



**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Pour une filière logistique innovante, compétitive et durable

**Programme d'actions de l'État
pour le fret et la logistique
en Île-de-France**



Décembre 2021

Document conçu et réalisé par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France (DRIEAT).

Auteurs

Paul Weick, François Ploquin, Olivier Milan, Mathilde Risede (DRIEAT).

Coordination

Département des mobilités et de la logistique (DML) pour le service de la politique des transports (SPOT).

Contributions

DRIEAT/Service de la sécurité des transports et des véhicules (SSTV),
DRIEAT/Service de l'aménagement durable (SAD),
DRIEAT/Service de la connaissance et du développement durable (SCDD).

Ce document a été réalisé grâce aux contributions d'une trentaine d'acteurs du secteur du fret et de la logistique dont : RPIE, Délégation interministérielle au développement de la Vallée de Seine (DIDVS), SNCF Réseau, SNCF Immobilier, HAROPA PORT, Voies Navigables de France (VNF), Fédération nationale des transports routiers (FNTR), Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE), Union des entreprises transport et logistique de France (TLF), Syndicat national des transports légers (SNL), conseil départemental du Val d'Oise, conseil départemental de l'Essonne, conseil départemental de Seine et Marne, conseil départemental du Val-de-Marne, établissement public territorial Grand Orly Seine Bièvre, établissement public territorial Plaine Commune, établissement public d'aménagement Sénart, Établissement public foncier d'Île-de-France (EPFIF), conseil régional d'Île-de-France, Ville de Paris, Île-de-France Mobilité (IDFM), Atelier parisien d'urbanisme (APUR), Institut Paris-Région (IPR), ADEME, Chambre de commerce et d'industrie d'Île-de-France, SEMMARIS, SOGARIS, SOLIDEO, AFIOLOG, Association France Logistique, La Poste...

Photos de couverture : photo : 1, 3 et 5 Arnaud Bouissou (Terra)
photo 2 Bernard Suard (Terra)
photo 4 Laurent Mignaux (Terra)



Édito

Avec 10 % de création du PIB français, la filière du fret et de la logistique en France est stratégique pour l'économie nationale, l'emploi et le développement des territoires. 5^e recruteur en France, la filière compte 1,8 million d'emplois, soit 4 fois la filière automobile. Elle constitue un débouché attractif pour tous les profils¹.

Dans ce domaine, l'État a engagé, à l'occasion de la Conférence nationale sur la logistique, une réflexion sur les enjeux de la logistique en France. Celle-ci a permis l'élaboration de la stratégie nationale « France Logistique 2025 », présentée en 2016.

La remise au Gouvernement du rapport de MM Daher et Hémar « Pour une chaîne logistique plus compétitive au service des entreprises et du développement durable », en septembre 2019, a marqué le lancement au niveau national d'une nouvelle dynamique de reconquête de la performance logistique française, soumise à une forte concurrence internationale. C'est dans ce cadre que le Gouvernement a annoncé, lors de la tenue du premier Comité interministériel de la logistique (CILOG) du 7 décembre 2020, une série de seize mesures visant à faire de la logistique un levier puissant de la compétitivité française. Le Gouvernement a également dans les derniers mois actualisé les stratégies portuaires, fluviales et ferroviaires du transport de marchandises.

La position géographique mais aussi son dynamisme économique font de la région Île-de-France un territoire logistique stratégique pour la France, notamment dans ses connexions avec les ports de l'axe Seine et les autres pôles économiques, ainsi que dans son rôle de porte d'entrée internationale pour le fret aérien. Si l'État s'est doté depuis 2012 d'un document d'orientations stratégiques pour le fret sur le territoire francilien, d'importantes évolutions économiques, environnementales et sociales sont intervenues et se sont accélérées depuis, amenant à réinterroger cette démarche engagée par l'État.

Parmi ces nombreux changements, la crise sanitaire liée au Covid-19 a durement éprouvé les professionnels du secteur tout en rappelant l'importance que nous devons accorder à cette filière.

C'est donc en poursuivant ce double objectif de réactualisation et de déclinaison des ambitions nationales au niveau régional, que l'État entend proposer de nouvelles orientations pour le fret et la logistique en Île-de-France.

Ces orientations et ce programme d'actions sont complémentaires des orientations et actions portées d'une part à l'échelle nationale par le Comité interministériel de la logistique (CILOG) et l'association France Logistique, d'autre part dans les territoires par les acteurs économiques privés et les différents niveaux de collectivités, particulièrement le conseil régional d'Île-de-France et la Métropole du Grand Paris.

Le programme d'actions a pour ambition de contribuer à un rapprochement entre les besoins des acteurs économiques en termes de compétitivité et les aspirations de nos concitoyens à un mode de vie et des pratiques économiques plus respectueux de l'environnement. Il propose ainsi d'utiliser l'ensemble des leviers à la disposition de l'État pour promouvoir et concrétiser le développement d'une logistique innovante, compétitive et durable en Île-de-France.



Le Préfet de région d'Île-de-France,
Préfet de Paris

¹ Source CILOG du 7 décembre 2020

Table des matières

Préambule : l'ambition du programme de l'État pour le fret et la logistique en Île-de-France	6
A - Le fret et la logistique, une filière stratégique au cœur des mutations économiques et territoriales actuelles.	6
1. Des changements structurels à l'origine d'évolutions rapides de la filière	6
2. Un secteur en première ligne face au choc de la crise sanitaire	6
B - Les atouts de la logistique francilienne face aux nouveaux enjeux	7
1. Les particularités du territoire francilien, vecteur de développement de la logistique en Île-de-France	7
2. Des spécificités territoriales à exploiter pour permettre la transition vers une logistique compétitive et durable	7
C - Des acteurs franciliens mobilisés autour de nouvelles ambitions pour la logistique en Île-de-France	8
1. Une filière portée par un écosystème dynamique	8
2. Des problématiques logistiques qui suscitent la mobilisation croissante de la sphère publique	8
D - Le programme d'actions de l'État pour le fret et la logistique en Île-de-France : entre complémentarité et cohérence des démarches.	9
1. De nouvelles ambitions nationales pour le fret et la logistique	9
2. Un programme d'actions de l'État pour une réponse partagée aux nouveaux enjeux de la logistique francilienne	9
I - Le bilan des actions contenues dans le Document d'orientations stratégiques pour le fret 2012	11
Axe 1 : Assurer un développement cohérent de la logistique aux différentes échelles du territoire.	11
Axe 2 : Développer la complémentarité entre les modes et favoriser le report modal	12
Axe 3 : Favoriser un transport routier plus productif, respectueux de l'environnement et en améliorer la sécurité	13
II – Les enjeux d'une logistique maillée, propre, mieux insérée dans les territoires, économiquement et socialement performante.	14
Faits et constats sur la logistique francilienne	14
Préserver les espaces indispensables à l'accueil des activités logistiques et œuvrer à leur acceptabilité	20
Innover pour regagner en compétitivité et développer l'emploi dans une filière porteuse d'avenir	20
Profiter de l'effet levier suscité par une conjonction exceptionnelle de grands travaux pour démultiplier l'ambition environnementale de la filière	21
Implantation géographique, impact environnemental et performance économique et sociale : les 3 défis majeurs d'une logistique francilienne performante et intégrée dans les territoires	21

III – Le programme d'actions actualisé	23
Trois grands objectifs en réponse à ces enjeux	23
Développer une logistique maillée, innovante et multimodale en Île-de-France	23
Réduire l'impact environnemental de la chaîne logistique.....	23
Améliorer l'efficacité économique et sociale de la logistique francilienne	23
Gouvernance et connaissance du secteur à l'échelle de la région	24
Action 1 : Piloter la mise en œuvre du programme d'actions de l'État pour le fret et la logistique ...	25
Action 2 : Mettre en place un observatoire régional du fret et de la logistique.....	26
Action 3 : Assurer la mise en œuvre du volet fret et logistique du Schéma d'Aménagement Fluvial de la Seine.....	28
Développer une logistique maillée, innovante et multimodale	29
Action 4 : Promouvoir la logistique intermodale auprès des acteurs publics et accompagner les acteurs (élus, aménageurs, acteurs économiques) pour susciter des initiatives innovantes et vertueuses d'une logistique maillée sur le territoire francilien	30
Action 5 : Financer la modernisation et le développement des infrastructures fluviales, ferroviaires et portuaires, ainsi que d'un réseau maillé de terminaux	32
Action 6 : Moderniser et développer le maillage des terminaux de transports combinés en Île-de-France.....	33
Action 7 : Accompagner la transition écologique de l'activité fret du MIN de RUNGIS.....	35
Action 8 : Sécuriser et préserver le foncier logistique et les infrastructures de fret multimodal.....	36
Action 8a : Préserver et développer le foncier nécessaire à une logistique multimodale massifiée.....	37
Action 8b : Reconquérir la maîtrise du foncier et de l'immobilier logistique en milieu urbain	39
Réduire l'impact environnemental du fret et de la logistique	40
Action 9 : Étudier le foncier de l'État disponible pour permettre le développement de stations services multi-énergies propres, de parkings poids-lourds ou d'espaces de logistique	41
Action 10 : Accompagner le développement de l'activité logistique francilienne en promouvant la transition écologique, la sobriété foncière et la gestion économe des sols.....	42
Action 11 : Développer la cyclo-logistique, mode émergent de la logistique urbaine, suivant une trajectoire économiquement et socialement vertueuse	44
Action 12 : Favoriser la transition écologique du transport de marchandises.....	45
Action 12a : Poursuivre le développement de la logistique et la transition écologique du secteur fluvial par la mise en œuvre des plans d'aide au report modal et d'aide à la modernisation et à l'innovation. . .	45
Action 12b : Accompagner les entreprises du transport routier dans la transition énergétique	47
Améliorer l'efficacité économique et sociale de la logistique francilienne	48
Action 13 : Création d'un Groupement d'Employeurs pour l'insertion et la Qualification (GEIQ) dans le domaine du transport routier de marchandises.....	49
Action 14 : Poursuivre les contrôles de la réglementation auprès des transporteurs routiers et des opérateurs de véhicules utilitaires légers pour une concurrence équilibrée.....	50
Actions de l'État en accompagnement des démarches portées par les collectivités locales	51
Glossaire	53

Préambule : l'ambition du programme de l'État pour le fret et la logistique en Île-de-France

Au sein d'une économie mondialisée, la filière du fret et de la logistique est un enjeu essentiel de la compétitivité des territoires. En France, cette filière stratégique pèse pour près de 2 millions d'emplois, soit 6 % de la population active.

A - Le fret et la logistique, une filière stratégique au cœur des mutations économiques et territoriales actuelles

1. Des changements structurels à l'origine d'évolutions rapides de la filière

La filière française a vu sa place reculer dans les classements économiques internationaux : elle se classe 16^e au classement 2018 de la Banque mondiale, devancée notamment par l'Allemagne (1^{re}), les Pays-Bas (2^e) et la Belgique (4^e).

La filière du fret et de la logistique est marquée par une intensification des chocs et changements structurels qui obligent à des adaptations rapides : l'exacerbation de la concurrence internationale, l'évolution des flux de marchandises à toutes les échelles (en partie issue des transformations des modes de consommation), les innovations numériques, technologiques et énergétiques, une crise sanitaire sans précédent.

La prise de conscience de l'urgence climatique par les consommateurs est par ailleurs un facteur de plus en plus déterminant dans les décisions stratégiques des acteurs du fret et de la logistique. La Convention Citoyenne sur le Climat a exprimé des attentes fortes de nos concitoyens en faveur d'une activité économique plus sobre en consommation de ressources, notamment énergétiques et foncières s'agissant de la chaîne logistique.

Ces multiples changements s'accompagnent d'une prise en compte accrue des problématiques logistiques par l'ensemble des acteurs publics et privés qui sont partie prenante de l'organisation des chaînes logistiques. Les collectivités locales se saisissent de la question et portent des réflexions volontaristes autour du développement du fret et de la logistique sur leurs territoires, au regard notamment des nuisances que ces activités peuvent engendrer.

2. Un secteur en première ligne face au choc de la crise sanitaire

La crise sanitaire du Covid-19 a constitué un choc sans précédent pour ces activités. Elle a durement éprouvé les acteurs de la chaîne, des transporteurs aux manutentionnaires, en passant par les opérateurs, et les chargeurs eux-mêmes. L'activité de la filière a dans l'ensemble fortement reculé en 2020 : les premiers chiffres font, par exemple, état d'une contraction du fret terrestre de -7,6 % au deuxième trimestre 2020 en France¹. Les opérateurs du fret, qu'il soit routier, ferroviaire, fluvial, maritime ou aérien, ont été en première ligne face à la crise.

Cette crise sanitaire commence à dévoiler ses premiers enseignements. En rappelant l'importance des chaînes d'approvisionnement locales, elle a mis en évidence le besoin d'une articulation plus harmonieuse des différentes échelles de la logistique. Elle a aussi conforté l'intérêt des logisticiens pour les outils numériques, afin de gagner en agilité et sécuriser les chaînes d'approvisionnement et de consommation. Elle est également porteuse de nouvelles attentes de la société, de nouveaux comportements des consommateurs et des entreprises (nouvelles habitudes de consommation, réévaluation du rapport aux commerces de proximité et à l'e-commerce, émergence de synergies inédites, place des circuits courts...). Ainsi, la filière logistique doit-elle revoir sa structuration, de l'échelle nationale à l'échelle locale, pour répondre à ces évolutions, dans un contexte particulièrement mouvant.

¹ www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2021-01/datalab_essentiel_236_conjoncture_transport%202020_t3_janvier2021_1.pdf

B - Les atouts de la logistique francilienne face aux nouveaux enjeux

1. Les particularités du territoire francilien, vecteur de développement de la logistique en Île-de-France

Au regard de l'importance de son marché et de sa situation géographique, l'Île-de-France a vocation à jouer un rôle d'avant-garde et d'entraînement dans les mutations en cours.

L'Île-de-France constitue un territoire logistique stratégique, situé au carrefour des flux de marchandises nationaux et internationaux et moteur pour la compétitivité nationale. D'une part, la logistique francilienne doit permettre l'approvisionnement de la première région française¹ en nombre d'habitants et en termes économiques ; région qui compte en son sein la première métropole européenne². D'autre part, l'Île-de-France se trouve au cœur des échanges européens et internationaux et au croisement de plusieurs grands axes de transport de marchandises nationaux. Elle représentait en 2019 la première région exportatrice (20,4 % des exportations françaises) et importatrice (26,4 % des importations françaises) de biens en France³.

En plus d'une position géographique privilégiée en Europe, la région dispose de nombreux atouts pour développer la compétitivité du fret et de la logistique : premier bassin d'emplois de France, réseau de start-ups aux premiers rangs mondiaux, pôles logistiques majeurs à l'échelle nationale comme européenne, tissu d'entreprises de transport le plus dense de France, réseau d'infrastructures exceptionnellement dense et complet, connecté aux principaux pôles économiques nationaux, ouvert sur l'Europe et le monde grâce à ses aéroports (principalement Roissy Charles de Gaulle) et aux ports de l'axe Seine et aux ports fluviaux, qui donnent un accès aisé à la façade maritime Manche-Atlantique-Mer du Nord.

2. Des spécificités territoriales à exploiter pour permettre la transition vers une logistique compétitive et durable

L'amélioration de la compétitivité de la logistique francilienne à l'international passe par l'exploitation de ces atouts. Pour ce faire, les chaînes logistiques se doivent d'être mieux insérées localement mais aussi mieux adaptées aux spécificités territoriales (zones denses, territoires péri-urbains et ruraux).

La logistique francilienne n'a pas d'alternative au pari de l'intermodalité. Elle peut tirer parti de la diversité et de l'exceptionnelle densité des infrastructures existantes⁴, notamment en ayant davantage recours aux modes de transport massifiés fluvial et ferroviaire pour les flux de longue distance.

L'efficacité des chaînes logistiques franciliennes nécessite aussi de s'intéresser à la logistique des « premier et dernier kilomètres ». La desserte fine des zones urbaines denses et l'essor d'une logistique urbaine durable, constituent ainsi des défis non seulement pour la compétitivité économique régionale, mais aussi pour la qualité de vie des habitants.

Pour relever ces défis, la filière doit s'engager dans une démarche de sobriété foncière, investir dans la décarbonation du transport de marchandises, s'inscrire dans la complémentarité des modes de transport, suivant une approche pleinement intermodale et exploitant la pertinence de chaque mode, sans les opposer.

L'Île-de-France peut par ailleurs tirer avantage de grands projets structurants⁵. Ces derniers constituent des opportunités pour soutenir la dynamique économique régionale et favoriser le développement de technologies innovantes.

¹ www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude_2368/Chiffres.cles-HD_VF.pdf

² www.touteleurope.eu/l-europe-en-region/l-europe-en-region-l-ile-de-france/

³ CCI, Insee, Institut Paris Région (Juin 2020). Chiffres-clés de la région Île-de-France 2020.

⁴ L'Île-de-France est parcourue de 25 000 km de route et dotée d'un réseau navigable de 500 km. Elle peut se baser sur un nombre important d'infrastructures logistiques, dont : une soixantaine de ports, dix plateformes multimodales ou encore quatre chantiers de transport combiné.

www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transport/transport-de-marchandises-et-logistique/etat-des-lieux-de-la-logistique-en-ile-de-france/

⁵ Préparation des Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 et leur héritage, réalisation du Grand Paris Express, mise en place d'une Zone à faibles émissions mobilité (ZFEM, terme introduit par la Loi d'orientation des mobilités adoptée en décembre 2019, en remplacement des Zones à Circulation Restreinte (ZCR)).

C - Des acteurs franciliens mobilisés autour de nouvelles ambitions pour la logistique en Île-de-France

1. Une filière portée par un écosystème dynamique

L'Île-de-France concentre un grand nombre d'acteurs majeurs de la filière du fret et de la logistique aux plans national et international. Ces acteurs constituent un écosystème dynamique au sein duquel les collectivités et les opérateurs assurent des fonctions déterminantes pour la performance globale de la filière.

Les stratégies de développement mises en place par les grands gestionnaires d'infrastructures et les collectivités participent activement au renouvellement des activités logistiques franciliennes, au développement de solutions innovantes, à la recherche de modèles économiquement soutenables, respectueux de l'environnement et de la qualité de vie en Île-de-France.

Les donneurs d'ordre, les transporteurs et les logisticiens sont activement en recherche de nouveaux modes d'organisation des chaînes logistiques et multiplient les expérimentations. Des partenariats inédits voient le jour pour le développement de la logistique du dernier km en cœur d'agglomération, des gisements inexplorés d'espaces logistiques émergent peu à peu, à l'instar de la valorisation de ses centres bus par la RATP. Les entreprises et acteurs économiques de la filière ont besoin de visibilité et d'accompagnement par les collectivités publiques (règles de circulation, renouvellement des flottes de véhicules, évolution des motorisations, réduction des nuisances, règles d'urbanisme, fiscalité...).

2. Des problématiques logistiques qui suscitent la mobilisation croissante de la sphère publique

L'organisation et l'articulation des chaînes logistiques à toutes les échelles sont, depuis plusieurs années, pleinement considérées par les acteurs publics. Plusieurs collectivités franciliennes se sont engagées dans des démarches volontaristes autour de stratégies logistiques, notamment dans le cadre du programme InTerLUD avec le soutien de l'ADEME, mettant en évidence un besoin de cohérence des approches. Le conseil régional d'Île-de-France¹, la ville de Paris, la Métropole du Grand Paris, plusieurs départements, ont notamment ouvert des chantiers sur le sujet². Des synergies nouvelles sont par ce biais imaginées entre acteurs publics, privés ou parapublics.

Ainsi, les objectifs d'amélioration de la performance de la filière et de réduction de son empreinte environnementale apparaissent-ils partagés par un nombre croissant d'acteurs franciliens. L'atteinte de ces objectifs serait facilitée par des actions publiques et privées plus convergentes. Les services de l'État dans la région inscrivent leur action dans l'émergence d'une vision partagée et cohérente de l'activité logistique sur l'ensemble du territoire.

¹ Dans la suite du document, le conseil régional d'Île-de-France sera désigné par le terme « conseil régional ».

² La ville de Paris a, par exemple, lancé dès 2013 une charte en faveur d'une logistique urbaine durable dont l'État est partenaire. La Métropole du Grand Paris a adopté en 2018 son « Pacte pour une logistique métropolitaine ». Enfin le conseil régional a publié en 2019 sa stratégie « Agir pour une logistique maîtrisée, performante et innovante ».

D - Le programme d'actions de l'État pour le fret et la logistique en Île-de-France : entre complémentarité et cohérence des démarches

L'État a publié en 2012 un premier document d'orientations stratégiques et d'actions pour le fret en Île-de-France à l'horizon 2025, dit « DOS fret¹ ». Il convient de réévaluer ces actions face à l'ampleur des mutations en cours. Cette réévaluation est par ailleurs menée en cohérence avec les orientations du plan de protection de l'atmosphère 2018-2025 qui prévoit une mise à jour du DOS fret régional.

L'ambition de ce nouveau document, tout en s'inscrivant dans la continuité du DOS fret régional qu'il prolonge jusqu'en 2027, est cependant plus large. Elle intègre l'ensemble des parties prenantes de la chaîne logistique et les conclusions de la mission confiée en 2019 par le Premier ministre à MM Daher et Hémar². Elle répond à une urgence nouvelle de visibilité et de cohérence accrue des interventions des acteurs publics et privés à l'échelle de notre région, en déclinant les orientations de l'État fixées par le comité interministériel de la logistique (CILOG).

1. De nouvelles ambitions nationales pour le fret et la logistique

Le rapport Daher-Hémar a rappelé que la performance des infrastructures logistiques, la fiabilité et la compétitivité de l'organisation logistique sont des conditions essentielles de la compétitivité des activités industrielles de notre pays.

Dans le prolongement de ce document, l'Association France Logistique a été constituée le 8 janvier 2020. Elle ambitionne de fédérer les acteurs privés de la filière logistique française afin de traiter de manière globale des problématiques appréhendées de manière trop fragmentée. Pour accompagner cet effort collectif de la filière dans son ensemble, un comité interministériel de la logistique a été institué. Ce comité s'est réuni à deux reprises et a, chaque année, arrêté un ensemble de mesures structurantes pour l'avenir de la filière logistique et l'atteinte des objectifs environnementaux que s'est fixé le gouvernement³. Ce plan d'action trouve une première déclinaison à l'échelle de l'Île-de-France dans le présent document.

Cette stratégie s'accompagne de l'approbation d'une stratégie portuaire par le conseil interministériel à la mer du 22 janvier 2021, d'une stratégie fluviale dans le contrat d'objectifs et de performance 2020-2029 signé entre l'État et VNF le 30 avril 2021, ainsi que d'une stratégie nationale de développement du fret ferroviaire, prévue par l'article 178 de la loi d'orientations des mobilités et rendue publique le 13 septembre 2021.

2. Un programme d'actions de l'État pour une réponse partagée aux nouveaux enjeux de la logistique francilienne

En lien avec ces démarches nationales et en complémentarité avec les démarches initiées par les acteurs du territoire régional, le présent document initié par l'État définit un certain nombre d'actions concrètes. En s'appuyant sur une amélioration de la connaissance de la filière fret et logistique, il ambitionne de mobiliser des leviers de transformation et de développer des espaces de dialogue et de convergence entre les acteurs économiques et les acteurs publics. Il doit faciliter le lien entre les initiatives nationales et locales en faveur du développement d'une chaîne logistique francilienne innovante, plus compétitive et qui intègre pleinement des objectifs environnementaux.

Cette ambition globale se décline en trois grands objectifs :

- développer une logistique maillée et multimodale en Île-de-France ;
- réduire l'impact environnemental des activités de fret et de logistique ;
- améliorer l'efficacité économique et sociale de la logistique francilienne.

¹ www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DOS_Fret_IdF_-_horizon_2025_cle2d3e18-1.pdf

² Rapport sur la compétitivité de la chaîne logistique française remis au Premier ministre Édouard Philippe le 16 septembre 2019.)

³ Les objectifs dégagés par le CILOG sont :

- soutenir la décarbonation du transport de marchandises et accompagner la reprise d'activité de la filière logistique ;
- renforcer l'attractivité du territoire français et favoriser la construction d'entrepôts logistiques compétitifs et efficaces sur le plan environnemental ;
- soutenir nos points d'entrée et de sortie des marchandises conformément à la stratégie nationale portuaire.

À travers ce programme, les services de l'État en Île-de-France s'inscrivent dans une démarche partenariale avec les professionnels du fret et de la logistique, avec les collectivités et les opérateurs publics. Ils s'engagent à accompagner ces acteurs en faveur d'une logistique davantage mise au service du territoire et de ses habitants, tout en renforçant son attractivité et sa compétitivité à l'international. Les actions proposées dans ce document ont vocation à poursuivre et soutenir les démarches en cours, dans une approche cohérente, pragmatique et tournée vers des réalisations concrètes. Il s'agit pour l'État et ses opérateurs de fédérer les parties prenantes et de contribuer à faciliter les initiatives dans une vision partagée, cohérente et vertueuse pour les habitants, les territoires et les entreprises.

Il entend aussi contribuer à l'atteinte des objectifs fixés par ailleurs en Île-de-France. Le programme d'actions s'inscrit dans la continuité des objectifs du SDRIF, du PDU d'Île-de-France, et des objectifs définis dans le cadre du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie d'Île-de-France (SCRCAE), dont la réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre émises par le trafic routier.

Ce programme prévoit notamment la création d'un observatoire régional du fret et de la logistique, rassemblant les acteurs régionaux et nationaux de la filière intervenant dans la région francilienne. Cet outil de production de connaissance a vocation à objectiver le fonctionnement de la logistique en Ile-de-France, dans l'optique d'aider à la construction d'une vision partagée du secteur à l'échelle régionale.

L'État entend mobiliser les leviers à sa disposition. La sécurisation du foncier logistique, le renforcement ou la mise à l'étude de nouveaux chantiers de transport combiné constituent autant de pistes de travail prioritaires de l'État.

Le présent document marque l'engagement de l'État à apporter, en subsidiarité, dans le respect des initiatives portées par les collectivités locales et les opérateurs de la filière, sa contribution à l'essor d'une logistique francilienne qui soit plus innovante, compétitive et durable, et mieux insérée dans nos territoires.

I - Le bilan des actions contenues dans le Document d'orientations stratégiques pour le fret 2012

Depuis 2012 et dans le cadre du DOS fret, plusieurs actions ont pu être conduites par l'État et ses partenaires, en association avec les acteurs publics et privés du transport de marchandises et de la logistique en Île-de-France. Ce document visait à définir un cadre régional à l'horizon 2025 pour le fret en Île-de-France en explicitant ses orientations en matière de développement durable dans les transports et en favorisant la contribution des activités de transport de fret et de logistique au développement économique de la région et plus largement du bassin parisien.

Les trois orientations retenues dans le document, déclinées en neuf actions, visaient à :

- 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 en améliorer la sécurité.

Une synthèse des actions mises en place depuis 2012 est présentée ci-après, déclinée selon les trois axes du DOS fret 2012.

Axe 1 : Assurer un développement cohérent de la logistique aux différentes échelles du territoire

Plusieurs études ont été conduites par la DRIEA afin de développer une approche territoriale et économique cohérente de la logistique. Elles portent sur :

- les emplois logistiques en Île-de-France en 2010¹ (mars 2013), afin d'avoir une meilleure connaissance de la structure de l'activité logistique en Île-de-France dans ses divers aspects ;
- le renouvellement du parc d'entrepôts en Île-de-France² (juin 2013), permettant de mieux comprendre les facteurs d'obsolescence et les mécanismes de ce renouvellement. Le caractère exploratoire de cette étude a permis de mettre en évidence un certain nombre de clés d'analyse du secteur ;
- les dynamiques de construction d'entrepôts dans le bassin parisien (1980-2010)³, (octobre 2013). Son apport principal réside dans l'explicitation et la caractérisation des logiques d'implantation des entrepôts au sein du bassin parisien, suivant des axes et sur des grands territoires, en complément des phénomènes finalement plus secondaires d'étalement urbain ou de diffusion hors Île-de-France généralement invoqués.

Une analyse des implantations des entrepôts logistiques agréés entre 2013 et 2018 montre la concentration et la polarisation des projets dans les territoires identifiés comme « aires logistiques ». Les orientations du SDRIF quant à la localisation des projets de plateformes logistiques sont ainsi respectées, mais elles le sont en revanche nettement moins pour la multimodalité : un faible nombre de projets utilisent les transports massifiés (fleuve et fer), et les sites bénéficiant d'embranchements ferroviaires continuent à se raréfier. De plus, la consommation foncière de ces plateformes demeure problématique au regard des impacts environnementaux générés, et de l'objectif de gestion économe des sols (principe du « zéro artificialisation nette »). Les projets d'entrepôts compacts, par exemple sur deux étages, sont quasi inexistantes. L'amélioration de la qualité environnementale doit être renforcée par une meilleure exploitation des espaces par exemple en utilisant les toitures des vastes entrepôts pour la production d'énergie photovoltaïque ou en intégrant mieux les questions de biodiversité dans les projets.

Les orientations régionales pour l'instruction des demandes d'agrément relatives aux entrepôts logistiques, diffusées par le Préfet de Région en novembre 2018 (www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/orientations-de-la-prefecture-de-region-pour-l-a5540.html), permettent de renforcer le cadrage en matière d'implantation de ces opérations sur le territoire francilien. Il pourrait être envisagé d'examiner comment elles pourraient davantage encourager à la multimodalité.

1 www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/emplois-les-de-la-logistique-en-a4276.html

2 www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/renouvellement-le-du-parc-d-a4279.html

3 www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Dynamiques_Construction_Entrepots_BP_v6.pdf

Sous la forme d'un partenariat, le conseil régional et l'État ont par ailleurs conjointement créé le Centre d'Études et de Ressources sur le fret et la logistique (CERLog) le 29 octobre 2012, s'appuyant sur les services de la DRIEA et l'IAU (devenu depuis « Institut Paris Région ») pour son animation. Il avait notamment pour but de favoriser l'échange entre l'ensemble des acteurs du secteur afin d'assurer un développement raisonné et partagé de la logistique à l'échelle régionale. La démarche ne s'est malheureusement pas inscrite dans la durée malgré la demande forte émanant de l'ensemble des acteurs. Par une prise de conscience de plus en plus marquée des enjeux économiques et d'emploi induits par la logistique sur leur territoire, plusieurs des collectivités concernées (notamment le conseil régional, la Métropole du Grand Paris, la Ville de Paris et le département de Seine-et-Marne – cette liste n'est pas exhaustive) se sont dotés de stratégies ou de plans d'actions faisant entrer ce secteur dans le champ des politiques publiques.

Axe 2 : Développer la complémentarité entre les modes et favoriser le report modal

Le renforcement de l'attractivité de la région passe par le développement de l'offre multimodale et l'adaptation des réseaux d'infrastructures. Des avancées ont été réalisées en ce sens pour l'ensemble des modes de transport de marchandises.

En premier lieu, les gestionnaires d'infrastructures Voies navigables de France (VNF), HAROPA PORT et SNCF Réseau se sont engagés dans un programme volontariste de mise à niveau de leur réseau. En second lieu, il s'agit également d'améliorer la performance des services massifiés. À cet égard, les projets portés par Voies navigables de France (projet Canal Seine Nord Europe¹ et mise à grand gabarit de l'Oise - MAGEO² ou encore du secteur Bray-Nogent³) et HAROPA PORT – Ports de Paris (comme le projet Port Seine Métropole Ouest⁴ ou encore l'extension du port de Limay), permettent ainsi de renforcer l'attractivité du réseau fluvial national. Les différents plans de soutien au report modal ou au développement de l'activité mis en place par HAROPA PORT – Ports de Paris ou VNF, tel le Plan d'Aide au Report Modal (PARM), dont le conseil régional est partenaire, ont également accompagné les chargeurs et les logisticiens.

Sur le volet ferroviaire, la modernisation par SNCF Réseau de la liaison entre Serqueux et Gisors, itinéraire alternatif à l'axe historique entre la Normandie et l'Île-de-France, et débouché précieux pour le port du Havre, a été déclaré d'utilité publique le 18 novembre 2016. Les travaux sont désormais achevés et la ligne rouverte à la circulation depuis le 12 mars 2021.

VNF et SNCF Réseau ont travaillé également à coordonner leurs actions et offres de services, en le matérialisant par un Protocole national signé le 25 janvier 2021, et qui devrait trouver prochainement une déclinaison en Île-de-France.

En outre, l'État et le conseil régional ont mené conjointement une étude sur le développement du transport combiné rail-route en Île-de-France⁵ afin de favoriser la croissance de ce segment très porteur à l'échelle européenne et nationale. Cette étude publiée en 2016 traite en particulier de l'amélioration et de l'extension des cinq terminaux existants et, dans une perspective de moyen et long termes, la recherche et la création de nouveaux sites franciliens pouvant accueillir un terminal de transport combiné. Cette étude n'a hélas pas eu de suite immédiate, mais elle constitue ainsi une base solide pour relancer rapidement les démarches, en lien avec les plateformes ferroviaires services et infrastructures mises en place en 2020-2021.

HAROPA PORT – Ports de Paris, l'État et le conseil régional ont cofinancé une étude d'ingénierie technique et financière pour l'émergence d'un d'Opérateur Ferroviaire de Proximité en Île-de-France, publiée en 2017⁶. Outre la cartographie et la caractérisation des 80 installations terminales embranchées franciliennes, l'étude a permis de mettre en exergue un trafic annuel potentiel d'environ 420 000 tonnes de fret intra régional et au départ de l'Île-de-France vers des destinations pour lesquelles le transport ferroviaire pourrait offrir une alternative pertinente au mode routier. Ce travail reste aujourd'hui à valoriser.

1 www.canal-seine-nord-europe.fr/

2 www.mageo-concertation.fr/

3 www.projetbraynogent.fr/le-projet/

4 www.port-seine-metropole-ouest.fr/

5 www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/vision-prospective-du-developpement-du-transport-a5031.html

6 www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/etude-d-ingenierie-technique-et-financiere-pour-la-a5352.html

D'autres réflexions visant l'intermodalité ont également été portées par les collectivités ou les opérateurs privés. Faire entrer par le fer les marchandises dans la ville reste un objectif comme l'illustre la création, dans le nord de Paris, de l'hôtel logistique de la Chapelle International porté par SOGARIS, pour lequel la desserte ferroviaire effective reste à ce jour à travailler, ou l'étude tram-fret menée par l'APUR¹.

Axe 3 : Favoriser un transport routier plus productif, respectueux de l'environnement et en améliorer la sécurité

Afin d'optimiser la gestion du transport routier de marchandises, un dispositif d'engagements volontaires des entreprises de transport routier de marchandises, baptisé « Objectif CO₂ : les transporteurs s'engagent » a été mis en place afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ce dispositif a été élaboré par le ministère de la transition écologique et solidaire et l'ADEME, d'abord en concertation puis depuis 2018 en association étroite avec les organisations professionnelles de transporteurs (FNTR, TLF, OTRE) et les chargeurs (AUTF, CGI). Le conseil régional a rejoint la charte « Objectif CO₂ » en 2015. Ce programme Objectif CO₂ a été étendu et intégré en 2018 dans un nouveau programme EVE (Engagements Volontaires pour l'Environnement) réunissant les transporteurs routiers (Objectif CO₂), les chargeurs (Fret 21) et les commissionnaires (EVCOM) autour d'objectifs plus ambitieux. Aux côtés de l'ADEME, les organisations professionnelles sont depuis 2018 les porteurs associés de cette démarche de progrès de la chaîne logistique destinée à promouvoir l'innovation et à réduire fortement ses émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Sur la période 2018-2020, près de 1 000 entreprises se sont engagées dans le dispositif et ces engagements ont permis la réduction d'environ 830 000 tonnes de CO₂e par an².

Cette démarche s'inscrit notamment dans le cadre des mesures, toutes particulières, d'amélioration de la qualité de l'air engagées dans la région Île-de-France. Elle doit en effet permettre au transport routier de rencontrer les objectifs de transition du parc de véhicules francilien envisagés dans le projet de ZFE-métropolitaine porté par la Métropole du Grand Paris qui prévoit une sortie du diesel dès 2024, et une mobilité propre à l'horizon 2030.

¹ www.apur.org/fr/nos-travaux/projet-tramfret-mise-place-un-transport-marchandises-tramway

² www.eve-transport-logistique.fr/wp-content/uploads/2021/04/infographie-bilan-eve1.pdf

II – Les enjeux d'une logistique maillée, propre, mieux insérée dans les territoires, économiquement et socialement performante

La filière logistique représente en France près de 10 % du PIB national, dont 154 milliards d'euros en compte d'autrui et 1,8 millions d'emplois, soit 10 % de l'emploi salarié, répartis sur l'ensemble du territoire national¹. Du fait de sa position géographique, démographique et économique en France et en Europe, l'Île-de-France concentre un nœud logistique d'importance nationale et internationale vers lequel converge l'ensemble des modes de fret (routier, ferroviaire, fluvial, aérien, cyclo-mobilité). La demande sur le marché francilien est particulièrement dense, en B to B comme en B to C², expliquant une activité logistique particulièrement intense sur le territoire.

Pour autant, la logistique francilienne n'exploite pas l'ensemble de son potentiel, ni suffisamment les possibilités, parfois encore méconnues, que peuvent offrir les modes de transport alternatifs et moins émissifs que la route, notamment ceux proposés par l'axe fluvial de la vallée de la Seine et les infrastructures ferroviaires. La performance des infrastructures de transport et la fiabilité de la chaîne logistique sont des conditions essentielles de la compétitivité économique et du dynamisme des territoires franciliens. La proximité avec le tissu francilien des start-ups et de l'innovation numérique constitue un vecteur potentiel de modernisation également important. Face à l'évolution des modes de consommation, à l'irruption de nouveaux services numériques, aux enjeux liés à la congestion du trafic routier dans les agglomérations, à leurs impacts sur l'environnement (qualité de l'air, bruit) et la santé, de nouvelles réponses doivent être trouvées pour répondre aux problématiques structurantes de la logistique urbaine, de sa contribution aux transitions écologique et énergétique mais aussi de sa performance économique et sociale.

Le contexte sanitaire sans précédent lié au COVID-19 a mis en évidence de nouvelles problématiques, parmi lesquelles la gestion des risques (sanitaires mais aussi économiques) dans le domaine de la logistique. Si la crise sanitaire a permis de souligner l'importance du transport de marchandises et de la logistique, elle conduit aussi les acteurs du secteur à réinterroger leur manière de penser et d'organiser leurs activités. Ainsi, les chaînes d'approvisionnement linéaires traditionnelles pourraient-elles connaître un déclin relatif au profit de réseaux d'approvisionnement multimodaux, notamment locaux et régionaux, plus réactifs et davantage en accord avec les aspirations des acteurs des territoires, au premier rang desquels les habitants.

Faits et constats sur la logistique francilienne

Le secteur du transport de marchandises et de la logistique est soumis à une forte concurrence internationale qui l'oblige en permanence à interroger la complémentarité des modes de fret et à innover. Il s'appuie sur des chaînes logistiques complexes qui s'inscrivent dans des flux à des échelles très différentes : de l'échelle planétaire au quartier. Des nouvelles « routes de la soie » à la livraison d'un quartier, en passant par une exigence environnementale accrue par l'accélération du changement climatique, la prégnance des enjeux de qualité de l'air et la congestion du trafic routier, la logistique constitue un écosystème évolutif regroupant un grand nombre d'acteurs économiques et institutionnels, d'entreprises et de filières qui se doivent de s'adapter à ces nombreux défis.

La logistique francilienne repose sur un écosystème d'acteurs particulièrement dynamiques. Implantés sur les grandes routes des échanges nationaux et internationaux, les opérateurs du fret et de la logistique participent au développement et au rayonnement de la région à toutes les échelles. Le fret routier y occupe une place prépondérante. L'aéroport Paris Charles-de-Gaulle représente le premier aéroport d'Europe pour les activités de fret aérien, dont il concentre 90 % des flux nationaux³. Dans le domaine portuaire, la nouvelle stratégie d'HAROPA PORT, élaborée dans le cadre de la fusion des trois ports de l'axe Seine et de la stratégie nationale portuaire adoptée par le comité interministériel à la mer du 22 janvier 2021, réaffirme les liens de l'Île-de-France avec les flux mondiaux via les ports et inscrit davantage la logistique dans une logique d'axes. Enfin, le fret ferroviaire, soutenu par la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire et qui vise un objectif de doublement de part

¹ Rapport Daher-Hémar, septembre 2019.

² B to B : Business to Business ; B to C : Business to Customer*

³ CCI, Insee, Institut Paris Région (Juin 2020). Paris region facts & figures 2020.

de marché d'ici 2030, s'inscrit dans cette dynamique, appuyée par la généralisation des plateformes ferroviaires services et infrastructures présidées par l'État avec l'appui de SNCF Réseau¹.

Cet écosystème permet à la fois le développement mais aussi l'approvisionnement de la région francilienne. Ce sont ainsi près de 220 millions de tonnes de marchandises qui arrivent, partent ou transitent par la région chaque année, principalement par le mode routier, mais aussi par les modes ferroviaire, fluvio-portuaire et aérien.

Le mode routier est un maillon essentiel à la plupart des chaînes de transport multimodal, car les « premiers et derniers kilomètres » sont souvent réalisés par ce mode. Pourtant, il demeure un des principaux émetteurs de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. Pour mémoire, la route est responsable de 40 % des émissions de particules fines (PM1, 2,5 et 10) et de 64 % des NOx en Île-de-France, avec une contribution du transport routier de marchandises de l'ordre de 33 % des émissions totales du mode routier². L'importance de l'usage de la route contribue à la situation d'infraction de la France au regard de la réglementation européenne relative à la pollution aux particules fines, ainsi qu'aux dégâts sanitaires causés par cette pollution.

La prédominance du transport routier de marchandises dans l'activité du fret francilien (90 % des tonnages déplacés en Île-de-France), marquée par la forte augmentation ces dernières années du recours aux véhicules utilitaires légers (VUL) dans le transport de marchandises pour répondre à une demande croissante de logistique urbaine en grande partie liée au développement du commerce en ligne³, génère d'importantes externalités négatives (contribution à la congestion du trafic, stationnements gênants, nuisances sonores, vétusté du parc, pollution de l'air, sécurité routière, sous optimisation des chargements...). Elle incite à réfléchir à une meilleure maîtrise de l'impact du tout routier tout en améliorant l'acceptabilité de ce mode de transport par ailleurs incontournable.

La mise en place d'une zone à faibles émissions mobilité sur le territoire métropolitain doit favoriser la recherche de solutions de transport plus vertueuses sur le plan environnemental.

Les modes de transport alternatifs, massifiés et dès lors moins émetteurs de polluants à la tonne transportée sur des longues distances, peinent à s'insérer dans les chaînes logistiques, et leurs parts modales, bien qu'en développement s'agissant en particulier du transport fluvial, restent très minoritaires par rapport à la route. Si le trafic fluvial tend à augmenter de manière constante sur la Seine, stimulé par une stratégie d'axe, un accompagnement croissant des chargeurs et logisticiens et avec l'appui d'un programme d'investissements conséquent, le fret ferroviaire reste fragile et connaît même une baisse relative de part de marché (environ 5 % des marchandises transportées en Île-de-France)⁴. En effet, bien que le transport combiné affiche des trafics conteneurisés prometteurs, son développement reste bridé par un réseau de terminaux aujourd'hui saturés et insuffisamment inscrits dans la géographie des pôles logistiques de la région ou le bassin parisien.

Trafic fret ferroviaire en Île-de-France.



Figure 1 : Trafic fret ferroviaire moyen journalier annuel en Île-de-France.

- 1 Ces plateformes, qui regroupent les autorités organisatrices et les professionnels publics et privés du secteur, visent la mise en place d'une nouvelle gouvernance du réseau ferré national. Elles ont pour objectif de coordonner les évolutions des services selon les besoins exprimés par les parties prenantes et au regard de la capacité du réseau ferroviaire. Huit plateformes sont mises en place sur le territoire national : les plateformes Axe Seine, Nord, Est, Atlantique, Paris-Orléans-Limoges et Centre, Paris-Dijon-Clermont, Saône Rhône Méditerranée et Grand Sud. Ces plateformes sont complétées par un groupe de travail spécifique sur le fret ferroviaire en Île-de-France.
- 2 Données Airparif, Plan de Protection de l'Atmosphère en Île-de-France, 2018
- 3 Rapport du député Damien Pichereau, avril 2018, *Les véhicules utilitaires légers : Pour une meilleure régulation et des usages maîtrisés*
- 4 Insee, février 2018

La logistique dans le coeur de la métropole



Source : SDRIF « Ile de France 2030 » approuvé le 27 décembre 2013.

Figure 2 : Répartition des infrastructures ferroviaires et portuaires en Île-de-France. .

Pour développer les capacités, renforcer le maillage et l'intermodalité du réseau d'infrastructures, de nombreuses opérations sont portées par les opérateurs de transport. En effet, les acteurs franciliens sont impliqués dans la réalisation de grands projets visant notamment à améliorer la desserte de l'Île-de-France et à renforcer ses liens avec les autres territoires. Ainsi les projets de mise à grand gabarit (projets Bray-Nogent et MAGEO) portés par VNF, ou encore les grandes opérations portuaires et ferroviaires telles que Port Seine Métropole Ouest ou Serqueux-Gisors portées par HAROPA PORT – Ports-de-Paris et SNCF Réseau, s'inscrivent dans la poursuite de ces objectifs.

En termes d'implantation spatiale, la croissance exponentielle du e-commerce infléchit la tendance de desserrement logistique à l'échelle francilienne, constatée par le passé¹. Du fait de l'importance renouvelée du « dernier kilomètre », les implantations dans la partie centrale de la région francilienne, au contact des consommateurs, connaissent un regain d'intérêt. Cela est d'autant plus vrai dans un contexte post Covid. En effet, l'augmentation du recours au e-commerce pendant la crise ainsi que la mise en évidence de l'importance des chaînes d'approvisionnement locales poussent les acteurs à reconsidérer leurs logiques d'implantation².

Cependant cet intérêt des acteurs pour le milieu dense se heurte à plusieurs éléments structurels, contraignant les implantations logistiques et les repoussant en périphérie. D'une part, le coût élevé du foncier à mesure que l'on se rapproche du centre de l'agglomération parisienne, ne permet pas de rendre ce foncier réellement accessible. D'autre part, plusieurs mesures fiscales ne participent pas à inciter l'installation d'entrepôts et/ou d'infrastructures logistiques dans le milieu urbain (taxe de stationnement, fiscalité des terminaux ferroviaires, etc.).

¹ DRIEA, 2017, Les dynamiques des constructions d'entrepôts dans les franges, les couronnes et le pourtour de l'Île-de-France (1980-2014)

² www.apur.org/fr/nos-travaux/e-commerce-metropole-grand-paris

Ainsi, une dualisation du marché se met en place avec, d'une part, des entrepôts « XXL » de plus en plus grands en grande couronne périurbaine, parfois aux franges logistiques dépassant les frontières administratives de l'Île-de-France, et, d'autre part, de l'immobilier logistique sur-mesure, de taille plus compacte, en cœur d'agglomération, permettant d'améliorer le traitement du « dernier kilomètre ». Entre ces deux tendances fortes, l'immobilier logistique de la banlieue dense disparaît, remplacé par d'autres fonctions plus rentables.

Surfaces autorisées d'entrepôts sur la période 2010-2020

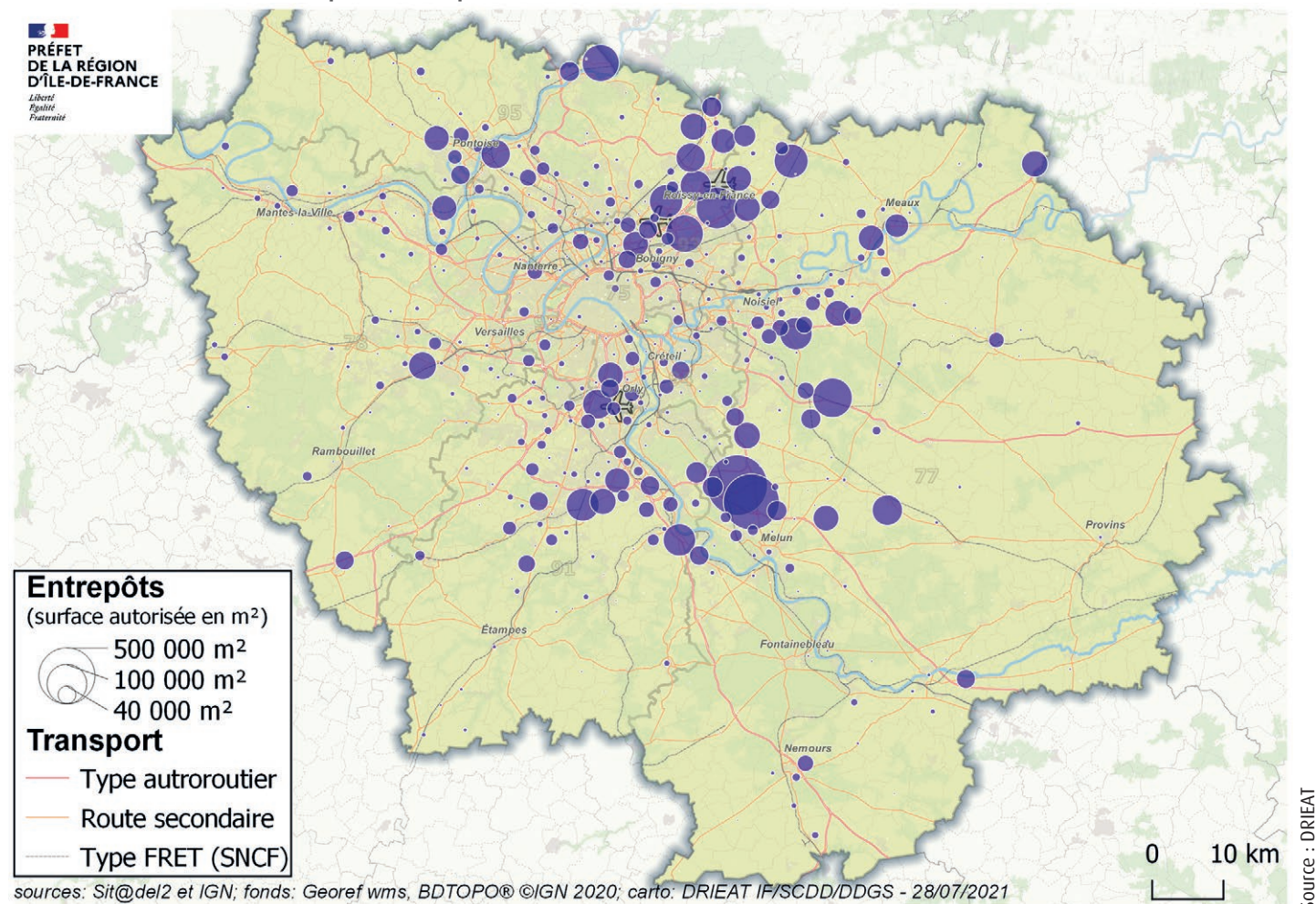


Figure 3 : Surfaces autorisées d'entrepôts entre 2010 et 2020.

Cette tendance est particulièrement fâcheuse pour les sites bénéficiant d'accès au fleuve ou au réseau ferroviaire, qui ne peuvent se reconstituer. Les pouvoirs publics doivent donc chercher les moyens de l'encadrer.

Ainsi la répartition des infrastructures et des zones d'activités logistiques reste inégale sur la région francilienne, ne permettant pas d'assurer un maillage suffisant du territoire.

Surfaces d'entrepôts au 1^{er} janvier 2020

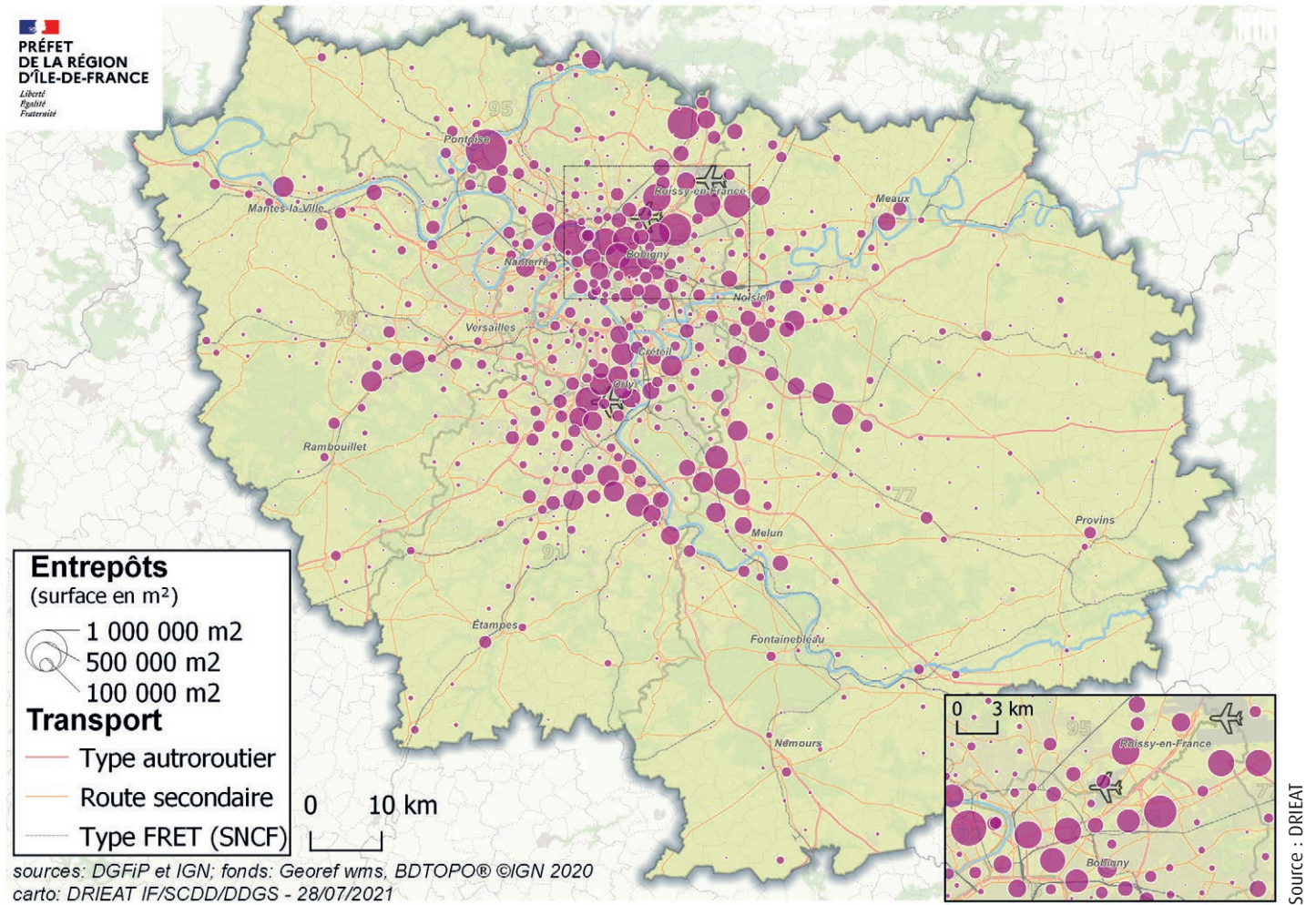
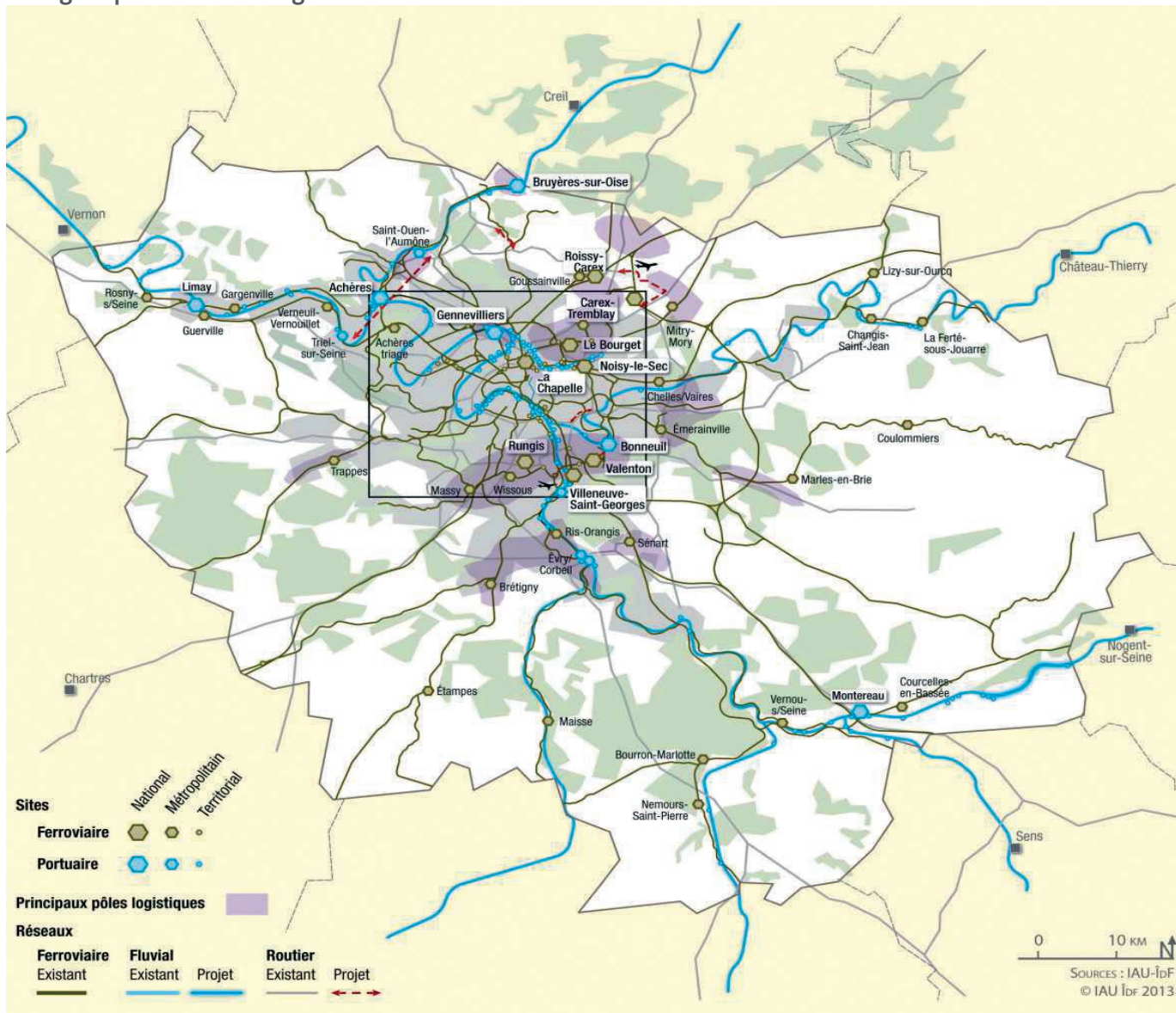


Figure 4 : Surfaces d'entrepôts au 1^{er} janvier 2020 en Île-de-France.

La logistique à l'échelle régionale



Source : SDRIF « Île-de-France 2030 » approuvé le 27 décembre 2013.

Figure 5 : La logistique à l'échelle régionale.

Il convient donc de réfléchir à l'implantation et l'articulation des espaces logistiques. Ceux-ci sont de différents types :

- les grandes aires logistiques « portes d'entrée » de l'agglomération, dont il est hautement souhaitable qu'elles soient connectées aux modes massifiés fer et/ou fleuve ;
- les grands espaces logistiques comme les hôtels logistiques urbains (HLU) ;
- les centres de mutualisation, de taille moins importante, dans les zones denses organisant le reconditionnement et la redistribution des flux ;
- et les espaces de logistique de proximité plus réduits (ou micro-hub) permettant un maillage très fin du territoire, fonctionnant via un approvisionnement par transport massifié et une redistribution des flux à l'échelle locale (par des tournées réalisées en véhicules 0 carbone, en cyclo-mobilité voire piétonnes).

Ces espaces, complémentaires entre eux, doivent s'insérer dans une logique de maillage afin d'organiser et maîtriser les flux logistiques, depuis la périphérie jusqu'aux zones urbaines denses. Cela suppose la mobilisation d'espaces, notamment publics, à des fins logistiques. Or, cette fonction n'est que rarement prise en compte dans les réflexions autour des projets d'aménagement, d'autant plus lorsqu'ils concernent des espaces urbains déjà contraints.

S'ajoute à cela, l'intérêt croissant des investisseurs pour les entrepôts qui deviennent progressivement des produits d'investissement. Le fonctionnement de l'immobilier logistique se recompose sous l'effet d'une externalisation de la propriété de plus en plus fréquente à un marché de promotion, sous-tendu par des investisseurs financiers.

Préserver les espaces indispensables à l'accueil des activités logistiques et œuvrer à leur acceptabilité

La planification, les documents d'urbanisme et les opérations d'aménagement urbains peinent à encadrer ces phénomènes de marché, et notamment à préserver des implantations logistiques en milieu urbain alors qu'elles devraient au contraire se développer en s'insérant mieux dans ces espaces urbains. Des solutions doivent être trouvées afin de prévoir la sécurisation du foncier logistique et la réservation d'espaces dédiés à cette activité. Il conviendrait à cet effet, que les opérations d'aménagement intègrent nativement et de manière obligatoire des réflexions autour de la logistique, voire lui réservent du foncier. L'intégration native d'espaces logistiques dans les opérations d'aménagement permettrait, notamment en mutualisant les coûts, de rendre ces investissements plus acceptables. L'Observatoire régional du foncier et l'Observatoire régional de l'immobilier d'entreprises ont formulé en 2018 des propositions sur ces sujets¹, dont la mise en œuvre reste à examiner.

Cette problématique est par ailleurs traitée au niveau national puisqu'un des trois objectifs qui sous-tendent les mesures adoptées par le CILOG du 7 décembre 2020 vise à « renforcer l'attractivité du territoire français et favoriser la construction d'entrepôts logistiques compétitifs et efficaces sur le plan environnemental ». Ce volet, à travers six mesures², propose d'étudier de nouvelles modalités fiscales et foncières pour l'installation des entrepôts logistiques. La prise en compte des enjeux logistiques dans le secteur de l'aménagement doit s'inscrire dans cette dynamique car les mécanismes à l'œuvre sont puissants et les décideurs publics n'accordent pas toujours l'attention nécessaire à la logistique, souvent perçue avant tout comme génératrice de nuisances.

Ces nuisances participent à véhiculer auprès des habitants, des aménageurs et des décideurs publics une image négative de la logistique et à compliquer la mobilisation des acteurs autour des problématiques qui s'y rapportent. Des solutions sont à trouver afin de valoriser cette filière. D'une part, il convient de prendre en compte du mieux possible dans les projets d'implantations logistiques les externalités négatives, bien réelles, qu'ils engendrent afin d'en réduire les effets (installation de panneaux anti-bruit, utilisation de véhicules propres). D'autre part, des actions d'information auprès des acteurs des territoires et des populations doivent faciliter cette prise en compte et mettre en lumière le caractère indispensable de ces activités.

Innover pour regagner en compétitivité et développer l'emploi dans une filière porteuse d'avenir

Les progrès du traitement numérique des données (big data, très haut débit, intelligence artificielle) renforcent l'utilisation de la mécanisation, de la robotisation et de la massification des flux. L'intérêt que représentent ces technologies est réaffirmé dans le contexte actuel, dans la mesure où elles permettent d'apporter des réponses à certaines problématiques de gestion des risques ou d'automatisation des flux. Il en ressort une appétence des utilisateurs pour les entrepôts les plus modernes (dits de classe A), permettant de mettre en œuvre de nouveaux process logistiques.

Les phénomènes d'automatisation n'entraînent pas de disparition massive d'emplois. Au contraire, le secteur des transports et de la logistique reste parmi les plus dynamiques ces dernières années en termes d'emplois créés en France, et demeure le 2^e secteur ouvrier de France après l'industrie en termes d'effectifs. En 2014, 354 000 emplois salariés ont été recensés dans le secteur du fret et de la logistique en Île-de-France, sur les 6,2 millions d'emplois que concentre la région soit 7 % de l'emploi total³. Cependant, les tensions sur le marché de l'emploi, l'inadéquation entre les formations proposées et les emplois à pourvoir, et le déficit d'image dans l'opinion publique des métiers du fret et de la logistique sont à l'origine de difficultés importantes de recrutements. Dans les seuls domaines du transport routier de marchandises et de la logistique, près de 80 000 emplois n'étaient pas pourvus fin 2019, dont 5 000 pour la seule région Île-de-France⁴. Des difficultés

¹ ORIE, février 2018, Logistique urbaine : un enjeu stratégique pour les territoires franciliens.
ORF, mai 2018, Quelle place pour les activités économiques dans les politiques foncières et les projets d'aménagement ?

² Les six mesures sont les suivantes : la simplification de l'installation de nouveaux entrepôts sur des terrains artificialisés ou d'anciennes friches industrielles, la facilitation des démarches d'installation sur des sites « clés en main », favoriser la densification et la modernisation des installations logistiques, relèvement du seuil de rachat automatique par l'État de l'énergie photovoltaïque porté à 500 kW pour le déploiement de panneaux solaires sur les toitures des entrepôts conformément aux objectifs de la loi Énergie Climat, rendre plus compétitif le cadre fiscal applicable aux entreprises de transport et de logistique, clarification et stabilisation du régime en matière de taxe foncière des entrepôts.

³ www.insee.fr/fr/statistiques/3563852

⁴ 2^e édition du « Forum Emploi Transport et Logistique », 4 novembre 2019

de recrutement sont aussi relevées dans le domaine du transport fluvial. Les parcours professionnels offerts dans la filière logistique apparaissent ainsi mal connus et peu valorisés.

Profiter de l'effet levier suscité par une conjonction exceptionnelle de grands travaux pour démultiplier l'ambition environnementale de la filière

La logistique francilienne est confrontée à une situation régionale exceptionnelle en matière d'activité du BTP, liée à la multiplication des zones d'aménagement urbain (permettant notamment un haut niveau de construction de logements), la réalisation du réseau du Grand Paris Express et des autres opérations de transports collectifs, ainsi que la préparation des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024. Ces nombreux chantiers, générateurs de transport de pondéreux, sont autant d'opportunités d'accélérer la massification du transport, de recourir à des modes alternatifs ou complémentaires à la route, d'expérimenter des démarches innovantes ne se limitant plus au transport de pondéreux ou de vracs¹. De manière générale, la réalisation des chantiers implique une logistique particulière. Ainsi, il apparaît nécessaire de mener des réflexions spécifiques sur la gestion des flux engendrés par ces activités, à plus fortes raisons sur le territoire francilien. À titre d'exemple, le diagnostic réalisé par l'APUR en 2018 sur la logistique urbaine générée par la concomitance de ces grands projets dans le secteur nord parisien², souligne l'opportunité d'expérimenter de nouveaux schémas logistiques, de nouveaux process de construction, en intégrant une démarche environnementale innovante, pour faire partie intégrante de la phase héritage ou pour servir d'expérimentation de nouvelles organisations logistiques.

Les transporteurs de marchandises sont, pour la plupart, impliqués dans cette démarche environnementale. Des initiatives sont en cours sur le territoire depuis plusieurs années et participent au renouvellement des flottes de véhicules (programme Engagements Volontaires pour l'Environnement pour le transport routier, électrification des quais, avitaillement en énergies renouvelables, aides au renouvellement des VUL, etc.). Dans ce cadre, des actions sont menées autour des dispositifs facilitant la remotorisation et/ou l'acquisition de véhicules propres par les professionnels mais aussi sur l'offre de stations multi-énergies disponible sur le territoire. Cependant des éléments freinent encore la transition énergétique. L'État doit ainsi se positionner afin de permettre aux logisticiens de concrétiser les ambitions environnementales actuelles. Ajouté à une massification des flux et à une utilisation complémentaire des modes de transport, le développement coordonné de l'offre de véhicules propres et de celle des stations d'avitaillement est un des leviers de la transition écologique du secteur de la logistique.

Ces démarches sont fondamentales afin de permettre à la filière du fret et de la logistique de s'approprier les principes et les enjeux de l'économie circulaire. La chaîne logistique est, par principe, premièrement concernée par ce nouveau modèle économique puisque sa mise en œuvre ne peut se passer d'une réflexion sur les moyens mis en place pour assurer la circulation des produits (modes de transport mais aussi emballages, recyclage des déchets). Il convient donc de réfléchir aux chaînes logistiques dans leur globalité afin de les optimiser, voire de les combiner (par exemple en couplant les boucles de distribution et celles de collecte). Dans ce cadre, les initiatives multi-acteurs participent à la construction d'un modèle logistique global plus durable.

Implantation géographique, impact environnemental et performance économique et sociale : les 3 défis majeurs d'une logistique francilienne performante et intégrée dans les territoires

Les enjeux peuvent s'ordonner autour de trois thèmes qui sont autant de défis : « implantation géographique », « impact environnemental », « performance économique et sociale ». La bonne prise en compte de ces enjeux dans les réflexions et actions conditionne la performance globale de la logistique francilienne.

L'enjeu d'implantation géographique concerne la réalisation des infrastructures indispensables ainsi que la localisation de l'immobilier logistique. Ces deux types d'implantations doivent être davantage en cohérence. Cette localisation résulte en partie des contraintes administratives (taxes, droit à construire), et en partie des pratiques d'acteurs conditionnées par les marchés fonciers et immobiliers. La localisation des infrastructures et de l'immobilier logistique conditionne fortement les deux enjeux suivants.

L'enjeu d'impact environnemental est majeur au regard du poids des transports de marchandises dans les émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques. Cet impact dépend à la fois du mode utilisé (fluvial, routier, ferroviaire, aérien), du tonnage transporté, des évolutions des performances environnementales

¹ APUR, 2021, Evolution des besoins en matériaux pour les chantiers du Grand Paris. Première approche pour le béton.

² APUR, 2018, Les jeux de Paris 2024, accélérateurs d'innovations durables pour la logistique urbaine

de chacun de ces modes, de l'articulation et de la complémentarité entre ces modes, enfin de l'optimisation du besoin même de transport. Le secteur du fret et de la logistique, quel que soit le mode, s'est engagé dans le défi de la sobriété énergétique et de la décarbonation. Les objectifs de la stratégie nationale bas carbone et les engagements de la France sur la qualité de l'air obligent à accélérer le pas. Cet enjeu est à analyser au regard de la consommation importante d'espaces par l'activité logistique. Son développement ne doit pas concourir à une artificialisation accrue des sols. La politique foncière doit donc combiner performance et sobriété foncière. Enfin, la maîtrise des impacts de la logistique passe aussi par l'amélioration de la performance environnementale des bâtiments logistiques (valorisation des toitures génératrice d'énergie photovoltaïque ou de biodiversité par exemple).

L'enjeu de performance économique et sociale du secteur porte sur des questions aussi différentes que la performance des infrastructures logistiques, la réponse du système aux grands projets d'aménagement, l'insertion de la logistique francilienne dans les flux mondiaux mais aussi dans les territoires, l'exploitation de l'innovation numérique comme vecteur de modernisation de l'activité logistique, l'attractivité des métiers et la satisfaction des besoins d'emploi du secteur, les conditions de vie et de travail des salariés (sécurité routière, protection sociale) ou encore la lutte contre les diverses formes de concurrence déloyale. Il s'agit de permettre à la logistique francilienne de trouver des marges de compétitivité et de gagner en agilité dans un environnement concurrentiel en mutation rapide.

III – Le programme d'actions actualisé

À partir des grands enjeux identifiés et inhérents au secteur, trois grands objectifs ont été identifiés pour y répondre. Ils se déclinent autour d'un programme composé de 16 actions, dont les trois premières organisent le pilotage des démarches et le développement d'une connaissance du secteur du fret et de la logistique.

Trois grands objectifs en réponse à ces enjeux

Développer une logistique maillée, innovante et multimodale en Île-de-France

Comment améliorer l'intermodalité des réseaux de transport ? Comment favoriser l'implantation des activités logistiques sur des zones multimodales, et préserver celles qui existent ? Comment mieux prendre en compte la logistique dans les documents de planification et d'urbanisme, ainsi que dans les projets d'aménagement et les politiques foncières ? Comment développer les modes massifiés ? Comment tirer davantage parti de l'axe Seine comme levier majeur de massification de la logistique francilienne depuis et jusqu'en cœur d'agglomération ?

L'intermodalité nécessite à la fois la structuration d'axes privilégiés et la création de pôles d'échanges. Cette combinaison permettra de réduire les ruptures de charge et de rendre l'intermodalité efficace.

Réduire l'impact environnemental de la chaîne logistique

Comment optimiser le mode routier, mode largement dominant de la logistique francilienne ? Comment améliorer sa performance environnementale ? Comment favoriser la complémentarité des modes de fret pour en réduire l'impact environnemental ? Comment favoriser l'acceptabilité du ferroviaire en zone urbaine en réduisant son impact sonore ? Comment réduire les besoins de transport de marchandises en optimisant leur traitement ? Comment favoriser le renouvellement des flottes de véhicules (tous modes confondus) pour supprimer les véhicules les plus émetteurs de polluants ? Comment inscrire le développement de la logistique dans la trajectoire du principe de « zéro artificialisation nette » qui sous-tend une gestion économe des sols ? Comment améliorer la performance environnementale des entrepôts logistiques ?

Conscients des externalités négatives de la logistique, et du déficit d'image que cela peut causer au secteur, les acteurs se sont engagés pour une logistique plus durable : recours accru à la logistique fluviale, verdissement des flottes de véhicules routiers, de bateaux, et du matériel roulant ferroviaire, développement de la cyclo-logistique, etc. L'État doit accompagner ce mouvement, par des mesures incitatives mais aussi par des mesures plus réglementaires. Il doit, par ailleurs, accompagner les acteurs locaux à développer l'écosystème nécessaire à la transition énergétique des flottes de véhicules.

Améliorer l'efficacité économique et sociale de la logistique francilienne

Comment le système logistique peut-il répondre aux grands projets d'aménagement en cours ou à venir en Île-de-France ? Comment assurer la satisfaction des besoins en emplois de ce secteur caractérisé à la fois par un manque d'attractivité de certains pans d'activité et par des mutations rapides (des techniques, des métiers, des organisations) ? Comment répondre à la fois à l'objectif d'insertion dans les flux mondiaux et de desserte fine d'un territoire de consommation ? Comment assurer, au niveau territorial, la sécurité physique et la protection sociale des employés d'un secteur économique internationalisé ?



Gouvernance et connaissance du secteur à l'échelle de la région

La logistique mobilise de nombreux acteurs privés et publics, à différentes échelles (du local avec la livraison du dernier kilomètre à l'approche mondiale des chaînes d'approvisionnement). Les leviers d'action sur les choix sont directs lorsque leurs activités principales ou une politique publique dédiée sont concernées, ou indirects à travers leurs pratiques et leurs décisions. La cohérence et la complémentarité des interventions est primordiale pour permettre une meilleure performance économique, sociétale et environnementale de l'activité du fret et de la logistique.

Le lancement en janvier 2020 de l'association France Logistique et l'instauration d'un comité interministériel de la logistique (CİLOG) s'inscrivent au plan national dans cette volonté de mise en cohérence des acteurs afin de relancer la compétitivité de la chaîne logistique. Il s'agit de décliner une démarche analogue sur le territoire francilien en s'appuyant notamment sur une meilleure connaissance, une meilleure observation des phénomènes, et une communication collective plus efficace afin d'accroître la bonne prise en compte des enjeux du secteur.

Action 1 : Piloter la mise en œuvre du programme d'actions de l'État pour le fret et la logistique	
Objectifs	<p>Animer dans la durée la mise en œuvre du présent document.</p> <p>Permettre l'échange et la coordination entre les différents acteurs publics et privés (État, conseil régional, métropole du Grand Paris, conseils départementaux, communes, intercommunalités, professionnels) sur la mise en œuvre des schémas, plans et chartes existants, leur état de réalisation, et les besoins d'actualisation couvrant le domaine de la logistique.</p> <p>Articuler les démarches franciliennes avec les démarches inter-régionales (développement de l'Axe Seine), nationales (comité interministériel de la logistique, comité exécutif de la logistique, France Logistique) et européennes.</p>
Pilote	DRIEAT
Partenaires	DIDVS, conseil régional Île-de-France, métropole du Grand Paris, conseils départementaux, Établissements publics territoriaux, Ville de Paris, VNF, HAROPA PORT, SNCF Réseau, ADP, ADEME, AFILOG, France Supply Chain, chambres consulaires, SEMMARIS, TLF, FNTR, OTRE, AUTF, GNTC, Entreprises Fluviales de France, Communauté Portuaire de Paris, GATMARIF, Groupe La Poste.
Lien avec d'autres plans	France logistique 2025, Pacte pour une logistique métropolitaine, Stratégie fret et logistique du conseil régional Île-de-France, cadre national des chartes de logistique urbaine, schéma d'aménagement fluvial de la Seine, stratégie nationale portuaire (CIMER 2021), stratégie nationale de développement du fret ferroviaire.
Lien avec d'autres fiches action	
Descriptions et justification	<p>Le fret et la logistique s'appréhendent à différentes échelles. De ce fait, l'existence de plans ou chartes à différentes strates administratives possède une pertinence dès lors que ces différents niveaux sont bien articulés. La mise en place d'une conférence stratégique de niveau régional, présidée par le Préfet de région, doit permettre cet échange, faciliter la mise en cohérence des actions ainsi que l'articulation avec les orientations nationales.</p> <p>Le fret et la logistique constituent des domaines d'activité essentiellement privés. La conférence régionale doit aussi permettre un échange entre les acteurs privés et les acteurs publics (État, collectivités et opérateurs ou gestionnaires d'infrastructures), suivant le modèle adopté au niveau national : création d'un « comité exécutif de la logistique », partenariat public-privé, pour piloter la mise en œuvre opérationnelle des actions.</p>
Modalités de mise en œuvre	Réunion annuelle rassemblant l'ensemble des partenaires. Comités opérationnels de suivi semestriels.
Indicateur(s)	Tableau de bord partagé des actions, actualisé semestriellement.
Échéances	Dès la publication de la nouvelle stratégie actualisée.

Action 2 : Mettre en place un observatoire régional du fret et de la logistique	
Objectifs	Améliorer la connaissance du fret et de la logistique à l'échelle de la région dans le but d'éclairer les prises de décisions des politiques publiques et des acteurs du secteur.
Pilote	DRIEAT (en lien avec DIDVS) et conseil régional d'Île-de-France.
Partenaires	Services de l'État (DRIEAT, DGAC, DRIEETS, observatoire national des transports) et acteurs publics (VNF, SNCF Réseau, HAROPA PORT, IDFM), organismes professionnels pour la fourniture de données. APUR, Institut Paris Région, Université Gustave Eiffel. Les observatoires régionaux (ORF, OMNIL, ORIE), l'INSEE ainsi que les services déconcentrés de l'État pourraient être des partenaires réguliers pour l'animation de cet observatoire de la logistique en Île-de-France, de même que France Supply Chain, l'AFILOG et quelques entreprises volontaires (Groupe La Poste).
Lien avec d'autres plans	France Logistique 2025, PDUIF, La Fabrique de la Logistique, Schémas logistiques des collectivités franciliennes, partenariat ADEME/GNTC pour la création d'un observatoire national du transport combiné (liste non limitative).
Lien avec d'autres fiches action	
Descriptions et justification	<p>Afin d'éclairer les décisions publiques et privées, il est essentiel d'améliorer la connaissance du secteur en réalisant un état des lieux dynamique et de disposer de données relatives à différents enjeux (liste non exhaustive) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • immobilier et foncier logistiques ; • infrastructures permettant le transport de marchandises ; • flux de marchandises (entrants et sortants, à l'intérieur de la région) ; • complémentarité des modes de transport et capacités d'accueil de ces différents modes ; • emplois dans les secteurs du fret et de la logistique ; • évolution qualitative des parcs de véhicules ; • place des véhicules utilitaires légers dans le fret routier ; • logistique des premiers et derniers kilomètres ; • aires d'avitaillement en énergies alternatives au gazole. <p>Plusieurs acteurs œuvrent déjà dans ce domaine : l'observatoire de la mobilité en Île-de-France (OMNIL), l'AFILOG, l'ASLOG, l'IFSTTAR, l'ORIE ou encore l'ORF. Cependant, ces démarches sont partielles et ne permettent pas en l'état de dégager une vision globale partagée avec l'ensemble des acteurs.</p> <p>L'objectif premier de l'observatoire réside précisément dans le partage entre acteurs, et la production de données sur le fret et la logistique pour éclairer les choix et faciliter les mutations. Il doit permettre la construction et la mise à disposition d'outils de production des politiques publiques.</p> <p>Cet observatoire permettra également de renforcer la cohérence entre les différents outils de planification existants aux niveaux européen, national, régional et métropolitain.</p> <p>Cette instance pourrait devenir un espace de dialogue entre les acteurs de la logistique au sein duquel seraient initiées des études sur des questions innovantes ou spécifiques à l'Île-de-France en définissant de manière collégiale ses points d'attention, les méthodes suivies et les thématiques de travail prioritaires.</p>

Action 2 : Mettre en place un observatoire régional du fret et de la logistique	
Modalités de mise en œuvre	<p>Un partenariat sera créé entre entités publiques pour constituer progressivement l'observatoire. La DRIEAT assurera le secrétariat de la structure et les relations avec les partenaires. Le premier travail consistera à recenser les démarches et entités produisant des données sur le fret et la logistique en Île-de-France. Ce travail permettra d'inscrire le futur observatoire dans une position de complémentarité et d'agrégation des données pertinentes.</p> <p>Sans préjuger de la nécessité d'une forme juridique associative analogue à l'ORIE, l'ORF, France Logistique ou les Observatoires régionaux des Transports de province, une telle structure sera amenée à évoluer pour associer largement les acteurs de la logistique et les personnes publiques concernées afin de conduire les études spécifiques.</p>
Indicateur(s)	<p>Création de l'observatoire.</p> <p>Publications périodiques de données, voire d'études.</p>
Échéances	<p>2021 pour l'élaboration du partenariat et du travail de recensement des démarches et entités pour la création de l'observatoire.</p>

Action 3 : Assurer la mise en œuvre du volet fret et logistique du Schéma d'Aménagement Fluvial de la Seine	
Objectifs	Animer dans la durée la mise en œuvre du volet fret et logistique du schéma d'aménagement fluvial en favorisant le report modal et l'intégration urbaine des activités logistiques. Faciliter et valoriser les projets exemplaires illustrant en vallée de Seine la mise en œuvre concrète des orientations du schéma d'aménagement fluvial.
Pilote	DRIEAT, HAROPA PORT, VNF.
Partenaires	DRIEETS, DIJOP, DIDVS, Préfecture de Police, ADEME, SOLIDEO, Paris 2024, SGP, APUR, organisations professionnelles, Ville de Paris (service des canaux de la Ville de Paris) et autres collectivités, CCI.
Lien avec d'autres plans	Schémas d'orientations des berges et des ports (Ports de Paris/VNF), plan stratégique d'HAROPA PORT, Stratégie fret et logistique du conseil régional, SDRIF, Pacte pour une logistique métropolitaine, Plan hydrogène.
Lien avec d'autres fiches action	<ul style="list-style-type: none"> Fiche action 12a
Descriptions et justification	<p>Le schéma d'aménagement fluvial de la Seine est un document ensembleur qui ordonne les politiques publiques pour un développement durable et compétitif des activités fluviales et donne les grandes orientations de gestion partagée des berges et du fleuve.</p> <p>Son fascicule stratégique (publié en mai 2019¹), identifie les principaux enjeux et précise les grandes orientations de la politique de conciliation et de développement des usages fluviaux sous la forme de 37 « ambitions » : favoriser l'implantation d'activités économiques le long de la Seine, la mixité des usages, la logistique urbaine, l'intégration des activités portuaires et industrielles dans le tissu urbain...</p> <p>Compte tenu de la crise économique de 2020, le schéma d'aménagement fluvial a été prolongé par un plan d'accompagnement pour la reprise et la transformation des activités fluviales en Île-de-France 2020-2022, qui réaffirme l'importance du développement de la logistique fluviale jusqu'au cœur de la métropole parisienne dans une optique intermodale.</p> <p>Le schéma d'aménagement fluvial est décliné localement par les schémas d'orientations des berges et des ports. Celui de Paris², élaboré par HAROPA PORT en décembre 2019, comprend parmi ses orientations le confortement des activités de transport fluvial et le développement de la logistique urbaine au cœur de Paris.</p> <p>Des travaux sont en cours pour adapter la démarche stratégique d'aménagement des berges et du fleuve aux différents territoires de l'Île-de-France, en associant les collectivités locales et les parties prenantes.</p>
Modalités de mise en œuvre	Présentation semestrielle au comité des usages fluviaux de la Seine.
Indicateur(s)	Tableau de bord partagé de suivi des ambitions. Tableau de suivi des projets d'aménagement innovants.
Échéances	Annuelle

¹ www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/schema-d-amenagement-fluvial-de-la-seine-a5679.html

² www.haropaports.com/fr/actualites/un-nouveau-schema-dorientations-des-berges-et-des-ports-dans-paris

Développer une logistique maillée, innovante et multimodale

La logistique francilienne est caractérisée par sa double dimension : desserte logistique locale et intégration dans les flux mondiaux et européens. Acteurs privés et publics ont des rôles différents à jouer. La transition écologique du fret et de la logistique incombe en premier lieu aux opérateurs, qu'ils soient privés ou publics (recherche de solutions de décarbonation du fret et de la logistique, investissements dans des solutions innovantes, recours accru aux solutions numériques, etc.). La valorisation des innovations susceptibles d'accélérer la transition énergétique de l'écosystème logistique par l'ensemble des acteurs revêt un caractère fondamental.

Les collectivités locales, l'État et les opérateurs publics ferroviaire et fluvial ont la charge de l'entretien et de l'investissement dans les différentes infrastructures modales. Ils ont la responsabilité d'une organisation harmonieuse de la logistique dans les territoires et de faciliter un maillage logistique plus optimal s'appuyant sur les pôles logistiques majeurs d'Île-de-France et les réseaux massifiés, pour les acteurs économiques comme pour les habitants. À l'échelle de la région, les acteurs publics ont un rôle d'accélération des mutations par une action en faveur du développement des infrastructures et d'incitation au report modal.

Il leur revient d'encourager et de veiller à la cohérence des initiatives en faveur d'une logistique intermodale, et environnementalement performante, qui irrigue non seulement l'ensemble du territoire de la région mais qui soit aussi ouverte sur l'Europe et le monde, tout en limitant la consommation d'espaces et l'artificialisation des sols.

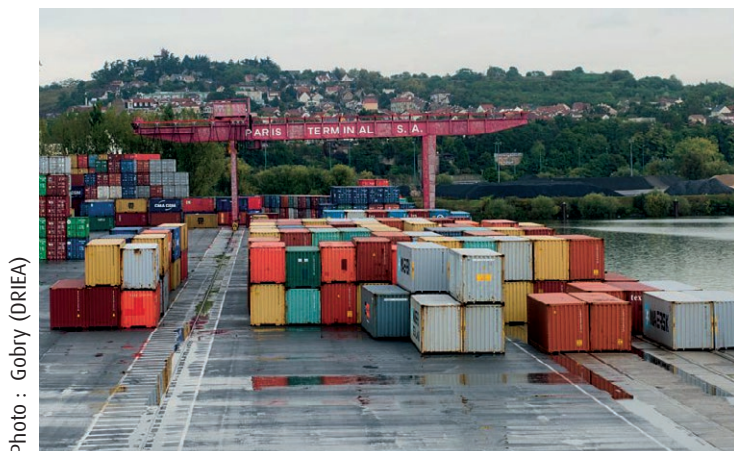


Photo : Gobry (DRIFA)

Gennevilliers, stockage de conteneurs

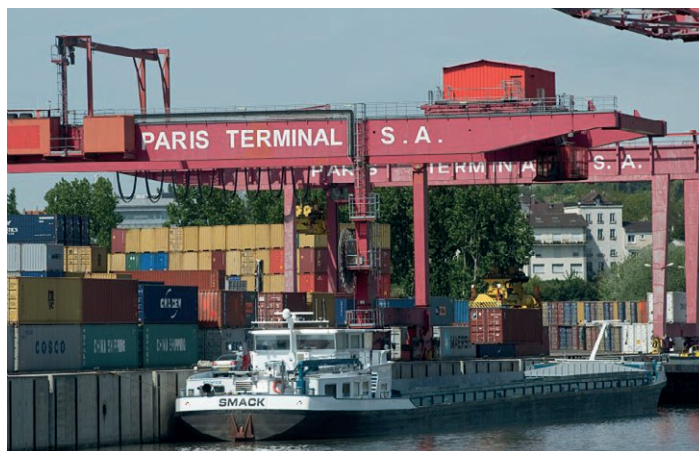


Photo : Gobry (DRIFA)

Gennevilliers, chargement de conteneurs

Action 4 : Promouvoir la logistique intermodale auprès des acteurs publics et accompagner les acteurs (élus, aménageurs, acteurs économiques) pour susciter des initiatives innovantes et vertueuses d'une logistique maillée sur le territoire francilien	
Objectifs	Construire une vision partagée des enjeux et leviers d'action en matière de logistique.
Pilote	DRIEAT et opérateurs
Partenaires	Collectivités, opérateurs publics d'infrastructures modales, organisations professionnelles, association France Logistique, ADEME.
Lien avec d'autres plans	Pacte pour une logistique métropolitaine, Plan de protection de l'atmosphère, Programme d'engagement volontaire pour l'environnement (EVE) dans le transport routier et le commissionnement de transport, programme InTerLUD.
Lien avec d'autres fiches action	<ul style="list-style-type: none"> • Fiches action 8a et 8b • Fiche action 10
Descriptions et justification	<p>Une logistique performante en Île-de-France nécessite un maillage territorial adapté : des entrepôts de très grande taille en grande couronne jusqu'aux espaces logistiques urbains plus compacts au cœur du bassin de consommation, en bout de chaîne.</p> <p>Ces besoins se heurtent à deux phénomènes. D'une part, dans un contexte de pression foncière forte dans l'agglomération, la concurrence des fonctions (d'abord du logement et ensuite des activités de bureaux notamment) entraîne un éloignement de la fonction logistique des zones de consommation. D'autre part, la logistique souffre d'un déficit d'image auprès des collectivités publiques en raison des flux de transport générés, de leur contribution à la congestion et la pollution routière, mais aussi au regard des emplois créés ou de l'insertion paysagère des espaces logistiques dans le tissu urbain.</p> <p>L'éloignement des entrepôts logistiques des cœurs d'agglomération, combiné à l'essor rapide de l'e-commerce, sont à l'origine d'une croissance sans précédent du trafic routier de fret léger qui, selon le rapport du député Damien Pichereau¹, se caractérise par un parc de véhicules vieillissant et une plus grande accidentalité.</p> <p>C'est pourquoi l'État, avec l'appui des opérateurs du fret et de la logistique, en lien avec les collectivités, doit permettre la construction d'une vision globale et partagée du maillage logistique à l'échelle francilienne (croisement des enjeux et visions, valorisation des innovations et bonnes pratiques, prise en compte des contraintes).</p> <p>L'objectif est de mieux traduire les besoins logistiques dans les projets de territoires et leurs déclinaisons en plan/programme/schéma et d'inciter les collectivités à davantage intégrer et soutenir les projets logistiques sur leur territoire.</p> <p>Les efforts de sensibilisation des acteurs générant des flux de marchandises (chargeurs, aménageurs, grossistes, e-commerce, etc.) doivent se poursuivre afin de développer des partenariats en faveur d'une logistique plus propre et mieux intégrée.</p> <p>Le portage et la valorisation des bonnes pratiques des logisticiens sont aussi importants pour sensibiliser les clients des professionnels de la logistique à ces aspects et ne pas désavantager les acteurs engagés dans des démarches vertueuses.</p>

¹ Damien Pichereau, Les véhicules utilitaires légers : Pour une meilleure régulation et des usages maîtrisés, rapport de mission parlementaire, Avril 2018

Action 4 : Promouvoir la logistique intermodale auprès des acteurs publics et accompagner les acteurs (élus, aménageurs, acteurs économiques) pour susciter des initiatives innovantes et vertueuses d'une logistique maillée sur le territoire francilien

<p>Modalités de mise en œuvre</p>	<p>Organisation d'événements (assises, colloques, forums, conventions d'affaires) permettant de sensibiliser les acteurs aux enjeux de la logistique et valorisant les initiatives exemplaires.</p> <p>Poursuite des actions de HAROPA PORT, VNF et SNCF Réseau en faveur du report modal (ex : démarchage des aménageurs intervenant à proximité de la voie d'eau, ou de la voie ferrée, boîte à outils juridiques VNF permettant d'inscrire des clauses de report modal dans les marchés), ainsi que des actions de prise en compte de la logistique par les EPA dans leurs pratiques d'aménagement.</p> <p>Renforcement de la prise en compte des problématiques liées à la logistique dans les porter-à-connaissance et note d'enjeux de l'État sur les documents de planification et d'urbanisme (en lien avec l'action 10).</p> <p>Sensibilisation des acteurs publics à leur rôle de prescripteurs de logistique et à l'importance de leurs choix de modes d'approvisionnement.</p> <p>Sensibilisation des collectivités à la logistique du premier et du dernier kilomètre, et aux leviers dont elles disposent pour une intégration réussie et avec des externalités réduites.</p> <p>Soutenir et accompagner le développement de nouveaux services de livraison permettant de limiter et/ou de mutualiser les flux (par exemple, dispositifs de collecte réduisant les échecs à la première livraison).</p> <p>Favoriser les échanges entre les opérateurs de la logistique et les « aménageurs du territoire » (collectivités locales, opérateurs publics, aménageurs), afin de faciliter le développement de réflexions et de projets multimodaux. Pour cela, les services rédacteurs des porter-à-connaissance seront alimentés par la DRIEAT en fiches thématiques sur le fret et la logistique.</p> <p>Poursuivre et encourager les études permettant de mobiliser les acteurs du secteur et de proposer des initiatives innovantes dans le domaine de la logistique (E-way corridor). En particulier, lancer des études économiques justifiant de la pertinence et de la faisabilité des projets.</p> <p>Réaliser un guide spécifique à destination des élus (avec des fiches thématiques sur la planification, le stationnement...) afin de les sensibiliser aux enjeux de la logistique et leur proposer des pistes pour mieux intégrer la logistique dans les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement.</p> <p>Travailler à l'intégration native des problématiques logistiques au sein des opérations d'aménagement.</p>
<p>Indicateur(s)</p>	<p>Actions de communication réalisées.</p>
<p>Échéances</p>	<p>Dès 2021.</p>

Action 5 : Financer la modernisation et le développement des infrastructures fluviales, ferroviaires et portuaires, ainsi que d'un réseau maillé de terminaux	
Objectifs	Mettre en place les conventions de financement avec les partenaires dans le cadre du plan de relance, du contrat de plan État-Région (CPER) ou du contrat de plan interrégional État-Région (CPiER). Préparer les futures contractualisations État-région.
Pilote	DRIEAT/DIDVS
Partenaires	Conseil régional, autres collectivités, VNF, HAROPA PORT, SNCF Réseau, Europe.
Lien avec d'autres plans	CPER Île-de-France, CPiER Vallée de la Seine.
Lien avec d'autres fiches action	<ul style="list-style-type: none"> Fiche action 6
Descriptions et justification	<p>Il s'agit d'encourager la massification du fret en valorisant le potentiel de la voie d'eau et du ferroviaire afin que ces modes plus vertueux sur le plan environnemental gagnent en fiabilité et en agilité, et qu'ils deviennent un réflexe.</p> <p>Les services déconcentrés et les opérateurs de l'État interviennent dans le financement et la modernisation des infrastructures de transport (routières, fluviales, portuaires, ferroviaires). Les contrats de plan en cours, de 2015-2020, voient leur volet « mobilité » prolongé jusqu'en 2022, et sont renforcés par le plan de relance consécutif à la crise sanitaire. La préfecture de région Île-de-France contribue, aux côtés de la préfecture de région Normandie, à l'élaboration du CPiER, qui porte les priorités d'investissements conjointes de l'État et des conseils régionaux d'Île-de-France et de Normandie en matière d'infrastructure à l'échelle de l'axe.</p> <p>Par un suivi régulier des projets, l'État s'assurera du bon avancement de ceux-ci, de l'identification des retards et sur-coûts éventuels. Ce suivi permettra de prévoir au plus juste la mobilisation des crédits de l'État, d'envisager des redéploiements si nécessaire, et de préparer les futurs contrats de plan. L'effet d'entraînement des investissements sur le développement de ces modes de transport sera particulièrement recherché.</p>
Modalités de mise en œuvre	La DRIEAT, en lien avec la DIDVS, assure un rôle de suivi, de programmation et de financement des opérations de développement des infrastructures de transport inscrites dans les CPER et CPiER Vallée de la Seine (participation aux comités de pilotage des projets, échanges avec les porteurs de projets). Elle participe au déploiement du plan de relance dans la région.
Indicateur(s)	Investissements annuels et avancement du CPER et du CPiER. Mobilisation des enveloppes du plan de relance. Préparation des prochains contrats de plan.
Échéances	Annuelle

Action 6 : Moderniser et développer le maillage des terminaux de transports combinés en Île-de-France	
Objectifs	Accroître le report modal de la route vers les modes massifiés ferroviaire et fluvial pour la desserte de l'Île-de-France, et améliorer l'efficacité de la chaîne logistique, en modernisant et développant les terminaux de transports combinés franciliens, proche de la saturation.
Pilote	DRIEAT
Partenaires	DIDVS, conseil régional Île-de-France, SNCF Réseau, HAROPA PORT, VNF, opérateurs et chargeurs, autres collectivités.
Lien avec d'autres plans	Stratégie nationale de développement du fret ferroviaire. Plan stratégique d'HAROPA PORT – Contrat de performance État-VNF – Contrat de performance État - SNCF Réseau. SDRIF, PDU IF. CPIER Île-de-France, CPIER Vallée de la Seine, Plan de relance.
Lien avec d'autres fiches action	<ul style="list-style-type: none"> • Fiche action 5 • Fiche action 7 • Fiche action 8a
Descriptions et justification	<p>La stratégie nationale de développement du fret ferroviaire, qui prévoit le doublement de sa part de marché dans le transport de marchandises à l'horizon 2030 (de 9 % à 18 % au niveau national, l'Île-de-France étant très en retard avec environ 5 %), s'appuie principalement sur un fort potentiel de développement du transport combiné.</p> <p>L'Île-de-France dispose aujourd'hui de quatre terminaux de transport combiné : deux appartenant à SNCF Réseau (Valenton, de loin le plus important, et Noisy-le-Sec) et deux appartenant à HAROPA PORT (Bonneuil-sur-Marne, et Gennevilliers en cours de réactivation). Ces sites sont proches de la saturation et/ou demandent à être modernisés pour améliorer leur performance. Étant tous assez proches de Paris, ils desservent mal les grandes zones de concentration logistique de la région qui se sont établies en grande couronne : autour de Roissy, de Chelles – Marne la Vallée, entre Brétigny et Sénart, etc.</p> <p>Dans le cadre des échanges en cours sur la stratégie précitée, tous les acteurs ont indiqué le besoin d'aménager rapidement au moins trois nouveaux sites en Île-de-France, ainsi qu'un site d'autoroute ferroviaire. Le Groupement national des transports combinés (GNTC) a établi le cahier des charges type d'un CTC performant.</p> <p>Cela confirme et renforce le constat déjà fait par l'étude de Vision prospective du développement du transport combiné ferroviaire en Île-de-France conduite par l'État et le conseil régional, avec SNCF Réseau, en 2015-2016. Ce besoin s'inscrit également dans la stratégie de développement d'HAROPA PORT.</p> <p>En parallèle et en matière de logistique urbaine ferroviaire, un effort est à faire pour mieux préserver et valoriser les sites bénéficiant d'embranchements dans le cœur d'agglomération, pour d'autres types de trafic que combiné longue distance (matériaux,...)</p>

Action 6 : Moderniser et développer le maillage des terminaux de transports combinés en Île-de-France

<p>Modalités de mise en œuvre</p>	<p>La DRIEAT propose de lancer une nouvelle étude de développement des terminaux de transports combinés dans la région, afin :</p> <ul style="list-style-type: none"> • d'étudier les optimisations à réaliser par les propriétaires ou les exploitants des chantiers actuels pour en améliorer la capacité ou l'exploitation ; • de réexaminer l'étude de 2016 dans un périmètre prenant en compte les possibilités dans les franges extérieures de l'Île-de-France (Oise, Loiret) ; <ul style="list-style-type: none"> - en s'appuyant sur les études fines de besoins et de flux de marchandises, en cours d'établissement par SNCF Réseau à l'été 2021, pour établir les perspectives de développement des trafics et parts modales ferroviaires ; - en fonction de l'évolution éventuelle de la disponibilité et de la qualité de desserte ferroviaire, routière, et le cas échéant portuaire des sites, en examinant potentiellement de nouveaux sites intéressants (par exemple sites industriels embranchés susceptibles de muter, pour limiter l'artificialisation des sols) et adaptés aux enjeux de massification et de performance. <p>La dernière phase du travail consistera à dresser un programme opérationnel de modernisation et de développement des terminaux, phasé dans le temps, et à en rechercher le financement (plan de relance, CPIER, CPER 2023-2027...).</p> <p>Ce programme pourra comprendre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des mesures d'urgence, par exemple d'amélioration de la capacité et de la performance du terminal de Valenton ; • un mode opératoire pour le déploiement du programme, en accord avec la Stratégie nationale de développement du fret ferroviaire : réservations foncières, appel à projets pour mobiliser les collectivités locales, départements et opérateurs dans les projets... <p>Dans le cadre du déploiement des Plateformes ferroviaires services et infrastructures, par axe, et de la Plateforme nationale fret, a été créé le 7 juillet 2021 un Groupe de travail fret en Île-de-France (État, conseil régional, SNCF Réseau, HAROPA PORT, VNF, et représentants des opérateurs et chargeurs : GNTC, 4F, GATMARIF).</p> <p>Ce groupe de travail organisera les études et travaux sur le fret ferroviaire en Île-de-France, et alimentera la production des plateformes. À ce titre il nourrira l'étude sur les terminaux. La réalisation de l'étude impliquera la sollicitation des autres niveaux de collectivités.</p> <p>Il est prévu de compléter ce travail par une étude des sites disposant d'embranchements ferroviaires dans le centre de l'agglomération. Ces sites, actifs pour certains, inactifs pour d'autres, ne se prêtent pas à accueillir de grands trafics de conteneurs nationaux ou internationaux, mais peuvent avoir un potentiel pour des segments de marchés plus ciblés, conteneurisés ou non (grande distribution, boissons, BTP...).</p>
<p>Indicateur(s)</p>	<p>Engagement effectif de l'étude T3 2021 sur crédits Plan de relance fret ferroviaire.</p> <p>Production d'un programme d'optimisation, de modernisation et de développement des CTC d'Île-de-France.</p> <p>Inscription de projets au volet transport des prochains CPER / CPER 2023-2027.</p> <p>Inscriptions d'emplacements dans les futurs SDRIF et PDU IF.</p>
<p>Échéances</p>	<p>Lancement de l'étude novembre 2021 ; premiers résultats attendus fin 2021, fin de l'étude courant 1er semestre 2022.</p> <p>Études et démarches pré-opérationnelles sur les sites retenus à engager en parallèle et ensuite.</p>

Action 7 : Accompagner la transition écologique de l'activité fret du MIN de RUNGIS	
Objectifs	Relancer l'activité fret ferroviaire sur le MIN de Rungis et développer les mobilités propres sur le marché de Rungis.
Pilote	SEMMARIS
Partenaires	SNCF Réseau, VNF, DGITM, DRIEAT, conseil régional Île-de-France, conseil départemental du Val-de-Marne, Ville de Paris, APUR, collectivités du territoire (EPT Grand Orly Seine Bièvre, Orly, Chevilly-Larue, Rungis, Valenton, Thiais), groupe La Poste.
Lien avec d'autres plans	Stratégie nationale bas carbone. Stratégie de développement du fret ferroviaire.
Lien avec d'autres fiches action	<ul style="list-style-type: none"> Fiche action 6
Descriptions et justification	<p>Lieu de négoce de gros créé par l'État, le MIN de Rungis est aujourd'hui le plus grand marché de produits frais au monde. Avec un chiffre d'affaires en 2019 de près de 10 milliards d'euros, et presque 1 300 000 passages d'acheteurs sur le site, le marché occupe une place dominante dans l'économie régionale et mondiale.</p> <p>Cependant, afin de redonner une compétitivité forte aux chaînes logistiques générées par les flux du marché, ce dernier doit concilier les enjeux de compétitivité industrielle en s'appuyant sur les performances des secteurs respectifs, au moindre coût, avec une meilleure prise en compte du développement durable.</p> <p>Ce grand chantier initié depuis quelques années par la SEMMARIS avec le programme « Rungis Green Business », nécessite une coordination renforcée avec l'État et les collectivités pour développer une politique RSE capable de générer un puissant effet levier à l'échelle de la région.</p> <p>Les exigences de respect de l'environnement et de réduction de notre empreinte carbone ont incité la SEMMARIS à structurer les initiatives permettant de faire du Marché International de Rungis un site exemplaire dans ce domaine. De nombreux projets éco-responsables ont ainsi vu le jour et se sont renforcés ces dernières années. Ainsi, deux axes seront développés :</p> <ul style="list-style-type: none"> Accélérer le renouvellement du parc roulant entrant et sortant du MIN de Rungis. Les statistiques au niveau régional montrent un parc de VUL vieillissant et polluant. Des dispositifs d'aides au renouvellement (aides à l'acquisition de véhicules plus propres) existent, mais nécessitent des infrastructures d'avitaillement, des voies dédiées pour accélérer l'usage de véhicules propres, ainsi qu'une acculturation de la part des entreprises ; Relancer l'activité fret ferroviaire sur le marché de Rungis. Suite à l'arrêt de la desserte de Perpignan en 2019, le MIN ne dispose plus d'aucune desserte ferroviaire. Le premier ministre lors de sa visite à Valenton en juillet 2020 a rappelé la nécessité de relancer la liaison Perpignan-Rungis et de créer un terminal de transport combiné/ autoroute ferroviaire. Le projet du MIN porte sur la relance à très court terme du Perpignan-Rungis et à moyen terme le développement d'un terminal de transport combiné.
Modalités de mise en œuvre	<p>Plusieurs chantiers restent à creuser pour permettre l'arrivée du transport combiné sur le site de la SEMMARIS :</p> <ul style="list-style-type: none"> Lancement d'une consultation pour désigner un opérateur en charge du financement, de la conception, de la construction, de l'exploitation et de la maintenance du Terminal ferroviaire et multimodal du Marché international de Rungis ; élaboration d'une offre consolidée avec les transporteurs et chargeurs intéressés ; bouclage financier prévisionnel avec recherche de subventions publiques ; insertion d'une approche fluviale complémentaire du ferroviaire via des ports comme Orly.
Indicateur(s)	Finalisation par la SEMMARIS du cahier des charges pour le financement, la conception, la construction, l'exploitation et la maintenance du Terminal ferroviaire et multimodal du Marché international de Rungis.
Échéances	Dès 2021.

Action 8 : Sécuriser et préserver le foncier logistique et les infrastructures de fret multimodal

Le développement d'une logistique efficace et environnementalement vertueuse nécessite de réfléchir au maillage des espaces logistiques aux différentes échelles, et à l'articulation des différents modes qui les lient, en privilégiant à chaque fois que cela est possible les modes massifiés fer et fleuve, en particulier pour les flux longue distance, mais aussi pour les autres segments de marchés qui, même en zone dense, peuvent être acheminés par le fleuve, voire par le fer.

Le SDRIF en 2013 puis le PDU Île-de-France en 2014 ont défini un tel maillage hiérarchisé en Île-de-France, dont les principes restent valides même s'ils demandent à être réactualisés.

Ces documents ont permis une certaine polarisation des plateformes logistiques routières en périphérie de l'agglomération, mais sans parvenir à les structurer autour des modes massifiés, dont les terminaux restent en parallèle à développer.

Dans le cœur de l'agglomération, l'incapacité de la filière logistique à supporter des charges foncières aussi élevées que les autres vocations urbaines – bureaux, logement, commerces -, conduit à ce que la pression vers une mutation des emprises dédiées à la logistique ne faiblisse pas, ce qui est particulièrement dommageable pour les sites multimodaux, fluviaux ou ferroviaires qui ne peuvent être reconstitués en zone urbaine dense.

Les différentes collectivités, dont la ville de Paris dans son PLU, ont cherché à préserver ou développer une armature cohérente et hiérarchisée des sites logistiques. De telles initiatives sont très positives et demandent à être étendues.

Mais les documents d'urbanisme ne permettent pas à eux seuls de résister à la pression foncière : des dispositifs d'intervention plus opérationnels sont nécessaires.

L'État et ses opérateurs peuvent en rechercher ou en renforcer les outils pour les sites embranchés fleuve ou fer, et les initiatives des différents niveaux de collectivités doivent être soutenues et valorisées aux différentes échelles, pour préserver et sécuriser sur le long terme les espaces fonciers nécessaires à une logistique d'agglomération bien organisée, donc performante et sobre.



Photo : Arnaud Bouissou (Terra)

Entrepôts



Photo : Arnaud Bouissou (Terra)

Train, triage Drancy Bourget

Action 8a : Préserver et développer le foncier nécessaire à une logistique multimodale massifiée	
Objectifs	Préserver et développer la maîtrise foncière d'un réseau de sites multimodaux route / fer et fleuve, nécessaires à l'efficacité de la chaîne logistique et au report modal, pour assurer leur pérennité.
Pilote	DRIEAT
Partenaires	SNCF Réseau, SNCF Immobilier, VNF, HAROPA PORT, EPFIF, EPA dont GPA, DIDVS, DGITM, conseil régional, autres collectivités.
Lien avec d'autres plans	Stratégie nationale de développement du fret ferroviaire. Plan stratégique d'HAROPA PORT. SDRIF, PDU IF, SCOT Métropolitain.
Lien avec d'autres fiches action	<ul style="list-style-type: none"> • Fiche action 4 • Fiche action 6 • Fiche action 8b • Fiche action 9
Descriptions et justification	<p>Une chaîne logistique efficace, et les objectifs de report modal, demandent que la logistique s'organise autour des modes massifiés, ferroviaire et fluvial.</p> <p>Le SDRIF de 2013 et le PDU IF de 2014 ont retenu cet objectif, en adoptant une cartographie et des règles très strictes de préservation des ports, principaux et bord de fleuve, des sites logistiques embranchés fer, des installations terminales embranchées. Ils prévoyaient qu'« une relocalisation est possible à condition que son bilan soit aussi avantageux en termes de services rendus, de préservation de l'environnement et de protection des populations ».</p> <p>Face à la pression urbaine, ces règles sont cependant restées peu efficaces, avec la poursuite de la disparition des sites embranchés fer en particulier, tant dans le cœur d'agglomération qu'en périphérie.</p> <p>Comme l'ont souligné en 2018 les rapports de l'Observatoire régional de l'Immobilier d'Entreprise sur la logistique urbaine et de l'Observatoire régional du foncier, la logistique est une activité très concurrentielle, avec une capacité à financer des charges foncières ou des loyers très faibles. L'ORF a en particulier recommandé de « favoriser la constitution de sociétés foncières en Île-de-France, pour porter le foncier d'activités sur le long terme ». Les terrains seraient ensuite loués dans le cadre d'emphytéoses (ou baux emphytéotiques) à des niveaux de loyers adaptés, et pour des durées cohérentes avec le cycle de vie immobilier, assez court pour la logistique, de 15 à 20 ans.</p> <p>Cette préconisation paraît particulièrement pertinente pour le foncier logistique ayant un accès multimodal au fleuve et/ou au réseau ferré : de tels accès sont en effet impossibles à reconstituer, ou moyennant des coûts extrêmement élevés pour le ferroviaire.</p> <p>Au contraire de la logistique urbaine plus locale et route/route, pour laquelle les collectivités disposent des principaux leviers, la logistique multimodale dépend directement des opérateurs de l'État. HAROPA PORT a déjà une politique foncière locative et de développement en faveur de la logistique, SNCF Réseau (appuyé par SNCF Immobilier) beaucoup moins, son modèle économique lui permettant difficilement d'envisager du portage foncier à long terme.</p> <p>L'État dispose potentiellement de leviers supplémentaires dans le périmètre des Opérations d'intérêt national, et par ses outils que sont les Établissements publics d'aménagement, dont Grand Paris Aménagement.</p> <p>Enfin, la puissance publique manque d'outils d'intervention pour saisir les opportunités de mutations foncières de friches ou grandes emprises industrielles embranchées fer ou fleuve, qui peuvent être précieuses, particulièrement dans le contexte de l'objectif de zéro artificialisation nette, pour développer le maillage nécessaire de la région en terminaux multimodaux.</p>

Action 8a : Préserver et développer le foncier nécessaire à une logistique multimodale massifiée	
Modalités de mise en œuvre	<p>Il est donc proposé, dans le cadre d'un groupe de travail entre l'État et ses opérateurs, principalement SNCF Réseau, SNCF Immobilier et EPFIF de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • développer avec les partenaires précités une stratégie commune de l'État et ses opérateurs (et en particulier d'intégrer dans les objectifs des EPA la nécessité de la préservation et du développement d'un maillage de sites multimodaux) ; • définir, en lien avec les travaux du groupe de travail fret ferroviaire en Île-de-France installé le 7 juillet 2021, et en s'appuyant sur l'étude de développement des terminaux multimodaux qu'il est prévu de lancer à l'automne 2021 (action 6), les friches/sites en mutation, pour lesquels une veille et une maîtrise foncière serait souhaitable (en particulier pour le transport combiné) avec l'appui de l'EPFIF, et de rechercher les financements possibles. Dans un premier temps, une expérimentation sur quelques sites est envisagée ; • examiner avec SNCF Réseau et l'EPFIF la faisabilité et les modalités de création d'une (ou plusieurs) sociétés foncières, qui pourraient les associer, ainsi que le cas échéant d'autres partenaires : collectivités, Banque des territoires...
Indicateur(s)	<p>Actions de sensibilisation des aménageurs de l'État. Expérimentations de périmètre de veille et acquisition foncière.</p>
Échéances	<p>Engagement du travail en septembre 2021, et sensibilisation des aménageurs de l'État à l'automne 2021. Expérimentation sur quelques sites (sélectionnés notamment au vu de l'étude développement des terminaux) à partir de fin 2021.</p>

Action 8b : Reconquérir la maîtrise du foncier et de l'immobilier logistique en milieu urbain	
Objectifs	Permettre le déploiement d'un réseau maîtrisé de bâtiments de logistique urbaine en zone tendue.
Pilote	SOGARIS
Partenaires	Collectivités locales, Banque des Territoires, Grand Paris Aménagement, DRIEAT, BPI France, VNF.
Lien avec d'autres plans	
Lien avec d'autres fiches action	<ul style="list-style-type: none"> • Fiche action 4 • Fiche action 8a • Fiche action 9 • Fiche action 10
Descriptions et justification	<p>La révolution des modes de consommation a entraîné des mutations fortes du tissu urbain et des activités de transport et distribution. Ces transformations sont renforcées par la nécessaire transition écologique et sociale des villes. Au cœur du Grand Paris, cette nouvelle mobilité des biens a besoin d'espaces logistiques dédiés en ville ou dans la proche banlieue pour fonctionner efficacement sur les plans économique et environnemental, en cohérence avec les enjeux de transition écologique et sociale que portent les collectivités locales et l'État.</p> <p>Ces besoins risquent d'être amplifiés par les effets de la crise sanitaire qui a davantage incité les consommateurs à avoir recours au commerce électronique et à la livraison à domicile. De plus, la réflexion sur la nécessité de disposer de stocks stratégiques au plus près des besoins locaux accélère les transformations d'une logistique urbaine en profonde mutation.</p> <p>Maîtrisés, les espaces de logistique urbaine permettent à la fois de réduire l'empreinte environnementale de la distribution en réalisant des circuits optimisés et mieux organisés, et de répondre aux besoins économiques des professionnels du transport. Le cœur du Grand Paris se caractérisant par une forte pression foncière, il existe toutefois une concurrence entre les fonctions urbaines, qui rend difficile le maintien ou le développement de tels espaces logistiques.</p> <p>Afin de garantir la compétitivité du Grand Paris par la sécurisation des circuits de distribution et d'accélérer la transition écologique du secteur, SOGARIS entend peser dans l'offre foncière et immobilière à l'adresse des exploitants. Pour ce faire, il est nécessaire de poursuivre les investissements pour déployer un réseau de sites dédiés à la logistique verte du Grand Paris : cela passe par l'acquisition et le redéveloppement de fonciers et d'actifs immobiliers stratégiques – par leur localisation, par la nature de leur locataire actuel ou futur, etc.</p>
Modalités de mise en œuvre	<p>La mise en œuvre de cette action passe par la mobilisation de SOGARIS, en lien notamment avec ses actionnaires actuels (collectivités locales et Banque des Territoires). Opérateur au service de la transition écologique et sociale des villes, développeur innovant et investisseur de long terme, SOGARIS a l'expertise et les compétences pour la recherche des sites stratégiques, le pilotage des acquisitions et des nouveaux développements ainsi que la gestion et la commercialisation des sites, en concertation avec les territoires et leurs habitants.</p> <p>Ce travail pourrait impliquer des acteurs institutionnels comme les établissements publics d'aménagement, maîtrisant du foncier public.</p>
Indicateur(s)	<p>Montant des investissements mobilisés.</p> <p>Nombre de m² de bien immobilier développés et maîtrisés, en fonction des types de territoires (cœur d'agglomération, banlieue dense, zone périurbaine).</p>
Échéances	2021

Réduire l'impact environnemental du fret et de la logistique

De nombreux dispositifs incitatifs existent en faveur de la réduction de l'impact environnemental du fret, notamment routier (dispositif fiscal de sur-amortissement, d'aide à l'investissement dans des motorisations alternatives au gazole, programme EVE porté par l'ADEME, chartes CO₂, dispositifs financiers d'aide à la modernisation des motorisations fluviales...). La prise de conscience de l'urgence climatique et de l'impact des activités industrielles sur les ressources naturelles, au premier rang desquelles figurent en Île-de-France les espaces naturels et les terres agricoles (parmi les plus riches de notre pays), a rendu plus aiguë l'exigence de sobriété foncière et environnementale des activités industrielles et logistiques.

Les professionnels du fret et de la logistique sont les premiers acteurs de cette transition écologique à travers leurs choix d'investissement dans des motorisations propres, dans des entrepôts technologiquement et écologiquement innovants, leur stratégie d'optimisation logistique, la valorisation ou non des vecteurs intermodaux, mais aussi à travers une optimisation des ressources foncières pour la construction des entrepôts ou encore l'investissement dans une logistique urbaine durable innovante, mieux adaptée aux contraintes pesant sur les mobilités dans les cœurs de ville (congestion routière, ZFE, qualité de l'air, etc.).



Photo : Arnaud Bouissou (Terra)

Logistique urbaine

Action 9 : Étudier le foncier de l'État disponible pour permettre le développement de stations services multi-énergies propres, de parkings poids-lourds ou d'espaces de logistique	
Objectifs	Mettre à disposition le foncier de l'État ou maîtrisé par ses opérateurs non occupé par une activité pour répondre à des besoins en termes d'énergie, de stationnement ou d'entreposage.
Pilote	DRIEAT, DGFIP et RPIE.
Partenaires	HAROPA PORT, Collectivités, SIGEIF, SNCF Réseau, EPA, VNF, RATP, Armée, EPFIF, APUR.
Lien avec d'autres plans	France logistique 2025, Plan stratégique d'HAROPA PORT, Rapport Pichereau, Plan hydrogène, travaux de Logistique Seine Normandie (LSN).
Lien avec d'autres fiches action	<ul style="list-style-type: none"> • Fiche action 4 • Fiches action 8a et 8b • Fiche action 10 • Fiches action 12a et 12b
Descriptions et justification	<p>Suite aux démarches de mobilisation du foncier public pour la construction de logement, depuis une dizaine d'années, le foncier étatique inutilisé (ou dont l'occupation peut faire l'objet d'une optimisation) est mieux connu. De nombreux terrains ont fait l'objet de cession afin de permettre la réalisation de logements. Toutefois, il demeure des emprises dont la localisation ou la configuration ne se prêtent pas à la construction de logements, ou dont la pertinence pour une utilisation « logistique » est supérieure.</p> <p>Mobiliser ces emprises inexploitées pourrait permettre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • d'accompagner la transformation énergétique du transport routier, en permettant l'installation de stations multi-énergies, mais aussi du transport fluvial et ferroviaire via l'installation de stations multi-énergies et multimodales ; • d'améliorer l'acceptabilité de la logistique en fournissant des espaces de stationnement visant à résorber les phénomènes de stationnements inappropriés de poids lourds ; • d'améliorer l'efficacité de la chaîne logistique en offrant des plateformes multimodales de taille petite à intermédiaire.
Modalités de mise en œuvre	<p>Les larges emprises permettant le développement de quartiers de ville mixtes, associant logements et activités, font déjà l'objet de discussions locales en vue d'une programmation adéquate : la logistique doit trouver toute sa place dans ces futurs quartiers.</p> <p>Les emprises jusqu'ici inutilisées feront l'objet d'un travail d'analyse en vue d'un usage logistique. Pour cela, les caractéristiques des terrains recherchés ont fait l'objet d'un « cahier des charges » (emprise minimale, proximité d'infrastructures, etc.) élaboré en mai 2021 avec les acteurs de la logistique. Au-delà des terrains de l'État, l'analyse pourrait porter également sur les terrains de certains établissements publics de l'État. Par la suite, et comme cela a été fait pour les terrains propices à la construction de logements, les terrains identifiés feront l'objet de discussions entre les services de l'État (DRIEAT, DDT, DDFIP), les collectivités locales et les acteurs économiques de la logistique, afin de faire émerger le type de projet évoqué précédemment.</p>
Indicateur(s)	Nombre d'ha par acteur public, nombre de projets réalisés.
Échéances	2021 pour l'identification des terrains. 2022 pour l'engagement des discussions autour de projets.

Action 10 : Accompagner le développement de l'activité logistique francilienne en promouvant la transition écologique, la sobriété foncière et la gestion économe des sols	
Objectifs	Maîtriser la consommation d'espaces dédiés aux activités logistiques dans la trajectoire du principe de « Zéro Artificialisation Nette ».
Pilote	DRIEAT
Partenaires	DRIAAF, DDTs, EPFIF, Établissements publics d'aménagement, conseil régional.
Lien avec d'autres plans	Instruction gouvernementale du 29 juillet 2019, Loi Climat et résilience, CPER Île-de-France, SDRIF, PDUIF, mission France Stratégie / CGEDD/IGF « développement durable des entrepôts logistiques du commerce en ligne », stratégie régionale en faveur de l'économie circulaire, plateforme numérique collaborative grandpariscirculaire.org .
Lien avec d'autres fiches action	<ul style="list-style-type: none"> • Fiche action 4 • Fiche action 8a et 8b • Fiche action 9
Descriptions et justification	<p>Le Président de la République a annoncé en 2019 la mise en place du principe de « zéro artificialisation nette » (ZAN) du territoire à court terme, afin de lutter contre l'étalement de l'urbanisation due au développement de zones pavillonnaires et aux activités commerciales en périphéries des cœurs d'agglomération. Cet objectif d'atteinte du « zéro artificialisation nette » d'ici 2050 est maintenant inscrit dans la Loi Climat et résilience qui vient d'être adoptée. Cet objectif devra être décliné dans les documents de planification régionaux, et documents d'urbanisme.</p> <p>Si les documents de cadrage (SDRIF) et projets structurants alliés à des valeurs élevées du foncier ont dans l'ensemble permis une consommation rationalisée de l'espace pour les logements (avec tout de même des disparités importantes sur le territoire régional), il convient de poursuivre ces efforts pour atteindre la trajectoire ciblée en particulier concernant l'immobilier logistique, et son organisation et sa polarisation autour des modes massifiés fluvial et ferroviaire.</p> <p>Le phénomène de desserrement logistique constaté conduit à un éloignement de plus en plus important de grands entrepôts de plusieurs dizaines de milliers de m² en zone moins dense. La doctrine régionale pour les agréments des entrepôts logistiques basée sur le SDRIF permet de fixer un certain nombre de règles pour limiter le mitage et favoriser la concentration de telles activités dans les secteurs privilégiés pour le développement de la logistique. Néanmoins, de nouveaux modèles et outils, sobres en consommation foncière, doivent être développés pour diminuer la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et favoriser la densification de l'activité logistique jusque et y compris dans le cœur des agglomérations, en privilégiant les sites multimodaux. Les principes d'économie circulaire peuvent notamment participer à atteindre une consommation raisonnée des ressources foncières.</p>

Action 10 : Accompagner le développement de l'activité logistique francilienne en promouvant la transition écologique, la sobriété foncière et la gestion économe des sols

<p>Modalités de mise en œuvre</p>	<p>Le problème récurrent de consommation d'espace des projets d'activités logistiques impliquent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de définir une stratégie d'implantation : identifier les secteurs d'implantation prioritaire pour la logistique en définissant les critères de localisation à favoriser <ul style="list-style-type: none"> - à l'appui d'un travail de recensement des sites (cf actions 2 et 9) et d'analyse de leur opportunité à y développer de la logistique (critères à définir notamment en grande couronne) ; - prioriser la requalification des ZAE obsolètes et le recyclage des friches d'activités économiques ; - privilégier les implantations permettant une desserte fluviale ou ferroviaire, autour des terminaux existants ou à créer. • de renforcer l'optimisation d'espace dans les projets afin de réduire l'artificialisation des sols : étudier les freins/leviers pour la construction d'entrepôts plus compacts (à étage), la réduction des espaces de stationnement... Pour cela, il est proposé de recueillir un retour d'expérience des aménageurs et d'analyser leurs pratiques et perspectives d'évolution pour renforcer la sobriété foncière ; • d'identifier et de mobiliser les outils existants (agrément d'entreprises, outils fonciers et financiers, documents de planification et d'urbanisme) ; • de valoriser des actions vertueuses dans un contexte de transition écologique, et pour une meilleure intégration des activités logistiques dans le territoire, notamment l'utilisation des toitures pour la production photovoltaïque ou la biodiversité : recensement des bons exemples, et diffusion (cf guide de sensibilisation). <p>Ces actions à mettre en œuvre sont à articuler avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la feuille de route des services de l'État en Île-de-France en faveur de la sobriété foncière et de la lutte contre l'artificialisation des sols qui prévoit dans son axe 6 l'action « Optimiser le foncier à vocation économique » ; • la doctrine régionale relative aux agréments d'immobilier d'entreprise ; • la révision du SDRIF ; • la préparation du prochain CPER qui vise la mobilisation des friches comme priorité majeure ; • les stratégies portuaires, fluviales et pour le fret ferroviaire dans la région.
<p>Indicateur(s)</p>	<p>Nombre de m² d'espaces naturels, agricoles et forestiers consommés par la logistique.</p>
<p>Échéances</p>	<p>Dès 2021.</p>

Action 11 : Développer la cyclo-logistique, mode émergent de la logistique urbaine, suivant une trajectoire économiquement et socialement vertueuse	
Objectifs	Mettre en œuvre localement la stratégie nationale pour le développement de la cyclo-logistique.
Pilote	DRIEAT en lien avec le conseil régional.
Partenaires	CEREMA, Métropole du Grand Paris, Ville de Paris, ADEME, SNTL, Boîte à Vélo.
Lien avec d'autres plans	Programme Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable (InTerLUD) dont l'objectif final est l'élaboration de chartes de logistique urbaine durable : Stratégie fret et logistique du conseil régional, PDUIF et PPA
Lien avec d'autres fiches action	
Descriptions et justification	<p>La logistique urbaine est le maillon final d'une chaîne logistique globale reliant les expéditeurs de marchandises et les destinataires finaux. Selon le CILOG du 7 décembre 2020, « ce maillon urbain représente généralement un tiers du coût logistique total de l'acheminement d'une marchandise et génère des flux de trafic urbain considérables. »</p> <p>En Europe, la « European Cycle Logistics Federation » a largement contribué à donner plus de visibilité et à définir la cyclo-logistique : c'est une activité adaptée à la logistique urbaine (notamment de premier et dernier kilomètre), pour les artisans et les services publics, dans une tendance à la restriction des conditions de circulation de véhicules thermiques.</p> <p>Or, si depuis quelques années les collectivités locales et l'État promeuvent le développement du vélo, marqué par une vive accélération s'apparentant à un saut quantitatif majeur dans le cadre de la crise du Covid-19, la cyclo-logistique demeurerait peu abordée. Le lancement, en mai 2021, du Plan national pour le développement de la cyclo-logistique, est l'opportunité de traiter ce sujet.</p> <p>Une attention particulière sera portée aux conditions dans lesquelles ces activités sont exercées, afin de permettre un développement raisonné de la cyclo-logistique.</p>
Modalités de mise en œuvre	<p>Échanges avec les acteurs impliqués dans la logistique urbaine : la cyclo-logistique doit notamment être envisagée en lien avec les autres modes de transport.</p> <p>Utilisation des appels à projets (ou financements existants) pour favoriser les expérimentations ou améliorer les aménagements urbains liés à la cyclo-logistique (discontinuités, stationnement, etc.). À ce stade, les financements disponibles sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'appel à projets annuel « Fonds mobilités actives – continuités cyclables » (350 millions euros sur 7 ans pour la France entière) ; • la dotation de soutien à l'investissement local (enveloppe unique régionale allouée par le préfet de région aux collectivités, volet 3 et 7 du dispositif) attribuée annuellement ; • l'appel à manifestation d'intérêts TENMOD de l'ADEME (une session par an) pour offrir des solutions de mobilité en territoire peu dense ou périurbain.
Indicateur(s)	Nombre de projets financés et montant de subvention.
Échéances	2021-2027 (selon les appels à projets).

Action 12 : Favoriser la transition écologique du transport de marchandises

La transition énergétique des différents modes de transport de marchandises est un pré-requis à la transition écologique de la logistique et du fret. À cet effet, l'État doit faciliter et encourager le passage à des motorisations moins polluantes et soutenir l'innovation dans ce domaine.

Par ailleurs, le renouvellement du parc de véhicules doit s'accompagner d'un développement des infrastructures de recharge et d'approvisionnement en quantité suffisante et selon un réseau maillé pour pouvoir répondre aux besoins des professionnels.

L'action de l'État doit participer à encourager les acteurs à se lancer dans cette transition énergétique et à répondre à ses enjeux.

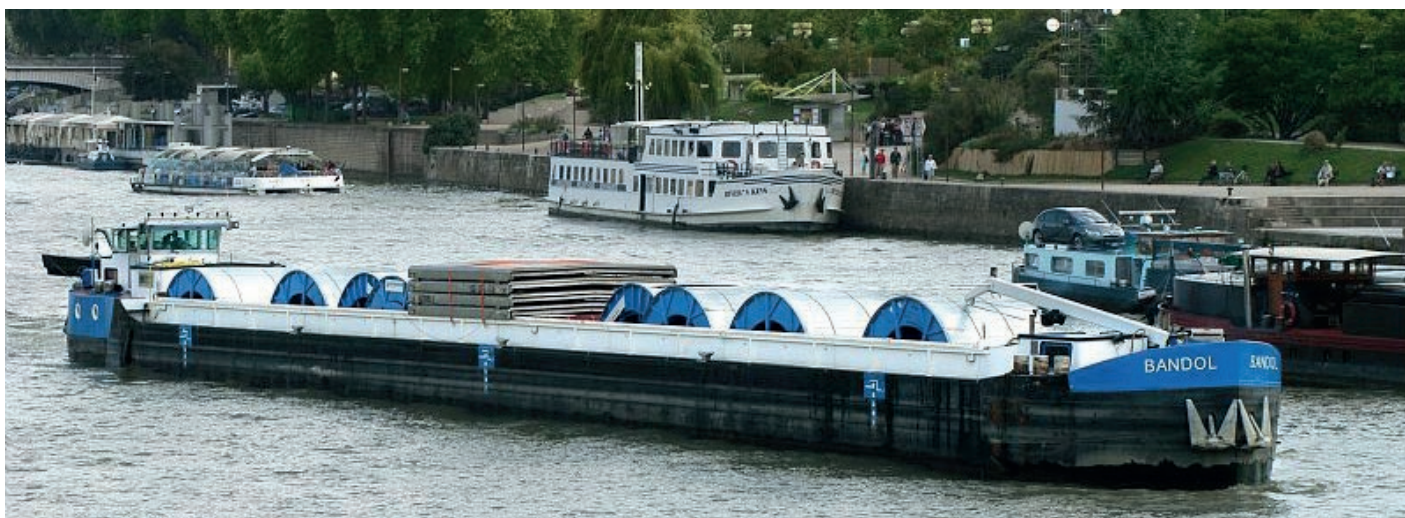


Photo : Gauthier (DRIEA)

Péniche sur la Seine

Action 12a : Poursuivre le développement de la logistique et la transition écologique du secteur fluvial par la mise en œuvre des plans d'aide au report modal et d'aide à la modernisation et à l'innovation

Objectifs	Accompagner les acteurs économiques du secteur dans leur développement.
Pilote	VNF
Partenaires	Conseil régional, HAROPA PORT, ADEME, E2F, CPP, DGITM (PTF3), départements.
Lien avec d'autres plans	Schéma d'aménagement fluvial de la Seine (fascicule stratégique, schémas d'orientations des berges et des ports, plan d'accompagnement pour la reprise d'activité et la transformation du secteur fluvial). Plan d'aide au report modal (PARM) et plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI) portés par VNF. Engagements pour la croissance verte (ECV) du secteur fluvial. Appels à projet ponctuels (AAI JOP 2024).
Lien avec d'autres fiches action	<ul style="list-style-type: none"> ● Fiche action 4 ● Fiche action 5 ● Fiche action 6 ● Fiche action 7 ● Fiche action 8a ● Fiche action 9

Action 12a : Poursuivre le développement de la logistique et la transition écologique du secteur fluvial par la mise en œuvre des plans d'aide au report modal et d'aide à la modernisation et à l'innovation

<p>Descriptions et justification</p>	<p>Le plan d'aide au report modal (PARM) a pour objet d'accompagner les chargeurs et les logisticiens en participant financièrement aux études de logistique fluviale (volet A – 1,25 million d'euros), aux expérimentations de transport par voie fluviale (volet B – 3,75 millions d'euros) et à l'installation d'équipements de manutention (volet C – 15 millions d'euros). Ainsi, au niveau national, 20 millions d'euros sont prévus pour la période 2018-2022. La période précédente de ce plan (2013-2017) a mobilisé 14 millions d'euros, dont près de 70 % ont été consommés en Île-de-France. Le conseil régional cofinance les volets B et C.</p> <p>Le plan d'aide à la modernisation et à l'innovation de la flotte (PAMI) 2018-2022 vise à favoriser l'adaptation de la flotte fluviale aux exigences environnementales et logistiques des clients. Doté de 16,5 millions d'euros, il comporte quatre volets d'aides :</p> <ul style="list-style-type: none"> • (A) améliorer la performance de la flotte ; • (B) mieux intégrer le maillon fluvial aux chaînes logistiques ; • (C) accompagner le renouvellement des acteurs et de la filière ; • (D) favoriser l'émergence des solutions innovantes. <p>VNF mobilise son budget propre pour financer ces deux plans. Le conseil régional apporte une subvention sur une partie des dispositifs. Il s'adresse aux exploitants et propriétaires de bateaux de transport de marchandises (artisans ou armateurs) et, pour son volet innovation, aux transporteurs de passagers, bureaux d'études, chantiers ou autres prestataires techniques (sous certaines conditions). Ce plan fait l'objet de cofinancement par les collectivités locales.</p> <p>Ces actions s'inscrivent dans la démarche générale portée par l'État et ses établissements publics HAROPA PORT et VNF, de développement des activités de logistique fluviale et de transition écologique du secteur : électrification des quais et des ports, verdissement de la flotte fluviale, réduction de l'empreinte environnementale des activités... Ces ambitions ont vocation à prendre corps à l'échelle nationale en 2021 dans les engagements pour la croissance verte (ECV) du secteur fluvial qui visent à renforcer le partenariat entre l'État, d'autres acteurs publics tels que les gestionnaires d'infrastructures portuaires et fluviales, l'ADEME, les collectivités et les porteurs de projets qui souhaitent contribuer à la transition écologique et énergétique du secteur fluvial.</p>
<p>Modalités de mise en œuvre</p>	<p>Plans déjà en cours.</p>
<p>Indicateur(s)</p>	<p>Mise en place des aides, nombre d'acteurs aidés.</p>
<p>Échéances</p>	<p>Annuelle</p>

Action 12b : Accompagner les entreprises du transport routier dans la transition énergétique	
Objectifs	Réduire l'impact du transport routier de marchandises sur les émissions de polluants atmosphériques et de CO ₂ et permettre le développement d'une logistique routière durable.
Pilote	DRIEAT
Partenaires	DGEC, DGITM, ADEME, conseil régional.
Lien avec d'autres plans	Plan climat, plan de protection de l'atmosphère d'Île-de-France, feuille de route francilienne pour la qualité de l'air, plan hydrogène, ZFE-m, démarche « Fret 21 » (AUTF), engagements pour la croissance verte du secteur fluvial.
Lien avec d'autres fiches action	<ul style="list-style-type: none"> • Fiches action 8a et 8b • Fiche action 9
Descriptions et justification	<p>Le transport routier de marchandises représente 90 % du trafic fret en région Île-de-France. À cet égard, il constitue une des principales sources d'émission de polluants atmosphériques sur le territoire. Dans le cadre de la stratégie nationale bas carbone mais aussi vis-à-vis des enjeux locaux (dépassements des normes réglementaires, mise en place d'une ZFE-m par la Métropole du Grand Paris...), il est primordial d'améliorer l'efficacité énergétique du transport routier.</p> <p>Le Programme EVE, pour « Engagements Volontaires pour l'Environnement » agit en ce sens. Proposé initialement sur la période 2018-2020, il vise à sensibiliser, former et accompagner les acteurs professionnels du transport et de la logistique à l'amélioration de leur performance énergétique et environnementale. Il entend aussi amener les entreprises vers une plus grande collaboration et interaction entre les transporteurs et les donneurs d'ordre.</p> <p>Le programme s'articule autour de trois dispositifs d'engagements volontaires de réduction des émissions de GES et de polluants qui couvrent l'ensemble des acteurs de la chaîne de transport :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Objectif CO₂ pour les transporteurs de voyageurs et de marchandises et grossistes ; • FRET21 pour les chargeurs ; • EVCOM pour les commissionnaires. <p>Ce programme a été prolongé jusqu'au 31 décembre 2023 et devrait proposer des objectifs quantitatifs doublés par rapport à ceux du programme actuel.</p> <p>La transition énergétique du fret routier s'inscrit aussi dans les orientations de la LOM qui prévoit notamment la fin des moteurs thermiques d'ici 2040. Cette mesure aura des impacts non négligeables en Île-de-France, où le développement du e-commerce et la logistique du dernier kilomètre sont des enjeux forts.</p> <p>Cependant, le passage aux énergies alternatives n'est possible que si des stations d'avitaillement existent en quantité suffisante et selon un réseau maillé. Ainsi, la transition énergétique du fret routier doit s'accompagner du développement cohérent des stations à énergie propre sur tout le territoire francilien. Le développement des stations d'avitaillement doit être réfléchi au vu de la diversité de leurs usages (du poids-lourd aux véhicules électriques les plus légers) et des enjeux de sécurisation qu'elles imposent (développement coordonné aux IRDE).</p>
Modalités de mise en œuvre	Programme EVE déjà en cours. Accompagner les initiatives d'installation de stations GNV et/ou de bornes de recharge pour les véhicules électriques et hybrides sur le territoire. Un accompagnement de l'ADEME est possible dans le cadre des actions des Contrats de Relance et de Transition Ecologique (CRTE) et dans le cadre des actions relatives au déploiement de l'hydrogène carburant.
Indicateur(s)	Bilan du programme EVE (nombre d'entreprises engagées/labellisées, nombre de véhicules concernés). Nombre de stations GNV-bioGNV/hydrogène/bornes de recharge installées.
Échéances	En continu.

Améliorer l'efficacité économique et sociale de la logistique francilienne

La montée en régime de la logistique, stimulée par l'essor du e-commerce, illustre sa fonction économique essentielle. La multiplication des volumes de marchandises et des flux associés, dans une économie globalisée, exalte l'activité des opérateurs publics et privés dans une logique de rationalisation et d'optimisation. Dans ce contexte, le rôle de l'État consiste à définir un cadre économique favorable et régulateur pour la logistique.

Par ailleurs, le secteur est générateur de nombreux emplois en Île-de-France, puisqu'ils représentent 7 % des emplois salariés franciliens. Cependant, la difficulté à recruter pour ces entreprises, due à une offre de formation en décalage avec les besoins des entreprises et à un déficit d'image du métier, met le secteur en tension. Un travail partenarial avec le secteur privé doit être poursuivi pour répondre à ces enjeux.



Photo : Gauthier (DRIEA)

Opération de contrôle à Rungis



Photo : Arnaud Bouissou (Terra)

Emploi logistique

Action 13 : Création d'un Groupement d'Employeurs pour l'insertion et la Qualification (GEIQ) dans le domaine du transport routier de marchandises	
Objectifs	Agir sur l'attractivité des métiers du fret et de la logistique en Île-de-France, accompagner les transformations de l'emploi et des compétences de la filière.
Pilote	Organisations professionnelles du transport routier, DRIEETS.
Partenaires	Pôle Emploi, DRIEAT, OPCO Mobilités, AFT.
Lien avec d'autres plans	
Lien avec d'autres fiches action	
Descriptions et justification	<p>Les dirigeants des entreprises de transport, conscients de la nécessité d'explorer de nouveaux modes de recrutement, ont exprimé le souhait de vérifier si la création d'un GEIQ est un outil adapté aux besoins de formation et de qualification de main d'œuvre pour les entreprises de la branche transport en Île-de-France.</p> <p>Le GEIQ est un groupement d'employeurs dont la mission centrale est l'organisation de parcours d'insertion et de qualification au profit de personnes éloignées du marché du travail.</p> <p>Pour les accompagner dans cette démarche, la DRIEETS et la FNTR ont mené une étude de faisabilité en 2019. Cette étude a permis :</p> <ul style="list-style-type: none"> • d'identifier les problématiques des employeurs, qualifier et quantifier les besoins (quels métiers, quels types de formations...); • de valider l'hypothèse d'un GEIQ dans le secteur des métiers du transport en Île-de-France sur les plans juridique et financier. <p>La seconde étape pour l'année 2022 est la création du GEIQ transport. Pour cela, la DRIEETS va apporter une aide au démarrage à la future structure. Par ailleurs, en cas de recrutement en contrat de professionnalisation de jeunes de 16 à 25 ans ou/et de demandeurs d'emploi de plus de 45 ans, le GEIQ peut bénéficier d'une aide à l'accompagnement personnalisé versée par l'État, d'un montant forfaitaire de 841 € par bénéficiaire et par année civile.</p>
Modalités de mise en œuvre	Après définition du périmètre d'intervention du GEIQ, la DRIEETS conventionnera l'association qui portera le GEIQ.
Indicateur(s)	Nombre de personnes intégrées dans le GEIQ.
Échéances	Annuelle

Action 14 : Poursuivre les contrôles de la réglementation auprès des transporteurs routiers et des opérateurs de véhicules utilitaires légers pour une concurrence équilibrée	
Objectifs	Contrôler le respect des réglementations européennes et nationales dans le transport routier de marchandises.
Pilote	DRIEAT
Partenaires	Préfecture de police, Gendarmerie, Direction générale des douanes, DRIEETS, URSSAF.
Lien avec d'autres plans	
Lien avec d'autres fiches action	
Descriptions et justification	<p>Le marché du transport routier de marchandises est marqué par une concurrence particulièrement vive à l'échelle européenne et des marges bénéficiaires très faibles. La valeur du transport tend à être minimisée et les prix tirés à la baisse. Dans ce contexte économiquement tendu, les pratiques de concurrence déloyale se développent, notamment s'agissant des conditions de travail des conducteurs.</p> <p>Certaines pratiques déloyales telles que les fraudes aux dispositifs antipollution portent par ailleurs atteinte très durement aux effets du secteur en faveur d'un transport routier moins émissif de polluants.</p> <p>Il est important de maintenir l'effort de l'ensemble des services de contrôle compétents en matière de transport routier afin de contrôler notamment la sécurité routière, le respect des règles économiques et sociales qui encadrent la profession et le contrôle des performances environnementales des véhicules.</p> <p>Il convient aussi de s'assurer de la mise en place des nouvelles réglementations en faveur d'une concurrence équilibrée. C'est notamment le cas des mesures relatives à l'adoption du « paquet mobilité européen » en juillet 2020 qui renforcent l'encadrement du cabotage routier et étendent l'application de la réglementation européenne concernant l'accès au marché et à la profession aux VUL de plus de 2,5 tonnes.</p> <p>De même une vigilance particulière sera apportée au développement de la cyclo logistique à travers le contrôle des plateformes numériques de mise en relation exerçant irrégulièrement l'activité réglementée de commissionnaire de transports et favorisant le recours à des opérateurs utilisant des deux/trois roues sous le statut d'auto-entrepreneur.</p>
Modalités de mise en œuvre	<p>Les contrôles sont réalisés dans le cadre d'une coopération interministérielle des services de l'État sous la coordination de la DRIEAT : la gendarmerie nationale, la police nationale et les douanes mais également les agents des DRIEETS, de l'URSSAF, des impôts.</p> <p>Les contrôles se répartissent entre du contrôle en entreprise (par vérification de documents) et du contrôle sur route (vérification des véhicules, des temps de conduite, fraudes aux dispositifs antipollution, etc.).</p> <p>Outre ce contrôle régulier, effectué au quotidien, des opérations ponctuelles d'envergure nationale et européenne sont réalisées. Ce type d'opération requiert la mobilisation coordonnée des services de plusieurs États.</p> <p>La communication sur des opérations emblématiques revêt une importance primordiale.</p>
Indicateur(s)	Nombre d'opérations de contrôle coordonnées donnant lieu à communication, nombre de journées de travail contrôlées.
Échéances	En continu.

Actions de l'État en accompagnement des démarches portées par les collectivités locales

Par son action et celles de ses opérateurs, l'État va veiller à la mise en œuvre de sa vision du fret et de la logistique. L'État accompagnera les démarches propres des collectivités locales en faveur d'une logistique plus durable, plus intermodale et mieux insérée dans les territoires.

En particulier, certaines actions de ce document sont communes avec celles portées par le conseil régional d'Île-de-France (www.iledefrance.fr/nouvelle-strategie-pour-le-fret-et-la-logistique-en-ile-de-france) et se complètent :

- l'action de mise en œuvre, par VNF, des plans d'aide au report modal et d'aide à la modernisation et à l'innovation correspond à une action du plan du conseil régional (« Un soutien à l'intégration du fluvial dans les chaînes logistiques ») ;
- l'action de mobilisation du foncier de l'État pour les stations services multi-énergies propres, pour des parkings poids-lourds et des espaces de logistiques rejoint les objectifs de deux actions du conseil régional (« Une amélioration de la desserte des zones logistiques et du stationnement des poids lourds » et « Un véritable réseau de stations de gaz »).

Par ailleurs, l'État a signé le pacte logistique de la Métropole du Grand Paris (www.metropolegrandparis.fr/sites/default/files/2019-01/Pacte_logistique_metropolitaine.pdf). Certaines actions feront l'objet d'un accompagnement de la part de l'État ou d'un suivi particulier :

- réaliser l'harmonisation des règlements de voirie et de livraison dans la métropole ;
- déployer des bornes de recharge électrique et des stations d'avitaillement pour GNV, bioGNV, hydrogène ;
- intégrer les fonctions logistiques à la conception des opérations d'aménagement exemplaires et aux projets immobiliers innovants ;
- valoriser la logistique dans le SCOT métropolitain.

Glossaire

ADEME	Agence de la Transition Ecologique
AFILOG	Association Française de l'Immobilier Logistique
AFT	Association pour le développement de la formation professionnelle Transport et Logistique
APUR	Atelier Parisien d'Urbanisme
CILOG	Comité Interministériel de la Logistique
B to B	Business to Business
B to C	Business to Consumer
CPER	Contrat Plan État-Région
CSNE	Canal Seine Nord Europe
DIJOP	Délégation Interministérielle aux Jeux Olympiques et Paralympiques
DRIEETS	Direction Régionale et Interrégionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités
DOS	Document d'Orientations Stratégiques
DRIAAF	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt
DRIEAT	Direction Régionale et Interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DGITM	Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer
EPA	Établissement Public d'Aménagement
EPFIF	Établissement Public Foncier d'Île-de-France
FNTR	Fédération Nationale des Transports Routiers
GEIQ	Groupement d'Employeurs pour l'Insertion et la Qualification
GNV	Gaz Naturel pour Véhicules
GPE	Grand Paris Express
IAU	Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (nouvellement Institut Paris Région)

IFSTTAR	Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux
JOP	Jeux Olympiques et Paralympiques
MAGEO	Mise Au Gabarit Européen de l'Oise
OMNIL	Observatoire de la Mobilité en Île-de-France
ORF	Observatoire Régional du Foncier
ORIE	Observatoire Régional de l'Immobilier d'Entreprises
PDUIF	Plan de Déplacements Urbains Île-de-France
PM	Particulate Matter (Particules Fines)
PPA	Plan de Protection de l'Atmosphère
PSMO	Port Seine Métropole Ouest
RPIE	Responsable de la Politique Immobilière de l'État
SCOT	Schéma de Cohérence Territorial
SDRIF	Schéma Directeur Régional d'Île-de-France
SIGEIF	Syndicat Intercommunal pour le Gaz et l'Électricité en Île-de-France
SNTL	Syndicat National des Transports Légers
SOLIDEO	Société de Livraison des Équipements Olympiques
URSSAF	Union de Recouvrement des Cotisations de Sécurité Sociale et d'Allocations Familiales
VNF	Voies Navigables de France
VUL	Véhicule Utilitaire Léger
ZFEM	Zone à Faibles Émissions Mobilité



**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement, de l'aménagement et
des transports d'Île-de-France

21/23 rue Miollis
75732 Paris cedex 15
Tél. 01 40 61 80 80

Dépôt légal : Décembre 2021

ISBN :