

DÉFI 7

RATIONALISER

L'ORGANISATION DES FLUX
DE MARCHANDISES

ET FAVORISER

L'USAGE DE LA VOIE D'EAU
ET DU TRAIN



PRINCIPES D'ACTIONS DU PDUIF

- Agir sur l'armature logistique régionale (infrastructures de transport, sites logistiques).
- Agir sur les réglementations de circulation et de stationnement.
- Susciter l'innovation technique.
- Développer une gouvernance pour les marchandises afin d'assurer la concertation et la coordination de l'action.



Logistique urbaine fluviale – Paris, Port de la Bourdonnais

ACTIONS DU PDUIF

Action 7.1

Préserver et développer des sites à vocation logistique

Action 7.2

Favoriser l'usage de la voie d'eau

Action 7.3

Améliorer l'offre de transport ferroviaire

Action 7.4

Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison

Action 7.5

Améliorer les performances environnementales du transport routier de marchandises



ÉVOLUTION DU CONTEXTE DEPUIS 2010



L'explosion du e-commerce

Entre 2010 et 2019, le chiffre d'affaires du e-commerce a triplé en France et cette croissance s'est accélérée en 2020 avec la crise sanitaire du Covid-19.

Cette pratique d'achat, qui fait désormais partie du quotidien, démultiplie les flux de marchandises.

Le nombre de transactions par acheteur augmente et les points de livraison se diversifient, la livraison à domicile restant largement plébiscitée par les consommateurs tandis que les points relais et consignes se développent.

Cette fragmentation des flux génère une diversification des besoins de sites logistiques, allant de méga-plateformes d'éclatement des flux en amont des zones urbaines, à des sites de quelques dizaines de mètres carrés pour organiser le dernier kilomètre de transport des marchandises.

La logistique du dernier kilomètre

On désigne par « logistique du dernier kilomètre » le dernier maillon de la chaîne logistique, qui part du dernier entrepôt de stockage de la marchandise et arrive à sa destination finale (commerce, particulier client, entreprise...). Bien qu'il ne représente qu'une petite part de la distance parcourue par la marchandise, ce dernier maillon est le plus coûteux de la chaîne, en particulier pour le e-commerce, et il génère des flux importants dans les espaces urbains.

Les actions du PDUIF portent avant tout sur ce dernier maillon, avec l'objectif de mieux organiser les opérations logistiques en zone dense, d'améliorer leur performance environnementale et de favoriser l'usage des modes massifiés dans l'agglomération francilienne.



Chantier du Grand Paris Express – Saint-Denis, Seine-Saint-Denis



Des besoins liés aux activités tertiaires de bureau en croissance

Dans la zone dense, outre les mouvements croissants générés par le e-commerce, les déplacements de marchandises liés aux activités tertiaires de bureau restent non négligeables. Bien que les mouvements générés par emploi soient les plus bas pour ce secteur d'activité, la tertiarisation de l'activité économique qui se poursuit à Paris et en petite couronne rend leur nombre important (18 % des mouvements en Île-de-France entre 2010 et 2013 – Source : Enquête « Transport de marchandises en ville » réalisée en Île-de-France entre 2010 et 2013 », 2014).



L'intensification des travaux de grande ampleur en Île-de-France

Les travaux de construction du métro du Grand Paris Express et d'extension du réseau de métro historique et du RER E ont généré tout au long de la période des flux importants de matériaux de construction et de déblais et déchets de chantier.

Cette tendance se poursuit avec les travaux des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 et de reconstruction de la cathédrale Notre-Dame de Paris. Ce contexte est propice à un recours accru à la voie d'eau, ces matériaux pondéreux étant particulièrement adaptés à ce mode de transport.



Point de retrait e-commerce, Paris



L'intensification des circulations voyageurs et besoins de régénération sur le réseau ferré

Le recours au mode ferroviaire tant pour les déplacements du quotidien (RER, Transilien) que pour des déplacements interurbains (TGV, trains Intercités, TER) a continué de croître au cours de la période, générant une densité de circulations plus importante sur le réseau ferré en Île-de-France.

Par ailleurs, un rattrapage de la régénération des infrastructures a été initié et se poursuit, impliquant des périodes de travaux importantes durant lesquelles les trains ne peuvent pas circuler.

Ce contexte a des effets sur la disponibilité des capacités de circulation pour les trains de fret à la fois la nuit (travaux) et le jour (circulations denses de trains voyageurs). La mixité de circulation croissante sur le réseau accroît, en outre, les risques d'aléas et peut engendrer une moindre fiabilité du mode ferroviaire.



La mise en œuvre de plans et programmes pour soutenir le développement d'une logistique plus durable

L'optimisation et la transition du fret et de la logistique vers des modèles plus performants et plus soutenables a fait l'objet de divers plans et initiatives en Île-de-France, à diverses échelles :

- Un document d'orientations stratégiques pour le

fret à horizon 2025 en région Île-de-France défini par l'État (la DRIEAT) en 2012,

- La Stratégie régionale pour le fret et la logistique approuvée en 2018 par le Conseil régional d'Île-de-France, associée à un appel à manifestation d'intérêt en 2020 visant à accompagner des solutions de logistique urbaine,
- L'appel à projets « Logistique urbaine durable » de la Ville de Paris en 2016 qui visait à favoriser l'émergence d'espaces logistiques urbains de différentes tailles par la mise à disposition de foncier accessible à des coûts abordables aux opérateurs de logistique urbaine,
- Le Pacte pour une logistique métropolitaine de la Métropole du Grand Paris en 2018.



La mise en lumière du rôle décisif de la logistique avec la crise sanitaire du Covid-19

Le secteur de la logistique a été comme d'autres éprouvé par la crise sanitaire du Covid-19, mais il a parallèlement été fortement mis à contribution, à la fois pour le maintien de l'activité et pour la gestion de la crise en elle-même par l'approvisionnement de marchandises sanitaires et médicales.

Globalement, la crise sanitaire et son impact sur la gestion des frontières a eu pour effet une mise en lumière de la nécessaire bonne articulation des chaînes logistiques, de l'échelle globale à l'échelle locale.

BILAN DES ACTIONS MENÉES DEPUIS 2010 ET PERSPECTIVES

Le bilan de la mise en œuvre des actions pour le transport de marchandises est contrasté : de nombreuses initiatives ont permis de montrer les possibilités de développer une logistique urbaine durable et performante mais les tendances de fond d'évolution du tissu logistique en Île-de-France et des flux modaux de marchandises sont mitigées.



Un maintien fragile des sites logistiques multimodaux en zone dense et une poursuite de l'étalement logistique

La pression foncière croissante qui s'exerce sur la zone la plus dense de l'Île-de-France conduit à une situation globalement fragile pour le maintien de sites logistiques multimodaux. L'enjeu des sites logistiques n'est par ailleurs pas suffisamment pris en compte dans la planification locale de l'urbanisme ni dans la concrétisation dans les projets urbains. Combiné au développement du e-commerce dont le fonctionnement repose sur des plateformes de groupage/dégroupage de grande taille, ceci se traduit par une poursuite de l'étalement logistique, qui n'est pas propice à l'organisation d'une logistique durable.

L'incitation au maintien de l'activité logistique en zone dense pour éviter sa concentration en grande couronne ou dans les départements limitrophes de la région doit donc être renforcée. Le développement et le maintien d'espaces logistiques de taille intermédiaire à Paris ou en petite couronne ainsi que d'espaces logistiques de proximité dans l'ensemble des centres urbains doit en particulier être recherché.

À cette fin, comme de premières opérations en ont montré la possibilité (par exemple Chapelle International ou l'espace de logistique urbaine à Beaugrenelle, tous deux développés par SOGARIS), les activités logistiques doivent pouvoir s'intégrer dans le tissu urbain existant, sur les plans architecturaux, paysagers et de partage de l'espace public. La bonne prise en compte de cet enjeu par les collectivités dans la planification locale de l'urbanisme est primordiale. Des actions de sensibilisation et communication à leur destination doivent donc être envisagées.



Un important potentiel de développement du mode fluvial à saisir davantage

La voie fluviale s'est développée sur le segment des matériaux pondéreux (en particulier l'approvisionnement de matériaux de construction et les transferts de déblais), profitant notamment des nombreux grands travaux réalisés au cours de la décennie 2010.

Il existe néanmoins encore un fort potentiel de développement de ce mode pour la logistique des matériaux, notamment pour les matériaux de second œuvre. C'est également le cas pour la logistique urbaine (l'enseigne Franprix étant le seul exemple d'approvisionnement par voie fluviale à ce jour dans la grande distribution), pour la logistique des déchets et, globalement, pour la logistique du dernier kilomètre. Plusieurs expérimentations d'intégration d'un maillon fluvial dans les chaînes logistiques du e-commerce sont en cours en Île-de-France.

Les gains en termes de congestion routière évitée et les gains environnementaux du report vers le mode fluvial sont importants et le seront d'autant plus que des efforts sont mis en œuvre pour renouveler la motorisation des barges afin d'en réduire les émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

Pour développer l'usage de ce mode jusqu'au dernier maillon, l'acceptabilité de l'activité de logistique fluviale en contexte urbain doit être recherchée en utilisant des moyens de manutention adaptés, qui permettent un usage partagé des quais entre activités logistiques et autres usages (promenades, pistes cyclables...). À cet égard, de bons exemples d'intégration des ports dans les tissus urbains et de mixité des usages des quais existent déjà. Les aménagements doivent se poursuivre pour offrir davantage de points d'entrée et de sortie vers le réseau fluvial, ainsi que des espaces de stockage des marchandises et de véhicules propres pour le dernier kilomètre routier.



Un développement du fret ferroviaire sous contrainte

Le mode ferroviaire est à ce jour pénalisé en Île-de-France par les faibles réserves capacitaires et l'importance des circulations voyageurs sur le réseau, notamment par rapport au mode fluvial. Ces deux limites ont contraint le report modal au cours de la période.

En l'état actuel, la priorité est d'empêcher que le fret ferroviaire ne disparaisse en Île-de-France en maintenant l'infrastructure nécessaire à son fonctionnement (triaux, chantiers combinés, installations terminales embranchées). La mise en service en 2021 de la ligne Serqueux-Gisors modernisée, qui offre un itinéraire alternatif pour relier les Ports du Havre et de Rouen à l'Île-de-France, permettra un important retour d'expérience quant à la qualité des sillons offerts au fret.

L'activité de transport ferroviaire de granulats pour les activités du BTP s'est néanmoins bien développée au cours de la période, et des installations terminales embranchées permettant le transfert des granulats du fer à la route ont été agrandies ou réactivées. Le potentiel de report modal depuis la route, notamment pour les marchandises conteneurisées, doit être étudié afin d'évaluer les perspectives de développement du transport combiné et les besoins de développement de terminaux combinés en Île-de-France. Le développement de l'intermodalité fer-fleuve est également une opportunité à saisir, la voie fluviale permettant dans ce cas d'assurer le dernier kilomètre de la chaîne logistique.



Véhicule de livraison zéro émission



Une prise en compte de l'organisation des flux routiers de marchandises à intensifier

De premières initiatives publiques, aux niveaux départemental et métropolitain, ont été menées et vont se poursuivre pour optimiser l'organisation de la circulation et du stationnement des flux routiers de marchandises. L'évaluation de leur impact est néanmoins rendue complexe par le manque de données disponibles sur la logistique urbaine, les mouvements et le stationnement des poids lourds. Le besoin d'harmonisation des réglementations entre communes reste également à évaluer plus finement. Un projet en cours de facilitation de la prise de connaissance des différentes règles par les entreprises, à l'échelle de la région Île-de-France, constitue un premier progrès important.

Les enjeux d'approvisionnement de matériaux et de transferts de déblais dans les projets d'aménagement, qui ont des impacts importants sur les circulations routières de véhicules de transport de marchandises,

ne sont considérés que pour les chantiers emblématiques ou très contraints (Canopée des Halles, Hyatt Regency Porte Maillot, ZAC Chapelle Charbon). L'intégration de clauses logistiques dans les consultations de concessions d'aménagement reste encore anecdotique et doit être davantage recherchée.

La prise en compte de l'enjeu dans les plans locaux d'urbanisme doit se poursuivre et s'intensifier, ces documents relevant de la bonne échelle d'intervention pour l'organisation de ces flux et du partage de l'espace public. Devra également être considérée plus avant la gestion du partage de l'espace public avec des modes de livraison émergents, au premier rang desquels la cyclo-logistique, qui fait l'objet d'un Plan national de développement depuis avril 2021. Permettant une réduction importante des externalités négatives de la logistique du dernier kilomètre (pollutions atmosphérique et sonore), elle repose sur la mise à disposition d'espaces spécifiques pour son organisation et sur l'adaptation de la voirie (aménagement cyclables et places de livraison).



Une flotte de véhicules de transport de marchandises encore loin des objectifs de transition énergétique

Le renouvellement de la flotte de véhicules de transport de marchandises (poids lourds, véhicules utilitaires légers) doit s'accélérer. Notamment, la part prépondérante de véhicules diesel constitue une marche à franchir très importante pour respecter le calendrier des restrictions de circulation prévues dans les futures étapes de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) métropolitaine entre 2022 et 2030, mise en application de la LOM qui rend obligatoires les ZFE lorsque les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière. La poursuite des dispositifs d'aides financières au renouvellement des véhicules doit s'accompagner d'une accélération du déploiement de réseaux d'avitaillement à l'électricité et au GNV adaptés aux poids lourds et véhicules utilitaires légers, y compris en zone dense.



Le développement d'outils numériques : un enjeu prégnant pour la prochaine décennie

La poursuite du développement des outils et technologies numériques constitue un enjeu à plusieurs égards. D'une part, le développement du e-commerce devrait se poursuivre, ainsi que les mutations des chaînes logistiques associées. D'autre part, de premières livraisons par véhicules autonomes ou par drone en territoires peu denses pourraient être organisées pour des expérimentations ou au-delà, réinterrogeant le partage de l'espace public avec les autres modes.

INDICATEURS FINANCIERS

Entre 2010 et 2019, 95 millions d'euros ont été financés par la Région Île-de-France pour soutenir 110 opérations, dans le cadre de la stratégie régionale fret et logistique à partir de 2018 et précédemment dans le cadre du Contrat de Plan État-Région et du Contrat de Plan Interrégional État-Régions Vallée de la Seine.

Ces opérations ont majoritairement concerné le soutien aux modes massifiés, le recours à des véhicules propres et un soutien très ciblé au mode routier pour améliorer la desserte des sites multimodaux ou accompagner la mise en cohérence de l'organisation et des réglementations des livraisons.

SITES LOGISTIQUES

1. MAINTENIR, CONFORTER ET DÉVELOPPER LES SITES LOGISTIQUES MULTIMODAUX INSCRITS AU PDUIF ET AU SDRIF



Chapelle International – Paris, 18^e arrondissement



Préserver 95 sites multimodaux existants à Paris et en première couronne

- Cinq sites (dont quatre embranchés sur le réseau ferroviaire) ont perdu leur vocation logistique et cinq (dont quatre à Paris et tous embranchés sur le réseau ferroviaire) ont été intégrés dans des projets de régénération mixtes, ce qui induit un risque sur le maintien de la destination logistique du foncier ou une réduction de la surface dédiée à ces activités.

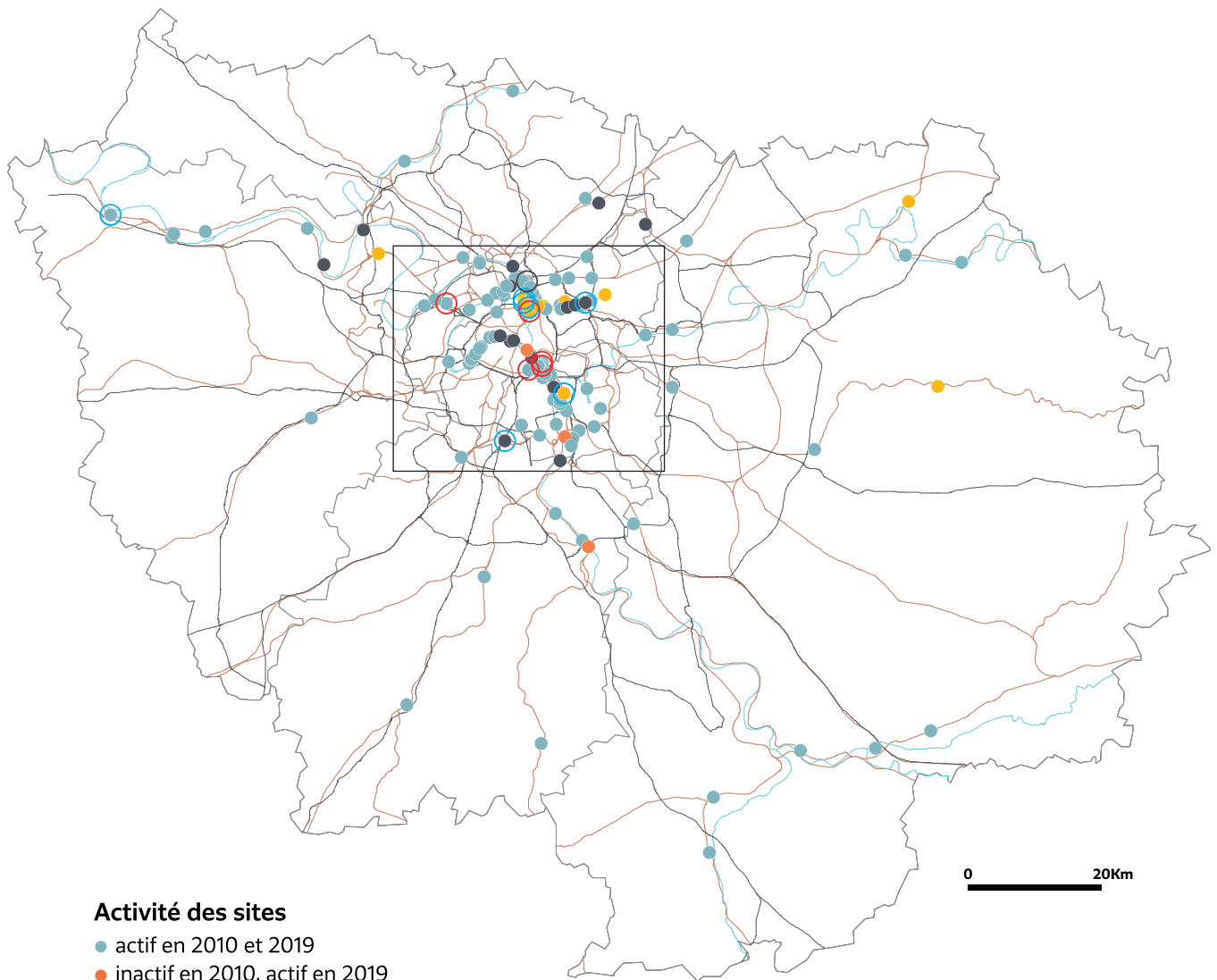


Préserver les possibilités de développement de 34 sites multimodaux existants, d'enjeux nationaux et métropolitains en grande couronne

- Seulement deux sites ont perdu leur vocation logistique au cours de la période (sites ferroviaires de Rosny-sur-Seine et Wissous).

Plateformes à créer listées par le PDUIF	Avancement de la mise en œuvre
Roissy Carex (ferroviaire)	Non créée
Plateformes de transport combiné (nord et sud de l'Île-de-France)	Non créées
Port Seine Métropole	Déclaré d'utilité publique en 2020
Port de Triel	Non créé
Port de Vigneux	À l'étude par HAROPA Ports de Paris

Sites multimodaux à vocation logistique inscrits au PDUIF et au SDRIF : évolution depuis 2010



Activité des sites

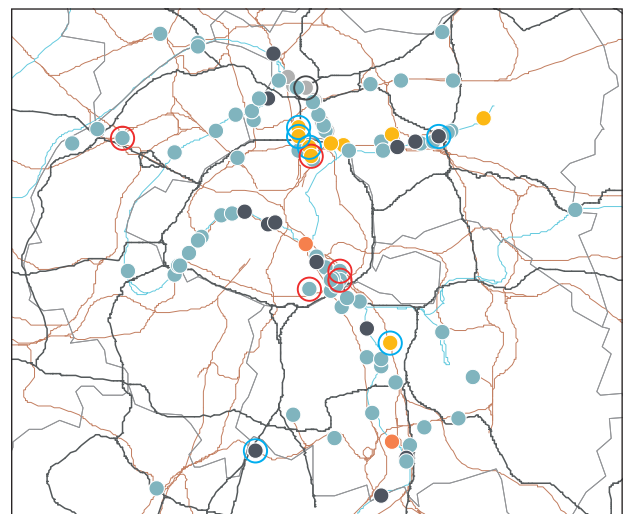
- actif en 2010 et 2019
- inactif en 2010, actif en 2019
- inactif en 2010 et 2019 (projet/potentiel)
- actif en 2010, inactif en 2019
- indéterminé

Vocation logistique et multimodale

- modifiée
- caduque
- indéterminé

Réseaux structurants

- routier
- ferré
- navigable
- Départements



Source : Haropa Ports de Paris, L'Institut Paris Region, SNCF Réseau, Ville de Paris

SITES LOGISTIQUES

2. MAINTENIR ET FACILITER LA CRÉATION DE SITES LOGISTIQUES EN VILLE



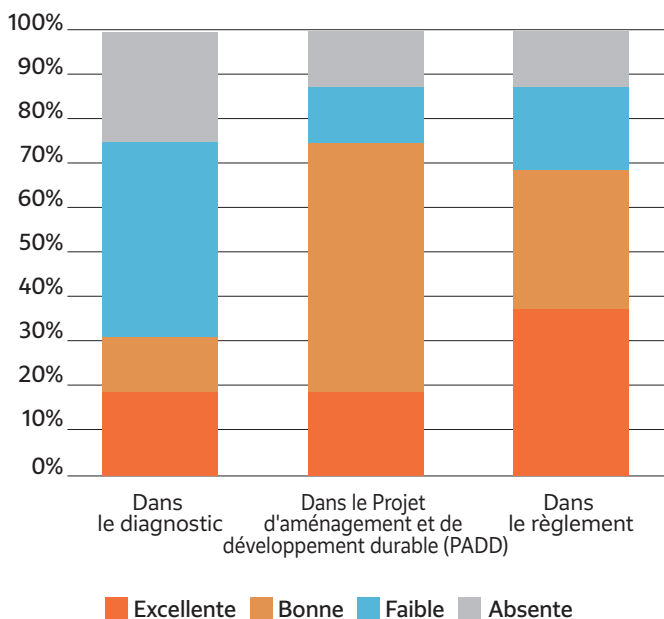
Prendre en compte les besoins logistiques dans l'organisation de la ville

Seulement
9 % des 770 projets urbains
 sur l'ensemble du **Grand Paris**
 intègrent des activités
logistiques

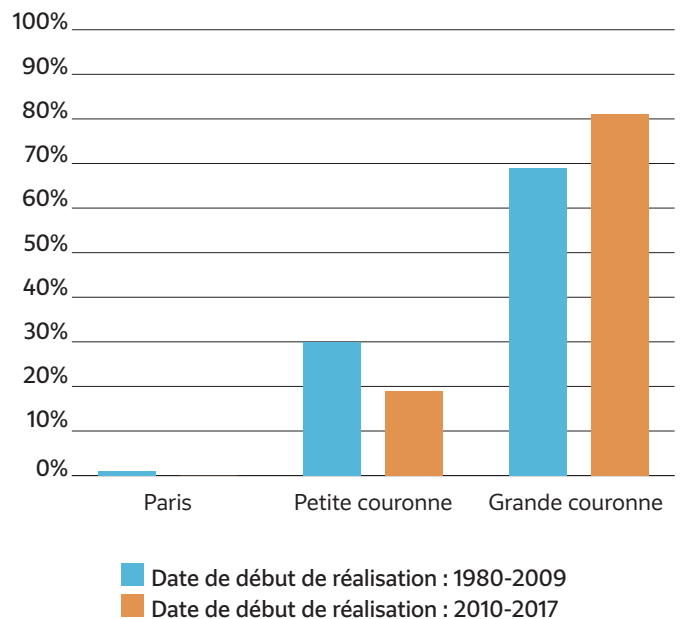
Source : Université Paris 1
 et l'IFSTTAR, 2017

- La plupart des collectivités ayant un site logistique identifié au PDUIF sur leur territoire n'en font pas un diagnostic satisfaisant dans le cadre de leur Plan local d'urbanisme. Cependant, leur Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) comporte en général des objectifs de préservation, diversification ou même développement de l'activité de ces sites, surtout concrétisés dans le zonage et le règlement.
- Les documents d'urbanisme locaux prévoient rarement l'intégration d'espaces logistiques de proximité dans la conception des projets urbains.
- L'éloignement des surfaces de stockage du cœur d'agglomération se poursuit : 81 % des nouvelles surfaces de stockage de plus de 10 000 m² ont été réalisées en grande couronne entre 2010 et 2017.

Prise en compte dans les documents d'urbanisme de la préservation et du développement des sites logistiques multimodaux inscrits au PDUIF



Répartition géographique de la construction de surfaces de stockage de plus de 10 000 m²



Source : Analyse d'un échantillon de 16 PLU et PLUI couvrant 115 communes, Île-de-France Mobilités

Source : Sit@del2, Institut Paris Region



Aménager des sites logistiques innovants et performants et réutiliser les sites urbains déqualifiés pour des activités logistiques

Des espaces de tailles diverses développés en zone dense au cours de la période, sous intervention publique

Parmi les plus emblématiques :

Hôtel Logistique Chapelle International	Équipement mixte de 37 000 m ² de surface plancher dont 15 000 m² destinés à l'activité logistique routière et ferroviaire en rez-de-chaussée et en sous-sol.
Paris Air² Logistics	63 000 m² sur 2 étages, développée sur le dernier site de grande taille disponible sur le Port de Gennevilliers, développé par Virtuo pour Vailog S.r.l. groupe SEGRO
Parc de logistique urbaine Créteil Marais	45 500 m² pour la livraison du dernier kilomètre, développé par SOGARIS
Espace logistique de proximité Beaugrenelle	3 000 m² sur 2 niveaux au cœur du 15 ^e arrondissement de Paris, développé par SOGARIS

Des innovations privées favorisant l'intégration de sites logistiques en zone dense pour la logistique du dernier kilomètre

Bases BLUE, Géodis	Maillage de points relais d'environ 1 000 m ² à partir desquels rayonnent des véhicules électriques adaptés à la logistique du dernier kilomètre
Boutiques Chronocity, Chronopost	Petites surfaces pour organiser les livraisons en modes doux ou véhicules électriques et offrir des services à destination des consommateurs (essayage, tests)
Urby, La Poste et la Banque des Territoires	Mutualisation et optimisation du stockage des livraisons à partir de plusieurs sites avec des vélos et véhicules à faible niveau d'émission
Utilisation des dépôts de bus pour des activités logistiques en journée, RATP Logistics	Mise à disposition de centres de bus inoccupés pour les transferts de véhicules lourds à véhicules légers

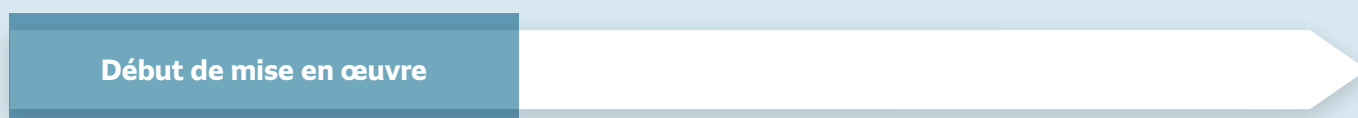
SITES LOGISTIQUES

ATTEINTE DES OBJECTIFS

Maintenir, conforter et développer les sites logistiques multimodaux



Maintenir et faciliter la création de sites logistiques en ville



Territoires où l'action a été mise en œuvre

Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomération des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux

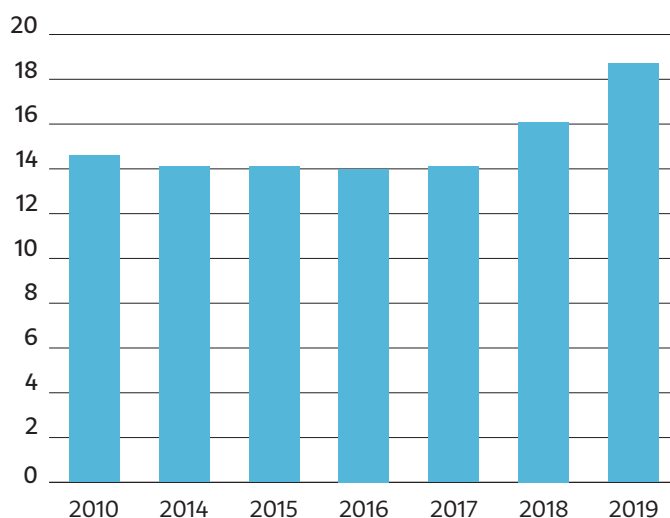


TRANSPORT FLUVIAL

1. | CONFORTER L'USAGE DE LA VOIE D'EAU POUR LE TRANSPORT DES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION, DES DÉBLAIS ET DÉCHETS DE CHANTIER

+ 28 % de tonnes de vracs liés aux activités du BTP transportés par voie fluviale entre 2010 et 2019

Transport de vracs liés aux activités du BTP (déblais, matériaux de construction) par voie fluviale (en millions de tonnes)



Source : Voies Navigables de France, traitement Institut Paris Region

- Plusieurs initiatives ont été mises en œuvre pour inciter au recours à la voie d'eau dans le cadre de grands travaux

Travaux du Grand Paris Express	Schéma directeur d'évacuation des déblais de chantier (2012) Société du Grand Paris
	Convention pour favoriser l'utilisation de la voie d'eau pour les besoins des chantiers du GPE (2018) Préfet de la Région Île-de-France, Société du Grand Paris, Mairie de Paris, VNF et HAROPA-Ports de Paris
Travaux des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024	Convention de partenariat en faveur du recours à la logistique fluviale pour la construction du Village Olympique et Paralympique (2020) Préfet de la région Île-de-France, SOLIDEO, HAROPA-Ports de Paris, Voies Navigables de France, VNF

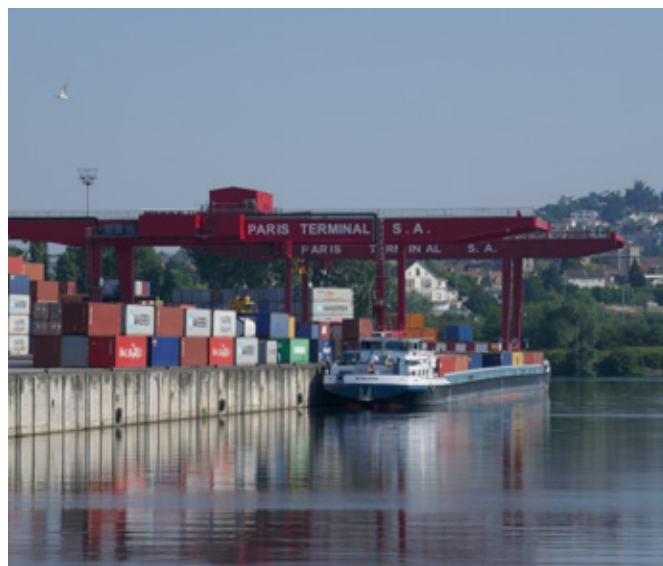
2. | TRANSFÉRER DE NOUVEAUX FLUX DE LA ROUTE VERS LA VOIE D'EAU

- Le développement des flux de conteneurs par voie d'eau porté par le PDUIF s'est concrétisé : **+ 41 % depuis 2010.**

3,5 fois plus de volumes transportés en logistique urbaine fluviale entre 2013 et 2019

La réorganisation spatiale des entrepôts de l'enseigne Franprix (l'activité logistique de Bussy-Saint-Georges a été transférée dans un entrepôt implanté sur le port de Bonneuil-sur-Marne) a porté la quasi-totalité de cette évolution.

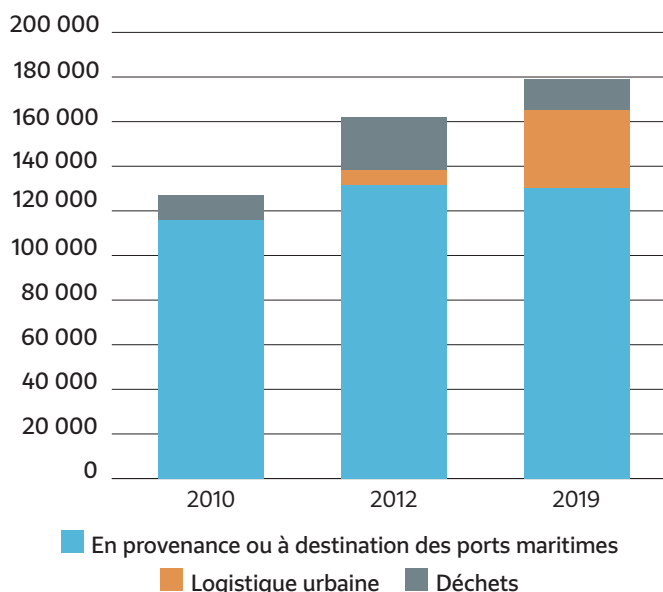
Selon l'enseigne, cette solution permet d'éviter 3 800 camions sur les routes et l'émission de 250 tonnes de CO₂ par an



Terminal à conteneurs – Port de Gennevilliers, Seine-Saint-Denis

Durant la période, se sont tenus les études et débats pour les projets du Canal Seine-Nord Europe et du Port Seine Métropole Ouest, dont les travaux vont être réalisés au cours de la prochaine décennie. Ces infrastructures contribueront au transfert de nouveaux flux vers la voie d'eau.

Trafic de conteneurs par voie d'eau en Île-de-France en EVP (équivalents vingt pieds)

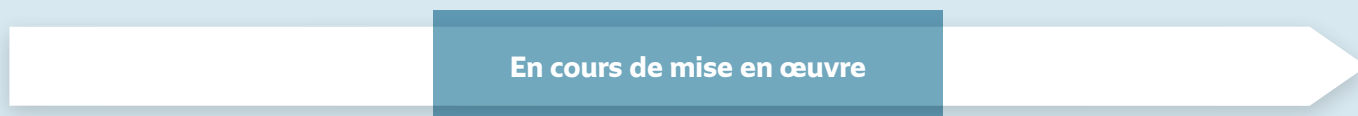


Source : HAROPA Ports de Paris, traitement Institut Paris Region

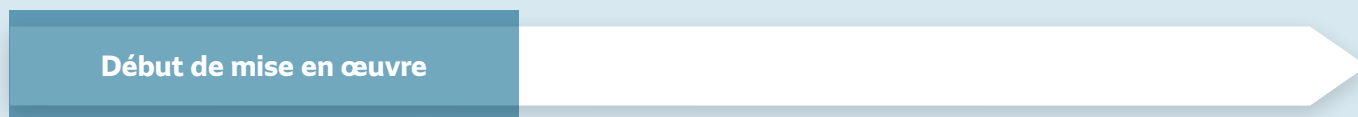
TRANSPORT FLUVIAL

ATTEINTE DES OBJECTIFS

Conforter l'usage de la voie d'eau pour le transport des matériaux de construction, des déblais et déchets



Transférer de nouveaux flux de la route vers la voie d'eau



Territoires où l'action a été mise en œuvre

Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomération des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux



TRANSPORT FERROVIAIRE

1. CONFORTER ET DÉVELOPPER LE FRET FERROVIAIRE EN AMÉLIORANT LES CONDITIONS DE MIXITÉ DE CIRCULATION DE TRAINS DE FRET ET DE VOYAGEURS



Améliorer les conditions de mixité de circulation des trains de fret et de voyageurs

- Deux opérations majeures réalisées au cours de la période par SNCF Réseau ont permis d'améliorer les conditions de circulation des trains de fret :
 - L'électrification de la ligne Serqueux-Gisors (mise en service en 2021) qui permet d'offrir de la capacité supplémentaire entre les ports normands et l'Île-de-France par création d'un itinéraire alternatif à la ligne Le Havre-Rouen-Paris.
 - La remise en service en 2012 de la ligne de Flamboin-Gouaix à Montereau, itinéraire complémentaire à la Grande Ceinture (transport de granulats, céréales).
- Les autres opérations listées au PDUIF n'ont pas connu d'avancées significatives au cours de la période.



Voies ferrées de la gare d'Austerlitz - Ivry-sur-Seine, Val-de-Marne



Améliorer les conditions de circulation des trains de fret sur la Grande Ceinture

Le PDUIF visait le maintien d'un usage pour le fret sur la Grande Ceinture, qui s'est bien réalisé.



Préserver l'emprise foncière de la Petite Ceinture

Cette emprise a bien été préservée, avec le maintien des possibilités de trafic ferroviaire.

Maintien de la ligne Perpignan-Rungis

Dernière ligne de transport ferroviaire de produits frais et primeurs en France, son exploitation avait été arrêtée en juillet 2019 pour des raisons économiques. Un appel à manifestation d'intérêt a été lancé en décembre 2020 par l'État pour sa reprise.

La Région Île-de-France a financé des travaux de modernisation de la ligne à hauteur de 6,6 M€ et, en 2020, des études pour relancer la desserte ferroviaire du M.I.N. de Rungis par le développement d'un terminal de transport combiné à hauteur de 0,5 M€.



Mener les études et les expérimentations pour juger de l'opportunité et de la faisabilité du transport de marchandises sur le réseau tramway

Utilisation du réseau de tramway - Tram-fret

Étude menée par l'APUR en 2014, cofinancée à 50 % par la Région Île-de-France :

- Un gain environnemental modeste de la proposition de démonstrateur étudiée mais des perspectives à condition d'un report de trafic important depuis la route,
 - Une faisabilité technique et une rentabilité financière pour les chargeurs non avérées,
 - Un démonstrateur mis en place dans le cadre de la COP21 à Saint-Étienne en 2017 : abandonné faute de modèle économique soutenable pour le chargeur impliqué dans l'expérimentation, à l'image de l'ensemble des expérimentations menées depuis 2000 dans diverses villes européennes (Amsterdam, Barcelone, Dresde). Aucun projet de tram-fret n'a pu aboutir en Europe au cours des vingt dernières années, malgré de nombreuses initiatives.
-

Autre alternative : utilisation du réseau du métro du Grand Paris Express pour la logistique du dernier kilomètre

Étude menée par la Société du Grand Paris en 2018 :

- Un potentiel existant mais qui requiert l'identification de foncier disponible à proximité des gares pour les opérations logistiques, difficilement mobilisable en zone dense,
- Des chargeurs interrogés potentiellement intéressés mais n'ayant pas une visibilité de la localisation de leurs entrepôts à l'échéance de la mise en service des métros.

Une difficulté pour les acteurs à s'engager dans l'utilisation du service et donc à lui trouver un modèle économique.

Les perspectives n'apparaissent à ce jour pas suffisamment favorables au regard des enjeux de mixité de circulation avec les trafics voyageurs et de leurs impacts sur la capacité disponible, la régularité et les nuisances pour les riverains.

TRANSPORT FERROVIAIRE

2. AMÉLIORER ET DÉVELOPPER LE FONCTIONNEMENT DES PLATEFORMES LOGISTIQUES EMBRANCHÉES SUR LE RÉSEAU FERROVIAIRE

- L'offre de terminaux combinés (pour les opérations de manutention du transport combiné rail-route) en Île-de-France s'est réduite au cours des dernières décennies : trois plateformes seulement sont actuellement actives (Noisy-le-Sec, Valenton et Bonneuil-sur-Marne), quatre ont arrêté leur activité (Gennevilliers, Pompadour, Rungis et La Chapelle).
- Une étude copilotée et cofinancée par la DRIEAT et la Région Île-de-France en 2016 a évalué un potentiel de + 30 % de trafic en considérant la capacité résiduelle des sites en fonctionnement ou à l'arrêt, ce qui est insuffisant face aux perspectives de croissance de la demande à moyen et long termes. Un cadre de développement incluant des nouveaux sites potentiels pour permettre ce développement a été défini.

Cadre pour un scénario de développement du transport combiné rail-route en Île-de-France

		Horizons		
		Court terme	Moyen terme	Long terme
ENJEUX	Consolidation de l'offre au sud-est	Valenton	Villeneuve-St-Georges	
		Bonneuil-sur-Marne	Brétigny-sur-Orge	Vigneux-sur-Seine
			Rungis	Val-Bréon
	Création d'une offre performante au nord		Aulnay-sous-Bois Vaires-sur-Marne	Saint-Mard
		Noisy-le-Sec	Bruyères-sur-Oise	
	Rééquilibrage à l'ouest	Gennevilliers	Flins-sur-Seine	Achères

Vocation du site :

- Répondre aux besoins des grands marchés logistiques (Les sites en gras ont les capacités de traitement les plus importantes).
- Réduire les derniers kilomètres routiers par un maillage complémentaire.
- Optimiser la logistique du dernier kilomètre urbain.

Source : DRIEAT/Région Île-de-France

- Il existe également, en Île-de-France, un potentiel de développement des installations terminales embranchées (ITE) au réseau qui permettent la circulation de marchandises sans rupture de charge depuis les sites de production. Un nombre non négligeable d'ITE existantes sont actuellement sans trafic. La Région Île-de-France soutient financièrement la création de tels sites.

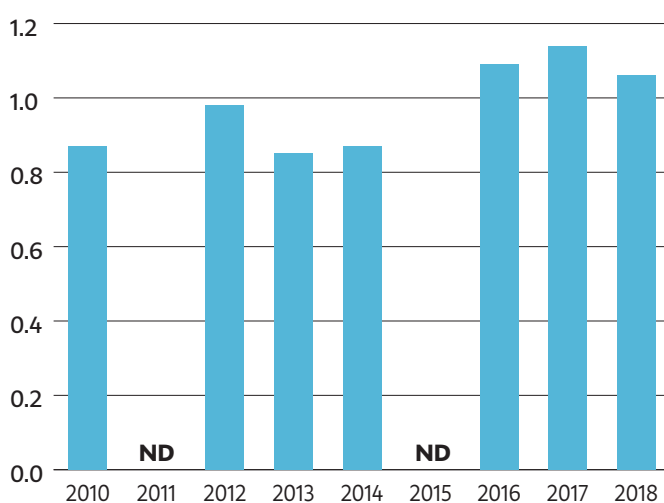
Un potentiel de report sur le mode ferroviaire de 365 000 tonnes en vrac et 56 000 tonnes en conteneur via la création d'un opérateur ferroviaire de proximité, dont le rôle serait de mutualiser les flux de petits producteurs embranchés sur le réseau ferroviaire, mais non concrétisé à ce jour.

Source : étude DRIEAT et HAROPA-Ports de Paris, 2015

3. AMÉLIORER ET DÉVELOPPER LE FONCTIONNEMENT DES PLATEFORMES LOGISTIQUES EMBRANCHÉES SUR LE RÉSEAU FERROVIAIRE

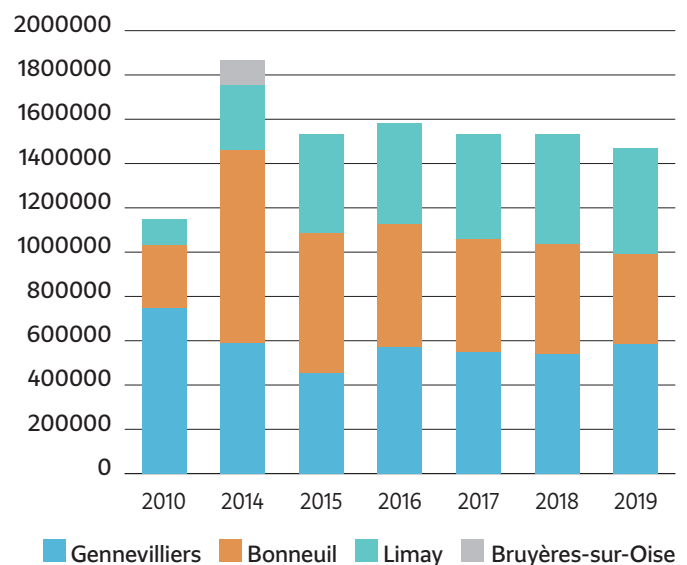
- Deux indicateurs à l'échelle régionale montrent un transfert de nouveaux flux vers le rail au cours de la période :
 - Granulats pour les activités du BTP : + 23 % en Île-de-France entre 2010 et 2018 (contre - 8 % pour le trafic national).
 - Activité ferroviaire des ports régionaux : + 28 % entre 2010 et 2018, la plateforme multimodale de Limay ayant connu la plus forte croissance (x 4 sur la période).

Flux de granulats transportés en mode ferroviaire en Île-de-France (en milliards de tonnes-kilomètres)



Source : Union nationale des industries de carrière et des matériaux de construction (UNICEM), traitement Institut Paris Région

Trafic ferroviaire des ports (en tonnes)



Source : HAROPA Ports de Paris

ATTEINTE DES OBJECTIFS

Conforter et développer le fret ferroviaire en améliorant les conditions de mixité de circulation de trains de fret et de voyageurs

Début de mise en œuvre

Améliorer et développer le fonctionnement des plateformes logistiques embranchées sur le réseau ferroviaire

En cours de mise en œuvre

Transférer de nouveaux flux de la route vers le rail

En cours de mise en œuvre

Territoires où l'action a été mise en œuvre

Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomération des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux
			



ORGANISATION DU TRANSPORT ROUTIER ET DES LIVRAISONS

1. | ÉLABORER DES CHARTES LOGISTIQUES

Quatre chartes logistiques mises en œuvre au cours de la période

2011 / Seine-et-Marne

Charte pour la mise en œuvre du schéma départemental de la logistique en Seine-et-Marne.

2013 / Paris

Charte en faveur d'une logistique urbaine durable.

2013 / Seine-Saint-Denis

Charte d'objectifs sur le transport de marchandises en ville.

2018 / Métropole du Grand Paris

Pacte pour une logistique métropolitaine.

82 collectivités et acteurs de la filière logistique signataires en décembre 2020



Livraison par camion – Paris, 10^e arrondissement

2. AMÉLIORER LA DESSERTE ROUTIÈRE DES SITES MULTIMODAUX

- Des travaux de prolongement de la RN406 actuelle par un nouveau tronçon de route nationale pour aménager deux points d'entrée supplémentaires au port de Bonneuil sont en cours et s'achèveront en 2023. Le projet est inscrit pour sa première phase au Contrat de Plan État-Région 2015-2020.
- Un rond-point a été créé sur la route principale du port de Gennevilliers en 2018 pour en améliorer la desserte, avec une aide financière de la Région Île-de-France.

3. FACILITER LE STATIONNEMENT DES POIDS LOURDS SUR LE RÉSEAU ROUTIER MAGISTRAL

- L'offre et la demande de stationnement pour poids lourds en Île-de-France sont à ce jour mal connues. Les difficultés principales semblent se concentrer à proximité des zones logistiques en milieu urbain. Certains projets d'aires de stationnement destinées au poids-lourds n'ont pu aboutir, faute de foncier disponible et d'acceptation locale. La Région Île-de-France a commandé une étude à l'Institut Paris Région, dont les résultats seront connus en 2022.

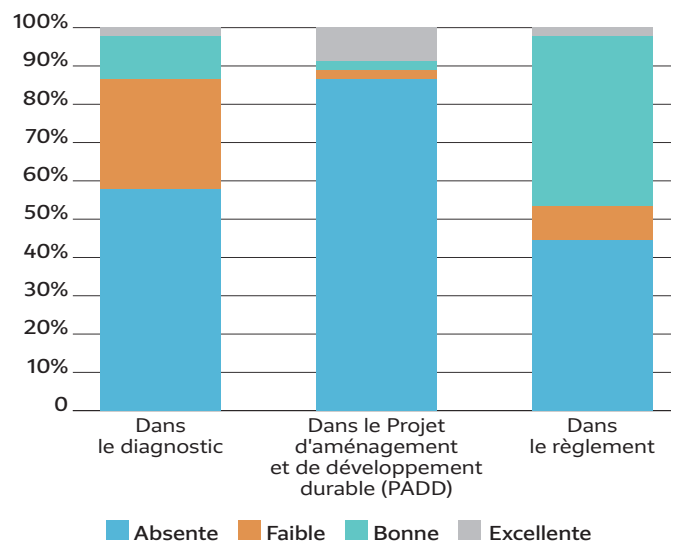
4. ORIENTER LES POIDS LOURDS VERS LE RÉSEAU DE VOIRIE ADAPTÉ

- La mise en place de jalonnements pour orienter les poids lourds a été identifiée dans plusieurs Plans locaux de déplacement validés au cours de la période (Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines – 2014, Communauté de communes des Deux Fleuves – 2016, Communauté d'agglomération Est Ensemble – 2015). Elle n'a néanmoins pas été étudiée à l'échelle régionale.

5. OPTIMISER LES CONDITIONS DE LIVRAISON

- L'enjeu d'organisation et de réglementation des livraisons est encore insuffisamment pris en compte dans la planification locale de l'urbanisme. Dans un échantillon de 45 PLU(i) analysés :
 - Seulement 42 % font un diagnostic des aires de livraisons,
 - Seulement 13 % portent des objectifs sur le sujet dans le PADD.
- La diversité des réglementations de livraison entre communes peut rendre difficile leur connaissance, et donc leur respect, par les entreprises. Pour répondre à cet enjeu, le projet B.A.C IDF (Base de données commune pour les arrêtés de circulation et de stationnement en région Île-de-France), soutenu par la Région Île-de-France dans le cadre de son AMI fret et logistique en 2020, vise à regrouper et agréger les arrêtés de circulation en Île-de-France, afin d'en faciliter la prise de connaissance par les transporteurs.

Prise en compte de l'enjeu des livraisons dans les documents d'urbanisme locaux



Source : Analyse d'un échantillon de 45 PLU et PLUI couvrant 153 communes, Île-de-France Mobilités

ATTEINTE DES OBJECTIFS

Élaborer des chartes logistiques départementales

60% des départements couverts
par une charte

Améliorer la desserte routière des sites multimodaux

Deux opérations réalisées

Faciliter le stationnement des poids lourds sur le réseau magistral

Début de mise en œuvre

Orienter les poids lourds vers le réseau de voirie adaptée

Début de mise en œuvre

Optimiser les conditions de livraison

Début de mise en œuvre

Territoires où l'action a été mise en œuvre

Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomération des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux
			



PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE DU TRANSPORT ROUTIER

La performance environnementale des véhicules est également évoquée dans la fiche ENV - Véhicules à faibles émissions, en particulier le réseau de bornes de recharge électrique et d'avitaillement au (bio-)GNV et la Zone à Faibles Emissions métropolitaine.

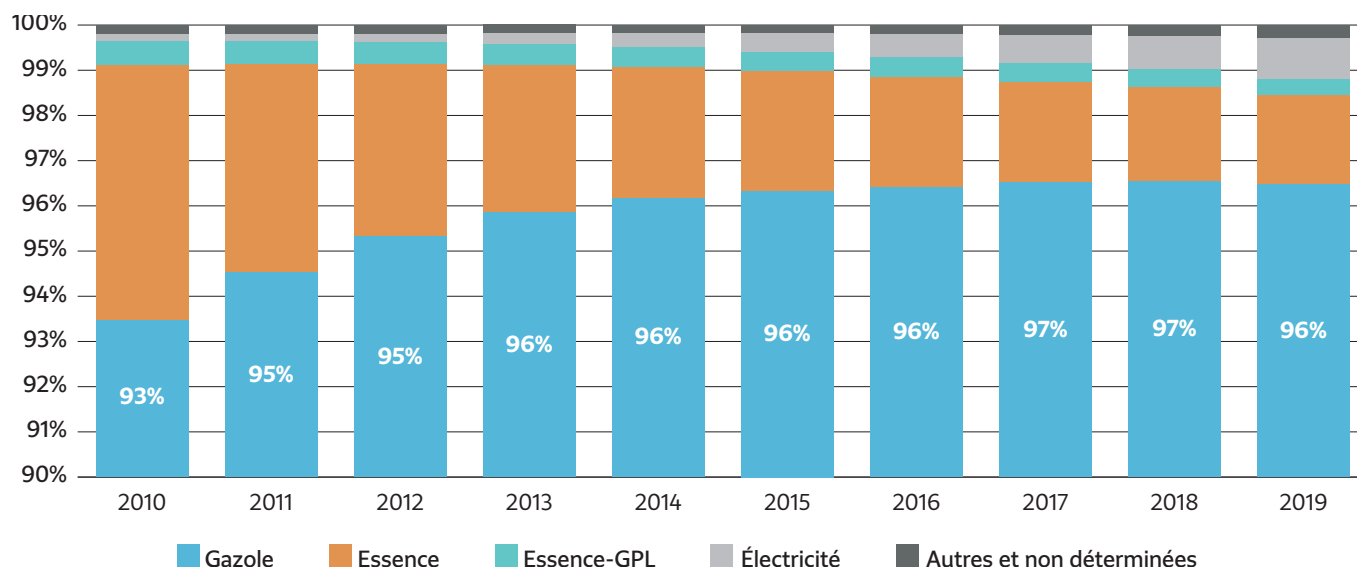
1. FAVORISER LE RENOUELEMENT DU PARC DE POIDS LOURDS ET VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN FAVEUR D'UN PARC MOINS POLLUANT, MOINS ÉMETTEUR DE GAZ À EFFET DE SERRE ET MOINS BRUYANT

- Environ 900 000 véhicules utilitaires légers et 50 000 poids lourds sont immatriculés en Île-de-France. Au cours de la période, on observe principalement une croissance de la part des véhicules diesel (96 % en 2019) au détriment des véhicules à essence. En parallèle, la part des véhicules électriques augmente mais ne représente toujours que 1 % du parc en 2019.
- La Région Île-de-France et la Ville de Paris ont mis en œuvre des dispositifs d'aide à l'achat de véhicules propres pour les professionnels. Cumulées aux aides d'État, ces dernières ne suffisent cependant pas à combler la différence de coût avec l'achat d'un véhicule conventionnel pour les professionnels.

2. FAVORISER LA CIRCULATION DES VÉHICULES LES MOINS POLLUANTS

- La mise en place progressive de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) parisienne puis métropolitaine a contraint la circulation des véhicules les plus polluants à partir de 2015. Les restrictions pour les poids lourds sont plus importantes que pour les autres véhicules, puisqu'elles s'appliquent tous les jours (contre les jours de semaine seulement).
- La Ville de Paris, la Région Île-de-France et l'Ademe ont mené en 2017-2018 une expérimentation d'autopartage de véhicules utilitaires légers électriques, dont le succès a mené au déploiement depuis juillet 2020 d'un service par un opérateur privé sur d'anciennes stations Autolib' adaptées.

Sources d'énergie du parc des camionnettes et camions immatriculés en Île-de-France



Source : Véhicules d'âges inférieur ou égal à 20 ans, Ministère de la transition écologique et solidaire, Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales, 2020

ATTEINTE DES OBJECTIFS

Favoriser le renouvellement du parc de poids lourds et véhicules utilitaires légers en faveur d'un parc moins polluant, moins émetteur de gaz à effet de serre et moins bruyant

Début de mise en œuvre

Favoriser la circulation des véhicules les moins polluants

En cours de mise en œuvre

Territoires où l'action a été mise en œuvre

Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomération des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux
		