

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

Document d'orientations stratégiques pour le fret

en Île-de-France à l'horizon 2025

Mai 2012

Document réalisé sous le pilotage de la Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France, Service de la politique des transports, avec la collaboration de CATRAM Consultants, d'INDDIGO et de M. Michel Savy (expert fret et logistique).

Introduction.....	5
Les chiffres clés du transport en Île-de-France.....	7
Les enjeux	9
1 Prendre en compte l'ensemble des fonctions logistiques de la région	9
Le positionnement logistique de la région	9
Une activité polarisée regroupant plusieurs types d'activités	11
Synthèse.....	13
2 Anticiper l'évolution des besoins en logistique	14
La dynamique de l'implantation logistique.....	14
La nécessité d'organiser le renouvellement logistique.....	17
Synthèse.....	20
3 Créer un réseau intermodal	21
Le transport de conteneurs : un secteur ayant un fort potentiel de développement	21
Des équipements qui doivent être pensés et planifiés en complémentarité	22
Les nouvelles offres intermodales.....	23
Synthèse.....	25
4 Soutenir la multimodalité et ses opérateurs	25
Le potentiel de report modal.....	25
Les améliorations des infrastructures existantes et les projets de nouvelles infrastructures qui favorisent le report modal.....	26
L'amélioration de l'attractivité des services multimodaux	31
Les progrès techniques et organisationnels de l'offre multimodale.....	32
Synthèse.....	34
5 Poursuivre l'optimisation du mode routier.....	34
Répondre aux besoins de mobilité.....	34
Renforcer la régulation du secteur	36
Assurer le développement d'un transport routier plus « durable ».....	38
Synthèse.....	40
Des orientations en réponse aux enjeux	41
1 Orientation stratégique n° 1 : assurer un développement cohérent de la logistique aux différentes échelles du territoire.....	41
Une réflexion sur les besoins en surfaces logistiques.....	41
Élaborer un cadre de cohérence à l'échelle régionale	42
Prendre en compte la logistique dans les politiques d'aménagement	42

2	Orientation stratégique n° 2 : développer la complémentarité entre les modes et favoriser le report modal	43
	Concevoir un réseau de plateformes intermodales inséré dans l'espace européen	43
	Maintenir et développer un transport multimodal en zone urbaine et expérimenter de nouveaux systèmes logistiques	43
	Inscrire le fret dans les politiques de développement de l'offre ferroviaire au niveau francilien	43
	Structurer et proposer une offre adaptée aux besoins	44
	Accompagner les opérateurs de transport à l'évolution de la demande	44
3	Orientation stratégique n° 3 : favoriser un transport routier plus productif, respectueux de l'environnement et en améliorer la sécurité	44
	Maîtriser l'empreinte environnementale du transport routier	44
	Améliorer la sécurité du transport routier et prévoir un niveau de service adapté sur les infrastructures	44
	Optimiser les livraisons des marchandises dans les agglomérations	45
	Des orientations aux actions	47
	Mettre en place une instance de concertation sur les marchandises et un observatoire régional du transport de marchandises et de la logistique	49
	Produire un cadre de cohérence du développement de la logistique à l'échelle régionale	50
	Adapter à la demande les réseaux d'infrastructures gérés par l'État et ses établissements publics	51
	Concevoir une nouvelle intermodalité en Île-de-France à l'échelle européenne	52
	Optimiser la gestion du transport routier de marchandises	53
	Soutenir le développement d'une offre en transports multimodale	54
	Inscrire les chantiers sous maîtrise d'ouvrage de l'État ou de ses établissements publics dans une démarche de développement durable	55
	Participer aux expérimentations et favoriser les initiatives exemplaires sur des services innovants	56
	Prendre en compte les livraisons de marchandises en ville dans les projets d'aménagement et de déplacement	57
	Conclusion	59

Introduction

Avec ses 11 millions d'habitants et ses 5 millions d'emplois, la métropole francilienne est le lieu de flux intenses de marchandises, pour satisfaire les besoins en consommation et de production. Ces échanges, à la fois internes et externes au territoire, constituent un « **métabolisme** » d'une dimension unique en France et en Europe, et celui-ci s'accélère dans le contexte mondial de globalisation des échanges.

Face à cette dynamique, **l'efficacité avec laquelle seront gérés ces flux constituera l'un des facteurs déterminants de l'attractivité de la métropole** dans la compétition internationale des villes-monde. Ce sera également l'un des facteurs essentiels de **la soutenabilité du projet du Grand Paris**. Réaliser 70 000 logements par an, créer 800 000 emplois et accueillir 1,4 million de personnes en plus d'ici 2030 imposent d'être en capacité de gérer efficacement les flux nouveaux qu'engendrera ce développement.

Par ailleurs, le contexte du transport de marchandises est en proie à **de profondes mutations** :

- **des projets d'infrastructures et de développements majeurs** seront mis en œuvre dans les années qui viennent et **ouvriront de nouvelles perspectives** : il s'agit du canal Seine-Nord Europe, du développement privilégié de l'axe Seine marqué notamment par le regroupement des trois ports au sein du GIE HAROPA, le projet de port Seine-Métropole à Achères, le renforcement du transport combiné rail-route, le développement des autoroutes ferroviaires, ainsi que la croissance du trafic mondial de conteneurs ;
- à ces projets correspondent **les exigences nouvelles issues du Grenelle de l'environnement** : effort accru en faveur du **report modal** vers le fer et la voie d'eau, **fiscalité renforcée sur le transport routier** via **l'éco-taxe poids-lourd**, qui demandent l'invention de nouvelles offres, de nouveaux savoir-faire multimodaux ;
- enfin, ce sont également **les habitudes de consommation qui évoluent radicalement** avec le développement rapide du commerce en ligne et les besoins en logistique urbaine qu'il suppose.

Ces éléments conduisent l'État et les collectivités à agir dès à présent et à envisager, en collaboration étroite avec les acteurs privés, les infrastructures et l'organisation qui permettront de relever les défis qui s'annoncent.

Devant ces constats, 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.

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 :

- les matériaux de construction et les déchets ;
- la filière industrielle ;
- l'intermodalité ;
- la logistique du dernier kilomètre ;
- la grande distribution ;
- la prospective des besoins en surfaces logistiques ;
- 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 comptes rendus de ces groupes de travail, ainsi que les contributions reçues, sont rassemblés dans un document spécifique et dissocié du présent rapport. Des extraits y ont été néanmoins insérés, sous la forme de « Retour d'atelier », afin d'illustrer les problématiques développées.

Au final, trois orientations stratégiques ont pu être définies, qui se déclinent à plusieurs échelles, à la fois interrégionales et locales, et qui englobent le champ des transports mais également celui de l'aménagement, de l'environnement et du développement économique.

L'État et ses établissements publics disposant d'importants leviers pour mettre en œuvre ces orientations stratégiques, neuf actions hiérarchisées ont été élaborées et sont à engager dès 2012.

Le présent document a pour objet de présenter le fruit de ces travaux et le cheminement de la réflexion depuis l'identification des enjeux à l'élaboration des orientations stratégiques et à la déclinaison de celles-ci en actions.

Les chiffres clés du transport en Île-de-France

Pour mesurer l'importance du fret dans la dynamique francilienne, quelques éléments chiffrés du transport et de la logistique en Île-de-France sont indiqués ci-après.

La région Île-de-France est la première région française pour la population, la plus dense et la plus riche (le PIB par habitant est de 46 900 euros, la moyenne française n'atteignant pas 30 000 euros).

Ainsi, elle est un important bassin de consommation : **12 millions d'habitants permanents et 61 millions de touristes**. L'Île-de-France reste aussi une très grande région de production, malgré les mutations successives de son appareil de production.

Avec 18 millions de m², l'Île-de-France concentre environ **20 % des surfaces d'entrepôts en France**, cette proportion passe à 44 % si l'on considère le bassin parisien. Le secteur transport et logistique totalise presque 10 % des emplois régionaux (soit 400 000 emplois environ).

En 2010, l'Île-de-France a généré 211 millions de tonnes de marchandises soit 10,5 % de ce que le territoire national génère¹.

La région Île-de-France réalise la majeure partie de ses échanges avec elle-même (52,8 %). Sur ces flux, plus de la moitié (56 %) sont des flux intradépartementaux.

Les distances moyennes tous modes confondus sont donc relativement faibles de l'ordre de **124 km, soit 32 km en interne Île-de-France et 237 km pour les échanges avec la France métropolitaine**.

L'Île-de-France est plutôt **un marché de consommation** puisque sur les flux d'échange avec le territoire métropolitain, les flux entrants en Île-de-France sont supérieurs (25 % soit 52,7 Mt) à ceux sortants (20 % soit 42 Mt).

Quatre catégories de marchandises représentent près de 90 % des tonnages échangés par l'Île-de-France :

- les matériaux de construction (101 millions de tonnes soit 40 % des trafics en Île-de-France) ;
- les produits manufacturés et la messagerie (78 millions de tonnes soit 31 % des trafics en Île-de-France) ;
- les produits alimentaires (22 millions de tonnes soit 9 % des trafics en Île-de-France) ;
- les produits agricoles (22 millions de tonnes soit 9 % des trafics en Île-de-France).

197 millions de tonnes (soit un peu plus de 84 % des trafics échangés tous modes) sont transportées par route. À ces volumes, s'ajoutent les trafics de transit estimés à 20 %.

14 millions de tonnes environ sont transportées par voie d'eau. Près de 48 % de ces trafics sont en provenance ou à destination de la Haute-Normandie (ports du Havre et de Rouen). Plus de 60 % des marchandises transportées par ce mode sont des matériaux de construction.

On estime qu'environ 10 millions de tonnes sont transportées par fer. Il est à noter que ces chiffres sont estimatifs, car **seuls les trafics générés par la SNCF sont connus**. Le trafic ferroviaire concerne essentiellement des trafics de longue distance (distance moyenne de 385 kilomètres) : **96 % des marchandises sont échangées** avec la France métropolitaine. Les principaux produits transportés sont les matériaux de construction, les produits manufacturés et la messagerie.

2,2 millions de tonnes sont constituées par du fret aérien, l'aéroport de Roissy représentant 84 % du fret aérien français. Les principaux échanges se font avec les États-Unis d'Amérique et le Sud-Est asiatique.

L'évolution des modes entre 2005 et 2010 fait ressortir une baisse sensible du transport routier généré par l'Île-de-France, alors que le fluvial et l'aérien sont relativement stables.

Millions de tonnes	Route	Fluvial	Fer*	Aérien
2005	246,1	14,5	NC	2,1
2006	228,9	15,1	NC	2,2
2007	236,7	14,7	NC	2,4
2008	229,6	13,7	NC	2,4
2009	187,8	14,3	NC	2,2
2010	196,7	14,6	NC	NC

* Ordre de grandeur : 10 M tonnes.
NC : non communiqué.

¹ Ces chiffres sont issus de Sitram, ils correspondent au cumul du mode routier et du mode fluvial hors trafic international et hors trafic ferroviaire.

Les enjeux

À la suite des ateliers, de grands enjeux pour la région Île-de-France ont été identifiés. Ils correspondent aux préoccupations partagées par l'ensemble des participants à la démarche. Ils recouvrent la prise en charge de problèmes qui peuvent être limités à un territoire ou un mode mais qui sont récurrents et ont des répercussions à l'échelle régionale.

Les cinq enjeux sont les suivants :

- prendre en compte l'ensemble des fonctions logistiques de la région ;
- anticiper l'évolution des besoins en logistique ;
- créer un réseau intermodal ;
- soutenir la multimodalité et ses opérateurs ;
- poursuivre l'optimisation du mode routier.

1 Prendre en compte l'ensemble des fonctions logistiques de la région

L'armature logistique régionale doit proposer un dispositif spatial équilibré en fonction des besoins, avec des équipements en adéquation avec la demande francilienne et même nationale. La globalisation et la mondialisation croissante des échanges renforcent la dimension géographique de l'implantation logistique, l'Île-de-France constituant un hub à l'échelle nationale. Pour satisfaire la demande régionale et locale, il importe de maintenir une proximité entre les zones fret et les destinations.

Le positionnement logistique de la région

La logistique francilienne : un rôle spécifique à l'échelle nationale

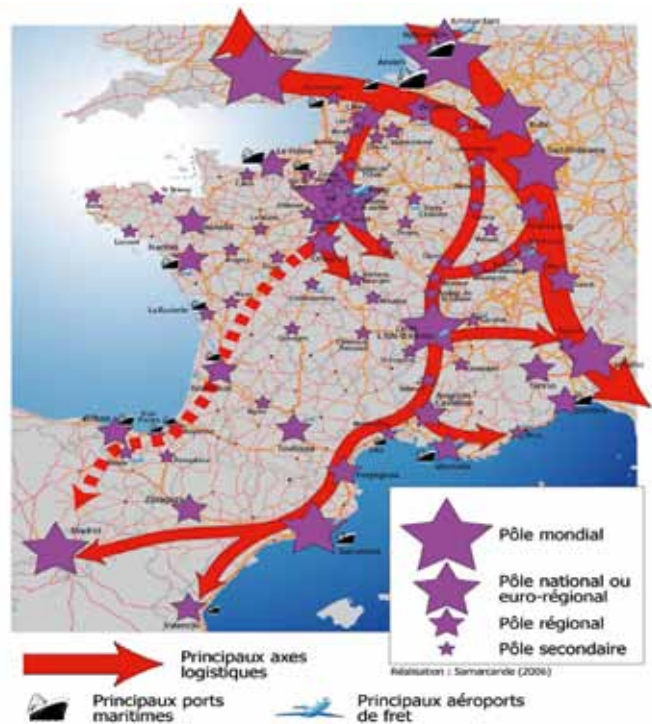
Première région économique française et européenne, l'Île-de-France est aussi la première concentration logistique et de transport au niveau national. Ce système logistique puissant, étendu et complexe, articule des vocations logistiques locales et régionales et des vocations logistiques nationales et européennes, voire mondiales.

Selon une analyse multicritères menée dans le cadre d'un travail du pôle interministériel de prospective et d'anticipation des mutations économiques, la région Île-de-France arrive en tête des autres régions françaises pour son poids logistique.

Le rayonnement métropolitain de la région déborde très largement sur le territoire des régions voisines : Haute-Normandie et une partie de la Basse-Normandie, Nord de la région Centre, Sud de la Picardie (Oise). Cet ensemble associe un poids démographique important (environ 15 millions d'habitants) et un potentiel économique élevé à la fois sur le plan industriel et commercial. Grâce aux ports normands, à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle et bientôt le canal Seine-Nord Europe, ce territoire est particulièrement ouvert sur le monde. Tout cela lui confère une fonction et un poids spécifique à l'échelle nationale.

L'Île-de-France concentre environ 20 % des surfaces d'entrepôts en France, cette proportion passe à 44 % si l'on considère le Bassin parisien. Ce rôle de porte d'entrée est d'ailleurs renforcé par le maillage des différents réseaux d'infrastructures de la région.

Les différentes zones logistiques françaises



Source : La logistique en France, indicateurs territoriaux, PIPAME, septembre 2009.

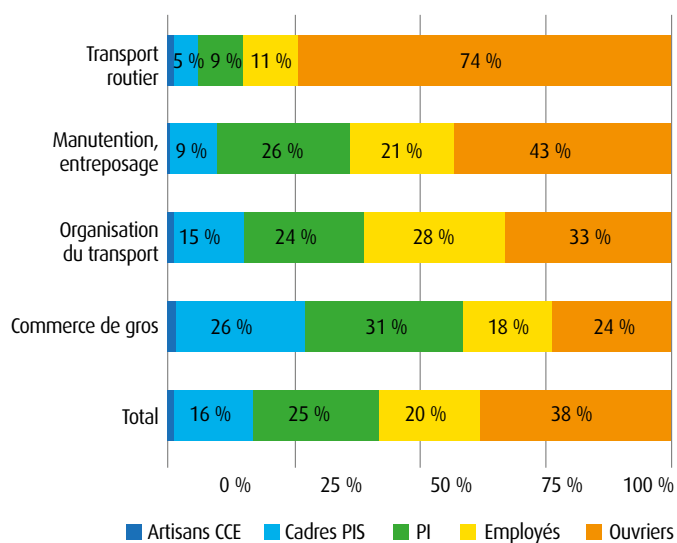
Par ailleurs, le secteur transport et logistique totalise environ 10 % d'emplois régionaux. Ce volume est toutefois sous-estimé car il ne prend pas en compte les emplois logistiques, lorsque cette activité n'est pas externalisée.

La répartition des emplois selon leur qualification, dans les différents secteurs de la logistique en Île-de-France, souligne une part à peu près égale entre les professions intermédiaires/cadres et les employés/ouvriers (45 %/55 %). Cette qualification des emplois logistiques franciliens se justifie en partie par un poids plus important de ces emplois dans le secteur du commerce de gros (72 % des emplois logistiques).

Retour d'atelier

L'organisation logistique de l'Île-de-France va être impactée par des projets structurants (canal Seine-Nord Europe et Grand Paris), aussi il est nécessaire de positionner des entrepôts en conséquence, et ce à l'échelle du Bassin parisien.

Répartition des emplois logistiques d'Île-de-France, selon les qualifications



Source : INSEE.

Les 10 premières communes pour les surfaces d'entrepôts en Île-de-France

Commune	Estimation 2009 (en m ²)
Saint-Ouen-l'Aumône	629 700
Tremblay-en-France	518 600
Marly-la-Ville	428 700
Gennevilliers	395 700
Combs-la-Ville	361 000
Châtres	357 000
Moissy-Cramayel	334 400
Aulnay-sous-Bois	321 380
Rungis	300 960
Gonesse	286 100

Source : DRIEA.

Les caractéristiques du parc logistique francilien

Avec 18 millions de m² estimés en 2009, le parc d'entrepôts francilien se caractérise par :

- une forte polarisation : sur les 1 281 communes que compte la région, environ la moitié d'entre elles accueillent des surfaces logistiques mais 60 % du parc, soit 10,8 millions de m², est centré sur 57 communes et plus de 20 % du parc est concentré sur 10 communes ;
- 83 % du parc francilien est constitué d'entrepôts de plus de 5 000 m² ;
- un parc récent (40 % des entrepôts ont moins de 10 ans) ;
- une concentration d'entrepôts dans la grande couronne (68 % des surfaces d'entrepôts) ;
- une proportion de petits entrepôts légèrement plus importante sur Paris et la petite couronne qu'en grande couronne (18,7 % contre 15,5 %) ;
- des entrepôts localisés sur un large arc Est de la région (86 % des surfaces construites sont situées dans les départements de Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, de Seine-et-Marne, d'Essonne et du Val-d'Oise).

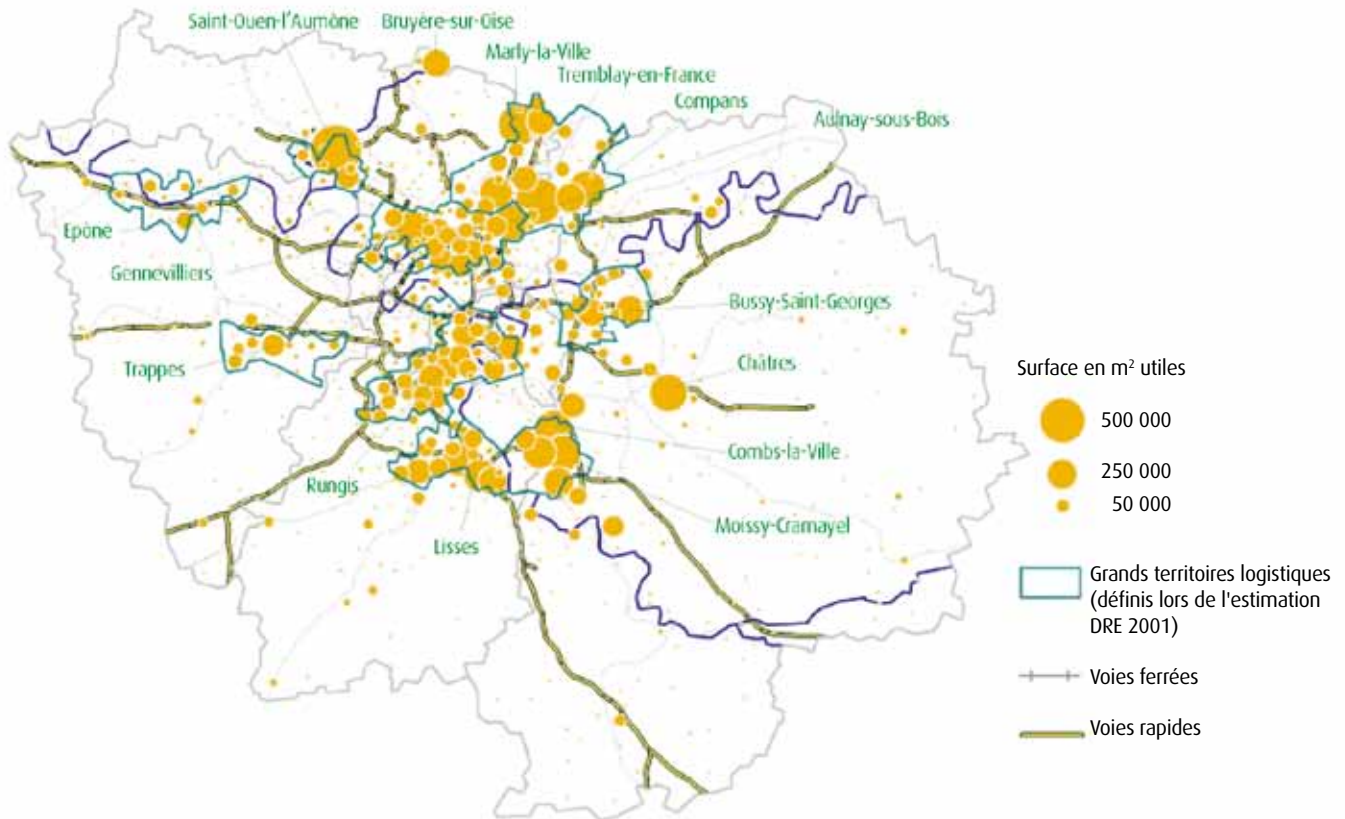
- Cette localisation autour d'un « **croissant Est** » s'explique par :
- la géographie des flux franciliens qui correspond aux principales liaisons que la région entretient avec les territoires extérieurs : avec le Nord de la France et de l'Europe, selon un axe Nord-Est (**en particulier pour les biens intermédiaires et d'équipement**), avec le Sud et le Sud-Est de la France, ainsi qu'avec l'Ouest et le Sud-Ouest (en particulier pour les biens de consommation). La logique est globalement Nord-Sud, mais avec un axe plutôt décalé vers l'Est de la région ;
 - la structure du réseau autoroutier et du réseau ferroviaire qui ramène la quasi-totalité des trafics vers la moitié Est de l'Île-de-France et sur les différentes radiales. **La Francilienne, qui est un axe puissant de structuration de la logistique régionale**, est depuis longtemps achevée à l'Est et au Sud, en cours d'achèvement au Nord et inachevée à l'Ouest.

Répartition du parc d'entrepôts franciliens par départements et par taille

Départements	Estimation < 5 000 m ²	Estimation 5 000 m ²	Estimation totale	Poids/Île-de-France (en %)
Paris	14 721	457 344	525 418	3
Hauts-de-Seine	204 009	512 448	725 246	4
Seine-Saint-Denis	334 496	2 299 836	2 283 958	13
Val-de-Marne	469 141	1 664 718	1 925 889	11
Petite couronne	1 021 917	4 934 346	5 460 510	32
Seine-et-Marne	672 466	3 381 084	4 532 055	26
Yvelines	376 535	788 638	1 126 024	7
Essonne	385 868	2 460 949	3 047 747	18
Val-d'Oise	393 213	2 579 463	3 026 644	18
Grande couronne	1 830 082	9 210 134	11 732 469	68
Total	2 851 999	14 144 480	17 192 980	100
Poids/Île-de-France	17 %	83 %	100 %	

Source : DRIEA.

Répartition des surfaces d'entrepôt



Source : Estimation DRIEF – Cartographie : DRIEF/GORE/FG PY – Octobre 2009.

Une activité polarisée regroupant plusieurs types d'activités

Au niveau régional, deux principaux types de zones logistiques peuvent être distingués :

- les zones logistiques d'échelle globale et stratégique, qui sont des sites d'intégration de l'Île-de-France dans les réseaux mondiaux ;
- les zones d'échelle locale, assurant une activité logistique endogène, qui sont des sites où le maintien de la logistique n'est pas garanti ou des sites où le développement de la logistique est plus diffus.

Les zones logistiques d'échelle globale et stratégique

Ces zones dépendent des flux longue distance européens ou mondiaux. Une partie d'entre eux est destinée à la région francilienne, l'autre partie étant redistribuée vers les autres régions françaises ou européennes. Ce sont des sites de concentration d'activités logistiques importants, jouant un rôle d'interface entre la région et les réseaux internationaux, mais aussi parfois des sites très spécialisés (expressistes, par exemple). Ces zones sont les lieux privilégiés d'innovation logistique et de création de valeur ajoutée : leur dynamisme et leur niveau d'équipements sont essentiels pour l'attractivité de la région vis-à-vis de nouveaux investissements logistiques de haut niveau.

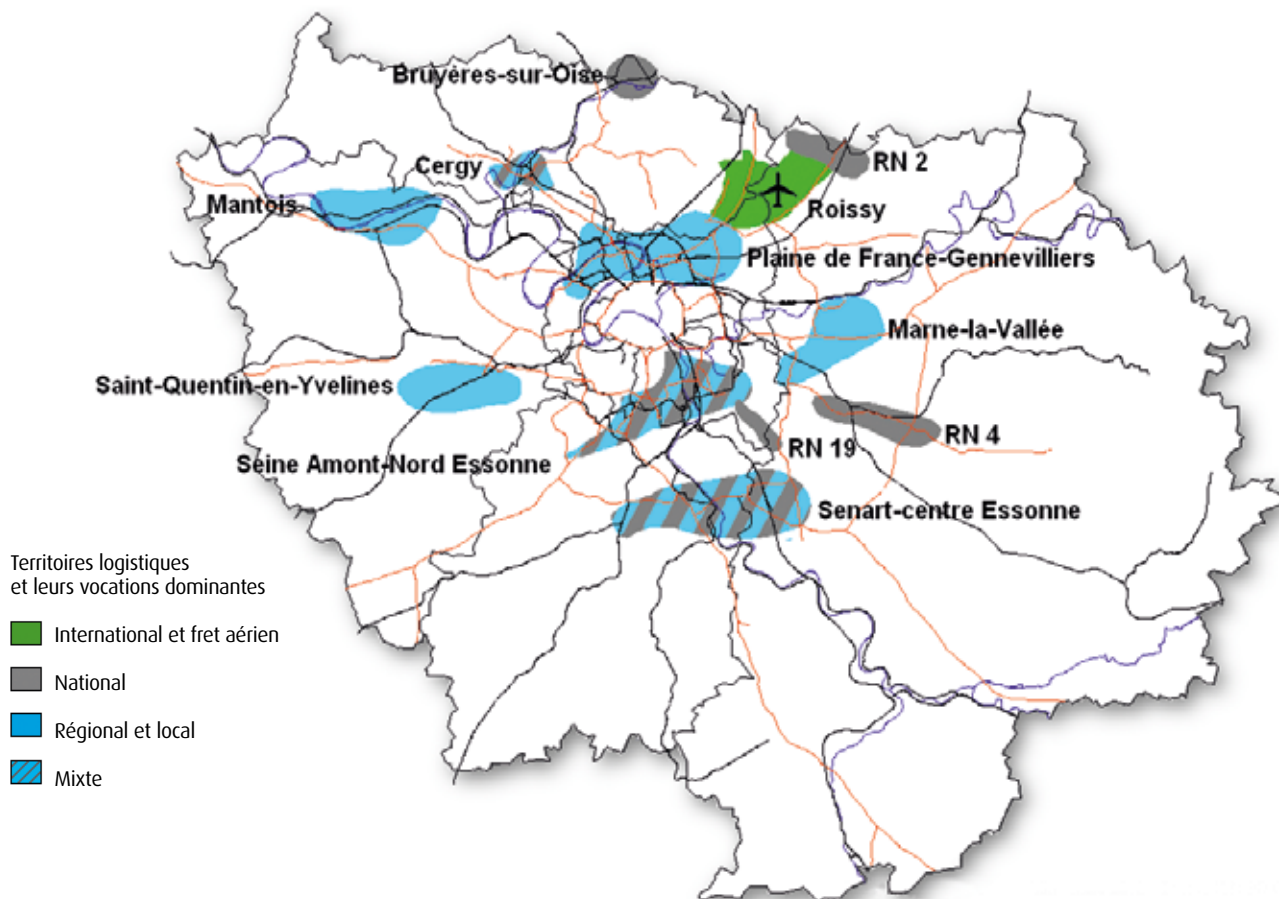
Elles accueillent des flux massifiés et de longue distance adaptés pour du transport par des modes alternatifs à la route.

Les zones à vocation locale

Elles assurent des fonctions de desserte locale des entreprises et des commerces. Il s'agit de sites d'intérêt régional pour la plupart, même si ponctuellement elles accueillent également des opérateurs et des flux internationaux. Elles englobent des problématiques très diverses telles que la distribution urbaine avec de très petits lots mais aussi des brouettages, des livraisons de pondéreux. Un potentiel important d'amélioration est identifié sur l'organisation des chaînes ainsi que le report modal, notamment pour les produits pondéreux (produits du BTP, déchets).

Ces sites indispensables au bon fonctionnement économique de la région, font souvent, en raison de leur localisation en tissu urbain dense et de leur « ancienneté », l'objet de pressions foncières importantes. Ainsi, il y a un fort enjeu de préservation mais aussi de densification et de renouvellement de ces sites.

Les principaux territoires logistiques d'Île-de-France



Source : IGN BD CARTO – Cartographie : DRIEA/SPoT/MM – Mars 2012.

Néanmoins, ce « découpage » par fonction logistique ne coïncide pas avec une séparation spatiale stricte : les fonctions des sites d'entreposage et les flux se recouvrent.

Des sites liés à l'approvisionnement de la région peuvent être situés en périphérie, tandis qu'à l'inverse, des sites dédiés à la distribution nationale seront localisés près de l'A86. Cependant, de manière schématique, la région Île-de-France peut être segmentée en huit grands territoires logistiques, dont la majorité est située dans la moitié Est de la région. Ces huit territoires accueillent 77 % du parc d'entrepôts de la région soit 13,25 millions de m². Quatre territoires sont prédominants et représentent 63 % du parc francilien : Roissy, Sénart Centre-Essonne, Seine Amont-Nord Essonne et Plaine de France-Gennevilliers.

Répartition des m² d'entrepôts par « territoire logistique »

Territoires logistiques	Estimation en 2009	Poids Île-de-France (en %)
Roissy	2 940 996	17
Sénart Centre-Essonne	2 886 130	17
Plaine de France-Gennevilliers	2 545 019	15
Seine Amont – Nord Essonne	2 519 357	15
Cergy	872 232	5
Marne-la-Vallée	783 307	5
Saint-Quentin-en-Yvelines	389 168	2
Mantois	316 900	2
Total territoires logistiques	13 253 109	77

• **Plaine de France-Gennevilliers** : ancienne porte d'entrée Nord, ce secteur est sans doute le plus ancien territoire logistique de la région. Il a une forte vocation industrielle et il est favorisé par la présence d'infrastructures de transport (Seine, lignes ferroviaires de l'Est et du Nord, autoroute A1). Mais il est actuellement en déclin et en forte restructuration, les activités tertiaires remplaçant les anciennes activités logistiques, notamment sur la Plaine-Saint-Denis. Il n'en reste pas moins un territoire logistique actif (Gennevilliers, Pantin, La Courneuve, Plaine-Saint-Denis...).

• **Roissy** : territoire logistique plus récent, ce secteur est fortement structuré par l'autoroute A1, le long de laquelle se sont implantées de nombreuses activités logistiques et de transports (messagerie par exemple) et par l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, première plate-forme aéroportuaire d'Europe continentale (2,2 millions de tonnes de fret aérien ont été traitées en 2010). Ce dernier a engendré le développement d'un système logistique particulièrement actif et dense, regroupant pour ces seuls échanges de l'ordre de 15 000 emplois.

Retour d'atelier

La localisation des sites logistiques est basée sur un arbitrage entre coût du transport et coût des plates-formes logistiques, ce qui détermine la distance entre la plate-forme et la zone à desservir et le nombre de sites. La grande distribution, dans ses tentatives de reconquête des centres-villes, essaye de se rapprocher de Paris (A86), ce qui pourrait conduire à une certaine relocalisation des entrepôts (qui suivent les lieux de distribution) en zone centrale.

- **Marne-la-Vallée** : ce secteur doit son développement à sa localisation à l'intersection de l'autoroute A4 et de la Francilienne et à son statut de ville nouvelle, qui lui a permis d'accueillir depuis les années 70, un grand nombre de plates-formes logistiques de tous types (industrielles, de distribution, de services).

- **Seine-amont Nord-Essonne** : c'est le secteur symétrique de Plaine de France-Gennevilliers au Sud. Il accueille des fonctions logistiques de consommation (logistique de distribution) et en particulier des produits agroalimentaires. Cette fonction, favorisée par la conjonction de nombreuses infrastructures de transport (la Seine, lignes ferroviaires, autoroutes et l'aéroport d'Orly) et par le développement de services inter et multimodaux (chantiers de transport combinés). Le principal pôle logistique, présent depuis la fin des années 60, est le MIN de Rungis, qui constitue une des principales concentrations logistiques franciliennes et qui, en plus de sa fonction d'approvisionnement en produits alimentaires, joue un rôle considérable dans la distribution nationale.

- **Cergy** : c'est un pôle plus particulièrement spécialisé dans le commerce de gros des biens de consommation non alimentaire. Il a pour vocation de distribuer des biens de nature diverse sur le marché francilien à destination des entreprises (commerce BtoB), au travers d'un processus de groupage (approvisionnement massif de produits homogènes auprès d'industriels) – dégroupage (livraison de produits diversifiés aux clients) des marchandises, identique aux processus logistiques des autres activités. Sa localisation aux portes Nord de l'Île-de-France, c'est-à-dire proche du marché de consommation, et au débouché de grandes régions productrices de biens industriels, en fait un territoire privilégié d'implantation du commerce de gros.

- **Sénart Centre-Essonne** : situé en grande couronne, c'est un territoire logistique récent, qui a connu son essor avec l'explosion de la logistique de la grande distribution et le bouclage de la francilienne. C'est le territoire type des grandes plates-formes logistiques qui se sont implantées sur le Sud-Est francilien, au débouché des axes desservant la majeure partie du territoire national et le Sud de l'Europe. Les grandes radiales A10, A6, A5 et surtout la Francilienne sont les supports de ce territoire logistique majeur et récent. La disponibilité de terrains dans les villes nouvelles d'Évry et surtout de Sénart, ainsi que sur des grandes zones d'activités (Brétigny...), ont favorisé cet essor.

- **La ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines et le secteur de Trappes** : ce secteur accueille des activités logistiques assez diversifiées, mais souvent liées à l'activité industrielle locale.

- **Le secteur de Mantes-la-Jolie** : ce secteur bénéficie de la conjonction de la vallée de la Seine (axe fluvial avec le port de Limay, ferroviaire et autoroutier), de la liaison naturelle avec les ports de la Basse-Seine et de l'existence d'un tissu industriel puissant, notamment automobile.

Synthèse

Avec plus de 40 % des surfaces d'entrepôts construits à l'échelle nationale, la région Île-de-France joue un rôle spécifique dans le système logistique national voire européen. L'activité logistique de la région doit répondre à ses besoins d'activités logistiques endogènes et exogènes (autour de Roissy notamment).

À l'échelle régionale, la localisation des entrepôts est fortement polarisée (10 communes concentrent plus de 20 % des surfaces d'entrepôts) et est structurée autour des axes routiers (polarisation des entrepôts en grappe le long des radiales et de la Francilienne). Une relative spécialisation des zones logistiques selon leur vocation s'est mise en place (logistique à caractère dominante régionale, nationale ou internationale).

Trois principaux enjeux découlent de ces spécificités :

- l'adéquation des équipements vis-à-vis de la demande francilienne. Une partie des surfaces logistiques étant destinée aux besoins régionaux, il convient de maintenir une proximité entre les zones de traitement du fret et les zones de consommation. Plus ponctuellement, il convient de ne pas accentuer la concentration des surfaces sur les zones logistiques historiques, au risque de renforcer les inégalités urbaines et la perception négative des zones ;
- le renforcement du rôle de la région Île-de-France parmi les régions logistiques majeures à l'échelle européenne ;
- la structuration du développement logistique par fonction et par territoire en ayant une approche hiérarchisée.

2 Anticiper l'évolution des besoins en logistique

La région Île-de-France est soumise depuis 30 ans aux mutations de l'armature logistique qui se traduisent par le desserrement global de la localisation des sites récents et par la disparition et l'obsolescence croissante des sites plus anciens mais plus proches de la demande.

L'augmentation des distances de transport, et donc des coûts logistiques, l'accroissement des nuisances et des impacts environnementaux, l'usage accru des infrastructures routières sont les corollaires de cette évolution.

Le développement de la logistique doit aussi répondre aux impératifs de contrôle de la consommation foncière, notamment des emprises agricoles et naturelles, et de maîtrise de l'étalement urbain.

Anticiper et accompagner le développement de cette activité constitue ainsi une nécessité dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique de développement durable au niveau régional.

La dynamique de l'implantation logistique

Les principales tendances du secteur

Activité de services, la logistique a particulièrement évolué aux cours des dernières années, en fonction des modifications des systèmes productifs, des modes de consommation et des progrès technologiques.

Sur les 30 dernières années, cette activité a été marquée par les tendances suivantes :

- l'externalisation croissante des prestations logistiques et de transport ;
- la mise en place d'un marché de l'immobilier logistique (l'investissement en logistique représente 5 % en France du volume investi en immobilier d'entreprise) ;
- une demande régulière en surfaces d'entreposage (en Île-de-France, les surfaces cumulées construites entre 1975 et 2010 s'élèvent à 23 millions de m²) ;
- une augmentation de la taille des entrepôts (en 2010, les transactions des entrepôts de plus de 10 000 m² ont cru de 40 %) ;
- un renforcement des normes sur les bâtiments.

Sur le plan de l'immobilier logistique, ces évolutions ont conduit à la recherche d'une localisation optimale des entrepôts par rapport aux flux, à une standardisation de l'offre, au renouvellement du parc par la création de nouveaux entrepôts. Les actifs les plus demandés sont les constructions récentes (inférieures à 5 ans), idéalement situées et occupées par un locataire de référence. Aussi, le renouvellement et l'extension du parc se font en privilégiant les zones près des centres de consommation et de production puis des infrastructures. Ce renouvellement

du parc, principalement par extension, conduit à une relative obsolescence du parc d'entrepôts anciens dans certains secteurs.

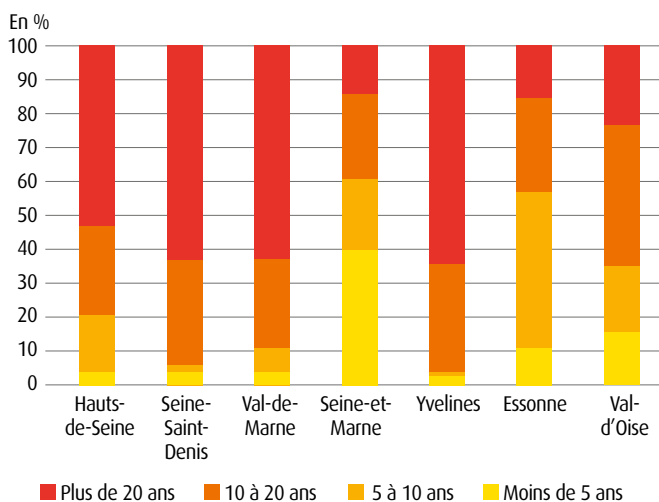
Au niveau national, on estime qu'environ 9 % des surfaces logistiques supérieures à 5 000 m² sont obsolètes soit l'équivalent de 3 millions de m². Les principales sources de cette obsolescence sont liées à la pérennisation des autorisations d'exploiter, aux évolutions des pratiques mais aussi à la pression des autres activités qu'engendre la croissance urbaine.

Pour la région Île-de-France, la répartition du parc d'entrepôts par classe d'âge met en évidence que le risque d'obsolescence des entrepôts est principalement situé en Seine-Saint-Denis, dans les Yvelines et dans le Val-de-Marne.

Retour d'atelier

Le renouvellement du parc obsolète, notamment en première et deuxième couronne, est pointé comme un enjeu crucial. Le renouvellement accompagné d'un remembrement de parcelles devient une nouvelle manière de produire du foncier. Le traitement de ces zones logistiques obsolètes devrait faire l'objet d'une politique publique explicite, mobilisant les outils d'intervention adéquats pour maîtriser le foncier et assurer la viabilité des projets.

Répartition du parc d'entrepôts francilien par classe d'âge



Source : DRIEA.

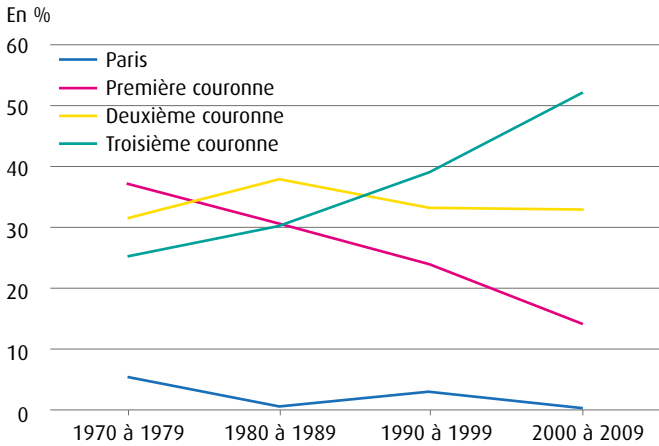
Principales évolutions des caractéristiques d'entrepôts

	Bâtiments anciens	Bâtiments modernes
Résistance au sol	De 3 à 4 t/m ² (40 dNm)	De 5 à 7 t/m ² (70 dNm)
Taille	1 000 à 5 000 m ²	10 000 à 100 000 m ²
Hauteur	6 à 8 m	10 m
Profondeur	50 à 60 m	100 m
Cour de manœuvre	< 30 m	> 35 m
Sprinklers	non	oui
Maillage des poteaux	6 x 6,8 x 8 ou 10 x 10	20 x 20
Quais	Entrepôts surélevés à hauteur camions	Entrepôts décaissés avec sas et quais niveleurs

Source : Oblog.

L'éloignement progressif du parc d'entrepôts francilien

Surfaces de stockage construites en Île-de-France de 1970 à 2009



	Surfaces de stockage (ensemble du parc) (en %)			
	1970 à 1979	1980 à 1989	1990 à 1999	2000 à 2009
Paris	5,6	0,6	3	0,4
Première couronne	37,0	30,8	23,9	14,1
Deuxième couronne	32,1	38,3	33,6	33,0
Troisième couronne	25,3	30,3	39,5	52,5
Total	100	100	100	100

Les évolutions spatiales de la logistique francilienne, basée sur une approche par couronne, montrent :

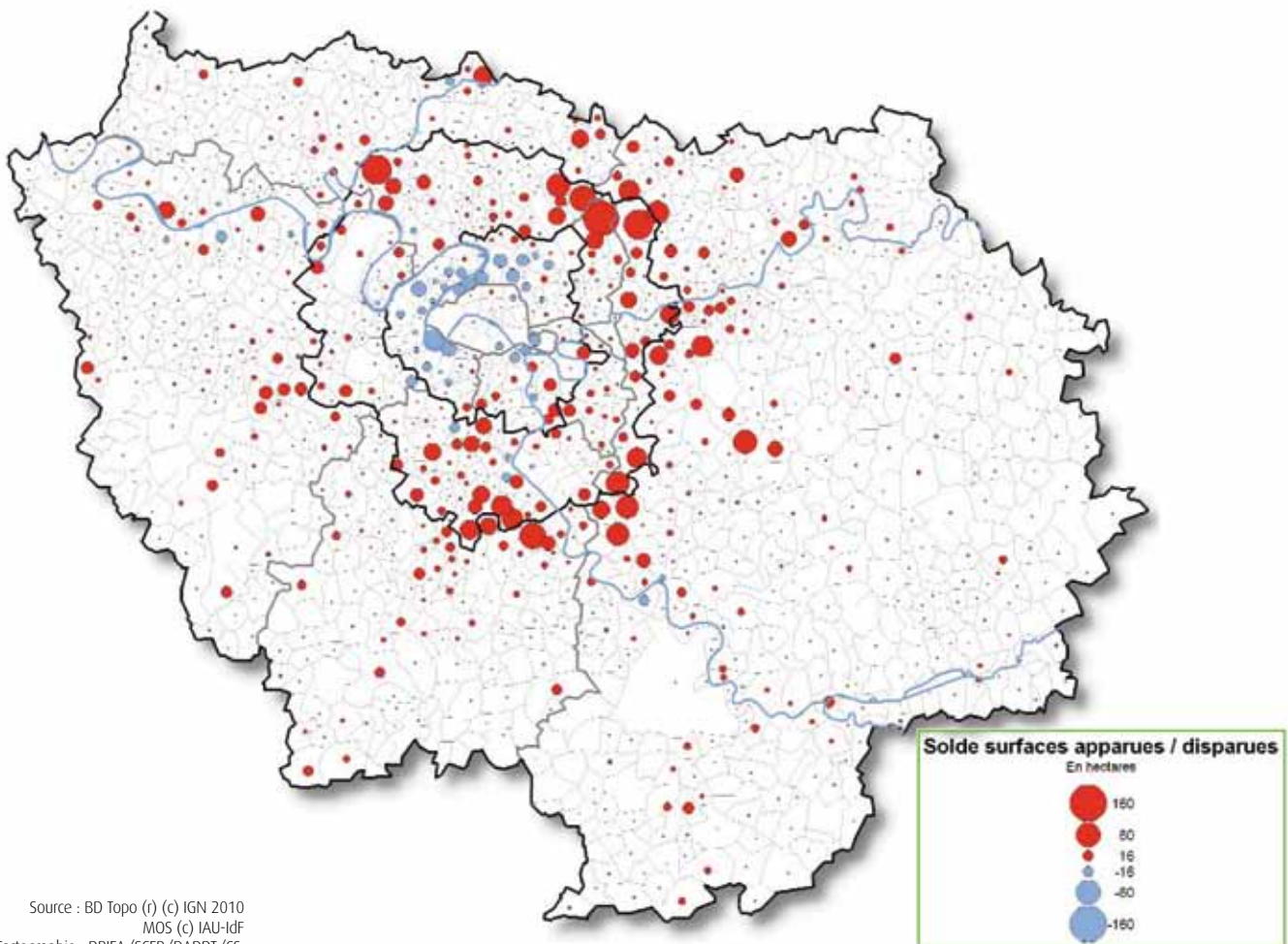
- une hausse de 40 % des surfaces logistiques sur la période 1987-2008 ;
- une inversion de tendances entre la première couronne et la troisième couronne sur les périodes 1970-1980 et 2000-2010 au bénéfice de la troisième couronne (doublement de la part de troisième couronne) ;
- une stabilité de la construction en deuxième couronne aux alentours des 30 % ;
- un développement des bases et plates-formes logistiques, accentué par la polarisation des entrepôts ;
- une réduction de l'offre en m² d'entrepôts en petite couronne (les surfaces logistiques « disparues » sont quasi exclusivement situées en première couronne) ;
- près des deux tiers des surfaces créées se fait par consommation d'espaces naturels ou agricoles.

Évolution des emprises vouées partiellement ou totalement à la logistique entre 1987 et 2008 en hectares

	Surface en 1987	Surface en 2008	Solde 1987-2008
Paris et première couronne	4 035	3 673	-362
Deuxième couronne	3 521	5 597	2 076
Troisième couronne	3 503	6 277	2 774
Région Île-de-France	11 059	15 547	4 488

Source : DRIEA, SCEP.

Évolutions des emprises logistiques entre 1987 et 2008 en m²



Source : BD Topo (r) (c) IGN 2010
MOS (c) IAU-IdF
Cartographie : DRIEA/SCEP/DADDT/CS.

Les enjeux

Au cours des 20 dernières années, la mutation du parc d'entrepôts a été très importante. La tendance a clairement été orientée vers les entrepôts neufs de grande surface (35 % des entrepôts de plus de 20 000 m² datent de moins de 5 ans) au détriment d'une vétusté croissante des entrepôts de surface plus réduite (le parc de moins de 5 000 m² se compose à 40 % d'entrepôts de plus de 20 ans). Cette mutation des besoins en entrepôts s'est accompagnée d'un éloignement des surfaces logistiques, ce qui n'est pas sans conséquences sur l'impact environnemental généré par ces activités (allongement des distances de transport) mais également en termes de consommation d'espaces.

Au vu de ces éléments, il est probable que dans les prochaines années, la part de Paris et de la petite couronne continue à décroître. Dès lors la pression sur la grande couronne devrait s'accroître. Et si les capacités d'accueil s'y avèrent insuffisantes, le développement de la logistique devrait se faire en périphérie dans les départements limitrophes de l'Île-de-France.

Ces phénomènes d'éloignement et d'accroissement des surfaces peuvent être illustrés par l'exemple de l'activité de messagerie.

La messagerie

Sur la région Île-de-France, entre 1974 et 2008, le nombre d'entrepôts de messagerie a augmenté de plus de 217 %. La localisation préférentielle de ces entrepôts est la Seine-et-Marne et le Val-d'Oise. La distance entre les entrepôts de messagerie et le barycentre des zones de livraison a augmenté de 10 km. Sur 93 établissements ce phénomène conduit à plus de 15 000 tonnes de CO₂ par an (pour les livraisons dans Paris).

Répartition du nombre d'agences de messagerie en Île-de-France, entre 1974 et 2008

		Nombre d'agences de messagerie			
		En 1974	En %	En 2008	En %
	Paris	15	52	3	3
Petite couronne	Hauts-de-Seine (92)	5	17	9	10
	Seine-Saint-Denis (93)	6	21	12	13
	Val-de-Marne (94)	3	10	20	22
Grande couronne	Seine-et-Marne (77)	0	0	15	16
	Yvelines (78)	0	0	6	7
	Essonne (91)	0	0	10	11
	Val-d'Oise (95)	0	0	17	18
	Total	29	100	92	100

Source : D. Rakotonarivo, Club logistique et transport durable de marchandises du Val-de-Marne.

Les besoins en surfaces

La moyenne annuelle des mises en chantier s'établit à 634 000 m². Les écarts à cette moyenne sur les trois périodes 1976-1986, 1987-1997, 1998-2007 restent inférieurs à 15 %. Aussi la croissance en m² d'entrepôts reste relativement stable sur une longue période.

Surfaces d'entrepôts mises en chantier en Île-de-France entre 1976 et 2007 (en hectares)

	1976-1986	1987-1997	1998-2007	1976-2007
Total Île-de-France	6 563 311	7 955 085	5 778 843	20 297 239
Île-de-France par an	596 665	723 190	577 884	634 289

Source : DRIEA, SCEP.

Aussi en tenant compte de l'évolution de la demande en m² d'entrepôts en Île-de-France, des perspectives de croissance et de développement du marché de l'entrepôt ont été élaborées selon deux scénarios.

• **L'hypothèse de construction « au fil de l'eau »** se base sur une surface de construction de 580 000 m²/an jusqu'en 2025 [chiffre inférieur à la moyenne des 30 dernières années (650 000 m²) mais fortement supérieure à celle des 3 dernières années (400 000 m²), ces années ayant été fortement marquées par la conjoncture de crise économique]. Cette hypothèse tient compte notamment des processus de renouvellement du parc d'entrepôts et de la poursuite de l'externalisation des activités logistiques dans l'industrie et le commerce. Le foncier brut consommé serait donc, fonction des hypothèses de base, de 180 à 215 ha/an.

• **L'hypothèse « volontariste »** se base, contrairement au premier scénario, sur un changement de modèle de croissance du schéma logistique. Cette variante se base sur une volonté/intervention politique forte envers un rééquilibrage centre/périphérie, une décélération du renouvellement (notamment en première et deuxième couronne) et une densification en zone centrale. Il en résulterait au final une économie de foncier essentiellement en grande couronne, et une économie générale au niveau régional comprise entre 60 et 75 hectares par an.

Parallèlement, compte tenu de la croissance importante du parc logistique au cours de ces 30 dernières années, la taille du parc ancien va fortement augmenter et le besoin de remplacement du parc désaffecté ou détruit croîtra également fortement (6 millions de m² d'entrepôts de plus de 20 ans en 2008, 18 millions en 2030). Un exercice prospectif permettrait d'apprécier la capacité d'accueil de la grande couronne, soit sur les pôles existants, soit sur des pôles à développer.

La prise en compte des principes de développement durable devrait conduire à freiner l'éloignement de la logistique en favorisant son maintien en petite couronne et en organisant en grande couronne son développement autour d'un nombre limité de pôles existants ou à créer. Conjointement les différentes fonctions logistiques assurées par l'Île-de-France doivent être, dans la mesure du possible, regroupées sur des localisations géographiques adaptées à leurs besoins. Pour ce faire, une approche spatiale centre/périphérie et par couronne doit être privilégiée.

Retour d'atelier

Sur un même territoire, plusieurs plates-formes logistiques peuvent se superposer, chacune appartenant à un industriel ou un distributeur. La mutualisation des plates-formes contribuerait à une utilisation plus rationnelle du territoire, mais aussi à une optimisation des flux routiers et au développement des modes alternatifs en massifiant le transport.

La nécessité d'organiser le renouvellement logistique

La préservation des emprises foncières et des sites logistiques existants

À l'échelle des agglomérations, il est nécessaire, pour éviter l'allongement des transports et l'augmentation des nuisances liées, de disposer d'un immobilier logistique de proximité et innovant, à même de participer à l'optimisation du fonctionnement de la ville.

Force est de constater que la préservation des sites logistiques existants et le développement d'une logistique urbaine de proximité sont souvent limités par :

- le portage de projet, car les coûts d'investissement pour la création d'une plate-forme et ses infrastructures sont bien souvent trop importants pour le seul acteur privé, d'autant plus si le site doit faire l'objet de travaux de dépollution préalables ;
- la faible valorisation foncière des surfaces logistiques face aux projets immobiliers de logements ou de bureaux ;
- le peu de prise en compte de l'activité logistique dans les documents d'urbanisme ;
- les contraintes de la réglementation, qui sont parfois sources d'augmentation des coûts de la construction ou du fonctionnement et même des freins à l'obtention de certaines autorisations (incompatibilité réglementation ICPE et ERP par exemple) ;
- la méconnaissance ou la sous-estimation de la logistique urbaine par les élus et les riverains.

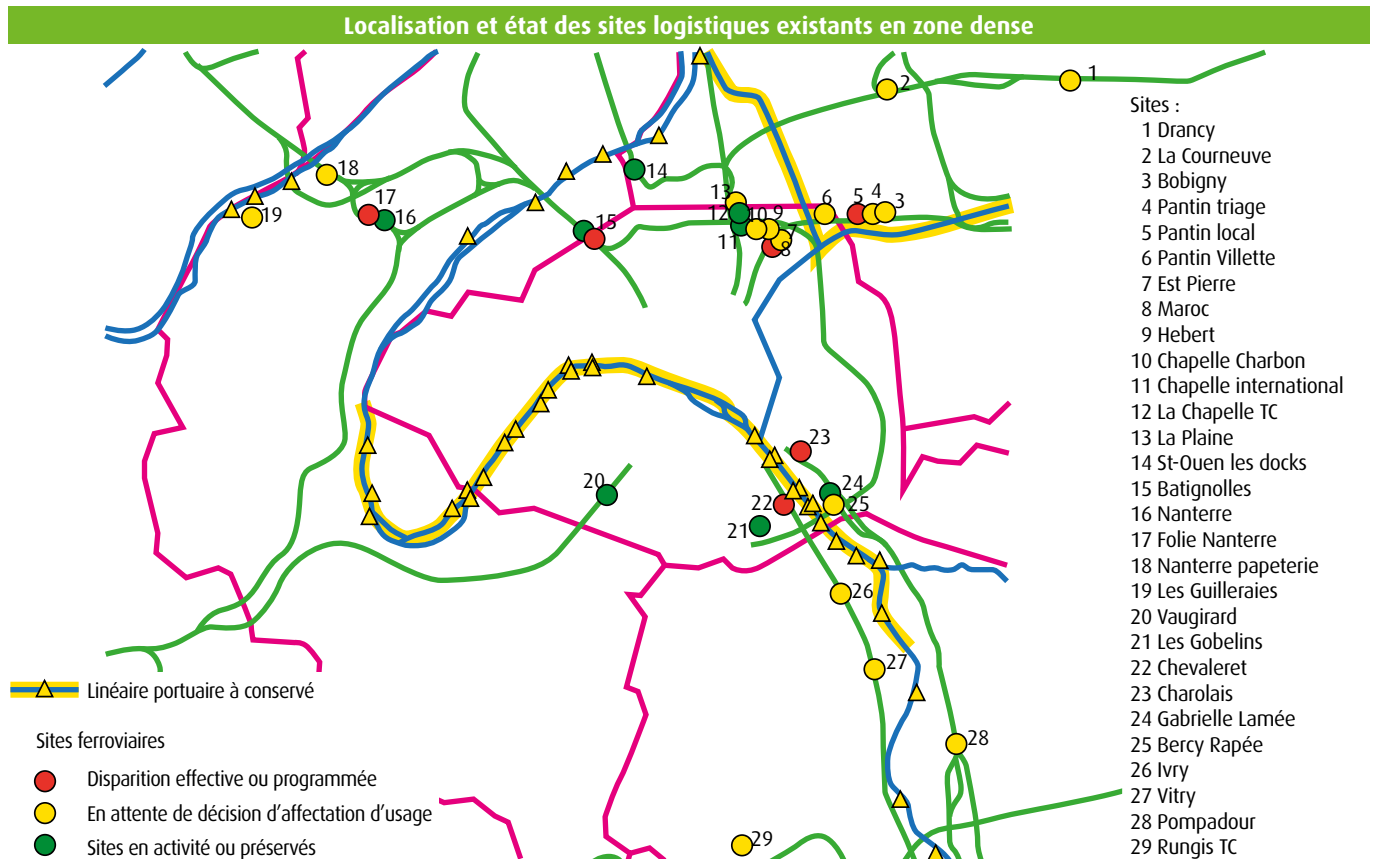
La carte ci-dessous sur Paris et la petite couronne, met en perspective depuis l'année de référence 2000, les sites multimodaux préservés de ceux qui ont un avenir incertain ou dont le potentiel logistique est condamné. Il en ressort que seulement 6 sont actuellement préservés : il y a une urgence à intervenir.

L'identification des sites est l'élément central d'un programme de préservation : leurs caractéristiques intrinsèques (situation, configuration et installation, insertion urbaine) doivent être analysées, ainsi que leur adéquation à la demande. Des études de mutabilité doivent être engagées sur les terrains susceptibles d'accueillir de la logistique.

La présence de modes alternatifs est une option souhaitable mais elle ne détermine pas l'intérêt de préserver un site logistique. Le caractère multimodal ne doit en effet pas être le seul critère de sélection puisque, même si les modes ferroviaires ou fluviaux devraient croître à l'avenir, le mode routier restera le mode de transport privilégié. Il est nécessaire de disposer, y compris en zone dense, de sites logistiques route/route.

Pour la préservation de sites en zone dense et le développement d'une nouvelle logistique de proximité, de nouveaux modèles économiques sont aussi à développer, basés sur le portage conjoint des projets par le public et le privé et une conception logistique innovante (verticalité, mixité notamment).

Par ailleurs, des actions de pédagogie doivent être engagées auprès des élus et des populations afin de mieux faire partager les enjeux et les bénéfices de la logistique urbaine, pour venir contrebalancer la perception souvent négative de cette activité appréhendée au travers des nuisances générées.



Exemples d'opérations logistiques sur des sites ferroviaires ou fluviaux en zone dense

La chapelle internationale

Cet ancien site SNCF de 4 hectares, devrait, à l'horizon 2013, accueillir 600 à 700 logements dont 50 % de logements sociaux, de nouveaux équipements (une crèche, une école, une antenne jeune, des locaux associatifs, des ateliers beaux arts, un square) ainsi que 40 000 m² de bureaux et d'activités économiques. La vocation de plate-forme urbaine pour la logistique fret a néanmoins été préservée. En effet, l'opérateur qui a été sélectionné (SOGARIS) a répondu à un cahier des charges qui prévoit la réalisation d'une base logistique urbaine dont les principales caractéristiques sont fondées sur :

- un concept *Cross-docking*, une méthode moderne d'optimisation des flux de marchandises ;
- un fonctionnement bimodal (fer/route) embranché au réseau ferroviaire ;
- une exploitation industrielle qui doit être compatible avec le projet urbain du site (cohabitation avec d'autres programmes tels que logements, espaces publics...).

Le port de Tolbiac

Cet important port industriel situé en zone Grand Service Urbain dans le Plan local d'urbanisme de la ville de Paris traite chaque année 280 000 tonnes de granulats.

Le site et les espaces publics (voiries, bord à quai, réseaux, pavillon) sont réaménagés par Ports de Paris pour une meilleure intégration des infrastructures et de l'activité dans le paysage et l'urbain.

Il accueillera la nouvelle unité de production HQE de Cemex (première centrale à béton certifiée en France). Tout en suivant les règles les plus exigeantes de protection de l'environnement pour son activité, elle veillera au respect des riverains et des usagers en rendant notamment de nouveau accessibles les berges de Seine au public en dehors des horaires de production.



Source : Ports de Paris.

L'aménagement des zones logistiques

- Le maintien et le développement de la logistique passent par :
- un immobilier hiérarchisé et innovant ;
- une acceptabilité de cette activité par les élus et les riverains.

Typologie des espaces logistiques

Plusieurs types d'immobilier logistique peuvent être distingués. Leur morphologie et leur fonction diffèrent selon leur aire d'influence et leur place dans la chaîne de distribution.

Les plates-formes de mutualisation

Les grandes plates-formes logistiques de mutualisation, en périphérie des centres urbains denses, permettent de fournir des services communs qui seraient inaccessibles sur des sites isolés.

Ces services peuvent concerner la sécurité, les services aux transporteurs, les accès, les réseaux, la prise en compte de l'environnement.

Outre les services aux entreprises, cette mutualisation peut également prendre la forme d'un service de transport en commun pour les salariés (ramassage, navette, auto-partage, covoiturage...).

Dans les faits, ces plates-formes ne sont que rarement uniquement dédiées à la logistique. Cette mixité des activités est souvent mieux perçue chez les riverains et les élus. Elle est d'ailleurs préconisée pour la logistique urbaine puisque cette dernière nécessite de nombreux services. Par contre, elle doit être organisée de sorte à ne pas voir s'opposer les différents types de flux (exemple : flux de personnes et de fret).

Retour d'atelier

En matière de spécialisation des zones logistiques, la « plate-formisation » doit être encouragée. Pour autant, la mixité, c'est-à-dire la cohabitation de la logistique et d'autres activités, ne saurait être exclue en zone périphérique, et cette dernière est même à rechercher en zone centrale notamment pour mieux partager la charge foncière et densifier l'emploi.

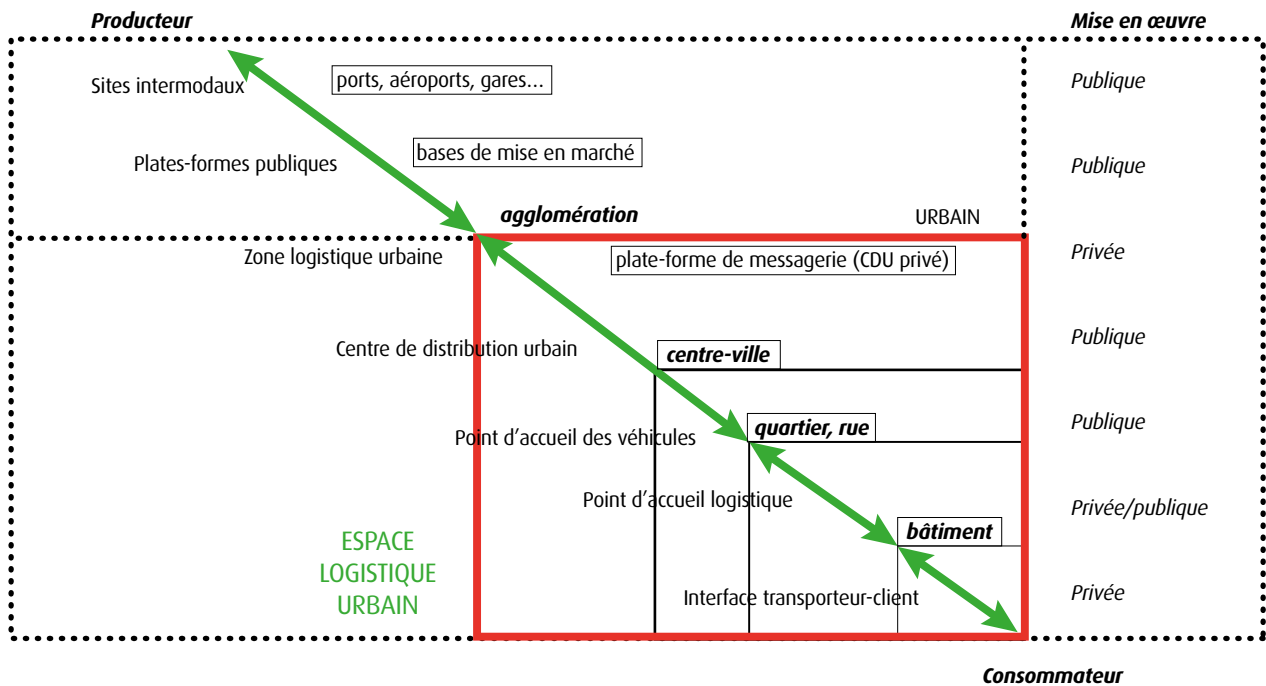
Les ZLU (zones logistiques urbaines) : plate-forme logistique et porte d'entrée de l'agglomération

Ces espaces sont dédiés aux opérations de groupages/dégroupages. En raison de leur localisation, souvent en proximité de la zone dense, ils sont soumis à une forte pression foncière. L'éloignement de ces sites a pour conséquence de multiplier les mouvements de véhicules, d'augmenter le coût du transport et d'intensifier la pression sur l'environnement. Un maintien de l'activité en proche couronne permet une amélioration de l'organisation du transport par une réduction des temps, une meilleure adaptation du matériel et des synergies entre opérateurs renforcées.

Les CDU (centres de distribution urbaine) : espaces logistiques de zone dense et bases avancées des marchandises pour la zone dense de l'agglomération

La concentration des sociétés de desserte permet d'optimiser les besoins de la ville en orientant les marchandises vers une plate-forme qui prend en charge le parcours final. Cette rationalisation des parcours (livraison et enlèvement) permet de lutter contre la congestion des centres urbains mais avec un certain coût dû à une rupture de charge supplémentaire. Sur Paris, c'est par exemple le type d'organisation utilisé par Monoprix avec le centre de transfert de la halle Gabriel Lamé.

Organisation et typologie des espaces logistiques



Source : CATRAM.

Les enjeux

Retour d'atelier

Pour la logistique du dernier kilomètre, il faut nécessairement partir d'un site logistique où la marchandise aura été préalablement acheminée. Aujourd'hui, il existe peu de centres de distribution urbaine (CDU) en zone dense et donc le dernier kilomètre se fait en réalité depuis des sites logistiques plus grands et plus éloignés. Cela a pour conséquence d'augmenter les distances parcourues par les véhicules de transport.

Retour d'atelier

On observe une raréfaction des petits commerces indépendants, ainsi qu'à une baisse d'attractivité des hypermarchés de périphérie. Dans le même temps, la grande distribution réinvestit les centres-villes avec de petites surfaces, et le commerce électronique ainsi que les livraisons à domicile explosent. Ces mutations de la consommation doivent s'accompagner par une évolution de la prise en compte des besoins logistiques dans l'aménagement urbain.

Les PAV (points d'accueil des véhicules) : point de proximité à l'échelle des quartiers permettant d'irriguer les rues

Ces PAV correspondent à l'évolution des modes de consommation (e-commerce avec livraisons rapides en 24 heures ou 48 heures) et drainent de très grandes quantités de marchandises mais en petits volumes et grandes fréquences. À l'échelle du quartier, des places réservées (dimensionnées pour 4 à 5 utilitaires) et sécurisées peuvent être mises à disposition des transporteurs pour desservir une zone de 100 mètres de rayon.

Ce système cible les marchandises de faible volume et permet une ouverture aux heures de congestion (contrairement à la livraison standard). C'est par exemple, l'ELP (espaces de livraison de proximité) de Bordeaux et la base logistique pour le marché aux puces de Saint-Ouen (étude de faisabilité).

Les PAM (points d'accueil des marchandises) : point de proximité à l'échelle des quartiers permettant d'irriguer les rues

Le parcours de réception est effectué directement par le destinataire (client) ou par un transporteur dans un local de réception pour le compte d'un tiers. Ce sont par exemple les Relais Kyala et la Petite Reine.

Retour d'atelier

Les gares du futur métro Grand Paris Express seront des espaces d'accueil des voyageurs mais aussi des espaces de services, où des points d'accueil des marchandises pourraient être développés.

Acceptabilité de la logistique

L'acceptabilité des bâtiments et de leur exploitation par la population et les élus est essentielle. Or, l'activité logistique souffre d'une image négative, du fait :

- des flux de poids lourds et des nuisances sonores dues au transport de marchandises et à la manutention ;
- de l'impact environnemental : émissions de polluants et de CO₂, pollution du substrat et des nappes par ruissellement, consommation d'espaces... ;
- l'impact paysager : grandes surfaces bâties sans intégration paysagère ou charte architecturale et effet de coupure urbaine (visuelle et physique).

La réduction de ces impacts passe notamment par l'intégration des aspects environnementaux lors des différentes phases d'aménagement des zones logistiques, de la conception à la réalisation du chantier puis lors de la gestion de la plate-forme. Différents outils permettent d'intégrer ces éléments : les chartes de qualité environnementale, la certification ISO 14001 et le système de management environnemental (SME), la certification NF bâtiments tertiaires – démarche HQE (depuis 2009), les autres types de certification : certification HQE, LEED, MINERGY...

Une capitalisation des différentes expériences réussies dans ce domaine pourrait aider à la définition de bonnes pratiques à diffuser dans toute l'Île-de-France.

Les professionnels du secteur doivent également faire de la logistique urbaine un tremplin pour l'emploi, permettant de drainer des ressources humaines et offrant une voie d'insertion professionnelle et sociale.

Synthèse

La dynamique de la construction logistique évolue vers un modèle déconcentré qui pousse les implantations logistiques vers la périphérie. Cette évolution se concrétise par une nouvelle répartition des sites de grande surface, en « grappes » disséminées le long des infrastructures de transport, sur des zones de plus en plus excentrées.

Ce desserrement est la conséquence du nouveau modèle de parc immobilier (prestations externalisées, entrepôts plus grands, normes contraignantes), associée à la difficulté de préserver du foncier en zone dense, du peu de prise en compte de cette activité dans les documents d'urbanisme, de l'image négative de cette activité et du manque d'innovation en matière d'immobilier logistique.

Cet éloignement des implantations logistiques a des conséquences en termes environnemental, notamment par les flux routiers générés, et d'aménagement.

La région Île-de-France doit pouvoir être en capacité de répondre à ses besoins avec une polarisation d'entrepôts dans les limites régionales mais aussi grâce à un réseau de sites de taille plus restreinte en zone dense. La préservation des sites actuels et le développement de nouveaux sites sont devenus un enjeu essentiel de l'aménagement durable du territoire francilien, à faire partager à l'ensemble des élus et des populations. Il y a nécessité d'élaborer une stratégie régionale du développement logistique, à décliner au travers des documents d'urbanisme et de gestion des déplacements.

Des réponses immobilières adaptées, de morphologie et de fonctions différentes, doivent être pensées en réponse à ces enjeux. L'acceptabilité des sites logistiques et du transport est également un critère important à prendre en compte. Ainsi, l'image négative de l'activité peut être compensée par un travail spécifique d'aménagement et d'insertion. Le portage des projets de réhabilitation ou de création d'espaces logistiques en zone dense doit être soutenu par une politique volontariste des acteurs publics.

3 Créer un réseau intermodal

Les flux de conteneurs ont connu des croissances très importantes entre 2000 et 2008. Depuis 2009, les flux sont restés globalement en deçà des niveaux atteints précédemment mais restent très hauts. La dynamique de croissance est soutenue par l'augmentation des échanges d'une manière générale, et celle des échanges de produits manufacturés en particulier.

L'utilisation du conteneur pour les marchandises précédemment conditionnées en vrac est devenue la norme. La mondialisation s'est traduite par un basculement d'une grande partie de la capacité de production vers l'Asie. La conteneurisation est donc un moyen privilégié, si ce n'est le moyen prépondérant, pour l'intégration des systèmes industriels et commerciaux dans la mondialisation.

Les pré et post-acheminements maritimes des conteneurs, sont donc un enjeu majeur du report modal, alors que ces flux sont majoritairement acheminés par le mode routier.

S'agissant des trafics intérieurs de marchandises, ils sont assurés quasi exclusivement par le mode routier, dès lors que le flux de marchandises est de la taille du lot et palettisé. Dans le même temps, l'offre des opérateurs ferroviaires s'est orientée de manière exclusive vers les trains entiers avec l'abandon des lots « équivalents PL ». L'enjeu de reconquête du mode ferroviaire passe donc nécessairement par le transport intermodal en caisses mobiles, seuls vecteurs alternatifs capables de se repositionner sur le marché du lot continental ou par sa variante : l'autoroute ferroviaire.

Retour d'atelier

La dynamique des flux conteneurisés est clairement liée à l'intensification de la mondialisation d'une part, et d'autre part, à la tendance croissante à la désindustrialisation des pays européens.

Le transport de conteneurs : un secteur ayant un fort potentiel de développement

Une partie importante des marchandises importées en Île-de-France est acheminée *via* les ports du Benelux. La figure suivante montre que les trafics conteneurisés sont très concentrés sur quelques ports d'Europe du Nord, et que les trafics manutentionnés pour les ports du Havre et de Marseille sont en deçà des flux induits par la consommation et l'activité industrielle française.

Par ailleurs, il est reconnu qu'une part importante des marchandises est traitée dans les entrepôts du Benelux et on peut considérer que le potentiel logistique de l'Île-de-France n'est pas complètement utilisé.

Le transport intermodal, conteneurs ou caisses mobiles, reste peu développé en France, et ce pour de multiples raisons. Si l'on compare les volumes réalisés par le mode ferroviaire sur le territoire français avec les autres pays européens voisins, le constat est assez négatif. Comme le montrent les chiffres de l'UIRR (*tableau page suivante*) le transport combiné n'a cessé de diminuer depuis 2005. Mais compte tenu du poids démographique et industriel de la France, et de sa structure géographique, il est attendu une forte hausse de ce type de trafic, sous-tendue par une politique volontariste de l'État sur ce secteur.

Retour d'atelier

La prolongation des chaînes intermodales jusqu'en Île-de-France aurait l'avantage de susciter de nouvelles activités logistiques (le dépotage et l'entrepôtage). L'Île-de-France reste la localisation la plus attractive, en France, pour de tels centres de distribution malgré le prix du foncier.

Les trafics conteneurisés des grands ports européens depuis 2008

		2010	2009	2008
Rotterdam	Netherland	11 146	9 743	10 784
Antwerp	Belgium	8 468	7 310	8 663
Hamburg	Germany	7 896	7 008	9 737
Bremen	Germany	4 888	4 565	5 529
Valencia	Spain	4 207	3 654	3 602
Felixstowe	United Kingdom	3 400	3 100	3 200
Gioia Tauro	Italy	2 851	2 857	3 468
Algeciras	Spain	2 810	3 043	3 324
Zeebrugge	Belgium	2 500	2 328	2 210
Marsaxlokk	Malta	2 371	2 330	2 300
Le Havre	France	2 356	2 241	2 450
Saint Petersburg	Russia	1 930	1 340	1 983
Southampton*	United Kingdom	1 600	1 400	1 710
Barcelona	Spain	1 422	1 800	2 569
Ambarli	Turkey	1 312	1 836	2 262
La Spezia	Italy	1 285	1 046	1 246
London	United Kingdom	869	846	1 167
Genova	Italy	860	1 534	1 767
Constantza	Romania	557	594	1 381
Bilbao	Spain	531	443	557

Unit: Number x 1 000 TEU's (Twenty-Foot Equivalent Units)

* 2010 provisional figure

Source : ESPO.

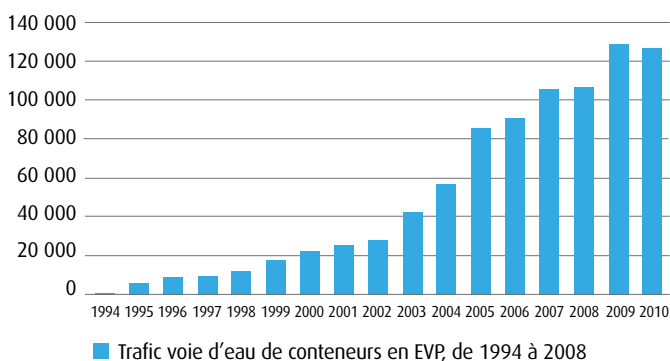
Chiffres du transport combiné ferroviaire non accompagné en Europe en 2005, 2007 et 2009

Pays	Volume transporté (en tonnes)			Pourcentage	
	2005	2007	2009	2009-2007 (en %)	2009-2005 (en %)
Autriche	3 120 000	4 893 100	4 596 400	- 6,1	47,3
Belgique	4 429 000	5 860 000	7 760 400	32,4	75,2
Republique Tchèque	465 000	913 000	1 145 000	25,4	146,2
Finlande	2 569 000	656 800	981 000	49,4	- 61,8
France	5 637 000	4 924 000	4 537 500	- 7,8	- 19,5
Allemagne	19 652 000	26 665 000	25 368 000	- 4,9	29,1
Hongrie	107 500	50 100	12 750	- 74,6	- 88,1
Irlande	-	-	70 000	n.a.	n.a.
Italie	13 197 000	15 281 000	9 753 700	- 36,2	- 26,1
Pays-Bas	2 450 000	3 540 400	3 551 000	0,3	44,9
Norvège	3 885 000	4 462 000	5 411 000	21,3	39,3
Pologne	1 310 000	669 700	528 300	- 21,1	- 59,7
Portugal	1 545 000	1 703 300	1 509 000	- 11,4	- 2,3
Roumanie	3 805 000	2 966 000	1 602 000	- 46,0	- 57,9
Slovaquie	28 000	44 100	73 850	67,5	163,8
Slovenie	149 000	348 700	360 400	3,4	141,9
Espagne	1 100 000	5 218 000	4 098 150	- 21,5	272,6
Suède	5 475 000	6 047 000	5 441 000	- 10,0	- 0,6
Suisse	3 122 000	3 180 000	3 130 000	- 1,6	0,3
Turquie	-	-	18 900	n.a.	n.a.
Royaume-Uni	8 768 000	11 940 000	12 778 950	7,0	45,7
Total	80 813 500	99 362 200	92 727 300	- 6,7	14,7

Source : ESPO.

Si la France, et par extension la région Île-de-France, ne se sont pas encore inscrites dans les dynamiques de développement du transport ferroviaire de conteneurs, il en est tout autrement du transport fluvial puisque la progression a été quasiment continue sur la région, et à peine remise en cause ces deux dernières années par la crise économique. Le réseau reste aujourd'hui limité à la Seine et la Marne, mais le canal Seine-Nord Europe devrait permettre son insertion dans l'ensemble Rhin-Escaut, et son ouverture sur les ports et les marchés du Benelux. De fait, les territoires alors accessibles seront élargis et le marché des opérateurs, plus largement ouvert. Le dynamisme du transport fluvial devrait s'en trouver confirmé.

Volumes conteneurisés transportés sur la voie d'eau depuis et vers les Ports de Paris



Source : PAP.

Des équipements qui doivent être pensés et planifiés en complémentarité

Actuellement, l'Île-de-France dispose de 5 terminaux fluviaux de traitement des conteneurs pour lesquels des extensions ou des aménagements sont prévus pour augmenter leurs capacités :

- Gennevilliers (capacité de 120 000 EVP, 240 000 à terme) ;
- Bonneuil-sur-Marne (capacité actuelle : 15 000 EVP, capacité future : 30 000 EVP) ;
- Limay (capacité actuelle : 10 000 EVP ; capacité future : 30 000 EVP) ;
- Evry, ouvert en 2010 (capacité : 10 000 EVP) ;
- Bruyères-sur-Oise (capacité : 30 000 EVP, 40 000 EVP à terme).

À terme, 2 nouveaux terminaux à conteneurs devraient être développés :

- Montereau (capacité 30 000 EVP) doit constituer un nouveau terminal conteneurs sur la Seine amont ;
- Port Seine-Métropole (capacité de 100 000 EVP à terme).

Port Seine-Métropole : un projet stratégique du Grand Paris

Prévu pour l'horizon 2018-2020, Port Seine-Métropole est un projet d'infrastructure portuaire multimodale (fleuve, rail et route) de nouvelle génération conduit par Ports de Paris, en partenariat avec les collectivités locales, les associations et le monde économique.

Le périmètre d'étude de Port Seine-Métropole de 420 hectares est placé sur le territoire des villes d'Achères, d'Andrésy, de Conflans-Sainte-Honorine et de Saint-Germain-en-Laye dans le département des Yvelines. Il est idéalement situé à la confluence de la Seine et de l'Oise, prolongeant le futur canal Seine-Nord Europe sur l'Axe Seine (Paris - Rouen - Le Havre).

Le projet Port Seine-Métropole a vocation à être le premier site francilien consacré à la logistique fluviale, en devenant un hub de dimension régionale et supra-régionale. Cette infrastructure apportera également à la partie ouest de la métropole francilienne les capacités logistiques dont elle a besoin. Ce projet, structurant l'aménagement du territoire de Paris à l'estuaire de la Seine, constituera un important vecteur de développement local.

La création de cette infrastructure portuaire nécessite de créer les dessertes routières et ferroviaires d'accès, notamment le bouclage de l'A104 et le raccordement ferré vers le site d'Achères Grand Cormier.

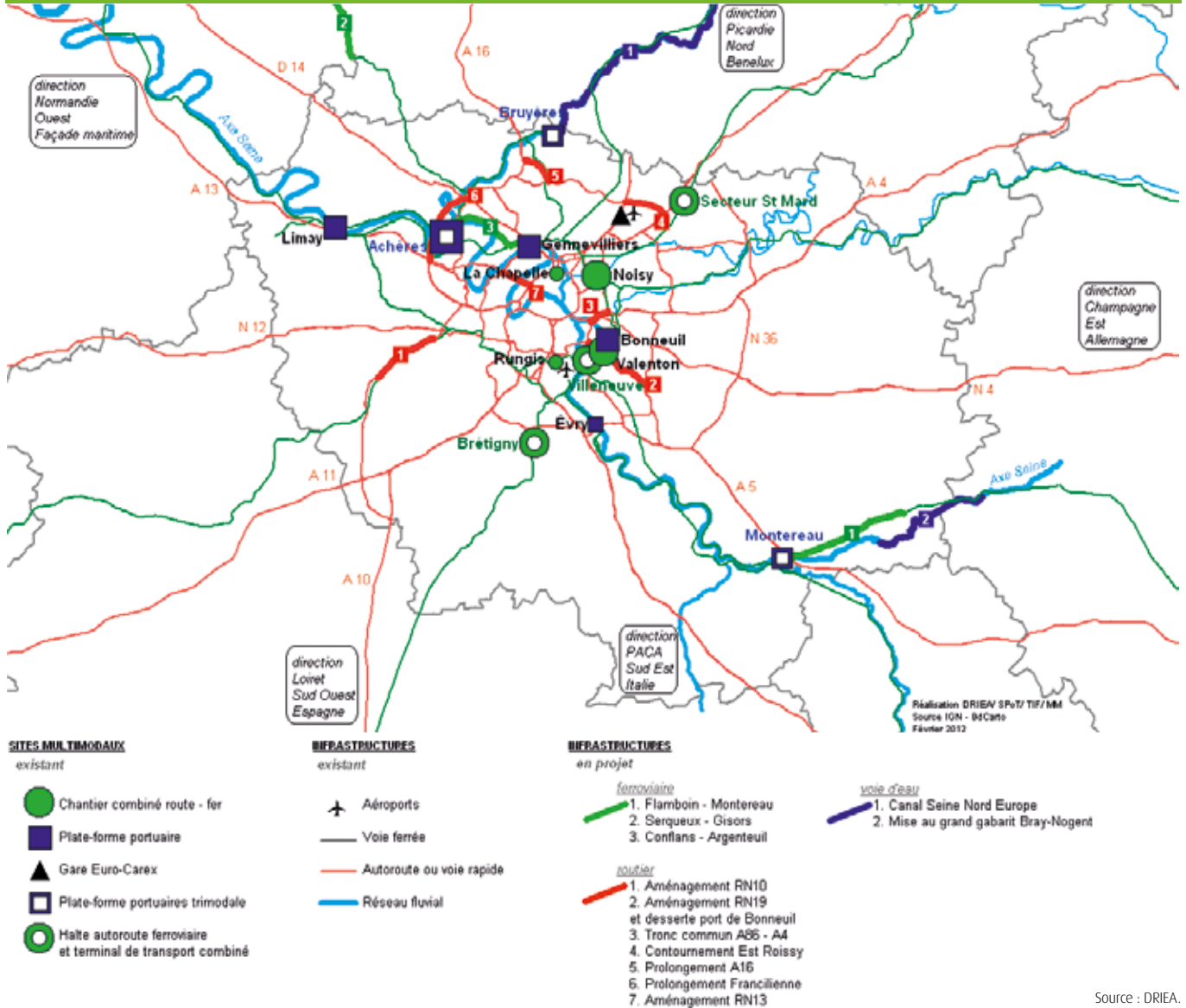
S'agissant du mode ferroviaire, la région Île-de-France a vu ses capacités de traitement du transport combiné stagner depuis 2000 (année record pour le combiné ferroviaire en Île-de-France), avec la fermeture du terminal de Pompadour et l'arrêt de l'utilisation du terminal de Rungis, compensés par l'ouverture de Valenton II et plus modestement par l'utilisation des terminaux ferrés des ports de Gennevilliers et de Bonneuil.

Les terminaux ferroviaires actuellement en service pour le transport combiné sont La Chapelle, Noisy-le-Sec et Valenton.

Retour d'atelier

Les données concernant les flux UTI (unités de transport intermodal) sont difficiles à reconstituer, notamment du fait de la suppression des déclarations douanières dans les ports et l'indisponibilité des données ferroviaires.

Les sites de transport intermodal en Île-de-France



D'une manière générale, les terminaux ferroviaires d'Île-de-France ne fonctionnent pas actuellement à leur pleine capacité, les trafics n'ayant pas atteint leurs niveaux de début 2000.

La capacité résiduelle du réseau de plates-formes ferroviaires combinées est mal évaluée en raison du poids d'une organisation historique de leur production, alors que la demande en transport, comme l'offre, ont évolué depuis la mise en place de cette organisation. Certains sites sont aujourd'hui suspendus (par exemple Rungis) ou souffrent des inconvénients d'une conception phasée, comme Valenton qui n'est pas un seul et unique terminal mais deux terminaux juxtaposés, Valenton I et Valenton II, sans véritable effet de taille.

Cependant, ces capacités résiduelles même estimées encore importantes sur les terminaux combinés existants ne permettront pas à terme de faire face aux objectifs du Grenelle en matière de report modal.

Une réflexion doit être menée sur l'évolution du réseau intermodal dans sa globalité. L'ensemble du territoire francilien est-il correctement desservi et en particulier les territoires logistiques ? De quelle manière créer des complémentarités et des synergies entre les réseaux ? Sur quel modèle faut-il structurer le réseau intermodal francilien à l'avenir ? Faut-il privilégier deux ou trois hubs de redistribution et de plus nombreux terminaux secondaires ? Ou au contraire planifier le réseau comme une couronne de terminaux ceinturant la métropole parisienne ? Comment faire émerger une politique d'axe multimodal ?

Les nouvelles offres intermodales

L'intermodalité ne se limite pas seulement aux offres basées sur les techniques éprouvées que sont le conteneur et la caisse mobile. D'autres vecteurs apparaissent sur le territoire national et il est permis d'en augurer un développement important, dès lors que ces techniques auront fait leurs preuves de rentabilité économique et d'acceptabilité par les marchés concernés.

Autoroutes ferroviaires

Retour d'atelier

Des techniques intermodales sont en cours d'émergence, en particulier les autoroutes ferroviaires. Le concept est ancien et largement utilisé pour les traversées alpines en Suisse, mais il a trouvé un nouveau marché avec le transport de remorques non accompagnées sur de longues distances. La première autoroute ferroviaire de grande distance Bettembourg-Perpignan utilisant la technique de Lorry-Rail rencontre un succès croissant.

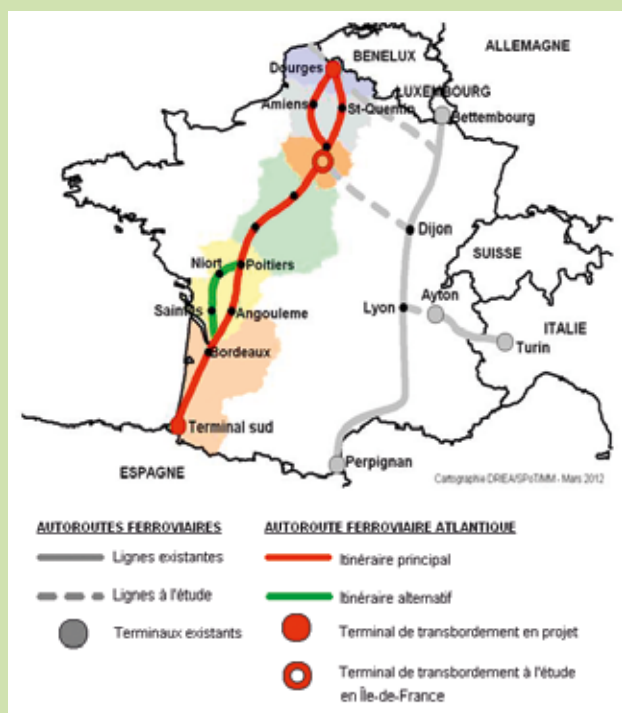
Les autoroutes ferroviaires permettent d'assurer le transport de camions sur des trains pour franchir des zones sensibles ou parcourir de longues distances sur des grands axes de trafic. Des offres massifiées et à forte fréquence doivent assurer à terme leur viabilité économique, condition de leur pérennité. L'État s'est résolument engagé dans le développement de ces solutions de report modal, avec trois réalisations :

- le développement et le prolongement de l'autoroute ferroviaire alpine (objectif de transport de 100 000 poids lourds par an à terme) ;
- le développement de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg (objectif de transport de plus de 100 000 camions par an à terme) ;
- la prochaine étape est la mise en service de l'autoroute ferroviaire Atlantique en 2014, avec l'objectif de transporter 100 000 poids lourds d'ici 2020 entre la frontière espagnole et Dourges en région Nord-Pas-de-Calais. Un arrêt en Île-de-France est actuellement à l'étude, car il faut doter la région d'un terminal sur le trajet de cette autoroute ferroviaire atlantique, qui soit bien positionné sur celui d'une autoroute ferroviaire sud-est, en projet à plus long terme. Le terminal d'Île-de-France pourra alors bénéficier de l'effet réseau, élément important de sa compétitivité.

Autoroute ferroviaire Atlantique

La capacité d'emport d'un train sera de 40 poids lourds dans un premier temps et montera en puissance avec les possibilités d'augmentation de la longueur des trains.

Le cadencement des circulations réparties tout au long de la journée permettra une exploitation souple pour les transporteurs. La robustesse de l'itinéraire sera renforcée par un double itinéraire entre l'Île-de-France et le Nord.



Les autoroutes ferroviaires nécessitent la mise au gabarit GB1-AFM des tunnels situés majoritairement sur les régions Aquitaine et Poitou-Charente. Dans un premier temps, l'autoroute ferroviaire Atlantique empruntera un itinéraire alternatif *via* Niort et Saintes, plus simple à réaliser, avant que soit dégagé le gabarit par l'itinéraire principal Poitiers-Bordeaux, après la mise en service de la LGV SEA en 2017.

EuroCarex et le fret aérien à grande vitesse

Repris dans la loi de programmation du Grenelle de l'environnement, le projet, porté par l'association EuroCarex, vise à créer un service européen de fret ferroviaire à très grande vitesse reliant les grandes villes aéroportuaires européennes situées à 2 ou 3 heures de l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle (Lyon, Lille, Liège, Amsterdam, Cologne-Bonn et Londres). Il devrait permettre aux opérateurs de fret aérien qui réalisent leurs prestations majoritairement la nuit, de continuer à développer leur activité par la voie ferroviaire sans besoin de créneaux aériens supplémentaires.

Le projet EuroCarex devrait conforter le positionnement du pôle de Roissy sur le segment de la messagerie et de l'express en organisant une complémentarité air/rail. Il serait une alternative à l'avion et au camion pour les distances comprises entre 300 et 800 km.

Le réseau EuroCarex

Le réseau EuroCarex se développera en trois temps. Il permettra dans un premier temps, à l'horizon 2015, de relier l'aéroport Charles-de-Gaulle aux autres aéroports européens (Lyon, Liège, Londres, Amsterdam). Les gares de l'aéroport Charles-de-Gaulle, celle de Goussainville notamment, seront les points névralgiques de ce réseau.

Il se développera par la suite en fonction des disponibilités en sillons sur les LGV.

L'interface LGV/avion est à créer *ex nihilo* dans le secteur de Roissy. Le site de Goussainville a fait l'objet d'une étude de faisabilité de raccordement à la LGV Nord, avec installation d'une plate-forme de transbordement.



Synthèse

Le transport intermodal est fortement soutenu par le Grenelle de l'environnement et par l'Engagement national pour le fret ferroviaire. En effet, il représente le gisement le plus important de report modal avec, d'une part les conteneurs maritimes, le conditionnement désormais standard pour la grande importation, et d'autre part, avec la caisse mobile et la technique d'autoroutes ferroviaires pour le transport continental.

Tant sur le plan régional que national, le transport intermodal n'a pas bénéficié, comme pour nos voisins européens, du développement attendu. L'intermodalité fluviale sur la Seine affiche cependant des taux de progression à deux chiffres depuis une dizaine d'années.

De grands projets d'infrastructures fluviales vont redonner aux opérateurs les moyens leur permettant de se structurer sur des axes privilégiés : la vallée de la Seine et le Nord de l'Europe avec CSNE ; de grands pôles d'échange comme le futur port Seine-Métropole à Achères ; et les développements des ports de Bruyères-sur-Oise, Limay, Évry, Montereau.

L'infrastructure ferroviaire doit, elle, entrer dans une phase de régénération organisationnelle profonde. D'abord, autour de projets d'amélioration de la gestion des terminaux existants, notamment Valenton et La Chapelle. Ensuite, s'adjoindre des capacités supplémentaires de transbordement sur de nouveaux sites pour accueillir le transport combiné traditionnel en caisses mobiles, mais aussi les nouvelles offres intermodales que sont les trains d'autoroute ferroviaire et le fret aérien sur les lignes ferroviaires à grande vitesse.

4 Soutenir la multimodalité et ses opérateurs

Les difficultés de circulation en Île-de-France, la nécessité de diminuer les impacts du transport routier et en particulier des poids lourds conduisent à mener des réflexions sur les potentiels de report modal d'une partie des marchandises transportées par route, en réponse aux objectifs du Grenelle de l'environnement.

Les conditions de recours aux modes alternatifs à la route dépendent cependant de facteurs divers comme la localisation des points d'émission et de réception des marchandises, des types de produits à transporter, des possibilités de massification et de la perception par les utilisateurs de l'efficacité de l'offre ferroviaire ou fluviale.

La mise en place d'une offre multimodale doit donc se faire cependant de manière pragmatique et sans surenchère, dans la pertinence supposée d'un mode par rapport à un autre.

Le potentiel de report modal

Le Grenelle de l'environnement représente un nouveau départ pour le transport de marchandises. Les nouveaux objectifs fixés traduisent une volonté de promouvoir le transport ferroviaire, fluvial et maritime, en faisant progresser la part modale du non routier et du non aérien de 14 % à 25 % à l'horizon 2022. La croissance des modes les plus respectueux de l'environnement devrait être assurée à 85 % par le ferroviaire et à 15 % par le fluvial.

Les marchandises qui se prêtent au report modal

La distance moyenne des transports routiers est à peine supérieure à 120 km en Île-de-France, y compris les échanges avec les autres régions, distance faible pour un report massif sur d'autres modes que le routier. La dispersion des flux logistiques et la faible taille des lots sont des freins au développement du multimodal.

Néanmoins, certains secteurs d'activité peuvent plus facilement utiliser les modes alternatifs, comme ceux permettant la massification ou ceux qui utilisent des véhicules spécialisés (bennes, citernes, silos, porte-autos...) car ils admettent plus difficilement les frets de retour ou les parcours triangulaires, comme c'est le cas pour la logistique standard du trafic palettisé. Théoriquement, la quasi-impossibilité d'envisager un fret de retour pour un marché met le mode ferroviaire à égalité de compétitivité avec le mode routier, dès lors que la massification est possible. Par ailleurs, de nouvelles filières s'ouvrent pour les modes alternatifs, dans le domaine de la logistique urbaine, sur le maillon situé entre les entrepôts de grande couronne et la zone dense de la région.

La mise en œuvre de la taxe PL en 2013 sera également une mesure favorable au report modal : elle pèsera sur les choix des chargeurs en imputant les coûts réels ou approchants du mode routier.

Le secteur des matériaux de construction reste la filière qui se prête complètement au transport par les modes alternatifs à la route. L'Île-de-France consomme chaque année 30 millions de tonnes de granulats, dont 4 millions de tonnes de granulats recyclés, pour une production régionale de plus 15 millions de tonnes réparties sur 100 sites d'exploitation.

Retour d'atelier

Les approvisionnements et les flux sont largement dépendants de la localisation et de la disponibilité du produit. Or, la part des alluvionnaires dans la ressource totale exploitable tend à diminuer en Île-de-France. On assiste ainsi à la hausse de la part des granulats issus de roches dures, situés souvent à plus de 200 km. Dans le même temps, la part des recyclés est également en hausse constante.

Avec une approche de développement durable, les chantiers qui vont s'ouvrir dans le cadre du Grand Paris nécessitent une stratégie régionale de positionnement des sites d'approvisionnement et de traitement des matières premières et des déchets, qui intègre la problématique des transports.

Les maîtres d'ouvrage publics de projets d'infrastructure ou de construction doivent être prescripteurs en intégrant, de la conception à la réalisation d'un chantier, les dispositions permettant l'utilisation des modes alternatifs.

La mutation des sources d'approvisionnement vers l'éruptif et le calcaire au détriment de l'alluvionnaire extrait en Île-de-France va accroître les distances de transport, les carrières étant situées aux confins du grand Bassin parisien. Le mode ferroviaire est alors particulièrement bien placé puisqu'il permet l'accès à ces sources réparties sur tout le territoire.

Sur le secteur des déchets, notamment les déchets du BTP, le mode ferroviaire et encore davantage le mode fluvial est bien adapté. Des barges de collecte peuvent être notamment positionnées le long des linéaires de ports urbains identifiés comme sites de collecte de déchets. Ces sites peuvent être à créer *ex nihilo* dans le cadre de grandes opérations. Là encore, l'action des prescripteurs publics doit aider au report modal.

Retour d'atelier

Le Plan régional d'élimination des déchets ménagers et assimilés d'Île-de-France, adopté en 2009, encourage le recours aux modes alternatifs et prévoit une progression de 400 000 tonnes pour la voie d'eau et de 100 000 tonnes pour le ferroviaire.

Le secteur des véhicules automobiles voit son appareil productif de plus en plus éclaté sur tout le territoire européen et au niveau mondial, alors que la demande est appelée à perdurer globalement en Île-de-France à 350 000 véhicules par an. Ces véhicules entreront davantage sur le marché français et francilien par les ports ou les frontières orientales de l'hexagone. L'allongement des distances de transport et la massification de ces transports, assortis de l'absence de possibilité de fret de retour, font de ce secteur une cible de choix pour le transport fluvial et ferroviaire.

Le secteur des céréales, avec une production autour de 3 M tonnes annuelles en Île-de-France, est déjà fortement engagé vers les transports alternatifs, notamment le fluvial.

Les conteneurs maritimes, marché de loin le plus porteur et en développement constant, est un vecteur de transport de marchandises adapté aux modes ferroviaires et fluviaux. Les actions menées sur les axes Paris-Le Havre et Seine-Nord Europe devraient amplifier les fortes

augmentations de trafic déjà constatées. La possibilité de massification, là encore, et sans recours à une collecte capillaire routière puisque tous les flux partent d'un lieu unique sur le port, est un élément de compétitivité des modes alternatifs, dès lors que l'interface maritime/modes terrestres est efficace. Le transport combiné rail-route devrait aussi se développer, soutenu par les politiques publiques au niveau européen et national.

Les véhicules routiers eux mêmes, avec l'autoroute ferroviaire qui permet de transporter des camions standards sur les très grandes distances, sans que ceux-ci ne doivent faire l'objet d'aménagements spéciaux.

Les marchandises destinées à la consommation en zone dense, entre l'entrepôt de grande couronne (ou d'un département limitrophe à la région) et le point d'éclatement en zone dense d'Île-de-France, origine du maillon du « dernier km » vers le magasin de ville. Un exemple est donné depuis 2007 par l'organisation logistique de Monoprix, avec sa logistique ferroviaire d'approche sur la halle de Bercy depuis son entrepôt de Combs-la-Ville ; Franprix va étudier maintenant le mode fluvial pour assurer l'approche de ses magasins de zone dense entre Bonneuil et le port parisien de la Bourdonnais.

Des solutions innovantes pour la logistique urbaine

La ville de Paris réfléchit à la mise en place d'une logistique fluviale pour l'approvisionnement des concessions automobiles parisiennes pour limiter la circulation des véhicules lourds de transport de voitures, dits « porte-huit », dans Paris. La Compagnie fluviale de transport (CFT) a proposé l'aménagement d'un quai Rob Roy dans Paris, et un système de navettes fluviales transportant 120 véhicules (*simulation ci-dessous*).



Source : capture écran, vidéo CFT, 2011.

Les améliorations des infrastructures existantes et les projets de nouvelles infrastructures qui favorisent le report modal

Les caractéristiques du réseau existant

Le réseau ferroviaire de l'Île-de-France, historiquement organisé en étoile, est un nœud ferroviaire majeur en France, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises. Il supporte le cumul des circulations fret et voyageurs, mais les différences de type d'exploitation et la forte croissance des dessertes pour les voyageurs conduisent à des conflits d'usage.

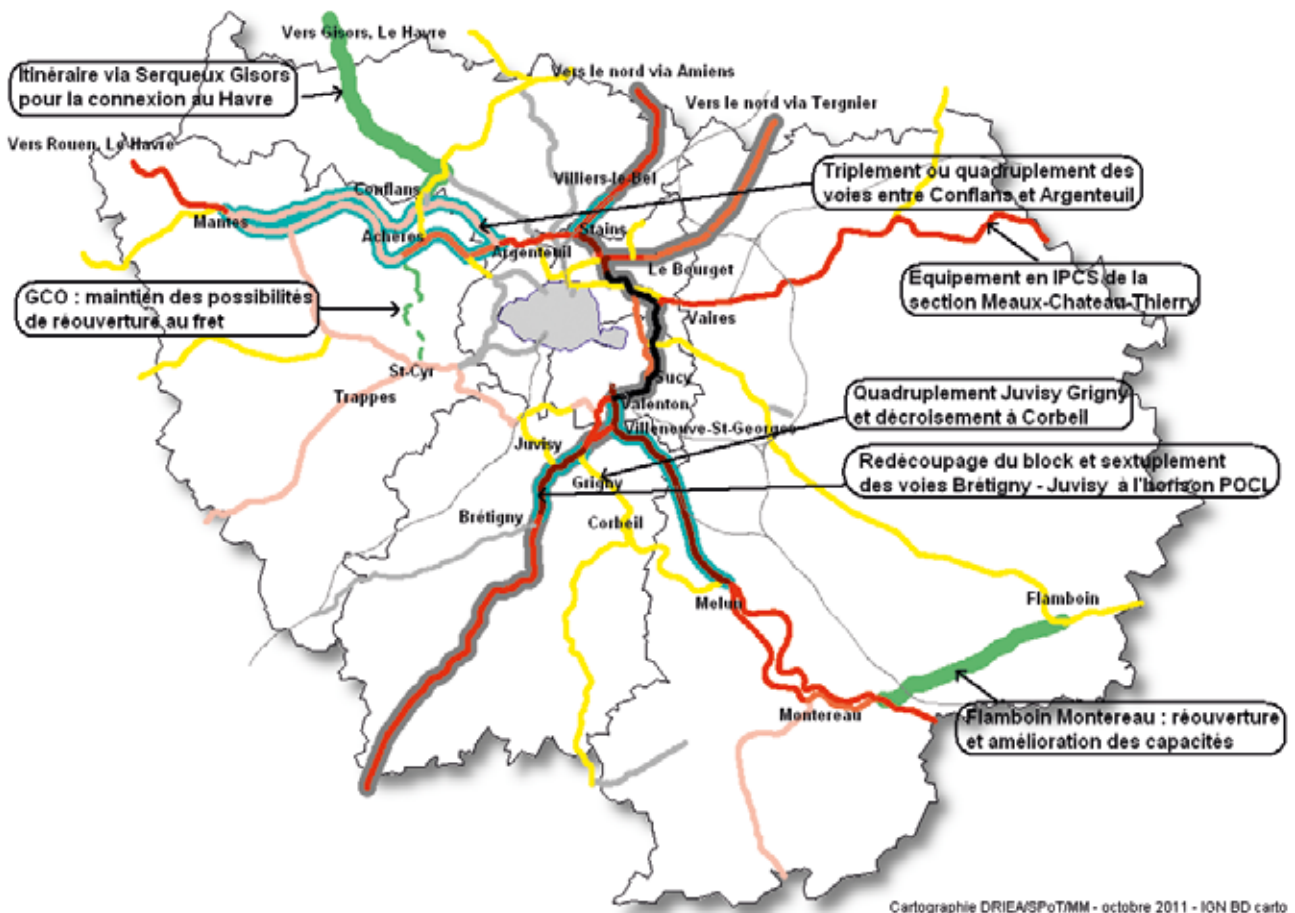
Le poids du fret sur les lignes classiques (hors TGV) est de moins de 12 % de l'ensemble des circulations en trains.km, dont environ la moitié de trains en transit (chargement et déchargement hors Île-de-France). Le trafic de transit se fait majoritairement sur la grande ceinture Est.

La saturation du réseau se fait particulièrement sentir sur les radiales conduisant à la grande ceinture.




Des aménagements d'infrastructures sont nécessaires sur ces radiales pour proposer aux chargeurs des sillons mieux adaptés à leurs activités, notamment en termes d'horaires, de fiabilité et de prix.

Le réseau fluvial de la région est desservi par 3 principaux cours d'eau navigables : la Seine, la Marne et l'Oise, dont les gabarits vont du Freycinet (bateaux de 350 tonnes) sur la Marne, à la classe V (bateaux et convois jusqu'à 3 200 tonnes) pour la Seine aval. Ces différences de gabarit ne permettent pas d'atteindre tous les points de l'Île-de-France avec le même type de bateaux, et entraînent des ruptures de charges supplémentaires ou l'utilisation de bateaux plus petits (économiquement moins efficaces). Certains ponts de Paris, dont le tirant d'air est réduit et qui ne permettent le chargement des bateaux que sur deux couches de conteneurs, sont aussi des facteurs limitants pour les trafics vers l'amont de la capitale.

Carte des infrastructures ferroviaires en Île-de-France



INFRASTRUCTURES DE CIRCULATION DU FRET FERROVIAIRE

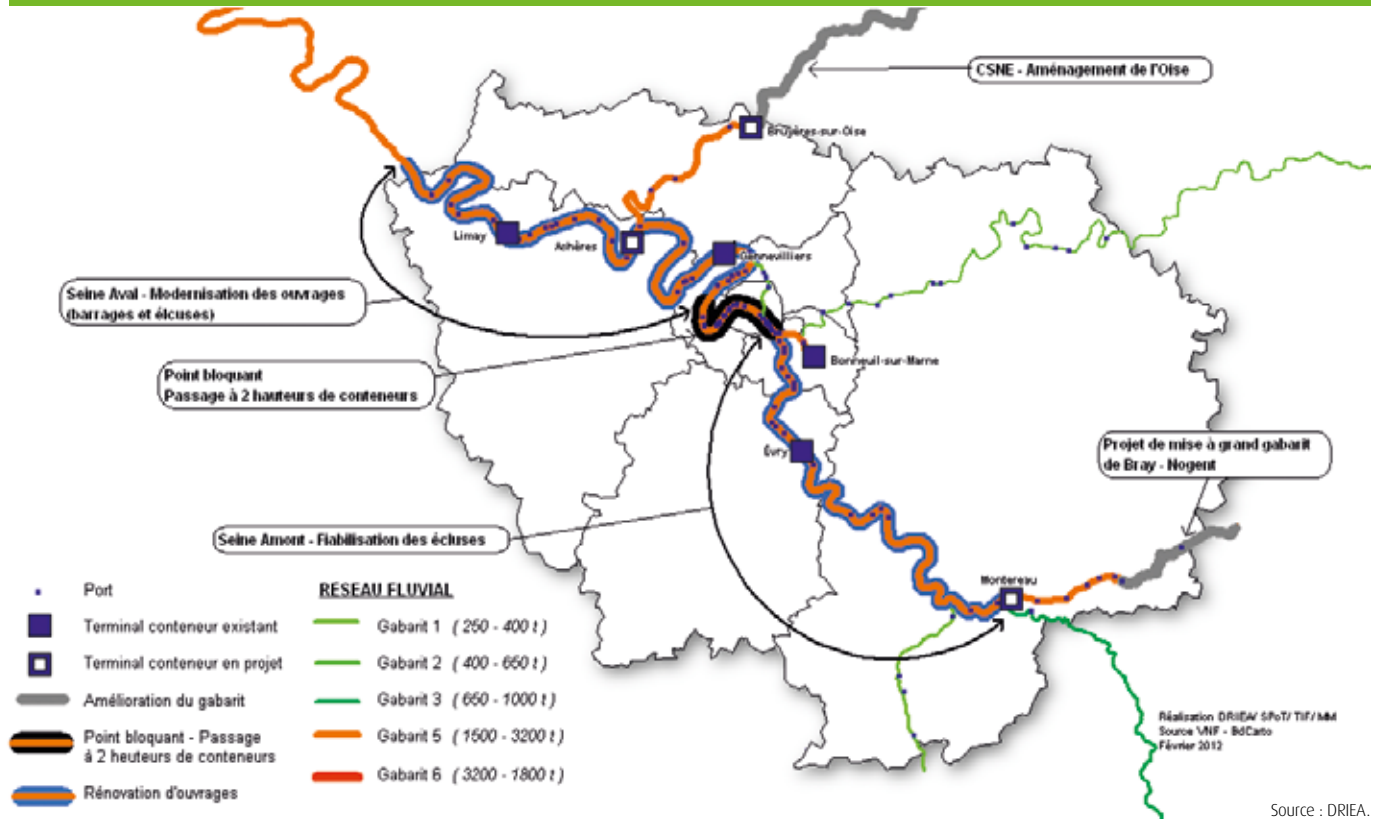
-  Sections à capacités de développement limitées
-  Itinéraires en cours de requalification ou à l'étude
-  Itinéraires autoroute ferroviaires

NOMBRE DE TRAINS FRET PAR JOUR

2 sens confondus (source RFF-2009)

-  80 - 120
-  60 - 80
-  30 - 60
-  20 - 30
-  10 - 20
-  1 - 10
-  Moins de 1

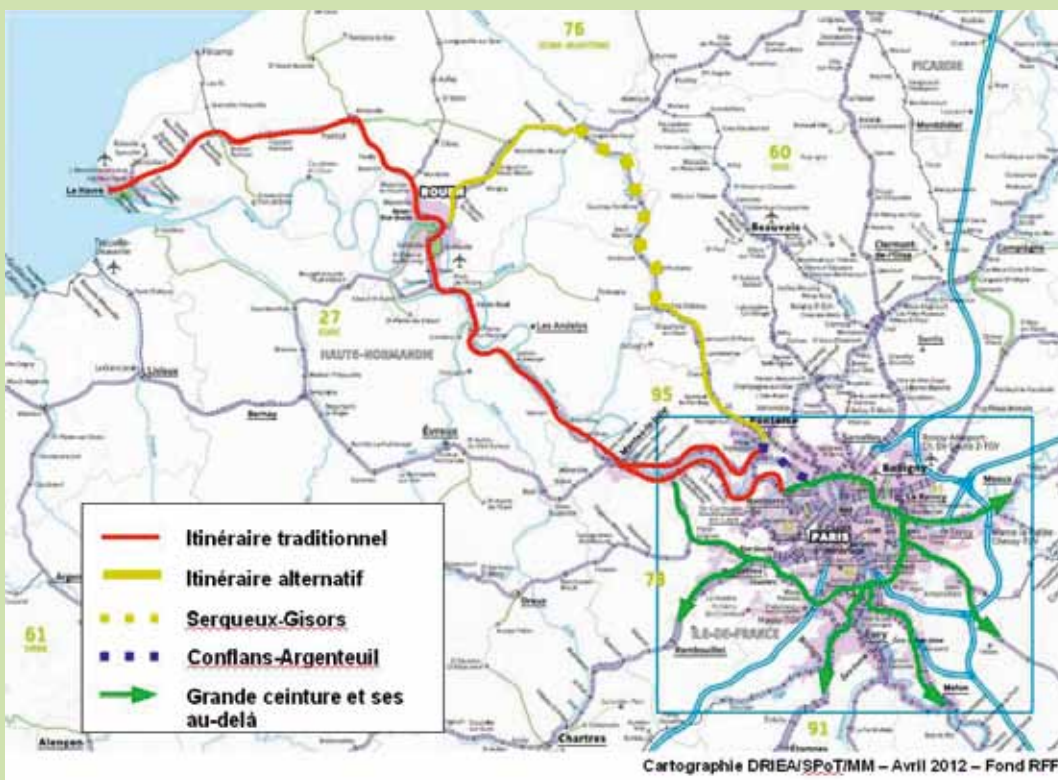
Carte des infrastructures fluviales en Île-de-France



Source : DRIEA.

La réactivation de l'itinéraire Serqueux-Gisors

Le projet consiste en l'amélioration de la desserte du port du Havre et de sa connexion à l'Île-de-France et au-delà. Une première étape consiste en la rénovation des 50 km de voies, des ouvrages d'art et des passages à niveau. Une seconde étape consistera à la modernisation de cette section comprenant l'électrification et la réactivation du raccordement direct d'évitement de Serqueux, et d'une modification des infrastructures entre Conflans et Argenteuil. Cet itinéraire évitera l'axe traditionnel par Vernon, Mantes-la-Jolie et Poissy, qui est encombré, et qui sera au cœur du projet EOLE à partir de 2014. L'itinéraire *via* Serqueux-Gisors pourra ainsi servir de soupape afin de développer la circulation du fret.



Les projets phares favorisant le report modal

L'accès ferroviaire des ports normands

Le développement de l'axe Seine doit s'accompagner d'une desserte ferroviaire à la hauteur des ambitions de ce projet. Cet axe souffre d'un manque de disponibilité en sillons pour accueillir les trains de fret, et notamment les trains de conteneurs qui sortent du Havre. Ces trains sont pour moitié à destination d'Île-de-France, et pour l'autre moitié à destination des « au-delà » vers l'Est, le Sud-Est et le Sud-Ouest. Ce manque de disponibilité en sillons va d'ailleurs se faire de plus en plus ressentir avec le démarrage des travaux d'EOLE entre Mantes et Paris.

Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie va ouvrir à terme de nouvelles perspectives de développement du trafic fret sur l'axe Paris-Mantes-Le Havre, mais l'axe doit faire l'objet d'une véritable politique d'axe fret en doublant l'itinéraire traditionnel par celui *via* Serqueux-Gisors, actuellement inutilisé. Cette politique doit avoir le double but de maintenir des capacités par l'itinéraire traditionnel, et d'offrir à court terme des sillons sur l'axe Serqueux-Gisors rénové. Ultérieurement, quand cet itinéraire sera modernisé, cet axe pourrait devenir l'itinéraire principal, tout en gardant les possibilités de sillons par Mantes.

Cet itinéraire évitera l'axe traditionnel par Vernon, Mantes-la-Jolie et Poissy, qui est encombré, et qui sera au cœur du projet EOLE à partir de 2014. L'itinéraire via Serqueux-Gisors pourra ainsi servir de soupape afin de développer la circulation du fret.

Le canal Seine-Nord Europe

Le canal Seine-Nord Europe est le maillon français de la liaison européenne Seine-Escaut, inscrite en avril 2004 au titre des projets prioritaires des réseaux trans-européens de transport (RTE-T) de l'Union européenne.

Comprise entre Conflans-Sainte-Honorine et Gand, la liaison Seine-Escaut est un projet européen qui s'inscrit dans le cadre plus large d'une politique européenne favorisant le développement des échanges et le développement économique et industriel.

Le projet renforce le *core network* européen. Il met en réseau les 7 ports maritimes de la rangée nord, facilite l'accès aux principales portes maritimes de l'Europe et relie les grands centres de production et de consommation de l'Île-de-France et du grand Bassin parisien à l'axe majeur de développement économique européen Londres-Rotterdam-Berlin-Francfort.

Le canal Seine-Nord Europe

L'ouverture du canal Seine-Nord Europe en 2017 permettra de faciliter et de rendre plus économique le transport de marchandises entre la région Île-de-France, les ports français et les pays du Benelux. Le canal permettra aussi de développer, le long des voies fluviales, un réseau de ports intérieurs qui seront des nœuds d'échanges entre les différents modes de transport (fluvial, ferroviaire et routier), et des pôles de création d'activité portuaire, logistique et industrielle permettant de créer des emplois.

Le projet permet une massification des opérations de transport, avec des bateaux pouvant aller jusqu'à 4 500 tonnes au lieu de 650 tonnes actuellement sur le canal du Nord. Le canal Seine-Nord Europe est un enjeu majeur pour le développement des voies navigables en France.



Source : VNF.

Amélioration de l'axe pénétrant Est sur l'Île-de-France : la réouverture de la ligne ferroviaire Flamboin-Montereau et la mise au grand gabarit de la section fluviale Bray-Nogent-sur-Seine.

La réouverture de la ligne Flamboin-Montereau va permettre de bi-passer la zone dense du réseau ferré francilien pour les trains de fret circulant entre les réseaux Est et Sud-Est.

La réouverture et la modernisation de la ligne Flamboin-Montereau

La ligne Flamboin-Montereau (30 km) a fait l'objet d'une réouverture totale depuis janvier 2012. Cela dote la région d'un itinéraire permettant un raccourci de 300 km (A/R) par rapport au passage par la GC pour les trains en transit entre les radiales Paris-Bâle et Paris-Lyon, avec une montée en puissance jusqu'à 18 trains par jour après une modernisation complète.



Mise au grand gabarit de la section fluviale Bray-Nogent

Il s'agit d'aménager un tronçon de 27 km sur la petite Seine (à l'aval immédiat de Bray-sur-Seine) de telle sorte que des unités fluviales à grand gabarit puissent accéder au port de Nogent-sur-Seine. Cet aménagement permettrait ainsi de relier sans rupture de charge Nogent-sur-Seine au Bassin parisien et au-delà, aux ports du Havre et de Rouen et, via le futur canal Seine-Nord Europe, aux grands ports maritimes de l'Europe du Nord. Selon les scénarios envisagés, le gabarit de la voie d'eau de 650 tonnes actuellement passerait alors à 1 000, 2 500, 3 000 ou 4 000 tonnes.



Source : VNF.

L'amélioration de l'attractivité des services multimodaux

Le redéploiement des services multimodaux se fera avec la volonté commune des chargeurs, des pouvoirs publics, des collectivités et des opérateurs eux-mêmes. La facilité d'utilisation du transport routier par rapport aux autres modes ne pousse pas naturellement les chargeurs à s'orienter vers eux.

Le transport fluvial

Outre les actions sur les infrastructures, le transport fluvial doit pouvoir apporter une offre attractive par la mise en œuvre de stratégies de développement à l'échelle de bassins et par axes. Ces stratégies doivent s'appuyer sur :

- le développement de systèmes innovants de logistique portuaire et fluviale, d'une meilleure traçabilité des informations, du développement des systèmes d'information ;
- la mise en place de solutions globales intégrées, traitant la chaîne logistique de bout en bout, accompagnées d'un soutien aux chargeurs afin de favoriser le report modal ;
- une adaptation de certaines règles d'exploitation des infrastructures fluviales et de la navigation ;
- une évolution de la profession et de la cale.

L'axe Seine

L'axe Seine représente le premier 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 % dans le corridor entre Le Havre et l'Île-de-France. Ce trafic fluvial augmentera de 40 % 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.

Le développement de la vallée de la Seine est un objectif du projet Grand Paris. Il répond à l'ambition de permettre à la métropole parisienne de renouer avec sa façade maritime et, dans la continuité de la réforme portuaire engagée en 2008, de relancer l'économie maritime et portuaire française.

Ce projet d'intérêt national constitue un chantier majeur d'aménagement du territoire mené au travers des travaux du Commissariat général pour le développement de la vallée de la Seine.

Pour son développement, la vallée de la Seine doit bénéficier d'une approche globale et cohérente traduisant une volonté commune et concertée de l'ensemble des acteurs. Tel est l'objet du décret qui crée une conférence pour le développement de la vallée de la Seine, composée à parité de représentants de l'État, des collectivités territoriales et du monde économique. Elle sera chargée d'approuver le projet-cadre commun définissant les grandes orientations pour le développement et l'aménagement de la vallée de la Seine.

La création d'un groupement d'intérêt économique entre les ports de Paris, Rouen et Le Havre (HAROPA) a été une nouvelle étape dans la construction d'une offre intégrée sur l'axe Seine.

En place au Havre et à Rouen, le déploiement d'AP+ sur les terminaux à conteneurs franciliens est une action concrète de cette démarche, ce système offrant la continuité d'information sur le traitement et la localisation de la marchandise.

Par ailleurs, l'offre a d'ores et déjà été renforcée avec l'installation d'un troisième portique à conteneurs à Gennevilliers, permettant de doubler les capacités du terminal avec un trafic escompté de 250 000 EVP fluviaux d'ici 2020. Les compagnies fluviales pourront ainsi massifier leurs flux avec les ports haut-normands avant de réaliser à Gennevilliers un transbordement sur des barges capables de traverser Paris vers Bonneuil-sur-Marne, Évry, Montereau et Nogent-sur-Seine.

Le transport ferroviaire

Les trafics ferroviaires accusent une baisse continue depuis le début des années quatre-vingt et leur part modale actuelle se situe autour de 10 %, alors que d'autres pays européens comme l'Allemagne, la Grande-Bretagne ou la Suisse voient leurs trafics ferroviaires progresser.

L'absence d'offre de transport générale par wagon isolé cantonne aujourd'hui l'offre ferroviaire à la réalisation de trains entiers, ce qui réduit considérablement le potentiel accessible, la majorité des transports étant de la taille du lot.

L'un des moyens de relancer et d'élargir le marché du fret ferroviaire est de favoriser la mise en place **d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP)**.

Les OFP apparaissent comme une solution pertinente pour proposer des services de transport de proximité, dans des territoires de trafic peu dense et dans les ports. Ces opérateurs ferroviaires de petite taille ont vocation à faire circuler des lots de wagons (ou des trains massifiés), à destination ou depuis un point d'échange avec un opérateur ferroviaire longue distance. Ils peuvent également assurer la gestion locale de l'infrastructure ferroviaire (entretien et maintenance des lignes et gestion des circulations) dans un cadre adapté aux réalités, avec un abaissement des coûts et une logistique locale.

Le secteur d'Orly-Rungis-Bonneuil possède un tissu logistique et industriel ainsi que des sites bien connectés au réseau ferroviaire où un potentiel d'OFP a été décelé.

L'attribution de sillons pour le fret en Île-de-France est fortement contrainte par le développement des trafics intrarégionaux et interurbains de voyageurs sur les radiales, alors que la grande ceinture n'est pas saturée. Les nombreuses plages de travaux pour entretien ou extension du réseau ne permettent pas à RFF de satisfaire les demandes des opérateurs, ce qui peut être considéré comme un frein au développement de ce mode.

Retour d'atelier

Le ferroviaire est perçu comme un mode de transport peu fiable par les acteurs industriels, bien qu'offrant des facilités de transport importantes.

L'Engagement national pour le fret ferroviaire (ENFF)

Il vise à développer et pérenniser le transport ferroviaire de marchandises et aider massivement le développement du transport combiné qui représente un des segments du transport de fret ferroviaire les plus dynamiques.

Il prévoit d'améliorer le service offert aux transporteurs en améliorant la fiabilité des sillons, priorité fixée par l'État à RFF, en particulier dans son contrat de performance.

Il prévoit de créer un réseau à priorité d'utilisation fret, dit **réseau orienté fret (ROF)**.

L'objectif est, dans le contexte de croissance généralisée des besoins de circulations, d'améliorer les conditions d'acheminement des trains de fret pour l'Île-de-France et de ceux transitant par le réseau francilien, présentant ainsi des enjeux de :

- **capacité** : tous les trains doivent être en mesure de rejoindre l'Île-de-France et d'y transiter pour rejoindre les autres régions, dès lors qu'il n'existe pas d'itinéraire de contournement performant pour cette origine-destination (notamment les axes Normandie-Sud-Est et Nord-Sud-Ouest) ;
- **continuité de service** : en période de travaux importants sur un itinéraire, le réseau doit rester en mesure d'accueillir les trains de fret à destination de l'Île-de-France ;
- **maîtrise des impacts des incidents d'exploitation** : quelle que soit l'origine d'une perturbation, son impact sur les circulations de trains de fret doit être évité ou limité le plus possible, et les trains impactés doivent pouvoir s'insérer à nouveau sur le réseau dans un délai acceptable ;
- **pertinence commerciale** : la réservation de capacité pour les trains de fret est actuellement cantonnée à certaines plages horaires ; l'offre de circulation fret sur le réseau francilien doit être plus lisible et permanente en journée (les circulations fret sont souvent caractérisées par des parcours longues distances et sont donc amenées inévitablement à passer par des zones de circulation dense en période de pointe)

Enfin, la décision de maintien ou de création d'installations terminales embranchées doit s'apprécier au cas par cas. RFF a la responsabilité de la gestion et de l'exploitation des 250 installations terminales embranchées (première partie de l'ITE) réparties sur 34 gares fret d'Île-de-France. Certaines ITE ne sont plus en adéquation avec les standards actuels des trains qui sont produits par les opérateurs, à savoir des rames d'au moins 10 wagons, voire des trains entiers de 20 wagons. Dans certains cas, RFF accompagne les chargeurs qui souhaitent ne pas se dessaisir de leur ITE en proposant des conventions de « mise en sommeil » de ces installations, permettant de minimiser les coûts d'entretien pour RFF et pour le chargeur.

Retour d'atelier

La connexion ferroviaire des zones d'activités doit être prévue dès la conception et la création de ces zones, même si généralement à cet instant la pertinence d'une ITE n'est pas connue. De plus, l'ITE doit dès être correctement dimensionnée et configurée pour accueillir un demi-train a minima (soit plus de 300 mètres).

Les progrès techniques et organisationnels de l'offre multimodale

Le déclin des parts modales des trafics des modes ferroviaires et fluviaux a limité l'avancée de la recherche et du développement de matériels innovants.

Le transport fluvial a fait l'objet d'importantes mesures de réduction de la flotte (déchirage des bateaux) pour limiter la surcapacité et alors que les trafics reprennent, les chargeurs se heurtent, sur certains segments de marché, au manque ou à l'inadaptation de la cale.

Par ailleurs, le matériel est vieillissant avec des motorisations polluantes et fortement consommatrices de carburant qui évoluent plus lentement que pour la route, qui a connu des progrès significatifs (mise en œuvre des normes Euro 5 et à terme Euro 6 notamment).

Un important plan de modernisation est actuellement engagé par VNF et la batellerie.

L'évolution de la cale

Certains chargeurs investissent par exemple dans une cale en propre, avec des bateaux adaptés à leur activité spécifique. SITA/Suez a créé SIT'Alternatif en 2007, filiale dédiée au transport fluvial de déchets. La société a acheté 3 bateaux qui transportent chaque année près de 290 000 tonnes de déchets. Les bateaux sont équipés de leur propre matériel de manutention.



Source : SITA.

Depuis 2008, la Routière de l'Est Parisien (REP), filiale de Véolia propreté spécialisée dans le transport et le traitement de déchets en Île-de-France, a mis en service des barges destinées au transport des déchets par conteneurs (DIB et mâchefers) sur la Seine et la Marne. Les transporteurs fluviaux (SCAT initialement et MARFRET aujourd'hui) ont conçu ou adapté pour ce trafic des unités fluviales dédiées, navigant au gabarit de la Marne et qui permettent de transporter l'équivalent de 24 EVP. 75 000 tonnes de déchets sont ainsi transportées chaque année, soit l'équivalent d'environ 4 000 camions.

Le canal Seine-Nord Europe et l'ouverture du réseau français sur le réseau européen à grand gabarit vont entraîner également une profonde mutation de la batellerie française, qui devra s'adapter aux standards européens.

La mise en service du canal appellera également une forte demande en bateaux, et VNF investit sur la recherche et le développement pour construire le bateau du futur : de grande capacité, peu consommateur d'énergie et *low cost*.

La technologie du fret ferroviaire, quant à elle, n'a pas fait d'avancées spectaculaires depuis les années quatre-vingt avec le passage de la charge par essieu des wagons de 20 tonnes à 22,5 tonnes, ce qui avait permis un gain de productivité certain en passant la charge moyenne d'un wagon de 55 à 65 tonnes.

Le gain de productivité attendu désormais est le passage de la longueur des trains de 750 mètres à 1 000 mètres. Ce gain est à la fois lié à la technologie du matériel et aux modifications des infrastructures :

- la technologie du matériel doit augmenter les performances sur le freinage, envisager l'attelage automatique ou les équipements électroniques des wagons capables de moduler les caractéristiques d'exploitation en fonction de la charge ;
- la diminution de la nuisance sonore engendrée par le roulement acier sur acier doit permettre d'augmenter le niveau d'acceptabilité des trains de fret dans les zones sensibles ;
- la modification des infrastructures permettant de faire circuler des trains de 1 000 mètres est liée à l'implantation de la signalisation, dont l'espacement est insuffisant sur certaines portions de lignes, et à la longueur des voies des faisceaux de stockage des trains qui est limitée à 750 mètres sur la quasi-totalité des faisceaux du RFN.

Train autoroute ferroviaire

Le wagon Modalohr, surbaissé et articulé, permet le transbordement rapide, sécurisé et économique des semi-remorques standards de la route sur le rail. Il permet de prendre des semi-remorques de 4 mètres de hauteur dans le gabarit GB1+, et supporter le gabarit bas des lignes, dans sa nouvelle version aux normes UIC.

Le chargement horizontal des camions s'effectue directement avec le tracteur routier sans engin de manutention. Aucun matériel routier spécifique n'est nécessaire, comme par exemple une remorque préhensile par pince, obligatoire dans le transport combiné classique.



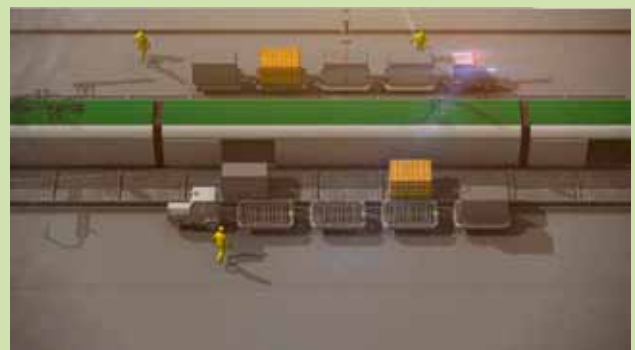
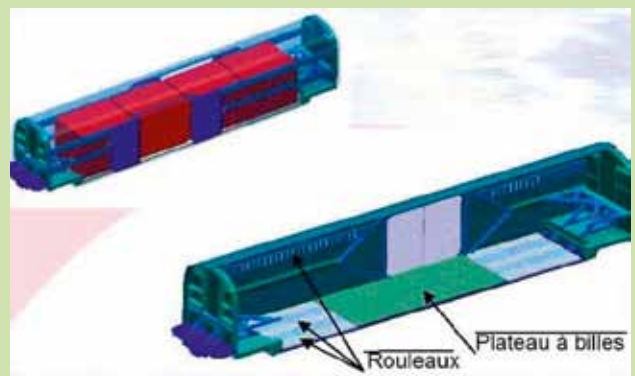
Un progrès technologique important a cependant été réalisé avec les **wagons de l'autoroute ferroviaire**, selon la technique du wagon berceau pivotable permettant d'exploiter les deux autoroutes ferroviaires existantes et la troisième prévue entre la frontière espagnole et le Nord de la France et ce, sans modifier le gabarit bas sur les nouveaux itinéraires.

Enfin, pour répondre au besoin spécifique de transport de **palettes et conteneurs aériens dans des trains à grande vitesse** (300 km/heure) qui n'existent aujourd'hui qu'en version passagers, EuroCarex a lancé une procédure de dialogue compétitif pour produire vingt rames garantissant un temps de chargement et déchargement de quinze minutes.

Fret à grande vitesse

La faisabilité technique a été confirmée et en particulier la possibilité d'accueillir à bord les unités de chargement les plus utilisées par les acteurs du fret aérien. Le plancher des trains intégrera un système de plateaux à billes et de rouleaux identiques à celui qui équipe les avions et les camions spécialisés pour le fret aérien. Chaque train pourra transporter plus de 100 tonnes de fret soit l'équivalent de :

- 1 Boeing B747 fret ;
- 3 Airbus A310 fret ;
- 7 Boeing B737 fret ;
- 1 MD-11 fret ;
- 6 à 7 camions.



Source : EuroCarex.

Synthèse

Le Grenelle de l'environnement prévoit de faire passer la part du non routier et du non aérien de 14 % à 25 % d'ici 2022. Pour atteindre cet objectif ambitieux, des projets structurants sont d'ores et déjà mis en œuvre ou à l'étude.

Le réseau d'infrastructures fluviales et ferroviaires va se développer avec l'arrivée du canal Seine-Nord Europe et la mise au grand gabarit de la section de canal de Bray à Nogent-sur-Seine, et pour le fret ferroviaire l'amélioration de l'axe Haute-Normandie Île-de-France ; des améliorations sont également à prévoir sur certaines radiales ferroviaires.

L'Île-de-France doit également se doter de grandes infrastructures portuaires avec port Seine-Métropole et augmenter ses capacités de traitement sur les ports existants. La région doit également mettre en place les infrastructures de transbordement nécessaires à l'exploitation des autoroutes ferroviaires et du transport combiné.

En accompagnement de la mise en place de l'éco-taxe PL, les mesures de contrôle de son respect devront être mises en place pour en garantir l'efficacité.

Aux différentes échelles du territoire, les politiques publiques doivent également utiliser : les leviers de l'aménagement, en préservant et en créant les sites multimodaux, ceux des déplacements, en agissant sur les flux pour rendre effective cette politique de report modal. La force publique, en tant que donneur d'ordre et pour ses propres besoins, peut faire preuve d'exemplarité en ces domaines.

Le défi qui s'ouvre aux opérateurs multimodaux se situe sur certains secteurs bien ciblés comme les granulats, les déchets, les céréales et les véhicules automobiles, capables d'être massifiés ou encore les conteneurs, conditionnement propre à la multimodalité. Elle doit aussi s'attaquer à des segments de marché comme la logistique urbaine, dans le contexte propre à l'Île-de-France de saturation du réseau routier et des nuisances environnementales de tous ordres qu'elle engendre en zone dense.

L'amélioration des caractéristiques des infrastructures et de leurs conditions d'exploitation, la mutation des opérateurs, tant ferroviaires que fluviaux, le développement d'une offre compétitive et de qualité, la recherche de services et de matériels innovants, les actions de sensibilisation des chargeurs et de soutien au report modal, sont autant d'autres opérations qui sont à promouvoir pour l'usage des modes alternatifs à la route.

5 Poursuivre l'optimisation du mode routier

90 % des tonnages déplacés en Île-de-France passent par la route. Ce mode est le maillon nécessaire à toute chaîne de transport multimodale car les « derniers kilomètres » sont presque toujours réalisés en mode routier. Les enjeux du transport de marchandises liés à la route sont donc essentiels à la fois en termes de développement durable et à la fois en termes de compétitivité.

Répondre aux besoins de mobilité

Assurant 305,1 Gt.km du transport intérieur de marchandises à l'échelle nationale en 2010, le mode routier reste le mode de transport prépondérant. Entre 2000 et 2010, le transport intérieur de marchandises par route a crû de +8 %. Parallèlement, sa part modale est passée de 80 % à plus de 88 % sur la même période.

Cette croissance conjuguée à l'augmentation générale de la mobilité – en milliards de véhicules.km, tous véhicules confondus, la circulation routière a augmenté de +8,14 % entre 2000 et 2010 – induit des phénomènes de saturation et de congestion des réseaux routiers. Pour 2010, cette augmentation de la circulation routière concerne l'ensemble des types de véhicules : +0,9 % pour les véhicules particuliers, +3,4 % pour les véhicules utilitaires légers et +4,0 % pour les véhicules lourds (poids lourds, bus, cars).

Or à l'échelle française, le réseau francilien totalise 60 % de l'encombrement routier national, et 68 % des encombrements franciliens se réalisent en dehors de Paris et du boulevard périphérique.

Cet usage important du réseau routier francilien s'explique par l'attractivité majeure de ce réseau qui assure des fonctions à la fois locales, régionales et nationales (réseau maillé et centralisé sur la région Île-de-France). On y observe une mixité des trafics dans l'usage des voies (trafics locaux, régionaux et nationaux). Les déplacements de transit et d'échange sont essentiellement portés par le réseau de voiries rapides et autoroutières.

La répartition du trafic poids lourds (PL) sur le réseau souligne une concentration du trafic sur le secteur Nord-Est/Sud-Ouest de l'Île-de-France au travers l'itinéraire A1, A86, A6 ou A10, ainsi qu'au niveau des tronçons d'accès à l'agglomération parisienne (boulevard périphérique Est). Ces itinéraires étant également parmi ceux d'Île-de-France qui supportent le plus de trafic routier (tous véhicules confondus), l'enjeu de la régulation du trafic routier et de la congestion routière y revêt une importance particulière.

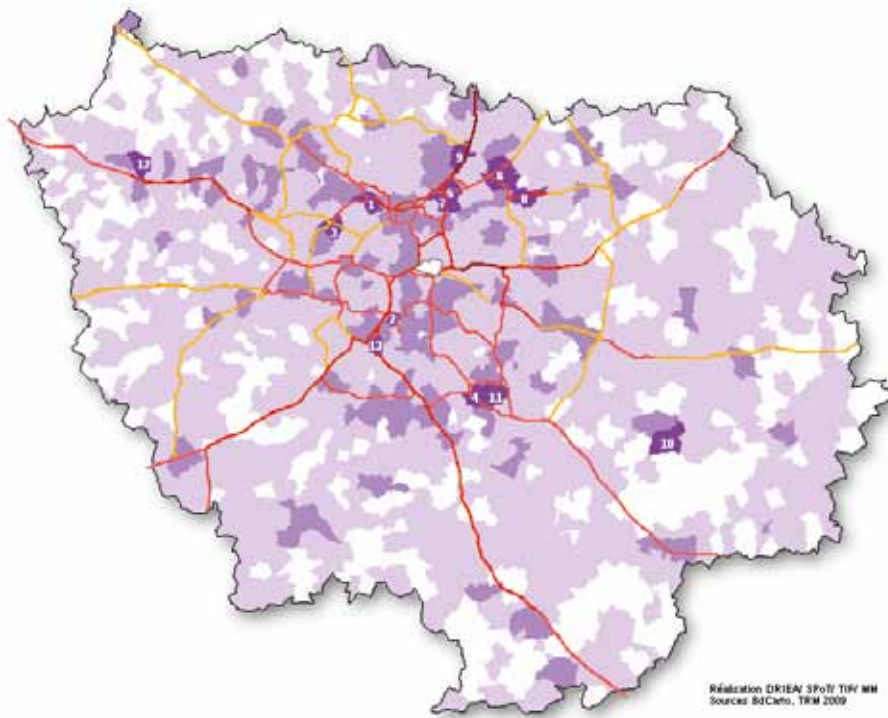
Cette congestion a un coût sensible pour l'activité économique, et notamment pour le transport de marchandises car, dans le schéma de production du juste à temps, le temps de trajet représente un élément essentiel de la compétitivité des entreprises. Maintenir un trafic fluide est donc un enjeu économique.

Poids du trafic poids lourds en Île-de-France

La part du trafic PL est estimée à environ 10 % du trafic (en véhicules/jour) en moyenne journalière, avec une assez grande variation selon les axes, le trafic moyen journalier variant entre moins de 2 500 PL/jour et plus de 15 000 PL.

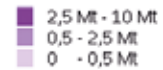
Ce trafic varie fortement selon les tranches horaires. Aux heures de pointe du soir ou du matin, le trafic PL est estimé à 5 % du trafic et aux heures creuses il est compris entre 15 % et 25 % (ces flux ne comprennent pas les véhicules de transport de marchandises inférieurs à 3,5 tonnes).

Trafic routier de marchandises par commune



Tonrages Routiers

Expédié / Reçu



Flux PL journalier (2 sens)



TRM régional annuel : 262 Mt

1	Gennevilliers	7,9 Mt
2	Rungis	5,4 Mt
3	Nanterre	4,5 Mt
4	Liesaint	3,6 Mt
5	Aulnay-sous-Bois	3,5 Mt
6	Mitry-Mory	3,3 Mt
7	Le Blanc-Mesnil	3,0 Mt
8	Claye-Souilly	2,6 Mt
9	Roissy-en-France	2,6 Mt
10	Nangis	2,5 Mt
11	Moissy-Cramayel	2,5 Mt
12	Limay	2,5 Mt
13	Chilly-Mazarin	2,5 Mt

Réalisation DRIEA/SPOT/TIF/MI
 Sources : SDC/Info, TRM 2009

Source : DRIEA.

L'impact sur les poids lourds du niveau de congestion des infrastructures en Île-de-France se situe plus particulièrement à l'heure de pointe du matin, en raison de la superposition des trafics plus qu'en raison de leur propre part dans le trafic.

Répartition du trafic de poids lourds en Île-de-France

Type des flux	Nombre de poids lourds	% des flux totaux journaliers
Flux internes à l'Île-de-France	176 000	73
Flux d'échange entre Île-de-France et hors Île-de-France	51 700	21
Flux de transit à travers l'Île-de-France	14 300	6

Source : DRIEA.

La prépondérance des flux internes à la région conduit à ce que les véhicules se déplacent en utilisant successivement tous les niveaux hiérarchiques du réseau routier. Il est donc nécessaire de proposer des solutions permettant d'optimiser les échanges internes à la région. Ce principe de déplacement nécessite un maillage dense et continu du réseau mais également une bonne articulation avec les réseaux primaires et secondaires. Un des enjeux majeurs de l'organisation du réseau routier francilien réside donc dans l'amélioration de l'articulation des différents niveaux de réseaux et leur optimisation.

Sur le réseau magistral

En raison du maillage important du réseau routier francilien, l'amélioration du niveau de service passe principalement par des mesures innovantes d'exploitation de trafic. L'un des enjeux de la gestion optimisée des flux de circulation est de rendre les réseaux routiers les plus performants possibles en améliorant la qualité de service sur les

réseaux existants. Ces mesures contribuent également à diminuer le poids de la congestion, améliorer la qualité de l'air et renforcer la sécurité routière, tout en permettant d'assurer les fonctions pour lesquelles les infrastructures ont été réalisées.

Sur ce point, la politique développée par la Direction interdépartementale des routes d'Île-de-France sur son réseau s'articule autour de deux axes.

- Le développement et la pérennisation de la gestion dynamique du trafic, les systèmes d'information des usagers (système SIRIUS ou SITADYN) permettent d'assurer une régulation régionale du trafic pour optimiser les flux, par la connaissance des conditions de circulation et la diffusion de conseils (panneaux à messages variables). Les évaluations de ces systèmes concluent à des gains pour les usagers de l'ordre de 20 % d'économie en temps passé dans les bouchons.
- L'optimisation de l'usage du réseau magistral sur le réseau des voies rapides, les conditions de circulation (fluidité, sécurité) sont fortement dépendantes de l'importance et du rythme des flux supplémentaires entrants sur le réseau. La poursuite du développement du système de régulation d'accès sur les autoroutes, mais aussi sur d'autres mailles, permettra d'avoir une pertinence optimale du système. Les évaluations de ces systèmes montrent une diminution du temps passé, une augmentation des vitesses moyennes, et une amélioration sensible de la sécurité routière.

Des systèmes innovants sont à mettre en place, que ce soit en matière de prise en compte du critère environnemental dans la gestion du trafic en temps réel, qu'en matière de partage de la route. Ces projets à l'étude permettent de renforcer l'offre de transport en commun (voies réservées aux bus ou taxis, covoiturage), et de développer une politique de partage multimodale de la voirie. Ils doivent néanmoins préserver l'offre globale équivalente de transport de l'infrastructure.

En zone dense

L'infrastructure routière revêt des caractéristiques particulières : peu de voirie large, nombreux sens uniques, carrefours multiples, difficultés de stationnement. C'est aussi en zone dense que les multiples usages de la voirie sont à concilier : voitures particulières, transports collectifs, livraisons, piétons, vélos... Ces caractéristiques révèlent les difficultés de l'accessibilité de la zone dense au transport de marchandises : traversées de zones résidentielles, voiries non adaptées, manque d'aires de livraison, etc.

Les véhicules desservant la zone dense réalisent principalement des parcours intradépartementaux. L'hétérogénéité des réglementations sur un itinéraire traversant plusieurs territoires entraîne des limites à l'usage de l'infrastructure et/ou entraîne un non-respect de la réglementation.

Par ailleurs, lors de la livraison, les aires de stationnement sont peu utilisées : les chauffeurs-livreurs préfèrent se garer au plus près du lieu de livraison même si cela implique un stationnement payant ou en double file. Ils recherchent également des zones pour stationner ne nécessitant aucune manœuvre. Ce non-respect se justifie par la répartition des aires (la distance aux lieux de livraison est trop importante), l'occupation indue des aires (voitures parasites) et une réglementation mal adaptée et difficilement contrôlable. La fluidité du trafic en ville passe, par davantage de respect de la réglementation quant aux aires de livraison mais également à une adaptation de cette réglementation.

La desserte de la zone dense se fait souvent au départ d'entrepôts ou de plateformes logistiques situés en proche banlieue. L'optimisation du fret en centre-ville, passe également par l'implantation de centres de distribution urbaine. Il y a en assez peu actuellement, ce qui réduit les possibilités d'optimiser la logistique du dernier kilomètre, et donc la circulation. Par ailleurs, il n'est pas rare que l'environnement des zones logistiques ne soit pas adapté aux flux de poids lourds qui peuvent être générés par ces zones (proximité de zones résidentielles, caractéristiques de la voirie). Le traitement de la desserte routière des zones logistiques en zone dense, mais aussi en zone périphérique, est un aspect essentiel pour en garantir le bon fonctionnement mais aussi l'acceptabilité. Sur ces sujets, les démarches de la ville de Paris, du Conseil général de Seine-Saint-Denis et bientôt du Conseil général de l'Essonne, qui élaborent des chartes des livraisons, constituent des bases d'engagements à promouvoir afin d'homogénéiser la réglementation de circulation en zone agglomérée et de généraliser des bonnes pratiques validées en concertation avec l'ensemble des acteurs.

Retour d'atelier

Un des moyens pour limiter l'usage irrégulier des aires de livraison serait par exemple d'augmenter les amendes, comme cela s'est fait pour les aires réservées au transport de fonds.

Aires de stationnement

On compte 9 800 aires de livraison dans Paris intra-muros. Selon les enquêtes menées auprès des transporteurs, c'est insuffisant, et ce d'autant plus qu'elles sont souvent occupées par des voitures ventouses. Néanmoins comme les livraisons s'effectuent de plus en plus rapidement, les livreurs n'hésitent plus à se garer en double file même si cela génère de la congestion.

Depuis décembre 2010, il y a deux types de zones de livraison :

- les zones dites « sanctuarisées » : l'arrêt y est autorisé pour effectuer des livraisons. Le marquage de ces emplacements réservés en permanence aux opérations de livraison est matérialisé par une ligne continue jaune et doublée ;
- les zones dites « partagées » : l'arrêt est autorisé à la livraison de marchandises du lundi au samedi de 7h à 20h. Les usagers sont autorisés à y stationner leur véhicule la nuit de 20h à 7h, ainsi que les dimanches et les jours fériés. Ces emplacements réservés de manière périodique sont identifiés par un marquage de lignes discontinues de couleur jaune. Ce système permet de répondre, en partie, aux besoins en stationnement dans Paris intra-muros.



Source : Ville de Paris

Renforcer la régulation du secteur

Un secteur économique important à l'échelle régionale...

Avec plus de 32 000 entreprises de transport et de logistique, le secteur des transports totalise 6,6 % des salariés de la région (soit légèrement plus que la moyenne nationale) et près de 7 % du PIB régional. Ces entreprises s'appuient sur 371 000 collaborateurs et prennent en charge près de 400 millions de tonnes de marchandises annuellement. En termes d'emplois, ce secteur constitue donc un enjeu social important pour la région.

Sur le strict secteur du transport routier de marchandises, l'Île-de-France compte près du quart des entreprises françaises de ce secteur. Ce poids s'explique en partie par la localisation de nombreux sièges sociaux dans la région. Actuellement, ce secteur d'activité se caractérise par une augmentation continue de la part du transport léger (entreprises exploitant des véhicules de moins de 3,5 tonnes). Au début des années 2000, ces entreprises représentaient 25 % du secteur contre 64 % aujourd'hui. Parallèlement, le parc de Véhicules Utilitaires Légers 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. Le nombre de copies de licences de transport intérieur (permettant d'exploiter un véhicule de moins de 3,5 tonnes) représente aujourd'hui la moitié des copies valides : 40 000 sur 80 000.

Retour d'atelier

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 de règlements de circulation.

...mais qui recouvre de grandes disparités.

En Île-de-France, la majorité des entreprises exploitent un parc de moins de 9 véhicules et leur activité dépend souvent d'un seul donneur d'ordre. Il s'ensuit une relative fragilité économique, qui se caractérise par un turnover important : plus de 55 % des entreprises de transport routier de marchandises ont moins de 5 ans d'activité.

Au niveau régional, les entreprises les plus fragiles sont celles ayant leur activité dans le transport léger : près d'un quart des entreprises de transport léger inscrites en 2010 exploite un seul véhicule. C'est également le segment du transport où le travail illégal est le plus important. À l'échelle régionale, la part des entreprises exerçant la profession sans être régulièrement inscrites au registre des transporteurs est significative, même s'il est difficile d'en quantifier le nombre.

Ce phénomène de travail illégal constitue un enjeu important, à la fois du point de vue économique et social mais aussi du point de vue environnemental. En effet, le parc de VUL, est généralement vieillissant et moins vite renouvelé, aussi la pollution générée par les VUL est non négligeable. Au niveau national, les VUL comptent pour 18 % des émissions de CO₂ contre 24,6 % pour les poids lourds. De plus, leur utilisation est essentiellement en zone agglomérée, là où la densité de population exposée aux risques sanitaires est la plus élevée.

Un secteur encadré à l'échelle communautaire...

Le marché du transport routier s'inscrit dans un cadre réglementaire européen. De fait, c'est aussi un marché d'échelle européenne, la France et l'Île-de-France connaissant un trafic d'origine ou de destination européenne. La nouvelle réglementation européenne d'accès à la profession de transporteur routier de marchandises est entrée en vigueur le 4 décembre 2011. Les travaux de transcription du « paquet routier » menés en étroite coopération avec les organisations professionnelles, ont aussi été l'occasion d'affiner la politique de régulation du secteur sur le champ du transport léger non impacté par les textes communautaires. Ainsi les entreprises souhaitant exercer la profession devront maintenant également répondre aux conditions de capacité professionnelle et financière, d'honorabilité et d'établissement. S'agissant du

Les véhicules utilitaires légers (VUL)

Comptabilisant plus de six millions de véhicules en 2008, soit 10 fois plus que le parc de véhicules lourds, les VUL se caractérisent par une multiplicité d'usages, d'utilisateurs et une très forte croissance depuis 20 ans. Selon le code de la route (article R311-1), le VUL se définit comme un véhicule conçu et construit pour le transport de marchandises ayant un poids maximal inférieur ou égal à 3,5 tonnes ou camionnette. Cependant, suivant les organismes, sont aussi classés parmi les VUL des véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC. Avec une charge utile moyenne de 0,8 tonne, le parc de VUL totalise une capacité théorique d'emport de 4 millions de tonnes. Par comparaison le potentiel de charge utile des véhicules dits « lourds » est de 7,3 millions de tonnes. Au niveau France entière, 36 % des utilisateurs sont des particuliers et 64 % des professionnels. Le secteur de la construction est le premier secteur professionnel possesseur du parc, avec 24 %. La part des motifs « transport de marchandises » augmente fortement avec l'augmentation de la taille des véhicules, et atteint 45 % pour les véhicules de 3,5 tonnes et 57 % pour les VUL de plus de 3,5 tonnes de PTAC.

En Île-de-France, les différentes enquêtes conduites montrent qu'il y a beaucoup plus de VUL que de PL dans Paris, aujourd'hui avec une proportion de 1 à 10. Cette augmentation est une tendance lourde car différents éléments pèsent en faveur d'un accroissement des VUL : le développement des livraisons à domicile, la montée des services en accompagnement de la vente des produits (installation, reprise des anciens équipements...). Par ailleurs, les VUL réalisent des parcours plutôt intradépartementaux et sont davantage utilisés pour desservir Paris : un chauffeur sur deux charge et livre dans le même département que celui de chargement, dont près de la moitié dans la même commune. Les flux intradépartementaux prédominent largement dans l'Essonne et en Seine-et-Marne, où plus de 65 % des chauffeurs livrant dans ces départements chargent également leurs marchandises. De plus ces flux sont très dépendants de la localisation des zones logistiques. Près de trois chauffeurs sur quatre vont charger dans un entrepôt ou sur une plate-forme logistique.



Source : SOeS, M. Savy, La part méconnue du système de transport : le VUL.

cabotage, la période transitoire en vertu de laquelle les transporteurs bulgares et roumains sont interdits de cabotage sur notre territoire est arrivée à son terme le 31 décembre 2011.

Différentes réflexions et expérimentations sont actuellement menées et visent l'augmentation de la productivité et donc de la compétitivité du transport routier de marchandises au travers notamment de l'accroissement de la charge utile (44 tonnes, 25,25 mètres de long, etc.). Ces possibles évolutions constituent des points importants à la fois sur le plan économique et social mais aussi en matière de sécurité routière. En effet les augmentations de la charge utile ou de la longueur des véhicules ne sont pas sans conséquences sur l'exploitation et la gestion routière.

La sécurité routière, une préoccupation du transport routier

En raison de leurs caractéristiques (poids, gabarit...), les accidents impliquant des poids lourds constituent un enjeu important en matière de sécurité routière. En effet, bien que moins nombreux que les accidents impliquant des véhicules légers, ceux mettant en jeu des poids lourds sont plus lourds de conséquences. Les poids lourds sont impliqués dans environ 6 % des accidents corporels en Île-de-France mais dans 12 % des accidents mortels (étude 2005-2010).

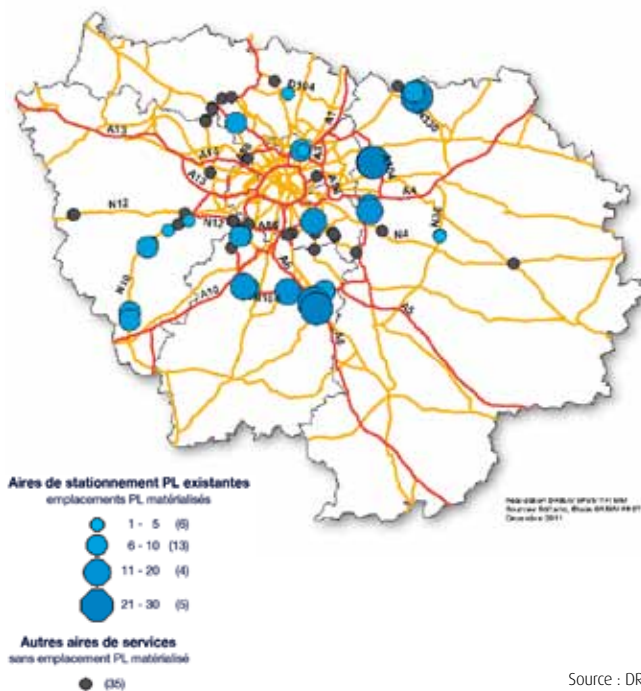
En 2010, on dénombre 863 accidents impliquant un PL sur un total de 19 753 accidents. Sur les 332 accidents mortels, 38 impliquent un PL, et le nombre de tués s'élève à 41, dont 54 % sont des usagers vulnérables (31 % des tués sont des piétons dont plus de 60 % concernent des seniors et 22 % sont des PMR).

Aussi face à ce constat, les actions à conduire en matière de sécurité routière doivent plus particulièrement être orientées sur la question du partage de la voirie. Au travers d'actions de prévention et de sensibilisation dans ce domaine, l'objectif est de développer les partenariats avec la profession pour une meilleure prise en compte de la sécurité routière dans les Plans de prévention des risques, tel que cela figure dans le document général d'orientations du Val-de-Marne (proximité du MIN de Rungis).

Au-delà de ces aspects, l'amélioration de la sécurité routière passe également par le renforcement et la poursuite des contrôles auprès des transporteurs routiers. Le contrôle des temps de conduite et de repos des conducteurs, de certaines caractéristiques techniques des véhicules et des poids assurés par les contrôleurs des transports terrestres a sur cet aspect un impact favorable.

Par ailleurs, il apparaît que le nombre d'aires de repos sur le réseau routier francilien est insuffisant. Cette insuffisance d'aires a pour effet de ne pas permettre aux poids lourds en transit de faire leurs pauses en Île-de-France. Celles-ci sont donc soit différées, soit réalisées dans de mauvaises conditions : stationnement sur bandes d'arrêt d'urgence ou sur les bretelles de sorties d'autoroute. Sur le réseau concédé, les seules aires de stationnement destinées au PL et gardiennées en Île-de-France se situent au niveau d'A5b et d'A1 (réseau concédé). Sur le réseau routier national (RRN), il n'existe pas d'aires de ce type, hormis les arrêts possibles au niveau des aires de service des stations essences. La DiRIF constate effectivement au quotidien un certain nombre d'arrêts sur les bandes d'arrêt d'urgence du RRN, notamment en cas de congestion du réseau. Pour des raisons de sécurité mais également d'efficacité du transport routier de marchandises, le nombre d'aires de stationnement poids lourds devrait être amélioré.

Aires de stationnement poids lourds d'Île-de-France sur le RRN



Source : DRIEA.

Assurer le développement d'un transport routier plus « durable »

Par son activité le secteur des transports génère l'accroissement de la consommation d'énergie en France, et a de ce fait, un fort impact sur les émissions de polluants et de gaz à effet de serre (GES).

Au niveau national, le transport routier de marchandises totalise 14 % des émissions de CO₂. En Île-de-France, celui-ci contribue à hauteur de 27 % des émissions de GES régionales. En 2010, les émissions de gaz à effet de serre des transports ont augmenté de 0,8 %, après cinq années consécutives de baisse. Cette hausse est néanmoins plus faible que celle de l'ensemble des secteurs (+1,9 %) et accompagne la reprise économique. Dans le secteur transport cette hausse des émissions de GES est à relier à la reprise du transport routier et plus globalement à l'évolution de la circulation routière.

Le trafic routier est aussi l'un des principaux émetteurs de pollution sur la zone de Paris et de la petite couronne, avec 53 % des émissions de NOx et 40 % des émissions de PM10. En 2009, environ 3 millions de franciliens étaient soumis à une qualité de l'air qui ne respectait pas les normes fixées pour les oxydes d'azote et environ 1,8 million de franciliens étaient impactés par des dépassements de seuil de particules.

Retour d'atelier

Les fédérations de transporteurs estiment qu'il y a des forts enjeux sur les prestations de transport réalisées en compte propre, en raison de la vétusté du parc, du remplissage des véhicules et de l'optimisation des tournées.

Par exemple, sur le secteur des matériaux et des déchets, le parc de camions bennes roulent relativement peu, aussi le taux de renouvellement est plus faible que sur les autres secteurs du transport de marchandises. Des efforts particuliers seraient à faire sur le parc (véhicules aux normes euro anciennes). Ce segment de l'activité transport est aussi fortement impacté par la gestion des retours à vide.

Seuils d'émissions de particules

La France doit respecter un plafond national d'émission de Nox de 810 kt en 2010 (directive plafond 2001/81/CE). En 2009 l'estimation était de 1 117 kt émis en France. Une baisse de 40 % des émissions de Nox d'ici à 2015 est nécessaire pour rattraper le plafond 2010 et se mettre dans la perspective des objectifs plafonds 2020. En Île-de-France, le long des voies de circulation, les niveaux de dioxydes d'azote restent globalement stables et plus de deux fois supérieurs aux valeurs réglementaires. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, l'objectif est de réduire de 30 % les particules PM 2,5 d'ici à 2015.

Seuil d'émissions des particules

Valeur limite PM 10	50 µg/m ³	Moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 35 jours par année civile
	40 µg/m ³	Moyenne annuelle civile
Valeur limite PM 2,5	25 µg/m ³	À partir de 2015 en moyenne annuelle civile

Source : DRIEE.

Ces enjeux d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution des gaz à effet de serre figurent dans le Plan de déplacement urbain d'Île-de-France, le Plan de protection de l'atmosphère, le Plan régional santé environnement. Cet ensemble de plans permet de proposer des mesures globales en faveur à la fois du report modal et d'un transport routier plus « propre ». En plus de la maîtrise des flux par la maîtrise de l'implantation logistique, il y a possibilité d'agir sur les véhicules et la gestion du trafic.

Les actions sur les véhicules et leur optimisation

Le renouvellement du parc de véhicules constitue l'axe majeur d'amélioration de la qualité de l'air. Plusieurs actions sont d'ailleurs conduites dans ce sens. À titre d'exemple, une des actions du Plan régional santé environnement, approuvée par l'arrêté préfectoral du 27 juillet 2011 traite spécifiquement de la réduction des émissions des véhicules de flottes captives, au travers d'une incitation au renouvellement du parc et l'augmentation de la diffusion de véhicules propres. Sur ce dernier point, la promotion et la diffusion de ces véhicules impliquent également le déploiement d'équipements pour la recharge (bornes de recharge électriques, GNV...), l'absence de ces équipements pouvant représenter un frein à leur utilisation.

Une réduction importante des émissions de polluants par les transports s'est déjà opérée depuis des années en Île-de-France, grâce notamment aux évolutions technologiques sur les véhicules. L'application de la norme Euro 5 (appliquée au 01-09-2009) a permis de diviser par 5 les émissions de particules pour les véhicules diesel. Mais ce sont à la fois la qualité des normes Euro, le nombre de véhicules, les distances parcourues, les vitesses, les modes de conduite et le taux de renouvellement du parc automobile qui influent sur les émissions dues au transport routier.

Ainsi, les transporteurs, en partenariat avec l'ADEME et le ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, se sont engagés dans des chartes d'engagement volontaire de réduction des émissions de CO₂.

À l'échelle de l'Île-de-France, plus de 12 000 véhicules sont engagés dans cette démarche à fin 2011, économisant 34 300 tonnes de CO₂ par an. Cette démarche, initialement prévue pour les entreprises de transport routier de marchandises ayant des véhicules de plus de 3,5 tonnes, a été déclinée pour les transports de voyageurs et doit être déclinée pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes. Cette déclinaison revêt un intérêt particulier pour l'Île-de-France dans la mesure où plus de 64 % des entreprises inscrites au registre des transporteurs en 2010 ont une activité uniquement limitée au transport léger.

La charte « Objectif CO₂, les transporteurs s'engagent »

Le dispositif d'engagements volontaires est une démarche qui vise à réduire les émissions de dioxyde de carbone (CO₂), qui génèrent l'essentiel de l'effet de serre du secteur des transports. Les normes européennes contribuent plus particulièrement à limiter les émissions de polluants locaux (oxydes d'azote, monoxyde de carbone, hydrocarbures imbrûlés, particules), d'où l'intérêt ici de cibler préférentiellement la réduction des émissions CO₂. Celles-ci sont directement liées à la consommation de carburant. Pour les volontaires, les bénéfices sont donc multiples : réduction de la consommation de carburant, avantage concurrentiel vis-à-vis des clients, optimisation de l'organisation des transports au sein de l'entreprise et anticipation des futures réglementations.

La démarche est réalisée en quatre étapes.

- 1/ L'autoévaluation, pour valider les conditions préalables à l'engagement (portage du projet en interne, suivi des consommations de carburant, connaissance de la sous-traitance...).
- 2/ La réalisation d'un diagnostic CO₂ permettant de définir un état de référence, évaluer les émissions de CO₂ et les gains potentiels, fixer les objectifs à atteindre et déterminer les actions à engager sur une période de trois ans.
- 3/ La validation de ces éléments par un comité régional, puis la signature de la charte par l'entreprise et l'utilisation du logo « Objectif CO₂, les transporteurs s'engagent ».
- 4/ L'évaluation annuelle vérifie le respect des engagements pris par l'entreprise et l'ajustement plan d'actions et des objectifs, le cas échéant. Elle constitue un levier de motivation pour le personnel et un instrument de mesure des résultats obtenus.

Le plan d'actions sur 3 ans.

Les entreprises choisissent les actions à mettre en œuvre parmi les propositions qui leurs sont faites dans les fiches actions « Objectif CO₂ ». Ces actions sont réparties parmi quatre axes d'amélioration (au moins une action par axe doit être choisie) :

- 1/ l'axe « véhicules », en utilisant des équipements et des solutions technologiques reconnus ;
- 2/ l'axe « carburant », pour mieux gérer les consommations et diminuer la dépendance au gazole ;
- 3/ l'axe « conducteur », en agissant auprès des conducteurs et en promouvant l'écoconduite ;
- 4/ l'axe « organisation des transports » qui permet de repenser l'organisation générale des transports.

Les politiques de gestion du trafic

Les politiques de transports, par l'instauration de mesures de restrictions de circulation ou de taxation, sur des zones particulièrement exposées ou « sensibles » ou sur des itinéraires contribuent à la réduction de l'empreinte environnementale du transport routier de marchandises. Deux projets structurants concernent actuellement l'Île-de-France.

Les ZAPA, appelées zones à bas niveau d'émission (ou LEZ : *Low Emission Zone*) dans d'autres pays européens existent dans 180 villes européennes. En France, il s'agit d'expérimentations instaurées par la loi Grenelle 2.

L'objectif est de réduire la pollution atmosphérique liée à la circulation routière en zone urbaine et contribuer ainsi au respect des normes de qualité de l'air définies par la réglementation communautaire et éviter les coûts sanitaires et sociaux associés. L'accès aux zones particulièrement polluées pourra être interdit de manière temporaire ou définitive par les collectivités locales aux véhicules les plus émetteurs de particules et d'oxydes d'azote (NOx). Le niveau d'interdiction des véhicules sera déterminé en fonction du contexte local et des enjeux en termes de pollution de l'air sur la zone. Les véhicules concernés par les ZAPA sont classés en groupes en fonction de la date de leur première immatriculation ou de la norme euro. Certains groupes de véhicules (force de l'ordre, pompiers, SAMU, cartes de stationnements pour personnes handicapées, véhicules électriques...) bénéficieront de dérogation complète à l'interdiction. L'expérimentation de trois ans sera mise en œuvre à l'initiative des communes ou groupements de communes de plus de 100 000 habitants pour lesquelles les valeurs limites réglementaires de la qualité de l'air ne sont pas ou sont susceptibles de ne pas être respectées.

En Île-de-France, la ville de Paris et la communauté d'agglomération de Plaine Commune font partie des collectivités engagées dans la démarche.

Une taxe kilométrique pour les poids lourds, conformément aux conclusions du Grenelle de l'environnement, va être mise en place. Les objectifs de ce projet sont de réduire le trafic routier de marchandises, d'assurer la couverture des coûts d'usage du réseau routier non concédé par les poids lourds et de financer la politique de développement intermodale des transports. Cette taxe devrait être mise en place en France en 2013 et concernera 10 000 km de routes nationales non concédées et environ 5 000 km de routes départementales.

Elle s'applique aux camions de plus de 3,5 tonnes, elle est calculée sur la base d'un taux kilométrique fixé entre 0,025 et 0,20 euro (taux moyen de 12 cents/km), en fonction des normes pollution euro, nombre d'essieux et PTAC. En moyenne à l'échelle nationale l'impact sur le coût transporté pour une tonne devrait être de 2,5 % (supportée en quasi-totalité par le chargeur puisque la hausse finale devrait être de 0,2 % pour les produits à faible valeur ajoutée) et les recettes escomptées s'élèvent à 1 milliard d'euros annuel dont 800 millions pour l'Agence de financement des infrastructures de transports de France.

Le suivi et le contrôle de cette taxe constituent un enjeu important tant pour l'État que pour les collectivités locales à la fois sur les aspects techniques que sur l'évolution du trafic routier (taux de chargement, report de trafics).

En effet, conformément au décret n° 2011-910 du 27 juillet 2011, la révision du réseau taxé est possible suite à un délai d'observation d'un an à compter de la mise en œuvre effective de la taxe.

Réseau concédé et réseau soumis à la taxe poids lourds en Île-de-France



- Réseau routier national taxé
- Réseau routier local taxé
- Réseau concédé

Source : DRIEA.

Synthèse

Le mode routier doit répondre à plusieurs exigences : sociales, économiques et environnementales.

Par son importance, le transport routier est un vecteur de l'amélioration de la qualité de l'air et de la diminution des gaz à effets de serre. Sur ce point, des projets visant à réduire l'impact environnemental des transports routiers sont en cours (ZAPA, taxe poids lourds). Toutefois, il faut souligner que depuis plusieurs années, les transporteurs se sont déjà engagés dans des démarches environnementales, comme les chartes CO₂, qui leur apportent aussi un gain économique (économie de carburant par exemple).

À l'échelle de l'Île-de-France, l'optimisation de l'usage du réseau routier constitue un axe important de progrès vis-à-vis de la congestion routière et du partage multimodale. À toutes les échelles de hiérarchisation du réseau routier, les gestionnaires doivent prendre en compte la circulation des marchandises.

Dans ce cadre, la zone dense constitue un contexte spécifique : l'importance du trafic VUL, l'augmentation du nombre de livraisons dans et entre ces zones agglomérées, la présence de nombreux autres usagers imposent une réflexion d'ensemble à une large échelle, afin de promouvoir des réglementations de circulation homogènes (gabarit, gestion des aires de livraison, horaires...).

L'ensemble de ces réflexions est à lier à celles sur le maillage des centres de distribution urbaine et sur l'optimisation et la mutualisation des chargements, pour réduire la demande en déplacement.

Dans un contexte de régulation européenne et nationale de la profession, les enjeux d'équité et de compétitivité renforcent la nécessité du contrôle du respect de la réglementation. La prise en compte de la sécurité routière complète ce volet social du transport des marchandises.

Des orientations en réponse aux enjeux

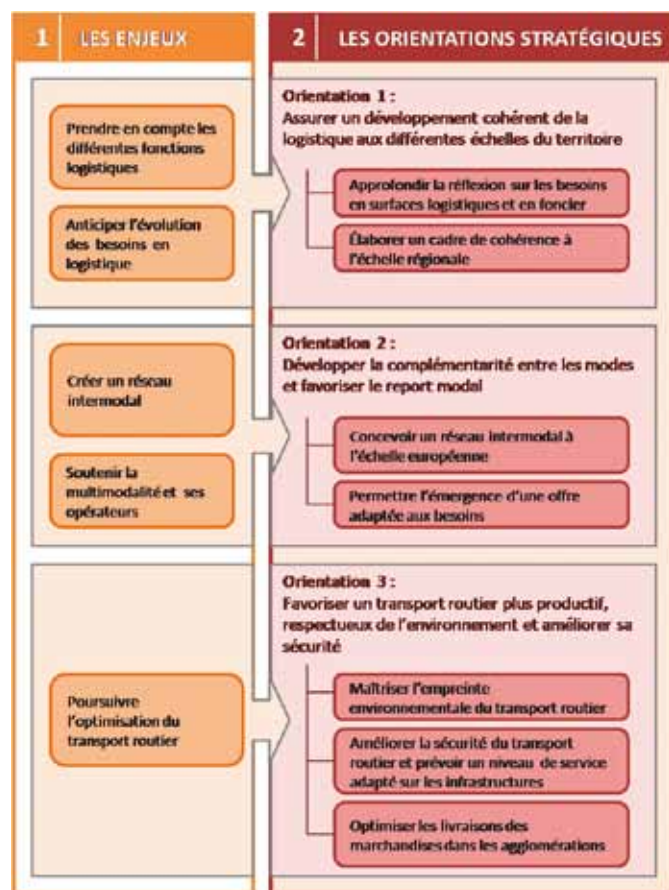
À partir de l'analyse de la situation du fret et de la logistique en Île-de-France et de l'approche prospective de son évolution, les enjeux régionaux ont pu être définis.

Pour faire face à ces défis, trois orientations stratégiques ont été élaborées, qui se déclinent à plusieurs échelles, à la fois interrégionales et locales, et qui englobent le champ des transports mais également celui de l'aménagement, de l'environnement et du développement économique :

- assurer un développement cohérent de la logistique aux différentes échelles du territoire ;
- développer la complémentarité entre les modes et favoriser le report modal ;
- favoriser un transport routier plus productif, respectueux de l'environnement et améliorer sa sécurité.

Ces orientations, résultats d'une réflexion partenariale, ont vocation à être portées par l'ensemble des acteurs du fret et de la logistique en Île-de-France, qu'ils soient publics ou privés. Elles définissent le cadre d'une politique régionale dans ce domaine. Ainsi, c'est la synergie entre les différents acteurs, mobilisés autour d'un projet commun, ainsi que la multiplicité et la diversité des actions, menées en réponse à des objectifs partagés, qui inscriront le transport de marchandises dans une démarche de développement durable au niveau régional.

Des enjeux aux orientations stratégiques



Source : CATRAM.

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

Face aux problématiques liées au mitage, au desserrement des espaces dédiés à la logistique et à la maîtrise des distances de transport, la nécessité de mettre en place un cadre régional partagé pour le développement des équipements logistiques s'impose.

Une réflexion sur les besoins en surfaces logistiques

Une première étape dans l'élaboration de ce cadre global est le lancement d'une réflexion sur les besoins régionaux en surfaces logistiques et en foncier. Cette réflexion devra s'appuyer sur des éléments d'information régulièrement mis à jour : la mise en œuvre d'une veille apparaît donc un préalable indispensable. Cette veille permettra de mettre à jour les tendances passées pour les consommations de foncier liées à l'entreposage, les conséquences liées à la prolongation de ces tendances et les inflexions que pourrait produire la mise en place de politiques de planification spatiale. Cette réflexion a déjà été largement amorcée dans les travaux prospectifs de la DRIEA et devra être poursuivie.

La réflexion sur les besoins en surfaces logistiques se veut globale et elle devra prendre en compte les mutations du système de production, l'évolution des échanges, les avancées des régulations environnementales mondiales ou européennes ainsi que le positionnement de la région Île-de-France comme plaque tournante nationale et européenne. Sur un autre plan, les nouveaux usages et pratiques commerciales devront également y être intégrés comme l'e-commerce, les livraisons à domicile, les nouveaux formats de magasins, etc. Comment peuvent-ils influencer l'organisation logistique actuelle ? Quelle est la marge de progression de ces nouveaux usages ? En particulier, les circuits et les étapes logistiques vont-ils se raccourcir ou au contraire se complexifier ? Avec quel effet sur le stock de surfaces logistiques existantes ?

Un autre volet de cette réflexion sur les besoins en surfaces logistiques concerne la question des sites et les conditions liées à la pérennisation des activités logistiques. Il s'agit de définir les critères de sélection des sites, ceux-ci devront prendre en compte notamment les aspects fonciers, les critères d'accès, les fonctions logistiques et l'insertion dans l'environnement. La réflexion devra s'appuyer sur l'analyse et l'expertise conduite par la DRIEA sur l'obsolescence du parc (actuel ou à venir) et sur les conditions pour maintenir de l'activité logistique. Les solutions d'intensification de l'usage de l'espace (mixité des usages et verticalité) essentiellement en proche couronne seront également développées. Enfin la réflexion s'étendra aux possibilités de « plate-formisation » dans les zones logistiques implantées en périphérie, qu'il s'agisse de nouveaux sites ou de réorganisation et de mise en réseau de sites déjà existants.

Élaborer un cadre de cohérence à l'échelle régionale

La réflexion collective menée sur la question des besoins logistiques doit ensuite s'incarner dans un cadre de planification plus global, qui intègre les grands équipements logistiques et les infrastructures linéaires. Il s'agit ici de définir une vision partagée à l'échelle régionale, entre pouvoirs publics, aménageurs et professionnels, sur les sites stratégiques pour la logistique.

Une première étape sera la déclinaison par territoire logistique des besoins en surface pour cette activité à l'horizon 2025, selon différentes hypothèses de répartition et de croissance.

La déclinaison locale des objectifs de création de surfaces logistiques s'appuiera sur des schémas logistiques. Une mise en commun des schémas, dans un cadre régional, devra assurer une cohérence à l'ensemble. La promotion et l'accompagnement de ce type de document, élaborés en concertation avec les acteurs du territoire, apparaissent nécessaires.

En complément, il faudra veiller à redéployer des fonctions logistiques à l'Ouest de l'Île-de-France grâce notamment au maintien des sites déjà existants (Gennevilliers-Nanterre, Cergy-Pontoise, Le Mantois, Trappes-Saint-Quentin, Bruyères, le centre Essonne...), aux opportunités offertes par la création du port Seine-Métropole (Achères) et aux développements induits par l'axe Seine et le canal Seine-Nord Europe.

Prendre en compte la logistique dans les politiques d'aménagement

Un dernier volet de l'orientation stratégique sur le développement spatial comprend les éléments qui permettent l'inscription concrète des préconisations dans la politique d'aménagement spatial.

Une analyse du foncier logistique disponible devra être menée, elle permettra de distinguer, d'une part, les espaces sur lesquels des sites nouveaux peuvent prendre place et, d'autre part, les possibilités de requalification ou d'intensification des espaces déjà occupés par des fonctions transport et logistique. Ces opérations de requalification ou de réhabilitation concernent les sites de zones denses comme de zones périphériques.

En fonction de cette analyse et dans la mesure du possible, une densification de la trame logistique sera recherchée afin d'enrayer le desserrement des sites d'entrepôt. Cet objectif de densification devra s'appuyer sur des mesures précises concernant les modalités d'implantation (coefficients d'occupation des sols, aménagements externes).

De la planification à la réalisation du projet, les effets liés aux activités logistiques devront être mesurés. Le périmètre de l'étude d'impact qui devra précéder l'approbation des projets de création et de réhabilitation des sites logistiques devra faire partie de la réflexion collective. En complément, l'aménagement et la gestion d'une zone logistique devront être définis de manière à pouvoir réduire ou maîtriser ces effets induits. Ainsi les porteurs de projets devront proposer une prise en charge des nuisances (bruits, insertion paysagère, gestion des flux PL dans le réseau viaire de proximité).

Pour la planification des espaces, il est opportun d'initier une approche différenciée par couronne et fonction logistique :

- en zone périphérique (autour de la Francilienne et au-delà), il convient de prévoir des sites nouveaux pour des fonctions de stockage, de transit et d'éclatement des flux interrégionaux et internationaux ;
- en zone intermédiaire, le long de l'A86 et en deuxième couronne, les espaces peuvent être réservés à des fonctions d'entrepôt de moyennes et longues durées et à l'approvisionnement de la région

en pondéreux. Une politique de conservation et de développement de l'offre logistique peut être mise en œuvre ;

- en zone dense, c'est-à-dire en première couronne et dans Paris, pour des fonctions logistiques en lien avec les activités de messagerie, de groupage et de produits alimentaires et pour certains produits pondéreux, il est nécessaire de sauvegarder des sites logistiques et de développer une nouvelle offre logistique urbaine.

Enfin, parce que les sites à réhabiliter supposent souvent des opérations lourdes (dépollution, démolition, etc.) et qu'un programme d'équipement logistique ne dégage généralement pas un rendement financier suffisant (vis-à-vis des m² occupés au sol), la question du portage foncier et financier du projet se pose. Ainsi il importe de définir un cadre de référence pour le montage immobilier ainsi que les modalités d'intervention des acteurs publics, notamment sur les sites centraux, de fait les plus concernés par la pression urbaine.

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

Cette deuxième orientation s'attache à définir les directions à impulser pour favoriser le report modal. L'appui au report modal va comprendre tous les trafics et tous les conditionnements.

Concevoir un réseau de plateformes intermodales inséré dans l'espace européen

Les trafics intermodaux renvoient aux flux conteneurisés et donc aux trafics internationaux pour l'essentiel, qu'il s'agisse de marchandises empruntant les courants d'échanges intercontinentaux (aujourd'hui dominés par les importations d'origine asiatique) ou d'échanges intraeuropéens (ce sont plutôt des produits semi-finis pour l'essentiel). Il s'agit donc d'assurer les conditions du rayonnement international de l'Île-de-France sur des réseaux qui présentent un potentiel de développement important dans l'avenir, entre autres en raison d'un bilan environnemental positif vis-à-vis du mode routier.

La méconnaissance des flux intermodaux a été soulignée à diverses reprises lors des ateliers préparatoires au document. En préalable à une réflexion sur l'intermodalité, il est nécessaire de mieux connaître les flux mais aussi les évolutions concernant l'usage de certaines techniques en Europe et de certains conditionnements (le conteneur Euro 45 pieds palletwide, qui permet d'utiliser les palettes européennes).

Il est nécessaire de placer l'Île-de-France dans le marché européen de la logistique intermodale de manière à bénéficier pleinement des potentiels de développement offerts par l'axe Nord Paris-Benelux et Ouest Paris-Le Havre et de prendre en compte les projets qui impacteront les chaînes logistiques (notamment création du canal Seine-Nord Europe, développement du transport combiné...). Ces réflexions pourront s'appuyer sur des scénarios prospectifs concernant les futurs réseaux, leurs modèles d'exploitation et les itinéraires structurants. Elles seront à articuler avec les actions menées par la commission européenne dans le cadre de sa politique de soutien au développement des infrastructures de transport (RTE-T, Réseau transeuropéen de transports).

Le réseau intermodal régional s'appuiera à court et moyen termes sur les équipements existants et les projets en cours. Parallèlement à l'évaluation des flux, un audit exhaustif sur l'infrastructure existante sera conduit afin de mesurer les capacités résiduelles du réseau de plates-formes actuel et de pouvoir ensuite correctement dimensionner les nouveaux projets.

Ainsi dans un premier temps, il est nécessaire d'optimiser l'utilisation actuelle des infrastructures de transport pour accroître la productivité du transport intermodal. En particulier, il peut s'avérer nécessaire de revoir et repenser l'utilisation des sites interfaces et des sites de production en fonction des besoins actuels. Notamment, les fonctions de l'ensemble Sud-Est, Villeneuve-Saint-Georges, Valenton I et II, pourront être revues. En complément, il convient de repenser la gestion des sites combinés de manière à ouvrir aux différents opérateurs leur accès et améliorer leur productivité.

La réorganisation et l'optimisation des capacités actuelles ferroviaires (Valenton en particulier) permettront la transition vers les nouveaux équipements. Ces nouveaux équipements pourront être insérés dans un réseau qui aura su conserver des capacités de production importantes (pour le transit et l'échange) et des sites d'interface en zone dense (Noisy-le-Sec, Chapelle, Rungis, etc.)

Dans un second temps, il est nécessaire de définir la localisation de nouveaux équipements, leurs dimensions et les équipements associés. De manière à favoriser les synergies et renforcer la compétitivité de chaque mode, il apparaît utile de concevoir, partout où il est possible, des équipements fondés sur la tri-modalité. Il ne s'agit pas de promouvoir les chaînes de marchandises tri-modales – étant donné le coût des ruptures de charges, elles ne sont pas compétitives – mais d'accroître l'attractivité des modes alternatifs en offrant plus d'itinéraires et plus de services sur un seul site.

La création du port Seine-Métropole est le projet fluvial structurant à mener, en concertation avec les collectivités concernées, pour répondre à ces besoins intermodaux, mais aussi plus globalement aux besoins logistiques et d'approvisionnement de l'ouest parisien.

Cette réflexion sur l'intermodalité devra intégrer aussi les besoins en création de plates-formes en accompagnement des projets d'auto-routes ferroviaires et de fret à grande vitesse dans le secteur de Roissy.

Maintenir et développer un transport multimodal en zone urbaine et expérimenter de nouveaux systèmes logistiques

La problématique du report modal ne se limite pas à celle de l'intermodalité. L'essentiel des trafics reportés concerne les pondéreux pour lesquels il existe un potentiel particulièrement important sur les courtes distances. De manière à permettre l'émergence de services compétitifs pour l'approvisionnement de ces produits, il faut densifier le réseau des sites multimodaux et s'assurer de la pérennité des sites existants, dont une partie est sous-utilisée.

Il apparaît ainsi nécessaire de procéder à l'inscription des sites portuaires et ferroviaires dans les documents de planification comme des sites à vocation logistique. Cet objectif concerne la zone dense et la zone périphérique.

L'expérimentation de nouveaux services de transports (utilisation des transports collectifs pour le fret, utilisation de la voie d'eau pour logistique urbaine, modes de livraison...) doit être encouragée.

Les incitations en direction des chargeurs devront être renforcées ; il s'agit en particulier des aides à l'infrastructure et à son équipement. Un autre levier pour favoriser le report modal consiste à intégrer dans le choix des projets (pour la mise en œuvre d'un site industriel ou logistique) ou des prestataires (pour l'approvisionnement d'un chantier ou la collecte de déchets) le critère de l'impact des transports. Les marchés publics offrent des leviers importants en la matière.

Inscrire le fret dans les politiques de développement de l'offre ferroviaire au niveau francilien

Le fret ferroviaire a connu une évolution inverse à celle du transport fluvial. Alors que celui-ci a connu un développement spectaculaire sur des trafics nouveaux (les conteneurs, les déchets) et qu'il a bien résisté sur des trafics traditionnels en temps de crise, le fret ferroviaire décline régulièrement depuis 2000. La question n'est donc pas seulement celle d'une crise structurelle liée à une désindustrialisation et à l'évolution de la demande vers d'autres formats d'envois mais la problématique est aussi liée au mode de production et à l'offre ferroviaire.

Les problèmes de capacité ont été soulignés par l'ensemble des acteurs du monde ferroviaire. Ainsi, pour soutenir le mode ferroviaire, il convient de pouvoir assurer un accès de qualité à l'infrastructure alors que le réseau est de plus en plus sollicité par le transport voyageur. Une meilleure connaissance des sillons disponibles et une meilleure coordination horaire semblent indispensables pour arriver à un niveau

de service suffisant pour les usagers du mode ferroviaire. Les besoins du fret ferroviaire sont notamment à prendre en compte avec une approche prospective, à l'occasion des projets de développement de l'offre voyageurs, mais aussi de manière opérationnelle, notamment lors de l'organisation des chantiers de travaux. Cet appui à l'offre de service ferroviaire pourrait être structuré par axes. L'axe Seine, reliant les ports du Havre et de Rouen, étant prioritaire compte tenu des projets et des travaux qui l'affecteront (EOLE, LNPN, travaux de régénération...). La mise à niveau de l'infrastructure pourrait se compléter par la création d'itinéraires et de sites de production sur le standard de 1 000 mètres. Enfin, en raison de la configuration du réseau national, organisé en étoile autour de Paris, le trafic de transit reste important et il est nécessaire de conserver des capacités d'accueil de trains de transit sur les sites de production franciliens.

Structurer et proposer une offre adaptée aux besoins

Le soutien aux modes alternatifs se complète par des aides ponctuelles aux prestataires et aux destinataires. Dans le cas du ferroviaire, se pose la question des embranchements privatifs et il importe d'adopter une politique volontariste de maintien de ces installations lorsqu'elles sont de capacité suffisante et reliée au réseau majeur.

Pour le mode fluvial, il convient de poursuivre et d'intensifier les aides à l'investissement et à l'exploitation et, éventuellement, d'étendre le périmètre. Par ailleurs, la poursuite de la mise à niveau de l'infrastructure (horaires, gabarits) s'impose.

D'une manière générale, la cohérence des investissements sur les deux modes à travers des schémas de développement par axe (du type axe Seine) est une orientation à encourager. Ces schémas de développement par itinéraires structurants devront s'appuyer sur des actions coordonnées de la part des gestionnaires.

Accompagner les opérateurs de transport à l'évolution de la demande

Les réflexions portant sur l'opportunité de créer un opérateur ferroviaire de proximité devront être poursuivies. Pour le fluvial, les actions en faveur du renouvellement de la flotte devront s'intensifier de manière à accompagner au mieux la mise en service du canal Seine-Nord Europe.

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

Une meilleure utilisation des capacités routières et une maîtrise des nuisances liées au transport routier constituent des objectifs majeurs pour l'Île-de-France, de manière à maintenir un accès fluide aux infrastructures et améliorer l'acceptabilité des activités de transport.

Maîtriser l'empreinte environnementale du transport routier

La maîtrise de l'empreinte environnementale du transport routier s'appuie sur différents moyens. Il peut s'agir de limiter l'emploi du transport routier en améliorant la productivité des véhicules et en augmentant le taux de remplissage. La mutualisation des moyens de transport entre chargeurs ou entre transporteurs est une voie qu'il faut promouvoir au sein de plateformes ou de districts logistiques. Une autre option consiste à améliorer les motorisations des véhicules. Elles ne cessent de progresser pour la technique diesel et le renouvellement est rapide dans les flottes des gros porteurs mais beaucoup moins chez les moyens et petits porteurs – qui roulent moins et connaissent donc une durée de vie supérieure. Pour ces plus petits véhicules, les motorisations alternatives fondées sur d'autres énergies sont des options viables pour les livraisons locales.

Une meilleure utilisation des infrastructures routières consiste aussi à mieux répartir la demande en fonction de la disponibilité de l'infrastructure. Il s'agit en particulier de pouvoir décaler les horaires d'utilisation des sites logistiques et donc de profiter d'infrastructures moins sollicitées.

Au-delà des incitations, il existe aussi des mesures réglementaires et fiscales qui permettent de réguler l'usage du réseau : la taxe kilométrique et les ZAPA offrent des leviers importants et il faudra accompagner leur mise en place puis procéder à l'évaluation de ces expérimentations, tant du point de vue des impacts sur la qualité de l'air que sur l'organisation des flux.

Améliorer la sécurité du transport routier et prévoir un niveau de service adapté sur les infrastructures

La nécessité d'assurer une sécurité de haut niveau pour les usagers tiers de la route (piétons, deux roues, véhicules particuliers), mais aussi pour les personnels roulants et les manutentionnaires est une priorité. L'amélioration de la sécurité va passer par le développement d'actions de prévention et de sensibilisation, en particulier par la prise en compte de la composante sécurité routière dans les formations initiales et continues des professionnels de la route.

L'adaptation du réseau routier et l'optimisation de son exploitation constituent une autre voie pour assurer une plus grande sécurité aux usagers de la route. Plus globalement, la définition d'une politique de gestion des flux PL par type de réseau à l'échelle régionale et la préservation d'itinéraires du réseau à grande circulation devraient dégager des capacités nouvelles dans le cadre des infrastructures existantes.

À l'échelle locale, il s'agit par exemple de prévoir une desserte routière adaptée pour accueillir les flux routiers engendrés par les activités des sites logistiques. Des besoins en aires dédiées aux véhicules lourds sur le réseau majeur ont été également identifiés.

La lutte contre l'exercice illégal de la profession doit être par ailleurs renforcée.

Optimiser les livraisons des marchandises dans les agglomérations

La zone dense mérite une attention particulière en raison notamment du caractère multiusage de la voirie. La qualification de zone dense ne doit pas se limiter à Paris et la petite couronne car les mêmes problèmes se répètent dans les centres-villes ou les zones d'activités de zones urbaines plus périphériques.

De manière à mieux organiser la cohabitation des différents usages de la voirie, il est indispensable d'intégrer la circulation des marchandises dans les politiques de déplacements et dans les réflexions sur l'usage de la voirie. Cette intégration peut, par exemple, s'appuyer sur la définition d'itinéraires et des règlements de circulation et de livraison cohérents à des échelles pertinentes. Pour les projets d'aménagements urbains et pour les transports collectifs en site propre, cela peut consister en l'intégration des besoins liés à la circulation et au stationnement des livraisons. Plus généralement, la mise en cohérence et l'application de la réglementation et des dispositifs de sanctions associés apparaissent un préalable.

Enfin, de manière à permettre le basculement vers des motorisations alternatives pour les livraisons en zone dense, une réflexion sur l'équipement du réseau en stations d'approvisionnement véhicules électriques et GNV devra être menée par les collectivités et les gestionnaires du réseau.

Des orientations aux actions

Les trois orientations stratégiques pour le fret qui ont été définies contribuent au développement régional durable et solidaire de la métropole. Les leviers pour les mettre en œuvre sont multiples et s'appuient sur les missions et les actions de l'ensemble des acteurs du fret et de la logistique en Île-de-France.

Les collectivités publiques disposent d'ores et déjà d'outils qui peuvent être mobilisés dans la concrétisation opérationnelle de ces orientations stratégiques. On peut citer, sans être exhaustif, les dispositifs suivants : permis de construire, règlement de ZAC, schémas de cohérence territoriaux, SDRIF, règlements de circulation, PDU, PLD...

Les acteurs privés, transporteurs, logisticiens, chargeurs, promoteurs immobiliers..., s'engagent de plus en plus dans des démarches de développement durable qui, tout en améliorant l'impact environnemental de leur activité et leur image, apportent de réels gains économiques et sociétaux.

Au niveau régional, l'État, avec ses établissements publics, va naturellement porter au travers de ses missions l'ensemble de ces orientations stratégiques, qui s'inscrivent explicitement dans les objectifs du Grenelle de l'environnement. En effet, il est acteur important du domaine du transport de marchandises et de la logistique, en tant que gestionnaire d'infrastructures, maître d'ouvrage ou co-financeur de projets, acteur des politiques d'aménagement et de transport, porteur de la réglementation.

L'État veillera également à ce que ces orientations stratégiques soient bien prises en compte dans les politiques publiques développées au niveau régional et aux différentes échelles du territoire, en particulier à l'occasion de l'élaboration du Schéma directeur régional d'Île-de-France, du Schéma régional climat air énergie et des plans climat énergie territorial, le Plan des déplacements urbains d'Île-de-France, le Plan régional d'agriculture durable qui sont des documents structurants à l'horizon du projet Grand Paris.

À partir des leviers que possède l'État et ses établissements publics, un programme de 9 actions a été établi. Il a pour objet d'identifier les actions clés qu'il est important d'engager dès à présent.

Le programme d'actions a été structuré selon les 3 axes suivants.

Axe 1 : les actions structurantes

Elles visent à donner un cadre de pilotage, de suivi et de développement du transport et de la logistique en Île-de-France.

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

Axe 2 : les actions thématiques régionales

Elles visent des études et des opérations à caractère régional dans le domaine routier et des modes alternatifs.

- 1 • Concevoir une nouvelle intermodalité en Île-de-France à l'échelle européenne.
- 2 • Optimiser la gestion du transport routier de marchandises.
- 3 • Soutenir le développement d'une offre en transport multimodale.

Axe 3 : les actions spécifiques locales

Elles visent des projets particuliers qui relèvent de démarche exemplaire ou qui sont de portée ponctuelle mais qui sont suffisamment significatifs pour être spécifiquement identifiés.

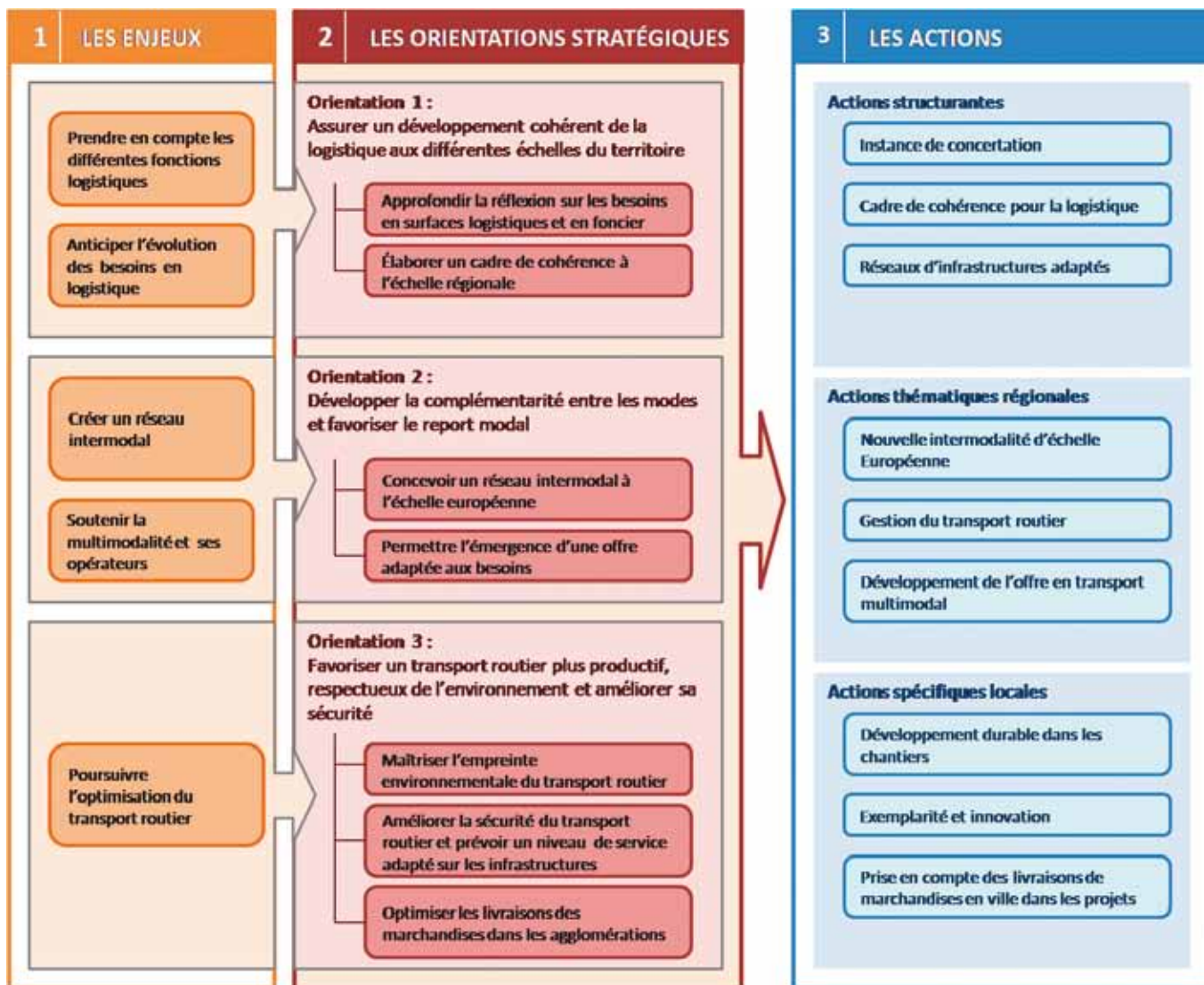
- 1 • Inscrire les chantiers de l'État et de ses établissements publics dans une démarche de développement durable.
- 2 • Participer aux expérimentations et favoriser les initiatives exemplaires sur des services innovants.
- 3 • Prendre en compte les livraisons des marchandises en ville dans les projets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

Chaque action a été présentée sous forme de fiches, qui rappellent les principaux éléments de diagnostic et les orientations stratégiques à laquelle elles répondent. Elles précisent les organismes de l'État qui seront pilotes de la mise en œuvre de l'action, ainsi que les partenaires à associer sans que cette liste soit exhaustive à ce stade.

Ce programme d'actions n'est pas limitatif et pourra être complété par d'autres actions élaborées dans le cadre de réflexions sur d'autres politiques sectorielles et territoriales à l'échelon régional.

Ce programme sera naturellement à enrichir au fil des ans, à partir du suivi partenarial de l'activité fret et logistique en Île-de-France. Ce suivi sera l'occasion de présenter les actions portées par les partenaires qui partagent la stratégie régionale qui a été définie.

Les actions



Fiche action 1

Mettre en place une instance de concertation sur les marchandises et un observatoire régional du transport de marchandises et de la logistique

Profil d'action	Action structurante
Orientation stratégique	<p>Assurer un développement cohérent de la logistique aux différentes échelles du territoire.</p> <p>Développer la complémentarité entre les modes et favoriser le report modal.</p> <p>Favoriser un transport routier plus productif, respectueux de l'environnement et en améliorer la sécurité.</p>
Contexte et objectifs	<p>Le transport des marchandises et la logistique en Île-de-France font intervenir une multitude d'acteurs directs ou indirects : transporteurs, opérateurs, logisticiens, gestionnaires d'infrastructure, collectivités territoriales, organismes consulaires... Être mieux à l'écoute de ces acteurs pour mettre en place une gouvernance adaptée sur le thème du transport et de la logistique est le support essentiel pour mettre en œuvre l'ensemble des orientations du dossier d'orientations stratégiques réalisé par l'État ainsi que celles de la région Île-de-France au travers du Plan des déplacements urbains et des assises du fret.</p> <p>Doter la région d'une entité régionale capable de répondre à ces attentes et lui donner les moyens d'y parvenir est une nécessité.</p>
Description de la mesure	<p>Création d'une instance de concertation sur le transport de marchandises :</p> <ul style="list-style-type: none"> - copilotée par l'État et la région, elle est ouverte à tous ceux qui participent directement ou indirectement au transport et à la logistique régionale ; - capable de mobiliser dans la durée les acteurs du transport et de la logistique sur les pratiques de transport et d'aménagements durables ; - bien que non décisionnelle, cette instance permet de mettre en perspective les actions engagées ou à engager, de provoquer les dialogues utiles, de favoriser l'émergence de bonnes pratiques et le partage d'expériences. <p>L'instance de concertation appuie ses travaux et réflexions sur un observatoire permanent, sa cheville ouvrière dans le domaine du transport et de la logistique.</p> <p>Création d'un observatoire régional du transport de marchandises et de la logistique</p> <p>Ses missions seraient :</p> <ul style="list-style-type: none"> • être un centre de ressources : <ul style="list-style-type: none"> - pour mieux connaître et suivre le secteur d'activité, identifier les évolutions. En particulier, une veille sera organisée à partir d'indicateurs (statistiques ou qualitatifs) sur les flux (modes, origine/destination, transports exceptionnels...), les professionnels, les modes d'organisation logistiques régionales, la consommation des espaces logistiques, la création des équipements ou des infrastructures...D'une manière générale, seront définis et suivis tous les indicateurs utiles pour vérifier la mise en œuvre effective de la politique régionale dans le domaine du transport de marchandises ; - pour produire des éléments méthodologiques, sous la forme de guide, de recueil de bonnes pratiques et de projets exemplaires. En particulier, le manque de références sur l'aménagement d'une zone logistique est ressenti : éléments de programme, modalités de gestion d'une plateforme, évaluation et prise en charge des impacts de l'activité zone logistique... • être un centre d'études pour approfondir la connaissance et mener des expertises, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> - dans le domaine de la logistique : méthode d'évaluation des besoins logistiques, méthodes d'évaluation de l'impact économique et environnemental, expertise sur l'obsolescence du parc, modalités de l'action publique pour un renouvellement et une mutabilité du parc logistique ; - dans le domaine des analyses territoriales : monographie des sites, avec expertise de leur potentiel logistique et en tenant compte, en grande couronne, des données sur la consommation d'espace d'une part, et de l'articulation entre les projets d'aménagement et les zones naturelles ou agricoles à préserver d'autre part. - être un centre d'animation pour partager les connaissances et les bonnes pratiques : organisation de journées thématiques, édition de bulletins d'information, création d'une plate-forme d'échange... <p>Cet observatoire sera copiloté par l'État et la région. Il s'appuiera sur l'IAURIF et associera en particulier des représentants des collectivités, du monde économique et les gestionnaires d'infrastructure.</p>
Pilotage	Préfecture de région, Région Île-de-France, DRIEA.
Partenaires	IAURIF, STIF, collectivités territoriales, RFF, VNF, Ports de Paris, chambres de commerce, Ademe, représentants monde économique.

Fiche action 2

Produire un cadre de cohérence du développement de la logistique à l'échelle régionale

Profil d'action	Action structurante
Orientation stratégique	Assurer un développement cohérent de la logistique aux différentes échelles du territoire.
Contexte et objectifs	<p>Avec ses 18 millions de m² de surfaces logistiques, l'Île-de-France est la première région logistique et représente 25 % du marché national. 68 % du parc d'entrepôts se localise en grande couronne (notamment en Seine-et-Marne). On assiste à un desserrement progressif de l'activité logistique du centre vers la périphérie.</p> <p>À l'horizon 2025, on estime les besoins en surfaces logistiques entre 115 et 215 hectares par an, selon les hypothèses de renouvellement du parc et de politique d'implantation des surfaces logistiques sur le territoire régional.</p> <p>La région Île-de-France doit pouvoir être en capacité de répondre durablement à ses besoins en maintenant une activité logistique/stockage pérenne avec une polarisation d'entrepôts dans les limites régionales mais également grâce à un réseau de sites de taille plus restreinte en zone dense pour la logistique urbaine.</p> <p>Pour ce faire, la préservation des emprises foncières et sites logistiques est essentielle et prioritaire pour ne pas obérer toute possibilité de développement futur. En zone dense, des réponses immobilières innovantes, de morphologie et de fonctions différentes, doivent être pensées pour répondre à cet enjeu. La définition des zones d'implantation des surfaces logistiques, en particulier en grande couronne, ne doit pas se faire dans une logique d'étalement et de consommation de grandes emprises agricoles ou naturelles.</p>
Description de la mesure	<p>Il s'agit de définir à l'échelle régionale l'ensemble de l'armature du transport et de la logistique à l'horizon 2025, en lien avec la connaissance des dynamiques de développement logistique au niveau du Bassin parisien. Ce cadre de cohérence comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la définition des territoires logistiques stratégiques et les fonctionnalités logistiques associées ; - une évaluation globale des besoins en surfaces logistiques selon différentes hypothèses de croissance, déclinée ensuite sur chacun des territoires stratégiques ; - la localisation des grands équipements de transports et logistiques, en s'appuyant sur les schémas et études sectorielles menés (en particulier schémas développement portuaires de Ports de Paris, travaux du Commissariat général au développement de la vallée de la Seine, réflexions sur sites ferroviaires stratégiques par RFF et SNCF) ; - les infrastructures linéaires de desserte structurantes. <p>Ce cadre de cohérence devra être compatible avec le Schéma directeur régional de l'Île-de-France, et sera pris en compte dans les documents de planification de portée régionale qui comportent un volet transport de marchandises et/ou de développement économique.</p> <p>L'observatoire régional des transports et de la logistique pourrait produire des éléments d'expertise, de méthode et des données pour mener cette action. Notamment, les leviers publics pour maintenir de la logistique devront être identifiés, de sorte à établir un programme d'actions commun État/région Île-de-France.</p> <p>Ces éléments devront être déclinés par territoire dans des schémas locaux de la logistique, qui préciseront :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le diagnostic des fonctions logistiques et des réseaux ; - le cadre et le zonage du développement logistique ; - la priorisation des projets logistiques et de mise en cohérence des réseaux, ainsi que le cadre de réalisation de ces projets. <p>Il s'agit en particulier de mener une réflexion sur tous les territoires de projets identifiés dans le cadre du Grand Paris (territoires de Contrats de développement territorial), et prioritairement sur les périmètres suivants : CA de Cergy, périmètre de l'EPA Seine-Aval, boucle de Gennevilliers, secteur de la Plaine-de-France, secteur de Roissy, secteur de Chelles-Vaires, périmètre de l'EPA Orly-Rungis-Seine-Amont.</p> <p>Les résultats de ces travaux ont vocation à être inscrits de manière opérationnelle dans les documents de planification locaux, notamment d'urbanisme (SCOT, PLU).</p> <p>En zone dense (Paris et petite couronne), un zoom spécifique sera réalisé sur les sites multimodaux dont le devenir logistique aura été qualifié d'incertain, notamment parmi ceux identifiés dans le projet de plan des déplacements urbains d'Île-de-France. Un diagnostic partagé du potentiel logistique de ses sites sera réalisé (caractéristiques et adéquation à la demande) par les gestionnaires et sera confronté aux intentions des opérateurs logistiques et des collectivités concernées, afin d'établir un cadre d'action publique qui préserve et développe l'activité logistique.</p>
Pilotage	DRIEA, RFF, VNF, Ports de Paris, Région Île-de-France.
Partenaires	EPA, EPF, opérateurs de la logistique, opérateurs du transport, collectivités territoriales, chambres de commerce, IAURIF.

Fiche action 3

Adapter à la demande les réseaux d'infrastructures gérés par l'État et ses établissements publics

Profil d'action	Action structurante
Orientation stratégique	Développer la complémentarité entre les modes et favoriser le report modal. Favoriser un transport routier plus productif, plus respectueux de l'environnement et en améliorer la productivité.
Contexte et objectifs	<p>Les infrastructures sont un élément structurant d'une politique de transport de marchandises. Leur qualité, tant en capacité qu'en offre de service, est garante de la mobilité des biens et conditionne le positionnement et la pérennité des sites logistiques d'approvisionnement de l'Île-de-France.</p> <p>Les réseaux d'infrastructures et d'équipements gérés par l'État et ses établissements publics constituent l'armature du réseau magistral de transport de marchandises en Île-de-France. Il supporte à la fois des flux interrégionaux et des flux internes à l'Île-de-France.</p> <p>Ce réseau fait globalement face à une demande croissante, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, et certaines sections souffrent d'un problème de capacité. Pour en améliorer la compétitivité, certaines infrastructures ferroviaires et fluviales doivent adapter leur standard pour favoriser le report modal. Le réseau de plates-formes doit être structuré et complété pour répondre aux besoins futurs.</p> <p>La rénovation et la modernisation des infrastructures doivent ainsi être menées, ainsi que la création des équipements ferroviaires et fluviaux complémentaires, en menant des projets qui assurent l'insertion de ces infrastructures dans leur environnement.</p> <p>Les projets franciliens devront s'inscrire dans une politique plus globale de desserte du territoire national et francilien (aménagement du port du Havre, canal Seine-Nord Europe, ligne nouvelle Paris-Normandie et aménagement de l'axe Serqueux-Gisors-Argenteuil en particulier), et conforter les programmes d'aménagement sur des axes structurants (Vallée de la Seine, Axe Seine-Nord en particulier) ou des secteurs spécifiques (Seine-Oise, Seine-Amont, Roissy en particulier).</p> <p>La programmation des projets devra répondre aux objectifs de la loi de programmation du Grenelle de l'environnement dite « Grenelle 1 » qui vise pour le transport de marchandises une évolution de la part modale du non-routier et non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022 (sur la base de l'activité fret enregistrée en 2006). Elle devra être cohérente avec les orientations retenues dans le cadre de l'élaboration du Schéma national des infrastructures de transports (SNIT), dont l'avant-projet consolidé a été rendu public le 27 janvier 2011. Pour le domaine ferroviaire, elle devra prendre en compte le programme d'actions développé dans l'engagement national pour le fret ferroviaire (septembre 2009).</p> <p>Pour le domaine routier, l'objectif est d'abord d'optimiser l'exploitation du réseau actuel (information routière, gestion dynamique du trafic...) et de le compléter ponctuellement afin d'assurer la continuité des grands itinéraires dans des conditions homogènes de qualité de service.</p> <p>Sur le réseau ferroviaire orienté fret, l'objectif est de fournir à l'infrastructure la qualité de service pour fiabiliser les trafics existants et développer des services innovants.</p> <p>Pour le domaine fluvial et portuaire, l'objectif est de fiabiliser et de moderniser les ouvrages de navigation et d'adapter les caractéristiques de certains chenaux de navigation (mise à grand gabarit notamment). Créer un réseau de plates-formes portuaires adapté pour faire face à l'évolution des besoins.</p>
Description de la mesure	<p>La mesure consiste tout d'abord à préparer le prochain contrat de projets, celui en vigueur se terminant en 2013. Il s'agira de définir les projets visant l'amélioration du transport de marchandises, de les hiérarchiser et d'étudier les modalités de réalisation et de financement. Cette action sera menée conjointement avec la région Île-de-France, principal cofinancier. Ensuite, il s'agira de mener ces projets, des études aux travaux, dans le respect des conventions établies avec les différents financeurs.</p> <p>Les principaux projets recensés sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - domaine routier : prolongement A16 entre l'Isles-Adam et la Francilienne, prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval (desserte port Seine-Métropole), aménagement de la RN 13 entre le boulevard périphérique et l'autoroute A14, aménagement de la RN10 entre Trappes et les Essarts-le-Roi, aménagement de la RN19 entre la RN406 à Bonneuil et la Francilienne à Servon, contournement Est de Roissy, prolongement de la RN406 pour la desserte du port de Bonneuil, traitement du tronc commun autoroutier A4-A86 ; - domaine ferroviaire : aménagement de la capacité sur les sections entre Juvisy et Grigny, entre Juvisy et Brétigny et entre Conflans-Argenteuil, aménagements pour accueillir trains de 1 000 mètres, aménagement de plates-formes pour le transport combiné, l'autoroute ferroviaire et le TGV Fret ; - domaine fluvial et portuaire : rénovation et modernisation des ouvrages de navigation, aménagement à grand gabarit de la section Bray-Nogent, mise au gabarit européen de l'Oise, création de la plateforme multimodale Seine Métropole (Achères), aménagement de nouvelles zones portuaires (à Triel-sur-Seine et dans le secteur d'Évry notamment) et de ports urbains. <p>Pour les infrastructures ferroviaires, une action spécifique sera menée pour rendre lisible la politique de maintien et de développement des capacités fret en Île-de-France. En particulier, il sera défini l'offre fret de référence, à différents horizons, à prendre en compte pour les études de projet, notamment de développement de l'offre voyageurs. Cette analyse sera menée par axe radial, de sorte à garantir la continuité des sillons. Pour les phases travaux, l'impact des chantiers sur le trafic de marchandises sera spécifiquement pris en compte. Ce cadre de référence sera établi en concertation avec les opérateurs de transport, le STIF et la région.</p>
Pilotage	DRIEA, RFF, VNF, Ports de Paris, Région Île-de-France.
Partenaires	STIF, opérateurs fret ferroviaire, collectivités territoriales.

Fiche action 4

Concevoir une nouvelle intermodalité en Île-de-France à l'échelle européenne

Profil d'action	Action thématique régionale
Orientation stratégique	Développer la complémentarité entre les modes et favoriser le report modal.
Contexte et objectifs	<p>La région Île-de-France est au centre d'un réseau de transport de grande qualité : réseaux fluvial, routier, ferroviaire et aérien, chaque mode tirant parti séparément de cet atout.</p> <p>Avec l'arrivée du canal Seine-Nord Europe (CSNE), la restructuration de l'offre ferroviaire, les évolutions attendues sur la fiscalité routière et les restrictions sur les vols de nuit pour les aéroports européens, l'intermodalité doit acquérir de nouvelles parts de marché en se recomposant autour de nouveaux grands pôles d'échange.</p> <p>La majorité des conteneurs arrivant par les ports européens y sont traités pour recomposer des lots acheminés par véhicules routiers sur leur destination. Ce traitement génère une activité créatrice d'emplois et de valeur ajoutée.</p> <p>L'Île-de-France, pour elle-même et les régions limitrophes, peut reprendre une partie de cette activité en faisant plus massivement arriver ces conteneurs sur ses infrastructures portuaires.</p> <p>Le développement des trafics de conteneurs sur la Seine a ouvert cette voie que port Seine-Métropole (PSM) doit conforter, avec les synergies qu'offrent l'axe Seine et le CSNE. Ce projet s'appuiera sur les actions de développement portées par le conseil de coordination interportuaire de la Seine et le contrat de développement territorial de confluence.</p> <p>Pour le transport combiné rail-route continental, la hausse de trafic attendue, soutenue par la volonté de l'État au travers du Grenelle de l'environnement et l'engagement national pour le fret ferroviaire, nécessite d'anticiper la création de nouvelles capacités d'accueil en Île-de-France à l'horizon d'une dizaine d'années.</p> <p>Par ailleurs, le développement des autoroutes ferroviaires, soutenu par l'État et les régions va conduire, à brève échéance, à la constitution d'un réseau national dont l'Île-de-France fera partie. Il est par conséquent nécessaire de mettre en place un terminal de transbordement sur la région d'ici la prochaine décennie.</p> <p>Enfin, les études lancées par EuroCarex sur le TGV fret à Roissy, projet inscrit dans la loi Grenelle, doivent permettre d'aboutir à l'exploitation d'un réseau européen de transport de fret aérien par TGV en correspondance avec l'aérien intercontinental. L'Île-de-France a une place centrale dans ce système qu'il convient de valoriser.</p>
Description de la mesure	<p>Mettre le port Seine-Métropole en capacité d'attirer les opérateurs de logistique de traitement des conteneurs et positionner l'Île-de-France dans la chaîne de traitement de ces unités, profitant du développement de l'axe Seine et de l'arrivée de CSNE.</p> <p>Le port Seine-Métropole viendra en complémentarité des ports existants, et ils constitueront un réseau d'infrastructures plus performant et mieux adapté aux besoins. Pour assurer ce rôle, il s'agit sur le port de Paris Seine-Métropole de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - créer des terminaux de transbordement, fleuve/route et rail/route dotés de moyens de manutention performants et de surfaces de service adaptées ; - réserver les surfaces nécessaires à l'installation de la logistique interfacée à l'importation maritime et au transport terrestre combiné ; - mettre en place une gouvernance de nature à inciter les acteurs économiques à s'investir sur le développement de cette activité. <p>Mener une réflexion sur le transport combiné rail-route et doter l'Île-de-France de capacités d'interface rail-route de nouvelle génération.</p> <p>Tout d'abord, des études seront menées dont les objectifs seront :</p> <ul style="list-style-type: none"> - estimer les capacités résiduelles sur les terminaux existants en Île-de-France ; - déterminer le besoin de capacité de traitement du transport combiné sur les prochaines décennies ; - définir les éléments de cahier des charges d'un terminal de nouvelle génération : taille du terminal, unicité de ce terminal ou effet réseau entre petits terminaux, capacités techniques, modalités de gestion ; - localiser ce terminal ou ces terminaux, en liaison avec les collectivités concernées, en prenant en compte l'acceptabilité foncière, environnementale et la qualité d'accès aux infrastructures routières, ferroviaires et fluviales. <p>Ensuite, les mesures conservatoires seront prises dans les documents d'urbanisme pour préserver la réalisation de ces équipements et ces infrastructures, et les modalités techniques et financières de leur réalisation seront définies, dans le cadre du prochain contrat de projets notamment.</p> <p>Cette réflexion sera élargie pour prendre en compte les besoins d'un terminal d'autoroute ferroviaire en Île-de-France.</p> <p>Poursuivre en liaison avec EuroCarex la démarche de report modal vers le TGV Fret</p> <ul style="list-style-type: none"> - accompagner la définition du service et sa mise en œuvre ; - réaliser, en les cofinçant, les études d'embranchement sur LN3 à Goussainville ; - inscrire dans les documents d'urbanisme la création du terminal de chargement des TGV à Goussainville, et définir les modalités techniques et financières de sa réalisation.
Pilotage	DRIEA, Région Île-de-France, VNF, RFF, Ports de Paris, CAREX.
Partenaires	Collectivités territoriales, opérateurs de transport combiné, chambres de commerce, GNTC.

Fiche action 5

Optimiser la gestion du transport routier de marchandises

Profil d'action	Action thématique régionale
Orientation stratégique	Favoriser un transport routier plus productif, respectueux de l'environnement et en améliorer la sécurité.
Contexte et objectifs	<p>Sur les 210 millions de tonnes de trafic marchandises réalisés en Île-de-France en 2010, plus de 90 % sont réalisés par le transport routier. En complément des politiques nationales qui visent la diminution de cette part modale, le transport routier doit aussi relever des enjeux de développement durable et de compétitivité.</p> <p>C'est un secteur très dynamique et concurrentiel, dont le cadre est régi par des textes communautaires en évolution (« paquet routier », gabarit des véhicules (25 mètres, 60 tonnes), cabotage...). Le respect de ces règles est un enjeu fort, qui garantit l'équité entre entreprises et les conditions sociales des salariés. L'amélioration de la sécurité routière est aussi un enjeu de ce domaine d'activité, du fait de la sur-accidentalité liée aux poids lourds.</p> <p>Par ailleurs, le transport routier de marchandises totalisant 14 % des émissions de CO₂ au niveau national et ayant un poids important dans les émissions de polluant (en Île-de-France, le trafic routier est responsable de 53 % des émissions de NOx et de 25 % des émissions de PM₁₀), les professionnels s'engagent dans des politiques environnementales, en agissant sur les matériels, la formation, l'optimisation des chargements et des déplacements. Ces démarches, à encourager, sont à inscrire dans des politiques plus globales de déplacement et environnementales au niveau national et régional dont il faut suivre les effets (Schéma régional climat, air et énergie, zones d'action prioritaires pour l'air, plan de protection de l'atmosphère, plan des déplacements urbains, écotaxe PL notamment). Agir sur l'exploitation du réseau routier national est aussi un levier pour atteindre ces objectifs environnementaux.</p>
Description de la mesure	<p>La mesure s'articule autour des actions suivantes.</p> <p>Renforcer le contrôle de l'exercice de la profession et la lutte contre le travail illégal. Les comités départementaux anti-fraude, co-présidés par les préfets et les procureurs de la République, coordonnent l'action des services de l'État dans la lutte contre le travail illégal. Des opérations spécifiques concernant le transport routier sont menées afin, d'une part, de relever des infractions passibles de poursuites pénales, et d'autre part, grâce au partenariat avec les services fiscaux et sociaux, d'engager des actions permettant de sanctionner les entreprises qui fraudent. Il est proposé la création d'une instance de concertation avec les organisations professionnelles sur la fraude et le travail illégal. Celle-ci pourrait permettre d'évaluer les actions menées dans ce domaine y compris sur le champ de la concurrence déloyale et de faire partager la politique de lutte contre le travail illégal mis en œuvre en Île-de-France.</p> <p>Améliorer la sécurité Des démarches de sensibilisation et de formation des usagers de la route sont menées. Des actions spécifiques pourraient être conduites auprès des professionnels du transport routier de marchandises, à partir d'un travail collaboratif entre les services de l'État en charge de la sécurité routière, la CRAMIF en charge de la prévention du risque routier professionnel et les fédérations de transports.</p> <p>Il apparaît également que le nombre d'aires de repos sur le réseau routier francilien est insuffisant. Cela a en particulier pour effet de ne pas permettre aux poids lourds en transit de faire leurs pauses en Île-de-France. Celles-ci sont donc soit différées, soit réalisées dans de mauvaises conditions : stationnement sur bandes d'arrêt d'urgence ou sur les bretelles de sorties d'autoroute. Une étude sera réalisée en vue de faire un état des lieux de l'offre existante et identifier les besoins, afin de définir un programme de travaux, qui précisera les modalités techniques et financières de réalisation des projets.</p> <p>Accompagner les politiques environnementales et suivre les évolutions des pratiques de transport. La diminution de l'empreinte environnementale pour le transport routier de marchandises passe en particulier par le développement et la poursuite des chartes CO₂. Fin 2011, 31 entreprises se sont engagées dans cette démarche, en Île-de-France économisant ainsi 27 229 tonnes de CO₂. Un travail plus particulier sur l'extension de cette démarche à des polluants tels que les NOx, les PM₁₀ et 2,5 pourrait être également intéressant à mettre en place afin de mieux prendre en compte les enjeux en matière de qualité de l'air. Promouvoir l'éco-conduite est aussi un axe de progrès.</p> <p>Ce volet pourrait être inclus dans les programmes des centres de formation des conducteurs routiers qui délivrent les formations obligatoires FIMO et FCO (l'AFT l'intègre déjà).</p> <p>Par ailleurs, la mise en place de la taxe poids lourds pour fin 2013 devrait contribuer à un transport routier durable, en favorisant un meilleur remplissage des camions et une optimisation des déplacements. Le suivi et le contrôle de cette taxe vont conduire l'État et les collectivités locales à mettre en place des équipements spécifiques (destinés à la collecte de données et au contrôle) mais aussi à réaliser un suivi de l'évolution du trafic routier. Pour s'assurer à la fois d'un suivi cohérent et permettre le partage d'expériences, il est proposé de s'appuyer sur le Réseau scientifique et technique et les COTITA (Conférences techniques interdépartementales des transports et de l'aménagement) afin de réaliser une animation technique du suivi de la taxe poids lourds en Île de France.</p>
Pilotage	DRIEA, DIRECCTE, Ademe.
Partenaires	Fédérations de transports, CRAMIF, chambres de commerce, Écoles de formation des chauffeurs-routiers, préfecture de Police, collectivités territoriales.

Fiche action 6

Soutenir le développement d'une offre en transports multimodale

Profil d'action	Action thématique régionale
Orientation stratégique	Développer la complémentarité entre les modes et favoriser le report modal.
Contexte et objectifs	<p>Le Grenelle de l'environnement vise une réduction dans le domaine des transports des émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici à 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990. En complément des lois Grenelle, le décret du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air, transposant des directives européennes, fixe un certain nombre de plafonds d'émissions et de normes de qualité de l'air à atteindre au niveau national et local notamment sur les polluants suivants (ozone, benzène, dioxyde de soufre, oxydes d'azote, particules...). À ce jour, plusieurs villes françaises sont concernées par des dépassements de ces seuils (PM 10). Selon les estimations, l'Île-de-France y contribuerait à hauteur de 20 %.</p> <p>Ces objectifs nationaux sont déclinés à différentes échelles : schémas régionaux climat, air, énergie ; zones d'action prioritaires pour l'air ; plans de protection de l'atmosphère ; plan de déplacements urbains.</p> <p>L'atteinte de ces objectifs repose pour partie sur le développement des modes alternatifs. Ainsi, les objectifs du Grenelle fixent une augmentation de la part des modes non routier et non aérien de 14 à 25 % d'ici à 2022.</p> <p>Pour ce faire, il est nécessaire d'accroître l'attractivité et la compétitivité de ces modes alternatifs, et notamment de renforcer l'action auprès des acteurs du transport (chargeurs, transporteurs, transitaires, logisticiens, etc.) pour les inciter au report modal. En effet, changer la chaîne logistique nécessite bien souvent des investissements de la part des chargeurs (études, matériels, infrastructures) qui sont un frein au démarrage de l'activité.</p>
Description de la mesure	<p>RFF, VNF et Ports de Paris mènent des actions visant la diminution du coût de la rupture de charge, l'amélioration de l'offre de service, le renouvellement des matériels et la recherche de massification. Ces actions reposent sur des démarches commerciales, de sensibilisation, de soutien financier et des actions de développement.</p> <p>Les principales actions menées et à développer auprès des acteurs privés, en recherchant des éventuels partenariats financiers pour en accroître la portée, sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour le domaine fluvial (VNF et Ports de Paris) : les aides à l'embranchement fluvial (aménagement de quais, appontement, matériels de transbordement...), les aides au conseil pour la modification des chaînes logistiques, aide au démarrage de l'activité ; - pour le domaine ferroviaire (RFF) : démarche commerciale « environnement ITE », système de convention d'occupation temporaire de voies de service, le dispositif de convention de « mise en sommeil », le système de convention d'utilisation du RFN. <p>Pour le fluvial, il conviendrait de structurer ces plans d'aide par axe, pour offrir une meilleure visibilité de l'action publique. VNF, à l'instar de ce qui a été fait sur le bassin rhodanien, élaborera un plan de développement interrégional sur l'axe Seine, démarche qui pourrait à terme être dupliquée sur l'ensemble du bassin de la Seine.</p> <p>En complément, des schémas territoriaux de services portuaires seront produits par ports de Paris en concertation avec l'ensemble des acteurs économiques et institutionnels du territoire. Ils visent à développer le transport fluvial de marchandises et de voyageurs par une approche multimodale de la chaîne de transport et l'aménagement des territoires portuaires dans l'objectif d'une meilleure intégration dans l'environnement naturel urbain. Cette démarche sera menée en lien avec les réflexions menées par le conseil de coordination interportuaire de la Seine et plus globalement celles du Commissariat Général au Développement de la Vallée de la Seine.</p> <p>La création du canal Seine-Nord Europe nécessite un accompagnement particulier et VNF mène des actions de promotion du canal envers les chargeurs, la batellerie et les acteurs économiques régionaux, en lien avec les propositions du « Livre Blanc » réalisé par l'association Seine-Nord Europe.</p> <p>De manière très spécifique, le canal Seine-Nord Europe devant contribuer à augmenter et à modifier la flotte, une étude sur l'accueil de ces nouveaux trafics en Île-de-France sera menée. Elle aura pour but de préciser, en s'appuyant sur le comité des usagers du bassin de la Seine, les équipements de service complémentaires nécessaires : aires de stationnement, gestion des eaux usées et des déchets, avitaillement... Il s'agira ensuite de les réaliser, en recherchant un cadre financier partenarial. Par ailleurs VNF souhaite initier une réflexion sur la mise en œuvre d'un dispositif d'incitation à l'implantation, le long de l'axe Seine, qui puisse sur des filières spécifiques, soutenir l'émergence d'opérateurs multimodaux performants.</p> <p>Au niveau ferroviaire, il y a un enjeu sur la mutualisation du transport, et plus spécifiquement sur la création d'Opérateurs ferroviaires de proximité (OFF). C'est une démarche qui requiert à la fois une convergence de demandes de chargeurs sur un territoire donné et aussi un opérateur ferroviaire qui se positionne sur ce secteur d'activité. Cela relève donc essentiellement d'une dynamique d'acteurs privés, qui peut néanmoins être stimulée et soutenue par la collectivité publique. L'État peut ainsi jouer le rôle d'incitateur et de facilitateur, en s'appuyant sur les chambres de commerce pour fédérer les chargeurs et RFF pour les questions ferroviaires. De prime abord, un secteur où une mutualisation pourrait trouver sa pertinence est Orly-Rungis-Bonneuil.</p> <p>Pour finir, s'agissant des matériels, des actions sont menées dans le but d'en améliorer les performances environnementales, de les moderniser ou de les adapter pour répondre à l'évolution des besoins. Toutes ces actions seront soutenues par RFF, VNF et Ports de Paris, avec un éventuel volet financier incitatif au cas par cas (par exemple plan de modernisation de la batellerie de VNF).</p>
Pilotage	RFF, VNF, Ports de Paris, DRIEA, Ademe.
Partenaires	DRIEE, collectivités territoriales, fédérations de transports, chambres de commerces, Commissariat général pour le développement de la vallée de la Seine.

Fiche action 7

Inscrire les chantiers sous maîtrise d'ouvrage de l'État ou de ses établissements publics dans une démarche de développement durable

Profil d'action	Action spécifique locale
Orientation stratégique	Développer la complémentarité entre les modes et favoriser le report modal.
Contexte et objectifs	<p>Un important programme de rénovation des infrastructures et de création de bâti est actuellement mené et est programmé, notamment dans le cadre du contrat de projets État-Région. Le projet Grand Paris va soutenir cette dynamique de construction en Île-de-France.</p> <p>Les matériaux de construction (30 millions de tonnes) et les déchets (30 millions de tonnes), notamment du BTP (67 % des déchets), représentent les plus gros tonnages de marchandises transportées en Île-de-France.</p> <p>D'un point de vue transport, ce sont des marchandises qui se prêtent à du transport massifié, et donc à l'utilisation de la voie d'eau et du fer. Le recours à ces modes doit ainsi être privilégié. Cet objectif nécessite d'approcher les questions plus larges de maîtrise des sites de production et de traitement, en Île-de-France et dans les régions qui lui sont liées, et aussi de préservation des ressources naturelles et de réduction de la production de produits non valorisables.</p> <p>Par ailleurs, l'État et ses établissements publics se doivent d'être exemplaires dans la maîtrise d'ouvrage de ses projets. Les études de projets et les chantiers doivent s'inscrire dans une démarche de développement durable, contribuant aux objectifs du Grenelle de l'environnement : lutte contre le changement climatique, la préservation de la biodiversité et des milieux naturels, la prévention des risques pour l'environnement et la santé. En particulier, le recours aux modes alternatifs pour leur approvisionnement et pour l'évacuation des déblais doit être recherché, et les conditions pour une mise en œuvre effective réunies.</p>
Description de la mesure	<p>Cette mesure se décline en deux actions.</p> <p>Évaluer les besoins en matériaux dans la perspective de la mise en œuvre du Grand Paris Le projet Grand Paris impliquera une augmentation de la population et des activités, nécessitant des besoins en ressources. En associant les parties concernées, la DRIEE mènera une analyse relative à l'adéquation des ressources disponibles aux besoins en matériaux, dans le cadre des exercices de planification sectoriels en cours (schémas carrières et déchets notamment).</p> <p>Des études au chantier, prévoir l'utilisation des modes non routiers dans les projets sous maîtrise d'ouvrage de l'État ou de ses établissements publics Certains grands chantiers d'infrastructure présentent un potentiel pour un usage de la voie d'eau ou du fer pour son approvisionnement (matériaux, tunneliers, grues...) et l'évacuation de ses déchets et le repli de ses installations. Cela concerne avant tout les projets d'infrastructures (par exemple : Éole, métro Grand Paris, A104, mise à grand gabarit Bray-Nogent), mais aussi la construction de certains bâtiments publics. Après les avoir identifiés, il s'agirait, des études à la réalisation des travaux, de prévoir les conditions techniques et contractuelles pour concrétiser ce report modal. Cette démarche pourra s'inscrire dans une démarche plus globale de réalisation de chantiers durables, en prenant exemple sur la convention d'engagement volontaire pour le développement des infrastructures routières nationales en Île-de-France signée avec le syndicat des professionnels du BTP et d'ingénierie le 13 septembre 2011. Sur la base de ces expériences, un guide méthodologique à l'attention des maîtres d'ouvrage publics et privés, sera élaboré afin de leur donner les clés pour réussir une telle démarche.</p>
Pilotage	DRIEA, DRIEE, RFF, SNCF, RATP, VNF, Ports de Paris, SGP.
Partenaires	Collectivités territoriales, fédérations transports, fédérations bâtiments travaux publics, fédérations professionnelles ingénierie, Union nationale des industries de carrières et matériaux, Ademe.

Fiche action 8

Participer aux expérimentations et favoriser les initiatives exemplaires sur des services innovants

Profil d'action	Action spécifique locale
Orientation stratégique	Développer la complémentarité entre les modes et favoriser le report modal.
Contexte et objectifs	<p>Le système d'approvisionnement élaboré par Monoprix en collaboration avec l'État et la ville de Paris pour la desserte des magasins parisiens est un succès. Cette opération fait référence et est la preuve par l'exemple d'un report modal qui initialement paraissait ambitieux, voire irréaliste.</p> <p>Sur ce modèle, d'autres systèmes d'approvisionnement utilisant des modes alternatifs à la route doivent pouvoir être mis en place, en particulier pour l'approvisionnement de la zone dense où les contraintes sont les plus fortes. Les politiques de déplacement locales doivent favoriser l'émergence de telles solutions innovantes, les réglementations sur la circulation et la livraison des marchandises pouvant aussi être utilisées comme levier incitatif.</p> <p>De tels modèles, s'ils ne bouleversent pas les équilibres modaux à l'échelle régionale, apportent néanmoins des solutions adaptées à des problèmes spécifiques locaux, au bénéfice d'une large population.</p> <p>La zone dense de la région dispose de réseaux de transports ferroviaires légers en plein développement et il est intéressant d'étudier leur utilisation pour réduire l'impact carbone que représentent les millions de trajets en véhicules parfois de petite taille :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le réseau de tramways qui se développe en Île-de-France est un terrain de recherche important avec 7 lignes de tramways en exploitation à horizon 2015 ; - le réseau de métro du Grand Paris en projet peut aussi servir de laboratoire de recherche et faire émerger des solutions innovantes dans des quartiers en pleine restructuration ; - le réseau de tram-trains s'étend sur les tangentielles : tangentielle ouest, tangentielle nord, tram-train Massy-Évry. <p>L'Île-de-France dispose également d'un atout important avec un réseau navigable très étendu sur son territoire. Il n'est pas assez utilisé pour transporter les marchandises autres que les pondéreux, car réputé lent, alors que la congestion routière en zone dense efface souvent ce différentiel théorique de temps entre les modes.</p> <p>Ce mode de transport est mal connu et peut effrayer les chargeurs quant à la modification de leurs chaînes logistiques ; alors que structuré autour d'une organisation adéquate, il peut remplir un rôle de distribution urbaine efficace.</p>
Description de la mesure	<p>L'État, dans son domaine de compétence (gestionnaire de réseau) ou en partenariat, souhaite accompagner les projets innovants d'utilisation des modes alternatifs.</p> <p>L'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) conduit une expérimentation d'utilisation du réseau tramway T2/T3, en lien avec la ville de Paris et la RATP, pour la grande distribution urbaine, dans laquelle l'État :</p> <ul style="list-style-type: none"> - participe au financement d'une étude de faisabilité avec un ou deux chargeurs ; - étudie les conditions juridiques et réglementaires de la réalisation d'un tel service de transport de fret dans une rame de tramway sur des infrastructures dédiées aux voyageurs. <p>Ports de Paris et VNF mènent des démarches auprès des chargeurs et concrétisent des transports par voie d'eau sur des marchés émergents, qui ouvrent des perspectives de développement... En particulier, des projets sont en réflexion sur l'approvisionnement de la grande distribution dans le cœur de Paris, la livraison des véhicules de concessionnaires automobiles ou la gestion des interfaces entre le mode fluvial et le mode ferroviaire. Sur ce dernier point, les réflexions conduites dans le cadre du canal Seine-Nord Europe peuvent servir de base.</p>
Pilotage	DRIEA, Ports de Paris, RFF, VNF, SGP, Ademe, Région Île-de-France.
Partenaires	Collectivités territoriales, opérateurs de transports, fédérations professionnelles, STIF, APUR, chambres de commerces.

Fiche action 9

Prendre en compte les livraisons de marchandises en ville dans les projets d'aménagement et de déplacement

Profil d'action	Action spécifique locale
Orientation stratégique	Assurer un développement cohérent de la logistique aux différentes échelles du territoire. Favoriser un transport routier plus productif, respectueux de l'environnement et en améliorer la sécurité.
Contexte et objectifs	<p>La livraison des marchandises représente environ 15 % des déplacements de véhicules en zone urbaine et 25 % de l'occupation de la voirie. En Île-de-France, ce segment du transport correspond à 700 000 mouvements dont 300 000 dans Paris intra-muros. Depuis les années quatre-vingt-dix, ce secteur d'activité est en augmentation, en effet le développement du e-commerce, amène à une multiplication du nombre de livraisons à domicile et donc à un accroissement des arrêts. En raison de ces caractéristiques, c'est une activité quasi exclusivement faite par mode routier, qui se situe à l'interface de plusieurs domaines : la gestion de la voirie, la circulation, le développement économique, les évolutions des pratiques d'achats, la gestion urbaine, la qualité de vie.</p>
Description de la mesure	<p>La mesure s'articule autour de deux axes.</p> <p>Favoriser l'harmonisation des réglementations de livraison des marchandises en ville Les règlements de circulation relèvent directement du pouvoir de police du maire, à quelques exceptions près. En zone agglomérée, plusieurs règlements de circulation et de stationnement cohabitent, entraînant une perte d'efficacité dans les contrôles, des difficultés de livraisons pour les transporteurs, des allongements de temps de parcours. Se basant sur l'expérience de la ville de Paris, une plaquette de sensibilisation a été réalisée par la DRIEA en 2010 et diffusée à l'ensemble des communes et intercommunalités de la petite couronne. En application des orientations du projet de plan de déplacement urbain et du plan de protection de l'atmosphère, il est proposé de poursuivre cette action, en portant les enjeux de l'harmonisation des règles de livraison lors de l'élaboration des SCOT, des PLD et au travers l'élaboration de chartes (comme par exemple celle établie par le conseil général de Seine-Saint-Denis). En complément, en collaboration avec les fédérations de transporteurs, il est proposé de définir à l'échelle régionale un cadre commun et partagé reposant sur un minimum de règles simples, efficaces et aisément contrôlables. Ensuite, les enjeux de préservation des itinéraires à gabarit adapté pour les transports exceptionnels méritent d'être mieux expliqués et partagés avec les collectivités.</p> <p>Intégrer les livraisons et la circulation des marchandises dans les projets urbains Le développement des nouveaux modes d'achats (croissance des livraisons à domicile, développement du e-commerce) conduit à une augmentation du nombre de livraisons mais, aussi à une modification du mode de livraisons (multiplication des petits colis avec des véhicules plus réduits types : deux roues, etc.). Pour maîtriser cet essor des déplacements marchandises, il y a un réel enjeu de polarisation des livraisons. Aussi, la mise en place de système de type : points relais, consignes, hôtels logistiques urbains, travail sur les pôles d'échanges, etc., devrait être développée. Ces différents systèmes devront, autant que possible et lorsque cela est pertinent, bénéficier d'un raccordement à la voie d'eau ou au fer pour leur approvisionnement.</p> <p>Les gares de Grand Paris sont imaginées comme des lieux d'échanges mais aussi de services aux usagers. Ainsi, la société du Grand Paris intégrera cette fonction de livraison de colis pour les usagers dans la conception des futures gares du Grand Paris, ainsi que les questions de livraison et de stockage des espaces commerciaux qui y seront développés. Plus largement, les contrats de développement territoriaux porteront les enjeux d'approvisionnement des zones d'activités et d'habitat qui les composent.</p> <p>L'État, les collectivités et les aménageurs se sont engagés le 3 mars 2009 au travers de contrats-cadres à réaliser 8 éco-quartiers en Île-de-France. L'approvisionnement des commerces et des habitats qui y seront développés feront partie du référentiel d'un aménagement durable de ces quartiers.</p> <p>L'État, en tant que cofinanceur, s'attachera aussi à la prise en compte des besoins de circulation et de livraison des marchandises dans les projets de requalification routière pour les transports collectifs.</p> <p>Le dispositif d'aide à l'établissement de conventions d'engagement volontaire (dites chartes CO₂), par lesquelles les entreprises de transport routier mènent des actions visant la diminution des émissions des gaz à effet de serre, sera élargi aux entreprises de transport léger.</p> <p>Par ailleurs, l'expérimentation de stockages logistiques innovants en zone dense afin d'aider la logistique à se maintenir dans des zones à fortes dynamiques de projets pourrait être programmée et insérée en amont dans les projets de territoires dans le cadre de l'élaboration des contrats de développement territorial (CDT).</p> <p>Les projets innovants pourront être soutenus au travers du PREDIT (Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres), dans le cadre du programme national « marchandises en ville ».</p>
Pilotage	DRIEA, préfecture de Police, SGP, Ademe.
Partenaires	STIF, collectivités territoriales, fédération professionnelles, Ports de Paris, RFF, VNF.

Conclusion

La production de ce document a mobilisé de nombreux partenaires du transport et de la logistique en Île-de-France, qu'il convient de remercier pour leur participation et la qualité des échanges et des contributions qu'ils ont apportées à la réflexion.

Néanmoins, le travail ne s'arrête pas là : arrêter un document d'orientations est une très bonne chose mais il faut maintenant le mettre en œuvre ! Pour y parvenir, il y a nécessité de maintenir une mobilisation continue, qui seule permettra de réaliser le programme ambitieux qui a été fixé.

L'État ne doit naturellement pas en être le seul porteur, et il est attendu que l'ensemble des acteurs régionaux, des institutions publiques et de la sphère privée, soutiennent cette stratégie régionale. La région Île-de-France, qui a défini sa vision régionale du développement du fret et la logistique à l'occasion de ses Assises du fret en juin 2011, est un partenaire privilégié de cette démarche.

- Ce partenariat prendra forme *via* :
- la mise en place de l'instance de concertation sur le transport de marchandises, co-animée par l'État et la Région, qui assurera le suivi de la mise en œuvre des actions et qui sera installée à l'automne 2012 ;
 - la création d'un observatoire des transports et de la logistique, qui s'appuiera sur l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France et la Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France, et auquel l'ensemble des partenaires sera associé, véritable centre de ressources, d'études et d'animation ;
 - la production d'un cadre de cohérence du développement de la logistique à l'échelle régionale partagé par l'État et la région ;
 - l'identification des projets d'infrastructure à prendre en compte en matière de fret lors de l'élaboration du prochain contrat de projet.

Et fédérera l'ensemble des énergies nécessaires à l'avancement de ce dossier essentiel pour notre région !

**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 82 63
Fax : 01 40 61 80 000

Dépôt légal : juillet 2012
ISBN : 978-2-11-129907-8



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 82 63
Fax : 01 40 61 80 00