



Chambre de
Commerce
et d'Industrie
de l'Essonne

LE TRANSPORT DE FRET ET LA LOGISTIQUE EN ILE-DE-FRANCE

RESUME DE LA CONTRIBUTION DE LA CRCI

ET DES CCI DE PARIS – ILE-DE-FRANCE

COMMUNE ET PREALABLE :

aux Assises de la logistique du 29 juin 2011 organisées par le
Conseil régional



Chambre de commerce
et d'industrie de Paris



CCI Seine-et-Marne
Chambre de Commerce et d'Industrie



CCI
Chambre de commerce et d'industrie
Versailles Val-d'Oise / Yvelines

le 18 mai 2011

RESUME DE LA CONTRIBUTION

Les 4 grands besoins de la filière logistique et du fret

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

La logistique est essentielle et stratégique dans un contexte où :

- **Le bassin de consommation de l'Île-de-France de près de 12 millions d'habitants** nécessite une infrastructure logistique performante et pérenne.
- De nombreux sites logistiques ont tendance à disparaître face à la pression du développement urbain, alors que les **emprises foncières multimodales en zone centrale sont stratégiques pour le long terme et doivent être préservées** afin d'assumer les besoins de la métropole.
- En outre, le développement de **l'Axe Seine** et la construction du **canal Seine – nord Europe** vont avoir un impact déterminant sur l'organisation de la logistique en Île-de-France et sur l'activité économique de la filière. Ces deux axes de transport de marchandises massifiés vont permettre l'accroissement des flux maritimes internationaux, notamment de conteneurs, vont amplifier le rôle de portes d'entrée continentales des ports maritimes. L'Île-de-France doit anticiper les mutations que ces voies d'accès fluviales vont produire.
- Toutefois, le maintien ou le développement de l'activité logistique se heurte au problème du foncier : **sa rareté et son coût élevé, principalement en zone centrale**¹.

1

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

2

- Une situation récemment aggravée par la loi de finances rectificative du 29 décembre 2010 (voir détail en annexe 1) applicable en Ile-de-France qui :
 - instaure une redevance applicable aux locaux de stockage pour la construction et pour la modernisation :
 - 51,6€/m² (abattement de 85% de 344 €/m²) dans les communes de Paris et des Hauts-de-Seine,
 - 32,10€/m² (abattement de 85% de 214/m²) dans les communes de l'unité urbaine de Paris (autres que Paris et les Hauts-de-Seine),
 - 12,9€/m² (abattement de 85% de 86€/m²) pour les autres communes d'Ile-de-France.
 - pénalise les locaux de stockage par les majorations de la taxe annuelle avec :
 - une actualisation des taux,
 - la modification du zonage,
 - l'extension de son champ d'application aux surfaces de stationnement annexées d'au moins 500 m².

Ces nouvelles dispositions fiscales, applicables le 1^{er} janvier, devraient concourir à rendre plus :

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

La définition des besoins reste à définir :

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

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

- **Organiser la confrontation des professionnels, des pouvoirs publics, des investisseurs, des chargeurs et des divers utilisateurs afin de croiser les points de vue et de définir :**
 - les besoins quantitatifs,
 - les sites stratégiques à préserver et à transformer pour un usage logistique,
 - les nouveaux sites à créer.

- **Faire une estimation des coûts de transformation** des sites stratégiques disqualifiés ou pollués

- **Réaliser un plan-programme stratégique des sites logistiques à préserver, à transformer ou à créer en identifiant le court terme, moyen et long terme par rapport à l'horizon 2025.**

- **Agir sur les outils de planification et d'aménagement pour préserver le foncier logistique, limiter la pression foncière et contenir les coûts du foncier.**
 - ⇒ **Introduire des mesures prescriptives dans le cadre de la révision du SDRIF suivantes :**
 - **la carte des sites stratégiques à préserver, à transformer et à créer.**

 - **Le caractère prescriptif à la recommandation de réservation de foncier, prévue dans le projet de PDUIF à savoir : 4 hectares pour 100 000 habitants doivent être réservés à la logistique urbaine (surface de stockage et activités logistiques) :**
 - dans les SCOT et les PLU
 - dès la conception des opérations d'aménagement

 - **l'assouplissement des règles actuelles du projet de SDRIF, approuvé par le Conseil régional le 25 septembre 2008, qui contraint très fortement la création ou développement des sites monomodaux.**

 - ⇒ **Fixer un programme de préservation et de développement des sites logistiques dans le cadre des Contrats de développement territorial en s'appuyant sur la CRCI et les CCI qui peuvent :**
 - apporter leur expertise sur les besoins de la filière logistique,
 - identifier les activités susceptibles de venir s'implanter dans le périmètre des CDT,
 - préciser les dispositions de l'aménagement et de circulation à considérer pour acheminer les flux.

- **Contribuer à expertiser les coûts de dépollution et permettre leur prise en compte par les services des domaines par une démarche prospective en associant les établissements publics fonciers, les services de France-Domaine, l'ORF, l'ADEME ainsi qu'avec les aménageurs publics (SEM, EPA, AFTRP) et privés (Foncière Logistique, SOGARIS...) pour simuler des bilans d'opérations de logistiques urbaines sur les fonciers disqualifiés.**

- **Définir des objectifs de portage foncier par l'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France pour contribuer à produire du foncier logistique dans les sites stratégiques, dans le cadre**

d'une révision de son Programme Pluriannuel d'Intervention (2007-2013).

- **Créer de nouveaux sites, de préférence multimodaux, sous la forme de véritables parcs logistiques permettant d'atteindre une masse critique suffisante d'entreprises, rendant viable la mutualisation par voie ferrée ou voie d'eau.**

- **Prévoir lors de la conception des opérations d'aménagement une utilisation mutualisée des équipements et facilitant la mise en œuvre d'autres fonctions urbaines, afin de rentabiliser davantage le foncier et l'immobilier correspondants.**

- **Faire évaluer, dans l'étude d'impact de toute opération d'aménagement, comme cela se fait déjà pour les centres commerciaux, les flux de marchandises qui seront générés par le site et déterminer en conséquence la surface à réserver à la logistique dans l'opération.**

- **Favoriser l'aménagement, la réalisation de bâtiments logistiques, la transformation et la gestion en s'appuyant sur les acteurs opérationnels et les investisseurs et non en créant des structures nouvelles publiques.**

- **Evaluer les contraintes imposées par la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sur les entreprises de la logistique car elle peut entraver leur implantation et leur développement.**

II. L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS D'ACCESSIBILITÉ ET DE DESSERTE DES SITES LOGISTIQUES

II.1 Pour l'acheminement de la marchandise

1.1 L'accessibilité multimodale des sites pour le transport de marchandises est essentielle

Elle repose sur la réalisation d'un réseau d'infrastructures de bonne dimension et bien interfacé entre les modes : routier, ferroviaire et fluvial. Cette notion s'entend depuis l'entrée des marchandises dans le pays jusqu'au client final.

Un réseau routier performant constitue notamment un préalable indispensable à l'amélioration des conditions du fret pour assumer le dernier kilomètre dans des conditions satisfaisantes.

Plan d'actions pour la réalisation ou la modernisation des infrastructures

- **Pour s'assurer de la réalisation des infrastructures de transport nécessaires à l'accessibilité multimodale des sites logistiques, deux types d'actions sont à mettre en place :**
 - **inscrire de manière prioritaire la réalisation d'infrastructures routières dans le SDRIF,**
 - **assurer les conditions de leur réalisation en les inscrivant dans les documents de programmation tels que les Contrats de projet Etat/Région (2013-2018) et dans les contrats particuliers Région/Département, en précisant notamment l'urgence de la réalisation de l'A104.**
- **Les infrastructures à inscrire dans le SDRIF et le Contrat de Projet Etat/Région et Région/Département sont les suivantes :**
 - ⇒ **Volet routier :**
 - le prolongement de la francilienne (A104) ;
 - le prolongement de l'A16 ;
 - le prolongement de l'A12 (à réaliser ultérieurement) ;
 - la liaison Cergy-Pontoise Mantes (C13)
 - la desserte du port de Bonneuil ;
 - Les franchissements de la Seine entre Alfortville et Vitry et entre Valenton et Choisy ;
 - **l'achèvement des échangeurs incomplets sur l'A5a** (pour le site logistique de Sénart, au niveau des sorties n°11 et 12) **et sur l'A6** (pour le site logistique des Haies Blanches, en direction de Paris) ;
 - **la construction du Pont d'Achères** entre la D30 et la D190, pour le site logistique de Triel-sur-Seine ;
 - **la construction d'un pont vers la D190** à hauteur de Carrières-sous-Poissy pour le site logistique d'Achères ;
 - **la remise aux normes du pont sud à Bruyères-sur-Oise ;**
 - **la création d'un barreau** entre la D104 et la D317, en direction de Gonesse ;

- l'inscription d'une **dévi**ation du centre-ville de Chelles ;
- le **prolongement de la RN406** pour le site de Bonneuil-sur-Marne ;
- **l'élargissement de l'A86** entre Gennevilliers et Rueil-Malmaison ;
- **la mise à 2X3 voies de la RN2**, pour le site logistique de Saint-Mard ;
- **la mise à 2X2 voies de la D924** pour le site logistique de Bruyères-sur-Oise ;
- **la mise à 2x3 voies de la RN12** entre l'épi d'or et Plaisir dans les Yvelines ;
- **la mise à 2X3 voies de la RN36**, pour le site du Val Bréon ;
- **la modernisation du rond-point** qui permet la desserte des zones logistiques sur l'axe de la D19 connectée à l'A104 ;
- le **désenclavement de la zone du port de Vigneux-sur-Seine** incluant l'aménagement d'une traversée de Seine au droit ou en amont du site.

⇒ **Volet ferroviaire :**

- **la création d'une gare de fret** sur le site du Val Bréon ;
- **la création d'un embranchement ferré direct** à la ligne Paris - Tours sur le site du Petit Orme ;
- **la création d'un raccordement** à la ligne Paris - Orléans sur le site de Guillerval ;
- **la reconfiguration du site embranché fer** sur le site des Groues à la Folie ;
- **l'amélioration de la desserte ferroviaire** du port de Gennevilliers.

⇒ **Volet fluvial :**

- **le réaménagement du port de Vaires-sur-Marne** pour le site de Chelles-Vaires ;
- **l'allongement des quais** sur le port du site de Bruyères-sur-Oise ;
- **l'aménagement du port d'Achères** ;
- **l'accroissement des capacités du terminal à conteneur du port de Gennevilliers**
- **l'extension des capacités du port conteneurs d'Evry**

1.2 Des difficultés pour assurer un service ferroviaire aux plateformes en dépit de la présence d'installations terminales embranchées

- **L'arrêt du service wagon isolé compromet la desserte ferroviaire des sites embranchés**

Plan d'actions

Les pouvoirs publics pourraient envisager d'encourager la création d'opérateurs ferroviaires de proximité par une aide au démarrage à condition que le business-plan soit économiquement viable.

- **La réservation de sillons ferroviaires pour le fret et le maintien des embranchements ne sont pas assurés**

Plan d'actions

Il pourrait être prévu :

- **une mesure de contractualisation entre l'Etat, RFF et SNCF** pour définir les sillons frets à réserver,
- la définition des conditions d'un couplage du fret ferroviaire avec le transport de voyageurs quand cela est possible,
- la mise en place d'un plan de préservation des embranchements ferrés (ITE) par :
 - o une offre commerciale de RFF aux chargeurs à un prix compétitif
 - o le maintien des ITE existant et si cela est possible sur les ZAE non raccordées

1.3 Les contraintes pesant sur les vols de nuit à Roissy

Plan d'actions

Les contraintes pesant sur les vols de nuit sont à examiner en complémentarité avec la réalisation du projet CAREX, pour ne pas entraver l'activité logistique à proximité de l'aéroport de Roissy.

II.2 Pour les déplacements des salariés : l'amélioration des conditions d'accessibilité en transports en commun des sites logistiques.

Nombre des sites sont éloignés des réseaux de transports en commun lourds, où de surcroît, beaucoup de salariés ainsi que des personnes en apprentissage, travaillent en horaires décalés.

Plan d'actions

Les acteurs publics, et notamment la Région, pourraient inciter le STIF à prévoir un schéma global de desserte des zones logistiques en Ile-de-France, intégrant les demandes et propositions formulées dans les Plans de déplacement Inter-entreprises.

III. LA SIMPLIFICATION ET L'HARMONISATION DES CONDITIONS DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT DES VÉHICULES DE LIVRAISON

III.1 L'harmonisation des réglementations de circulation à l'échelle de l'Ile-de-France

Actuellement, la circulation des véhicules de livraison en Ile-de-France est réglementée par différents documents : **des arrêtés communaux, des chartes** (*Charte Marchandises* de la Ville de Paris, en cours de révision, la Charte du Conseil général de Seine-Saint-Denis, en cours d'élaboration).

Le projet de PDUIF **approuvé par le Conseil du STIF le 9 février 2011, recommande aux collectivités locales un certain nombre de dispositions qui ne permettent pas de répondre à l'harmonisation souhaitable des conditions de circulations des véhicules de livraison dans l'ensemble de la région afin de :**

- simplifier les conditions de travail des chauffeurs routiers,
- permettre un meilleur respect des règles de livraison.

Plan d'actions

- **Il est demandé que le projet de PDUIF soit modifié avant son adoption définitive et soit remplacé par une réglementation simple et adaptée aux véhicules** de nature à garantir la fluidité de circulation de tous les types de véhicules sur l'ensemble du territoire francilien.
- La nouvelle réglementation devra avoir un **caractère prescriptif**, pour s'imposer aux arrêtés communaux.
- Une lutte renforcée contre l'exercice illégal de la profession de transporteur, en responsabilisant les donneurs d'ordre (sous-traitance), est à mettre en œuvre.

III.2 La préservation de places de livraison de dimensions satisfaisantes

2.1 En zone urbaine

Le **déficit actuel de places de livraison** occasionne régulièrement des gênes à la circulation voire des blocages de la voirie et de la congestion.

Pour y remédier, le projet de PDUIF propose aux collectivités locales « **d'aménager des aires de livraison sur voirie de 2,6 m de large sur 6 m de long et qui pourraient être diminuées sur justification.**

Or, les dispositions du projet de PDUIF ne sont pas satisfaisantes, en effet :

- **la norme minimale proposée par le PDUIF est trop faible** car elle ne permettrait qu'à des véhicules de livraison de moins de 15,60 m² de stationner.
- les capacités de stationnement pourraient être encore réduites.

Plan d'actions

Il est demandé que le projet de PDUIF soit modifié avant son adoption future et introduise les modifications suivantes :

- la suppression de la réglementation proposée par le PDUIF qui définit les dimensions minimales insuffisantes,
- l'approbation d'une nouvelle norme minimale, applicable aux aires de livraison des commerces : d'une longueur **d'au moins 12 m de long**, conformément à ce qui est prévu dans la Charte Marchandises de la ville de Paris, et d'une largeur de 2,60 m.
- la suppression de la mention, dans le projet de PDUIF, « **ces dimensions pourraient être diminuées sur justification** ».
- Par ailleurs, la nouvelle norme d'au moins 12 m de long devra avoir un **caractère prescriptif**.

2.2 Le long des voies routières majeures

Le stationnement des poids lourds sur les bandes d'arrêt d'urgence lorsque la largeur le permet est de plus en plus fréquent. Ces stationnements non autorisés s'expliquent par :

- l'absence d'aires de repos lors de la traversée de l'agglomération parisienne,
- les pauses imposées par la législation en vigueur.

Plan d'actions

Réaliser un programme d'aménagement d'aires de repos sécurisées pour les poids lourds à proximité des axes principaux.

III.3 La limitation des pollutions atmosphériques et sonores

3.1 L'assouplissement de la réglementation d'interdiction de circulation des véhicules plus polluants

Le projet de PDUIF propose aux collectivités locales de prendre en compte dans les arrêtés communaux de circulation des poids lourds la norme Euro des véhicules selon le calendrier suivant :

- A partir du 1^{er} janvier 2014 : interdiction de circulation à tous les poids lourds ne respectant pas la norme Euro 3 au moins.
- A partir du 1^{er} janvier 2018 : interdiction de circulation à tous les poids lourds ne respectant pas la norme Euro 4 au moins.

Plan d'actions

Une mesure de type réglementaire doit être mise en place :

Il s'agirait pour la Région Ile-de-France de modifier la réglementation proposée par le projet de PDUIF et d'approuver la disposition accordant un délai de 5 années avant l'application de l'interdiction de circulation à tous les poids lourds ne respectant pas la norme Euro 3.

Remarque : la mise en place, vraisemblablement retardée, de l'éco-redevance poids-lourds inquiète les transporteurs routiers. Il n'y a pour l'instant pas eu d'études d'impact économique et environnemental de cette réglementation à venir.

3.2 Un travail à mener sur les nuisances sonores

Les nuisances sonores posent problème aux riverains notamment la nuit. Le bruit généré par les véhicules utilitaires a diminué grâce aux nouvelles motorisations plus silencieuses. Cependant, les poids lourds génèrent encore des nuisances sonores trop élevées, notamment du fait des activités de manutention générant des bruits qui dérangent autant les riverains.

Plan d'actions

- Mettre en place dans le cadre du pôle de compétitivité Advancity un programme de recherche sur les véhicules et matériels de manutention, afin de rendre ceux-ci moins bruyants. Développer les coopérations avec le pôle de compétitivité Novalog (qui associe des acteurs normands).
- Développer les actions de sensibilisation et de formation des chauffeurs-livreurs et manutentionnaires à la diminution du bruit.

IV. LE SOUTIEN À LA FORMATION ET L'APPRENTISSAGE

IV.1 La formation initiale

Les difficultés rencontrées par les entreprises de la filière logistique² :

- Il est **difficile pour les entreprises de recruter** des opérateurs logistiques et des conducteurs (poids lourds et véhicules utilitaires légers) car :
 - ces **métiers sont peu attractifs** (pénibilité, salaires, localisation des entreprises, horaires...) et **souffrent d'un déficit d'image**, alors que les **attentes des entreprises sont croissantes** (lecture, écriture, compréhension des enjeux, informatique...),
 - **les jeunes accèdent à la filière souvent en situation de difficultés scolaires**, notamment en conduite routière (il faut avoir 21 ans pour accéder par exemple aux diplômes de conduite),
 - **le taux d'échec est important sur certaines formations**, malgré un investissement financier des entreprises (permis de conduire et FIMO),
 - **le taux de rupture de contrats est significatif**,
 - **des difficultés liées à l'âge des jeunes** : comportement, engagement dans le travail, respect des règles de l'entreprise.

Plan d'actions

Il s'agit de mettre en place les mesures suivantes :

- mettre en place des actions de communication sur les métiers de la logistique :
 - en faveur des familles et des jeunes,
 - en faveur des prescripteurs de l'orientation : missions locales, CIO, etc.
- donner une meilleure image des métiers par la présentation de filière complète : jusqu'au bac + 2, voire niveau master (notamment dans la logistique),
- proposer des visites de sites logistiques (Journées portes ouvertes des entreprises),
- poursuivre et intensifier les actions engagées par la Branche en matière de tutorat,
- créer des actions particulières de formation à destination de la filière batellerie.

²Analyses fondées sur des statistiques 2009, qui sont confirmées par les dernières statistiques publiées en mars 2011 dans la 17^{ème} enquête annuelle sur les besoins des emplois et en formation dans la logistique par l'AFT –IFTIM, montrent que les difficultés subsistent en termes de recrutements et de formations.

IV.2 La formation continue

La formation continue constitue un outil important de la sécurisation des parcours :

- 40% des salariés de la branche en bénéficient,
- pour autant, le **poids financier des formations obligatoires** (contraintes nationales et européennes), notamment dans le transport des marchandises ne permet pas toujours aux entreprises (et notamment les PME/PMI) d'aller au-delà de leurs obligations,
- l'illettrisme (16% des effectifs en souffrent) et le vieillissement des effectifs (près de 36% des salariés ont plus de 46 ans) sont également des challenges importants pour la profession.

Plan d'actions

Il s'agit de mettre en place les mesures suivantes :

- mettre en place un Contrat Régional d'Engagement Professionnel, qui offre un support de formation plus large et progressif,
- renforcer de manière significative les dispositifs permettant de financer la formation continue (y compris en management) pour permettre aux TPE/PME d'aller au-delà des formations obligatoires,
- sécuriser les parcours professionnels des salariés et anticiper les fins de carrière,
- accompagner les entreprises pour identifier les améliorations à apporter dans les conditions de travail,
- renforcer les formations auprès des populations souffrant d'illettrisme,
- Faire évoluer les critères du certificat de qualification professionnelle pour en permettre l'obtention aux conducteurs-livreurs opérant en zones urbaines.
- Intégrer les Chambres de commerce à la définition de besoins et des actions à conduire.