<sup>2</sup>) dans les communes de l'unité urbaine de Paris (autres que Paris et les Hauts-de-Seine),
    - 12,9€/m<sup>2</sup> (abattement de 85% de 86€/m<sup>2</sup>) pour les autres communes d'Ile-de-France.
  - o pénalise les locaux de stockage par les majorations de la taxe annuelle avec :
    - une actualisation des taux,
    - la modification du zonage,
    - l'extension de son champ d'application aux surfaces de stationnement annexées d'au moins 500 m<sup>2</sup>.

Ces nouvelles dispositions fiscales, applicables le 1<sup>er</sup> janvier, devraient concourir à rendre plus :

- o difficile la réalisation de bâtiments logistiques à des prix admissibles dans toute l'Ile-de-France,
- o onéreuse la modernisation des locaux affectés à la logistique,
- o compétitive l'offre des grandes plateformes logistiques situées hors Ile-de-France, qui ne sont soumises ni à redevance sur la construction ou sur la modernisation, ni à taxation sur le stationnement.

#### La définition des besoins reste à définir :

- entre 2 800 et 4 000 ha de foncier supplémentaire sont nécessaires selon l'IAU et le Conseil Régional, répartis dans 15 sites dont 1000 ha à 1200 ha par restructuration de sites obsolètes ou pollués.
- 3000 ha supplémentaires environ sont à mobiliser selon la DRIEA avec une implantation préférentielle de plateformes vers l'ouest francilien afin d'assurer un rééquilibrage par rapport à la situation actuelle.
- si l'on se place du point de vue des entreprises et du marché, la définition des besoins en espaces logistique varie selon le type d'activité (d'entrepôts, de messagerie, de logistique industrielle ou de logistique liée à la distribution).
- enfin, le développement du e-commerce qui progresse de 20% par an, génère une demande spécifique d'approvisionnement et de redistribution jusqu'au client final.

7

La contribution de la CRCI et des CCI de Paris-Ile-de-France à la définition du document d'Orientations stratégiques du fret à l'horizon 2025, piloté par le Préfet de Région.

**Plan d'actions pour préserver des sites logistiques stratégiques, favoriser leur développement et leur création**

- **Organiser la confrontation des professionnels, des pouvoirs publics, des investisseurs, des chargeurs et des divers utilisateurs afin de croiser les points de vue et de définir :**
  - o les besoins quantitatifs,
  - o les sites stratégiques à préserver et à transformer pour un usage logistique,
  - o les nouveaux sites à créer.
  
- **Faire une estimation des coûts de transformation des sites stratégiques disqualifiés ou pollués**
  
- **Réaliser un plan-programme stratégique des sites logistiques à préserver, à transformer ou à créer en identifiant le court terme, moyen et long terme par rapport à l'horizon 2025.**
  
- **Agir sur les outils de planification et d'aménagement pour préserver le foncier logistique, limiter la pression foncière et contenir les coûts du foncier.**
  - ⇒ **Introduire des mesures prescriptives dans le cadre de la révision du SDRIF suivantes :**
    - o la carte des sites stratégiques à préserver, à transformer et à créer.
    - o Le caractère prescriptif à la recommandation de réservation de foncier, prévue dans le projet de PDUIF à savoir : 4 hectares pour 100 000 habitants doivent être réservés à la logistique urbaine (surface de stockage et activités logistiques) :
      - dans les SCOT et les PLU
      - dès la conception des opérations d'aménagement
    - o l'assouplissement des règles actuelles du projet de SDRIF, approuvé par le Conseil régional le 25 septembre 2008, qui contraint très fortement la création ou développement des sites monomodaux.
  - ⇒ **Fixer un programme de préservation et de développement des sites logistiques dans le cadre des Contrats de développement territorial en s'appuyant sur la CRCI et les CCI qui peuvent :**
    - o apporter leur expertise sur les besoins de la filière logistique,
    - o identifier les activités susceptibles de venir s'implanter dans le périmètre des CDT,
    - o préciser les dispositions de l'aménagement et de circulation à considérer pour acheminer les flux.
  
- **Contribuer à expertiser les coûts de dépollution et permettre leur prise en compte par les services des domaines par une démarche prospective en associant les établissements publics fonciers, les services de France-Domaine, l'ORF, l'ADEME ainsi qu'avec les aménageurs publics (SEM, EPA, AFTRP) et privés (Foncière Logistique, SOGARIS...) pour simuler des bilans d'opérations de logistiques urbaines sur les fonciers disqualifiés.**

8

La contribution de la CRCI et des CCI de Paris-Île-de-France à la définition du document d'Orientations stratégiques du fret à l'horizon 2025, piloté par le Préfet de Région.

- Définir des objectifs de portage foncier par l'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France pour contribuer à produire du foncier logistique dans les sites stratégiques, dans le cadre d'une révision de son Programme Pluriannuel d'Intervention (2007-2013).
- Créer de nouveaux sites, de préférence multimodaux, sous la forme de véritables parcs logistiques permettant d'atteindre une masse critique suffisante d'entreprises, rendant viable la mutualisation par voie ferrée ou voie d'eau.
- Prévoir lors de la conception des opérations d'aménagement une utilisation mutualisée des équipements et facilitant la mise en œuvre d'autres fonctions urbaines, afin de rentabiliser davantage le foncier et l'immobilier correspondants.
- Faire évaluer, dans l'étude d'impact de toute opération d'aménagement, comme cela se fait déjà pour les centres commerciaux, les flux de marchandises qui seront générés par le site et déterminer en conséquence la surface à réserver à la logistique dans l'opération.
- Favoriser l'aménagement, la réalisation de bâtiments logistiques, la transformation et la gestion en s'appuyant sur les acteurs opérationnels et les investisseurs et non en créant des structures nouvelles publiques.
- Evaluer les contraintes imposées par la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sur les entreprises de la logistique car elle peut entraver leur implantation et leur développement.

## Ports de Paris

Contribution du 4 mai 2011



Direction du développement  
Département des études et de la prospective

Elaboration du document d'orientations stratégiques régional pour le fret en Ile de France

Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement

Ile de France

Contribution de Ports de Paris

### 1. Implantations des activités logistiques et industrielles

La démarche engagée par l'Etat fait le constat d'une nécessité de réaliser un document stratégique transcrivant à l'horizon 2025 la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement pour la région Ile de France. Le secteur de la logistique est et sera l'un des volets de la croissance régionale. Il en résultera **une demande importante à venir de nouveaux espaces logistiques** à créer d'ici 2025, estimée à 700 à 1200 ha et une réhabilitation et réorganisation des sites existants. Le développement d'une logistique la plus propre possible en Ile-de-France appelle à **concentrer ces nouveaux espaces sur des plateformes multimodales**, permettant de réduire la part modale du transport routier.

#### *La plateforme multimodale d'Achères*

Dans cette optique, le **développement de la plateforme d'Achères**, idéalement située sur l'axe Seine entre les ports maritimes et la zone de consommation francilienne, est un enjeu primordial pour le rééquilibrage de la logistique francilienne, aujourd'hui trop concentrée sur les zones autoroutières (francilienne sud-est et le long de l'A1).

Pour **assurer le développement de l'axe Seine**, porteur d'emplois et de valeur ajoutée en France, il serait préférable que la plateforme multimodale d'Achères puisse **entrer en service avant le canal Seine Nord Europe**, permettant aux acteurs français de gagner en compétitivité avant d'affronter la concurrence des acteurs du nord de l'Europe.

La mise en service de cette plateforme étant notamment tributaire de l'exploitation des ressources locales en granulats, il convient de réfléchir aux moyens d'accélérer cette phase du projet pour **permettre une libération rapide de premières parcelles**. Ceci pourrait constituer un objectif important des assises du fret.

Enfin, les **dessertes routières et ferroviaires de la plateforme d'Achères** constituent des leviers majeurs de son développement, pour lui conférer le rôle de hub régional, voire supra-régional auquel son emplacement la prédestine. Ces dessertes devraient donc être inscrites dans les discussions Etat-régions sur le CPER et les PDMI.

#### *Les terminaux secondaires pour le transport de conteneurs*

Parallèlement au développement d'Achères, Ports de Paris a développé depuis 1994 son réseau de terminaux à conteneurs, notamment grâce au soutien du conseil régional.

Le site principal de Gennevilliers permet aujourd'hui de **massifier le transport depuis les ports maritimes normands** et d'atteindre des coûts très compétitifs pour la zone qui l'entoure.

Les sites secondaires en développement permettent d'approcher les destinations finales des chargeurs pour **accroître la zone de chalandise du transport fluvial**. L'ouverture des terminaux de Bonneuil, Limay et Evry s'est fait dans cet esprit. Les ouvertures prévues de Bruyères sur Oise et Montereau poursuivront cet objectif également.

**L'amélioration continue des plateformes** est au cœur des missions de Ports de Paris, afin d'accompagner et d'anticiper le développement des usages. A cet égard, les accès aux terminaux conteneurs doivent être régulièrement adaptés à la montée en charge des trafics. **A Bonneuil, plus largement, l'accès au Port par la RN 406** est un enjeu de niveau régional, inscrit dans les discussions du PDMI.

**La zone de la francilienne-sud, autour des agglomérations d'Evry et de Corbeil**, présente sans doute à cet égard un potentiel important, qui nécessitera une extension du terminal actuel. La question foncière doit être discutée avec les collectivités concernées.

#### *Le réseau des ports urbains*

Ports de Paris exploite aujourd'hui un **réseau de plus de 60 ports urbains**, qui permettent la desserte des agglomérations au plus près des besoins, limitant les nuisances liées au transport routier, notamment dans le secteur du BTP.

La saturation du réseau routier et les objectifs environnementaux appellent au développement de ce réseau et la densification de ses usages, notamment pour le développement de la logistique urbaine.

Certains de ces ports sont néanmoins au cœur de débats locaux mettant en danger leur pérennité. Le soutien de l'Etat et des collectivités territoriales et le rappel de leur importance dans le système logistique régional permettrait de **conforter ces ports dans leur vocation**.

Par ailleurs, Ports de Paris porte quelques projets d'extension ou de création de ports urbains à moyen terme, notamment à **Triel-sur-Seine**. Port de Paris assure également le portage foncier de terrains situés à **Vigneux-sur-Seine** avec pour objectif d'y développer une plateforme portuaire. Ce projet reste à ce stade dépendant d'un meilleur consensus local et d'une amélioration de sa desserte.

#### *Elaboration de schémas territoriaux de développement portuaire*

Ports de Paris a entrepris **l'élaboration de trois schémas territoriaux** présentant les évolutions et développements nécessaires au transport fluvial en Ile-de-France, pour mettre en regard au mieux les besoins des territoires et les capacités portuaires.

Ces schémas seront organisés selon trois zones géographiques :

- Seine aval ;
- Le bief parisien ;
- Seine amont.

## 2. Report modal pour les chargeurs

La modification d'une chaîne logistique, pour expérimenter des modes de transport alternatifs à la route, est une décision impactante pour un chargeur, qui nécessite des études approfondies et un investissement important en temps et en énergie.

Ports de Paris, comme VNF, accompagne les chargeurs qui le souhaitent dans leur projet, en complément des acteurs privés du conseil.

Néanmoins, cette complexité reste un frein au report modal.

L'Etat pourrait jouer un rôle majeur dans ce domaine en partenariat avec la région s'ils décidaient de **soutenir ces études**, facilitant ainsi le report modal pour des chargeurs utilisant exclusivement la route. Un opérateur comme l'ADEME pourrait être mobilisé à cette occasion.

Par ailleurs, pour certaines filières, les pouvoirs publics en général, peuvent exercer un **pouvoir prescripteur de nature à accélérer le report modal** :

- S'agissant des **déblais de chantier**, quand ceux-ci sont à proximité du fleuve, les autorisations de chantier pourraient être plus largement conditionnées à l'utilisation du transport fluvial pour les déblais (voire une part de l'approvisionnement) ;
- S'agissant des **déchets et produits valorisables**, les lois du Grenelle de l'environnement et les plans régionaux donnent une place significative au transport fluvial, ce qui permet d'accélérer le report modal pour ces produits. Cette action mérite d'être poursuivie.

## 3. Logistique urbaine

La livraison propre en ville est un enjeu croissant, notamment au regard des objectifs de diminution de la pollution locale. A ce titre, de nombreux projets voient aujourd'hui le jour pour combiner mode d'approche ferroviaire ou fluvial et dernier kilomètre en porteur électrique.

Pour développer ce type de projets à une échelle significative, deux actions sont sans doute nécessaires :

- Faciliter l'émergence des offres, en **réservant des espaces logistiques en ville pour ces usages** ; dans le domaine fluvial, il s'agit avant tout de réserver des quais à cet effet en centre-ville, voire des bâtiments permettant un traitement final des marchandises ;
- Accroître la demande en **restreignant l'accès des poids lourds et des véhicules polluants dans les zones denses**.

Ainsi, l'action réglementaire pourrait accompagner le développement d'offres commerciales alternatives, et encourager leur développement.

#### 4. Compétitivité axe Seine

La perspective du canal Seine Nord Europe appelle à une amélioration rapide, et significative, de la compétitivité de l'axe Seine.

La relocalisation des activités logistiques le long de la Seine est en effet un véritable enjeu de développement durable, combinant ses trois piliers :

- **Enjeu économique et social**, pour permettre le développement d'une activité économique et d'emplois en France, alors qu'aujourd'hui la moitié des conteneurs maritimes à destination de l'Ile-de-France transitent par le port d'Anvers, et que 40% sont dépotés en Belgique ;
- **Enjeu écologique**, pour réduire le flux des poids lourds en provenance d'Anvers et basculer ces trafics vers le fleuve ou le fer en sortie des ports normands.

A ce titre, et maintenant que la réforme des ports maritimes touche à sa fin, le premier enjeu est certainement **l'amélioration des sorties du port du Havre** :

- A l'horizon de fin 2013, la création du terminal multimodal permettra de fiabiliser la transition entre transports maritime, ferroviaire et fluvial et devrait ainsi permettre d'augmenter significativement la part des modes alternatifs à la route sur les trajets Normandie-Ile-de-France ; Ports de Paris envisage de soutenir ce projet en investissant au côté du Port du Havre .
- En complément de ce terminal, **l'accès direct à Port 2000 pour les barges fluviales** permettrait d'accroître encore le niveau de service du transport fluvial, notamment pour les chargements massifiés ; les modes d'accès doivent encore être étudiés par le Port du Havre.

En parallèle du développement des infrastructures, il sera vraisemblablement nécessaire de **soutenir les professionnels du transport sur l'axe Seine**, qui ne présentent pas aujourd'hui le même niveau de compétitivité que les acteurs du nord de l'Europe.

Des travaux sont en cours pour **réduire les contraintes administratives et douanières sur l'axe** ; en particulier, le déploiement d'un outil communautaire, AP+, en Ile-de-France, permettra d'achever le travail entamé au Havre et à Rouen. Cet outil permettra d'économiser jusqu'à 30 € par conteneur en dématérialisant les procédures. Un soutien a été demandé à la région pour ce déploiement.

Le transport fluvial est une activité capitalistique, reposant sur des investissements d'horizon 20 à 50 ans, aujourd'hui incompatibles avec les exigences des banques et les capacités d'engagement des chargeurs. **Les transporteurs n'ont donc pas la visibilité suffisante pour s'engager.**

**L'Etat pourrait renforcer son système d'aides à la mise en œuvre de nouvelles chaînes logistiques multimodales en liaison avec les régions de l'axe seine, en proposant par exemple des avances remboursables pour l'achat de matériels performants**, permettant la montée en gamme de l'offre sur l'axe Seine :

- Bateaux à faible impact environnemental (optimisation des moteurs, réduction des émissions locales, etc.) ;
- Bateaux répondant à des usages clef, comme les barges auto-déchargeantes pour la logistique urbaine, ou les barges fluvio-maritimes spécifiques à la sortie directe du port du Havre.

Un tel dispositif permettrait de **porter une partie du risque pour l'opérateur privé**, sans constituer nécessairement un engagement financier lourd pour l'Etat et les régions à long terme.

## Fédération Nationale des Transports Routiers

Lettre du 22 mars 2012



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

Monsieur Daniel CANEPA,  
Préfet de la région d'Île-de-France Préfet de Paris  
Préfecture de Paris et d'Île de France  
5 rue Leblanc  
75911 Paris Cedex 15

Objet : Concertation sur le Transport Routier et le Fret en Ile de France

Monsieur le Préfet,

Nous avons eu l'occasion de vous entendre et vous questionner lors de la conférence débat de la CGPME sur le Grand Paris qui a eu lieu le 14 mars 2012, à la CCIP.

A cette occasion, vous avez fait part à l'assistance de votre volonté de créer une instance de concertation sur le sujet du fret en Ile de France dans le cadre du Grand Paris.

La Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) est l'organisation leader du transport routier de marchandises. Elle rassemble, avec 12 500 entreprises au niveau national, les 2/3 des entreprises de transport adhérentes à une organisation professionnelle. Elle accueille des entreprises de toutes tailles (groupes, PME, TPE) et de toutes spécialités, aux activités diversifiées.

Soucieuse de l'intégration du transport de marchandises dans le schéma de construction du Grand Paris, la FNTR Ile de France est particulièrement intéressée à participer à cette concertation. Ainsi, les professionnels qu'elle représente souhaitent être intégrés dans la construction du Grand Paris pour bénéficier de l'apport de compétitivité de ce schéma de développement urbain, dans un esprit de développement durable et social harmonieux.

Nous espérons que notre proposition de participation à cette concertation saura retenir toute votre attention, et que nous aurons ainsi l'occasion de vous faire mieux connaître notre organisation.

Nous vous prions de recevoir, Monsieur le Préfet, l'expression de nos très respectueuses salutations.

Pascal BARRE  
Président FNTR Ile de France

Fédération Nationale  
des Transports Routiers  
6, rue Ampère  
75017 Paris, France  
T +33 1 44 29 04 29  
F +33 1 44 29 04 01  
fntr.fr



## Conseil Général du Val-d'Oise

Contribution de M. Gilles Leblanc en date du 30 mars 2011

Comité technique orientation stratégique pour le fret en Ile de France  
Contribution du Val d'Oise – 30 mars 2011

### I – Stratégie nationale

Le projet de Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) présente une vision équilibrée entre les corridors nord (liaison Anvers – Amsterdam ) et les corridors ouest (liaison Rouen – Le Havre). Il prescrit le bouclage de la francilienne mais n'évoque pas la nécessité du contournement nord est de Roissy.

Il prescrit la réalisation des embranchements ferroviaires nécessaires au projet CAREX, l'embranchement de Vatry et des aménagements ferroviaires sur le corridor ouest (Serqueux/ Gisors ; 3<sup>ème</sup> voie à Argenteuil, etc...). Il prescrit enfin la réalisation d'une nouvelle plate-forme trimodale à Achères.

L'approbation du SNIT est envisagée par décret, après débat au Parlement, avant la fin du printemps 2011. L'Etat est associé à l'élaboration du SDRIF et à celle du PDU IdF. Les autres leviers dont dispose l'Etat pour réguler le transport de marchandises en Ile de France ne sont aujourd'hui que très partiellement mobilisés.

### II – Infrastructures et services de transports

#### II 1 . En matière d'infrastructure de base.

➤ Les "maillons" manquants des réseaux routiers et ferroviaires provoquant des désordres sur d'autres réseaux doivent être clairement identifiés. Outre les maillons mentionnés au SNIT, il convient d'ajouter le contournement nord est de la plate-forme de Roissy (le maillon manquant de la francilienne provoque des désordres importants sur l'A1 et les RD parallèles). Il est urgent que le trafic de transit du nord vers le sud de l'Ile de France soit orienté sur la francilienne.

➤ L' Ile de France ne dispose pas, à proximité des autoroutes A1/ A4/ A5/ A6/ A10/ A13/ A14 / A16, d'aires de stationnement poids lourds équipées et sécurisées. Il s'en suit de graves désordres de stationnement PL en attente jusqu'aux heures de chargement / déchargement. Un système d'information sur les itinéraires et les places disponibles pour les PL sur les aires de stationnement devrait être mis en place rapidement par le gestionnaire du réseau magistral.

#### II 2 . En matière de transport de matières dangereuses

Les dispositions prises pour maîtriser les risques sur les installations classées ont conduit à réduire les stocks et le stationnement du matériel de transport (ferroviaire, routier ou fluvial) sur les sites industriels. Les stocks sont devenus roulants ou flottants sans que les aires de stationnement de ces matériels soient elles même sécurisées.

Il apparaît nécessaire de revoir, avec l'INERIS et les filières concernées les dispositions à prendre pour gérer les risques liés à ces stocks roulants ou flottants de manière mieux maîtrisée.

#### II 3 . En matière de "transports exceptionnels"

Il conviendrait de remettre à plat les itinéraires des convois exceptionnels à partir de la cartographie réglementaire existante et d'une analyse des dérogations données par les préfets. L'objectif pourrait être de privilégier l'utilisation du fleuve et du fer jusqu'à des postes à colis lourds aménagés permettant de réduire le transport routier au "dernier kilomètre (lorsque nécessaire). Les installations existantes à St Ouen l'Aumône pour les colis lourds de la filière énergie ont permis de mettre en place une logistique exemplaire dans cette filière.

### III – Mesures de police

Il semblerait intéressant de s'appuyer sur l'expérience de la Seine Saint Denis où les services du Département et ceux de la DREIA ont recensé, cartographié et publié les réglementations de police de faciliter l'harmonisation des pratiques des collectivités. A moyen terme, dans la mesure où tous les Départements franciliens mèneraient à bien la même démarche, les informations utiles aux chauffeurs routiers (PL et VUL) et aux gestionnaires de flotte (PC de gestion de flotte des grandes entreprises) devrait être accessibles sur GPS.

Parallèlement, il pourrait être envisagé de verbaliser de manière plus systématique les stationnements irrégulier des PL dans des secteurs où des aires équipées et aménagées existeraient (cf démarche loi *Besson* pour le stationnement des caravanes des gens du voyage)

### IV Réglementation des véhicules

Il importe de travailler sur la réglementation des véhicules VUL et PL de manière à mieux homogénéiser les flottes de véhicules, en particulier pour ce qui est des VUL (dont l'impact environnemental est excessif en regard du service rendu) et des PL dédiés au "dernier kilomètre" (utilisés entre les plate-formes et les sites industriels et commerciaux).

### V Opérateurs de proximité

Il paraît nécessaire de rendre possible, voire de susciter, la création d'opérateurs de proximité pour assurer le "dernier " kilomètre, par voie ferroviaire, entre les sites à partir desquels il est possible de massifier le transport ferroviaire et les entreprises disposant d'ITE. Les expériences acquises en Allemagne (cf Frankfort/ Duisbourg par exemple) sont particulièrement riches d'enseignements. Elles montrent comment les collectivités territoriales, appuyées par le Région, et les entreprises se sont organisées pour créer un opérateur de proximité entretenant lui même des liens fructueux avec la Deutsch Bahn. En Ile de France, il conviendrait d'envisager la création de quelques opérateurs ferroviaires de proximité basés sur les grands sites multimodaux (un sur le corridor nord, un sur le corridor sud et un sur le corridor ouest).

De la même façon, un soutien semble devoir être apporté au développement d'opérateurs de proximité dans le secteur fluvial (capable de faire de la *dépose* sur les ports urbains à partir des plates-formes), et dans le secteur routier.

Il appartient certainement à l'Etat de créer les conditions réglementaires du développement de ces opérateurs dont la création ne peut naître que le convergences entre les collectivités territoriales / chargeurs / transporteurs.

### VI Eco-redevance

La mise en place d'une éco-redevance en 2013 devrait faire l'objet d'un ré-examen de manière à adapter le dispositif envisagé aux objectifs stratégiques d'approvisionnement et de fonctionnement de la métropole ("ville monde"). Une approche comparative avec les pratiques développées à Londres, Berlin et Rome apparaît indispensable.

L'application de l'éco-redevance au seul réseau magistral (c'est-à-dire de fait au réseau national) peut avoir des effets tout à fait contraires aux objectifs recherchés en Ile de France, avec un report important sur les RD plus ou moins parallèles aux autoroutes et une diffusion du trafic PL sur les réseaux parallèles aux autoroutes et une diffusion du trafic PL sur les réseaux urbains.

Deux options très contrastées sont évoquées par les gestionnaires d'infrastructures routières (Etat et Départements). Elles méritent d'être réellement étudiées et mises à débat sur des bases économiques et scientifiques sérieuses.

## Conseil Général de Seine-Saint-Denis

Contribution en date du 16 mai 2011.

**seine saint denis**  
LE DÉPARTEMENT

LA VICE-PRESIDENTE

Corinne Valls  
Vice-présidente chargée des Transports  
de la Voirie et des Déplacements

Réf. : DAD/SAT/TRANSPORTS/CB/N\* 0000017

**Monsieur Jean-Claude Ruvschaert**  
Directeur  
Direction Régionale et Interdépartementale de  
l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France  
21-23 rue Miollis 163  
75732 PARIS CEDEX 15

Bobigny, le 16 MAI 2011

Monsieur le Directeur,

J'ai bien reçu votre courrier en date du 14 avril 2011 concernant l'élaboration par vos services d'un dossier d'orientations stratégiques pour le fret en Île-de-France à l'horizon 2025.

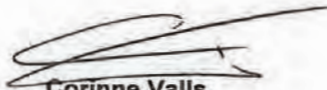
Le Département de Seine-Saint-Denis est engagé depuis de nombreuses années sur la thématique du transport de marchandises et plus encore aujourd'hui avec la mise en œuvre de son agenda 21 et de son Plan Climat Energie Territoire.

Afin d'élaborer votre document de référence, vous tenez à associer tous les partenaires concernés par cette thématique, et je me réjouis de l'engagement de l'Etat dans cette démarche collective.

Dans la mesure où le Département a déjà investi tous les axes de travail que vous proposez d'aborder dans les cinq groupes de travail, les services départementaux participeront à chacun d'entre eux. Je vous informe que ce dossier sera suivi par Mesdames Christel Berthelot et Laurence Morin, que vous pouvez contacter aux 01.43.93.77.09 et 01.43.93.87.94 ou par courriel aux adresses suivantes : [cberthelot@cg93.fr](mailto:cberthelot@cg93.fr) et [lmorin@cg93.fr](mailto:lmorin@cg93.fr)

Vous avez donc sollicité notre collectivité pour une contribution, je vous prie de trouver ci-joint la liste des documents et études qui peuvent être mis à votre disposition ainsi que des éléments de stratégie que le Département de la Seine-Saint-Denis souhaite voir pris en compte. Ces éléments constituent une première base de travail qui permettra d'alimenter les échanges avec les services départementaux, qui restent à votre disposition.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de mes salutations distinguées.

  
Corinne Valls

P. J. : Contribution du Département de Seine-Saint-Denis pour le document d'orientations stratégiques fret 2025  
Liste des documents et études de références sur le transport de marchandises en Seine-Saint-Denis  
République Française - liberté, égalité, fraternité

## CONTRIBUTION DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE-SAINT-DENIS AU DOCUMENT D'ORIENTATIONS STRATÉGIQUES FRET (DRIEA)

### 1. Le Département : un acteur du transport des marchandises

#### Le Diagnostic : quelques données

La Seine-Saint-Denis, département au sein d'une agglomération urbaine dense, se situe au cœur d'un maillage d'infrastructures multiples :

- des autoroutes (A1, A3, A86),
- un réseau ferré basé notamment sur la Grande Ceinture pour les marchandises et sur un réseau desservant le Nord et l'Est de la France (Paris/Soissons, Paris/Strasbourg, Paris/Lille...),
- des infrastructures fluviales traversant tout le territoire (3 canaux : canal de l'Ourcq, canal Saint-Denis, canal de Chelles et 2 fleuves : la Seine et la Marne)
- et des infrastructures aéroportuaires comprenant le plus grand aéroport de France (Roissy-Charles-de-Gaulle).

Le département possède de nombreux sites générant du trafic (tous modes confondus) : Garonor (de l'ordre de 4 000 poids lourds par jour), Citroën (de l'ordre de 700 camions par jour), Roissy-fret, la Plaine Saint-Denis, le chantier combiné à Noisy-le-Sec (de l'ordre de 360 mouvements de camions par jour), le centre de tri des déchets de Romainville (de l'ordre de 900 mouvements camions par jour), de nombreux centres commerciaux, les sites ferroviaires de Pantin, le triage du Bourget, les différents ports urbains présents le long des voies navigables...

Le canal de l'Ourcq enregistre un trafic de 500 000 T/an et le canal Saint-Denis 450 000 T. Ces deux canaux assuraient dans les années 70, le transport de 4,5 MT/an, par conséquent ils offrent d'importantes réserves de capacités.

Le trafic ferroviaire 2009 en Seine-Saint-Denis était d'environ 1,4 millions de tonnes de marchandises transportées. Il connaît une chute ces dernières années, malgré la présence d'importants équipements sur le territoire :

- le triage du Bourget,
- deux terminaux de transport combiné : à Noisy-le-Sec et à Saint-Denis La Chapelle,
- une dizaine d'installations terminales embranchées contre 74 dans les années 1990,
- les sites ferroviaires de La Plaine, de Saint-Ouen, de Pantin, de Bobigny.

La Seine-Saint-Denis est historiquement un territoire francilien d'accueil de fonctions logistiques et de transports. On estime que la part du secteur des transports de marchandises et de fret dans l'ensemble de l'emploi est 2,3 fois plus importante que dans le reste de l'Île-de-France. La logistique emploie de l'ordre de 16 % des salariés du département.

#### Un projet de territoire au travers d'un agenda 21 et d'un plan climat :

Le Département a adopté en décembre 2008 un Agenda 21 articulé autour de cinq grandes orientations :

- ▶ renforcer l'égalité et la promotion sociale ; conforter l'équilibre du « vivre ensemble » pour construire des parcours de réussite ;
- ▶ porter un nouveau modèle urbain, respectueux de l'environnement, au service des habitants ; rendre la ville plus lisible et plus agréable, dans un territoire exemplaire en matière d'écologie urbaine ;
- ▶ permettre à la Seine-Saint-Denis d'être un moteur de développement dans la métropole parisienne ; s'appuyer sur les atouts du département pour construire une stratégie de

développement économique, une stratégie pour l'enseignement et la recherche en s'ouvrant encore davantage sur le monde ;

- renouveler la gouvernance, en renforçant en particulier la participation des habitants et les partenariats avec d'autres collectivités ;
- faire de l'institution départementale un exemple en matière de développement durable

A partir de ces orientations, 136 fiches actions à mettre en œuvre ont été déterminées dont trois concernent le transport de marchandises :

- Faire des canaux des vecteurs de développement (n°48)
- Favoriser le fret ferroviaire en Ile-de-France (n°80)
- Organiser le transport de marchandises en ville (n°84)

Par ailleurs, un Plan Climat énergie territoire a également été élaboré, dont trois enjeux majeurs ont émergé :

- agir sur les bâtiments pour en réduire l'impact carbone tout en prévenant les risques de précarité énergétique des habitants ;
- diminuer les gaz à effet de serre liés aux déplacements de personnes et de marchandises en garantissant le droit à la mobilité ;
- favoriser et accompagner le changement des comportements de consommation et de déplacements.

Le bilan carbone réalisé en 2008 dans le cadre du plan climat du Département indique que le transport des marchandises est responsable de 9 %<sup>1</sup> des émissions globales de la Seine-Saint-Denis (32 % pour le transport de personnes, 22 % pour le résidentiel, 9 % pour le tertiaire).

Le Département n'a pas de compétence directe sur l'aménagement et les transports mais a la volonté de jouer un rôle d'animateur et de fédérateur et donne une place particulière aux transports des marchandises en ville au sein de ses politiques d'aménagement du territoire et de mobilité durable. En effet, deux problématiques semblent prioritaires : comment permettre à l'espace urbain de se tourner vers un modèle de ville dense en services, commerces et transport respectueuse de l'environnement ? Et comment dynamiser notre territoire en renforçant ses fonctions économiques et son rayonnement ?

## 2. Les enjeux - Orientations stratégiques

Le transport des marchandises est une activité économique au service des entreprises ou des personnes, elle est donc à considérer comme une fonction urbaine indispensable au fonctionnement de la ville, et plus largement de la zone urbaine.

### - En termes d'emplois

Il est incontestable que le secteur du transport des marchandises est créateur de valeur et pourvoyeur d'emplois, particulièrement de postes faiblement qualifiés, ce qui est un atout précieux dans le contexte économique actuel et par rapport au profil des catégories socioprofessionnelles des séquanodionysiens. Il convient d'avoir à l'esprit que le secteur du fret reste un des rares secteurs dans lequel il est encore possible de faire carrière en bénéficiant d'une promotion interne, malgré un niveau de qualification parfois faible.

Le territoire de la Seine-Saint-Denis est concerné en même temps par la logistique à faible valeur ajoutée et peu employeuse (les grands entrepôts de biens pondéreux) et par la logistique à forte valeur ajoutée (Secteur de Roissy CDG) et fortement employeuse, mixant les emplois purement opérationnels (manutentionnaires, caristes...), les emplois techniques

<sup>1</sup> Le bilan carbone est établi en équivalent CO<sub>2</sub> l'unité commune pour traduire les quantités émises par les différents gaz au pouvoir de réchauffement.

(gestion de l'information, management opérationnel, optimisation des flux...) et les emplois non logistiques induits par la fonction logistique (commerciaux, techniciens après-vente, services, voire production).

La logistique est ainsi une des activités pouvant répondre à la demande d'un bassin d'emploi en difficulté.

#### - En termes de flux et d'aménagement

La préservation de fonctions logistiques en zone urbaine dense est indispensable. Un million de livraisons est effectué quotidiennement en Ile-de-France pour servir 70 000 établissements et plus de 11 millions d'habitants. Chaque jour, près de 80 000 poids lourds entrent et sortent des 17 péages autoroutiers de l'Ile-de-France (source : DREIF 2006). Notre région est ainsi un grand pôle logistique, qui accueille un quart du parc français d'immobilier logistique. Ce bref rappel de chiffres sert à illustrer le fait que la logistique est partie prenante de nos tissus urbains. Or, la pression foncière et des espaces logistiques inadaptés, ont conduit la logistique à progressivement disparaître de la zone dense. Cette évolution a un impact en termes de congestion, de consommation d'énergie et d'émission de gaz à effet de serre.

Il est fortement souhaitable de réduire cette tendance, de préserver des fonctions logistiques en zone urbaine dense et même de favoriser leur retour, sous certaines conditions bien entendu. La Seine-Saint-Denis a et aura toujours besoin de fonction logistique, mais elle ne doit pas pour autant être le seul territoire d'accueil. En effet la « spécialisation » des territoires en la matière présente le risque de créer des espaces monofonctionnels cumulant les contraintes liées à cette activité sans pour autant garantir leur pérennité d'un point de vue économique. Aussi, il convient de rechercher partout où cela est possible la diffusion des activités logistiques dans des tissus urbains qui soient diversifiés. La Seine-Saint-Denis appartient au cœur de l'agglomération francilienne ; les charges foncières y sont donc plus élevées qu'en grande couronne. Le traitement des friches logistiques ou des bâtiments inadaptés, dans le tissu urbain dense ou dans des zones périphériques est également un enjeu d'aménagement.

Il convient de travailler sur la question des « flux ». On ne peut s'en tenir en effet à un simple zonage d'espaces dédiés. Il convient de regarder en termes d'aménagement comment vont s'organiser et évoluer les flux (entrants et sortants) de marchandises afin de mettre en perspective un système réaliste.

Deux contraintes doivent donc être considérées : la question du foncier à préserver en cœur d'agglomération pour maintenir et/ou accueillir des activités logistiques au service de l'agglomération et la question des flux (autoroutiers, ferrés notamment) afin de faciliter l'accès et la sortie des marchandises et l'accès aux emplois offerts pour les salariés.

#### - En termes de partage de l'espace public :

Il est important de concilier les différents usages de la ville et particulièrement de l'espace public (réseau viaire) dans l'intérêt de chacun des utilisateurs de la voirie (transports en commun, voitures, deux roues, piétons) tout en veillant à ne pas porter atteinte aux livraisons de marchandises.

#### - La promotion de la multimodalité

Il est impératif à l'heure du Grenelle de l'environnement et de l'agenda 21 du Département de la Seine-Saint-Denis de porter une autre alternative pour le territoire reposant sur une plus grande complémentarité entre les modes.

Le Département partage complètement les préconisations identifiées dans le cadre de la révision du PDU et du SDRIF à savoir :

- Concilier les zones d'activités économiques avec la limitation des consommations foncières et l'émiettement des implantations,
- Préserver et développer des sites à vocation logistique, notamment en veillant à la qualité architecturale des constructions
- Favoriser l'usage de la voie d'eau
- Améliorer l'offre de transport ferroviaire
- Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison
- Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises

Le territoire départemental connaît une bonne desserte ferroviaire, fluviale et routière, et pourrait participer au développement de plateformes de logistique urbaine, raccordées aux réseaux et intégrées aux opérations d'aménagements urbains.

#### **Des sites à requalifier et à préserver pour la logistique urbaine et/ou industrielle :**

- **Garonor**

Garonor constitue aujourd'hui une plate forme exclusivement utilisée par le mode routier alors que le site a, dès sa conception dans les années 70, été conçu comme une plate forme multimodale (route/fer). Le problème majeur du site est le profil des entreprises. Il s'agit essentiellement d'entreprises de messagerie, d'entreposage et de stockage de produits finis (conditionnés) : informatique, médicaments, électroménager. Il y a peu de pondéreux. Pour réaliser du trafic, il serait donc nécessaire de réinvestir sur le matériel, les embranchements ferroviaires et le type d'entreprises implantées.

- **La Zone d'Activités Mermoz à La Courneuve**

Le territoire de La Courneuve possède une zone d'activité disposant d'embranchements ferroviaires desservis par la grande ceinture. Cette zone accueille plusieurs transporteurs routiers ainsi que des activités de recyclage qui génèrent de nombreux flux routiers. Aujourd'hui cette zone, qui compte environ 800 salariés, est dégradée et nécessiterait une revalorisation qui pourrait entre autre s'appuyer sur les embranchements ferroviaires, réels atouts d'aménagement et de développement. Ce site serait susceptible de porter des projets innovants pour le territoire en matière de logistique.

- **Le triage du Bourget :**

La plateforme de triage du Bourget s'étend sur 5 kilomètres et couvre 90 hectares. Jusqu'en 2006, Le Bourget occupait le rang de quatrième gare de triage française au nombre de wagons traités (environ 1.600 wagons quotidiennement). Sa production actuelle a fortement diminué et n'est plus que d'environ 500 wagons par jour. Dans le cadre de sa réorganisation, la SNCF prévoit de se concentrer sur 15 plates-formes nationales de regroupement. Ces sites seront adaptés pour accueillir des opérateurs ferroviaires de proximité. Le Bourget a été choisi comme plate-forme unique de tri en Ile-de-France au détriment du triage de Villeneuve Saint-Georges.

Il conviendrait de pouvoir apprécier en termes de diagnostic et d'évolutions le fonctionnement du site du Bourget avec les secteurs d'activités et de logistique présents ou à venir dans le département (avec le site de Noisy-le-Sec notamment) mais aussi avec les autres sites franciliens et du Bassin parisien (Picardie, Normandie...).

Une halle sidérurgique est située à l'extrémité Est du Triage. Elle constitue un équipement logistique important pour la SNCF et a des possibilités d'extension. D'une surface de 2 000 m<sup>2</sup>, sa capacité pourrait doubler voire tripler. De plus, aujourd'hui son activité est centrée sur les bobines d'acier mais elle pourrait se diversifier et s'ouvrir à d'autres filières (papier et grande consommation par exemple).

- **Le chantier de transport combiné de Noisy-le-Sec**

Noisy-le-Sec accueille l'un des plus grands chantiers de transport combiné de la région parisienne. Plus d'un million de tonnes sont traitées sur le site. Site d'envergure nationale, la circulation des camions se faisant par l'ex-RN3, sa desserte est à étudier avec la requalification de celle-ci.

- **Pantin logistique**

Le site de Pantin logistique présente d'importantes potentialités pour y réaliser du fret ferroviaire. Au regard du projet d'éco-quartier sur Pantin local qui verra disparaître toute l'activité logistique ferroviaire sur ce secteur, Pantin logistique trouve toute sa pertinence pour être identifié comme secteur à préserver.

- **La Plaine Saint-Denis**

Pendant un temps menacé de disparaître, le chantier de transport combiné géré par Cargo Naviland est maintenu sur le site de Saint-Denis (contrat de 25 ans). Une base travaux pour CDG express est prévue sur le site dit « des docks des alcools » et le site du « 109 rue Wilson » est aujourd'hui réservé par RFF et la SNCF (copropriété) pour de la logistique urbaine ferroviaire, même si aujourd'hui aucun client n'est identifié.

- **Saint-Ouen les Docks**

La Ville a un projet d'éco-quartier sur ce site multimodal. Cependant mis à part le maintien de la CPCU (desserte ferrée) et du Sycotm (desserte fluviale), le devenir de la logistique sur ce secteur est incertain alors qu'il présente de fortes potentialités pour de la logistique urbaine.

- **Carex**

Le secteur de Roissy reste aujourd'hui encore un territoire peu multimodal (peu de ZA embranchées notamment), ce qui renforce l'intérêt du projet Carex. La fonction multimodale et intermodale de CDG devrait ainsi se renforcer et améliorer son attractivité pour les chargeurs comme pour les opérateurs.

- **Les ports urbains et publics (Bobigny, Bondy, Aubervilliers, Saint-Denis, etc...)**

Il est nécessaire de préserver les multi usages des sites fluviaux ainsi que les conditions d'insertions des sites portuaires. Le Département œuvre pour que les ports sur les canaux de Saint-Denis et de l'Ourcq tels que définis dans les deux schémas directeurs soient maintenus, développés voire créés, à l'instar du futur port de fret urbain de Bobigny qui devrait accueillir prochainement un portique à conteneurs et réaliser dans un premier temps du trafic en lien avec le Sycotm.

### **3 Le plan d'actions : le cadre d'intervention du Département sur le transport des marchandises**

Le Département est investi depuis de nombreuses années sur la question du transport de marchandises, ce qui a permis d'élaborer des documents de références (schéma directeur du Canal de l'Ourcq...), de réaliser des études (cf. documents de recensement joint) ou de faire prendre en compte cette thématique dans des documents stratégiques (Agenda 21, Plan Climat).

Aujourd'hui le Département est engagé sur plusieurs axes :

- L'élaboration d'une charte d'objectifs sur le transport de marchandises en ville qui est en cours de finalisation, dont les objectifs sont : optimiser la logistique urbaine, améliorer les conditions de livraisons en zone urbaine et donc de mener une politique volontariste en faveur du transport des marchandises en ville tout en respectant certaines exigences environnementales et de cadre de vie,

- Mettre en cohérence des réglementations en adoptant le gabarit des véhicules à la place du tonnage et introduire progressivement dans les réglementations locales le principe environnemental. En effet les arrêtés municipaux réglementant le transport routier de marchandises peuvent permettre de favoriser l'accès des centres-villes aux véhicules les moins polluants et de restreindre l'accès aux véhicules les plus polluants.



De plus, un espace d'information et un SIG sur les réglementations (circulations, de stationnement des poids lourds et sur les aires de livraisons) pourraient être créés à destination des collectivités et des transporteurs. Des pistes sont également à travailler comme les livraisons de nuit car elles permettent une économie des émissions de Co2 ainsi qu'une réduction de la congestion de la voirie aux heures de pointe.

- dans le cadre du développement de la multimodalité, le Département engage et participe à des études favorisant le report modal. Il est nécessaire, en effet, de maintenir les activités et trafics de marchandises existants, de favoriser plus encore le report de trafic de marchandises de la route vers le transport fluvial et ferré pour les filières qui sont déjà utilisatrices de ces modes mais également de favoriser le report modal au sein de chaînes locales qui ne sont aujourd'hui pas utilisatrices de ces modes alternatifs à la route comme la valorisation de matériaux de chantier, la grande distribution, l'automobile, les produits de grande consommation, les déchets ménagers....

#### Des champs de réflexions à investir

##### **Les espaces de logistiques urbaines**

Les plates-formes en zone dense urbaine pourraient prendre la forme d'un « espace logistique urbain » (ELU) c'est-à-dire un espace vers lequel convergent les transporteurs qui souhaitent confier la distribution des marchandises à un prestataire unique sur le dernier kilomètre de livraisons. Cet espace logistique est généralement mis en place avec le soutien des collectivités. Il doit permettre de mutualiser les flux et d'assurer les livraisons et les enlèvements grâce à des véhicules propres.

##### **L'utilisation des infrastructures de transport public par le fret**

L'utilisation des infrastructures de transport en commun pour le fret devrait être examinée. Il s'agirait de comparer les différents réseaux (RER, tramway, métro, etc...) en fonction des forces et faiblesses qu'ils présentent vis-à-vis du transport de marchandises, et les solutions adaptées aux contraintes et avantages de chacun. En effet, pour répondre aux besoins de déplacements des personnes, l'agglomération parisienne s'est dotée d'infrastructures ferroviaires lourdes, constituant aujourd'hui un réseau dense de desserte. Dans un contexte de croissance continue des mouvements de marchandises entre la zone urbaine dense et la périphérie qui accueille des entrepôts appuyés massivement sur le mode routier, il est légitime de s'interroger sur l'usage des infrastructures ferroviaires pour acheminer une partie de ces flux inter départementaux (messagerie, etc...). Il aurait également des avantages économiques (massification des flux dont réduction du nombre de déplacements et rationalisation des coûts de transport).

##### **Lancer des appels à projets sur les sites logistiques**

Des appels à projets pourraient être lancés sur les sites identifiés dans la carte des sites logistiques à préserver et ceux identifiés dans les documents de « planification » des collectivités locales (ex : schéma directeur des implantations portuaires du canal Saint-Denis et schéma directeur des implantations portuaires et des activités de loisirs du canal de l'Ourcq).

##### **Soutenir des projets innovants et engager des expérimentations et ainsi développer de nouveaux services logistiques**

Il s'agirait de travailler avec les aménageurs de sites logistiques sur des concepts innovants de type hôtels logistiques et mettre en place des expérimentations.


**Inventaire des productions disponibles au Département 93 sur les transports de marchandises**

Intitulé de la production (étude, focus, ...)	Disponible	En cours de réalisation	Programmée	Thématique	Territoire observé	Format disponible	Service	Contact	Tel.
<b>Documents stratégiques</b>									
Ebauche du Schéma départemental des transports de marchandises (SDTM)	<b>X</b>		2003	transports de marchandises	Communes Seine-Saint-Denis	numérique	SAT/BT	Laurence Morin/ Christel Berthelot	87-94 77-09
Charte d'objectifs sur le fret ferroviaire	<b>X</b>		2004	Aménagement/ transport de marchandises	Seine-Saint-Denis	numérique	SAT/BT	Laurence Morin/ Christel Berthelot	87-94 77-09
Charte d'objectifs sur le fret fluvial	<b>X</b>		2004	Aménagement/ transport de marchandises	Seine-Saint-Denis	numérique	SAT/BT	Laurence Morin/ Christel Berthelot	87-94 77-09
Schéma directeur des implantations portuaires sur le Canal Saint-Denis	<b>X</b>		novembre-05	Aménagement/ transport de marchandises	territoire du canal Saint-Denis	numérique	SAT/BT	Laurence Morin/ Christel Berthelot	87-94 77-09
Schéma directeur des implantations portuaires et des activités de loisirs sur le canal de l'Ourcq	<b>X</b>		2010	Aménagement/ transport de marchandises	territoire du canal de l'Ourcq	numérique	SAT/BT	Laurence Morin/ Christel Berthelot	87-94 77-09
Charte d'objectifs sur le transport de marchandises en ville		<b>X</b>		Aménagement/ transport de marchandises	Seine-Saint-Denis	numérique	SAT/BT	Laurence Morin/ Christel Berthelot	87-94 77-09
<b>Études (faisabilité, filières, aménagement, etc...)</b>									
Étude : principes d'aménagements de ports urbains, recensement typologique	<b>X</b>		2004	Aménagement/ transport de marchandises	territoire dit "mouillée"	numérique	SAT/BT	Laurence Morin/ Christel Berthelot	87-94 77-09

L'immobilier logistique en Seine-Saint-Denis : estimation, compréhension et propositions	X		2005	Aménagement/ transport de marchandises	Seine-Saint- Denis	numérique	SAT/BT	Laurence Morin/ Christel Berthelot	87-94 77-09
Etude de faisabilité d'un port de fret urbain à Bobigny	X		2007	Aménagement/ transport de marchandises	Bobigny	numérique	SAT/BT	Laurence Morin/ Christel Berthelot	87-94 77-09
Etude de création d'un pôle de valorisation des déchets du BTP sur le secteur du chemin des Vignes à Bobigny		X		Développement économique/Am énagement/ transport de marchandises	Bobigny (pilotage Ville)	numérique	SAT/BT	Laurence Morin/ Christel Berthelot	87-94 77-09
Valorisation du territoire par le mode ferroviaire pour le transport des marchandises Etude de faisabilité économique, technique et environnementale pour les villes du Blanc Mesnil et d'Aulnay-Sous-Bois	X		2009	Développement économique/Am énagement/ transport de marchandises	Blanc-Mesnil et Aulnay-sous- Bois (pilotage EPA Plaine de France)	numérique	SAT/BT	Laurence Morin/ Christel Berthelot	87-94 77-09
Etude de mise en œuvre de la charte d'objectifs sur le transport des marchandises en ville et à la conduite d'une expérimentation		X	2011-2012	Développement économique/Am énagement/ transport de marchandises	Seine-Saint- Denis (pilotage CG93)	numérique	SAT/BT	Laurence Morin/ Christel Berthelot	87-94 77-09

## Conseil Général de Seine-Saint-Denis

Lettre du 17 janvier 2012



PÔLE AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLES

Réf. : DAD/SAT/TRANSPORTS/N1  
Affaire suivie par : Laurence MORIN  
Tél. : 01.43.93.87.94

**Monsieur Jean-Claude Ruyschaert**  
Directeur  
Direction Régionale et Interdépartementale de  
l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-  
France  
21-23 rue Miollis  
75732 PARIS CEDEX 18

Bobigny, le **17 JAN. 2012**

Monsieur le Directeur régional,

Je suis avec attention et intérêt le travail que la DRIEA a engagé sur la question du transport de marchandises. Votre démarche poursuit et complète les travaux précédemment engagés par le STIF et la Région sur le volet fret du Plan de Déplacements Urbains de l'Île-de-France ainsi que la tenue des assises régionales sur le fret en juin dernier.

Il me paraît utile à ce stade d'avancée de votre projet d'orientations stratégiques pour le fret en Île-de-France à l'horizon 2025 de vous apporter une contribution complémentaire à celle que nous avons faite en avril 2011.

Le Département de la Seine-Saint-Denis a souhaité, il y a plus de dix ans, donner une place particulière aux transports des marchandises au sein de ses politiques d'aménagement du territoire et de mobilité, et ce bien avant les autres Départements qui se lancent aujourd'hui pour certains dans cette démarche. Cette disparité de prise en compte d'un territoire à l'autre constitue un réel problème.

Il faudrait à l'échelle régionale, et de manière pérenne, créer un cadre d'échanges. L'instance de concertation sur les marchandises mise en place par la Région et la DRIEA (de 2000 à 2006) constituait un moment d'échanges sur des projets. Il serait souhaitable de proposer une structure équivalente.

Des élus régionaux, lors des assises sur le fret en juin dernier, ont relancé le débat sur la constitution d'une instance de concertation. Ce « STIF marchandises » initialement proposé en 1998, dans le cadre du PDU, était chargé de l'organisation des transports en Île-de-France. Il était imaginé que cette structure assure trois missions principales : la réalisation d'observations et d'études, l'élaboration d'un document de planification du fret et de la logistique, la concertation et un rôle consultatif. Cette instance ne s'est pas mise en place mais il serait souhaitable de tester les collectivités territoriales, les transporteurs et les chargeurs sur leurs attentes.

L'investissement du Département a préférentiellement porté sur la constitution d'un réseau de partenaires tant publics que privés et sur la réalisation d'études de faisabilité. Le Département a ainsi concrètement entraîné une mobilisation autour de plusieurs projets ou initiatives : chartes d'objectifs sur le transport ferroviaire de fret, le transport fluvial et le transport des marchandises en ville, schémas directeurs sur le canal Saint-Denis et le canal de l'Ourcq, système d'information géographique sur les arrêtés municipaux en matière de circulation et de stationnement des poids lourds et sur les sites ferroviaires.

Conseil général de la Seine-Saint-Denis  
Hôtel du Département - 93006 Bobigny Cedex - Tél. 01 43 93 93 93  
[www.seine-saint-denis.fr](http://www.seine-saint-denis.fr)

Ces résultats sont précieux mais il faudrait pouvoir dorénavant mener des actions concrètes.

Le Département s'emploie maintenant à :

- partager avec les Communes et les structures intercommunales une vision départementale sur la place du fret et de la logistique (sites logistiques à préserver, intégration de fonctions logistiques dans les nouveaux quartiers...).
- mener des expérimentations,
- travailler avec des gestionnaires de sites logistiques, des investisseurs et des promoteurs susceptibles de développer de nouveaux produits logistiques du type des hôtels logistiques.

Je vous apporte en pièces jointes un éclairage concret sur quelques actions initiées récemment par le Département et qui me paraissent totalement transposables sur d'autres départements. Elles concernent les documents d'urbanisme locaux et les projets urbains. Le Département s'emploie à formuler aux Communes des suggestions sur le bon niveau de prise en compte du transport des marchandises en ville.

Pour aller plus loin que ces contributions relatives aux documents d'urbanisme locaux, le Département souhaiterait mettre en œuvre des expérimentations. Il est ainsi envisagé, dans le cadre d'un aménagement de voirie départementale ou pour un prolongement de tramway, de réaliser un espace logistique de proximité. Ce type d'aménagement permet l'accès et le stationnement des véhicules de livraison ainsi que l'accueil des chauffeurs-livreurs pour une courte durée pendant la période charnière de travaux. Il a donc pour principaux objectifs de faciliter le stationnement des véhicules et de réduire la congestion induite par les stationnements intempestifs en double-file particulièrement gênants dans des périodes de travaux. Il est également envisagé de réfléchir à l'utilisation des tramways (T1...) pour le fret.

Les Départements peuvent se positionner comme des fédérateurs et des animateurs mais ils n'ont pas de moyens particuliers d'interférer ou d'orienter sur les stratégies des opérateurs ferroviaires, celles des investisseurs en immobilier logistique ou sur les sites logistiques d'approvisionnement du territoire. On peut ainsi déplorer que la plateforme multimodale de Garonor, détenue par la Foncière des Régions, soit devenue un site logistique route-route. Il faudrait que sur des sites stratégiques de ce type, à fort potentiel multimodal, la DRIEA, la Région, les Départements portent un même message et mettent si besoin des moyens (expertises et crédits d'études). Nous pouvons être des acteurs pilotes mais il faut dépasser le stade des intentions et s'engager progressivement dans un plan d'actions.

En résumé, le Département souhaite conserver des activités logistiques sur le territoire. Il porte l'ambition de développer de la distribution urbaine par des modes fluviaux et ferroviaires mais il ne peut agir seul.

Les services départementaux se tiennent à votre disposition pour vous aider, si besoin, à cerner des projets concrets qui pourraient figurer dans votre plan d'actions.

Je vous prie de croire, Monsieur le directeur régional, à l'assurance de mes salutations distinguées.

  
**Marie-Christine Prémartin**  
 Directrice générale adjoint

PJ : exemples de contributions et d'expérimentation du Département de la Seine-Saint-Denis

## Exemple d'avis du Département sur les PLU

### Le PLU de Bondy - le transport de marchandises

#### Sur le diagnostic

D'une manière générale, Il serait souhaitable de faire figurer les sources des chiffres de trafic voie d'eau (P19) et du tableau ferroviaire (P20)

#### Propositions 1.1.3.1

Je propose d'étoffer le diagnostic ainsi « le réseau navigable d'Ile-de-France dessert directement le cœur de l'agglomération. La voie d'eau est un mode fiable, écologique, économique, sûr qui permet de transporter des marchandises diverses : matériaux de construction, bois, déchets, produits sidérurgiques, pétroliers, chimiques et manufacturés.

Par essence intermodal, le transport fluvial renforce la cohérence et la complémentarité des modes et offre des services logistiques complets.

Le canal de l'Ourcq permet d'assurer la desserte des villes traversées, mais avec un trafic de l'ordre de 500 000 tonnes par an, il est sous-utilisé. Dans un contexte d'engorgement de la circulation en zone dense et de nécessaire prise en compte de l'empreinte écologique des mobilités de marchandises, le transport fluvial représente une véritable alternative à la route et doit être développé. Des systèmes innovants existent pour assurer le transport des marchandises et des espaces logistiques urbains se développent aujourd'hui avec les filières de valorisation des matériaux de chantier ou la grande distribution. »

#### 1.1.3.2

Plutôt que de mettre en opposition les modes ou d'en venir à émettre un jugement négatif en faveur du ferroviaire (cf : les tarifs du transport ferroviaire sont, d'après les utilisateurs, très peu compétitifs par rapport à la route), il me paraît préférable d'indiquer que le fret ferroviaire peut être pertinent pour de la desserte urbaine locale.

Les réflexions aujourd'hui cherchent à favoriser des massifications par le ferroviaire et/ou le fluvial. L'objectif est de réinsérer des plates-formes de transit aussi proche que possible de la zone urbaine dense. Ces bases logistiques, de configurations restreintes, peuvent permettre d'assurer une distribution fine des hyper-centres. Elles sont couplées avec des innovations technologiques, des véhicules GNV ou électriques, des véhicules silencieux pour les livraisons en soirées.

#### P20

##### Propositions

« La Grande Ceinture est une véritable porte d'entrée et de sortie incontournable de la région parisienne pour le fret. Elle joue un rôle de tout premier plan dans l'acheminement du fret. Elle est en interaction technique importante avec les trafics assurés sur les différents secteurs qui la sectionnent (Paris-Lille, Paris-Strasbourg, Paris-Lyon...). Au niveau de Bondy, en totalisant les deux branches qui composent la grande ceinture, l'une partant sur Rosny-Sous-Bois (ligne voyageurs et fret) et l'autre passant par Neuilly-sur-Marne (ligne dédiée fret), le trafic est en moyenne de l'ordre de 150 trains/jour.

#### Propositions de rajouts sur la logistique urbaine et le partage de la voirie

##### ✓ la logistique urbaine

la zone urbaine génère des flux de marchandises quotidiens. 1 million de livraisons et d'enlèvements est effectué chaque jour en Ile-de-France pour servir 70 000 établissements. Il existe un lien étroit entre les activités économiques d'une ville et les formes du transport (livraisons et enlèvements de marchandises). Le tissu économique de Bondy est constitué de commerces, d'enseignes du meuble, du sport... Ces différents secteurs économiques possèdent leurs propres caractéristiques logistiques qui elles mêmes déterminent des types de véhicules, des horaires et des fréquences de livraisons. Ils sont parfois de réels pôles

générateurs de fret routier. La fonction transport-logistique est indispensable au bon fonctionnement de la ville mais elle est parfois sous optimisée (le recours à de petits véhicules qui pourraient avantageusement être remplacés par un poids lourds, des livraisons plusieurs fois par jour pour certains commerçants qui pourraient être réduites, des livraisons qui pourraient se faire le soir ou tôt le matin en dehors des heures de pointes...). Il convient de rechercher les moyens permettant d'améliorer les performances économique-environnementale de l'approvisionnement des villes. Une solution passe par la mise en place de services innovants de logistique urbaine comme les espaces logistiques de proximité (ELP) ou les espaces logistiques urbains (ELU). L'ELP est une aire d'arrêt et de manutention exclusivement destinée à la livraison de marchandises auprès d'établissements voisins. Cette aire est réservée, protégée, gardiennée et contrôlée par du personnel indépendant du transporteur mais qui participe à la manutention et à la livraison terminale. L'ELP facilite les livraisons de marchandises entrant dans le centre ville, il diminue les encombrements liés au stationnement des véhicules de livraison et réduit les émissions sonores et polluantes dues aux véhicules de livraison. L'ELP est généralement établi pendant les périodes de travaux lourds sur voirie mais cet aménagement spécifique de l'espace urbain peut aussi se concevoir de manière pérenne. L'ELU est un aménagement plus conséquent, correspondant à une plate-forme de transit permettant des opérations de groupage/dégroupage des flux de marchandises. Il permet de massifier les flux d'entrée avec un véhicule de forte capacité de chargement et de recourir à des véhicules propres pour la distribution terminale (triporteurs, véhicules électriques...).

#### ✓ Le partage de la voirie

Le transport des marchandises constitue un type d'usager du domaine viaire pour lequel il est nécessaire de réserver une partie de l'espace public. Les opérations de chargement et d'enlèvement de marchandises s'effectuent à partir d'un dispositif unique : les aires de livraisons. Elles constituent le premier équipement logistique urbain mais il faut avoir à l'esprit qu'elles sont très souvent occupées par des véhicules particuliers en stationnement. Il en résulte du stationnement en double file, un blocage des rues... Plus de 80 % des livraisons sont réalisées en stationnement illicite.

#### Sur le PADD

Dans le champ 2.2 soutenir la croissance des activités et de l'emploi pour mieux répondre aux besoins de la population (P15), il serait souhaitable de proposer que la commune mène une réflexion sur l'organisation globale du transport des marchandises et la distribution urbaine :

- en créant des règles permettant la livraison à l'intérieur des parcelles privatives
- en mutualisant l'organisation logistique
- en offrant des aires de livraisons adaptées et en nombres suffisants
- en incitant les entreprises génératrices de fret à recourir aux transports ferroviaire ou fluvial

Trois objectifs peuvent être formulés en matière de distribution des marchandises et de desserte du territoire :

- La desserte des surfaces commerciales en rez-de-chaussée d'un front bâti,
- La desserte des zones d'activités accueillant d'importants générateurs de flux de marchandises,
- La desserte des habitants (livraisons à domicile notamment).

De ces objectifs découlent des réponses parmi lesquelles :

- La mise en œuvre d'aires de livraison sur voirie publique pour la desserte des commerces de proximité.
- L'adoption, pour les surfaces commerciales les plus grandes, d'une organisation permettant de gérer les livraisons sur emprise privée en se munissant d'une aire d'accueil des véhicules, voire d'un sas de réception des marchandises. En effet, la voirie publique ne peut à elle seule supporter l'ensemble des flux.
- L'intégration, dans les copropriétés, d'un espace d'accueil dédié aux véhicules utilitaires susceptibles de livrer des marchandises (livraison à domicile) ou d'intervenir pour des travaux.
- La définition des itinéraires d'accès aux zones d'activités depuis le réseau structurant supra-communal et jusqu'aux portes d'entrée de la zone. Ces itinéraires doivent permettre la circulation des plus gros véhicules routiers de transport de marchandises.

Un dernier objectif, transversal aux trois autres, vise à réduire les impacts générés par la distribution des marchandises. Sur ce point les réponses possibles sont de plusieurs ordres :

- Adopter des règles d'accès basées sur un paramètre environnemental (autoriser uniquement les véhicules les plus respectueux de l'environnement).
- Encourager le regroupement et la massification des flux sur des espaces logistiques urbains implantés à proximité des pôles fortement générateurs de flux et localisés dans le tissu urbain dense (une ou plusieurs rues commerçantes par exemple). Ces espaces logistiques urbains pourraient offrir des services à la population riveraine : point relais colis, système de consigne, portage à domicile...
- Maintenir des interfaces de transfert des marchandises entre le mode routier et les réseaux ferroviaire et/ou fluvial afin de ne pas obérer le développement des transports complémentaires à la route et garantir les itinéraires routiers menant à ces interfaces.
- Travailler de concert avec les importants générateurs de flux (commerces de la grande distribution, industriels, grossistes) pour que ceux-ci adoptent des horaires de livraison et des véhicules de transport de marchandises adaptés aux spécificités du tissu urbain (moins gros, moyen bruyant, ne circulant pas aux heures de pointe, etc...).

### Sur le règlement

Il serait ainsi souhaitable que le PLU définisse les modalités qui s'imposent aux constructeurs en dehors des voies publiques sur le stationnement des véhicules de livraison (article 12). Les règles sont bien définies pour les constructions à usage d'activités industrielles et d'entrepôt (sur la même unité foncière doivent être aménagées des aires suffisantes pour assurer le stationnement et l'évolution des véhicules du personnel et des visiteurs ainsi que le stationnement et l'évolution des véhicules de livraison et autres véhicules utilitaires) mais il ne figure pas de règles sur les logements, les bureaux qui génèrent également des flux de livraisons et d'enlèvements (artisans, maintenance ascenseurs, matériels et fournitures informatiques, mobilier, e-commerce...).

### Propositions :

Destination et nature de la construction	Nombre de places imposées	Remarques
Habitat	Pour toute construction de plus de 10 logements, 1 aire d'accueil de véhicules utilitaires (livraisons à domicile et interventions d'artisans).	Basé sur le même seuil que celui obligeant la création d'un parking de stationnement couvert pour les 2 roues (Cf. PDU de Bondy)
Commerces et activités artisanales < 300 m <sup>2</sup> de Surface de Vente (SV)	Aucune (pour ce type de surface, la voirie publique pourvoit à la demande en aires de livraison).	Pour les surfaces commerciales, sont repris les principaux seuils définis dans la proposition de loi relative à l'urbanisme commercial (voir texte de la commission du Sénat n°181 du 15 décembre 2010)
Commerces et activités artisanales de 300 m <sup>2</sup> à 1 000 m <sup>2</sup> de SV	1 aire d'accueil dimensionnée selon la taille (hauteur, longueur, largeur) du véhicule le plus gros venant livrer.	
Commerces et activités artisanales > 1 000 m <sup>2</sup> de SV	Des aires d'accueil (en fonction des flux envisagés et de leur simultanéité) et un quai de chargement/déchargement (SAS).	
Hébergement hôtelier	Aucune	Dans le PDU de Bondy est définie, à partir de 50 chambres, 1 place autocar par tranche de 50 chambres. Cette place peut aussi servir aux livraisons.
Bureaux et services	1 aire d'accueil des véhicules utilitaires à partir de 250 emplois.	Selon l'enquête nationale sur les transports de marchandises en ville de 1997 (sur les villes de Dijon, Marseille et Bordeaux) le tertiaire génère en moyenne 0,3 mouvements (livraison et enlèvement) par emploi/ par semaine/par établissement. On peut estimer qu'une aire de livraison privative est souhaitable à partir de 15 livraisons/jour, soit 105 par semaine. Ce qui correspond à 250 emplois de bureau (75/0.3)



## Exemple d'avis du Département sur les éco-quartiers

### La charte de l'éco quartier de l'île Saint-Denis - Eléments sur le transport des marchandises

#### 1 Quelques éléments chiffrés issus de la charte

Le projet d'écoquartier vise à accueillir une population additionnelle dans la commune de l'île Saint Denis de +35%.

Le projet est constitué de :

- 1 000 logements neufs à construire
- 1 000 emplois à accueillir
- 153 000 m<sup>2</sup> de SHON au total dont 90 000 m<sup>2</sup> de logements et 55 400 m<sup>2</sup> d'activités économiques (dont plus de 8 000 m<sup>2</sup> de commerces)

Il est affiché dans la charte une volonté forte :

- D'accueillir une pluralité de fonctions parmi lesquelles de l'habitat, du commerce, des services publics et privés, des activités de loisir, etc...
- De limiter la place et l'usage de la voiture en prônant un « quartier sans voiture » et en « [mettant] en place un système d'accès interdisant la circulation automobile particulière sur les voiries intérieures (bornes,...) mais permettant les accès pompiers, véhicules d'urgence, collecte... etc »

#### 2 Quelques constats issus de ces quelques chiffres

Les livraisons sont une composante essentielle de la vie urbaine et du système des déplacements urbains. Il convient dans tous projet d'aménagement urbain de permettre à la distribution urbaine de se mener dans les meilleures conditions. Le système de livraison repose sur trois éléments la marchandise à livrer, le chauffeur-livreur et le véhicule. Le temps est déterminant dans le choix de localisation de l'arrêt principalement parce qu'il conditionne la productivité du livreur. Il convient d'avoir à l'esprit que le chauffeur délaissera une aire de livraison si elle entraîne une perte de temps, rend plus pénible la manutention des marchandises ou est dangereuse du point de vue de la manœuvre.

Les livraisons et enlèvements de marchandises s'effectuent avec différents types de manutention (palette, petit colis, penderie pour le textile, vrac...). Plus la quantité de fret à manutentionner est importante, plus le chauffeur privilégiera un arrêt proche et confortable en matière d'accessibilité et de cheminement.

#### Nouveaux habitants, nouvelles pratiques de consommation

Chaque nouvel habitant est un générateur de marchandises supplémentaire. Dans un quartier où l'on restreint l'usage de l'automobile, la contrainte est en partie reportée sur les livreurs et le système logistique qui doit permettre de pourvoir aux besoins des habitants du quartier, ces derniers (en l'absence de voiture particulière) étant beaucoup plus enclins à faire appel à des services de livraison. Avec le développement du e-commerce et des achats en ligne, y compris pour les achats du quotidien tels que les produits alimentaires, il faut s'attendre à une augmentation du nombre de livraisons des particuliers. Une récente réflexion de Ville et transport rapporte que le nombre de site marchands a progressé de 35 % entre 2006 et 2009 (passant de 22 900 à 64 100). Les internautes choisissent préférentiellement une livraison à leur domicile (87%) ou à un point relais (45%) mais il ne faut pas négliger la livraison sur le lieu de travail (6%). Le poids moyen des colis est de 1,7 Kg. 53 % de la population francilienne consomme sur internet.

Les livraisons aux particuliers induisent de nouvelles contraintes en matière d'organisations : Concernant les produits alimentaires et de consommation courante, des contraintes d'accès en pied d'immeuble pour livrer des poids moyens élevés (plusieurs caisses). Il est difficile de contraindre le livreur à parcourir à pied les rues du quartier pour livrer ses marchandises (une palette peut peser jusqu'à 500 kg).. A tout le moins, il serait nécessaire de lui fournir, par exemple au départ des parcs en ouvrage pour le stationnement résidentiel, des moyens de manutention et de transport terminaux (pour cheminer dans le périmètre à accès contrôlé). Pour les produits livrés par des réseaux de messagerie, des contraintes liées à l'absence du destinataire. Dans ce cas, l'implantation systématique de consignes automatiques dans chaque bâtiment dans un local sécurisé pourrait permettre au livreur de remettre la marchandise en l'absence du destinataire.

Il n'existe malheureusement pas, à ce jour, de ratios permettant de déterminer le nombre de livraisons générées par les particuliers.

#### Des activités économiques génératrices de flux

On considère qu'1 emploi génère en moyenne 1 mouvement de marchandises par semaine. **L'accueil d'activités économiques offrant 1 000 emplois à l'échelle de l'écoquartier générera donc approximativement 200 mouvements de marchandises par jour, c'est-à-dire 200 arrêts de véhicules pour livrer ou enlever une quantité de marchandises.** La question de la gestion de ces flux se pose avec d'autant plus d'acuité que l'une des volontés est de créer un espace apaisé sans voiture.

Il est essentiel de définir précisément tous les types de livraison que le quartier générera, c'est-à-dire les types d'organisations déployées et leurs contraintes associées (celles-ci sont liées aux types d'activités que le quartier accueillera) et d'apporter des solutions pour chacun d'entre eux :

- Livraison de produits alimentaires et de grande consommation à destination des magasins de grande distribution de proximité.
- Livraison à domicile de produits alimentaires.
- Portage à domicile pour les personnes à mobilité réduite.
- Livraison de produits par un réseau de messagerie à destination des particuliers.
- Livraison (et enlèvement) de produits par un réseau de messagerie à destination des commerces.
- Livraison de fournitures de bureau à destination des sociétés de services.
- Voire intervention d'artisans.

#### Un projet générant des flux de matériaux de construction

Les flux du BTP liés à la déconstruction des bâtiments existants et à la construction de nouveaux bâtiments sont considérables et la plupart du temps mal appréhendés dans les projets. Il existe aujourd'hui peu de sources d'informations permettant d'estimer ces volumes, seule une analyse fine en phase projet le permet. Ceci étant, les expériences de centres de consolidation du BTP de Londres ou à Stockholm par exemple, ont montré qu'une meilleure gestion des approvisionnements de chantier à partir d'un centre de consolidation, de stockage et de redistribution permettait de réduire énormément les flux de véhicules (notamment pour les flux diffus du second œuvre).

De plus, la présence de la voie d'eau doit obligatoirement être mise à profit pour inciter à un approvisionnement autre que routier (voir ci-dessous un exemple de ce que génère un approvisionnement en granulats d'une centrale à béton produisant du BPE) :

A titre d'exemple, une construction « classique » génère un besoin de 0,8 m<sup>3</sup> de béton prêt à l'emploi (BPE) par m<sup>2</sup> de SHON (ratio issu de diverses analyses de programmes de construction de bureaux et logements en immeuble). Et il faut 2 tonnes de granulats pour produire 1m<sup>3</sup> de BPE (ratio issu de la construction).

Un projet de 153 000 m<sup>2</sup> de SHON générera un besoin de 245 000 tonnes de granulats (ceci dépend bien évidemment du choix des matériaux de construction), soit l'équivalent de plus de 11 600 poids lourds.

- prendre en compte le Plan de déplacements urbains de la Région Ile-de-France en cours d'adoption

Le PDU vise notamment l'augmentation de la part de tonnages de marchandises acheminées par la voie d'eau et le fer. Il devrait être adopté fin 2012 ou début 2013. Les documents d'urbanisme locaux devront être compatibles avec lui. Une des mesures concerne directement le transport fluvial. Il sera recommandé dans les marchés publics de construction d'inclure aux critères d'évaluation des offres une clause d'éco-responsabilité visant à favoriser, lorsque cela est possible ou pertinent, l'utilisation du mode fluvial pour le transport des matériaux de construction ou des déblais de chantiers. De plus, les collectivités devront prendre toutes les mesures adéquates afin de favoriser et, lorsqu'elles en ont les moyens, d'imposer l'évacuation par voie d'eau des déchets des chantiers situés à moins de 3 Km d'un point d'accès à une voie d'eau.

### 3 Une ambition et des objectifs à atteindre

**Ambition** : adopter un système de distribution innovant des marchandises basé sur l'utilisation de moyens de transport routier plus respectueux de l'environnement et du transport fluvial.

#### Objectifs à atteindre

##### - En phase de réalisation

- **Utiliser à hauteur de 40% minimum le transport fluvial pour le transport des matériaux issus de la déconstruction** (en référence aux 40 % de part modale pour les transports en commun et modes doux) et privilégier des exutoires (centre de tri, d'enfouissement..) situés bord à voie d'eau

- Implanter un **centre de consolidation des flux liés à la construction** de l'écoquartier. Ce centre est un point unique de livraison permettant de recevoir, stocker, traiter et redistribuer les marchandises, notamment pour les phases de second œuvre.

- Utiliser à hauteur de **25% le transport fluvial pour l'approvisionnement des produits de construction** (gros œuvre et second œuvre). Pour mémoire, il s'agit de la part modale souhaitée par le Grenelle de l'environnement pour les modes alternatifs à la route.

Un travail est a effectué en amont, au niveau du DCE. Il faut imposer aux répondants de présenter un schéma de transport basé sur l'implantation d'un centre de consolidation et l'utilisation partielle du fluvial.

##### - A l'achèvement du quartier

- Utiliser le transport fluvial pour l'expédition des déchets produits par les activités et les habitants du quartier et étudier la faisabilité d'une navette fluviale vers le centre de SYCTOM à Romainville.

- Adopter, pour les surfaces commerciales les plus grandes (notamment les surfaces alimentaires) des principes architecturaux permettant d'accueillir et de décharger les véhicules en totalité sur emprise privée. Cela implique de dimensionner les surfaces de réserve en conséquence pour que le sas dédié au véhicule ne soit détourné à ces fins.

- **Innovation** : Intégrer un espace de consigne automatique dans les immeubles à partir de 10 logements pour les livraisons du e-commerce (autre que celles réalisées par La Poste qui dispose des clefs d'accès aux boîtes aux lettres).

- **Innovation** : Offrir dans les parcs en ouvrage un site permettant l'accueil des véhicules de livraison et fournissant aux livreurs les outils de manutention et/ou les moyens de transport terminaux (pour cheminer à l'intérieur du quartier).

- **Et/ou** Autoriser l'accès aux livraisons dans les voies de service notamment pour les livraisons à domicile de produits alimentaires et le portage à domicile. Ceci implique qu'un protocole d'accès soit étudié (l'octroi de badges aux livreurs paraît difficile à mettre en œuvre dans la pratique).

- **Innovation** : Offrir dans les parcs en ouvrage des lieux de stationnement pour les artisans devant intervenir dans le quartier. Des moyens de manutention et de transport terminaux pourraient être mis à disposition des artisans pour qu'ils transportent leurs outils et marchandises jusqu'à leur lieu d'intervention.

Concernant le transport fluvial et les possibilités d'approvisionner les activités implantées à terme, il faudrait envisager d'aménager un quai public (plate forme de transit sans équipements de superstructures, destinée à des utilisateurs du transport fluvial selon des occupations temporaires et de courtes durées). Le port devrait être implanté au droit ou à proximité des secteurs économiques et devrait être bien connecté au réseau routier principal.

### Exemple d'expérimentation initiée et pilotée par le Département sur le transport des marchandises en ville

#### Une expérimentation sur la Commune des Lilas avec des ambassadeurs de livraison

Le Département, assisté d'un bureau d'études, a proposé à la Commune des Lilas de mettre en place à titre expérimental sur 6 mois, deux ambassadeurs de livraisons sur la rue de Paris, une voie très commerçante du centre ville. Les ambassadeurs des livraisons seront chargés de faciliter l'arrêt des véhicules de livraison en assurant une meilleure utilisation et rotation des aires. Ils seront employés par une structure d'insertion (LADOMIFA). L'expérimentation va avoir lieu de janvier à juin 2012. Elle est estimée à 21 000€. Ce coût sera pris en charge par l'ADEME, la Ville et le Département. L'expérimentation devra répondre à plusieurs objectifs :

- tester un système innovant facilitant les livraisons de marchandises,
- analyser les impacts, sur les déplacements, d'une meilleure gestion des aires de livraison,
- contribuer à la collaboration et à la réflexion globale entre services publics, transporteurs et commerçants,
- faire évoluer les pratiques des professionnels du transport, commerçants, riverains...
- diminuer les encombrements liés au stationnement des véhicules de livraison
- participer au parcours d'insertion professionnelle de demandeurs d'emploi en proposant une activité professionnelle « Ambassadeur de livraison », support et appui à une démarche d'insertion.

Une évaluation de l'expérimentation sera réalisée afin d'en définir les avantages constatées, les conditions d'une pérennisation du service ainsi que la reproductibilité de l'expérimentation sur d'autres sites.

Les 2 ambassadeurs qui seront en poste du lundi au vendredi, de 7 à 12 heures auront pour principales missions :

- aider les opérations de chargement et de déchargement de marchandises effectuées sur les aires de livraisons,
- participer à la remise d'un disque livraisons,
- distribuer un flyer présentant l'expérimentation, la réglementation locale en matière de stationnement et de circulation des poids lourds, les options de stationnement sur et à proximité de la rue de Paris,
- effectuer un contrôle sur le terrain des pratiques,
- travailler en étroite relation avec la police municipale
- recenser les principaux dysfonctionnements et orienter leurs actions afin de corriger les mauvaises pratiques,
- orienter les conducteurs de voitures particulières, les artisans vers les espaces de stationnements sur voirie et les parkings.

Les retombées directes pressenties :

- une réduction de la congestion dans la rue de Paris et des conflits d'usages entre les usagers de la voirie,
- une amélioration des conditions de livraisons des livreurs,
- une amélioration de la circulation des lignes de bus,
- des recettes de stationnement complémentaires par l'éviction des véhicules utilisant les aires de livraisons illégalement et leur repositionnement sur des places payantes
- le développement d'emplois de proximité conjugués à une action solidaire d'insertion professionnelle.

L'expérimentation sera ainsi une participation concrète à la mise en œuvre du Plan des Déplacements Urbains, à la politique communautaire d'Est Ensemble sur la mobilité, une action de communication (être le premier à tester une expérience innovante) et une action innovante du secteur de l'économie sociale et solidaire.

## Conseil Général de l'Essonne

Lettre du 20 juin 2011



Le Président  
du Conseil général

Monsieur Jean-Claude RUYSSCHAERT  
Directeur Régional et Interdépartemental de  
l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-  
France (D.R.I.E.A.)  
21-23 rue Miollis  
75732 – PARIS cedex 15

Evry, le 20 JUIN 2011

Monsieur le Directeur,

J'ai bien reçu votre courrier en date du 14 avril 2011 concernant le dossier d'orientations stratégiques pour le fret en Île-de-France à l'horizon 2025, démarche engagée à votre initiative, par lequel vous me transmettez le compte-rendu du premier comité technique du 30 mars dernier auquel les services du Département ont participé et demandez une contribution du Département.

Cette démarche apparaît intéressante car elle permettra notamment d'apporter plus d'informations et de visibilité, aux collectivités, sur les deux projets phares visant à favoriser le report modal du fret routier en Île-de-France que sont : le Canal Seine Nord Europe et l'Autoroute ferroviaire Atlantique.

Elle s'articule également avec les Assises régionales du fret, lancées par la Région, auxquelles le Département participe activement dans un souci de développement durable et maîtrisé du territoire francilien. Le Département a transmis de nombreuses contributions à la Région dans le cadre des assises régionales du fret qui pourront être mutualisées pour enrichir votre démarche.

Sensible aux problématiques du transport de marchandises, le Département de l'Essonne, a engagé une réflexion spécifique sur la définition d'orientations pour une politique globale du transport de marchandises en Essonne. La première phase de cette réflexion, élaborée en 2008, a donné lieu à la réalisation d'un diagnostic dynamique du territoire, en concertation avec tous les partenaires concernés dont les services de l'Etat, et un film explicatif, dont vous trouverez copies ci-jointes.

La seconde phase de cette réflexion est en cours avec l'objectif de définir un projet partagé autour de quatre axes stratégiques. Un comité de pilotage sera organisé au cours du dernier trimestre 2011 afin de présenter les résultats de cette phase.

Le courrier doit être adressé  
à Monsieur le Président  
du Conseil général

Hôtel du Département  
Boulevard de France  
91012 Évry cedex

Téléphone : 01 60 91 91 91  
Télécopie : 01 60 91 91 77

www.essonne.fr

L'Essonne, j'y tiens !

Affaire suivie par : Leslie GUERVIL/ALT - DIRDEP-SGPD - Tél : 01 60 91 96 37 - Réf. : 220

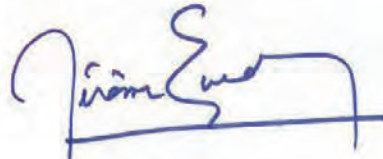
DE 2011 100 2011

Par cette réflexion, le Département entend, dans un triple rôle d'intercesseur, d'incitateur et de maître d'ouvrage, construire un outil de référence pour les collectivités essonniennes en proposant aux acteurs concernés des leviers d'actions.

De même l'Assemblée départementale a approuvé le 27 septembre 2010 le Schéma Départemental des Déplacements (S.D.D.). Ce schéma comprend diverses actions en faveur du transport de marchandises afin d'inscrire l'Essonne dans la dynamique métropolitaine, telles que : la poursuite d'une réflexion relative au transport de marchandises, l'optimisation de la localisation des plateformes économiques multimodales, le soutien des actions innovantes dans le domaine des marchandises et la mise en cohérence des réglementations poids lourds. Dans ce contexte, le S.D.D vous a été transmis le 29 décembre 2010 et il demeure, en outre, téléchargeable sur le site Internet du Département :  
([http://www.essonne.fr/fileadmin/cadre\\_vie/deplacements/schema\\_deplacements\\_2020.pdf](http://www.essonne.fr/fileadmin/cadre_vie/deplacements/schema_deplacements_2020.pdf)).

Soucieux de valoriser un développement durable et maîtrisé du territoire francilien, le Département est à votre disposition pour participer aux cinq groupes de travail que vous proposez.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, en l'assurance de ma considération distinguée.



Jérôme GUEDJ

## Conseil Général des Yvelines

Lettre du 4 juillet 2011

*Conseil Général  
des  
Yvelines*

Versailles, le

*Versailles, le* - 4 JUIL. 2011

*Le Président,*

Monsieur le Préfet de Région,

Dans le cadre du Grand Paris et de la mise en œuvre des lois « Grenelle », vous avez souhaité la réalisation d'un dossier d'orientations stratégiques pour le fret en Ile-de-France à l'horizon 2025. Vous attendez qu'il puisse fédérer les acteurs autour d'objectifs communs et d'une vision partagée, car aucun document régional complètement dédié au fret n'existe à ce jour. Vous souhaitez, dans cette perspective, recueillir la contribution du Conseil Général des Yvelines et connaître les orientations qu'il souhaite promouvoir. Les Yvelines sont, en effet, très concernées par cet enjeu : le département est dorénavant, du fait de l'axe Seine et des infrastructures de transport fluviales qui seront amenées à s'y développer, au cœur des projets emblématiques pour le Grand Paris du fret. Le Département des Yvelines souhaite donc s'impliquer dans l'élaboration de ce dossier d'orientations stratégiques, dont les conséquences territoriales seront nécessairement majeures, et il souhaite vous apporter dès à présent ses premiers éléments de réflexion.

Bien qu'aujourd'hui encore à l'écart des échanges nord-sud qui ont structuré l'organisation logistique régionale avec une prééminence des implantations à l'est, le département des Yvelines se trouve au cœur d'un mouvement de rééquilibrage que les pouvoirs publics doivent pouvoir encadrer et accompagner, au bénéfice des territoires. Grâce au Grand Paris qui replace la métropole dans l'Axe Seine et qui fait du fleuve une infrastructure de développement à réinvestir, le Département des Yvelines est, comme vous-même, convaincu que de nouveaux gisements de croissance nous sont ouverts. Les filières d'activités de la Seine Aval - automobile-aéronautique, éco-industries, éco-construction, logistique fluviale-, devront notamment pouvoir en bénéficier, ce qui nécessite un effort accru de coordination des actions publiques de développement. En particulier, les projets portuaires de Limay, Triel et Achères, pourront être conçus comme de véritables outils de développement économique et industriel, pour l'implantation d'activités de transformation et de services à forte valeur ajoutée et pourvoyeurs d'emplois de toutes qualifications.

Le futur port d'Achères, à la Confluence de la Seine et de l'Oise, sera, quant à lui, la véritable porte d'entrée fluviale et maritime de la région capitale, en lien direct avec l'intensification du trafic en provenance du port du Havre et des grands ports du Range Nord. Je me félicite que le comité de pilotage, que vous avez présidé le 6 mai dernier, ait permis de poser les bases d'une gouvernance collective pour la réalisation de cette infrastructure majeure, notamment sur le foncier dont la maîtrise rapide est nécessaire pour respecter un calendrier contraint. A ce titre je suis convaincu que l'Etablissement Public Foncier des Yvelines sera en mesure d'apporter toute l'expertise nécessaire, comme il a pu le faire dans le cadre de la création du port de Triel-sur-Seine.

Le futur Contrat de Développement Territorial de la Confluence, aux études duquel le Conseil Général est maintenant pour partie associé, constituera probablement un cadre propice à la mise en œuvre des projets partenariaux aptes à développer et pérenniser les nouvelles filières de croissance. L'Etat a, en effet, qualifié la Confluence comme l'un des neuf territoires stratégiques du Grand Paris, notamment en raison de son potentiel pour développer une logistique adaptée à la métropole du XXIème siècle. Ce territoire de la Confluence est, néanmoins, également partie intégrante de l'Opération d'Intérêt National Seine Aval, créée par l'Etat en 2007, et dont le protocole signé par toutes les collectivités locales concernées met l'accent sur le projet de développement nécessaire à ce territoire en difficulté. Il me semble qu'il est donc primordial que les études relatives au fret soient coordonnées avec celles relatives à la Confluence bien sûr, mais également avec les objectifs et projets de l'ensemble de l'OIN Seine Aval.

Parmi les différents projets relatifs à la logistique fluviale, qui portent les objectifs du Grenelle de l'environnement, la plate-forme multimodale d'Achères deviendra l'infrastructure, à rayonnement régional et national, la plus à même de les assumer. Sa pleine efficacité ne pourra cependant être trouvée que si une intermodalité de qualité est garantie, tant routière que ferroviaire. Pour le volet ferroviaire, il me paraît donc nécessaire qu'une réflexion soit

engagée sur le raccordement de la plate-forme. Il s'agit, en effet, de l'une des conditions de son développement, ce raccordement, à terme, semblant indispensable à la structuration de la desserte de l'arrière-pays du port du Havre. Ce raccordement semble également conditionnant pour accentuer le report modal de la route vers le fer, objectif majeur partagé. Les différentes alternatives - ligne Paris-Mantes, itinéraire complémentaire par Serqueux, Gisors et Pontoise, éventuellement Ligne nouvelle Paris Normandie - devraient donc être étudiées, notamment dans le cadre des réflexions sur l'Axe Seine et en lien avec le conseil de coordination interportuaire. La nécessité du renforcement de la capacité voyageur dans ce secteur devrait cependant constituer une donnée d'entrée pour ces études, les projets de l'Opération d'Intérêt National engendrant une augmentation des besoins voyageurs à moyen terme. L'aménagement d'une installation terminale embranchée reliée au triage d'Achères - Grand Cormier, et permettant de relier les plates-formes de distribution implantées en petite couronne, semble notamment l'une des conditions de la multimodalité souhaitée. Pour le volet routier et compte tenu des trafics envisagés, le port et la multimodalité associée ne restent envisageables qu'avec la réalisation de l'A104 jusqu'à l'A13, sur laquelle le Département exprime son inquiétude quant aux échéances qui doivent nécessairement être compatibles avec celles du projet de port.

Par ailleurs, les acteurs de la logistique affirment aujourd'hui globalement la nécessité d'un effort d'investissement pour mettre à niveau les réseaux routiers. Face aux retards d'investissements sur le réseau national dans l'ouest francilien, le Département des Yvelines juge prioritaire l'achèvement et le renforcement de ce réseau, afin de rendre les infrastructures existantes aptes à capter l'essentiel du transit de poids lourds sur les longues et moyennes distances.

En termes de logistique du dernier kilomètre, composante vitale pour la desserte de l'agglomération, le Département des Yvelines pourra apporter des éléments de réflexion opérationnels. Il conduit, en effet, d'ores et déjà, une politique active de soutien aux projets de recherche et développement dans ce secteur, dans lequel les innovations contribueront à une meilleure prise en compte des enjeux relatifs au développement durable. L'appel à projets sur le véhicule urbain, que le Département a lancé en 2009, permet aujourd'hui à des sociétés innovantes d'investir ce créneau de la desserte de centre-ville, et suite au succès de cette initiative, un second appel à projets vient d'être lancé sur le thème "véhicules intelligents - Ville du futur". Par son action aux côtés des communes dans le confortement de leur commerce de centre-ville, et par les grands projets urbains dans lesquels le Département est impliqué, le Conseil Général des Yvelines entend être un promoteur de ces solutions de logistique urbaine nécessaires à la ville durable du XXI<sup>ème</sup> siècle.

Enfin, je souhaite vous rappeler que les établissements publics, en charge de développer les territoires et œuvrant à la réussite des projets d'aménagement publics - Etablissement Public Foncier des Yvelines, Etablissement Public d'Aménagement du Mantois Seine Aval, voire Etablissement Public Paris Saclay -, me semblent constituer les outils légitimes pour mettre en œuvre les actions nécessaires à la construction d'un Grand Paris du fret.

Compte tenu de l'initiative engagée parallèlement par la Région Ile-de-France, avec l'organisation, le 29 juin, des premières Assises régionales du fret et de la logistique, la coordination des deux démarches permettra de réaffirmer, dans un même élan, l'importance attachée à la définition d'un cadre d'actions en faveur du fret et de la logistique, dans lequel le Conseil Général des Yvelines souhaite s'investir étant donné les enjeux attachés à son territoire.

Telles sont les principales contributions dont je souhaitais vous faire part, dans la perspective de l'élaboration du dossier d'orientations stratégiques pour le fret en Ile-de-France.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet de Région, à l'expression de ma haute considération

*fidèle serviteur*

  
Alain SCHMITZ

Monsieur Daniel CANEPA  
Préfet de la Région Ile-de-France  
Préfet de Paris  
Préfecture de la Région Ile-de-France  
29 rue Barbet de Jouy  
75700 PARIS

Copie : DRIEA



## Conseil Général du Val-de-Marne

Lettre du 10 avril 2012



Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements  
Service Transports et Etudes Générales  
Secteur Observatoire des Déplacements et Analyse Stratégique  
Affaire suivie par  
Lise PECQUEUX-LESVIER

courriel : lise.pecqueux@cg94.fr  
tél : 01 49 56 58 67  
fax : 01 49 56 53 59

Créteil, le 10 AVR. 2012

Monsieur Daniel Canepa  
Préfet de la Région Ile-de-France,  
Préfecture de la Région d'Ile-de-France  
29, rue Barbet de Jouy  
75700 Paris cedex 7

Monsieur le Préfet,

Dans le cadre de la réalisation du dossier d'orientation pour le fret menée par le Directeur régional et interdépartemental de l'Équipement et de l'Aménagement, vous souhaitez recueillir la contribution des partenaires qui ont été associés à cette démarche.

Dans ce cadre, je tiens à évoquer les principaux éléments qu'il semble nécessaire de voir apparaître dans ce document.

Je suis favorable à la mise en place d'une gouvernance sur le transport de marchandises à l'échelle régionale par la création d'une instance émettant des avis qui seraient prescriptifs.

De plus, afin de favoriser les modes alternatifs à la route, il me paraît essentiel d'attirer votre attention sur la nécessité, à la fois :

- du raccordement du port de Bonneuil au réseau routier national et plus généralement, sur le département du Val-de-Marne, l'amélioration des échanges entre les sites logistiques (Bonneuil-sur-Marne, Valenton) et le réseau magistral (complément d'échangeurs N406-RD101)
- de la préservation de la vocation fer-fer sur le site ferroviaire de Villeneuve-Saint-Georges
- d'un équilibre dans la répartition territoriale des équipements de transport combiné sur toute l'Ile-de-France
- du développement d'une synergie entre sites ferroviaires notamment val-de-marnais, qui pourrait s'envisager par une coordination sous maîtrise publique

Je vous rappelle également la nécessaire prise en compte des revendications du Département du Val-de-Marne portées dans le cadre de la consultation par l'Etat sur la taxe poids lourds.

Pour plus de précisions, le document annexé à ce courrier constitue une contribution détaillée relative aux propositions faites dans le document d'orientation intermédiaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations distinguées.

*Le Président du Conseil général,*

Pour le Président du Conseil général  
et par délégation

Le Vice-Président

Marc THIBERVILLE

Pièce jointe : Contribution du Département du Val-de-Marne  
au document d'orientation stratégique fret (DRIEA)

Copie : DRIEA

Pour tout courrier :  
Monsieur le Président du Conseil général du Val-de-Marne  
Hôtel du département  
Direction des transports, de la voirie et des déplacements – Service Transports et Etudes Générales  
94054 – Créteil Cedex

INFO  
services  
39 94

**CONTRIBUTION DU DEPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE AU DOCUMENT D'ORIENTATIONS STRATEGIQUE FRET (DRIEA)****1. Contribution relative au plan d'actions proposé :**

Le Département propose ici une contribution sur les actions proposées par l'Etat dans son programme d'actions.

*- Action 1 : Mettre en place une instance de concertation sur les marchandises et un observatoire régional du transport de marchandises et de la logistique*

Même si cette instance de concertation sur les marchandises et l'observatoire associé apparaît aller dans le bon sens, il apparaît cependant nécessaire de travailler à la mise en place d'une instance qui pourrait émettre des avis qui seraient prescriptifs.

*- Action 2 : Produire un cadre de cohérence de la logistique à l'échelle régionale*

Le Conseil général est favorable à la création d'un schéma régional d'organisation des activités logistiques, comme cela est proposé dans le Plan de Déplacement du Val-de-Marne, ici défini comme « cadre de cohérence régionale de la logistique ».

Le Département du Val-de-Marne travaille actuellement dans ce sens puisqu'il va lancer prochainement une étude sur les enjeux logistiques dans le Val-de-Marne, qui permettra d'avoir des éléments :

- de diagnostic sur la logistique en Val-de-Marne
- relatif au développement logistique sur le territoire

Il est important que cette démarche départementale puisse s'inscrire dans un cadre régional.

Il ne faut cependant pas que cette armature régionale soit établie sur la base d'une approche principalement basée sur les besoins en surfaces logistiques supplémentaires, comme cela semble être proposé.

**Il apparaît plus pertinent de parler d'équilibre du développement de la logistique sur le territoire, selon une approche qualitative et par fonction, pour une logistique mieux organisée, prenant en compte les accès routiers qui doivent être adaptés, intégrée dans le tissu urbain, qui génère moins de nuisance, adaptée aux besoins du territoire, réfléchi dans le cadre d'un processus de densification du tissu urbain.**

*- Action 3 : Adapter à la demande les réseaux d'infrastructures gérés par l'État et ses établissements publics*

Il est proposé que l'intitulé du projet « Prolongement de la RN 406 » soit modifié.

**Le Département souhaite une amélioration des échanges entre les sites logistiques (Bonneuil, Valenton) et le réseau magistral (avec en priorité la desserte du port de Bonneuil via le prolongement de la RN 406 ainsi que la réalisation d'un complément d'échangeurs N406-RD101).**

Il convient également d'intégrer la problématique des trafics routiers PL en transit sur la RN6 dans ces réflexions.

*- Action 4 : Concevoir une nouvelle intermodalité en Ile-de-France à l'échelle européenne*

Si l'offre en transport ferroviaire combiné est une alternative, elle ne doit pas être la seule réponse au développement du transport ferroviaire. En effet, il convient de rappeler que le transport combiné implique que les derniers kilomètres s'effectuent par la route, ce qui génère des nuisances locales. Les trafics des trains entiers et l'acheminement de wagons jusqu'au client final est une offre qui ne doit pas fléchir. En effet, elle permet de minimiser les nuisances pour les populations.

Des propositions à l'échelle régionale doivent être menées dans ce sens.

Dans le cadre des réflexions proposées sur l'identification de la localisation de nouveaux terminaux combinés, les critères de choix ne doivent pas prendre en compte que l'infrastructure ferroviaire, mais doivent s'intéresser à réduire autant que possible les nuisances pour les populations :

- En optimisant les distances parcourues pour la desserte routière finale,
- En permettant un accès routier direct au réseau magistral desservant les principales zones logistiques destinataires (la Francilienne),
- En évitant l'intérieur de la zone dense, ces équipements étant fortement générateurs de trafics poids lourds

**Il est nécessaire que la répartition territoriale des équipements de transport combiné soit équitable sur toute l'Île-de-France.**

## **2. Contribution relative aux groupes de travail et aux orientations (approche développement économique et emploi) :**

### 1. Contribution relative aux groupes thématiques :

#### i) Etat des lieux des sites logistiques

La préservation des emprises logistiques, et notamment intermodale est importante. Les mutations d'emprises actuellement dédiées aux activités logistiques (notamment du dernier kilomètre) en activités tertiaires sont doublement préjudiciables puisqu'elles créent un paradoxe : une baisse de l'offre logistique et un accroissement des besoins.

#### ii) Aménagement des zones d'activité

- Il est à déplorer que les questions des services aux entreprises (et aux salariés) n'aient « presque » pas été évoquées : *quels services ?*, De même pour les questions d'accessibilité des salariés (transport en commun) ; les débats ayant pris ici une tournure très technique (volet transport).
- Concernant les « solutions d'intensification », les précisions sur l'immobilier restent à apporter : mode de soutien, innovations, etc. Ces remarques doivent également être croisées avec celles liées au report modal et rejoignent l'idée d'une logistique urbaine moderne (par exemple : hôtels logistiques embranchés fer).
- Concernant la prise en charge (financière) par les collectivités du risque quant à l'embranchement d'une zone d'activité, cette question rejoint la problématique de l'inter modalité. Ces coûts ne peuvent incomber aux seules communes et soulèvent l'importance de l'implication des gestionnaires de zones et des propriétaires.

#### iii) Intermodalité

Si on lie la thématique de « l'intermodalité » aux problématiques de « logistique urbaine », les orientations du Grenelle de l'environnement tendent vers un développement du report modal comme orientation principale pour les années à venir. Il s'agirait ainsi de faire entrer les marchandises en ville par un mode de transport alternatif (eau ou fer). Dans ce cadre, le développement (la création) des sites intermodaux aujourd'hui marquera les bases de la logistique de demain, autour de « pôles logistiques intermodaux », créateurs d'emplois. Ce développement d'une logistique moderne nécessite d'être accompagné, et ce, notamment en termes de formation aux emplois logistiques de demain (plus qualifiés).

#### iv) Matériaux de construction et déchets

Il est proposé d'étendre les réflexions de report modal liées aux déchets du bâtiment aux déchets. Il semble que ceci soit notamment la conséquence :

- d'un déficit d'information ;
- d'un lien historique plus fort avec les acteurs du BTP (ce qui influence la transmission de données) ;
- du fait du marché actuellement prédominé en quantité par les déchets du BTP sur les déchets ménagers (67 % des 30 millions de tonnes de déchets sont BTP contre 19 % ménagers).

### 2. Contribution relative aux orientations

**Certaines orientations telles que la spécialisation des territoires pour une optimisation des activités logistiques ou le maintien des sites nécessitent un travail approfondi avec les acteurs territoriaux.**

D'un point de vue technique en matière de développement économique et d'emploi :

- on peut déplorer :
  - o l'absence de la thématique de la formation et de l'emploi (bien que cela ait été évoqué à l'occasion de groupes de travail<sup>1</sup> hormis sous son aspect « sécurité ») ;
  - o l'absence de la problématique de « l'image de la logistique » auprès des différents publics (évoquée lors d'ateliers) ;
  - o une orientation vers une spécialisation des territoires logistiques (dont l'échelle reste à déterminer) sous couvert d'une meilleure efficacité du transport : ceci conduirait à une densification des activités logistiques sur les territoires déjà spécialisés<sup>2</sup>, soit une concentration des nuisances.
- on peut apprécier que les problématiques de développement durable soient bien prises en compte et notamment le report modal.

<sup>1</sup> Groupe de travail Grande Distribution par exemple.

<sup>2</sup> Le territoire de Rungis est cité en exemple.

**Il convient de souligner que le site ferroviaire de Villeneuve-Saint-Georges doit garder prioritairement une vocation fer-fer. Son accès routier actuel ne permet pas son exploitation pour du combiné,**

**- Action 5 : Optimiser la gestion du transport routier de marchandises**

**Rappel des revendications portées dans le cadre de la consultation par l'Etat sur la taxe poids lourds :**

- la prise en compte dans le réseau local soumis à taxation des voiries départementales identifiées lors de la Commission permanente du CG94 le 12/07/2010.
- demande une modulation de la taxe, par horaire et selon les axes empruntés, afin de taxer les voiries départementales à un niveau plus élevé que les voiries du réseau national pour que le trafic poids lourds soit concentré sur les voiries du réseau national et non sur les voies départementales, afin également de taxer à un niveau plus élevé le réseau national situé en zone dense, afin de compenser les coûts liés aux kilomètres supplémentaires parcourus par les véhicules en transit utilisant les itinéraires de contournement de ces zones.
- demande que l'observatoire des trafics qui sera mis en place en partenariat avec les services de l'Etat soit financé à parité et qu'il soit opérationnel au minimum un an avant la mise en place de la taxe.
- approuve la tenue d'une première clause de rendez-vous un an après la mise en service de l'éco-redevance, permettant d'ajouter de nouveaux itinéraires ou d'en retrancher le cas échéant.
- demande une révision du réseau départemental taxé périodique, pas uniquement la première année.
- demande une révision périodique du montant de la taxe.
- demande que le produit de cette taxation du réseau national, affecté à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) soit consacré en priorité au développement des transports alternatifs de marchandises, sur les réseaux ferré et fluvial, ainsi qu'à des opérations d'aménagement sur les réseaux routiers magistraux, nationaux ou départementaux destinés à alléger le trafic poids lourds de transit.

**- Action 6 : Soutenir le développement d'une offre en transport multimodal**

**Réfléchir à la création d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité pour exploiter les synergies du secteur Orly-Rungis-Bonneuil n'apparaît pas pertinent.**

**La SNCF est en capacité d'assurer aujourd'hui ce rôle.**

Il semble cependant important de développer les synergies entre sites de transport et de logistique. Ainsi, la présence de sites stratégiques en Val-de-Marne tels que le Port de Bonneuil, celle de Valenton, le triage de Villeneuve-saint-Georges, la gare Fret de Rungis, les chantiers multi techniques de Valenton, de Rungis (aujourd'hui inactif), doivent faire l'objet d'une organisation et d'une coordination dont un objectif pourrait être de favoriser les échanges et les transits entre ces sites par le rail, plutôt que par la route.

**Pour développer cette synergie entre les sites ferroviaires, une coordination sous maîtrise publique pourrait être envisagée.**

**Attention cependant, si le Val-de-Marne peut être une des portes d'entrée du fret ferroviaire en Ile-de-France, il ne doit pas être « la » porte d'entrée.**

**D'autres actions pourraient également être proposées :**

- relancer l'activité ferroviaire du triage de Villeneuve-Saint-Georges. En effet, l'enjeu de civilisation que représente le report modal de la route vers des transports moins polluants, nécessite que toutes les offres ferroviaires existantes soient proposées et, de façon volontariste, celles qui privilégient le rail de bout en bout (Lotissement, Trains entiers). Le seul transport combiné ne permet pas ce report modal, d'autant que le Val-de-Marne est surtout concerné par les parcours terminaux qui sont assurés par la route, à partir ou en direction des chantiers multi techniques.
- préserver et inciter à l'utilisation des installations terminales embranchées (ITE) dans les zones d'activités pour favoriser le transport ferroviaire des marchandises de bout en bout chaque fois que cela est possible. Condition du développement des modes ferroviaires et fluviaux pour répondre aux enjeux environnementaux et d'aménagement, cette proposition s'inscrit en outre dans la mise en place d'outils susceptibles d'accompagner une politique industrielle dont chacun s'accorde à considérer qu'elle est une priorité d'avenir proche.

## Liste des études et des documents de référence transmis par les partenaires

<p>Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Essonne</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schéma logistique en Essonne, contextes locaux et prospectives <i>Rapport, 96 pages (2010)</i></li> </ul>
<p>Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie d'Île-de-France et Chambres de Commerce et d'Industrie de Paris et d'Île-de-France</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le transport de fret et la logistique en Île-de-France <i>Rapport du 30 octobre 2009</i></li> </ul>
<p>Conseil Général de l'Essonne</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schéma d'orientation pour une politique départementale des marchandises en Essonne <i>Rapport Juin 2008, mis à jour 2010</i></li> </ul>
<p>Conseil Général du Val-de-Marne</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ État des lieux des ports urbains de fret en Val-de-Marne <i>Rapport d'étude, 58 pages (janvier 2011)</i></li> </ul>
<p>Ports de Paris au service du Grand Paris portuaire</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Projet stratégique 2010-2015 <i>Rapport, 60 pages. (2010)</i></li> </ul>
<p>Réseau Ferré de France</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Colloque Pari des Marchandises <i>Support de présentation du colloque, 16 diapositives. (23 juin 2010)</i></li> <li>■ Démarche « Schémas d'orientation régionaux », fiche de synthèse bonne pratique : « Schéma Régional Fret » <i>Version n°1, 1 pages (23 novembre 2010)</i></li> <li>■ Étude sur la réorganisation et la modernisation des plateformes de transport combiné en France <i>Support de restitution de l'étude, 59 diapositives. (7 octobre 2010)</i></li> <li>■ « Quelles solutions concrètes pour redresser le fret ferroviaire ? » <i>Compte-rendu de la table-ronde RFF du 29 mars 2011, 22 pages</i></li> </ul>
<p>Michel Savy, Université Paris-Est Créteil Val de Marne</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Note sur la part méconnue du système de transport : le VUL (2011)</li> <li>■ Note sur les parcs d'activités de Lille Métropole (Février 2012)</li> </ul>

# Restitution des ateliers

## I - Groupe de travail n° 1 : pondéreux

Le groupe de travail s'est réuni le 23 juin 2011.

### 1 - Éléments de diagnostic et dimensions prospectives

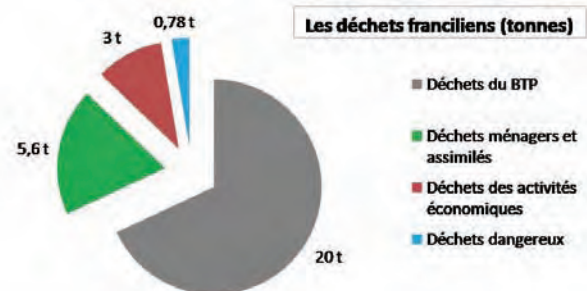
Ce groupe de travail a porté sur deux thématiques : les déchets et les matériaux de construction. Ces deux filières sont très différentes et comprennent un grand nombre de sous-filières, mais sont très présentes en Île-de-France et sont parfaitement adaptées aux modes alternatifs, voie d'eau ou ferroviaire.

#### A - Les déchets

##### Encart 1 : Les déchets en quelques chiffres :

Les déchets représentent près de 30 millions de tonnes, dont 67 % sont des déchets du BTP et près de 19 % des déchets ménagers et assimilés.

Le coût logistique d'une tonne de déchets peut atteindre 50 % du coût d'élimination global : le transport est donc un élément essentiel.



Les principaux objectifs régionaux dans ce domaine sont de **maîtriser la croissance des flux de déchets** par :

- la **réduction** à la source de la production des déchets ;
- la **maîtrise** de leur mobilité (principe de proximité) ;
- une **logistique optimisée**, et le recours à des modes de **transports alternatifs** à la route.

Globalement, les capacités de traitement des différents sous-produits de la filière sont suffisantes ou devraient l'être à l'horizon 2020. Elles sont réparties sur l'ensemble du territoire en fonction des bassins de population. Les projets de nouvelles unités de traitement sont souvent innovants (recherche de nouveaux process, optimisation des techniques de recyclage, etc.), et intègrent dans la mesure du possible l'étude d'un mode de transport autre que le routier (Romainville, Blanc-Mesnil par exemple).

L'utilisation de la voie d'eau ou du fer est déjà très développée en Île-de-France, en particulier pour les déchets du BTP et les mâchefers (résidus de l'incinération des ordures ménagères). Sur les 30 millions de tonnes de déchets produits actuellement par la région, environ 4 millions empruntent déjà la voie d'eau, dont 75 % sont des déchets du BTP. Le ferroviaire est actuellement sous-utilisé pour le transport de déchets en Île-de-France.

D'autres sous-produits, comme les boues et pâtes, les huiles usagées ou les terres polluées, peuvent présenter des potentiels intéressants de report modal. A l'échelle locale, on voit également apparaître des expérimentations intéressantes de transport : déchetteries fluviales, collecte hippomobile, collecte pneumatique, etc...

## B- Le BTP

La filière BTP est également composée d'un grand nombre de sous-produits, dont les deux principaux groupes sont les granulats naturels et les produits industriels, aux logiques de transport très différentes.

### Encart 2 : Le BTP en quelques chiffres :

La production régionale de granulats naturels représente 11 millions de tonnes, et depuis quelques années, elle est complétée par 5 Mt de mâchefer, produits de l'incinération des déchets.

La consommation francilienne, d'environ 30 Mt par an, est stable sur les 10 dernières années et s'établit à environ 2,6 tonnes par francilien et par an. Compte tenu des perspectives de croissance démographique de la région, et des grands projets d'aménagement portés par l'État et la région, il est établi un scénario médian d'évolution de la consommation des granulats de l'ordre de 35 millions de tonnes en 2020, soit une croissance annuelle moyenne de la consommation de 1,75 % à partir de 2012.

Schéma des approvisionnements en 2006 (en millions de tonnes)

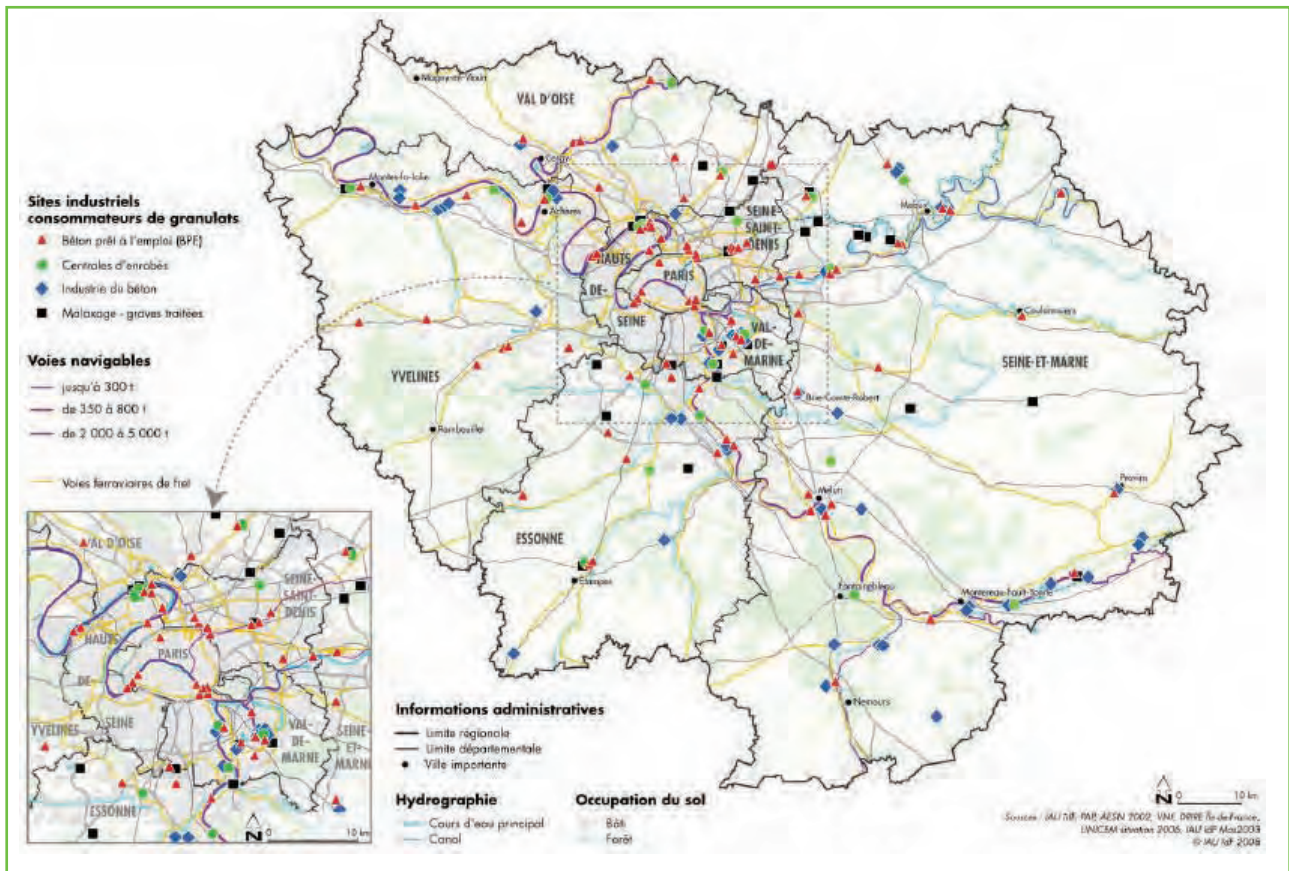


45 % besoins en granulats sont assurés par les régions périphériques, principalement la Haute-Normandie, le Nord - Pas-de-Calais et les régions de l'ouest. Ce taux de couverture est pratiquement stable depuis les années 1990.

En raison des volumes très massifiés en sortie de carrières, les granulats sont fortement utilisateurs des modes ferrés et fluviaux. Le choix du mode dépend principalement de la localisation de la carrière (granulats d'alluvions ou roche dure) et de la destination.

Le transport routier reste malgré tout prédominant (79 %) pour les granulats, en raison de l'importance des livraisons sur le dernier kilomètre. La voie d'eau transporte 25 % des granulats consommés en Île-de-France - essentiellement les alluvionnaires (8,2 Mt) - et livre les centrales fixes de béton prêt à l'emploi, surtout sur Paris Petite couronne. Le trafic par fer reste marginal. Il concerne surtout les roches massives et se concentre sur les distances de plus de 200 km. Il représente 2,2 Mt, soit 7 % des granulats consommés en Île-de-France (hors SNCF).

Pour les produits industriels, la grande diversité des sites de production, et encore plus de consommation, rend l'utilisation du mode routier quasi incontournable, d'un bout à l'autre de la chaîne logistique.



Pour autant, un certain nombre de projets devraient contribuer à conforter les parts modales du fer et de la voie d'eau. Ainsi, la réouverture de la ligne Flamboin-Montereau permet la liaison continue entre la carrière de roche massive de Gudmont (Haute-Marne) et Marolles-sur-Seine (77) où les produits sont transférés sur le fleuve pour la livraison finale vers les sites du centre de l'Île-de-France.

## 2 - Les enjeux

Les filières « déchets » et « BTP » présentent de nombreuses similitudes. Elles sont notamment toutes deux dépendantes de la localisation des populations et de la dynamique des activités sur le territoire, et sont donc réparties de façons similaires sur le territoire.

Les deux filières, pour être efficaces, doivent bénéficier de sites proches des points de consommation ou d'émission. Mais par la nature des produits, elles se heurtent souvent à de fortes pressions locales qui impliquent de recourir à des mesures importantes et coûteuses en termes d'aménagement, de protection et de sécurisation des sites.

Aussi, l'une et l'autre se prêtent généralement bien aux transports alternatifs, et nécessitent donc la préservation d'espaces embranchés fer ou bord à voie d'eau, même à proximité ou au sein des zones urbanisées, afin de limiter le trajet terminal. Néanmoins, les distances (intra-régionales) et les durées des contrats relativement courtes n'encouragent pas les opérateurs de transport ferroviaire et, dans une moindre mesure, de transport fluvial, à pérenniser des chaînes logistiques multimodales. En effet, les marges et la visibilité - en particulier par rapport à certains investissements en matériel à court ou moyen terme - sont très faibles. Le ferroviaire est de plus perçu par les acteurs industriels comme un mode de transport peu fiable, bien qu'offrant des facilités de transport importantes.

Les déchets et les produits du BTP sont des produits de faible valeur. Toute rupture de charge ou accroissement des distances de transport se traduisent immédiatement par des hausses du coût du transport, ce qui conduit souvent à un report automatique modal routier. Par ailleurs, la forte concentration des acteurs du traitement des déchets et de production des granulats, rend difficile les opérations de mutualisation des services, et du transport en particulier. Les besoins de traçabilité dans le domaine des déchets, compliquent également la mise en place de chaînes logistiques communes.



Les filières « déchets » et « BTP » diffèrent sur quelques points. À l'horizon 2020, **les perspectives globales de la production des déchets** doivent tendre vers la réduction à la source, l'augmentation de la part recyclée, le développement du compostage et de la méthanisation. Ainsi, l'augmentation attendue de la population francilienne ne doit pas conduire à une hausse proportionnelle de la production des déchets.

Pour les déchets dangereux, en revanche, les projets d'urbanisation et de reconversion de nombreux terrains anciennement industriels devraient conduire à un doublement de la production de terres polluées et des déchets dangereux du BTP, qui devraient également connaître un report modal.

L'activité de la filière BTP en Île-de-France dépend largement des objectifs de développement de l'urbanisation et des infrastructures, notamment :

- Grand Paris (programme de logements et de transports) ;
- Seine-Nord Europe ;
- Projets d'infrastructures nouvelles (plates-formes logistiques comme Paris Seine Métropole, etc).

Les approvisionnements et les flux sont largement dépendants de la localisation et de la disponibilité du principal produit. Or la part des alluvionnaires dans la ressource totale exploitable tend à diminuer (difficulté à obtenir les autorisations) en Île-de-France. Un des objectifs est de ne pas accentuer les déséquilibres d'approvisionnement avec les régions voisines. Or le taux de recyclage des déchets du BTP en Île-de-France atteint déjà près de 25%, un des taux les plus importants des régions françaises.

### 3 - Liste des participants au groupe de travail

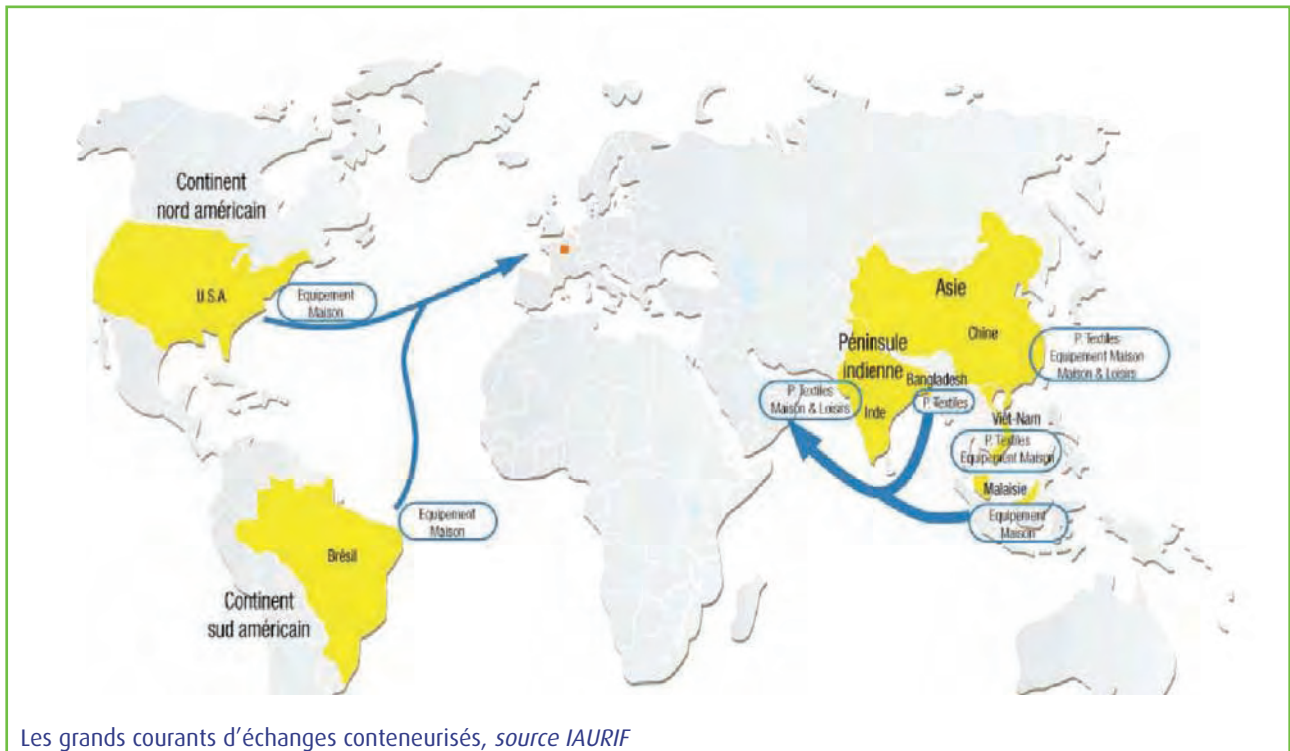
Liste des participants au GT1 : matériaux de construction, déchets et produits valorisables	Nom
DRIEA	Nathalie DEGRYSE
DRIEA	Joël PHILIPPE
DRIEA	Jeannie CREISMEAS
DRIEA	Claire MAURICE-MADELON
DRIEA	Claude COTTOUR
DRIEA	Florence DERUMIGNY
DRIEA	Marc JAOUEN
CATRAM CONSULTANS	Delphine DUBREUIL
CATRAM CONSULTANS	Edmée RUSSAC
INDIGGO	Sandrine ROSSET
Expert	Michel SAVY
DRIEE IF	Guillaume ESPIASSE
DRIEE IF	Nadia HERBELOT
Conseil Régional Île-de-France - Direction de l'Environnement	Anne-Sophie de KERANGAL
Conseil Général 78	Cyril MASCART
Conseil Général 95	Gilles LEBLANC
Conseil Général 94	Anthony D'ALBA
Ports de Paris	Manuel GARRIDO
Voies Navigables de France Mission Seine Nord Europe	Jean-Claude ZIZA
Réseau ferré de France	Tristan BANGERO
Réseau ferré de France	Christian LUISCIANI
Chambre Régionale de Commerce et de l'Industrie de Paris et Île-de-France	Claire DAVOULT
Chambre de Commerce et de l'industrie d'Essonne	Valentin VRAIN
Union Nationales des Producteurs de Granulats	Michel LOMBERTY
FNTR Île-de-France (Sté OURRY)	Nicolas REBOUTIER
OTRE Île-de-France	Jean-Marc RIVERA
OTRE Île-de-France	André FERRANDES
SNCF Fret PA APC	Laurent CRINCKET
SNCF Geodis	Jean Luc POTIER
Fédération Régionale des Travaux Publics en Île-de-France	Olivier GARRIGUE
Veolia propreté	Pascal HOTTON
Veolia Environnement	Olivier PASCAL
Fédération entreprises du recyclage (FEDEREC)	Maud GRILLARD
Observatoire Régional des Déchets d'Île-de-France	Florian LACOMBE
Observatoire Régional des Déchets d'Île-de-France	Blandine BARRAULT
Observatoire Régional des Déchets d'Île-de-France	Florian STRICANE
Observatoire Régional des Déchets d'Île-de-France	Babacar DIOP
CEMEX	Florence BOUTMY
Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France	Lydia MYKOLENKO
Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France	Marie BOURGEOIS

## II - Groupe de travail n° 2 : intermodalité

Le groupe de travail s'est réuni le 30 juin 2011.

### 1 - Éléments de diagnostic et dimensions prospectives

#### A- La filière intermodale



Il est toujours utile de définir le transport intermodal. Les définitions en usage sont nombreuses. Cependant, dans la plupart des cas, le « transport intermodal » fait référence à un transport de marchandises qui recourt à au moins deux modes différents.

Dans la terminologie commune à l'Union européenne - Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU); Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) -, la notion de « transport intermodal » couvre les transports de marchandises acheminées dans une seule et même unité de chargement (un conteneur par exemple), ou un seul et même véhicule qui emprunte successivement plusieurs modes de transport, sans qu'il n'y ait manipulation des marchandises lors du changement de mode.

Le transport intermodal désigné ci-après va donc se référer à ces définitions, qui combinent l'usage de deux modes et la notion de conditionnement unique. En complément, notons que la notion de « transport combiné » s'applique au transport intermodal d'une charge non fractionnée, lorsque la plus grande partie du parcours européen s'effectue par chemin de fer, et qu'au moins l'un des trajets terminaux est effectué par la route. La définition donnée dans les règles de l'Union Européenne relatives aux aides publiques détaille la distance relative des parcours routiers terminaux.

Le transport intermodal ne renvoie donc pas à une filière, mais à des chaînes de transport de marchandises conditionnées, et s'insère donc dans des logistiques très variées : les logistiques liées aux réseaux de production et à l'industrie (pour les biens semi-finis) ou encore les circuits de consommation et l'organisation de la grande distribution (pour les produits finis). D'une manière générale, nous retiendrons dans notre réflexion les deux formats d'unités les plus courants que sont d'une part les conteneurs Iso-maritimes, et d'autre part les caisses mobiles.

Le conteneur Iso-maritime, d'une part, est le conditionnement le plus largement employé au monde, puisqu'il supporte une part grandissante des échanges mondiaux. Environ 130 millions d'équivalents vingt pieds (TEU) pleins ont été manutentionnés en 2008. Les flottes de conteneurs en circulation sont majoritaires, en raison des déséquilibres régionaux de trafics et des délais de rotation sur la partie terrestre. Le conteneur Iso-maritime est donc un standard mondial. Les conteneurs appartiennent ou sont loués par les grands armements, et gérés par eux sur mer comme sur terre.

La caisse mobile, d'autre part, a été développée par les transporteurs et les commissionnaires de transport européen pour le transport combiné ferroviaire intra-européen. La caisse mobile permet de charger le même nombre de palettes euro qu'un semi-remorque, alors qu'un conteneur iso-maritime est moins performant (30 % de palettes en moins en utilisant le conteneur Iso en raison de dimensions légèrement inférieures), mais elle n'est pas gerbable (on ne peut pas empiler les caisses mobiles) : elle nécessite de vastes terre-pleins de stockage et est inutilisable pour les barges et les navires. Les flottes appartiennent aux transporteurs routiers ou aux commissionnaires, rarement aux transporteurs ferroviaires ou aux industriels.

Il faut noter que la majorité des outils de manutention sont utilisables pour les deux formats, Iso maritime et caisse mobile, ainsi que les wagons et les remorques routières.

D'autres formats de conteneurs existent, mais connaissent un développement plus limité : par exemple, le 45 pieds ou 45 pieds pallet-wide. En effet, il nécessite une flotte maritime dédiée ou ne peut être chargé qu'en pontée. Aujourd'hui, le conteneur 45 pieds est surtout présent sur le marché Transmanche.

D'autres techniques intermodales émergent, en particulier les autoroutes ferroviaires. Le concept est ancien et largement utilisé pour les traversées alpines, mais il a trouvé un nouveau marché avec le transport de remorques non accompagnées sur de longues distances. Contre toute attente, la première autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan utilisant la technique de Lorry-Rail rencontre un succès croissant.

## B - Le cadre global : l'intermodalité et la dynamique des échanges

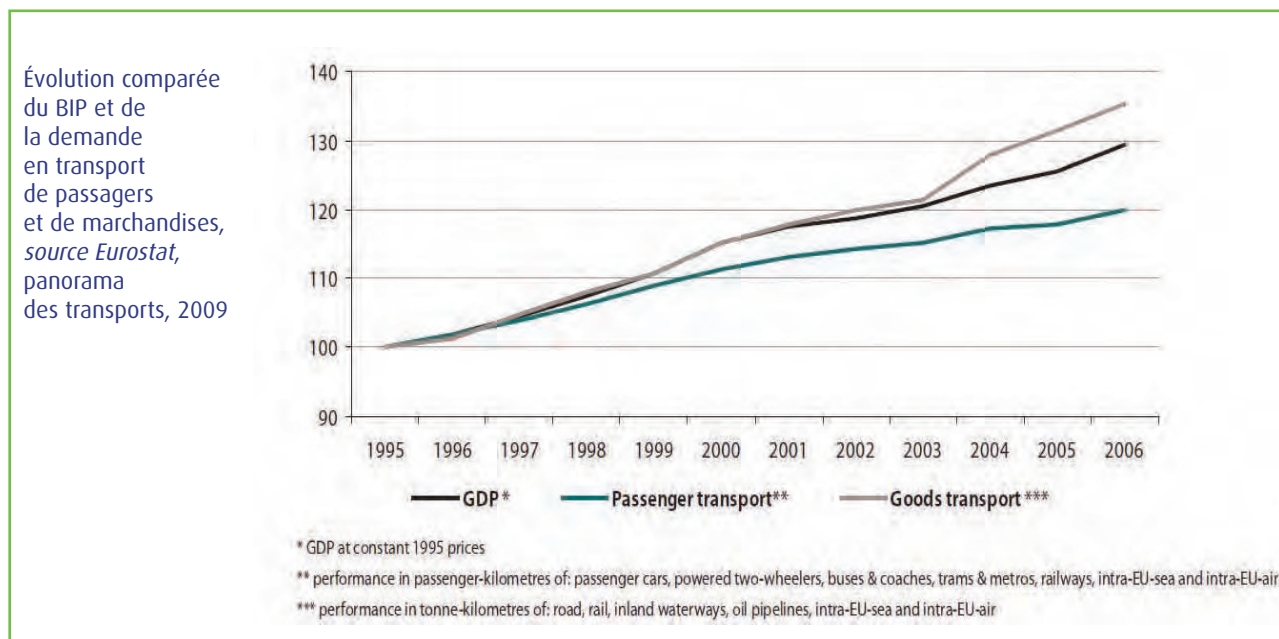
La dynamique des flux conteneurisés est clairement liée à l'intensification de la mondialisation d'une part, et à la tendance croissante à la désindustrialisation des pays européens d'autre part. Le tableau suivant illustre la croissance du commerce mondial et son basculement vers le continent asiatique.

	Produits agricoles	Combustibles et produits des industries extractives		Produits manufacturés						
		Total	Combustibles	Total	Fer et acier	Produits chimiques	Bureautique-telecoms	Produits de l'industrie automobile	Textiles	Vêtements
<b>Monde</b>	1341,6	3530,2	2861,9	<b>10458,1</b>	587,2	1705,4	1561,4	1233,5	250,2	361,9
<b>Part dans les exportations</b>	<b>8,5</b>	<b>22,5</b>	<b>18,2</b>	<b>66,5</b>	<b>3,7</b>	<b>10,9</b>	<b>9,9</b>	<b>7,8</b>	<b>1,6</b>	<b>2,3</b>
<b>Variation annuelle en pourcentage</b>										
2000-2008	12	19	20	11	19	14	6	10	6	8
<b>Amérique du Nord</b>	212,1	345,9	253,4	<b>1389,2</b>	35,5	228,9	208,1	209,4	16,5	10,7
<b>Part dans les exportations</b>	<b>10,4</b>	<b>17,0</b>	<b>12,4</b>	<b>68,2</b>	<b>1,7</b>	<b>11,2</b>	<b>10,2</b>	<b>10,3</b>	<b>0,8</b>	<b>0,5</b>
<b>Variation annuelle en pourcentage</b>										
2000-2008	8	18	18	5	15	11	0	4	1	-7
<b>Europe</b>	602,6	767,9	552,0	<b>4953,6</b>	263,8	992,7	414,6	676,9	92,1	130,5
<b>Part dans les exportations</b>	<b>9,3</b>	<b>11,9</b>	<b>8,6</b>	<b>76,8</b>	<b>4,1</b>	<b>15,4</b>	<b>6,4</b>	<b>10,5</b>	<b>1,4</b>	<b>2,0</b>
<b>Variation annuelle en pourcentage</b>										
2000-2008	12	18	19	11	18	14	5	11	5	9
<b>Asie</b>	260,0	540,2	386,1	<b>3447,8</b>	180,9	325,5	909,8	289,9	123,9	188,3
<b>Part dans les exportations</b>	<b>6,0</b>	<b>12,4</b>	<b>8,9</b>	<b>79,2</b>	<b>4,2</b>	<b>7,5</b>	<b>20,9</b>	<b>6,7</b>	<b>2,8</b>	<b>4,3</b>
<b>Variation annuelle en pourcentage</b>										
2000-2008	13	21	21	12	22	16	9	12	8	10

On peut constater par exemple que parmi les produits manufacturés, les deux tiers de la production mondiale de produits liés à la bureautique et aux télécommunications sont assurés par le continent asiatique.

D'autre part, l'essentiel des échanges extérieurs des membres de l'UE se font au sein de l'Union Européenne, de l'ordre de 60 à 70 % des volumes du commerce extérieur.

Le graphe ci-dessous montre que la dynamique des échanges est supérieure à celle du PIB européen, voire à la mobilité des personnes. En effet, on observe un décrochage de la mobilité des marchandises à partir de 2004, alors qu'à la même période, les prix des carburants connaissent une augmentation significative.



La crise économique survenue en 2008 a profondément remis en cause cette dynamique, mais il convient de souligner l'ancienneté du phénomène de découplage entre la croissance économique, celle de la production industrielle et celle du transport.

On peut donc supposer que le transport intermodal devrait prendre une part croissante dans les échanges : la conteneurisation des flux de marchandises n'est sans doute pas arrivée à son niveau maximum. En effet, elle est alimentée à la fois par la dynamique du commerce international, mais aussi par le report « interne » des marchandises qui utilisaient auparavant d'autres conditionnements (vrac, caisses), et sont aujourd'hui transportées par conteneur.

Par ailleurs, la prolongation des chaînes intermodales sur la partie terrestre (c'est-à-dire sans changement d'unités de conditionnement) est souhaitable, en raison du potentiel de report modal qu'offre le conteneur.

Similairement, le développement de la caisse mobile devrait également être soutenu par les orientations des politiques et les stratégies des entreprises, pour une utilisation plus large des modes alternatifs.

## C - Les flux intermodaux

Malgré des perspectives encourageantes que la crise récente n'a pas complètement entamées, le transport intermodal a connu des évolutions pour le moins contrastées en France.

Lancés en 1994, les services fluviaux conteneurisés sur l'axe Le Havre-Rouen-Paris ont vu leur part de marché s'accroître très régulièrement, jusqu'à dépasser 120 000 EVP en 2010, le port de Gennevilliers attirant l'essentiel du trafic. Les navettes fluviales de conteneurs ont connu un succès rapide, à peine ralenti en 2008 et 2009.

Le contraste avec la situation du transport ferroviaire est fort, puisque cette activité a connu une baisse continue depuis 2000. Récemment, la restructuration profonde des deux acteurs historiques français, Novatrans et Naviland Cargo (ex-CNC), et l'arrivée de nouveaux entrants sur le marché de la traction (ECR), pourrait offrir un nouveau potentiel de croissance pour le transport combiné ferroviaire en Île-de-France.

Les données concernant le transport ferroviaire sont aujourd'hui particulièrement problématiques à obtenir, qu'il s'agisse de données régionales ou liées à un site. Les chiffres suivants concernant le fer sont donc des estimations.

De la même façon, les données concernant les flux portuaires sont également difficiles à reconstituer en raison de la suppression des déclarations douanières. Là aussi, il s'agit d'estimations pour l'essentiel basées sur les travaux d'universitaires.

Concernant les conteneurs Iso-maritimes, on peut considérer que l'Île-de-France génère un trafic d'environ 2,5 à 3,5 millions d'EVP par an :

- une partie des conteneurs est générée par l'Île-de-France. Son bassin de consommation et son appareil productif sont de l'ordre de 1 à 1,5 million d'EVP ;
- une partie des conteneurs vers ou depuis l'Île-de-France est exogène au territoire et liée à la fonction de redistribution de l'Île-de-France sur le reste du territoire national. Cette part est difficile à estimer, de l'ordre de 0,5 à 0,8 million d'EVP ;
- les trafics sont largement déséquilibrés entre l'import et l'export. On peut donc estimer que le nombre de conteneurs vides équivaut à 60 % des conteneurs pleins, soit 0,9 à 1,4 million d'EVP.

Au sein des activités logistiques attachées à la prise en charge de ces conteneurs, les marchandises conteneurisées sont en partie acheminées en conteneurs, en partie dépotées et réexpédiées depuis des entrepôts intermédiaires :

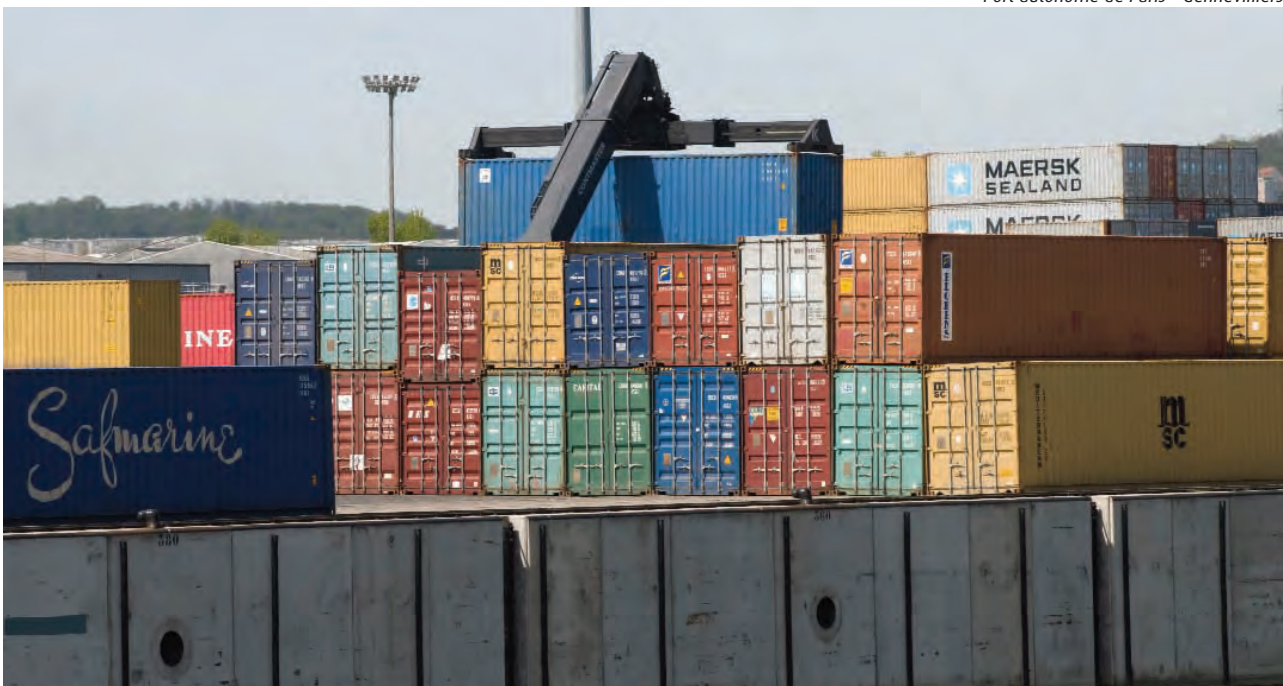
- moins d'un million d'EVP sous conditionnement conteneurs arrivent ou partent d'Île-de-France, majoritairement depuis le Havre, et en plus faibles proportions depuis le Benelux ;
- la majorité des conteneurs pleins sont dépotés dans des entrepôts portuaires et acheminés par poids lourd.

Cette organisation des réseaux logistiques appelle la réflexion suivante : la prolongation des chaînes intermodales jusqu'en Île-de-France aurait l'avantage de susciter de nouvelles activités logistiques : le dépotage et l'entreposage. En effet, l'Île-de-France reste la localisation la plus attractive, en France, pour de tels centres de distribution, et ce malgré le prix du foncier. Par ailleurs, l'un des enjeux forts liés à la filière est l'utilisation de modes alternatifs, qui reste exceptionnelle aujourd'hui (voir figure ci-dessous). L'utilisation d'un nouveau conditionnement à partir du port de réception (un entrepôt situé à Anvers ou au Havre) rend son emploi très hypothétique pour la livraison terminale.

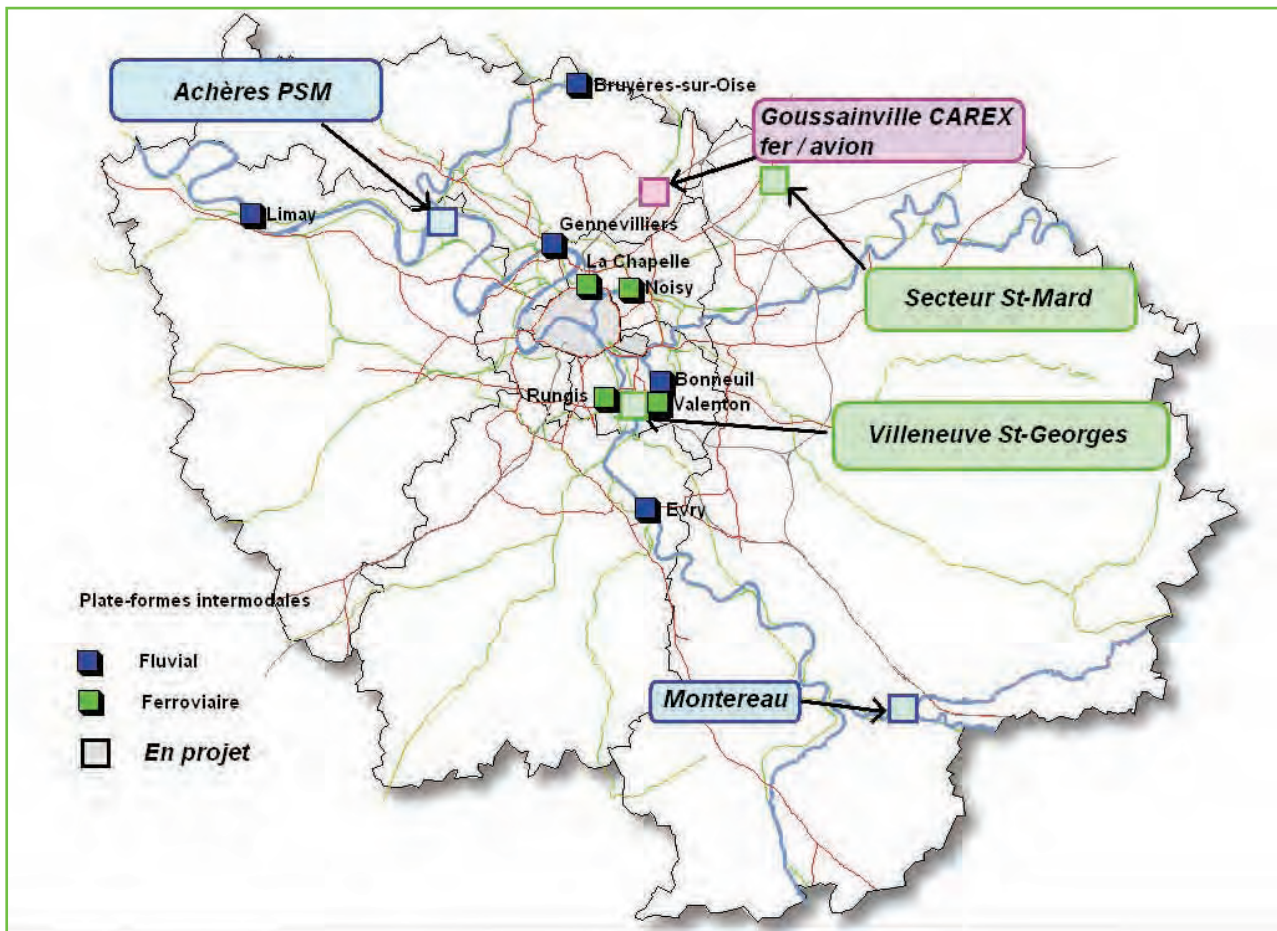
	Hambourg	Rotterdam	Anvers	Le Havre	Marseille	Dunkerque <sup>2</sup>
Fluvial	2%	30%	32%	9%	4,7%	4,99%
Ferroviaire	34%	11%	8%	5%	13,7%	4,37%
Routier	64%	59%	60%	86%	81,6%	90,62%

Partage modal des ports français et européens, *source La Documentation Française, 2009*

Port autonome de Paris - Gennevilliers



## D - Le réseau intermodal actuel



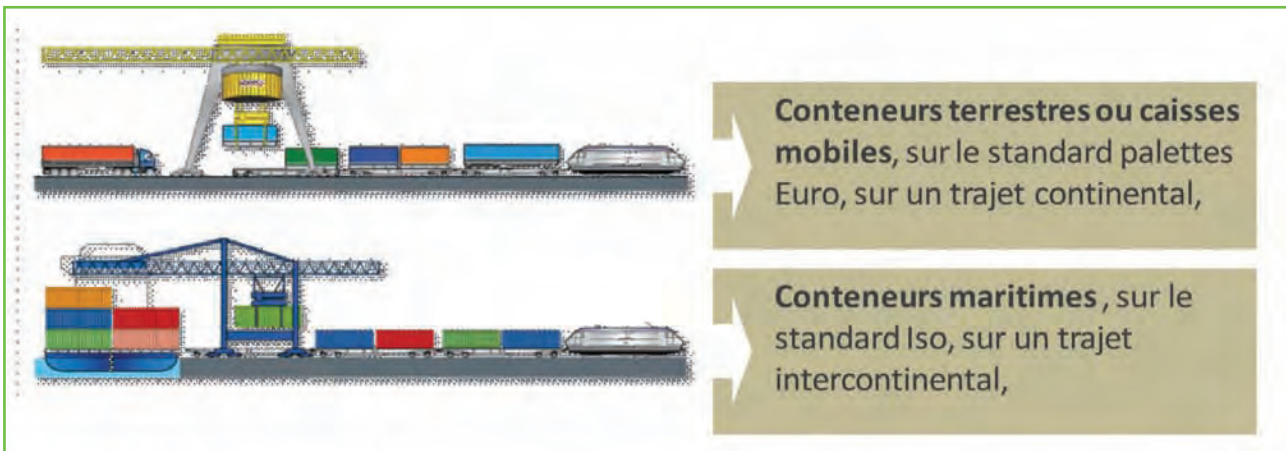
### Les terminaux fluviaux (données PdP, 2010)

- **Gennevilliers** : Paris Terminal + 85 % des flux combinés (+108 000 EVP), dont principal dépôt de vides en Île-de-France,
- **Bonneuil** Paris Terminal, 6 000 EVP,
- **Limay** : 11 000 EVP,
- **Évry** : 1 600 EVP,
- **TOTAL** : 127 000 EVP dont 35 000 vides.

### Les terminaux ferroviaires (en 2010)

- **Valenton 1 et 2** : 4 opérateurs ferroviaires Novatrans, Naviland, TAB/T3M, Raillink avec Fret SNCF, VFLI, ECR, Naviland comme tractionnaires (+100 000 unités), DECOR et Novatrans comme manutentionnaires,
- **Noisy le Sec** : Novatrans 40 000 unités (60-70000 EVP) avec Fret SNCF,
- **Chapelle** : Transfesa vers l'Espagne,
- **Rungis** (dont l'activité a été suspendue),
- **Gennevilliers**, terminal ferroviaire d'appoint ,
- **Bonneuil**, terminal ferroviaire d'appoint.

## E - Les opérateurs



### Fluvial

- **RSC** : 3 A/R par semaine Le Havre Paris ;
- **Logiseine** : 4 A/R par semaine Le Havre Paris ;
- **Marfret** : 1 A/R par semaine Paris-Limay-Rouen-Le Havre ;
- **SNTC Carline** : 2 départs/semaine Nogent Le Havre.

### Ferroviaire

- **Novatrans** : destinations : Bordeaux, Mouguerre, Marseille, Toulouse, Italie, Perpignan, Dourges, Marseille, Miramas ;
- **TAB/T3M** : destinations : Bordeaux/ Toulouse, Avignon, Marseille ;
- **Naviland** : destinations : Le Havre- Marseille- Anvers ;
- **IFB** : destination : Granollers(Barcelone) /Madrid ;
- **Raillink** : destinations : Marseille, Antwerp Main Hub, Dourges.

## 2 - Dimensions prospectives

### A - L'ouverture du canal Seine-Nord Europe et le développement de l'Axe Seine

Le projet Seine-Escaut est destiné à créer un corridor navigable d'un gabarit homogène tout au long de son parcours entre les Pays-Bas et Paris/Le Havre. Il regroupe un ensemble de projets visant à apporter des améliorations sur les axes de l'Escaut, de la Lys, mais également sur les réseaux connexes autant en France qu'en Belgique. Le projet principal est la création d'une « Infrastructure nouvelle de 106 km de longueur entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, au gabarit de classe Vb, ménageant un rectangle de navigation de 38 m x 4 m, et **une hauteur libre sous les ponts de 7 mètres**. Les **7 écluses** (simples avec doublement ultérieur) séparant les huit biefs de l'ouvrage autoriseront le passage de convois poussés de **185 m de long** sur 11,40 m de large. »

En termes de tonnages, la nouvelle infrastructure permettra à des convois de 4 400 tonnes de naviguer. Elle ouvrira le bassin, fermé aux plus grands convois jusqu'alors, sur le système Rhin Meuse Escaut et entraînera une progression et une réorganisation des flux, et en particulier des flux conteneurisés.

Les prévisions concernant le transport fluvial de marchandises annoncent une multiplication par trois des volumes sur l'axe nord-sud d'ici 2020, soit 13 à 15Mt, contre 4 Mt actuellement. Les volumes de marchandises conteneurisées sur le mode fluvial devraient atteindre 600 000 EVP en 2020.

L'axe Seine représente le 1<sup>er</sup> pôle portuaire français et dispose d'un potentiel de développement important. La Seine est une voie de transport à grand gabarit qui permet au transport fluvial d'atteindre une part de marché de 17 % sur le corridor entre le Havre et l'Île-de-France. Ce trafic augmentera de 40 % environ à l'horizon de l'ouverture du canal Seine Nord Europe en 2017, grâce à la connexion du bassin de la Seine au réseau de canaux de l'Europe du Nord.

Sur l'itinéraire Seine-Oise-Escaut, il faut noter les projets de Port Seine Métropole et Bruyères sur Oise, qui devraient permettre la connexion du réseau Île-de-France vers le réseau de grand gabarit Seine-Escaut, tous deux ayant un rôle de pivot ou de hubs pour certaines marchandises.

Le futur Port Seine Métropole est un projet s'inscrivant dans le développement de l'axe Seine. Il est situé, sur le réseau à grand gabarit, à la confluence de la Seine et de l'Oise et au débouché du futur canal Seine Nord Europe. Il comprend des capacités foncières pour l'implantation d'activités logistiques ou de transformation :

- Il a comme vocation d'être le premier site francilien consacré à la logistique fluviale ;
- Il permet un rééquilibrage des plates-formes vers l'ouest, porte d'entrée du Grand Paris ;
- Les dessertes routière et ferroviaire actuelles sont à créer entièrement.

Bruyères-sur-Oise est un port déjà actif. En prévision de Seine Nord Europe, des extensions des installations actuelles ont été entreprises et un nouveau terminal à conteneurs est exploité depuis 2010.

D'autres projets de ports sont à l'étude ou en cours d'aménagement : Triel, Bonneuil (extension), Limay (extension), Montereau, nouveau terminal conteneur sur Seine-Amont (carrefour Seine - Francilienne), etc...

## B - Les services ferroviaires

L'Engagement National pour le Fret Ferroviaire appuie son action de développement sur celui du transport combiné et de nouveaux services ferroviaires, tels que les autoroutes ferroviaires (Atlantique et Sud-Est pour ce qui concerne l'Île-de-France) et le fret à grand vitesse.

Des projets d'amélioration des terminaux existants doivent être menés (à Valenton notamment), ainsi que de création de nouvelles capacités de transbordement sur de nouveaux sites.

Gare de triage de Valenton





### 3 - Les enjeux

Le marché du combiné ferroviaire s'est fortement érodé pendant la décennie 2000, mais il a retrouvé un certain dynamisme depuis 2009, comme tendent à le montrer la reprise et la restructuration des principaux opérateurs historiques. La croissance des volumes est continue (sauf en 2008-2009) pour le combiné fluvial.

Les services et les opérateurs présents aujourd'hui sur les deux modes témoignent d'un secteur ouvert et compétitif : on observe une concurrence des sites, des transporteurs et des tractionnaires, mais une absence de vrais terminalistes.

Les axes principaux sont ceux vers les ports (Le Havre puis Marseille, Anvers et Zeebrugges), l'Italie, puis le Sud-Ouest en national. On note une quasi-absence des axes ferroviaires vers l'Est (Allemagne).

Les plates-formes auront bientôt atteint leur pleine capacité:

- à court terme pour le transport combiné ferroviaire, si la reprise est confirmée ;
- à moyen terme pour le transport fluvial dans la perspective de SNE.

Le nouveau projet du « Grand Paris » est à articuler et équiper pour le transport intermodal.

#### La localisation des plates-formes :

- quel est le niveau de couverture actuel des équipements combinés et y a-t-il besoin d'un rééquilibrage territorial ?
- on peut noter que les sites ferroviaires concernent davantage la moitié Est, ce qui apparaît pertinent vis-à-vis des principales implantations d'entrepôts, mais pose la question de la desserte des sites industriels du nord-ouest (industrie automobile) ;
- concernant les équipements fluviaux, les sites sont plutôt implantés au Nord Ouest, sur le réseau grand gabarit, ou très au Sud, au-delà de Paris, dont la traversée impose une rupture de gabarits ;
- les projets sont de plus en plus éloignés de la zone dense ( Bruyère, Port Seine Métropole, Saint Mard) : il faut évaluer leur capacité à répondre à la demande actuelle (celle de la logistique d'entrepôts). Ne faut-il pas limiter le desserrement et l'allongement des distances ?

#### Les principes de localisation des nouveaux sites et la configuration du réseau combiné :

- il faudrait pouvoir mesurer l'intérêt de services de repositionnement internes entre les plates-formes: comment créer un réseau connexe à l'intérieur de l'Île-de-France ? Doit-on aller vers un système hiérarchisé appuyé avec de très grandes plates-formes qui redistribuent vers de plus petites ?
- s'agissant du dimensionnement et équipement des nouveaux sites, il faut pouvoir évaluer l'utilisation actuelle des sites et les capacités résiduelles : Peut-on étendre et rénover les sites existants ? À quelles conditions ? Où localiser les nouveaux sites ? Faut-il rééquilibrer la couverture actuelle vers l'Ouest ?
- s'agissant des équipements des nouveaux terminaux, les questions posées sont : sur quels standards dimensionner les nouveaux équipements (trains à 1 000 m) ? Quels sites doit-on porter à ces nouveaux standards ? Faut-il associer les fonctions combinées, fluviale et ferroviaire – et pour quelles raisons ? Autrement dit, quels sont les avantages des sites trimodaux en termes d'exploitation ou d'effets de réseaux ? Quels équipements prévoir pour le Grand Paris ? La filière conteneurs est-elle concernée ?

#### La gestion et les services :

l'aménagement et l'exploitation des plates-formes nécessitent de prendre en compte la mutualisation des équipements et l'optimisation des infrastructures (réseau routier).

- Quelle gestion pour les terminaux existants et nouveaux ? Quel potentiel réel d'une répartition temporelle des activités et l'élargissement des heures d'ouvertures ? Comment avoir une vision globale des capacités en sillons ferroviaires ? Quels sont les apports possibles des innovations technologiques : freins, technologie de l'information, technique de manutention ?

## 4 - Liste des participants au groupe de travail

Liste des participants au GT2 : intermodalité	Nom
DRIEA	Martin de WISSOCQ
DRIEA	Nathalie DEGRYSE
DRIEA	Joël PHILIPPE
DRIEA	Jeannie CREISMEAS
DRIEA	Claire MAURICE-MADELON
DRIEA	François GRAILLE
CATRAM CONSULTANS	Delphine DUBREUIL
CATRAM CONSULTANS	Edmée RUSSAC
CATRAM CONSULTANS	Guillaume SCIAUX
Expert	Michel SAVY
DREAL Haute-Normandie	Igor KISSELEFF
Conseil Régional Île-de-France	DUMONT Séverine
Conseil Général 91	Leslie GUERVIL
Conseil Général 92	Élisabeth GUILLEMIN
Conseil Général 93	Christel BERTHELOT
Conseil Général 94	Anthony D'ALBA
Ports de Paris	Didier DEPIERRE
Voies Navigables de France Mission Seine Nord Europe	Gabriel MIALOCQ
Réseau Ferré de France	Michèle LAURENS
Réseau Ferré de France	Florian DURAND-DELABRE
Chambre Régionale de Commerce et de l'Industrie de Paris et Île-de-France	Claire DAVOULT
Chambre de commerce et d'industrie de l'Essonne	Valentin VRAIN
Conseil économique et social régional	Jean DEPRAETER
OTRE Île-de-France	Jean-Marc RIVERA
Comité des Armateurs Fluviaux	François BOURIOT
Groupement des Activités de Transports et de Manutention de la Région Île-de-France	Jean DEPRAETER
FNTR Île-de-France	Alain BOUTET
Paris terminal	Michel DAVID
Logiseine	Philippe CLEMENT-GRANCOURT
Novatrans	Jean-Philippe DELMONT
SNCF Geodis	Vincent PICHOU
SNCF Geodis	Jean-Luc POTIER
Rail Link Europe	Patrick BEN AROUS
IAURIF	Lydia MYKOLENKO
IAURIF	Corinne ROPITAL
Société Nogentaise Transport Combiné	Éric GUEGAN
Groupe Charles André	Alain NAUWELAERS
Aéroports de Paris	Bruno MAINGON
ISS	Hervé de TARADE

Échangeur de la Francilienne A104 et N20 à Montlhéry



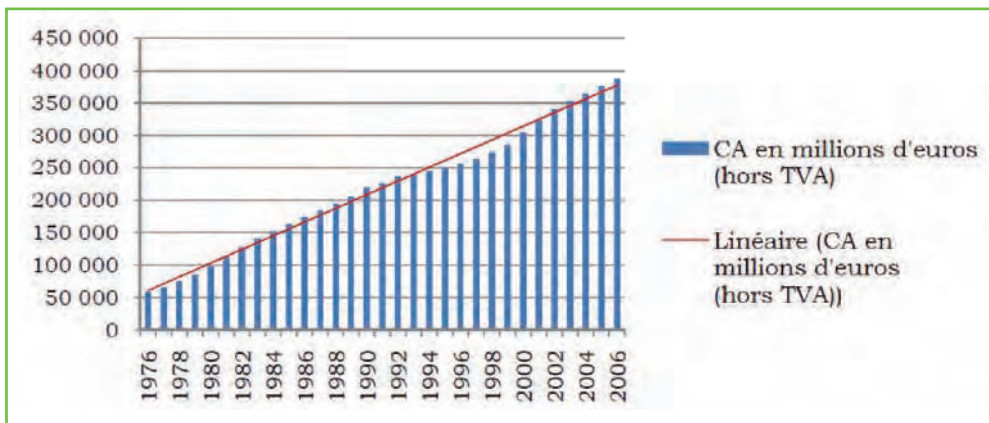
## III - Groupe de travail n° 3 : grande distribution

Le groupe de travail s'est réuni le 08 septembre 2011.

### 1 - Éléments de diagnostic et dimensions prospectives

#### A - La grande distribution en France

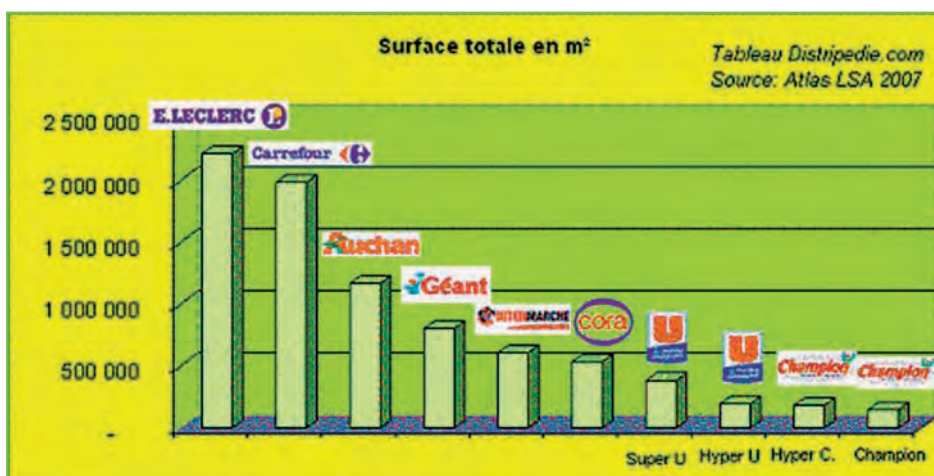
Depuis plus de 30 ans, le secteur du commerce de détail n'a cessé de progresser en France du point de vue du chiffre d'affaires des ventes, le format des grandes surfaces absorbant l'essentiel de cette croissance



Chiffre d'affaires des ventes du commerce de détail, hors automobile, source INSEE

Le commerce de détail représente près de 60 % des entreprises commerciales, et 20 % du salariat privé. Près de 7 ventes sur 10 se font dans le cadre d'une grande surface à dominante alimentaire (GSA). Le commerce spécialisé (type Darty ou Décathlon) a cru mais moins vite que les GSA. Cependant, les grandes surfaces spécialisées ont aujourd'hui une part majoritaire dans les achats non-alimentaires.

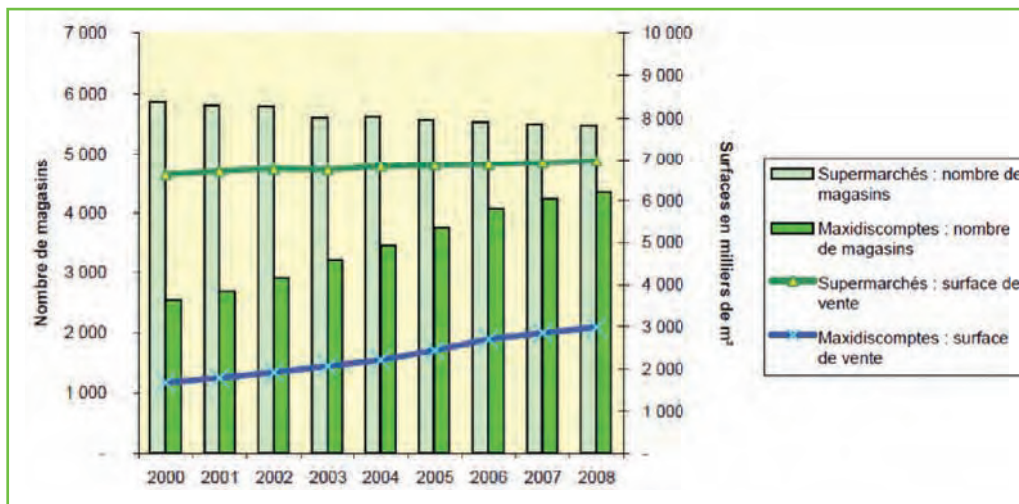
Le secteur de la distribution en France peut être considéré comme concentré : 6 centrales d'achat, regroupant chacune plusieurs enseignes et divers formats de magasins, assurent dans le seul domaine alimentaire 90 % des achats des fournisseurs (figure ci-après). Le secteur est par ailleurs assez peu internationalisé sur la partie distribution : les champions nationaux (Auchan et Leclerc essentiellement) ont connu quelques succès extérieurs, mais leur marché historique représente l'essentiel des ventes. Ce schéma est d'ailleurs commun à de nombreux pays européens.



Les parts de marchés des enseignes en France, source LSA 2007

Le commerce de proximité a, quant à lui, vu son aire d'implantation se réduire à l'hypercentre des grandes villes pour l'essentiel.

Il est à noter l'évolution paradoxale du format hypermarché<sup>1</sup> depuis une dizaine d'années. Ce type de magasins, et notamment dans leur variante la plus vaste, a stagné. Les consommateurs se tournent plus volontiers soit vers des formats de proximité, soit vers les maxi et hard-discount (figure ci-après). Carrefour, société fondatrice en France du concept d'hypermarchés, et qui a essentiellement appuyé sa stratégie sur des magasins et des centres commerciaux de très grandes tailles, a vu sa compétitivité s'essouffler et illustre bien ce retournement de tendance.



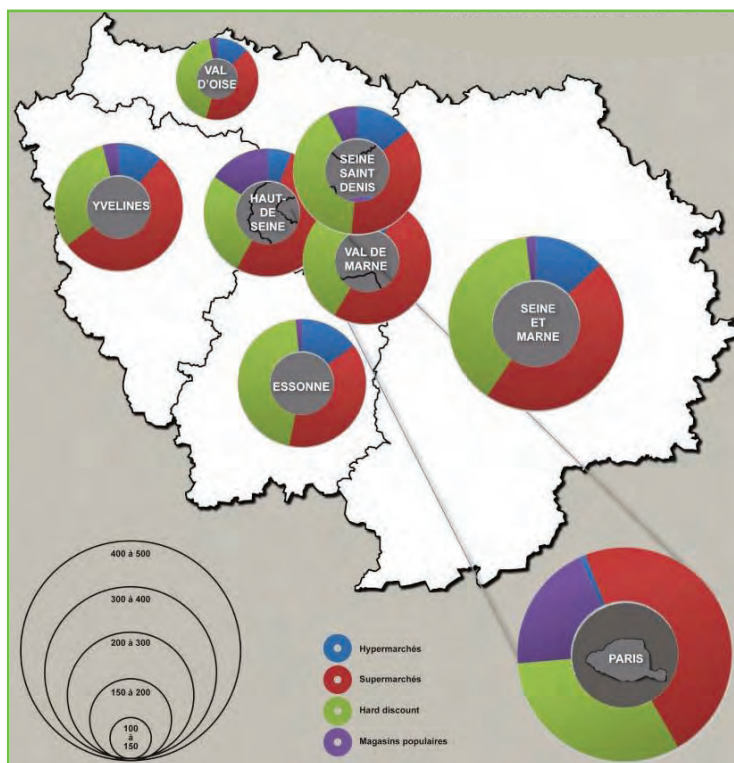
Nombre et surfaces des supermarchés en France en fonction du segment de marché, source *Points de vente*, 2008

De manière plus générale, les pratiques des consommateurs ont évolué et se sont diversifiées. Les nouvelles habitudes se superposent aux anciennes sans les remplacer. Cette capacité à utiliser simultanément de nombreux canaux de commercialisation pour l'acte d'achat (appelée multi-canal) prend de l'ampleur, et s'appuie sur le e-commerce et la spécialisation/segmentation accrue des surfaces commerciales. Il s'agit sans doute là de la seule mutation que l'on puisse estimer comme acquise dans ce paysage mouvant, et dans le contexte de crise qui rend toute tentative de prévisions plus incertaine encore.

<sup>1</sup> Suivant la définition donnée par l'Insee, un hypermarché est un établissement de vente au détail en libre-service qui réalise plus du tiers de ses ventes en alimentation et dont la surface de vente est supérieure ou égale à 2 500 m<sup>2</sup>. En fait, la catégorie regroupe aussi bien des formats de magasins considérés comme moyens (supermarchés entre 2 500 et 5 000 m<sup>2</sup>) que de très grandes surfaces (supérieure à 7 000 m<sup>2</sup> voire 10 000 m<sup>2</sup>). Les grands hypermarchés sont identifiés par les professionnels comme ayant des surfaces de vente supérieures à 7 000 m<sup>2</sup>.

#### Répartition des grandes surfaces en Île-de-France par type de magasins, source INSEE, 2009

La carte ci-contre présente le nombre de magasins représentés. Paris se distingue par une proportion moindre d'hypermarchés, et par la part importante (près de 20 %) du format « magasins » populaires (type Monoprix). Il faut remarquer l'importance de la couverture commerciale des départements périphériques – notamment la Seine-et-Marne) et la plus forte proportion d'hypermarchés. On peut ainsi constater que les surfaces commerciales, parallèlement aux surfaces logistiques, participent pleinement du phénomène de desserrement et de rurbanisation de l'Île-de-France.



## B - Le commerce de gros

Le commerce de gros a lui aussi progressé, en part et en valeur, depuis les années 1980. Un salarié sur deux du commerce travaille pour un grossiste. Les effectifs atteignent 6,8 % du salariat privé, soit plus d'un million de personnes. La contribution au PIB national atteint aujourd'hui 8 %, devant celle du commerce de détail (moins de 7 %) <sup>2</sup> et du transport (7,1 %). Le secteur se décompose comme suit :

- 55 à 60 % de biens intermédiaires et biens d'équipements,
- 45 à 40 % de produits de grande consommation.

Le secteur a connu des mutations profondes : les sous-secteurs les plus dynamiques sont liés au BTP et à la pharmacie, soutenus par la croissance de la demande. La multiplication de références, le renouvellement des produits et la persistance de réseaux de distribution déconcentrés, ont donné une importance accrue aux intermédiaires, tant dans la connaissance des marchés que dans la capacité à mettre en place une veille et à diffuser de nouvelles techniques. A l'inverse, l'émergence de très grandes centrales d'achat dans la distribution a eu pour effet de réduire les parts de marché des grossistes pour l'alimentaire et les produits de grande consommation. Suivant d'autres modalités d'intégration, les industriels se passent de plus en plus souvent d'intermédiaires en développant leur propre réseau de filiales pour la commercialisation de leur production.

Si l'on considère la problématique logistique, il faut retenir que certaines composantes du secteur du commerce de gros ont un rôle pilote dans l'organisation de la chaîne logistique :

### ■ la place de Rungis dans l'approvisionnement de Paris

Un tel site, qui reste une exception dans le paysage français, génère de très nombreuses livraisons (par gros porteurs, et récemment par trains combinés et conventionnels froids) et de très nombreuses expéditions (souvent en petits véhicules). Une étude portant sur le potentiel de mutualisation du transport entre les grossistes de Rungis a montré les difficultés pour la mise en place des coopérations sur les derniers kilomètres : la relation-client revêt un rôle stratégique pour le commerçant, et elle s'appuie en particulier sur l'acte de livraison finale auprès du restaurateur ou du détaillant.

De fait, la prise en charge de cette logistique des produits frais (aussi abordée dans l'atelier « Dernier kilomètre ») devra faire l'objet d'une réflexion spécifique, étant donné sa structure particulière et son poids dans les flux logistiques de l'Île-de-France ;

### ■ les points de distribution des fournitures BTP

Le rôle des grossistes et des plates-formes de distribution dans la logistique des produits BTP doit être souligné. Il ne s'agit pas seulement ici des pondéreux, mais aussi d'autres fournitures, dont certaines sont préfabriquées ou standardisées, et correspondent à de gros volumes (par exemple les isolants, les matériaux utilisés pour les cloisons, pour les couvertures, etc.) ;

### ■ les sites de stockage de produits chimiques pour les secteurs Chimie et Pharmacie

Parce qu'il s'agit souvent de produits dangereux, les sites de stockage de produits chimiques sont soumis à des autorisations diverses (classement ICPE et Seveso entre autres) et sont concentrés dans l'espace. Par ailleurs, étant donné la structure du secteur en Île-de-France, les unités de production sont de taille modeste et relèvent pour l'essentiel des domaines de la pharmacie et de la cosmétique. Les quantités utilisées restent donc très limitées, et les sites de production, paradoxalement, sont dispersés<sup>3</sup> et génèrent ainsi de nombreux flux en petites quantités.

<sup>2</sup> Le commerce de détail ne comprend pas la vente des véhicules automobiles.

<sup>3</sup> Parce que les quantités stockées sont souvent en dessous des seuils de classement Seveso les plus contraignants.

Entrepôts à Roissy 95

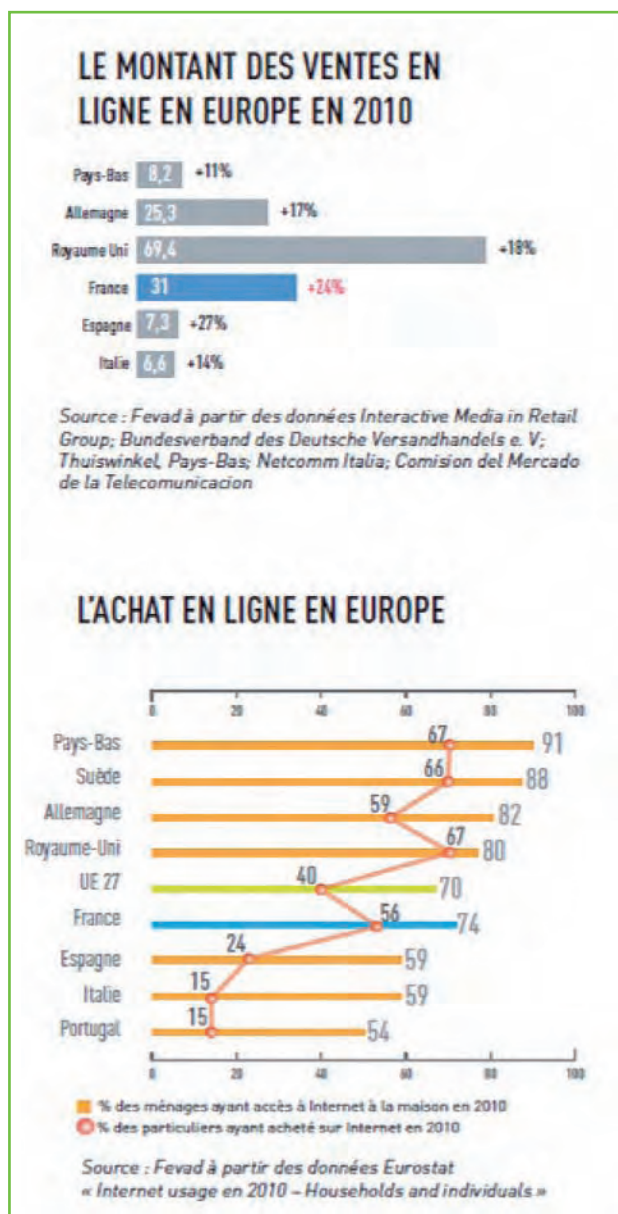


## C - Le e-commerce

Le e-commerce reste aujourd'hui très minoritaire dans les achats mais il bénéficie :

- d'une croissance soutenue qui laisse à penser que le phénomène est loin d'être arrivé à maturité ;
- d'une extension de son domaine de pertinence : les achats de service de tourisme – transport, restent majoritaires, mais les achats de produits prennent une part croissante.

Il est difficile de mesurer l'impact que prendront de tels développements dans le futur, et notamment le potentiel que représentent les livraisons à domicile des produits de la vie courante. Si aujourd'hui les courses par Internet restent un phénomène marginal, elles sont concurrencées par d'autres formes de commercialisation : Drive-In, Monop', hard-discount, etc... On peut penser que cette tendance pourrait s'intensifier dans et au-delà de la zone dense, et provoquer à terme une recomposition assez large des chaînes et des sites de stockage. La chaîne logistique du distributeur se substituerait alors au segment habituellement pris en charge par l'acheteur, et suppose une armature de distribution capillaire adaptée à la multiplicité des points de destinations finales, et à l'irrégularité de la demande.



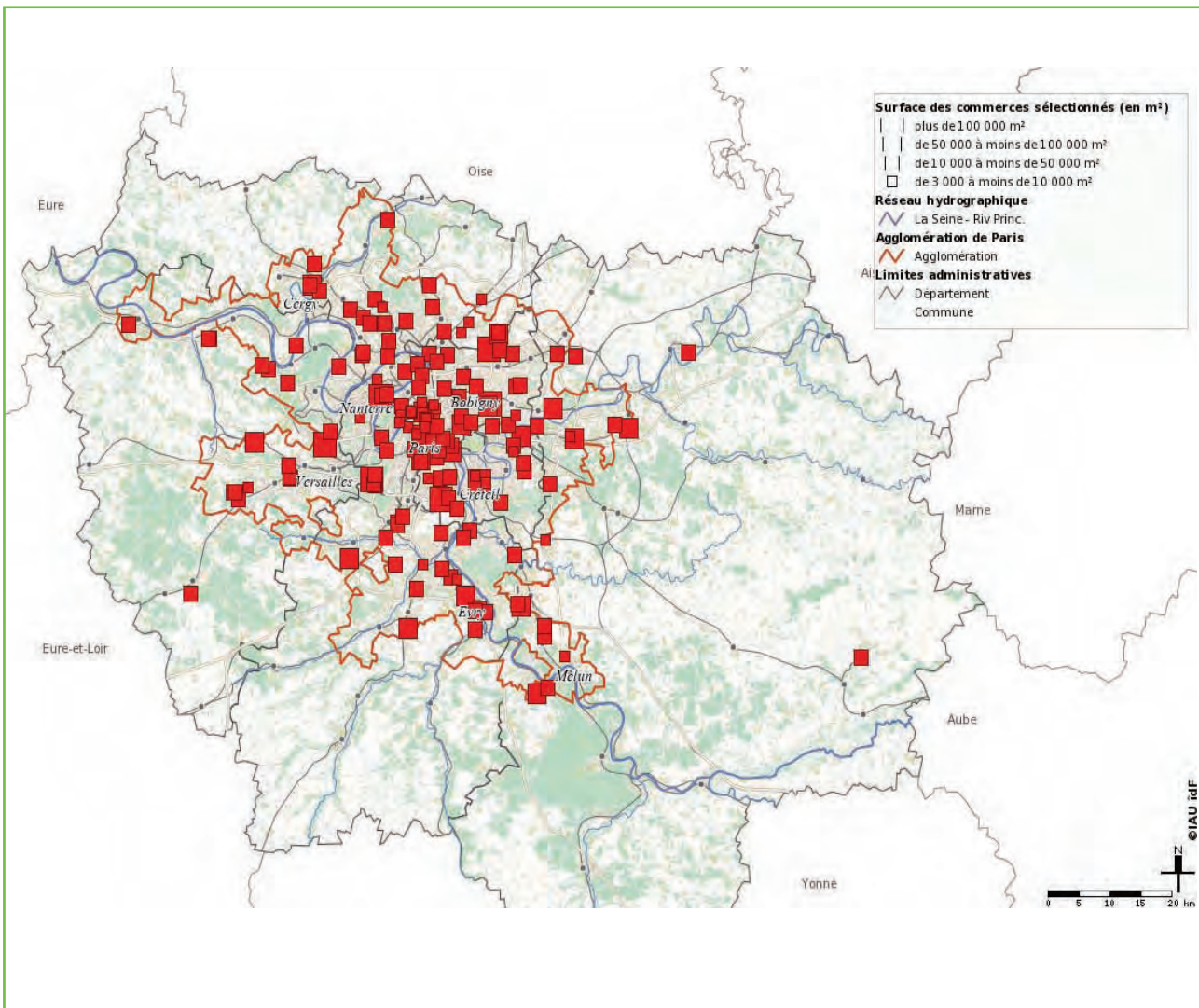
**36 Mds d'€ pour la vente à distance (produits et services) dont 31 Mds d'€ pour la vente électronique**

Le commerce en ligne, source Fevad et Eurostat, 2010

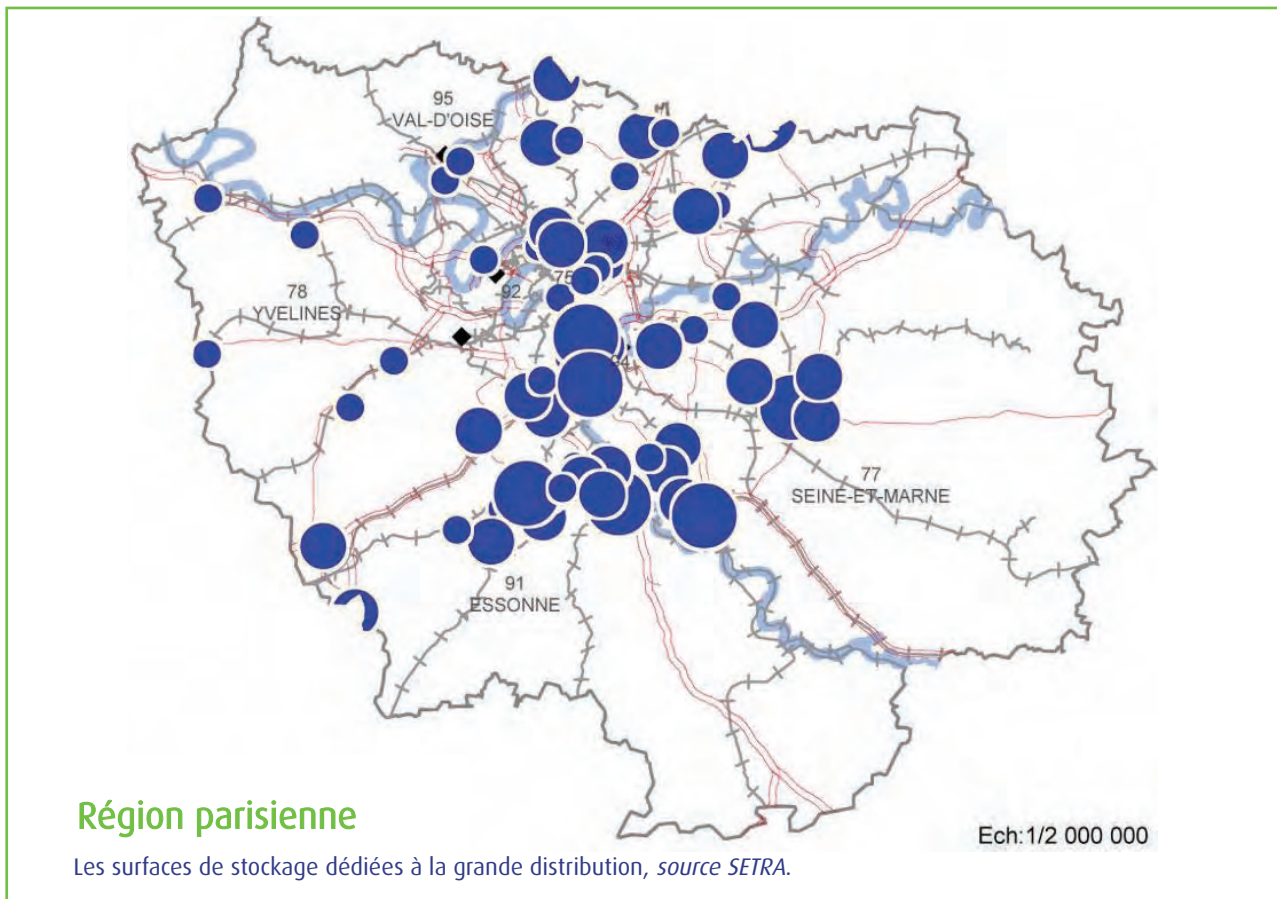
## D - Les implantations des surfaces de vente et des hypermarchés

Il est à noter que les nouvelles surfaces s'implantent en grande couronne, qu'il s'agisse de surfaces commerciales et de surfaces de stockage. Les localisations des entrepôts dédiés à la grande distribution montrent très clairement :

- une spécialisation de certains départements sur la logistique de distribution, principalement dans le sud et l'est de l'Île-de-France, en parallèle avec un report très clair des surfaces au-delà des départements de la petite couronne ;
- des densités différentes pour la couverture en surfaces commerciales, notamment sur la partie ouest ;
- le déséquilibre entre est et ouest est nettement plus prononcé quand on considère les seules surfaces de stockage.



Implantations des centres commerciaux en Île-de-France, source IAURIF.



## 2 - Les enjeux

Les formats de magasins comme les circuits de distribution connaissent des mutations, certes lentes, mais qui paraissent profondes. Elles sont en partie appuyées sur la dynamique Internet, mais pas seulement. Il est difficile de prévoir les futures pratiques des clients et les stratégies commerciales qui sauront répondre ou devancer/inventer ces pratiques.

On peut d'ores et déjà remarquer :

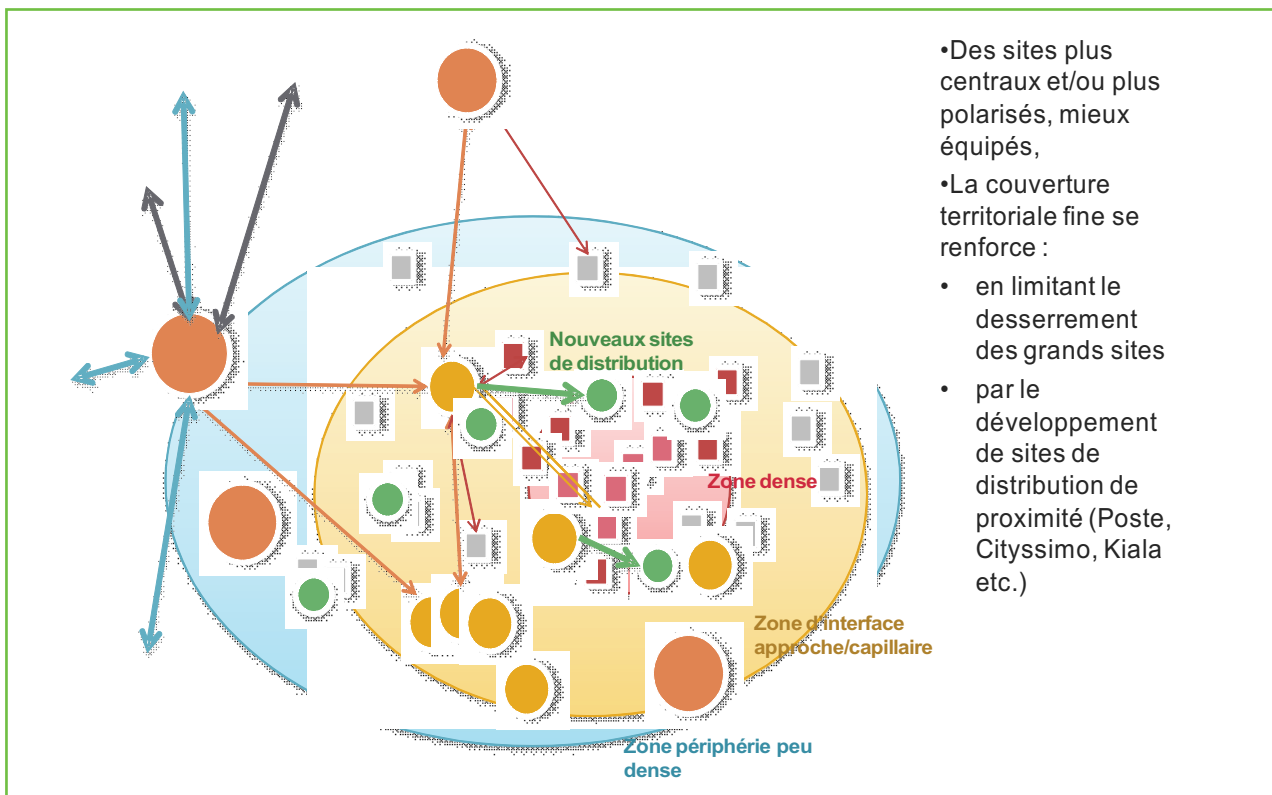
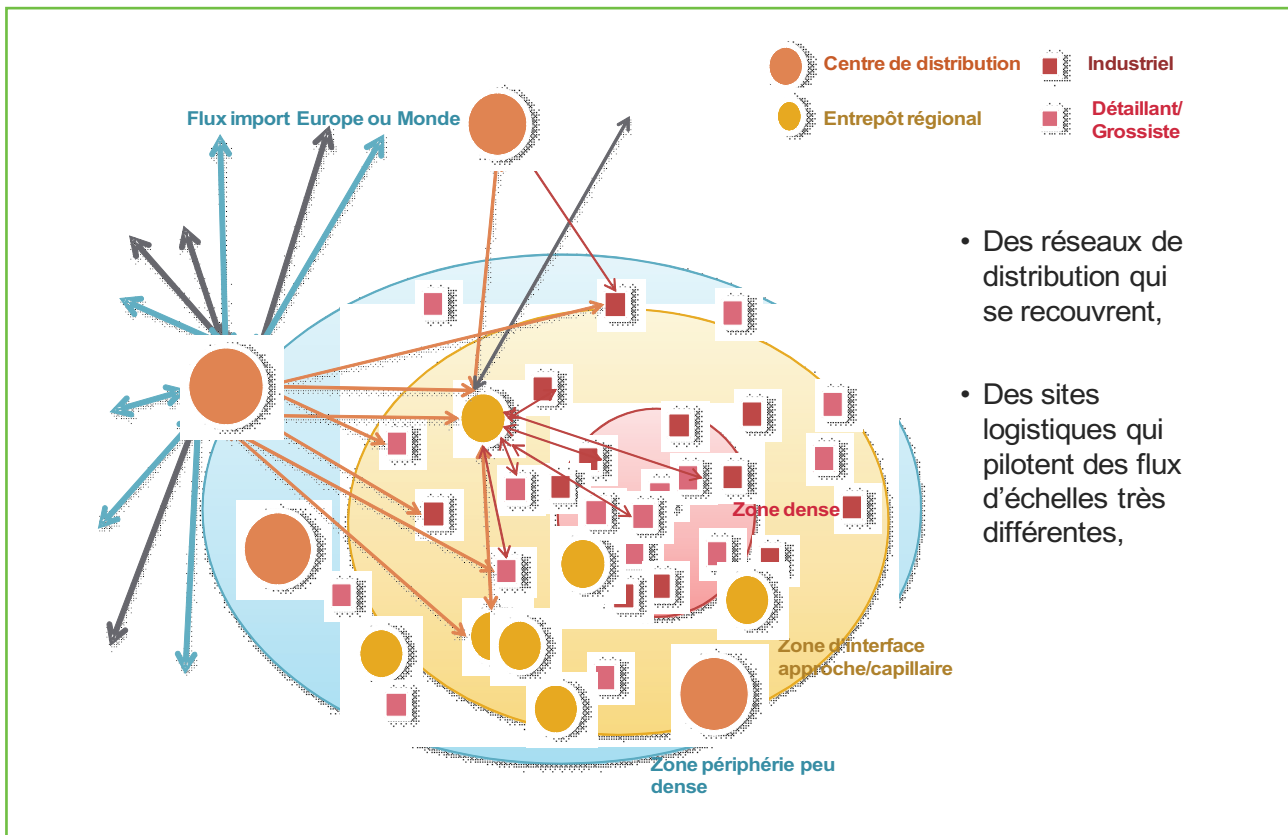
- la stagnation, en part de marché, du format des grands hypermarchés : il reste largement prépondérant, renouvelle partiellement son offre mais n'arrive plus à être attractif. La croissance, en termes de ventes, va vers d'autres formats, même si le nombre de surfaces nouvellement créées est important ;
- de nouveaux centres commerciaux plus conviviaux émergent, ce qui devrait entraîner l'obsolescence des centres commerciaux de première génération, datant des années 70 et 80.

Deux types d'enjeux émergent alors :

- la prise en charge des équipements les plus anciens, de manière à ce que leur vocation soit planifiée dans le cadre d'une stratégie urbaine locale – que la fonction commerciale soit maintenue ou non. Ceci pour éviter une dégradation des zones et/ou une sous-utilisation de sites bien situés par rapport aux infrastructures de transports et aux zones de consommation, afin de :
  - limiter le desserrement et la consommation d'espaces agricoles ou naturels ;
  - maîtriser l'allongement des distances de livraison (vers le consommateur final) ;
- la création de nouveaux équipements commerciaux dans une logique de développement durable qui intègre, dès leur conception, la gestion des marchandises de manière à en limiter l'impact sur le territoire, qu'il s'agisse des approvisionnements ou des livraisons finales ;
- de nouvelles formes de commerce se confirment ou émergent : hard discount, e-commerce. Des formats très spécialisés comme les Drive-In, les Monop', rencontrent un succès croissant. Les chaînes logistiques évoluent parallèlement : la distribution et les livraisons à domicile se multiplient et supposent, soit davantage de ruptures dans la chaîne et les formats d'entrepôts de proximité, avec l'émergence de circuits du type points relais (Kiala), soit entraînent un allongement mécanique de la distance du dernier segment.



L'incidence de ces mutations sur l'organisation spatiale des chaînes n'est pas encore perceptible (implantation des sites commerciaux ou des entrepôts) mais est susceptible d'alimenter une demande en nouvelles surfaces de stockage.



### 3 - Liste des participants au groupe de travail

Liste des participants au GT3 : grande distribution	Nom
DRIEA	Bruno DICIANNI
DRIEA	Nathalie DEGRYSE
DRIEA	Joël PHILIPPE
DRIEA	Jeannie CREISMEAS
DRIEA	Claire MAURICE-MADELON
DRIEA	François GRAILLE
CATRAM CONSULTANS	Delphine DUBREUIL
CATRAM CONSULTANS	Edmée RUSSAC
Expert	Michel SAVY
Conseil Général 78	Dider TABART
Conseil Général 95	Gilles LEBLANC
Conseil Général 94	Anthony D'ALBA
Conseil Général 94	Romain GAULTIER
Ports de Paris	Didier DEPIERRE
Voies Navigables de France Direction du Bassin de la Seine	Bertrand NEVEUX
Réseau Ferré de France	Tristan BLANGERO
Réseau Ferré de France Direction régionale IdF	Xavier BONNEAU
Chambre Régionale de Commerce et de l'industrie de Paris et Île-de-France	Claire DAVOULT
Chambre de Commerce et de l'industrie d'Essonne	Valentin VRAIN
Conseil économique et social régional	Jean DEPREATER
Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France	Corinne ROPITAL
Atelier Parisien d'Urbanisme	Hervé LEVIFVE
FNTR Île-de-France / Société STAF	Kara MENDJEL
OTRE Île-de-France	Denis MIMOUN
OTRE Île-de-France	Jean-Marc RIVERA
Groupement des Activités de Transports et de Manutention de la Région Île-de-France	Jean DEPRAETER
Rungis / Semmaris	Francis LEFEVRE
Caisses de dépôts Direction Régionale Île-de-France	Jeanne CARREZ
AFILOG	Claude SAMSON

Entrepôts à Moissy Cramayel



## IV - Groupe de travail n° 4 : filière industrielles

Le groupe de travail s'est réuni le 15 septembre 2011.

### 1 - Éléments de diagnostic et dimensions prospectives

L'Île-de-France est la première région industrielle française. Elle réalise 47 milliards d'euros de valeur ajoutée (2007), soit 9,8 % de la valeur ajoutée francilienne, et 19,7 % de la valeur ajoutée de l'industrie française.

Elle représente 53 300 établissements, employant 514 600 salariés, soit 12,4 % de l'emploi salarié en Île-de-France et 15,2 % de l'emploi salarié de l'industrie française.

L'industrie a durement été touchée par la crise économique en 2009, aussi bien dans la région Île-de-France qu'en France métropolitaine. La production industrielle a chuté sous l'effet d'une baisse de la demande, d'un recul des investissements et d'un déstockage massif. L'emploi francilien s'est plus fortement dégradé dans l'industrie que dans les autres grands secteurs d'activité.

Quatre filières industrielles de l'Île-de-France sont abordées dans ce groupe de travail :

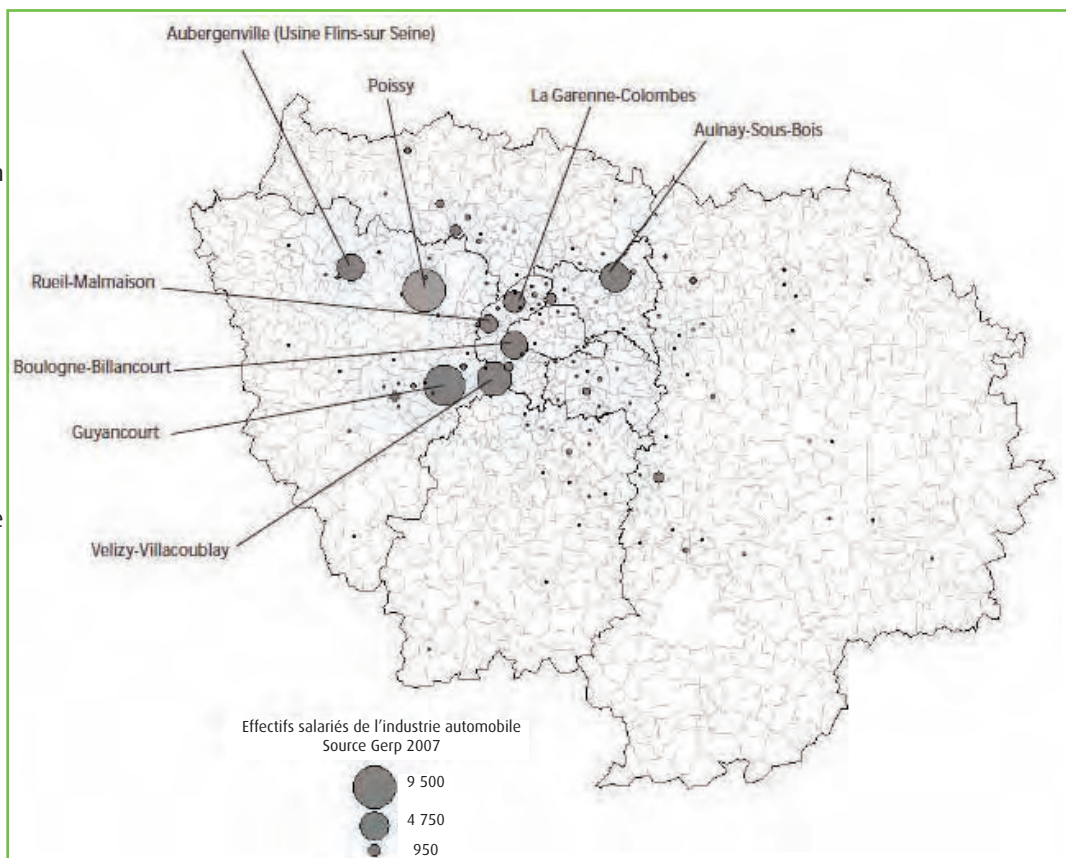
- automobile ;
- céréales ;
- chimie, engrais et pharmacie ;
- métallurgie.

Il s'agit d'un ensemble de filières qui répondent à des logiques logistiques diverses.

### A - L'automobile

L'industrie automobile (construction de véhicules automobiles, fabrication de carrosseries automobiles, de caravanes, véhicules de loisirs et équipements automobiles) regroupe environ 55 000 emplois en Île-de-France - hors commerce de véhicules automobiles, entretien et réparation, commerce de gros et de détail d'équipements automobiles, carburants, commerce et réparation de motocycles, location et contrôle technique, soit 78 000 emplois indirects. Ce secteur représente environ 14 % des effectifs industriels de la région.

La production de véhicules est principalement répartie sur 3 sites en Île-de-France : Flins, Poissy et Aulnay. La région accueille également neuf des onze plus grands équipementiers mondiaux. À l'exception de l'usine Citroën d'Aulnay-sous-Bois en Seine-Saint-Denis, la plupart des sites se trouvent à l'ouest de Paris : 58 % des emplois dans les Yvelines et 19 % dans les Hauts-de-Seine.



La filière s'inscrit dans une logistique du juste à temps, tirée par la demande (c'est la commande du véhicule qui déclenche la production). Les flux de l'industrie automobile constituent le premier poste d'import/export de la région. Les principaux échanges se font avec le Royaume-Uni, l'Italie et l'Espagne.

Le secteur automobile a en partie recouru aux transports alternatifs pour l'approvisionnement des plates-formes de distribution (en 2001 la part du fer était estimée à 45 %. Ce chiffre est sans doute moins élevé actuellement). L'usine de Poissy, par exemple, expédie à 50 % par fer et à 50 % par la route.

D'après le groupe GEFCO, la distance moyenne à parcourir entre une usine et un concessionnaire est supérieure à 1 000 km en Europe, avec des aléas saisonniers, voire annuels, très marqués. Par ailleurs, le transport automobile nécessite des moyens dédiés, et donc des investissements coûteux.

Enfin, avant la vente, il est nécessaire de procéder à la préparation technique et esthétique des véhicules. Celle-ci a parfois lieu sur ces plates-formes, à Gennevilliers ou Valenton par exemple, ou se fait directement chez le concessionnaire avant leur livraison finale par camion porte-voitures.

Pour les trafics en provenance ou à destination du Havre, la Seine a longtemps été utilisée jusqu'au port de Gennevilliers, qui servait de plate-forme de redistribution pour toute l'Île-de-France.

La logistique des pièces détachées se fait pour partie en conventionnel, et pour partie en conteneurs. Il est difficile de l'isoler en tant que telle dans les statistiques.

L'industrie automobile a également été frappée par la crise économique. Par ailleurs, c'est un secteur en restructuration depuis de nombreuses années qui délocalise fortement les activités de production (vers l'Asie et les pays de l'Est de l'Europe).

## B - Les céréales et grandes cultures

L'Île-de-France produit entre 3,2 et 3,6 millions de tonnes selon les années, en majorité des céréales (87 %), et en particulier du blé tendre (près de 60 %). La campagne 2010-2011 s'est déroulée dans un contexte de production mondiale en retrait (sécheresse en Russie et en Ukraine). Les cours des céréales françaises ont ainsi augmenté et ont renoué avec une très grande volatilité.

100 % de la production de l'Île-de-France est réalisée en grande couronne, et près de 60 % par la Seine-et-Marne. Environ 75 % de la production de l'Île-de-France est à destination des différents secteurs industriels (meuneries) ou agricoles (alimentation animale) du marché régional ou national, mais avec de fortes disparités selon les produits.

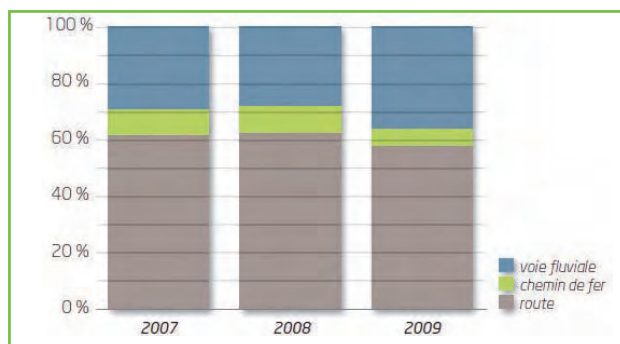
Il existe un peu plus de 450 moulins implantés en France qui transforment 5,7 millions de tonnes de blé en 4,4 millions de tonnes de farines. La profession est organisée pour assurer un maillage équilibré du territoire. L'Île-de-France compte 15 moulins, pour l'essentiel situés en grande couronne, dont 6 en Essonne et 4 en Seine-et-Marne. Les Grands Moulins de Paris, autrefois situés en plein Paris (quartier de Tolbiac) pourtant fortement utilisateurs du mode fluvial, ont été délocalisés en périphérie.

Pour le transport des céréales (grandes cultures), il faut faire la distinction entre le transport avant et après massification (silos de stockage). Sur l'ensemble des tonnages transportés, la route occupe la première place en raison de l'importance des transports primaires (transports en direct vers les lieux d'utilisation ou avant massification) et en raison de son coût sur les petites distances.

Après massification, la filière est largement utilisatrice de la voie d'eau et du fer. De nombreux silos sont reliés à la voie d'eau ou embranchés fer. Les trafics intérieurs, environ 62 millions de tonnes (marché domestique), se font essentiellement par la route (plus de 80 %), le ferroviaire étant relativement stable (autour de 12 %) et la voie d'eau, limitée aux territoires desservis, autour de 8 %.

Première commercialisation par mode des produits,  
en Île-de-France.

Source : FranceAgriMer Île-de-France.



En Île-de-France, même si la route reste majoritaire, les modes alternatifs sont beaucoup plus sollicités qu'au niveau national (40 %), en particulier la voie d'eau (environ 35 %). Le fret ferroviaire a perdu du terrain et s'établit à environ 6 à 7 %. La région voit aussi passer (en transit) une partie de la production céréalière du Centre (Beauce) et de Lorraine, à destination du port de Rouen (premier port français pour les expéditions de céréales avec 45 % des 17Mt destinées à l'export) pour les exportations, en particulier vers le Maghreb).

## C - La chimie

Outre la chimie lourde, la filière comprend un grand nombre de sous-filières dont les engrais traités ci-après, mais également la fabrication de peintures et vernis, de produits plastiques et caoutchoucs synthétiques, de fibres artificielles ou synthétiques, ainsi que les savons, produits d'entretien, parfums et pharmacie.

Un peu plus de la moitié des produits chimiques sont destinés à d'autres industries, dont : 17,1 % à la transformation des plastiques, 6,7 % à l'industrie pharmaceutique, 3,2 % à la construction et 2,9 % à l'automobile. Près de 30 % sont destinés à la consommation directe des ménages et 10 % à l'agriculture, sylviculture et pêche.

La filière compte environ 30 500 salariés en Île-de-France, avec de nombreux sièges sociaux et centres de recherche mais aussi des sites de production. De manière générale, la chimie est plutôt implantée dans les départements de la grande couronne, en particulier dans le Val-d'Oise et en Seine-et-Marne. L'activité chimie de la région est très peu orientée sur la chimie lourde: les savons, produits d'entretien et parfums représentent près de 62 % des effectifs totaux.

Cependant, elle est la plus utilisatrice des modes ferrés ou fluviaux, dans une moindre mesure (hors pipe-lines). À l'échelle nationale, la route représente un peu moins de 60 % des flux (source UIC). De plus, le secteur de la chimie, s'il comporte de très grands groupes, est également composé d'une multitude de petites et moyennes entreprises (PME), dont les tonnages individuels sont faibles. Les échanges sont donc nombreux et dispersés, de plus en plus régis par le « juste à temps ».

Les échanges nationaux de produits chimiques de l'Île-de-France (hors international et transit) se font à plus de 95 % par la route (Sitram 2006).

### Les engrais

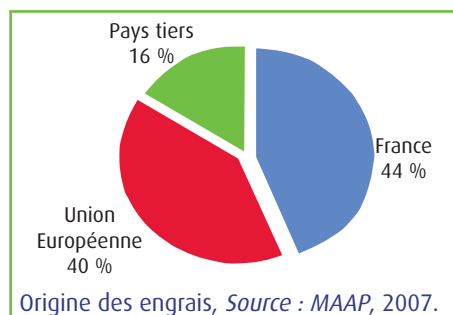
La chimie minérale de base, dont dépendent les engrais (azote, phosphate, potassium), compte pour environ 5 milliards d'euros de chiffre d'affaire en France, soit environ 6 % de l'industrie chimique française. Les livraisons d'engrais minéraux pèsent pour environ 3,5 millions de tonnes en France.

La filière est représentée par de grands groupes comme Grande Paroisse, Yara, Hydro Agri, Cedest engrais, etc., également très présents en Île-de-France. Comme l'agriculture, l'industrie des engrais est dans une période de transition depuis 2005 : le prix de l'énergie s'envole, les capacités de production des pays émergents augmentent, ainsi que leur consommation, tandis que les pays « développés » s'orientent vers des modes de consommation plus responsables et respectueux de l'environnement.

Les importations (UE et pays tiers) représentent un peu plus de 50 % des besoins, ce à quoi il faut ajouter les importations de matières premières destinées aux industries de transformation en France.

La distribution des engrais en France et en Île-de-France suit le modèle d'organisation des agriculteurs, en grande majorité regroupés en coopératives, donc concentrés.

Par ailleurs, en raison de sa position géographique au cœur d'une vaste zone céréalière, l'Île-de-France sert de point de redistribution vers les régions périphériques ou de zone de transit



### L'industrie pharmaceutique, les parfums et cosmétiques

L'ensemble de ces secteurs représente environ 42 000 emplois, dont environ 24 300 salariés pour la pharmacie. L'industrie pharmaceutique représente ainsi près de 6% des effectifs industriels régionaux en Île-de-France.

L'activité pharmaceutique se recentre sur la recherche-développement, sur la commercialisation et la mise sur le marché.

Les différentes réformes des systèmes de soins (en particulier le déremboursement de certains médicaments) a conduit l'industrie pharmaceutique à se concentrer par regroupements ou rapprochements entre grands groupes d'envergure mondiale. La tendance à l'externalisation est forte (la production se rapproche des sources de matières premières) mais la conception reste en France. Les échanges internationaux sont importants et le taux d'exportation est de 48 % en 2006.

Parmi les neuf plus grands groupes pharmaceutiques mondiaux (en chiffre d'affaires), huit sont présents en Île-de-France, avec notamment les laboratoires Sanofi-Aventis, GlaxoSmithKline, Astrazeneca, Merck Scharp & Dohme Chibret. L'Oréal dispose de 16 établissements de plus de 100 salariés dans la région et y emploie 5 700 personnes au total. La pharmacie est 2,5 fois plus représentée dans les Hauts-de-Seine que dans l'ensemble de l'Île-de-France, et plus largement en petite couronne plus qu'en grande couronne (à l'inverse du secteur chimique dans son ensemble).

Le secteur de la cosmétique, composé à 80% de PME, est particulièrement bien représenté en Île-de-France (effet sièges sociaux), en particulier dans les Yvelines où il s'accompagne d'un pôle de compétitivité : la Cosmetic Valley.

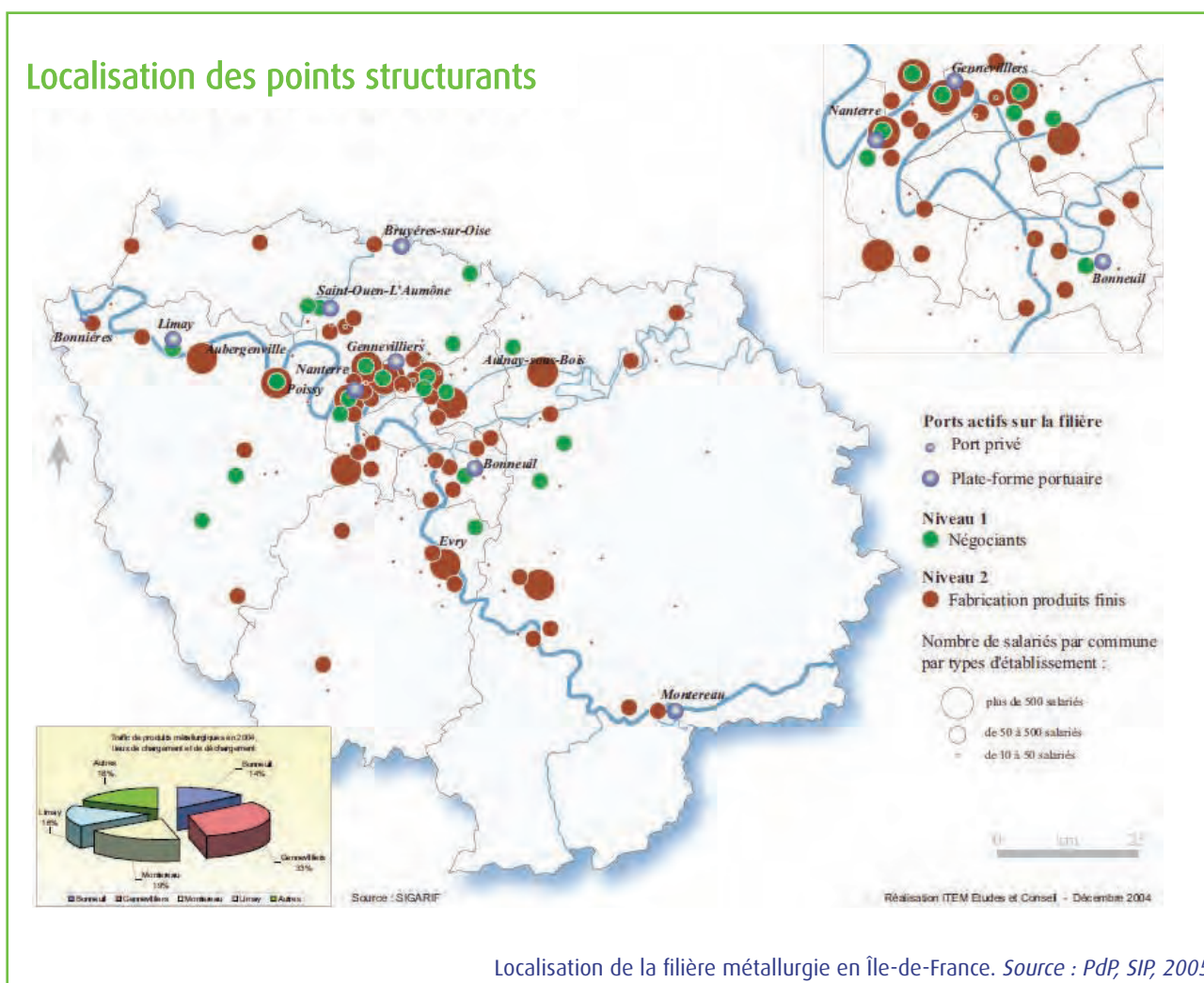
## D - La métallurgie

Le secteur de la métallurgie comprend la production de métaux ferreux et non ferreux, la fabrication de produits métalliques (hors machines et équipements), le commerce de gros de ces produits par les négociants et la logistique des déchets métalliques. Ce secteur emploie 34 150 salariés, soit 7 à 8 % du total des effectifs industriels de l'Île-de-France.

La fabrication des produits métalliques représente la branche principale du secteur sur le plan régional, composé de PME en majorité. C'est une industrie pivot car elle est cliente ou fournisseur de beaucoup d'autres secteurs comme l'automobile, le BTP, etc., auprès desquels elle s'implante souvent (grands industriels de l'automobile et grands groupes de la métallurgie à Poissy ou Aulnay).

Depuis plus de 20 ans, la filière voit ses effectifs franciliens baisser plus vite qu'en province, et a particulièrement subi les effets de la crise économique (diminution des ventes de voiture et ralentissement du BTP). Elle est également très sensible au surcoût du coût des matières premières (la forte demande asiatique provoque une progression importante des prix de l'acier). Le corollaire de cette tendance est l'accroissement du recyclage et la récupération des métaux (ferreux ou non ferreux).

L'Île-de-France est la première région française pour les centres de recherche et développement du secteur : 28 centres et plus de 3 660 personnes contre 26 en Rhône-Alpes (1 820 personnes). En 2000, la région a déposé 165 brevets de la métallurgie (contre 23 en Rhône-Alpes, par exemple).



Localisation de la filière métallurgie en Île-de-France. Source : Pdp, SIP, 2005.

Ce secteur représente des tonnages importants pour le transport en Île-de-France, autant pour les matières premières que pour les produits transformés (bobines d'acier, carrosseries, etc.). Il est fortement utilisateur des modes alternatifs, en particulier la voie d'eau pour laquelle il a représenté 574 000 tonnes en 2010, soit 2,8 % des tonnages (Source Pdp). La filière récupération est en pleine croissance, avec plus de 2 000 entreprises en Île-de-France.

## 2 - Les enjeux

Les échanges du groupe de travail ont permis de faire ressortir un certain nombre d'éléments concernant la question des filières industrielles.

Même si la part de l'industrie en Île-de-France est en baisse et a durement été touchée par la crise économique, elle dispose encore d'une dynamique forte grâce à une présence ancienne et un important bassin de consommation. Qu'il s'agisse de l'automobile ou de la chimie, l'industrie francilienne s'appuie également sur des pôles de compétitivité (Mov'eo, Medicen Paris Région, Cosmetic Valley), d'influences nationales. Plus généralement, la position et le poids de la région sur le territoire métropolitain ont des implications en termes de flux plus larges que la région elle-même (transit). La structure même de la région, centralisée sur Paris, entraîne également pour la desserte de Paris-petite couronne, des effets de transit pour les départements limitrophes. L'industrie est également de plus en plus en concurrence avec l'urbanisation.

Les perspectives de développement d'infrastructures comme l'ouverture de Seine Nord Europe, ou l'amélioration du gabarit de la section Bray-Nogent, devrait impacter la logistique d'une partie de l'industrie. Les prévisions réalisées pour Seine Nord Europe indiquent que près de 5 millions de tonnes de produits de grandes cultures sont attendues en 2020 sur le canal, contre moins 1,7 millions de tonnes sur l'infrastructure actuelle au même horizon, et si rien n'est fait.

Comment va se faire l'équilibre entre la concurrence des ports du nord et du Havre ? Avec cette question, ce sont les thèmes de la disponibilité des sites et des infrastructures, de leur utilisation quand elles sont présentes, de la qualité du service et des dessertes qui sont abordés.

Les marges de manœuvre des pouvoirs publics par rapport aux décisions économiques des acteurs industriels privés sont étroites, mais pourraient être améliorées. Ainsi, comment inciter des chargeurs à mieux utiliser les modes disponibles ? Il s'agit généralement de choix économiques (délais, coûts, ...) qui pourraient être remis en cause si les conditions étaient meilleures. On remarque également que la dissémination des activités ne favorise pas le report modal : on défend mieux une plate-forme que des industriels isolés.

La planification qui permet d'avoir une vision à long terme, et qui permet aux industriels de se positionner sur une stratégie afin de faire les investissements en conséquence, prend toute son importance. Il apparaît indispensable de créer des corridors de fret disposant de raccordements efficaces aux infrastructures (fluviales et ferroviaires), comme le port de Gennevilliers ou le futur Port Seine Métropole, ou le raccordement aux installations terminales embranchées (ITE) et l'accès aux sillons, et de rationaliser l'utilisation des hubs et équipements existants (Bonneuil et zone Villeneuve/Rungis, Brétigny-sur-Orge,...).

Il est également nécessaire de disposer de services et d'une offre de transport adaptés (flotte moderne et équipée de moyens de manutention à bord, nouveaux opérateurs ferroviaires...).

Port autonome de Paris - Gennevilliers



### 3 - Liste des participants au groupe de travail

Liste des participants au GT4 : logistique industrielle	Nom
DRIEA	Nathalie DEGRYSE
DRIEA	Joël PHILIPPE
DRIEA	Jeannie CREISMEAS
DRIEA	Jean-Philippe LANET
DRIEA	Claire MAURICE-MADELON
DREAL Haute-Normandie	Jean-Pierre SAINT-ELOI
CATRAM CONSULTANS	Delphine DUBREUIL
CATRAM CONSULTANS	Edmée RUSSAC
Expert	Michel SAVY
Conseil Régional Île-de-France	Séverine DUMONT
Conseil Général 78	Didier TABART
Conseil Général 93	Christel BERTHELOT
Conseil Général 94	Anthony D'ALBA
Conseil Général 95	Gilles LEBLANC
Conseil Général 95	Isabelle FRONTIER COLIN
Voies Navigables de France Mission Seine Nord Europe	Jean-Claude ZIZA
Ports de Paris	Didier DEPIERRE
Réseau Ferré de France	Philippe POTTIER
Réseau Ferré de France Direction régionale IdF	Matthias CASPER
Chambre Régionale de Commerce et de l'industrie de Paris et Île-de-France	Anne GALITZINE
Chambre Régionale de Commerce et de l'industrie de Paris et Île-de-France	Claire DAVOULT
Chambre de Commerce et de l'industrie d'Essonne	Valentin VRAIN
Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France	Corinne ROPITAL
Comité des Armateurs Fluviaux	François BOURIOT
FranceAgriMer	Pierre BEHAL
FNTR Île-de-France	Guy BROGGIO
OTRE Île-de-France	Denis MIMOUN
Seine et Marne Développement	Ronan BLOT
Ville & Transports en Île-de-France	Jacques-Jo BRAC DE LA PERRIÈRE
Geodis SNCF	Jean-Luc POTIER
Groupe CAT	Valérie GIBOUREAU
Groupe CAT	Jérôme VERLET
Groupe STVA	Carole NARAYAN
Coopérative AXEREAAL	Gilles BLIN
TOTAL	Gilles KERGUTUIL



## V - Groupe de travail n° 5 : dernier kilomètre

Le groupe de travail s'est réuni le 22 septembre 2011.

### 1 - Éléments de diagnostic et dimensions prospectives

En faisant un état des lieux des connaissances sur le transport de marchandise en ville, on observe que le dernier kilomètre de la chaîne logistique se réalise aujourd'hui quasi exclusivement par la route. Les grands sujets qui se dégagent alors pour dresser un diagnostic de la problématique dernier kilomètre sont :

- l'importance du trafic véhicule utilitaire léger (VUL) ;
- l'usage des aires de livraisons ;
- l'hétérogénéité de la réglementation sur l'utilisation de la voirie ;
- le besoin en centre de distribution urbaine (CDU) ;
- les exemples de projets de transport sur le dernier kilomètre.

#### A - L'importance du trafic VUL

On constate que l'importance du parc de véhicules utilitaires légers (VUL) va en augmentant, et cela redéfinit l'image que l'on avait du fret urbain, représenté par des poids lourds dans les rues d'un centre-ville. Cette nouvelle donne transforme les pratiques des transporteurs. Il convient donc pour les aménageurs de la caractériser pour pouvoir s'y adapter.

D'après l'étude sur les VUL de l'IAURIF datant de 2004, seulement 4 % d'entre eux sert au transport de marchandises, cependant nous considérerons que les observations réalisées sur l'ensemble du parc sont les mêmes pour la proportion réalisant du transport de marchandises.

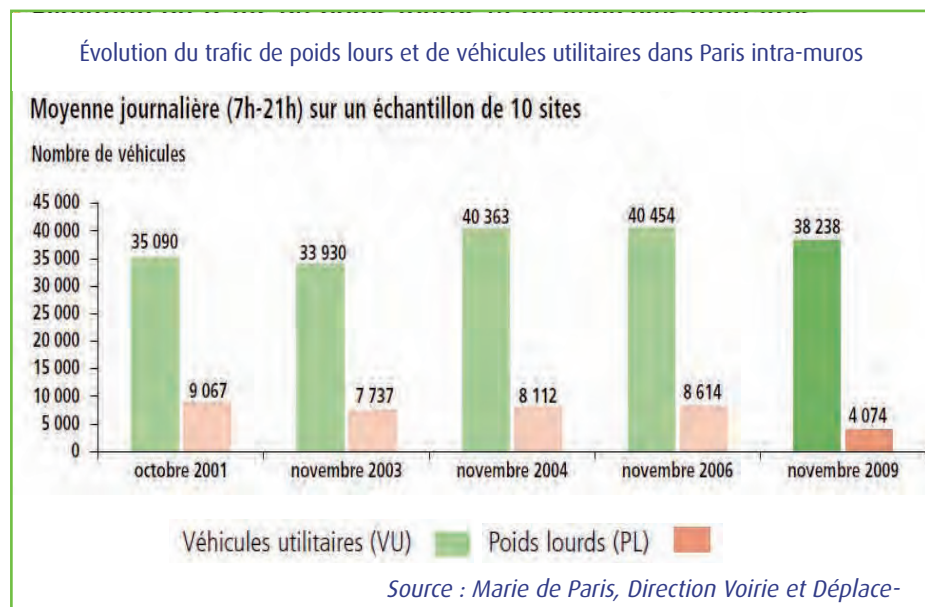
Il y a une proportion plus importante de VUL que de poids-lourds (PL), et le parc VUL est en croissance :

- au 1<sup>er</sup> janvier 2003, le parc de VUL d'un PTAC inférieur ou égal à 3,5 t était de 4,8 millions de véhicules, soit 13 % du parc total de véhicules (IAURIF, 2004) ;
- il y a beaucoup plus de VUL que de PL dans Paris : aujourd'hui c'est une proportion de 1 à 10.

- Le parc est en croissance rapide : de 1994 à 2004, il y a eu une augmentation de 20 % du parc de VUL par rapport à une augmentation de 2 % des PL. Parmi les VUL, il y a une augmentation plus importante de VUL ayant un PTAC important (IAURIF, 2004).

Cette augmentation est une tendance qui se poursuit jusqu'à aujourd'hui, car différents éléments pèsent en faveur d'un accroissement des VUL :

- le développement des livraisons à domicile ;
- la montée des services (installation, reprise des anciens équipements...) en accompagnement de la vente des produits ;
- la bonne adaptation du véhicule léger aux nouveaux comportements commerciaux, du fait de sa souplesse, même s'il lui est reconnu une faible productivité.



Les VUL réalisent des parcours plutôt intra-départementaux :

- Par rapport au lieu de livraison, 1 chauffeur sur 2 charge et livre dans le même département, dont près de la moitié dans la même commune. Seuls 3 % des chauffeurs chargent à l'extérieur de l'Île-de-France. (IAURIF, 2004) ;
- Les flux intra-départementaux prédominent largement dans l'Essonne et en Seine et Marne ou plus de 65 % des chauffeurs livrant dans ces départements y chargent également leurs marchandises (IAURIF, 2004).

Les VUL ne réalisent pas un nombre très élevé de livraisons quotidiennes et partent principalement des entrepôts :

- 40 % des chauffeurs effectuent moins de 5 livraisons (IAURIF, 2004) ;
- 40 % des chauffeurs effectuent 5 à 20 livraisons (IAURIF, 2004) ;
- 20 % des chauffeurs effectuent 20 livraisons et plus (IAURIF, 2004) ;
- 3 chauffeurs sur 4 vont charger dans un entrepôt ou sur une plate-forme logistique. Moins d'un sur quatre va charger chez les fabricants (IAURIF, 2004).

Le parc de VUL est plus polluant que le parc PL. Le transport urbain de fret est un secteur moins professionnalisé que le transport interurbain. Le renouvellement du parc de véhicules utilitaires légers est moins rapide, car une grande partie du parc est utilisée pour du transport en compte propre et par de petites entreprises de sous-traitance, aux marges très faibles (Diagnostic et orientations pour le nouveau PDUIF - Août 2009).

## B - L'usage des aires de livraisons

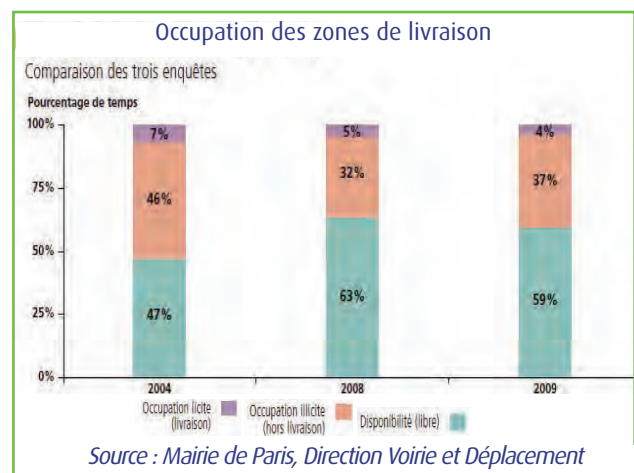
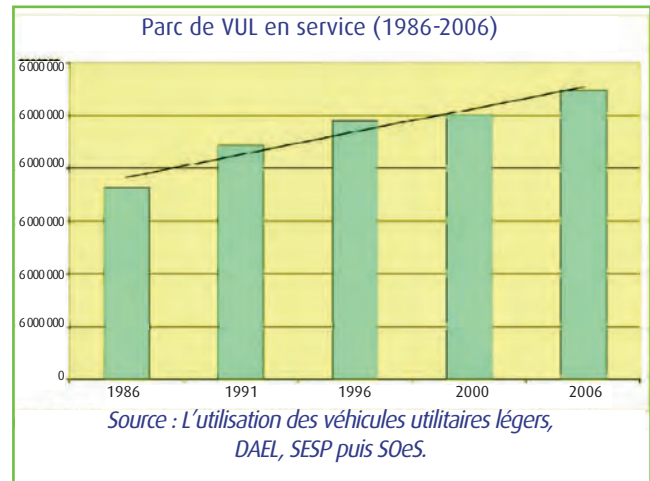
Il y a 9 800 aires de livraison en Île-de-France. C'est un nombre élevé, pourtant les livreurs ne les utilisent pas ou peu. Pour comprendre cela, il faut observer l'usage qui en est fait et le comportement des transporteurs au moment de la livraison.

Les aires de livraison sont disponibles pour les livraisons :

- 20 % des aires de livraisons sont sanctuarisées (double ligne jaune interdisant strictement le stationnement d'autres véhicules) ;
- Le taux d'inoccupation des aires de livraison (en prenant en compte l'indisponibilité que génère l'occupation illicite) est de 59 % en 2009 (Ville de Paris, 2009).

Les chauffeurs de VUL n'utilisent que peu les aires de livraisons :

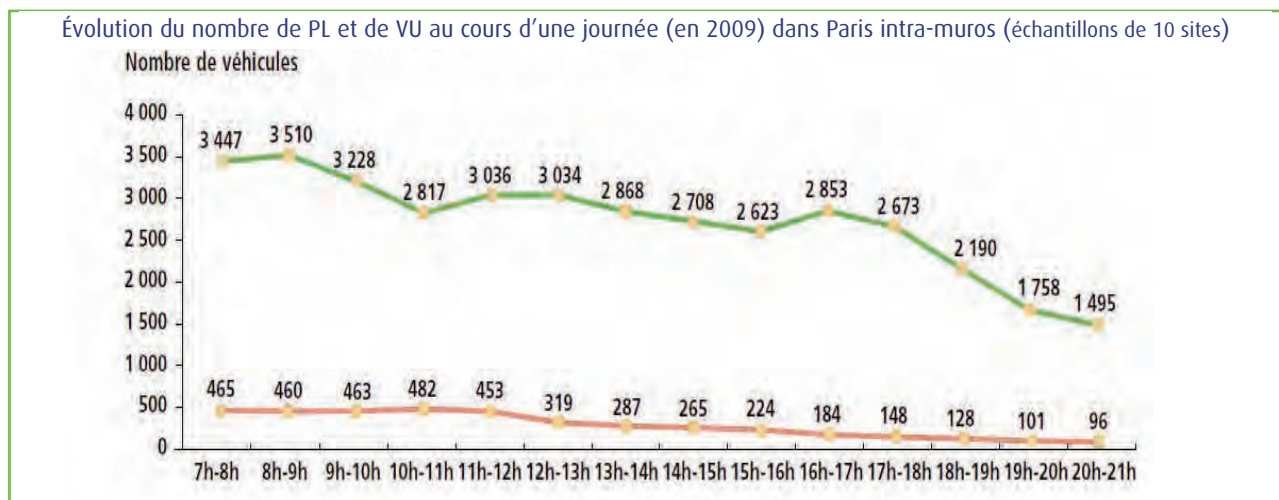
- 7 chargements sur 10 s'effectuent dans l'enceinte de l'établissement ou sur des emplacements réservés et 17 % sur des stationnements autorisés (IAURIF, 2004) ;
- Plus d'1 chauffeur-livreur sur 2 reconnaît stationner sur des emplacements non autorisés (sur un stationnement interdit, en double file ou dans un couloir de bus). Près d'1 chauffeur-livreur sur 3 stationne en double file (IAURIF, 2004) ;
- La durée du stationnement lors de la livraison est très courte : 30 % des livraisons se font en moins de 5 minutes, 60 % en 10 minutes au maximum (IAURIF, 2004). La durée moyenne de livraison est de 13 minutes en 2009 pour 16 minutes en 2008 (Ville de Paris, 2009) ;
- Dans la majorité des cas (6 sur 10) le stationnement à proximité des destinataires est un stationnement payant (IAURIF, 2004) ;
- Le stationnement des livreurs se fait toujours au plus près des points de livraisons. Les emplacements réservés ne sont donc utilisés que si aucune manœuvre n'est à réaliser (entrée et dégagement en direct). Cette dernière remarque implique que les aires soient positionnées en angle de rue (ou d'entrée privée), ou soient suffisamment longues (de l'ordre de 15 mètres pour un VUL) (IAURIF, 2004).



Certaines aires de livraison ont un usage partagé :

- Pour un meilleur usage de l'espace public, le stationnement des véhicules particuliers de 20h à 7h a été généralisé en 2011 à environ 2000 aires de livraison dans Paris.

Cela nécessite une certaine discipline des particuliers pour libérer les aires de livraison tôt le matin, car le cycle logistique impose aux transporteurs des livraisons dans la matinée. Cela s'observe dans l'évolution du nombre de véhicules de transport de marchandises au cours de la journée.



## C - L'hétérogénéité de la réglementation sur l'utilisation de la voirie

Si l'on se penche sur les textes réglementant l'usage de la voirie, on observe une disparité entre des zones géographiques. Celles-ci constituent cependant une seule et même aire pour un transporteur réalisant une tournée, ou pour un conducteur effectuant une livraison sur une pénétrente traversant plusieurs territoires. Parmi les solutions pouvant être proposées par les pouvoirs publics, même si elles ne sont parfois que partielles on peut retenir :

- Homogénéiser et simplifier la réglementation :
  - en juin 2006, les professionnels et la Ville de Paris ont signé une charte des bonnes pratiques des transports et des livraisons des marchandises dans Paris qui constitue un engagement sur un certain nombre de règles plus simples et plus claires.
  - Le 1<sup>er</sup> janvier 2007, un nouveau règlement marchandises est entré en vigueur à Paris, avec :
    - un règlement de circulation simplifié qui propose deux périodes de circulation : une période de jour, de 7 heures à 22 heures, réservée aux véhicules dont la surface au sol est inférieure à 29 m<sup>2</sup>; une période de nuit, de 22 heures à 7 heures du matin, ouverte aux véhicules d'une surface inférieure ou égale à 43 m<sup>2</sup> ;
    - la mise en place d'un disque horaire obligatoire pour la livraison de marchandises ;
    - un créneau réservé aux « véhicules propres » de 17h00 à 22h00 (Euro 4 jusqu'au 31/12/2009, Euro 5 à partir du 1/01/2010).
- Faire appliquer la réglementation :
  - Le montant élevé des amendes, à Londres par exemple, prouve leur effet dissuasif ;
  - La mise en œuvre des sanctions reste problématique et l'accent a été mis sur le caractère lourd de la procédure d'amende. D'où des demandes réitérées de dépenalisation de ce type d'infractions, de manière à rendre leur mise en œuvre plus aisée et à rendre effective ce type de mesure.

## D - Le besoin en centres de distribution urbains

Pour réaliser les « derniers kilomètres », il faut nécessairement partir d'un site logistique où la marchandise aura été préalablement acheminée. Aujourd'hui, il existe peu de centres de distribution urbains (CDU) dans Paris, et le dernier kilomètre se fait depuis des sites logistiques plus grands et plus éloignés. C'est pourquoi on observe des distances importantes parcourues par les VUL.

En l'absence de CDU (à part quelques exceptions comme le site SAMADA-Monoprix à Bercy), le diagnostic se réduit à une liste de sites. Ces sites sont pour la plupart des terrains des Réseaux Ferrés de France (RFF), seules réserves foncières encore disponibles; ou encore certains espaces proches de cours d'eau, plus ou moins occupés aujourd'hui par des installations industrielles.

## E - Les exemples d'expérimentations

Des expérimentations d'un fonctionnement différent ou de véhicules différents pour réaliser le dernier kilomètre de la chaîne logistique ont été mises en place à Paris et ailleurs. Les projets parisiens sont orientés sur de nouveaux types de véhicules.

■ Train + Plate-forme Monoprix de Bercy + Camions au Gaz Naturel.

Monoprix fait acheminer par train ses marchandises jusqu'à la plate-forme logistique de Bercy. Un train de 20 wagons arrive chaque jour. Les marchandises sont ensuite livrées en centre-ville par des camions au gaz naturel.

■ Espace logistique + dernier km en tricycle : La Petite Reine.

L'entreprise La Petite Reine effectue des livraisons à l'aide de tricycles aidés électriquement au départ d'un espace logistique de 600 m<sup>2</sup> au cœur de Paris, dans un parking souterrain loué à un prix logistique par la Ville, pour livrer le dernier km dans les quartiers difficiles d'accès.

■ Espace logistique + dernier km en container électrique : Chronopost.

Chronopost utilise un chariot électrique pour effectuer des livraisons dans Paris à partir d'un espace logistique similaire à celui de La Petite Reine.

## 2 - Les enjeux

Les débats du groupe de travail ont permis de faire ressortir un certain nombre d'éléments concernant le dernier kilomètre :

- la problématique est multiple : plusieurs types de logistiques urbaines et de trafics existent. Par exemple, la question des produits frais doit être traitée de manière spécifique car elle présente des contraintes logistiques particulières et représente de gros volumes ;
- l'utilisation des VUL est principalement due aux réglementations limitant les PL et aux demandes croissantes de flexibilité ;
- un renforcement des contrôles semble nécessaire tant sur les entreprises de transport ayant des licences de moins de 3,5 tonnes, que sur le respect des règlements de circulation.

Points Forts	Lacunes	Besoins d'intervention	Perspectives
Les véhicules électriques sont prêts	Il manque le réseau de bornes de recharges	Créer le réseau de bornes de recharge	Remplacement du parc VUL par des véhicules moins polluants
Existence de suffisamment d'aires de livraisons	Indisponibilité des aires de livraison	Faire respecter la réglementation par tous.	Utilisation des nouvelles technologies pour la gestion des aires de livraison
Réglementation VdP en concertation avec les professionnels (Charte des bonnes pratiques)	Application non généralisée aux autres départements d'IDF.	Homogénéiser la réglementation.	Des textes communs à toute l'Île-de-France ?
Existence de sites logistiques aux portes de Paris	Non identification de sites logistiques plus loin en périphérie de Paris	Préservation de sites logistiques en périphérie de Paris	Mettre en usage des sites interconnectés aux différents modes. Intégration des sites dans le tissu urbain
Possibilité de créer des sites dans Paris (parkings)	Non identification des sites logistiques dans Paris	Réserver des sites de petite superficie dans Paris et les adapter à l'activité logistique	Nouvelle typologie des bâtiments logistiques réduisant les surfaces nécessaires
Possibilité de créer des points relais avec le consommateur pour réduire l'impact des livraisons aux particuliers	Manque de lieux de dépôts de colis pour éviter les multiples présentations	Points relais à créer voire rendre obligatoire dans la construction d'immeubles, de gares de métro, etc.	Nouveaux comportements pour la réception des colis suite au développement de l'e-commerce

### 3 - Liste des participants au groupe de travail

Liste des participants au GT5 : dernier kilomètre	Nom
DRIEA	Nathalie DEGRYSE
DRIEA	Joël PHILIPPE
DRIEA	Jeannie CREISMEAS
DRIEA SCEP	François GRAILLE
DRIEA SST DRTR	Patrick FILY
DRIEA SST DRTR	Moussa BELOUASSA
CATRAM CONSULTANS	Delphine DUBREUIL
CATRAM CONSULTANS	Guillaume SCIAUX
CATRAM CONSULTANS	Lucile GAROT
Expert	Michel SAVY
Conseil Régional Ile de France	Séverine DUMONT
Conseil Régional Ile de France	Jonathan LEVEUGLE
Conseil Général 78	Cyril MASCART
Conseil Général 91	Leslie GUERVIL
Conseil Général 95	Gilles LEBLANC
Ville de Paris	Olivier CHRETIEN
Ville de Paris Service des Canaux	Anne-Laure BERAUD
Ports de Paris	Didier DEPIERRE
Réseau Ferré de France	Stéphanie GUENTHER
Voies Navigables de France Direction du Bassin de la Seine	Bertrand NEVEUX
Chambre Régionale de Commerce et de l'industrie de Paris et Ile de France	Claire DAVOULT
Chambre de Commerce et de l'industrie d'Essonne	Valentin VRAIN
Établissement Public Foncier d'Ile de France	Damien LERBEY
Groupement des Activités de Transports et de Manutention de la Région Île-de-France	Jean DEPRAETER
FNTR Île de France	Franck EDELIN
OTRE Île de France	Jean-Marc RIVERA
OTRE Île de France	Denis MIMOUN
TLF Île de France	Thierry SERVILLE
TLF Île de France	Matthieu VAN HULLE
Syndicat National Des Transports Légers	Cathy BLANC
Groupement des autorités responsables de transports	Mounia MOUDJED
Caisse des dépôts Direction Régionale Île-de-France	Jeanne CARREZ
SNCF Geodis	Jean-Luc POTIER
SNCF Geodis	Vincent Pichoud
Groupe La Poste	Susan VRANICH
I-Trans	Anna MELSEN
UPS	Patrick MARTIN
Groupe Star's Service	Philippe de CLERMONT TONNERRE
Samada	Cédric de BARBEYRAC
LA PETITE REINE	Thibaut GUILLUY
Ville & Transports en Île-de-France	Mélina DURAND
SEMMARIS	Djennet KARAYEVA
SEMMARIS	F. LEFEVRE
RATP – DGIDD – Mission TMV	Xiaoning YANG
Groupe TOTAL	Philippe GIRARD
PICOM	Pierre BLANC

## VI - Groupe de travail n° 6 : état des lieux et perspectives de la logistique en Île-de-France

Le groupe de travail s'est réuni à deux occasions dans le cadre de la démarche d'élaboration du document d'orientations stratégiques pour le fret en Île-de-France (le 05 juillet et le 23 septembre 2011). La première séance a porté sur la situation globale du secteur d'activité de la logistique, tandis que la seconde s'est attachée essentiellement à tracer quelques perspectives spatiales sous forme de test d'hypothèses, dans le but d'élaborer un premier scénario (ainsi qu'une variante beaucoup plus volontaire).

Dans un contexte global tout à la fois de situation économique difficile, de desserrement spatial accéléré de la logistique et de renchérissement du foncier en zone centrale, le diagnostic a porté sur :

- Le marché de l'entrepôt en Île-de-France, la caractérisation du parc et l'organisation spatiale de la logistique ;
- La consommation foncière associée à la logistique.

### 1 - Le marché de l'entrepôt en Île-de-France, la caractérisation du parc et l'organisation

L'année 2008 représente une année de rupture. Il faut rappeler la forte sensibilité du marché de l'entrepôt à la conjoncture économique. Même si la baisse de l'offre en blanc s'est confirmée, l'absorption nette a été négative (2009) et s'accompagne de la mise à la vente d'entrepôts vétustes. Les prix du neuf restent proches de 50 € par m<sup>2</sup>/an. Les baisses de loyer de 2009 semblent « facialement » stabilisées aujourd'hui pour le neuf<sup>4</sup>. Le Nord et le Sud de l'Île-de-France continuent de polariser l'essentiel de la demande placée des locaux d'activités et entrepôts de moins de 10 000 m<sup>2</sup> (notamment entre l'A86 et la Francilienne). En matière d'entrepôt, en-deçà de 10 000 m<sup>2</sup> (shon), ce n'est pas le même segment de marché (et de type de logistique) que celui des surfaces supérieures à 10 000 m<sup>2</sup>.

Entre 1997 et 2009, la demande placée (neuf et seconde main) a été en moyenne de 1,1 M de m<sup>2</sup> par an en Île-de-France, dont 45 % pour les surfaces de plus de 10 000 m<sup>2</sup> (avec une légère tendance à s'accroître dans les années les plus récentes). S'agissant des petits entrepôts, il faut souligner l'importance du marché de « seconde main », éventuellement remis à neuf. Sur les très longues périodes, l'offre immédiate (neuf et seconde main) est en moyenne de l'ordre de 1,4M de m<sup>2</sup>. Depuis 1975, 21 M de m<sup>2</sup> de shon ont été mis en chantier, avec 36 % entre 1975 et 1987 et 64 % entre 1988 et 2008. Le parc actuel d'entrepôts est de 18 M de m<sup>2</sup> shon (soit 17 M de m<sup>2</sup> S U), dont 68 % en grande couronne, notamment en Seine et Marne mais pas uniquement. 8 "territoires" (Roissy, Sénart, etc.) intègrent 77 % du total du parc d'entrepôts et 24 communes (dont 7 autour de Roissy) en représentent 45 %. S'il y a donc une certaine polarisation de la logistique en Île-de-France, il y a parallèlement un processus de mitage (645 communes concernées).

<sup>4</sup> Voir par exemple le rapport annuel « la logistique et les locaux d'activités en France », décembre 2010, CBRE où est précisé que "les valeurs locatives faciales se sont repositionnées en 2009 et sont inchangées depuis le début de l'année pour les produits neufs. Elles sont comprises entre 46 € et 52 € HT HC/m<sup>2</sup>/an au 1<sup>er</sup> octobre 2010. Néanmoins, pour les produits de seconde main, elles peuvent, selon les cas, être orientées à la baisse et s'échelonnent entre 35 € et 45 €. Les valeurs économiques sont parfois encore chahutées et les avantages commerciaux sont en moyenne d'1,5 mois de franchise par année de bail ferme" (p.6).

Garonor à Aulnay-sous-Bois



## 2 - Les constructions et la consommation foncière associée à la logistique

Depuis 1980, on constate en Île-de-France une quasi stabilité des constructions d'entrepôts (> 2 000 m<sup>2</sup>) avec cependant une infime érosion.

S'agissant de l'organisation spatiale, alors que Paris et la première couronne (intérieur de l'A 86) représentaient en moyenne près de 43 % des constructions d'entrepôts de la région entre 1970 et 1980, vingt ans plus tard (période 2000-2009), elles en représentaient moins de 15 %. Ce constat est encore plus fort pour les grands entrepôts (> 5 000 m<sup>2</sup>). En ce qui concerne la troisième couronne (au-delà de la francilienne), celle-ci est passée dans le même temps de 25 % à plus de 52 % des constructions d'entrepôts.

Sur la base de Sitadel (séries des autorisations et des mises en chantier entre 1975 et 2008), la logistique a « consommé » en brut de l'ordre de 250 à 300 ha par an<sup>5</sup>. Un calcul établi sur la base des mises en chantier donne les ordres de grandeur suivants :

- 650 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts par an en moyenne, plus 150 000 m<sup>2</sup> de locaux « d'accompagnement/accompagnés » soit au total 800 000 m<sup>2</sup> ;
- Densité du périmètre d'opération : 0,32 ; COS terrain cessible : 0,42 ; « CES » (coefficient d'emprises foncières des bâtiments) : 0,56.

Soit au total 250 ha par an (dont 200 ha pour les entrepôts strictement). En tenant compte du renouvellement du parc d'entrepôts (estimé à 100 000 m<sup>2</sup> par an environ) et du foncier associé le solde net serait d'environ 220 ha de terrains nouveaux par an<sup>6</sup>. Le même mode de calcul établi avec la série des autorisations donne un résultat net de 265 ha environ<sup>7</sup>.

### A - Essai de répartition par grands postes MOS 2008 (mode d'occupation des sols, IAU IF) des emprises foncières utilisées

En ce qui concerne la logistique, la répartition des emprises foncières a été établie sur la base de cinq postes sélectionnés dans le MOS 2008 voués partiellement ou entièrement à la logistique<sup>8</sup> (grandes emprises industrielles, ZAE, entreposage à l'air libre, entrepôts logistiques, Min de Rungis).

Entre 1987 et 2008, les évolutions les plus importantes concernent l'entrepôt logistique (+ 242 %), notamment en grande couronne et l'entreposage à l'air libre (+ 73 %). Inversement, les diminutions les plus importantes concernent les grandes emprises industrielles (- 47 %)<sup>9</sup>.

<sup>5</sup>Le MOS semble globalement confirmer ce constat sur la base de l'évolution mesurée entre 1990 et 2003.

<sup>6</sup>Des travaux d'approfondissement, en cours de réalisation sur le MOS 2008 pour la période 1987-2008, semblent confirmer cette tendance (215 ha/an).

<sup>7</sup>Au final, en tenant compte des démolitions/transformations le solde net aurait été de 200 ha par an en moyenne (série des mises en chantier) et de 245 ha selon la série des autorisations.

<sup>8</sup>Dont 20 % sur les grandes emprises industrielles.

<sup>9</sup>Sur la base de plusieurs exemples préalablement analysés (notamment sur le secteur de Roissy), une première estimation du foncier tenant compte de la consommation et des restitutions de foncier selon la part de la logistique associée à chaque poste, conduit à retenir au final 155 ha/an en moyenne annuelle en terme d'emprises foncières (MOS) soit donc un résultat cohérent avec ceux établis à partir de Sitadel. Le passage des « emprises » du MOS (hors poste entreposage à l'air libre) aux parcelles (permis de construire) et aux périmètres d'opérations (lotissement, plate-forme, ZAE) conduit à retenir un coefficient de 1,33 en accord avec les coefficients généralement admis (emprise\*1,33\*1,33) selon l'échelle et les infrastructures retenues.

### 3 - Perspectives

L'objectif était d'avoir une vision prospective de l'activité logistique qui, au-delà d'une conjoncture très défavorable au marché de l'entrepôt, permettrait à travers 1 ou 2 scénarios de tracer pour la logistique des perspectives en Île-de-France. Une évaluation des besoins futurs en surfaces de bâtiments et de foncier pour le développement logistique a été proposée.

À cette occasion, des projections, en localisant les « marges de manœuvre » : reconversion, densification, renouvellement, création, etc., ont été abordées<sup>10</sup> et testées.

#### A - Présentation d'un test d'hypothèses d'un scénario « fil de l'eau » amendé en distinguant trois couronnes

Le scénario de base a été établi sur une hypothèse de construction de 580 000 m<sup>2</sup>/an jusqu'en 2025, soit la moyenne des 10 dernières années. Ce chiffre est donc en léger retrait par rapport à la moyenne établie sur 30 ans (650 000 m<sup>2</sup>), mais très supérieur au constat des 3 dernières années (400 000 m<sup>2</sup>). Cette hypothèse tient compte notamment des processus de renouvellement du parc d'entrepôts, et de poursuite de l'externalisation des activités logistiques dans l'industrie et le commerce.

	Répartition flux de construction annuelle en % (2012-2025)	Répartition annuelle en m <sup>2</sup> (2025)	Densité opération	foncier brut correspondant (ha)/MEC	foncier brut correspondant (ha)/autorisations
Paris + PC	10,0 %	61 000-74 000	0,50	12	15
Moyenne couronne	33,0 %	202 000-243 000	0,40	51	61
Grande couronne	57,0 %	347 000-420 000	0,30	116	140
Entrepôt (en m <sup>2</sup> annuellement)	580 000 - 700 000				
Locaux d'accompagnement	30 000-37 000				
Total bât (m <sup>2</sup> )	610 000-737 000	610 000-737 000			
Total foncier				178	216

Il en résulte, selon les hypothèses retenues, que le foncier brut consommé serait compris entre 180 et 215 ha/an<sup>11</sup>, et d'une variante nécessitant une forte volonté politique et tenant compte :

- d'un rééquilibrage centre/périphérie ;
- accompagné d'une accélération du renouvellement, notamment en première et deuxième couronne ;
- et faisant l'hypothèse d'une certaine densification en zone centrale.

Il en résulterait au final une économie de foncier essentiellement en grande couronne :

Les premières estimations faites laisseraient espérer une économie foncière comprise entre 60 et 75 ha / an, selon les deux scénarios proposés<sup>12</sup>.

	foncier brut correspondant (ha)/MEC	foncier brut correspondant (ha)/autorisations
Paris + PC	17	20
Moyenne couronne	39	47
Grande couronne	60	73
Total foncier (ha)	116	140

<sup>10</sup> Hypothèses établies notamment à partir de l'étude (à paraître) sur « les dynamiques spatiales à l'œuvre sur longue période dans la logistique- 1987-2008- en Île-de-France ». (DRIEA/SCEP/DADDT), 2011.

<sup>11</sup> En faisant des hypothèses supplémentaires sur le renouvellement du parc (100 000 m<sup>2</sup>/an), la consommation nette (construction-renouvellement) serait comprise entre 155 et 185 ha/an. En retenant des hypothèses de transformation/disparition (entre 20 et 25ha/an), il en résulte qu'au final, le solde net pourrait être compris entre 135 ha et 162 ha environ/an. Cela reste cependant à confirmer dans le cadre de l'étude lancée sur le renouvellement du parc d'entrepôts.

<sup>12</sup> Et d'une centaine d'ha en tenant compte d'un possible renouvellement du parc et des libérations du foncier par la logistique. Tout cela reste à confirmer dans le cadre de l'étude lancée sur le renouvellement du parc d'entrepôts (DRIEA/SCEP/DADDT).



## 4 - Les enjeux

Les échanges du groupe de travail ont mis en évidence les points suivants :

### A - L'organisation spatiale en Île-de-France

Compte-tenu de la logique forte d'organisation spatiale en 3 couronnes, sous forme centre / périphérie, accompagnée d'un desserrement des entrepôts, il est relevé et précisé :

- la nécessité de distinguer la deuxième couronne (essentiellement entre l'A86 et l'A104), qui devient un enjeu fondamental dans l'organisation spatiale régionale ;
- la nécessaire question de la préservation des sites existants en zone centrale et dans la première couronne de l'Île-de-France, et de la manière de la mettre en œuvre, se pose : ne perdurent que les grands sites implantés depuis longtemps et/ou ceux soutenus par les pouvoirs publics.

Parallèlement, il est mis en avant la nécessité de dimensionner correctement les besoins futurs, alors que l'on ne parle à Paris que des sites existants : quelles créations en première et deuxième couronne ? Les résultats du MOS (en évolution) font apparaître par exemple la disparition de la logistique au contact maréchaux / boulevard périphérique au profit de l'A86, et permettent de relever le desserrement interne aux couronnes.

### B - L'organisation de l'implantation logistique (et sa connaissance)

- La question de l'entrepôt et de sa typologie : la nécessité de traiter la question de l'entrepôt de manière différenciée selon les divers types de logistique concernés (messagerie/logistique urbaine/grande logistique) et selon la taille des entrepôts (+ ou - de 10 000 m<sup>2</sup>) est soulignée.
- Les plates-formes dédiées : le grand intérêt à poursuivre le regroupement des activités sur des plates-formes dédiées à la logistique (notamment en moyenne et grande couronne) est relevé. Inversement, il est rappelé le « rejet » par nombre d'élus de ce type de plate-formes<sup>13</sup>.
- Le renouvellement du parc d'entrepôts : le renouvellement du parc obsolète, notamment en première et deuxième couronne, est signalé comme nouvel enjeu majeur. Le renouvellement accompagné d'un remembrement de parcelles devient une nouvelle manière de produire du foncier. Cela peut conduire à s'implanter sur des bâtiments ou parcelles mieux sécurisés, mais sans doute plus individualisés et correspondant à des demandes plus spécifiques. Ainsi, s'il est difficile en zone centrale de trouver des parcelles de 40 000 m<sup>2</sup> d'un seul tenant, il peut être possible d'organiser un projet associant différents terrains (25 000 + 15 000 m<sup>2</sup> par ex.), à 300 m de distance, en jouant sur des accès différenciés et des activités complémentaires (frais/non frais). Il convient cependant d'intégrer la question de temps : 36-48 mois pour sortir une opération sur foncier occupé (vs 18 mois). Il convient également d'intégrer dans la ville les flux de camions, ce qui limite géographiquement leur implantation, d'autant plus que les maisons se sont rapprochées. Il est plus simple de reconquérir de petites zones que de recréer de grands espaces en zone dense.
- Parallèlement et toujours sur ce thème, est indiquée, notamment en moyenne couronne, la difficulté actuelle de conserver le parc existant (faiblesse du taux de croissance économique (PIB)).
- La problématique foncière : la nécessaire préservation du foncier, notamment en grande couronne, conduit à devoir apprécier plus précisément la chaîne de la production foncière dans le secteur de la logistique (consommation brute, renouvellement, restitution).
- L'équilibre économique et financier des opérations et de la charge foncière : il est rappelé l'impératif d'une approche économique à avoir, à travers les loyers pratiqués et les charges foncières (relative stabilité, sur longue période, d'un loyer de 50 €/m<sup>2</sup>/an).

<sup>13</sup> Du fait de la difficulté à conserver les activités et les emplois sur un site à « mono-activité », certains élus y sont réticents même pour de petites zones. Les périmètres des EPA font exception du fait de la compétence de l'État. En cas d'obsolescence des entrepôts, le souhait des élus est de les remplacer par d'autres usages.

- La question de la densité et de la densification : si les ratios de densité et les COS avancés semblent corrects dans leur déclinaison spatiale par couronne, certains s'interrogent sur le pseudo "CES" retenu.

De plus, il est proposé d'enrichir les scénarios présentés en intégrant une différenciation selon le type de logistique : < 10km, 10-30 km, > 30 km. S'agissant plus précisément du COS, il est signalé que l'activité logistique devient impossible au-delà d'un COS de 0,42 : il faut aussi des espaces verts, une gestion des flux, un cadre agréable, etc.

Dans le cas de « logistique groupée », il faut prévoir des bassins de traitement d'eau, des espaces de respiration, etc. Cependant, dans le même temps, le coût élevé du foncier insiste à densifier l'occupation du sol : à plus de 100 €/m<sup>2</sup>, un COS de 0,50 est recherché. S'agissant du cross-docking (nécessaire en zone dense), celui-ci consomme du foncier (desserte, quais, zone de traitement commande). La densification est possible, mais dans certaines limites, car elle entraîne des pertes de temps sur l'horizontal.

- Le scénario dit "héroïque" se base sur l'hypothèse d'une densité de 1,15 à Paris et en proche couronne, correspondant vraisemblablement à un COS d'environ 2. Cela conduit à des opérations extrêmement complexes, sans doute incompatibles avec la volonté du scénario de produire 33 % des entrepôts en zone dense.
- La (re)connaissance du secteur de la logistique : l'intérêt d'apprécier plus finement ce secteur d'activité et à mesurer le degré de spécialisation des sites logistiques, en combinant diverses données (surface, emploi, marchandises transportées,...) pour permettre de mieux comprendre l'organisation de la filière logistique, est à nouveau affirmé.
- L'externalisation : l'état d'avancement de l'externalisation de la fonction logistique se situe à des niveaux différents selon les secteurs d'activités. Si ce processus est déjà réalisé pour transport, il est en cours d'évolution pour la fonction d'entreposage (plus avancé en Grande-Bretagne), mais requiert des entrepôts et installations mieux conçus. Dans ces conditions, l'externalisation par les chargeurs peut continuer à alimenter le marché immobilier, même sans relance de la croissance.
- La grande distribution en zone centrale : dans ses tentatives de reconquête des centres villes, elle essaye de se rapprocher de Paris (A86), et pourrait conduire à une certaine relocalisation des entrepôts (qui suivent les lieux de distribution). D'où la recherche par les logisticiens de zones à réhabiliter en zone centrale.

## C -L'aménagement en Île-de-France et au-delà

- Il serait nécessaire d'avoir une appréciation la plus juste possible du poids national de l'Île-de-France (25 % ?)<sup>14</sup>.
- L'Île-de-France fait partie d'un territoire plus vaste (Seine Nord, Le Havre). Il est rappelée la nécessité d'avoir des éléments d'organisation spatiale allant bien au-delà de l'Île-de-France (intégration du canal Seine-Nord-Europe et rôle du port du Havre dans le cadre du Grand Paris). Même si le développement du Havre et de l'axe de la Seine est fortement dépendant de l'évolution de la mondialisation, d'une part, et du risque de congestion / pénurie de foncier dans les ports du Nord de l'Europe, d'autre part, il faut positionner des entrepôts en conséquence (notamment au Havre et même si la rupture de charge est problématique). Il y a un développement du trafic fluvial, une hausse constante, des annonces et des signaux positifs sur le transport fluvial ainsi que sur le maillage de plateformes en Île-de-France. S'agissant du canal Seine-Nord la question est de savoir comment se préparer à son ouverture en 2017. L'objectif est que les acteurs économiques soient eux aussi prêts en 2017, qu'ils soient informés du schéma logistique et qu'ils se soient positionnés sur les 4 plateformes en projet : 360 ha prévues en Picardie. L'objectif en matière d'aménagement est de préparer les trafics et que ces plates-formes soient développées. L'enjeu est le développement économique associé : faire venir des agents économiques, développer le marché, etc. Cependant tout dépend du fonctionnement des acteurs logistiques : armateurs, etc.
- Enfin il est rappelé, au regard du marché de l'entrepôt (notamment avec l'épine dorsale A1/A6), la logique d'organisation Nord/Sud de cette activité et de ce fait une localisation des entrepôts plutôt à l'Est de Paris.

## C -Les questions restées en suspens et qui mériteraient d'être approfondies

- La recherche et la volonté d'un rééquilibrage à l'Ouest de l'Île-de-France (notamment en matière de transport de marchandises).
- Le rôle à attribuer aux territoires des CDT, en tant que pôles stratégiques pour le fret.
- La nécessité d'apprécier les réserves foncières affectées / affectables à la logistique, notamment dans le cadre du SDRIF et de les comparer à des scénarios de développement de la logistique.
- La recherche de nouveaux sites pour implanter la logistique (dans les ZAE par ex. en identifiant les réserves de capacités d'accueil existantes ou projetées).

<sup>14</sup> Voir notamment à ce propos les rapports de D. Becker, "Le développement des implantations logistiques en France et ses enjeux pour les politiques d'aménagement", CGPC, MELTIM, 2003 et de l'Oblog, "Etat du parc immobilier logistique en France", 2007.

- Le degré d'implication des collectivités, notamment en zone centrale de la région, pour réaliser des montages immobiliers économiquement supportables (dé pollution, démolition).
- La possibilité d'édifier des constructions verticales et à quel coût.
- Les contraintes liées à la réglementation des installations classées (seuil des autorisations, coupe-feu, recul des bâtiments, surveillance et intervention, apport d'eau) sont largement évoquées ainsi que les conséquences en termes de coûts de construction et de fonctionnement. De même, la difficulté à appliquer conjointement les réglementations ICPE/ERP en particulier dans le cas du e-commerce.
- L'appréciation à porter sur la fiscalité du Grand Paris et des entrepôts. Il est ainsi évoqué par certains, l'intérêt qu'il y aurait à inverser territorialement la taxe sur les entrepôts (calquée dans l'immédiat sur celle des bureaux) ainsi que le risque de départ hors d'Île-de-France des implantations logistiques.
- La possibilité de développer une distribution par véhicule alternatif (électrique) en l'organisant (borne, voie réservée) s'agissant plus particulièrement de la première couronne (voire la deuxième).
- La nécessité de mieux apprécier l'importance des emplois logistiques et de leur développement depuis 2007.
- La nécessité d'une gouvernance concertée sur ce thème.

## E -D'autres sujets de réflexion

- Innovation/ expérimentation en logistique.
- Ventes de terrains en zone dense par de grands opérateurs publics.
- Coût pour les collectivités locales des raccordements routiers de ces zones.
- Intégration du point de vue des assureurs.
- Rôle des baux précaires en lien avec les autorisations d'exploiter.
- Difficulté de préserver des sites dédiés à une activité ponctuelle, du fait de leur saisonnalité et de leur vacuité intermittente. Penser à des solutions de transition pour préserver des sites sans les geler entièrement.

## 5 - Liste des participants au groupe de travail

Liste des participants au GT6 : bilan des sites logistiques et perspectives	Nom
DRIEA IF	Nathalie Degryse
DRIEA IF	Joël Philippe
DRIEA IF	Jean-Claude Noël
DRIEA IF	François Graille
Expert – Université Paris Est	Michel Savy
CG91	Leslie Gueruel
IAU-IdF	Corinne Ropital
IAU-IdF	Lydia Mykolenko
CRCI ParisIDF	Anne Galitzine
CCIV	Bastien Obiegly
SMD77	Ronan Blot
CG94	Anthony d'Alba
CG78	Didier Tabart
CCI91	Valentin Vrain
CBRE/Afilog	Hervé Gstach
FEL	Christophe Broncard
Sodearif	Hugues Denis
Port de Paris	Didier Depierre

## VII - Groupe de travail n° 7 : aménagement des zones pouvant accueillir des activités logistiques

Ce groupe de travail s'est réuni le 12 juillet 2012. Il fait suite aux travaux réalisés sur le territoire de Roissy, où un projet de schéma logistique a été élaboré. L'objectif de cette démarche est double: d'une part définir un cahier des charges d'une zone logistique qui intègre les principes du développement durable (pilier environnemental, économique et social), et d'autre part décliner la démarche entre les différents acteurs de l'aménagement (de la planification à la gestion).

### 1 - Éléments de problématique

L'économie moderne se caractérise notamment par le développement de la **fonction logistique** et des **opérations logistiques**, plus clairement identifiées que naguère comme un élément primordial d'efficacité de l'ensemble de l'appareil de production et de distribution et plus fréquemment confiées à des prestataires externes spécialisés. Pour mémoire, la fonction logistique contribue pour **10 %** à la formation du **PIB français** et emploie directement **1,8 million de personnes**. C'est une industrie typique du XXI<sup>e</sup> siècle, créatrice d'emplois non délocalisables, accessibles à des travailleurs de tous niveaux de diplôme et de qualification. C'est donc aussi un puissant outil de lutte contre le chômage et de promotion sociale.

Les opérations logistiques s'inscrivent dans le **territoire** de plusieurs manières. Du fait de leur composante de **transport**, d'une part, avec les infrastructures linéaires des divers modes de transport et les flux qui les parcourent ; du fait du **traitement statique** des produits d'autre part (emballage, manutention, entreposage et gestion de stock, préparation de commandes, finition retardée des produits, etc.) dans des bâtiments logistiques et d'autres équipements (tels que des installations de tri de colis). Les bâtiments logistiques peuvent être implantés sans ordre particulier et ainsi mélangés à d'autres activités dans le tissu urbain ou périurbain, ils peuvent aussi être localisés dans des zones d'activité dévolues, délibérément ou de fait, aux opérations logistiques. On appelle couramment **plate-forme logistique** une zone d'activité à dominante logistique.

Les plates-formes logistiques sont devenues un objet notoire d'**aménagement de l'espace**, à l'échelle de l'urbanisme comme de l'aménagement régional voire national. Leur aménagement, ou leur simple préservation, faisaient déjà partie des objectifs stratégiques de développement et d'aménagement en Île de France dans les travaux préparatoires au SDRIF de 1994 (avec le comité d'aménagement logistique d'Île de France, le CALIF). Les enjeux ont encore augmenté depuis, la **menace d'expulsion** de la logistique loin de la ville, déjà identifiée alors, est plus forte encore, ainsi que les risques d'augmentation des coûts de fonctionnement urbain et d'asphyxie de certaines activités économiques essentielles.

Ces différentes questions ont fait, quant à la dynamique des besoins de **filières économiques exemplaires** et aux moyens d'y répondre, l'objet de **groupes thématiques** de réflexion dans le cadre du projet d'**élaboration d'un document d'orientations stratégiques**. En règle générale, il vaut mieux en effet implanter les activités logistiques dans des zones d'activité aménagées pour les accueillir, de façon exclusive ou à côté d'autres activités ne soulevant pas de difficulté de voisinage, plutôt que les implanter isolément, établissement par établissement, au gré des aléas des occasions foncières. De telles implantations dispersées rendent en effet impossibles d'utiles effets de synergie internes à une plate-forme. Elles aboutissent en outre à diffuser une gêne multi-forme (combinant pollution environnementale, insécurité, bruit, congestion viaire) et touchant un grand nombre de personnes alors qu'une implantation plus regroupée permettrait de l'atténuer.

On peut toutefois prévoir que les zones dûment organisées à cet effet ne regrouperont pas toutes les nouvelles implantations logistiques. Quelles sont alors les caractéristiques à attendre des **zones susceptibles d'accueillir les activités logistiques**, même si c'est de manière non exclusive et non planifiée ? De quels moyens les pouvoirs publics disposent-ils pour améliorer la qualité des localisations logistiques, promises à une expansion substantielle dans les années à venir ? C'est le thème d'un groupe de travail thématique qui a réuni, à l'initiative de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Aménagement et de l'Équipement d'Île-de-France (DRIEA), l'ensemble des professions et des collectivités concernées. Il convient ainsi de se doter d'un **cahier des charges** permettant d'aménager au mieux les zones d'activité capables d'accueillir le développement efficace des activités logistiques et d'assurer leur bonne insertion dans leur environnement urbain.

## 2 - Éléments de diagnostic

Le cahier des charges de telles zones devra satisfaire aux exigences du **développement durable** : environnemental, économique et social. Aborder ces trois thèmes ne revient pas à sacrifier à un rituel sans conséquence mais s'avère de bonne méthode pour poser les questions pertinentes et leur chercher des solutions.

Les plates-formes sont des objets complexes, de nombreux acteurs y sont impliqués. Les **questions clés** de conception et d'aménagement de telles zones ainsi que les outils et procédures permettant d'y parvenir seront passés en revue ci-après pour recueillir les avis et propositions de toutes les **parties prenantes**.

### A - Spécialisation

Les plates-formes doivent-elles être polyvalentes ou exclusivement dédiées à la logistique ? Les deux formules présentent des avantages et des inconvénients. Les bâtiments et aménagements logistiques ont de fortes particularités, qu'il s'agisse des constructions elles-mêmes ou de la voirie propre à les desservir. Une **norme** s'est établie sur le marché immobilier, qui fixe les critères auxquels doit satisfaire un équipement logistique pour être classé "A". Outre les caractéristiques propres des bâtiments et de leurs abords (planéité et résistance du sol, hauteur sous plafond, éclairage, taille des parkings pour poids-lourds et pour automobiles, etc.), les contraintes liées à l'**urbanisme** (pour obtenir le permis de construire) et à la **sécurité** (pour obtenir le permis d'exploiter) sont souvent prégnantes. C'est notamment le cas quand il faut à la fois répondre à la réglementation des ERP (établissements recevant du public) et à celle des ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement), avec par exemple de vastes périmètres non aedificandi à respecter autour des bâtiments. Ces contraintes pousseraient à utiliser au mieux les espaces satisfaisants, à édifier des zones d'activité nettement **spécialisées** quand elles accueillent des activités logistiques.

Pour autant, on constate couramment une certaine **mixité** d'activités, rapprochant logistique et activités plus industrielles ou commerciales. Sur le fond, le partage entre logistique, industrie et commerce n'est jamais absolu : tout établissement industriel ou commercial comporte nécessairement une activité logistique interne. Réciproquement, une gamme croissante d'activités de finition (différenciation retardée, emballage ou suremballage, mise en kit) ainsi que d'entretien et de réparation des produits, activités nettement manufacturières, est confiée à des prestataires logistiques et exécutée dans leurs locaux. La mixité observée sur le terrain résulte souvent de la venue d'activités logistiques indépendamment des projections initiales des promoteurs des zones concernées.

La fréquence de la mixité obéit quelque peu en région parisienne à un **gradient centre-périphérie** : les zones sont d'autant plus mixtes que l'on se rapproche du centre et c'est à l'inverse en grande périphérie que l'on rencontre de vastes zones entièrement dédiées à la logistique (avec conséquemment un allongement des trajets de desserte du centre, partiellement compensé par la commodité de traitement d'importants flux de transit qui bénéficient de cette position excentrée). Du reste, la logistique elle-même a besoin de services, et ce d'autant plus qu'elle est implantée loin du centre : les plates-formes devraient précisément accueillir davantage de services destinés aux entreprises et aux salariés, pour devenir des lieux de travail attractifs. La mixité est délibérément recherchée en matière de logistique implantée au centre des villes pour mieux utiliser l'espace urbain et partager la charge foncière entre logistique, ateliers voire bureaux dans des hôtels logistiques d'un type nouveau.

Quand elle ne supprime pas le caractère de zone apte à l'accueil de la logistique, la mixité présente des **avantages** et soulève aussi des questions particulières : elle engendre une plus grande **diversité du marché du travail** et du **marché immobilier** local et donc une moindre dépendance de la conjoncture propre à une profession ou un marché particulier. L'**acceptabilité** de la logistique est facilitée, si l'on considère que cette activité a encore une image défavorable pour une part de l'opinion et des élus (qui l'associent exclusivement à la concentration de flux de camions et au stockage de produits réputés dangereux, sans prendre en compte la valeur ajoutée ainsi produite) tandis que le commerce ou l'industrie sont plus spontanément associés aux images de production et d'emploi en dépit des nuisances qui les accompagnent.

Pour autant, des **incompatibilités** existent, qu'elles touchent à des contraintes **réglementaires** (la réglementation des établissements ouverts au public a des exigences plus dures que celle des établissements strictement professionnels) ou de cohabitation **commerciale**. Parmi les problèmes de cohabitation, la question des flux de transport routier est à prendre en compte. Les mouvements du fret de la logistique pouvant se mêler fâcheusement à ceux des clients d'un centre commercial, même si les uns et les autres sont pour une part à des horaires décalés.

La mixité peut parfois contribuer à l'éviction de la logistique vers des périphéries toujours plus lointaines, si les activités commerciales présentes sur une zone se montrent particulièrement dynamiques et à même de surclasser la logistique par leur aptitude à payer des charges foncières élevées. Dans tous les cas, il vaut mieux **anticiper** sur l'accueil d'activités logistiques sur une zone, pour une conception adéquate bien plus aisée qu'une intervention de mise aux normes a posteriori. Par exemple, les zones d'activité courantes ne réservent pas une surface de parking, pour des ensembles routiers de grande taille en sus des automobiles, satisfaisant aux besoins de la logistique.

## B - Pérennité des zones logistiques

Si la phase de démarrage de la logistique "moderne" peut être datée des années 70', les bâtiments construits au fil des ans commencent, pour une part croissante d'entre eux, d'être frappés d'**obsolescence**. Leur durée de vie effective semble assez disparate. Si nombre de professionnels estiment qu'un entrepôt est construit pour durer 10 à 15 ans, on observe la persistance de bâtiments bien plus anciens, amortis depuis de longues années.

L'obsolescence peut avoir deux causes principales : l'évolution des **besoins** des utilisateurs en termes de surface, de hauteur sous plafond, de taille et de proportion du bâtiment (les bâtiments récents sont de plus en plus grands, avec de multiples portes, permettant un cross docking plus rapide et une plus grande rotation des marchandises au détriment de la fonction d'entreposage proprement dite) ; l'évolution de la **réglementation**, en particulier en matière de sécurité.

Il s'ensuit des **distorsions** sur le marché de l'immobilier logistique, avec le maintien en exploitation de bâtiments ne répondant plus aux exigences actuelles (et qui poseraient de graves problèmes de responsabilité en cas d'accident grave). On observe ainsi la mise en concurrence de bâtiments obsolètes bon marché et de bâtiments en règle plus chers, ce qui soulève une importante **question de politique publique**, de la compétence de l'État. Faut-il tolérer le maintien en exploitation de bâtiments hors normes (ce que souhaitent, sans le dire, leurs propriétaires et leurs usagers) ? Faut-il renforcer l'application des textes, ce qui déclassera nombre de bâtiments en service et relancera la construction en immobilier logistique, aujourd'hui en crise ? En cas de départ de la logistique sans remplacement, faute de possibilités commerciales ou techniques (si le terrain est trop exigu pour satisfaire aux règles non aedificandi, par exemple), que faire des friches logistiques ? Quel soutien public apporter à la rénovation, si elle maintient près du cœur des agglomérations des activités logistiques menacées par ailleurs d'expulsion vers la périphérie, et notamment sur les sites multimodaux, et avec quelles ressources ?

De fait, la question de la pérennité est double : pérennité des **bâtiments** (avec une aptitude plus ou moins grande à être remis aux normes) et pérennité des **zones** pour préserver des espaces logistiques dans les agglomérations urbaines. À l'intérieur des grandes plates-formes logistiques, les bâtiments peuvent se renouveler selon un processus de reconstruction sur place plus ou moins permanent. Ainsi, les sites de Garonor et de Sogaris existent depuis plus de 50 ans et ne sont évidemment pas restés figés depuis leur inauguration. Un site est d'autant plus pérenne qu'il est apte à **se renouveler** continuellement.

Parmi les éléments contribuant à la pérennité des sites, un rôle primordial revient à la **propriété du foncier** : un seul propriétaire est plus à même d'assurer le maintien du site, son unité et son renouvellement, qu'une adjonction de propriétaires plus ou moins nombreux, disparates et peu solidaires. La **gestion partagée d'équipements et de services** contribue à la fois au bon fonctionnement du site (diversité des services et réduction de leurs coûts) et à son attractivité, et indirectement à sa capacité de renouvellement. Dans les cas de division de la propriété, on peut ainsi (c'est la politique de certaines chambres de commerce) encourager les propriétaires d'une zone à désigner un gestionnaire commun.

Les **collectivités locales** n'ont pas vocation à intervenir à l'intérieur de la zone, mais il est de leur ressort d'inscrire la zone dans le PLU et d'assurer sa desserte. Un **établissement public foncier** pourrait s'intéresser à ce thème, même s'il n'entre pas dans son cœur de métier, si le marché ne parvient pas à assurer la réhabilitation de certaines zones logistiques dont le maintien a une dimension d'intérêt général. Des expériences sont menées en ce sens dans plusieurs régions, mais pour l'heure elles sont lancées au coup par coup.

## C - Accessibilité

Une zone logistique doit évidemment être **bien desservie** par le réseau magistral d'infrastructures de transport, à la fois pour bénéficier de transports efficaces et pour ne pas perturber les quartiers environnants par un trafic intense sur des voiries de desserte locale. Le critère à prendre en compte inclut à la fois la **distance** géographique et le **temps** d'accès (couramment augmenté d'un temps de précaution d'autant plus important que la congestion est fréquente). La question des zones logistiques est donc étroitement liée à celle des réseaux (routiers, ferroviaires ou fluviaux).

Contrairement à une affirmation fréquente, **toute plate-forme logistique n'est pas multimodale**, et n'a pas à l'être ! La route est pertinente pour la plupart des flux à courte distance et pour l'enlèvement ou la livraison de lots multiples de petite taille. La plupart des plates-formes sont donc routières. Quant à celles qui sont embranchées, elles n'utilisent pas toujours le fer car, outre les critiques de manque de fiabilité qui lui sont souvent faites, on sait que ce mode est particulièrement congestionné en Île de France et ne peut donc assurer aisément une alternative à la route. Enfin, la réalisation d'embranchements au fer, et a fortiori au fleuve, est souvent difficile et coûteuse, surtout s'ils n'ont pas été conçus dès la création de la zone, et il ne faut donc s'imposer une contrainte de multimodalité et alourdir le coût de réalisation d'un site nouveau qu'à bon escient. Pour autant, l'usage d'autres modes que la route est évidemment souhaité, à condition que soient satisfaites des conditions de volume et de régularité des flux d'une part, de longueur de la distance d'acheminement permettant de compenser les coûts fixes additionnels liés aux transferts d'un mode à un autre d'autre part (la première condition apparaissant comme la plus déterminante). Hautement souhaitables mais inévitablement coûteux et rares, les sites multimodaux représentent donc un enjeu particulièrement précieux et appellent une protection attentive.

La **connexion ferroviaire** doit être faite dès la création d'une zone nouvelle (et parfois faite par anticipation et précaution, pour éviter le choix irréversible d'une desserte exclusivement routière), ce qui peut impliquer la prise d'un risque financier, éventuellement assumé par les collectivités, si cet équipement n'est pas utilisé dès la mise en service de la zone. Il faut bien sûr que le site s'y prête, tant du fait de sa position par rapport au réseau ferré principal que du fait de sa configuration propre : un embranchement ferroviaire nécessite dans l'idéal, un faisceau de 3 voies principales de 500 m, à partir duquel la desserte des ITE est assurée et d'une voie de service de 500m. En outre, le chemin de fer n'est pertinent que pour l'acheminement de lots importants, couramment composés de boissons, de produits alimentaires de masse, et bien sûr de matériaux pour le BTP (qui font l'objet d'une logistique spécifique mais importante puisqu'ils représentent à eux seuls la moitié des tonnages transportés en France). Dans certains pays européens, les aménageurs des zones font obligation aux entreprises locataires d'acheminer une proportion minimale de leur fret par le rail ou le fleuve, pour alléger la congestion routière et valoriser les équipements alternatifs.

## D - Services aux entreprises

Les zones logistiques importantes et convenablement aménagées et gérées peuvent offrir aux activités des **services** que l'implantation d'un établissement isolé ne justifierait pas ou en tout cas ne pourrait financer. Ce partage de moyens bénéficie également à l'entourage des zones, dans le cas de service de sécurité notamment, et contribue aussi à la meilleure acceptabilité de la logistique.

Les principales fonctions ainsi assurées sont :

- la gestion générale du site (entretien de la voirie interne et des espaces communs, signalétique, etc.) ;
- le gardiennage ;
- la formation professionnelle initiale et continue ;
- une bourse d'emploi (sur un périmètre qui peut être plus large que la zone proprement dite). Dans une activité dont la variabilité de volume est particulièrement accentuée, la constitution d'un large bassin de main d'œuvre permet de faire face aux fluctuations quotidiennes ou saisonnières (on sait l'importance de l'intérim dans l'activité logistique, particulièrement pour sa partie statique, qui se déroule en particulier dans les entrepôts) ;
- les services aux routiers, à commencer par les stations service, y compris pour la distribution de GNV et demain pour l'échange de batteries électriques, mais également un parking surveillé, une hôtellerie et une restauration adaptée aux professionnels...
- la sécurité (avec notamment la présence permanente d'une équipe de pompiers) ;
- La gamme de services disponibles est évidemment moins large dans les petites zones logistiques, n'atteignant pas une taille critique suffisante. La disponibilité de services, aussi divers et denses que possible, contribue à l'effet de cluster, de district industriel, et des économies d'agglomération qui en résultent.

## E - Services aux salariés

Une question encore fort mal traitée concerne l'**accès aux zones logistiques** de leurs propres salariés. Une telle zone engendre davantage de mouvements d'automobiles que de véhicules utilitaires, légers ou lourds ! Les entreprises du secteur se plaignent couramment de leur difficulté à recruter la main d'œuvre nécessaire. Le problème du transport pour accéder à l'emploi en est une explication (les salariés payés au SMIC pouvant difficilement posséder une automobile et parcourir de longues distances quotidiennes à des heures décalées pour aller travailler). Il convient donc d'organiser un transport plus efficace, avec la mise en place de PDIE (plans de déplacements interentreprises) et le recours à diverses solutions complémentaires : transport en commun adapté, ramassage, navettes, rabattement sur les réseaux publics, auto-partage, covoiturage, etc. De tels services bénéficient à la fois aux salariés et, indirectement, aux entreprises.

D'autres services pourraient transformer les zones logistiques en lieux de travail convenables :

- services de **santé** au travail ;
- **restaurant** interentreprises ;
- crèche ;
- **commerces** quotidiens ;
- **autres services** (coiffeur, gymnase...) ;
- etc.

Toute une **politique socioéconomique** d'accompagnement des zones logistiques, associant **autorités locales et organisations professionnelles**, est à concevoir, qu'il s'agisse de son contenu ou de la structure la mieux apte à l'appliquer.

## f - Qualité des bâtiments

Les bâtiments logistiques ne sont pas nécessairement de mauvaise qualité ou inesthétiques. Des **chartes** existent déjà ici et là et touchant :

- le paysage ;
- le traitement de l'eau, des **déchets** ;
- l'**énergie** ;
- le **confort** et la **santé** des travailleurs et des usagers ;
- les **risques** ;
- la **voirie** et sa signalisation ;
- la **qualité architecturale** ...

Il convient de diffuser ces bonnes pratiques et d'encourager leur imitation.

La plupart des analystes conviennent de l'intérêt qu'il y aurait à **densifier l'usage des terrains** logistiques, pour mieux utiliser les sites existants, lutter contre l'expulsion de la logistique vers une périphérie toujours plus lointaine, répartir le coût foncier entre plusieurs utilisateurs, etc. Le COS réglementaire est couramment de 0,4 (en termes de Surface Hors Œuvre Nette : SHON) mais est souvent, de fait, bien inférieur. Peut-on modifier les règlements pour une densité plus grande sans amoindrir les performances de sécurité ? La question reste ouverte de la pertinence de construire des bâtiments logistiques à étages (comme il en existe par exemple au Japon) : le faible coût foncier en périphérie parisienne semble rendre une telle dépense inutile, sauf pour les hôtels logistiques du cœur de la ville.

## 3 - Conclusions et recommandations

De l'ensemble de ces informations et avis, plusieurs **recommandations** se dégagent, éclairant les initiatives à venir des diverses parties prenantes et notamment de l'État, organisateur et commanditaire de cette réflexion collective.

En matière de **spécialisation** des zones logistiques, la "**plateformisation**" comme telle doit être encouragée, consistant à localiser les activités logistiques dans des sites explicitement conçus pour leur accueil, pour mieux traiter les problèmes internes et externes aux activités logistiques, créer des synergies positives, massifier les flux pour utiliser des modes de transport alternatifs à la route.

Pour autant, la **mixité** (la cohabitation de la logistique et d'autres activités) ne saurait être exclue en zone périphérique (ne serait-ce que pour ne pas inquiéter les riverains avec un affichage logistique exclusif) et est même à rechercher en zone centrale (pour mieux partager la charge foncière et densifier l'emploi).

La proximité d'ERP et d'ICPE peut soulever des difficultés particulières. La **réglementation de sécurité et d'urbanisme** doit être appliquée de manière rigoureuse, mais aussi rapide que possible et en limitant les écarts d'interprétation d'un lieu à l'autre ainsi qu'une application systématique des textes dans le sens le plus restrictif (attitude qui n'est pas celle de pays européens proches).

Enfin, le développement de l'**emploi** et l'association d'autres activités locales au développement des zones sont des éléments notoires de succès mais aussi d'acceptabilité politique des projets ou extensions de plates-formes logistiques.

Indispensables et menacés, les sites logistiques existants doivent être **préservés** dans leur fonction, surtout s'ils sont multimodaux. Dans le cas de l'Île de France et compte tenu du rôle particulier de cette région dans la logistique interne et internationale de la France, cet enjeu est d'ordre national. Cette recherche de pérennité doit notamment s'appuyer sur les obligations et procédures d'élaboration des **documents d'urbanisme** (cf. **tableau ci-après**).

Les implantations logistiques sont en effet menacées par la **concurrence** d'activités plus à même de payer de lourdes **charges foncières** (bureaux, logements, etc.) au risque de mettre en péril la bonne alimentation des activités de production et de consommation de grandes agglomérations. Les zones logistiques sont plus pérennes quand elles appartiennent à un propriétaire unique qui anime leur renouvellement et leur modernisation permanents, ou au moins quand la gestion du site est assurée par un opérateur commun.

Le traitement des **bâtiments et zones logistiques obsolètes** devrait faire l'objet d'une politique publique explicite, mobilisant les outils d'intervention adéquats (sociétés d'économie mixte, établissements publics fonciers, etc.).



Une bonne **accessibilité** est une condition requise pour le succès d'une zone logistique, avec le branchement sur le **réseau routier magistral**. Chaque fois que possible, le branchement sur un voire deux autres modes de transport terrestre (**fer** ou **voie d'eau**) permettra d'acheminer les marchandises massifiées. Des zones de transbordement d'une taille suffisante doivent alors être aménagées.

Le regroupement dans des zones de grande taille permet de partager des équipements et **services aux entreprises**, contribuant à leur vitalité et à réduire leurs nuisances et leurs risques, en matière de sécurité notamment.

Industrie de main d'œuvre, la logistique doit implanter ses zones d'activité en fonction de la disponibilité d'un **bassin d'emploi** adapté, d'autant qu'en dehors des périodes de récession les employeurs se plaignent couramment d'une pénurie de main d'œuvre.

Le regroupement d'activités dans de vastes zones permet de mettre en place des **services interentreprises aux salariés** pour améliorer les conditions de travail et renforcer l'attractivité des métiers logistiques. Parmi ces services, la mise en place de systèmes de **transport** alternatifs à l'utilisation de l'automobile particulière pour gagner le lieu de travail est le plus souvent souhaitée. D'autres services seraient désirables et possibles, tels qu'un centre de médecine du travail, un restaurant collectif, une crèche, une représentation de Pôle emploi et des organismes de formation professionnelle, des commerces de la vie quotidienne, etc.

La conception, la mise en place et la gestion relèveraient d'une collaboration parfois inédite entre les **entreprises** et les **collectivités publiques** concernées : toute une politique socioéconomique des zones logistiques reste à inventer. L'échange de bonnes pratiques, y compris à l'échelle internationale, permettrait d'accélérer utilement les innovations en la matière.

Comme toute autre activité moderne, la logistique doit bénéficier d'un effort de **qualité** des bâtiments et des sites où elle est exercée, notamment en matière d'environnement et de sécurité. Les textes réglementaires relatifs à la qualité des aménagements des zones d'activité sont parfois difficiles à appliquer dans les zones logistiques de fait, non prévues initialement pour une telle spécialisation. Une **mise à jour de la réglementation** est ici aussi nécessaire, conciliant exigences environnementales croissantes et souci de développement économique.

La logistique est un **système complexe**, surtout sur un territoire comme celui de l'Île de France où la diversité des activités et des intérêts, la densité d'utilisation du sol et la cherté des terrains, la taille et l'hétérogénéité de l'agglomération atteignent des niveaux inégalés ailleurs en France. La complexité géographique et politique d'une part, le rôle national et international de l'Île-de-France d'autre part, légitiment une **intervention de l'État** pour contribuer à un développement (durable) de la région. Sinon, le risque d'asphyxie ne saurait être ignoré...

Pour un développement de fonctions vitales telles que la logistique, chaque composante du système doit fonctionner de façon satisfaisante et trouver une insertion dans son environnement. Les **zones** où se déroulent les opérations statiques de la logistique (manutention, emballage, entreposage, gestion de stock, finition des produits, préparation des commandes, gestion de retours, etc.) sont un des éléments clefs. Leur **aménagement** peut être, selon les dispositions prises, très différent d'un cas à l'autre. Une expérience déjà substantielle a permis de dégager les problèmes rencontrés le plus fréquemment et les méthodes qui se sont montrées aptes à y répondre, repris dans ces éléments de **cahier des charges** résultant des travaux du groupe.

Le tableau ci-après présente de manière succincte, les différents items qui peuvent être d'ores et déjà pris en compte lors des procédures et plans d'urbanisme et/ou d'aménagement. Il permet de faire un état des lieux des possibilités de prise en compte de l'activité logistique pour les aménageurs et les collectivités dans les principales procédures d'urbanisme.

## Logistique et outils de planification

		<ul style="list-style-type: none"> <li>● SDRIF/SCOT/PLU</li> <li>● Autorisations/Règlement de la zone</li> <li>● Autorisations individuelles</li> </ul>	
1	<b>Programme de la zone</b>	Logistique/autres activités compatibilité de la logistique avec les autres activités	Le SDRIF et le SCOT peuvent donner des orientations, tandis que le PLU peut être très prescriptif, dans la limite de la compatibilité à ces documents. (cf. note à la suite du tableau) Le R123.6 du CU permet par les catégories d'occupations qu'il définit, d'interdire la fonction d'entrepôt ou d'en exclure d'autres. Les PLU peuvent aussi définir des orientations d'aménagement ou des orientations d'aménagement et de programmation pour les zones à urbaniser.
2		Type de marchandises (sont elles massifiables pour un transport par le fer ou la voie d'eau ?)	Le PDUIF et le cas échéant, le PLU peut définir des OAP définissant l'organisation des transports de marchandises.
		<b>Desserte de la zone</b>	Les différents items relatifs à la desserte de la zone peuvent être analysés et définis au sein d'un plan local de déplacement, déclinaison locale du PDUIF.
3		Conditions de circulation sur les voiries d'accès	Règlement municipal si voirie publique, sinon règlement de la zone
4		Impact trafic PL sur les voiries au voisinage	
5		Impact VL sur les voiries et conditions d'accès des salariés	
6		Fonctionnement interne de la zone trafics PL/VL/piétons ; stationnements VL/PL ; plan de circulation	Précisions dans le cahier des charges d'aménagement de la zone.
7		Embranchement ferroviaire ou conditions d'accès à un terminal fluvial ou ferroviaire	Orientations dans un SCOT, définition des conditions d'aménagement de la zone dans le règlement du PLU.
8	<b>Services aux entreprises</b>	Gardiennage	La qualité de la zone est une orientation qui peut être définie au niveau du SCOT.
9		Sécurité Incendie	Au niveau de leur opérationnalité, ces différents points sont liés à l'existence ou non d'un gestionnaire de la zone. Dans le cadre d'une concession publique, de type ZAC, ces éléments pourront être déclinés dans le cahier des charges d'aménagement de la zone.
10		services aux routiers	
11	<b>Services aux salariés</b>	Restaurant inter-entreprise	
12		crèche	
13		Transports en commun, ramassage	Possibilité de définir un plan de déplacement d'entreprises.
14	<b>Insertion urbaine</b>	Aménagement d'espaces de transition entre les parc et les quartiers environnants	Orientations définies dans les SCOT, qui peuvent se traduire dans le plan de zonage des PLU.
15		Morphologie des bâtiments de la zone, traitement et impact paysager	Orientations au niveau du SCOT. Définition dans le règlement du PLU.
16		Traitement paysager des espaces collectifs et orientations pour le traitement des espaces privés	Règlement du PLU + cahier des charges d'aménagement de la zone.
17	<b>Consommation raisonnable de l'espace</b>	Conception prenant en compte la morphologie des parcelles et le type d'entreprise prévue	Règlement du PLU
18		Aménagement progressif par une gestion différenciée des espaces d'extension	
19		Conserver une souplesse d'évolution par la conservation de la maîtrise de certains espaces	
20	<b>Favoriser la biodiversité</b>	Espaces végétalisés	PLU+ cahier des charges
21		Continuités biologiques avec les espaces naturels à proximité	Traduction du SCRE et de la trame verte et bleue dans les documents d'urbanisme
22	<b>Limiter les impacts hydrauliques</b>	Gérer les ruissellements des eaux pluviales	PLU, cahier des charges, permis de construire
23		Maîtriser les risques de pollution accidentelle	
24	<b>Assurer le confort acoustique des riverains</b>	Limiter les activités bruyantes à proximité des quartiers résidentiels riverains	Plan d'aménagement de la zone
25		Organiser la disposition des bâtiments pour limiter le bruit généré par le parc	
26	<b>Maîtriser les nuisances et les risques industriels</b>	Organiser la disposition du parc pour limiter l'effet « domino »	
27		Assurer une information transparente des entreprises, des usagers et des riverains	Respect des dispositifs de concertation et d'information du public prévus par le code de l'urbanisme (L300-2) et le code de l'environnement (enquête publique...)

## 4 - Liste des participants au groupe de travail

Liste des participants au GT7 : aménagement d'une zone logistique	Nom
DRIEA	M. DE WISSOCQ
DRIEA	Mme DEGRYSE
DRIEA	M. LERUDE
DRIEA	Mme CREISMEAS
DRIEA	M. GRAILLE
DRIEA	M. PHILIPPE
DRIEA	M. GONNET-CHAUBET
DRIEE	M. POIREY
CG 91	Mme GUERVIL
CG 91	Mme VILARASAU
Expert - Université Paris Est	M. SAVY
CRCI IDF	Mme DAVOULT
La Poste	Mme VRANICH
La Poste	M. TARIS
CRIF	Mme DUMONT
Ports de Paris	M. DEPIERRE
CG 93	Mme MORIN
CG 78	Mme BLATNIK
CG 78	M SIMPSON
CG 78	M TABART
CG 92	M BOPART
CG 92	M. GUILLEMIN
CG 94	M D'ALBA
EPF 78	M. LURCON
EPF île de France	M. LERBEY
SNCF Geodis	M. POTIER
CCI Versailles	M. PORTE
Caisse des dépôts	Mme CARREZ



Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement  
et de l'Aménagement d'Île-de-France  
21/23 rue Miollis  
75732 PARIS cedex 15  
Tél. 01 40 61 89 40