

# NOTE RAPIDE

DE L'INSTITUT PARIS REGION N°1058



MOBILITÉ

Mai 2026 • [www.institutparisregion.fr](http://www.institutparisregion.fr)

## POUR UNE APPROCHE INTERRÉGIONALE DE L'AMÉNAGEMENT LOGISTIQUE À L'INTERFACE SEINE-OISE

AU NORD-OUEST DE L'ÎLE-DE-FRANCE ET À CHEVAL SUR TROIS RÉGIONS (ÎLE-DE-FRANCE, HAUTS-DE-FRANCE ET NORMANDIE), LA RÉALISATION DE GRANDES INFRASTRUCTURES MULTIMODALES (CANAL SEINE-NORD EUROPE, MISE AU GABARIT EUROPÉEN DE L'OISE, CHANTIERS DE TRANSPORT COMBINÉ) ET DE COULOIRS LOGISTIQUES OFFRE L'OCCASION DE STRUCTURER UN ESPACE FRAGMENTÉ. LA PROMOTION D'UN SCHÉMA TRANSRÉGIONAL INTÉGRÉ APPARAÎT CRUCIALE POUR RÉPONDRE AUX DÉFIS LOGISTIQUES MAJEURS : LIMITER LES NUISANCES LOCALES DUES À UN TRAFIC ROUTIER INTENSE, ET CONNECTER EFFICACEMENT LE TRANSPORT FLUVIAL ET LE FERROVIAIRE POUR FAIRE DE L'ÎLE-DE-FRANCE ÉLARGIE UN VÉRITABLE CARREFOUR DE TRANSPORT DE FRET D'ENVERGURE EUROPÉENNE.

Les territoires limitrophes des Hauts-de-France, de l'Île-de-France et de la Normandie sont particulièrement exposés à une double pression logistique : celle de l'intensité des flux de transit, notamment routiers, et celle du développement croissant d'entrepôts de grande taille. Si la situation de « territoires servants » est encore acceptée, car perçue comme créatrice d'emplois et porteuse de redéploiement industriel, des tensions apparaissent avec le risque d'une saturation des espaces et celui d'un rejet des populations impactées.

### LE POIDS DE L'ÉTALEMENT LOGISTIQUE DANS LE NORD-OUEST FRANCILIEN

Pour lutter contre « l'étalement logistique »<sup>1</sup>, le Schéma directeur de la région Île-de-France environnemental (SDRIF-E) affirme une volonté publique de contenir les implantations de très grands entrepôts en Île-de-France, en préconisant de privilégier « la densification des emprises logistiques existantes ». Cependant, ce durcissement réglementaire risque en retour d'accroître l'attractivité des espaces en périphérie immédiate. À cela s'ajoutent les effets classiques d'éviction, car, outre

les fonctions résidentielles, les sites d'implantation de nouveaux entrepôts sont aujourd'hui préemptés par les *data centers*, classe d'actifs financiarisés particulièrement rémunérateurs<sup>2</sup>.

Situés au débouché de corridors de transport importants (A1, A13, A15 et A16 ; N2 et N12), les territoires considérés sont marqués par l'omniprésence et le dynamisme des activités logistiques, regroupées en clusters, à l'interface de l'Île-de-France, des Hauts-de-France et de la Normandie<sup>3</sup>.

La croissance de l'immobilier logistique a été rapide, comme en atteste l'évolution des permis de construire délivrés en termes absolus ou relatifs. Entre 2012 et 2021, six fois plus de mètres carrés de surfaces d'entrepôts ont été autorisés dans l'Oise (178 000 m<sup>2</sup> en 2021, contre 27 900 m<sup>2</sup> en 2012), essentiellement au sud du département<sup>4</sup>.

des zones centrales. Le recours à la multimodalité reste faible, alors même que le territoire dispose de nombreux embranchements ferroviaires et de quais hérités de son passé industriel.

La circulation des poids lourds pèse sur le réseau local<sup>5</sup>, car de nombreux flux cherchent à relier la vallée de la Seine à l'A15 ou à la Francilienne, alors que les franchissements du fleuve sont limités. L'alternative à l'A13, via la D6014/D14, offre un itinéraire plus direct et gratuit entre Rouen et Paris par Écouis et Magny-en-Vexin, où il n'est pas rare de voir passer des poids lourds chargés de conteneurs. Les services techniques du département de l'Oise font un constat similaire concernant les flux routiers, qui entrecroisent la desserte locale, l'approvisionnement de zones logistiques, ainsi que le transit domestique, voire international, guidé par des GPS peu au fait des réalités locales.

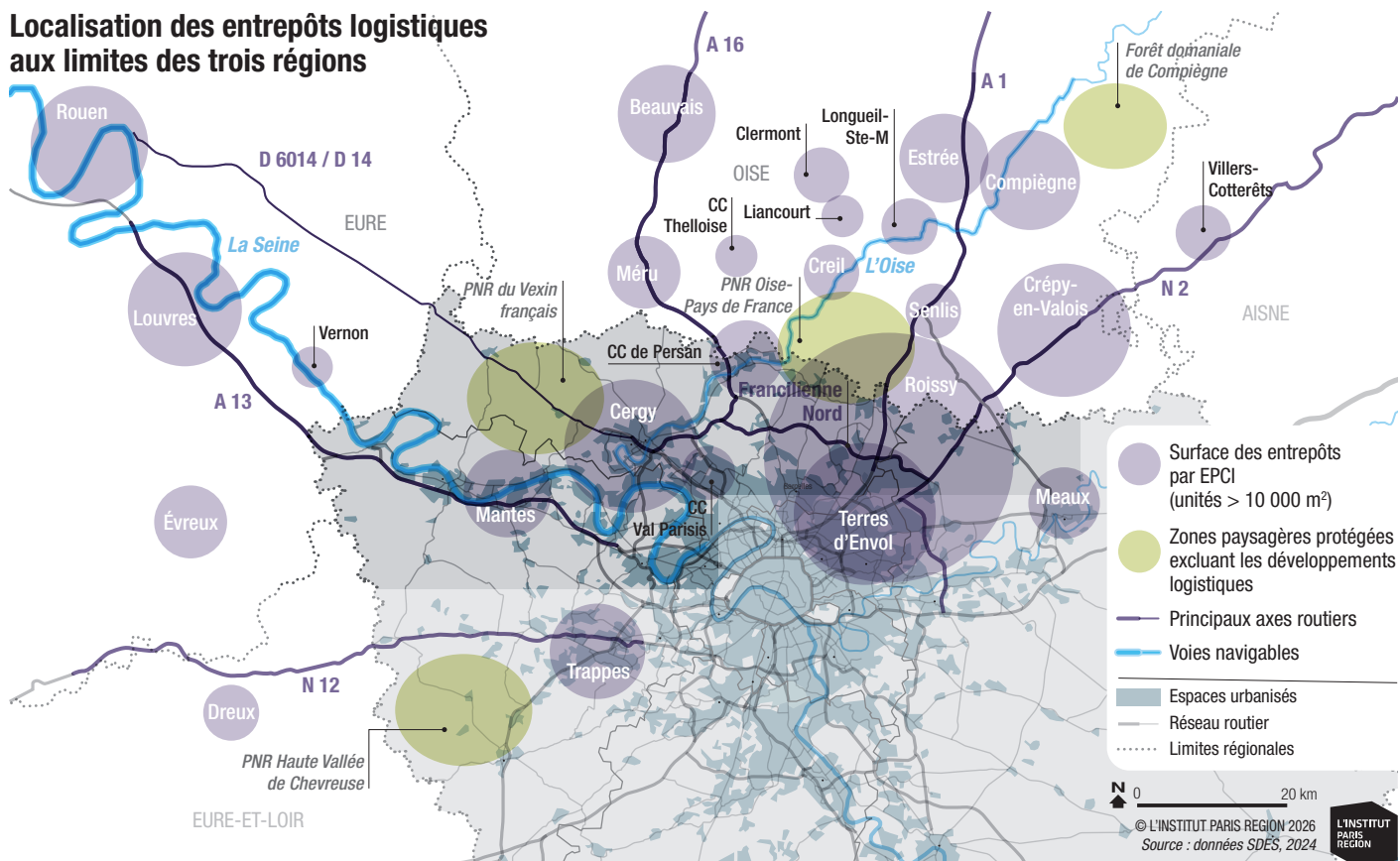
### ENTRE SEINE ET OISE, DES ESPACES VOISINS QUI IGNORENT LEURS PROXIMITÉS LOGISTIQUES

De part et d'autre des limites régionales, les zones de confins présentent des caractéristiques logistiques similaires : ce sont des espaces de grand transit, traversés par de puissantes infrastructures de transport et fortement marqués par l'intensité des flux routiers. Elles sont devenues l'une des zones privilégiées d'implantation des activités logistiques, inscrites dans le processus de desserrement parisien. Les vastes parcelles agricoles à la rentabilité déclinante facilitent l'implantation d'entrepôts géants, tandis que les entreprises y trouvent une main-d'œuvre issue de l'industrie ou repoussée

### LA PUISSANCE DES EFFETS DE BORD

Si ces territoires présentent des caractéristiques socio-spatiales communes, leur appartenance à des régions administratives distinctes, souvent en position de marge dans leurs ensembles respectifs, ne facilite pas les rapprochements. Cette situation se manifeste, notamment, par l'absence de continuité autoroutière, comme en témoigne le non-bouclage de la Francilienne. Les flux routiers en provenance de la vallée de la Seine sont ainsi obligés d'emprunter les voiries secondaires pour relier les principaux itinéraires (A15, A16 et A1). Cette situation est renforcée par les contraintes

### Localisation des entrepôts logistiques aux limites des trois régions



## Évolution des permis de construire des entrepôts à l'échelle des départements franciliens et de leurs voisins du Nord-Ouest

Département	Nombre d'habitants (millions) en 2025	Superficie (km <sup>2</sup> )	Immobilier logistique (millions de m <sup>2</sup> )	m <sup>2</sup> logistiques/hab.	m <sup>2</sup> logistiques/km <sup>2</sup>	Évolution entre 2014-2018 et 2019-2023
75	2,048	105	0,1	0,05	952,38	-
77	1,48	5 915	6,5	4,39	1 098,90	-8 %
78	1,489	2 284	0,9	0,60	394,05	225 %
91	1,344	1 804	3,2	2,38	1 773,84	-41 %
92	1,664	176	0,4	0,24	2 272,73	-
93	1,712	236	1,3	0,76	5 508,47	-
94	1,426	245	1,0	0,70	4 081,63	-
95	1,288	1 246	3,3	2,56	2 648,48	-12 %
60	0,83	5 860	3,5	4,22	597,27	52 %
27	0,6	6 040	1,1	1,83	182,12	32 %
Ensemble	13,881	23 911	21,3	1,53	890,80	-

Sources : L'Institut Paris Region, DDT Oise, données SDES 2024 pour les surfaces d'entrepôts

liées aux franchissements de la Seine et de l'Oise. On rencontre des difficultés similaires dans le traitement du fret ferroviaire : l'accès à la grande ceinture est de plus en plus contraint (Roissy-Picardie et CDG Express) et les projets d'envergure peinent à se concrétiser (Ligne nouvelle Paris-Normandie-LNPN, nouveaux chantiers de transport combiné, réflexions sur un grand contournement ferroviaire francilien...). Pour le rail, bien que doublé par l'itinéraire fret Serqueux-Gisors, le fret de la vallée de la Seine bute sur le goulot d'étranglement d'Argenteuil pour rejoindre la grande ceinture.

Les discontinuités administratives permettent aux acteurs économiques de tirer parti des différentiels de disponibilité, et de coût du foncier et de la main-d'œuvre, ainsi que des variations réglementaires et fiscales encadrant l'implantation et le développement des entrepôts. La comparaison menée par la Direction départementale des territoires de l'Oise établit un écart de l'ordre de 65 % dans les seuls coûts de construction.

### DES VISIONS INSTITUTIONNELLES QUI PEINENT À SURMONTER LA SEGMENTATION DES TERRITOIRES EN CORRIDORS

L'animation institutionnelle des territoires duplique et élargit cette logique de segmentation autour de deux grands corridors logistiques. Ceux-ci fédèrent deux réseaux d'acteurs dont la ligne de partage traverse précisément le territoire Seine-Oise. Après avoir été ignorées, les dynamiques logistiques ont d'abord nourri des relations de voisinage conflictuelles, à l'instar des oppositions initiales au Canal Seine-Nord Europe (CSNE), qui ont mis du temps à être surmontées. La concurrence entre politiques d'attractivité logistique et politiques d'accueil des acteurs du secteur met en compétition deux régions – la Normandie et les Hauts-de-France –, qui ont fait de la logistique un axe stratégique de leur

action publique. Chacune s'appuie sur des acteurs et des structures d'animation territoriale très puissants : fédération d'acteurs professionnels avec LSN/Norlink<sup>6</sup> et pôles de compétitivité logistiques, moins actifs sur les marges franciliennes que dans leurs fiefs havrais et lillois. Si la région Île-de-France soutient, d'une part, l'axe Seine et cofinance, d'autre part, le Canal Seine-Nord Europe, elle ne semble pas promouvoir plus avant leur interconnexion, se considérant à juste titre comme le débouché naturel de l'un et de l'autre.

Cette situation conduit à un interrégionalisme sélectif, qui, sous l'égide de l'État, pousse les acteurs franciliens à se tourner davantage vers la Normandie. L'action gouvernementale endosse cette dualisation dans une lecture maritime du territoire national. Elle est portée par deux préfets chargés de l'animation de chacun des corridors logistiques : le délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine (DIDVS) et le délégué général au développement de l'Axe Nord (DGDAN). Cette orientation limitée à un périmètre géographique et centrée sur la compétitivité des systèmes portuaires ne permet guère d'aller au-delà du rôle qui leur est assigné, même si les préfets sont appelés à se concerter de manière informelle<sup>7</sup>. Implanté suivant la vallée de la Seine et directement porté par la valorisation des places portuaires havraise et rouennaise, Haropa inscrit son action dans sa circonscription statutaire, limitée par le périmètre administratif francilien, avec le port de Bruyères-sur-Oise pour ultime projection vers le nord.

Si les instances de débat sur la logistique se structurent progressivement autour de corridors, c'est avant tout à l'intérieur des périmètres administratifs, plus qu'aux interfaces, qu'elles se développent. Cette démarche s'illustre plus particulièrement dans le cadre des planifications novatrices et pertinentes comme les schémas de cohérence logistique normand (2024) et de l'Oise (2026). La prise



## La vallée de l'Oise dans un modèle-type de structuration des arrière-pays des ports de la rangée nord-européenne

- Port maritime et expansion logistique de proximité
- Relais continental à fonction métropolitaine
- Interface logistique de reconversion

### Voies navigables

- ⋯ Grand gabarit en cours d'aménagement
- Grand gabarit
- Petit gabarit

© L'INSTITUT PARIS REGION 2026  
Source : L'Institut Paris Region



en compte des territoires encadrants demeure discrète, ce qui conduit à des schémas très fortement autocentrés. Seuls deux grands acteurs projettent plus spontanément des solutions de continuité entre les corridors logistiques : VNF, avec le projet de liaison Seine-Escaut, et la Commission européenne, avec le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et le couloir désormais unifié mer du Nord-Rhin-Méditerranée.

### LA CONNEXION DES CORRIDORS LOGISTIQUES NORD ET SEINE, UN IMPENSÉ TERRITORIAL

Au-delà de la forte polarité parisienne, le territoire d'étude mérite d'être considéré à une autre échelle, comme le point de convergence de l'Axe Seine et de l'Axe Nord, assurant à ces espaces périphériques un rôle d'interface logistique de premier plan. Paradoxalement, l'interconnexion des deux grands corridors de transport, et en particulier l'aménagement du point dur de la convergence en Île-de-France, est restée l'un des impensés majeurs de l'aménagement du territoire régional. Cette mise en relation a été d'autant moins activée qu'elle a été longtemps reçue sous l'angle de la concurrence plutôt que de la complémentarité. Ainsi, les acteurs normands, et particulièrement ceux de la place portuaire havraise, se sont longtemps mobilisés contre le projet du CSNE, perçu comme favorisant excessivement les intérêts du port d'Anvers. À l'inverse, la Région Hauts-de-France entend saisir ce projet comme une opportunité de développement territorial et économique, ainsi que comme une infrastructure d'ampleur, matérialisant la fusion des deux anciennes régions à la suite de la loi NOTRe de 2016. L'engagement financier de la collectivité régionale a

au demeurant joué un rôle décisif dans le lancement des travaux. Chargée de sa réalisation, la société de projet du Canal Seine-Nord Europe soutient les plateformes logistiques dans le cadre de son périmètre d'action (Marquion, Péronne, Nesle et Noyon), portées par la Région Hauts-de-France par l'intermédiaire d'un syndicat mixte. La Région Île-de-France s'est engagée plus activement dans l'aménagement de la vallée de la Seine, dans le sillage des propositions de l'architecte-urbaniste Antoine Grumbach, dans le cadre du projet « Grand Paris », tout en apportant un soutien financier de 110 millions d'euros au CSNE. De même, l'État, en considérant comme prioritaire la desserte de la région-capitale, conduit la structuration parallèle des Axes Nord et Seine, sans que soient réellement pensées les continuités et les complémentarités entre ces deux ensembles logistiques. De fait, la zone de confluence Seine-Oise se trouve dans une zone grise.

### AU-DELÀ DU CLIVAGE RÉGIONAL, RÉVÉLER L'ENVERGURE EUROPÉENNE DU TERRITOIRE SEINE-OISE

Dans une perspective européenne, le territoire Seine-Oise, à la confluence de deux arrière-pays, trouve des points de comparaison dans le Nord-Ouest européen. Dans un souci de désaturation des terminaux portuaires, les acteurs maritimes ont soutenu la structuration de puissants relais intérieurs, qui constituent autant de pôles de massification. Conceptualisés par l'Institut flamand pour la logistique sous le terme d'*extended gateway*<sup>8</sup>, ces ports secs, en concentrant flux et services, sont en mesure de faciliter les diverses opérations logistiques portuaires<sup>9</sup>. La confluence Seine-Oise s'inscrit dans une famille de puissants



## Organiser le carrefour francilien autour de l'interconnexion logistique des corridors de la Seine et du Nord

- Logique Seine-Escaut : deux porteurs de l'intégration fluviale, dispensateurs d'infrastructures : VNF et UE
- Axes Seine et Axe Nord : deux puissants systèmes intégrés séparément et portés par des coalitions opérationnelles d'acteurs logistiques, sans solution évidente de continuité
- Axe atlantique avec développement souhaitable du ferroutage à raccorder
- Chapelet de nœuds intermodaux, jonction entre les corridors européens et les territoires logistiques de l'Île-de-France élargie
- Autres nœuds intermodaux à développer
- Un acteur d'interface à révéler : SNCF réseau (État)
- Réseau ferroviaire structurant
- Réseau à renforcer pour le fret
- Réseau routier structurant
- Espace logistique de l'Oise : du verrou à la rotule des modes massifiés pour les espaces logistiques franciliens
- Voies navigables**
- ⋯ Grand gabarit en cours d'aménagement
- Grand gabarit
- Petit gabarit

© L'INSTITUT PARIS REGION 2026  
Source : L'Institut Paris Region



nœuds logistiques intérieurs tels que Duisbourg, Venlo, Liège ou Douges. Ces territoires partagent une dynamique de reconversion industrielle, réputée favorable à l'accueil d'activités logistiques du fait des réserves foncières déjà dotées d'infrastructures fluviales et ferroviaires, et de l'importance de la population ouvrière.

Le corridor dans lequel s'inscrit le Canal Seine-Nord Europe doit aussi être perçu comme le trait d'union entre des bassins productifs engagés dans une ré-industrialisation post-carbone, dans le cadre d'un « boulevard industriel vert » paneuropéen. L'enjeu logistique et productif de l'espace Seine-Oise réside, dès lors, dans sa capacité à structurer et à valoriser localement les flux, à savoir d'en assurer le transit international de longue distance, mais aussi d'organiser l'interface au profit d'une région parisienne élargie. Répondre à cet objectif suppose des infrastructures bien dimensionnées et complétées par de puissantes installations intermodales, associées à des capacités de traitement (terminaux et entrepôts) et à des fonctions de relais vers les plateformes métropolitaines. Si le grand gabarit est assuré pour la voie d'eau, la connexion reste incomplète pour le ferroviaire. À ce titre, un contournement par le nord-ouest, via Gisors ou Creil, mérite un examen approfondi qui permettrait de tenir les flux de transit à l'écart des réseaux routiers (Francilienne-est) ou ferroviaires (Grande ceinture) déjà fortement sollicités.

### UNE DYNAMIQUE ET DES FONCTIONS MULTINIVEAUX À MIEUX APPRÉHENDER

L'aménagement logistique de l'espace entre Seine et Oise doit être envisagé dans une ambition globale. Cette perspective s'inscrit à la fois dans le cadre de

l'aménagement Seine-Escaut et dans sa jonction avec les couloirs Atlantique et Mer du Nord-Rhin-Méditerranée. Elle ouvre l'Île-de-France à des liaisons, notamment ferroviaires de longue portée, sur des itinéraires capacitaires majeurs. Cette ambition contraste avec la relative discrétion des instances nationales, alors même qu'elle permet de tirer le meilleur parti d'un investissement sectoriel sans précédent. Elle fait écho à l'analyse récente du Comité économique, social et environnemental (Ceser) Île-de-France, en décembre 2025, mettant en lumière un élément de structuration, jusque-là insuffisamment perçu par les acteurs régionaux et locaux.

### LES ACTEURS DE LA COORDINATION

Certains acteurs locaux sont conscients du potentiel de transformation que revêt l'aménagement logistique intégré. Un dialogue entre régions a été engagé dans le cadre de l'Inter-Ceser des trois régions voisines (2017 et 2025).

L'Alliance Seine-Escaut rassemble élus et acteurs fluviaux, mais elle reste centrée sur les Hauts-de-France et orientée sur les enjeux fluviaux. Sous son égide, l'intergroupe parlementaire Seine-Nord Europe/Seine-Escaut est porté par une députée et un sénateur de l'Oise.

Le Groupement européen d'intérêt économique (GEIE) Seine-Escaut coordonne les gestionnaires de voies d'eau français et belges avec les ministères nationaux et la Commission européenne. Toutefois, en France, l'absence d'intégration ferroviaire et portuaire de l'Oise au réseau RTE-T en limite la portée. Parmi les grands gestionnaires d'infrastructures, VNF porte une vision inter-bassins affirmée, alors

### LES OPPORTUNITÉS POUR L'ÎLE-DE-FRANCE

1. Constituer une puissante rocade fret au nord-ouest de l'Île-de-France pour soulager les trafics routiers et ferroviaires locaux, et de transit
2. Structurer un système multimodal d'interface articulant efficacement l'échelle européenne et l'échelle régionale
3. Accompagner la décarbonation des échanges de marchandises de l'Île-de-France avec ses partenaires français et européens
4. Valoriser l'investissement public Seine-Escaut et mettre en cohérence la logistique d'une « Île-de-France élargie » dans un dialogue interrégional

### LES RISQUES DE NON-RÉALISATION

- L'engorgement des réseaux ferrés et routiers
- La restriction d'accessibilité
- Une occasion manquée de consolider le potentiel multimodal francilien

que SNCF-Réseau reste organisée selon une logique radiale quand bien même les nouveaux projets de transport combiné au nord de l'Île-de-France renforceraient les liens interrégionaux<sup>10</sup>.

Les opérateurs privés franchissent plus facilement les frontières régionales : Terminaux de Seine gère Longueuil-Sainte-Marie<sup>11</sup>, et MSC/MedLog investit massivement au Havre avec des relais terrestres en Île-de-France et près d'Orléans, cherchant avant tout une autonomie stratégique.

### ACCOMPAGNER UNE PUISSANTE ORGANISATION LOGISTIQUE SEINE-OISE

Pour conforter et approfondir les pistes de réflexion interrégionales, un dialogue exploratoire a pu se nouer dans le cadre d'échanges informels entre différentes structures et agences d'urbanisme<sup>12</sup> afin de conduire une mise en commun des informations et d'établir un premier diagnostic. Le point de départ de la démarche envisage d'articuler les corridors Seine et Nord pour surmonter les faiblesses logistiques structurelles des franges territoriales de l'espace Seine-Oise en partant de propositions qui ont servi de guide à la réflexion.

L'ambition d'un aménagement intégré est d'imaginer un espace élargi, incorporant les problématiques suprarégionales. La première avancée de cette démarche aura été d'engager un dialogue avec les principaux acteurs dans le but de restituer sous forme cartographique leur perception des enjeux interrégionaux. Une deuxième étape du travail a permis de superposer ces lectures territoriales aux propositions précédentes pour proposer une vision synthétique jusque-là inédite du potentiel logistique et interrégional de l'espace Seine-Oise.

Si un dialogue inter-axes existe, il faut assurément le renforcer jusqu'à lui assurer une pleine opérationnalité. Cela implique alors de construire le territoire de la « Grande Confluence Seine-Oise » comme un nœud distribué, car réparti entre divers sites multimodaux complémentaires. L'espace considéré passe ainsi d'une zone de rupture à une fonction de rotule logistique à même d'arrimer le nord et l'ouest du Bassin parisien au réseau transeuropéen de transport. La carte de synthèse (p. 5) qui résulte de cette réflexion est pour l'instant exploratoire ; elle vise à engager un débat stratégique en promouvant un principe d'aménagement logistique puissant, car susceptible d'articuler les échelles locale et interrégionale avec les enjeux européens de décarbonation des flux. ■

Antoine Beyer, expert Fret et logistique,  
département Mobilité et transports (*Dany Nguyen-Luong, directeur*)

Remerciements à Pierre Bergès, chargé du développement de l'Axe Nord et post-Brexit auprès du préfet de la région Hauts-de-France, au Ceser Île-de-France et aux divers interlocuteurs de l'Oise.

- Dablanc L., Frémont A. (dir), La Métropole logistique. Le transport des marchandises et le territoire des grandes villes, Armand Colin, 2015.
- Observatoire des *data centers* en Île-de-France : [www.institutparisregion.fr/amenagement-et-territoires/observatoire-des-data-centers-en-ile-de-france](http://www.institutparisregion.fr/amenagement-et-territoires/observatoire-des-data-centers-en-ile-de-france).
- Les données qui suivent sont issues de l'Atlas des entrepôts et plateformes logistiques en ligne du SDES (<http://dataviz.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/Entrepots/>). Ces surfaces bâties ne représentent que la moitié des surfaces effectivement aménagées (surfaces de parking et de circulation, et espaces paysagers).
- Département de l'Oise, « Charte pour la circulation et le stationnement des poids lourds dans l'Oise », octobre 2025.
- En aval de la Seine, Carrières-sous-Poissy, Poissy et Chanteloup-les-Vignes ont interdit, depuis 2023, la circulation des camions en transit dans leur commune, suivant l'exemple des communes de Meulan-en-Yvelines, des Mureaux, d'Hardricourt et de Mézy-sur-Seine (Yvelines), qui avaient pris une mesure similaire en 2022.
- Pour assurer une meilleure visibilité et plus de cohérence dans l'action au profit d'un transport massifié, une structure unique, Norlink, a été créée par la fusion de Norlink Ports, Norlink Ferroviaire et Norlink Fluvial.
- On peut toutefois rappeler que le préfet délégué de la DIDVS et le DG d'Haropa sont membres du conseil de coordination inter-portuaire et logistique de l'Axe Nord. Par ailleurs, le rapport Lalonde de 2019, à l'origine de la création de l'Axe Nord, appelait au développement des coopérations Axe Seine-Axe Nord.
- Van Breedam, A. and Vannieuwenhuysse, B., "The Extended Gateway: a new project for Logistics Flanders", in: Theo Notteboom (ed.), Ports are more than Piers, Liber Amicorum Willy Winkelmanns pp. 287-306, De Lloyd, 2006, [www.vanbreedam.biz/wp-content/uploads/2018/11/P12-paper-Van-Breedam-final.pdf](http://www.vanbreedam.biz/wp-content/uploads/2018/11/P12-paper-Van-Breedam-final.pdf).
- Charlier J., "Hinterlands, Port Regionalisation and Extended Gateways: The Case of Belgium and Northern France", in Hall P. et al. Integrating Seaports and Trade Corridors, Ashgate, pp. 235-249, 2016.
- Si le Schéma directeur du transport combiné de 2024 considère, à terme, la saturation des installations franciliennes, il envisage de développer d'abord la plateforme de Bruyères-sur-Oise sans exclure des sites limitrophes dans l'Oise et le Loiret.
- Dénommée commercialement Paris-Oise port intérieur (POPI).
- L'Institut Paris Region (Antoine Beyer, au DMT), la Préfecture de Région du Nord (Pierre Bergès), LSN (Cyril Queffeuolou), l'Agence Oise-les-Vallées (Pascale Poupinot), la Direction départementale des territoires de l'Oise (Nadège Cambon).

#### DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Nicolas Bauquet, DG

#### COORDINATION DES ÉTUDES

Sébastien Alavoine, DGA

#### RÉDACTION EN CHEF

Laurène Champalle

#### MAQUETTE

Jean-Eudes Tilloy

#### INFOGRAPHIE/CARTOGRAPHIE

Sylvie Castano

#### MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE

Julie Sarris

#### FABRICATION

Sylvie Coulomb

#### RELATIONS PRESSE

Sandrine Kocki

33 (0)6 07 05 92 20

#### L'Institut Paris Region

Campus Pleyad - Pleyad 4

66-68 rue Pleyad

93200 Saint-Denis

33 (0)1 77 49 77 49

ISSN 2724-928X

ISSN ressource en ligne

2725-6839



[institutparisregion.fr](http://institutparisregion.fr)



## RESSOURCES

- Beyer A., « Quelles perspectives pour le fret ferroviaire francilien ? », *Note rapide* n° 1026, L'Institut Paris Region, janvier 2025.
- Ceser Île-de-France, « Liaison Seine-Escaut : les clés de la réussite pour les acteurs territoriaux franciliens », décembre 2025.
- Dablanc L., Frémont A. (dir), *La Métropole logistique. Le transport des marchandises et le territoire des grandes villes*, Armand Colin, 2015.
- Département de l'Oise, « Charte pour la circulation et le stationnement des poids lourds dans l'Oise », octobre 2025.
- Direction départementale des territoires de l'Oise, « Schéma départemental de cohérence logistique. Les grands entrepôts logistiques de l'Oise et leurs flux, objets d'aménagement du territoire. Diagnostic », novembre 2025. [www.oise.gouv.fr/index.php/Actions-de-l-Etat/Amenagement-durable-du-territoire/Entreprises-logistiques/Le-diagnostic-du-schema-departemental-de-coherence-logistique](http://www.oise.gouv.fr/index.php/Actions-de-l-Etat/Amenagement-durable-du-territoire/Entreprises-logistiques/Le-diagnostic-du-schema-departemental-de-coherence-logistique).
- Groupe de travail Inter-Ceser (Hauts-de-France, Île-de-France et Normandie), « Axe Seine/ Canal Seine-Nord Europe : une complémentarité à bâtir, des conditions de réussite à définir au service du développement des trois régions », novembre 2017.
- Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Transition écologique, « Schéma directeur du transport combiné », octobre 2024.

L'INSTITUT  
PARIS  
REGION