

FRET ET LOGISTIQUE DANS L'OUEST FRANCILIEN

ÉTAT DES LIEUX



DÉCEMBRE 2021

5.20.002

ISBN 978 27371 2311 5



institutparisregion.fr



Yvelines
Le Département



FRET ET LOGISTIQUE DANS L'OUEST FRANCILIEN : ÉTAT DES LIEUX

Décembre 2021



Yvelines
Le Département



L'INSTITUT PARIS REGION

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15
Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02
www.institutparisregion.fr

Directeur général : Fouad Awada

Département Mobilité Transports : Dany Nguyen-Luong, directeur de département

Étude réalisée par Lydia Mykolenko et Dany Nguyen-Luong

Avec la collaboration de Cédric Cariou

Cartographie réalisée par Gaétanne Carette

N° d'ordonnancement : 5.20.002

En cas de citation du document, merci d'en mentionner la source : Auteur (nom, prénom) / Titre de l'étude / Institut Paris Region / année

Remerciements à Isabelle Queiroga (CD 78), Hugues des Ligneris (CD 78), Didier Tabart (CD 78) et Thierry Dussautoir (CD 92) pour les nombreux échanges et pour leurs relectures avisées du rapport.

Sommaire

1. Introduction	4
2. État des lieux fret et logistique aux niveaux national et régional	5
2.1 État des lieux national	5
2.1.1 Croissance continue des flux de marchandises.....	5
2.1.2 Des ports français au second rang au niveau européen	6
2.1.3 La sous-performance logistique de la France	11
2.1.4 Le fret ferroviaire, une part devenue très minoritaire	13
2.1.5 Le mode fluvial en France, la fin d'une longue décrue ?	17
2.1.6 L'explosion de la logistique urbaine	23
2.2 État des lieux régional	26
2.2.1 L'Ile-de-France, 1 ^{ère} région logistique française	26
2.2.2 Une absence de cohérence logistique d'ensemble	29
2.2.3 Une demande pour du foncier logistique importante	30
2.2.4 Le mode routier s'est imposé	32
2.2.5 La voie ferrée, un potentiel difficile à exploiter	35
2.2.6 La Seine, vecteur indissociable du développement de l'Ile-de-France	38
3. Diagnostic fret et logistique de l'ouest francilien	44
3.1 Présentation de l'ouest francilien.....	44
3.2 Un territoire déficitaire en immobilier logistique	45
3.3 Une logistique essentiellement routière	49
3.4 Une intense problématique de logistique urbaine.....	53
3.5 Un territoire d'enjeu fluvial.....	55
3.6 Un territoire de moindre enjeu pour le fret ferroviaire	61
4. Analyse AFOM de l'ouest francilien	66
5. Conclusion.....	69
Annexe : liste des entretiens	70
Bibliographie	71

1. Introduction

Forte de ses 12 millions d'habitants, l'Ile-de-France est la première région importatrice (26% des importations) et exportatrice (18% des exportations) française. Elle génère chaque année de 210 à 230 millions de tonnes de marchandises. Le mode routier y représente l'immense majorité des marchandises transportées soit 91% des tonnages, le mode fluvial 7% et le mode ferroviaire 2%.

Au sein de l'Ile-de-France, les départements des Yvelines et des Hauts-de-Seine constituant « l'ouest francilien » occupent une position particulière.

Cet ouest francilien est directement desservi par la Seine qui le relie aux ports maritimes de Rouen et du Havre. Il possède des équipements multimodaux tant en zone dense (port de Gennevilliers, de Nanterre) qu'en périphérie (port de Limay...), de grands sites industriels en activité ou dont l'activité a cessé plus ou moins récemment. Il est aussi concerné par des projets fluviaux d'envergure (canal Seine-Nord Europe), portuaires (Port Seine Métropole) et ferroviaires (LNPN et Serqueux-Gisors).

Parallèlement, la dimension urbaine des flux de marchandises prend de plus en plus d'ampleur avec la croissance extrêmement forte du e-commerce entraînant un nombre de mouvements de véhicules de livraison très important et croissant en zone urbaine dense. Répondre à ces nouvelles pratiques d'achat et de consommation nécessite des solutions spécifiques et innovantes pour la logistique urbaine.

Les transitions écologique, énergétique et numérique à l'œuvre guident également toutes nos réflexions.

A la demande du Département des Yvelines, associé à celui des Hauts-de-Seine, l'Institut Paris Region réalise, au titre du programme partenarial conclu avec l'Etablissement Public Interdépartemental Yvelines - Hauts-de-Seine (EPI 78/92), une étude visant à dégager, à partir d'un travail de **diagnostic**, les premières **orientations** susceptibles de fournir le support d'une "stratégie fret et logistique" en faveur de l'ouest francilien.

Tandis qu'elle s'attache à dresser et restituer dans un premier temps l'état des lieux du transport de marchandises et de la logistique aux échelles nationale et régionale, l'étude revient dans un second temps sur le diagnostic à proprement parler de l'ouest francilien complété par une analyse des atouts, faiblesses, opportunités et menaces.

La suite de l'étude consisterait à dégager à partir du présent diagnostic les grands enjeux fret et logistique qui aideront à éclairer et alimenter les débats à venir sur les axes et orientations d'une possible « stratégie fret et logistique » mise en œuvre sur les territoires de l'ouest francilien.

En termes de **méthodologie**, l'étude s'appuie sur un recueil de données les plus récentes possibles (sans prendre en compte l'année de la crise sanitaire 2020 qui est évidemment hors norme) et sur une série d'entretiens avec des gestionnaires d'infrastructures et exploitants de terminaux fluviaux ou ferroviaires, des collectivités territoriales, des logisticiens, des transporteurs et des chargeurs. En effet, la problématique de la logistique et du transport de marchandises se situe à la rencontre entre la sphère publique qui intervient au niveau des infrastructures, de la maîtrise du foncier, des réglementations techniques, et de la sphère privée qui concerne les activités de transport et de logistique. C'est donc tout l'écosystème fret-logistique qu'il faut prendre en compte et en associer tous les acteurs pour mener à bien des actions.

L'étude prend également en compte le **contexte multi-échelle** comprenant diverses initiatives ou démarches en faveur d'un transport de marchandises plus efficace, plus durable, plus innovant et mieux gouverné : la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), le Plan France Logistique 2025, la Stratégie nationale du fret ferroviaire (SNFF), la Stratégie nationale portuaire (SNP), le Contrat de Plan Interrégional État-Régions Vallée de la Seine (CPIER), la stratégie de la Région Ile-de France avec le SDRIF, le PDUIF et le Plan Fret régional de mars 2018, le Pacte pour une logistique métropolitaine de la Métropole du Grand Paris (MGP) de juin 2018, le tout récent Schéma régional fret et logistique de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Ile-de-France (DRIEAT), l'appel à projet « Logistique 4.0 » de l'ADEME d'octobre 2021, ainsi que les actions déjà mises en place ou à venir par différents acteurs institutionnels dont HAROPA PORT, VNF, SNCF Réseau et le Groupe La Poste.

2. État des lieux fret et logistique aux niveaux national et régional

2.1 État des lieux national

2.1.1 Croissance continue des flux de marchandises

Les flux de marchandises connaissent depuis plusieurs décennies une croissance très forte.

Le transport routier de marchandises (TRM) s'est imposé

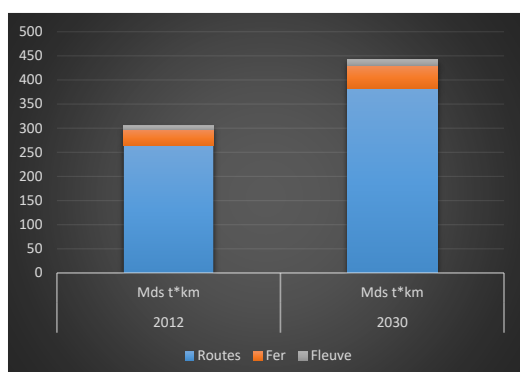
On assiste en France, depuis trois décennies, à une baisse régulière de la part modale du fer et une stagnation du mode fluvial au profit du mode routier. Acheminant en 2019 environ 88% des marchandises en France, le TRM s'est imposé grâce à sa souplesse, sa facilité de mise en œuvre, son absence de rupture de charge, sa rapidité, sa réactivité, et en général son faible coût par rapport aux autres modes. La part du fret fluvial dans le transport de marchandises en France représente environ 2%, et celle du fer environ 10% (source : « chiffres clés du transport » – MTES/Commissariat général au développement durable – avril 2019). Malgré leurs atouts environnementaux¹, les modes massifiés (fer et fluvial) ont perdu peu à peu leurs marchés par manque de compétitivité par rapport au mode routier.

Davantage de camions sur les routes

Mais, corollaire du faible coût du transport routier, lorsque la livraison en quelques heures voire dans l'heure devient la norme notamment pour le "dernier kilomètre", le nombre de livraisons explose et les camions circulent moins bien remplis. Aussi, si les tonnages transportés ne progressent plus très fortement, le nombre de camions en circulation sur les routes augmente, lui, significativement.

Une hausse du TRM qui va se poursuivre en volume

En France, les prévisions du CGEDD datant de 2013 réalisées avec leur modèle MODEV² tablaient sur une croissance très forte du transport de marchandises de 45% en 2030 (+ 137 milliards t.km) par rapport à 2012 (Graphique 1). La part du TRM resterait stable à 87% en 2030.



Graphique 1 : Prévision du trafic de marchandises et de parts modales en 2030 en Mds t.km

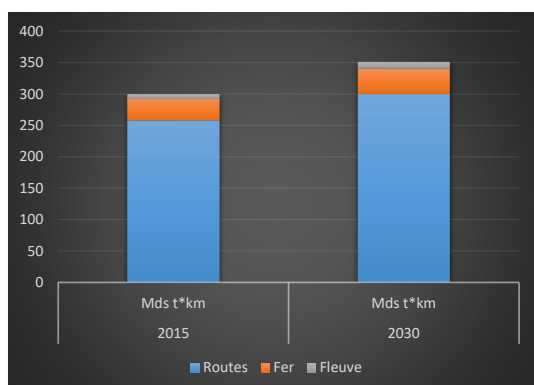
(source : CGEDD, 2013)

¹ Un train de fret standard peut transporter 1 300 T, soit l'équivalent de 65 poids lourds (PL) chargés à 20 T.

² Développé depuis 1999, le modèle de transport MODEV est conçu pour pouvoir à la fois estimer la demande de transport à moyen et à long terme sur le territoire métropolitain et analyser finement la répartition modale, la congestion des réseaux et l'optimisation de l'usage des infrastructures. La partie marchandises comprend quatre modes: les transports routier, ferroviaire, fluvial ainsi que le transport combiné entre les modes routier et ferroviaire.

En 2015 a été établie la première Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC). La mise en œuvre de cette stratégie ainsi que le Plan Climat pour la France présenté en juillet 2017 ont rendu nécessaire une actualisation des projections du trafic de marchandises. La SNBC a été révisée dans la perspective de la neutralité carbone à 2050 et adoptée en avril 2020. Elle est dénommée « SNBC2 ».

Les prévisions actualisées du CGEDD à partir du modèle MODEV montrent une baisse en volume dans le scénario SNBC2 à 2030, la croissance tous modes n'étant plus que de +17% entre 2015 et 2030 (+ 51 Mds t.km) (Graphique 2). Les projections dans le transport de marchandises sont très difficiles au-delà de 15 ans et donc nous prenons le parti de ne pas présenter de résultats de modélisation à 2050.



Graphique 2 : Prédiction du trafic de marchandises et de parts modales en 2030 en Mds t.km

(source : CGEDD, 2020)

À retenir

Le transport routier de marchandises (TRM) est actuellement le mode dominant en transport terrestre en France (87% des t.km), loin devant les modes fer et fluvial.

Le nombre de camions en circulation sur les routes augmente très fortement.

En France, dans un scénario volontariste SNBC2 visant à la neutralité carbone à l'horizon 2050, tandis que les flux de marchandises continueraient à croître d'ici à 2030, les parts modales ne devraient pas changer significativement.

2.1.2 Des ports français au second rang au niveau européen

En tant que **portes d'entrée-sortie au niveau national des marchandises**, les ports maritimes d'un pays jouent un rôle essentiel dans la structuration des flux terrestres de marchandises (par route, par voie ferrée, par voie fluviale). Les flux maritimes représentent plus de 80% des échanges internationaux de marchandises. Développer les ports maritimes et leur permettre de se positionner sur ces grands flux d'échange mondiaux devient un enjeu majeur pour les économies nationales et les grandes métropoles. Le transport de conteneurs représente au moins 45% du trafic de marchandises au niveau mondial avant la crise Covid-19.

Or les ports maritimes français font pâle figure au niveau européen. Les 7 grands ports maritimes (Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux, La Rochelle et Rouen) plus le port de Calais atteignent en 2019 un total de 312 millions de tonnes, contre 470 millions de tonnes rien que pour le port de Rotterdam et 238 millions de tonnes pour celui d'Anvers. Pour ce qui concerne le trafic de **conteneurs**, **le port du Havre**, avec 2,6 M EVP³ (millions équivalent vingt pieds, voir Carte 1) **contre 12,3 M EVP pour Rotterdam**, est classé au **10^{ème} rang au niveau européen et au 71^{ème} rang mondial** (les neuf premières places sont occupées par des ports asiatiques, Shanghai en tête avec

³ Taille d'un conteneur : environ vingt pieds (6,1 mètres)

43,3 M EVP). En 1990, le trafic conteneurs de l'ensemble des ports français était équivalent à celui d'Anvers. En 2019, celui d'Anvers seul est plus de deux fois supérieur au trafic conteneurs total des ports français.



© Unsplash – Andi Li

Les raisons de la faiblesse des ports maritimes français s'expliquent par la désindustrialisation du pays, la restructuration du secteur pétrolier, la conjoncture économique globale, les coûts plus élevés du passage portuaire en France qu'ailleurs, une image de mauvaise fiabilité persistante liée au contexte social, et surtout **des dessertes ferroviaires et fluviales des ports insuffisantes** qui empêchent les ports maritimes d'étendre leur hinterland⁴.

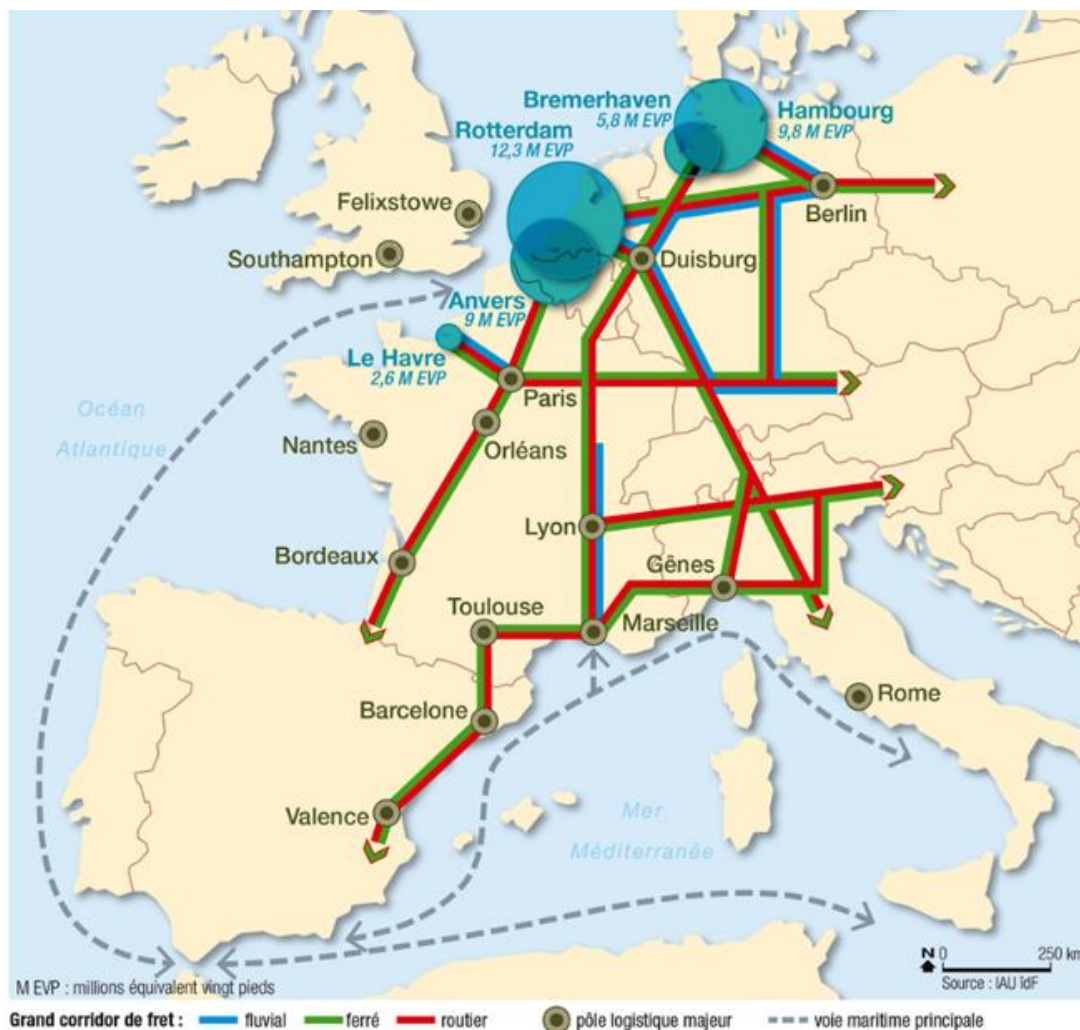
L'Île-de-France possède l'avantage de se situer à l'articulation de deux des grands corridors européens de fret (Carte 1). D'une part le très puissant et historique axe d'échanges Nord-Sud structuré par les ports de la mer du Nord et notamment le port d'Anvers qui a traité plus de 9 millions de conteneurs en 2018. Même le port de Marseille, le premier français en trafic total, a perdu des parts de marché face aux ports du Range Nord (Anvers, Rotterdam, Hambourg), avec des marchandises qui redescendent vers le sud de la France. D'autre part, l'axe Ouest-Est au départ du port du Havre, est moins puissant avec ses seulement 2,6 millions de conteneurs mais multimodal, **11% des conteneurs étant transportés par le mode fluvial, 4% par le mode ferroviaire et 85% par la route**⁵. À contrario, les conteneurs qui viennent en Ile-de-France par le corridor Nord sont transportés quant à eux quasi-exclusivement par camion.

Compte tenu de l'importance des flux qui concernent la région Ile-de-France, l'enjeu pour elle est de se raccorder à sa **porte maritime naturelle** que sont les ports du Havre et de Rouen. Mais elle doit aussi se raccorder au cœur économique de l'Europe. Aussi, transformer l'axe Seine en une dorsale structurante multimodale intégrée au corridor ferroviaire Atlantique qui lui permet d'atteindre l'Allemagne et l'Europe de l'Est constitue un enjeu majeur pour l'Ile-de-France.

⁴ L'hinterland (ou arrière-pays) est un terme utilisé dans le domaine maritime. Il désigne la zone d'influence et d'attraction économique d'un port sur le continent.

⁵ Source : Magazine NPI n°1626, mars 2021

Carte 1 : les grands corridors européens de fret (2019, source Institut)



Cas des ports du Havre et de Rouen

À l'échelle de l'Europe du Nord-Ouest, les ports du Havre et de Rouen sont des ports de second rang, leurs trafics étant très en-deçà de ceux de leurs concurrents immédiats. Ils sont excentrés par rapport à la dorsale économique européenne qui s'étend de Londres à Milan en passant par la Ruhr et qui se déplace progressivement vers l'Est européen. Néanmoins les deux ports ont encore de bonnes cartes à jouer. Le port du Havre réalise 31% de ses trafics de conteneurs avec l'Asie (soit 550 000 EVP dont 80% à l'import) et ce trafic devrait continuer à croître à l'avenir avec le développement économique très rapide de la Chine. Le port de Rouen pour sa part est leader européen sur la filière des céréales et oléagineux. Il a bénéficié récemment de l'amélioration de ses accès maritimes (le gain d'un mètre pour le tirant d'eau lui permettant l'accueil de navires de 50 000 T).

Le problème des deux ports est que **leurs hinterlands sont réduits**. Celui du port du Havre est essentiellement régional, en grande partie limité à la Normandie et à l'Île-de-France dont il ne capte, en outre, **qu'à peine plus de 50% des trafics**. Il s'appuie de ce fait sur des chaînes logistiques courtes principalement routières alors qu'un port excelle par sa connectivité et la profondeur de son arrière-pays qui lui permet de pénétrer le plus loin possible. Il faut de ce fait un réseau terrestre structurant et efficace. **L'ouverture de l'hinterland du port du Havre vers l'Est français et européen est essentielle pour son avenir.**

L'hinterland du port de Rouen reste aussi essentiellement régional. Il subit la concurrence du port d'Anvers pour les exportations au départ des régions productrices de céréales et plantes oléagineuses de l'Aube, du Nord, de la Bourgogne et de la Marne.

Leurs dessertes terrestres multimodales sont insuffisantes mais des efforts sont entrepris

Si l'on compare les parts modales de la route, du fer et de la voie d'eau pour les ports du Havre, de Dunkerque, Anvers/Zeebrugge, Rotterdam et Hambourg, on constate que la part modale du fluvial est de 10% au port du Havre, contre plus d'un tiers à Anvers et Rotterdam.

Le terminal multimodal du port du Havre est reconnu comme un maillon essentiel de la desserte multimodale terrestre du port du Havre. Longtemps attendue, sa réalisation a été décidée en 2008 et mise en service en 2015. Pourtant, en 2019, le terminal n'a traité qu'à peine 50% de sa capacité. Ce terminal souffre d'une **mauvaise connexion ferroviaire** aux terminaux de Port 2000 **situés à 12 km**, générant un surcoût par conteneur désavantageux par rapport au transport routier. Actuellement, la part modale des conteneurs au Havre est de 11% pour fluvial et de 4% pour le ferroviaire. Il y a donc une marge de manœuvre considérable.

Les terminaux de Port 2000, spécialisés dans le **traitement des conteneurs**, souffrent aussi de l'absence de **desserte fluviale directe**, ce qui pénalise fortement le développement du transport fluvial. La construction pour 100 millions d'euros d'une chatière a été décidée en 2018. Elle permettra d'ouvrir un passage protégé pour les bateaux qui accèderont aux terminaux à conteneurs par la mer. La mise en service est prévue en 2024 (voir partie 2.1.5).

En dehors de ces problèmes techniques, le port du Havre a connu longtemps des problèmes de gouvernance, mais qui devraient être résolus avec le nouveau contrat de concession de service public du terminal multimodal signé le 6 juillet 2020 par Haropa-Port du Havre et par LHTE (Le Havre Terminal Exploitation). Ce nouveau contrat prévoit des conditions plus favorables au développement du terminal multimodal et en particulier un pilotage unifié de l'exploitation du terminal et de sa navette ferroviaire. Pour les clients du terminal, cela présentera l'avantage d'avoir un interlocuteur unique.

La fusion des ports du Havre, Paris, Rouen

En novembre 2017, le Premier ministre avait mentionné que, afin de conquérir des trafics et éviter qu'ils ne se fassent concurrence, ces ports devaient être gérés dans une logique renforcée d'axe fluvial. Dans son discours du 7 février 2019 au colloque Vallée de la Seine à Paris, il déclare : « Le port intégré de la vallée de la Seine va constituer le fer de lance de la stratégie logistique de l'axe Seine. Tous les territoires bénéficieront de cette approche intégrée et collaborative. ».

Démarrée en février 2019, la mission de préfiguration à la fusion des trois ports de l'axe Seine s'est poursuivie jusqu'à la fin 2020 et a abouti à la fusion des trois établissements portuaires du Havre, de Rouen et de Paris dans un seul établissement dénommé **HAROPA PORT le 1^{er} juin 2021**. Cette fusion complexe à mener a pour objectif de placer la France **au premier rang européen des ports maritimes**. L'établissement unique bénéficie d'un budget d'investissement de 1,45 milliards d'euros sur la période 2020 – 2027. La Ministre de la Mer a déclaré lors de sa visite le 4 janvier 2021 à Rouen que « c'est un véritable enjeu pour que l'on soit à la hauteur en termes de compétitivité mais c'est aussi un défi pour la Vallée de la Seine pour créer de l'emploi et des activités économiques. » Selon le Gouvernement, la fusion permettra de :

- Reconquérir des parts de marchés grâce à un système portuaire et logistique de référence à destination des clients et partenaires internationaux
- Accélérer la transition écologique par l'amélioration de l'efficacité énergétique et la production d'énergie verte ;
- Innover à la faveur de la transition numérique pour déployer de nouveaux services numériques le long du corridor sur l'axe Seine ;
- Accompagner la transition et le développement du capital humain.

Le Directeur du Port de Gennevilliers⁶ nous confirme aussi qu'il s'agit « d'être plus fort ensemble face aux autres ensembles portuaires européens, et d'offrir aux clients des services logistiques de bout en bout ». Lors de notre entretien avec SNCF Réseau⁷, l'intérêt pour cette fusion est affirmé par le gestionnaire de réseau qui y voit une chance de développer **le transport combiné** (la multimodalité

⁶ Entretien n°5, annexe

⁷ Entretien n°4, annexe

route/fer) **de conteneurs** sur la Vallée de la Seine. Du point de vue de la gouvernance, il est clair que l'État n'envisage pas de lâcher la main sur la mise en œuvre de la stratégie d'HAROPA PORT alors que les collectivités locales (départements, intercommunalités) revendiquent une présence et les acteurs économiques et les Régions Ile-de-France et Normandie plus de sièges au Conseil de surveillance⁸. La réussite de cette fusion dépendra aussi de **l'entente et de la solidarité** entre les acteurs locaux du Havre, Paris et Rouen.

Le concept de « port vert »

La mise en place d'un transport fluvial largement décarboné et durable passe par l'utilisation de carburants alternatifs. Dans un contexte de recherche prioritaire de la neutralité carbone à 2050, la Communauté européenne a développé le concept de « port vert » qu'elle souhaiterait se concrétiser sous forme d'expérimentation. Un port vert doit contribuer à parvenir à un transport maritime ou fluvial neutre en termes de GES et à une pollution minimale dans les zones portuaires maritimes et intérieures. Un appel à projets a été lancé dans le cadre du programme H2020⁹ pour financer des démonstrateurs grandeurs nature. Par exemple, il faut montrer la faisabilité d'une production intégrée d'énergie à faibles émissions dans un port (électricité, hydrogène vert, gaz propres, biocarburants et bioliquides avancés) et des systèmes d'approvisionnement (à terre ou en mer), avec stockage, distribution et infrastructure d'alimentation électrique, de recharge et de ravitaillement. Mais un port vert doit aussi être conçu dans une perspective plus large que la recharge en carburants alternatifs. Il doit couvrir la socio-économie, la mobilité durable et intelligente, les aspects techniques, opérationnels, économiques, environnementaux et sociaux, le but étant de façonner les ports verts du futur et leur intégration avec d'autres modes de transport durables, l'hinterland, les villes et la mobilité urbaine. Évidemment, ce concept est aussi un moyen de mieux « vendre » l'intérêt des ports maritimes et fluviaux aux acteurs privés et collectivités locales, et de combattre le phénomène NIMBY qui touche les ports comme les sites logistiques.

Deux projets ont été retenus en mai 2021 suite à cet AAP européen :

- Le projet MAGPIE (sMART Green Ports as Integrated Efficient multimodal hubs) : coordonné par le port de Rotterdam, il comprend comme partenaires français Haropa-Port du Havre, le CEA, l'IFPEN et l'AIVP (Association internationale des villes portuaires) dont le siège se trouve au Havre.
- PIONEERS (PORTable Innovation Open Network for Efficiency and Emissions Reduction Solutions) : coordonné par le port d'Anvers, avec Barcelone, Constanza (Roumanie) et Venlo (Pays-Bas), il comprend un seul partenaire français, Engie.

Il pourrait être intéressant pour l'EPI 78/92 et l'Institut Paris Region de suivre ces deux projets européens axés à la fois sur l'innovation et la neutralité carbone des ports maritimes et fluviaux.



⁸ Pour gouverner le nouvel ensemble portuaire placé sous l'autorité de l'Etat, trois instances sont prévues :
- un Conseil de surveillance composé de 17 membres, avec 5 représentants de l'État, des personnalités qualifiées issues du monde économique, les deux Régions Île-de-France et Normandie, les métropoles du Havre, de Rouen et de Paris ;
- un Conseil d'orientation de l'Axe Seine chargé « d'éclairer les décisions stratégiques du Conseil de surveillance » ;
- un Conseil de développement territorial au niveau de chaque place portuaire pour « permettre de porter les intérêts locaux auprès du Conseil de surveillance ».

⁹ LC-GD-5-1-2020 : Green airports and ports as multimodal hubs for sustainable and smart mobility

Les conséquences du Brexit

Le Brexit pourrait avoir comme conséquence de capter une partie du trafic transmanche sur les ports normands et notamment sur le port du Havre, **générant des flux supplémentaires sur l'axe Seine**. En effet le Brexit modifiera la répartition des flux transmanche entre les différents ports concernés du fait du rétablissement des contrôles douaniers et sanitaires pour toutes les liaisons avec le Royaume-Uni. Plus particulièrement, la mise en place des barrières douanières risque de ralentir ces échanges au port de Calais et de créer un engorgement pouvant entraîner un report de trafic sur les ports normands. Si quelques 270 000 camions et remorques transitent chaque année entre les ports normands et le Royaume Uni, on peut envisager qu'un trafic supplémentaire provenant du report du port de Calais pourrait y transiter.

Afin d'aider les ports à faire face aux conséquences du Brexit et leur permettre de bénéficier de financements européens, les ports de Calais, Dunkerque, du Havre, de Rouen, de Cherbourg et de Caen ont été ajoutés au MIE (Mécanisme d'interconnexion européen). Pour autant, lequel des ports du Havre, de Caen-Ouistreham ou de Cherbourg sera le mieux préparé pour bénéficier de ce report de trafic ? Incontestablement, la question de la qualité des dessertes terrestres multimodales – et notamment la mise en œuvre d'une autoroute ferroviaire par Brittany Ferries entre Cherbourg et Mouguerre près de Bayonne en 2022 – pourrait être déterminante. Une analyse des impacts du Brexit sur les trafics maritimes de marchandises transmanche et sur l'axe Seine a été publiée dans une Note rapide de l'Institut Paris Region en octobre 2021.

À retenir

Les ports maritimes jouent un rôle essentiel dans la structuration des flux terrestres de marchandises.

La politique de développement des ports maritimes français qui sont des ports de second rang doit être portée au niveau national. Il est temps de passer du discours aux actes.

L'extension de l'hinterland du port du Havre est nécessaire, notamment vers l'est. La massification des flux d'hinterland est un levier de la compétitivité des ports maritimes.

Dans les ports du Havre et de Rouen, les dessertes ferroviaire et fluviale sont faibles, ce qui limite l'étendue de leur hinterland et donc de leurs marchés. L'amélioration de la compétitivité des ports dépend donc de la qualité de ces dessertes autres que routière.

Ce ne sont pas seulement les ports du Nord Range (notamment Rotterdam et Anvers) qui sont en concurrence mais également les corridors.

Le verdissement des ports maritimes et fluviaux apparaît aussi comme un enjeu essentiel.

Le Brexit pourrait être une opportunité pour l'axe Seine car une captation d'une partie du trafic transmanche sur les ports normands et notamment sur le port du Havre pourrait générer des flux supplémentaires sur l'axe Seine.

La fusion en 2021 des trois ports de l'axe Seine vise à donner à la France un grand port maritime au premier rang européen et à redynamiser l'activité économique de la vallée de la Seine. La réussite dépendra en partie de la bonne entente entre les acteurs locaux et l'État.

2.1.3 La sous-performance logistique de la France

Alors qu'il représente 10% du PIB national et 1,8 millions d'emplois, le secteur logistique français se caractérise par un certain nombre de faiblesses structurelles.

Selon le dernier classement de la performance logistique de 160 pays du monde publié en 2018 par la Banque Mondiale, les 3 pays en tête de classement sont les suivants : l'Allemagne arrive en première position, suivie de la Suède puis la Belgique. Dans le top 10 apparaissent aussi Singapour,

Hong Kong, le Japon et les États-Unis. La France n'occupe que la **16^{ème} place** et sa position se dégrade depuis 2012.

Le Plan France Logistique 2025

Élaboré par le Gouvernement en 2016, le Plan France Logistique 2025 vise à remédier à cette sous-performance logistique de la France. **Cinq axes d'actions**¹⁰ ont été proposés, inspirants pour penser les enjeux de l'ouest francilien :

- Faire de la plate-forme logistique France une référence mondiale en encourageant la dynamique logistique sur tout le territoire.
- Développer le capital humain et faciliter la visibilité de l'organisation logistique.
- Faire de la transition numérique un vecteur de performance logistique.
- Utiliser la logistique comme levier de transformation des politiques industrielles et de transition énergétique.
- Instaurer et animer une gouvernance intégrée de la logistique.

Une stratégie nationale portuaire enfin validée, avec quatre ambitions

Le Sénat a publié en juillet 2020 un rapport de mission sur la gouvernance et la performance des ports maritimes, portes d'entrée des marchandises internationales en France. Ce rapport indiquait que si la France dispose d'atouts stratégiques majeurs et malgré de nombreuses réformes menées depuis 30 ans, les résultats des ports français restent bien en deçà de leur potentiel. En cause : l'absence de vision stratégique pour les ports et un sous-investissement chronique dans la desserte de ces ports par des modes massifiés (fer, fleuve).

Le Comité interministériel de la mer (Cimer) du 22 janvier 2021 a enfin validé la **stratégie nationale portuaire (SNP)**, longtemps attendue. Celle-ci comprend quatre ambitions qui se déclinent en 16 objectifs stratégiques et 16 actions immédiates.

Les **quatre ambitions** visent à faire des ports :

- les maillons essentiels de la performance des chaînes logistiques ;
- les acteurs du développement économique ;
- les accélérateurs de la transition écologique ;
- les moteurs de l'innovation et de la transition numérique.

La première ambition vise à intégrer les ports dans la performance des chaînes logistiques et à prendre en compte les mutations économiques et à permettre d'optimiser la compétitivité des ports français en assurant la fluidité des opérations physiques et numériques et à doter les ports d'une politique commerciale et marketing commune par façade.

La seconde ambition place les ports au cœur du développement économique par le développement des implantations de nouvelles activités dans les ports et de leurs hinterlands par des modes de transport massifié. Pour le mode ferré, cette seconde ambition sera mise en œuvre en cohérence avec la stratégie de développement du fret ferroviaire.

La troisième ambition doit placer les ports dans la stratégie de transition écologique du pays et doit permettre aux ports d'assurer une production et la fourniture en énergies propres pour approvisionner les navires en carburants alternatifs, de valoriser les chaînes logistiques vertueuses et décarbonées transitant par les ports français et d'attirer dans leur circonscription les entreprises innovantes dans le domaine de la transition écologique. Chaque port devra élaborer un plan de transition écologique et définir une trajectoire pour atteindre une neutralité carbone. Ainsi, en sortie de crise Covid-19, l'Etat intègre les ports dans sa réflexion d'une stratégie de réindustrialisation nationale. Une enveloppe de 200 M€ est allouée aux activités industrialo-portuaires, à destination principalement des projets de croissance verte.

¹⁰ <https://www.ecologie.gouv.fr/france-logistique-2025>

La dernière ambition est d'inscrire les ports dans l'innovation et la transition numérique notamment en accompagnant l'émergence de solutions digitales, en instituant un guichet unique maritime pour renforcer la compétitivité des places portuaires.

Pour atteindre ces quatre ambitions, la SNP a pour objectif de faire passer la part du fret conteneurisé de 60% aujourd'hui à 80% en 2050 et à accroître de 30% la part des modes de transport massifiés dans les pré- et post-acheminements portuaires à l'horizon 2030.

Création du CILOG

Commandé par le Gouvernement et publié en février 2019, le rapport Daher-Hémar¹¹ a pointé les faiblesses des chaînes logistiques françaises - notamment en matière de dessertes multimodales portuaires - et en matière de fiscalité sur l'immobilier logistique.

S'agissant des dessertes portuaires, la mission a signalé un écart de coût significatif sur les pré- et post-acheminements portuaires et sur la faiblesse de la massification. Elle a précisé qu'en Allemagne et aux Pays-Bas, 50 % des **pré- et post-acheminements sont massifiés en mode fluvial ou ferroviaire** alors qu'en France ce taux s'élève à 12 ou 13 % à Marseille et au Havre. La SNP prévoit l'accroissement de 30 % de la part des modes massifiés dans les pré- et post-acheminements d'ici 2030.

S'agissant de l'immobilier logistique, les auteurs ont constaté que si la France bénéficie de loyers moins chers qu'en Allemagne ou aux Pays-Bas, cet avantage est annihilé par la fiscalité foncière appliquée à l'immobilier logistique.

La remise du rapport a été suivie de la décision de créer le comité France Logistique et de tenir chaque année un Comité interministériel pour la logistique (CILOG). France Logistique a été lancé le 8 janvier 2020. Présidé par Anne-Marie Idrac, il regroupe les associations professionnelles du transport et de la logistique, de l'industrie et du commerce (AFILOG, AUTF, CGI, FNTR, OTRE, TLF/TLF Overseas) ainsi que des entreprises du secteur. Quant au premier CILOG, il s'est tenu début décembre 2020 sous la présidence du Ministre chargé des transports et de la Ministre chargée de l'industrie, montrant ainsi le caractère intersectoriel de la logistique. Trois grandes orientations ont été annoncées : soutenir la décarbonation du transport de marchandises notamment le soutien au fret ferroviaire et au fret fluvial (805 M€), favoriser la construction d'entrepôts logistiques compétitifs et efficaces sur le plan environnemental (800 M€), soutenir les points d'entrée et de sortie des marchandises (65 M€).

En octobre 2021, lors du deuxième CILOG, l'Etat a lancé un appel à projets via l'ADEME intitulé « **Logistique 4.0** ». Doté de 90 millions €, cet AAP cible trois thématiques : la digitalisation des chaînes logistiques, la transition vers des chaînes logistiques écologiquement durables et l'automatisation des chaînes logistiques.

2.1.4 Le fret ferroviaire, une part devenue très minoritaire

Alors que la libre-circulation des personnes et des marchandises a été l'un des principaux éléments constitutifs du marché unique européen et que les flux de marchandises explosent en Europe, on assiste, depuis trois décennies, à une perte d'intérêt pour le transport ferroviaire.

Politique européenne des RTE-T

Depuis le début des années 90, la Commission européenne a mis en place la politique des réseaux transeuropéens et décidé d'ouvrir les marchés des transports. Dès 1992 un Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) constitué de **9 corridors** a été défini. Il concerne tous les modes de transport (routier, fluvial, maritime et ferroviaire) et concentre en priorité les projets d'infrastructures et de services pour améliorer les connexions entre les réseaux nationaux.

¹¹ Patrick Daher est président du groupe éponyme spécialisé dans l'aéronautique et la logistique industrielle et a été président du Conseil de surveillance du port de Marseille-Fos de 2009 à 2014. Éric Hémar est président du groupe ID Logistics spécialisé dans la logistique contractuelle et président de l'Union TLF.

En 2013, les orientations relatives au RTE-T avaient pour objectif de transférer 30 % du fret routier transporté sur des distances supérieures à 300 km vers d'autres modes de transport et notamment vers le rail ou le fluvial à 2030.

À l'échelle européenne, le fret ferroviaire semble aujourd'hui être entré dans une nouvelle dynamique. Si le transport de fret ferroviaire au niveau de l'Union européenne est passé de 416 milliards t*km en 2004 à 394 milliards t*km en 2010, il est remonté entre 2010 et 2017 pour atteindre 428 milliards t*km.

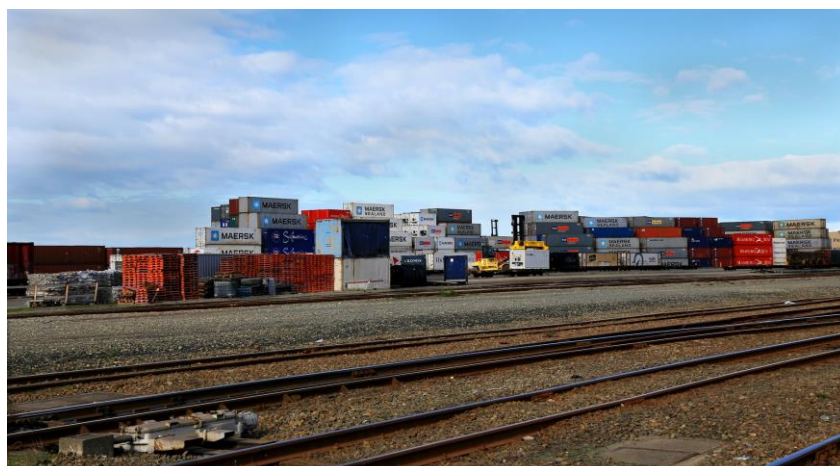
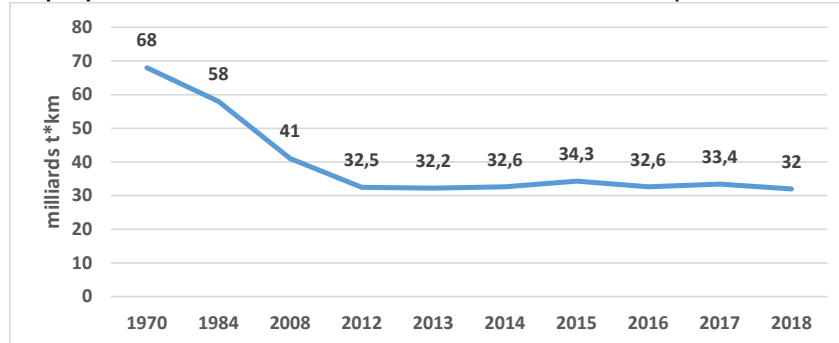
Mais cette croissance n'a pas été suffisante pour que sa part modale se maintienne. Celle-ci régresse au profit du mode routier passant de 21% en 1995 à 17% en 2017. L'objectif de la Commission européenne est d'inverser cette tendance baissière et d'atteindre une part de 30% en 2030 à l'échelle de l'Union européenne, ce qui nous paraît très difficilement réalisable.

En France, le fret ferroviaire est en déclin depuis les années 70

Sur les 450 millions de trains*km réalisés en France en 2018, seuls 60 millions de trains*km (soit 12,5% des circulations) avaient concerné le trafic fret. L'essentiel du trafic de fret ferroviaire se concentre sur trois grands corridors nord-sud : Luxembourg – Espagne, Luxembourg-Bâle et Lille-Paris-Lyon-Marseille ainsi que sur l'artère nord-est.

À l'échelle nationale, le fret ferroviaire français a subi un **déclin continu** depuis les années 70 où il représentait encore près de 70 milliards de tonnes*km et 45% des marchandises transportées. Ce déclin est imputable à un ensemble de facteurs pénalisant la circulation du fret ferroviaire dont la gestion des sillons qui accorde la priorité aux trains de voyageurs, un réseau souvent vétuste et des travaux effectués la nuit au détriment de la circulation du fret ferroviaire. Un autre facteur exogène au réseau contribue aussi au déclin : la désindustrialisation en France n'est plus propice à la massification des flux de produits industriels comme c'était le cas avant les années 70. **La part modale était de 29% en 1990 et elle est désormais de moins de 10%.** En 2018, le fret ferroviaire ne représente plus que 32 de milliards t*km et 84 millions de tonnes (Graphique 3).

Graphique 3 : évolution du fret ferroviaire en France en Mds t.km (source : CGEDD, déc. 2019)



© Unsplash – Nareeta Martin

Une nouvelle perspective avec les routes de la soie

À plus long terme, le développement des nouvelles routes ferroviaires de la soie (Belt and Road Initiative, BRI) va modifier l'organisation des grandes chaînes logistiques mondiales et interroger le positionnement du port du Havre et son embranchement ferré, situé à l'extrême ouest des flux Asie-Europe. L'alternative ferroviaire est intéressante : deux fois plus rapide que la voie maritime (16 à 22 jours par fer contre 36 à 40 jours par mer), deux fois plus onéreuse que la mer mais trois à cinq fois moins chère que le transport aérien¹². Environ 15000 trains de marchandises devraient partir de Chine en 2021 vers l'ouest, contre seulement 3700 en 2017¹³. L'Île-de-France pourrait s'intégrer à terme dans un corridor ferroviaire reliant le Havre à la BRI via un itinéraire Paris-Metz-Nancy-Strasbourg-Ludwigshafen passant par le segment Serqueux-Gisors (Seine-Maritime/Eure) qui permet le contournement de Rouen et de Mantes. Cet itinéraire constituerait **une opportunité pour redéfinir le positionnement logistique multimodal** de l'Île-de-France sur les grands flux européens et intercontinentaux terrestres.

Trois ambitions affichées pour relancer le fret ferroviaire

1. Une nouvelle filiale de la SNCF depuis janvier 2020

Face aux difficultés récurrentes du fret ferroviaire, l'activité transport ferroviaire de marchandises de la SNCF, Fret SNCF qui pèse 55% du marché, a été renflouée à hauteur de 170 M€ fin 2019 et transférée dans une filiale au statut de SAS au 1^{er} janvier 2020 avec comme objectif de revenir à l'équilibre au 1^{er} janvier 2021. Néanmoins, les grèves récurrentes¹⁴, notamment des aiguilleurs, risquent de se poursuivre quel que soit le statut, et ces grèves mettent à chaque fois en péril le secteur du fret ferroviaire, qui vit sous perfusion de fonds publics.

Ce changement de statut juridique s'accompagne d'une refonte des offres commerciales. En particulier, les clients (chargeurs et opérateurs de combiné rail-route) ne seront plus obligés d'acheter des trains entiers, ce qui obligeait les chargeurs notamment industriels à adapter leur production au format d'un train complet pour bénéficier d'un prix attractif, mais uniquement la capacité qui leur est nécessaire. C'est le concept du **wagon « isolé »**, c'est-à-dire le wagon individuel ou lot de wagons qui sont assemblés pour former des trains dans les gares de triage, autrement dit du trafic sur-mesure pour les clients. Un wagon isolé est donc intégré à plusieurs trains au cours de son voyage.

2. La loi LOM

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) de décembre 2019 prévoit dans son article 51 la définition d'une **stratégie pour le développement du fret ferroviaire**.

Cette stratégie devrait s'articuler autour des 6 axes d'actions suivant :

- la mise en place de mécanismes d'aide au transfert modal et au développement du transport combiné ;
- le développement d'une composante ferroviaire à la logistique d'approvisionnement des agglomérations ;
- la modernisation et à la mutualisation des infrastructures territoriales (voies capillaires, voies de services, Installations Terminales Embranchées – ITE - et terminaux de marchandises) ;
- le développement d'infrastructures et de pôles d'échanges de fret multimodaux ;
- le renforcement de la desserte ferroviaire des ports maritimes et de leur hinterland ;
- le développement de corridors de fret ferroviaire transnationaux.

¹² Note rapide Institut Paris Region n°784, septembre 2018

¹³ Source : Le Monde, 31 mars 2021

¹⁴ La grève de décembre 2019 a coûté à la SNCF 700 millions d'euros.

3. Le plan de relance du fret ferroviaire : doubler la part du fret ferroviaire en 2030

Présenté le 3 septembre 2020, le plan de relance a pour objectif de faire passer la part modale du fret ferroviaire de **9 % actuellement à 18 % à l'horizon 2030**. Rappelons que la moyenne européenne est actuellement de 18% et l'Europe s'est fixé pour objectif de faire passer la part du rail à 30 % en 2030. Ce plan de relance a été actualisé puis présenté de nouveau le 13 septembre 2021 par le Ministre des Transports sous la forme d'une **Stratégie nationale du fret ferroviaire (SNFF)**. L'objectif clairement affiché est de « faire du fret ferroviaire un mode de transport attractif, fiable et compétitif ».

Que réclament les acteurs de la filière du fret ferroviaire pour parvenir à doubler cette part ? Des sillons dédiés, une aide au transbordement des conteneurs poids lourds – trains, une aide au wagon isolé, une gratuité temporaire de l'utilisation du réseau ferré.

La SNFF prévoit ainsi de consacrer un budget de 300 millions par an jusqu'en 2024 (c'est 100 millions de plus par rapport aux annonces de septembre 2020). Il s'agit en premier lieu de la gratuité des droits de péage pour les trains de marchandises en 2020 et un prix divisé par deux en 2021, mesure qui représenterait un coût de 63 millions d'euros par an entre 2020 et 2021. Les autres grandes mesures concernent le transport combiné, les autoroutes ferroviaires, la mutualisation avec le transport fluvial et le transport maritime et évidemment la modernisation et régénération du réseau ferré. Mais au final ce budget semble relativement faible lorsque l'on sait que l'ensemble du plan de relance ferroviaire voyageurs et fret envisage de mobiliser 4,7 milliards € dont 1,8 milliard pour la recapitalisation du groupe public.

France – Allemagne, des évolutions ferroviaires radicalement opposées

L'évolution du transport de fret ferroviaire en Allemagne à comparer à celle en France a été totalement divergente et mérite d'être soulignée. Au début des années 90, le trafic ferroviaire de marchandises était équivalent en France et en Allemagne. Au début des années 2000, le trafic ferroviaire de fret était 2 fois plus important en Allemagne qu'en France (respectivement 92 et 45 milliards de t*km). Fin des années 2010, le rail allemand transportait près de **quatre fois plus de fret** que la France (respectivement 110 et 33 milliards t*km).

Aujourd'hui, la part modale du mode ferroviaire est d'environ 19% en Allemagne, contre moins de 10% en France, et cela avec un volume total de marchandises beaucoup plus élevé en Allemagne qu'en France. En Suisse, la part est même de 35%.

Le **succès du fret ferroviaire en Allemagne** repose sur plusieurs éléments :

- une économie encore très industrielle, une forte densité industrielle et une position centrale sur les grands corridors de fret européens.
- une large ouverture à la **concurrence** qui a été très tôt mise en œuvre en Allemagne : ainsi, sur un total de 455 opérateurs ferroviaires, 206 y interviennent dans le domaine du transport des marchandises dont une quinzaine de grands groupes ferroviaires et 67 opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) ou « shortlines » jouant un rôle essentiel pour la collecte et la diffusion des marchandises jusqu'aux installations embranchées. En France, il y a en tout 17 entreprises ferroviaires¹⁵ qui réalisaient en 2019 45% des tonnes*km ferroviaires et 12 OFP ayant réalisé 8 milliards t*km.
- Enfin, une politique très active en faveur du fret ferroviaire. En effet, l'État fédéral a mis en place en juillet 2017 un master plan en faveur du fret ferroviaire. Il comporte notamment une réduction significative du coût des sillons à laquelle l'État fédéral consacre depuis 2018 la somme de 350 M€¹⁶. Par ailleurs, un **financement de 86 Mds € sur 10 ans** sera investi pour moderniser son réseau et permettre au fret ferroviaire de développer son trafic déjà important de 70 % d'ici à 2030.

¹⁵ Par opérateurs, Fret SNCF reste celui qui a effectué le plus de trains*km avec une part de 58%, voire de 72 % avec les 11 % de VFLI et les 3 % de Naviland Cargo, toutes deux de la branche SNCF Logistics. Viennent ensuite Euro Cargo Rail (12 %), Europorte (6 %) et Régiorail France (3 %).

¹⁶ Concrètement, cette somme est mise à la disposition de la filiale réseau de la DB pour prendre en charge à hauteur de 47% les coûts d'utilisation du rail payés par les entreprises de transports.

Le fret ferroviaire américain est l'un des plus rentables du monde

Le succès du fret ferroviaire américain résulte en premier lieu du fait que contrairement à la France et à l'Europe, le ferroviaire est presque dédié au fret et très peu utilisé pour la circulation des voyageurs. Il bénéficie d'une haute rentabilité grâce à une forte concurrence entre 7 entreprises au niveau fédéral, 22 réseaux régionaux et près de 600 opérateurs fret de proximité, qui a permis d'améliorer régulièrement la productivité depuis 1980 et de faire baisser le prix de la t.km de plus de 40% en 40 ans. Le fret ferroviaire américain a l'avantage de disposer de normes d'infrastructures harmonisées (largeur des voies) sur l'ensemble du continent y compris le Canada (ce qui n'est pas le cas en Europe), de convois de grande longueur (la filmographie américaine n'est pas une image d'Épinal) et de trains « double stack » (possibilité d'empiler deux conteneurs par wagon).

À retenir

Le fret ferroviaire français vit une situation très difficile depuis 40 ans.

Des ambitions sont affichées au plan national pour relancer le fret ferroviaire. Cela peut paraître difficile sur l'ensemble du territoire national mais localement l'espoir demeure encore chez certains, notamment sur la Vallée de la Seine.

Les nouvelles routes ferroviaires de la soie liant l'Europe à la Chine constituent une opportunité de développement du fret ferroviaire.

Le déclin du fret ferroviaire n'est pas une fatalité car il est un succès en Allemagne. Ce succès repose sur la mise en concurrence (avec de nombreux OFP) et des investissements lourds de modernisation.

2.1.5 Le mode fluvial en France, la fin d'une longue décrue ?

En France, le trafic fluvial a subi une lente décrue depuis 2010 où il avait dépassé les 60 millions de tonnes (MT) pour s'établir en 2018 à moins de 52 MT.

En 2019, la tendance s'inverse : les chiffres de VNF montrent une **hausse du trafic fluvial** français de 10% (7,4 milliards de t.km) par rapport à 2018. Les volumes sont eux aussi en hausse de 9% par rapport à 2018 : 56 MT transportées contre 52 MT en 2018.

Bassins non interconnectés, peu de grand gabarit

Le réseau fluvial français constitué de 6 700 km de voies fluviales utilisées est le second réseau fluvial européen derrière l'Allemagne (7 700 km) et devant les Pays-Bas (6 300 km) et la Belgique (1 500 km). Mais tandis que 70% du réseau est à grand gabarit en Allemagne, 36% aux Pays-Bas, 33% en Belgique, **seulement 25% du réseau français est à grand gabarit**. Son réseau est constitué principalement des voies de petit gabarit accessible aux bateaux de type Freycinet (entre 250 et 400 tonnes). De fait, la flotte française, adaptée à une grande partie du réseau, est majoritairement de petite taille.

Par ailleurs, le réseau fluvial français se compose en réalité de 5 bassins non interconnectés entre eux (Seine-Oise, Rhône-Saône, Nord-Est, Nord-Pas de Calais, Rhin). Le bassin Seine-Oise est le plus important avec près de 40% du trafic fluvial français. Les barges à grand gabarit qui circulent à l'intérieur de chacun des bassins sont captives de leur bassin et les bateliers ne peuvent assurer de trajets interbassins qu'en mettant en œuvre des barges de moindre gabarit, donc proposant un service moins compétitif. Or **le coût du transport est un élément déterminant** dans le recours au mode fluvial notamment pour les produits à faible valeur ajoutée qui constituent l'essentiel du marché de la voie d'eau. Aussi, pour que ce mode soit compétitif, il faut **massifier** et donc une infrastructure qui accepte des barges de grand gabarit et permette d'acheminer les marchandises via ce mode **sur une**

distance la plus longue possible (au moins 400 km) afin de compenser les coûts liés aux ruptures de charge des pré- et post-acheminements routiers.

Un contrat d'objectifs État-VNF pluriannuel

Un contrat d'objectifs et de performance (COP) a été signé le 30 avril 2021 entre l'Etat et VNF pour la période 2020-2029. Il prévoit 3 milliards d'euros d'investissement d'ici 2030 pour moderniser et développer le réseau fluvial et vise à augmenter de moitié le volume fret transporté par la voie d'eau ce qui porterait le potentiel trafic à plus de 10 milliards de tonnes-kilomètres, soit plus de 75 millions de tonnes de marchandises transportées par voie d'eau.

Cas de l'Axe Seine

L'axe Seine a deux caractéristiques principales :

- il est reconnu comme espace stratégique pour la réindustrialisation de la France.
- la multimodalité bien que faible constitue un atout essentiel pour la structuration logistique de l'ouest francilien.

Le potentiel d'utilisation de la Seine comme axe de transport de marchandises est largement sous-exploité en comparaison des réseaux de voies navigables desservant les hinterlands des ports de la rangée nord. Comme on l'a déjà dit, le retard à rattraper est grand lorsque l'on voit que la part modale du fluvial est de 10% au port du Havre, contre plus d'un tiers à Anvers et Rotterdam.

Pour l'instant, le transport de marchandises sur la Seine n'est pas parvenu à s'imposer à cause de **l'absence de desserte directe sur la Seine au port du Havre**, de ruptures de charges qui augmentent les coûts et les pertes de temps, et de la concurrence sur l'Axe nord des autres ports sur la façade nord européenne qui sont mieux desservis par les modes de transport massif.

Quelles sont alors les opportunités du trafic fluvial sur la Seine ? Il s'est montré plus particulièrement adapté au transport de vracs solides (céréales, granulats) mais il pourrait trouver des relais de croissance et une pertinence dans l'organisation de la **logistique des derniers kilomètres et dans le trafic de conteneurs**, lequel dispose d'un véritable potentiel de développement en lien avec l'activité du port du Havre. Selon VNF, le mode fluvial pourrait croître significativement jusqu'à un triplement du trafic sans nouvel investissement lourd, sauf à sécuriser les barrages et écluses actuelles. Mais ce sont surtout **les projets d'infrastructures structurants** qui vont apporter à l'avenir un changement important dans le transport fluvial par voie d'eau dans le bassin Seine-Oise, même s'il faut attendre encore plusieurs années : le futur canal Seine-Nord Europe (prévu pour 2028), le projet MAGEO (mise au grand gabarit européen de l'Oise, vers 2028 en même temps que le CNSE), la mise au grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine et la future chatière à Port 2000. Les deux projets de mise à gabarit permettront la circulation des grands bateaux porte-conteneurs et donc faciliter la diversification des ports vers le marché des conteneurs.



© Unsplash – Guido Knook

Quatre projets d'infrastructure fluviale majeurs qui pourraient provoquer un report modal significatif

Alors qu'au 20^{ème} siècle la voie d'eau n'a plus fait l'objet de développements significatifs, **quatre projets** d'infrastructure majeurs sont en cours. Ils concernent le bassin Seine-Oise qui est de loin le plus important et concentre la moitié du trafic fluvial national (3,5 Mds t*km sur 6,9 Mds t*km). Il s'agit de la mise à grand gabarit du canal entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine en Seine-amont et du futur canal Seine-Nord Europe qui reliera le bassin de la Seine à celui du Nord de la France et du Benelux.

1. Le canal Seine-Nord Europe

Ce projet de canal long de 107 km entre Compiègne (Oise) et Aubencheul-au-Bac (Nord) reliera le bassin de la Seine au bassin du nord de la France et du Benelux et au-delà à l'ensemble du réseau fluvial nord européen. Il permettra d'ouvrir le transport fluvial de marchandises conteneurisées au losange Paris-Le Havre-Dunkerque-Strasbourg. Pour un coût de 4,5 milliards d'euros, sa mise en service est prévue au mieux pour 2028. Le futur canal contribuera donc à approfondir l'hinterland du port du Havre mais aussi celui du port d'Anvers vers le bassin parisien. C'est donc aussi un **risque** que, par ce projet, les flux transitent plus facilement par les grands ports d'Europe du Nord et moins par les ports de Rouen et du Havre.

Aussi, afin que le futur canal Seine-Nord Europe ne fragilise pas de manière trop frontale les ports et les acteurs économiques de l'axe Seine, il est prévu que les travaux démarrent par le sud et s'accompagnent de l'amélioration de la desserte fluviale des terminaux de Port 2000 au Havre, de l'aménagement du port fluvial Seine Métropole Ouest, de l'aménagement du canal entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine ainsi que de la modernisation des écluses sur la Seine

2. Le projet MAGEO

Le projet de mise au Gabarit européen de l'Oise (MAGEO) entre Compiègne et Creil vise à garantir un mouillage de 4 mètres (contre 3 mètres aujourd'hui) entre Compiègne et Creil, afin d'accueillir des convois au grand gabarit européen « Vb » transportant jusqu'à 4 400 tonnes de marchandises (soit l'équivalent de 220 poids lourds). Ce projet se situe au débouché sud du canal Seine-Nord Europe, maillon central de la liaison fluviale Seine-Escaut. Il s'étend sur 42 kilomètres de linéaire, depuis le pont SNCF de Compiègne jusqu'à l'écluse de Creil, et traverse 22 communes dans le département de l'Oise. Cet aménagement constitue une étape clé pour **assurer la continuité** de navigation entre le bassin de la Seine et celui de l'Escaut dans le cadre du projet de liaison européenne Seine-Escaut.

3. Mise à grand gabarit du canal entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine

A l'amont, la Seine est accessible aux bateaux jusqu'à 3 000 T jusqu'à Bray-sur-Seine en Seine-et-Marne. Au-delà de Bray-sur-Seine, elle n'est accessible qu'aux bateaux de 1 000 T maximum.

Par exemple, le groupe Soufflet qui a une malterie à Nogent-sur-Seine et des silos à Bray-sur-Seine est particulièrement concerné par ce projet car il achemine par voie d'eau 50% des grains qu'il exporte en vrac au départ de Rouen et 46% de ses conteneurs expédiés au départ du Havre. Or il charge actuellement ses barges au départ de Nogent-sur-Seine à 1 000 T et les recharge à 2 500 T à Bray-sur-Seine ou à Mouy-sur-Seine.

Cette mise à grand gabarit dont le coût est estimé à 347 M€ permettra de raccorder sans rupture de charge les régions céréalières et industrielles exportatrices de l'Aube, du Nord, de la Bourgogne et de la Marne aux ports de Rouen et du Havre. Donc l'objectif est d'offrir du **transport fluvial massifié** le plus en amont possible vers le nord mais aussi pour rejoindre le canal Seine-Nord Europe.

4. La chatière à Port 2000

Les terminaux de Port 2000, spécialisés dans le traitement des conteneurs, souffrent aussi de l'absence de desserte fluviale directe, ce qui pénalise fortement le développement du transport fluvial. Aujourd'hui la part modale des conteneurs au Havre est de 11% pour le fluvial, 4% pour le ferroviaire et 85% pour la route). L'écluse fluviale qui avait été initialement envisagée a été abandonnée au profit d'une chatière. Cette dernière permettra, à défaut d'un accès direct aux quais de Port 2000 (la partie la plus récente, là où accostent les plus gros porte-conteneurs), un passage protégé du vent et des marées pour les péniches et barges fluviales qui accèderont aux terminaux par la mer pour **un transfert direct** des marchandises avant de descendre jusqu'à Rouen ou Paris, sans passer par la route.

Développement de la Vallée de la Seine : le CPIER 2015-2020

Dès 2013, des réflexions sont menées par l'État et les régions Ile-de-France et Normandie pour élaborer un **Schéma stratégique** pour l'aménagement et le développement de la vallée de la Seine.

La stratégie d'ensemble qui a été définie est déclinée autour de 3 axes principaux :

- La gestion de l'espace et le développement durable
- La maîtrise des flux et des déplacements
- Le développement économique, l'enseignement supérieur et la recherche

S'agissant du transport de fret, le schéma stipule que « l'offre devra être diversifiée, notamment grâce à de nouvelles liaisons entre Le Havre et la région capitale. Les ambitions portées en matière de trafic des conteneurs imposent un développement rapide de l'usage de la voie d'eau et du fret ferroviaire pour desservir l'Île-de-France et atteindre un hinterland plus vaste en France et à l'étranger ».

Les axes du Schéma stratégique sont déclinés en projets opérationnels au travers du Contrat de Plan Interrégional État-Régions Vallée de la Seine (CPIER) d'un budget de 112 M€ signé en juin 2015 (deux avenants ont été signés en 2017 et 2021). Concernant le fret et parmi les opérations concernant directement l'axe Seine, le CPIER 2015-2020 porte sur :

- la modernisation de la **ligne ferroviaire Serqueux-Gisors** mise en service le 29 mars 2021, faisant suite à la première phase de rénovation terminée fin 2013, afin de disposer d'une liaison alternative à l'axe historique de la Vallée de la Seine,
- des opérations lourdes concernant **les barrages et écluses** (dont les deux écluses de Méricourt qui permettront d'accueillir des barges de 180 mètres de long) situées en Ile-de-France, l'extension du port de Limay, la création du port de Triel et de Port Seine Métropole,
- au port du Havre, le développement de **terminaux à conteneurs, l'accès fluvial** à Port 2000.

Le CPIER a financé aussi un AMI « Transition vers des solutions durables pour le transport de personnes et de marchandises » dont en particulier le projet « **pour un RER multimodal fret** » achevé mi-2020. Cette recherche, pilotée par le bureau d'études Samarcande, propose un modèle de services intermodaux, fluviaux et ferroviaires, articulés autour de plateformes logistiques ayant pour objectif de favoriser des chaînes logistiques plus vertueuses et un rééquilibrage de la logistique sur la Vallée de Seine. Ce modèle innovant d'organisation vise les objectifs suivants :

- Intégration de la multimodalité dans les supply chains des principales filières industrielles et commerciales ;
- Renforcement de l'intégration des ports de Rouen et du Havre dans le système logistique francilien ;
- Meilleure organisation de la logistique dans la Vallée de la Seine ;
- Développement de la plateformes et réduction du mitage des espaces naturels et agricoles et de l'étalement urbain ;
- Rééquilibrage de la logistique de la Vallée de la Seine vers l'ouest en renforçant le rôle logistique de la Basse-Seine ;
- Désaturation de la route et transfert vers la voie d'eau et le rail et intégration des modes alternatifs dans le développement de la logistique urbaine.

Le RER multimodal fret

Ce concept prend en compte dans une approche globale le transport de marchandises, la logistique et les interfaces entre les différentes composantes de la chaîne. Il concerne aussi bien les maillons maritimes et portuaires que les maillons continentaux, ou métropolitains et urbains.

La logistique est appréhendée, non pas comme une succession discontinue d'opérations et d'acteurs fonctionnant en silo, mais comme un système global reposant sur des opérations successives qui interfèrent entre elles dans le cadre d'une chaîne intégrée, alors qu'actuellement, les différentes opérations techniques d'acheminement sont au contraire souvent fractionnées en fonction du nombre d'opérateurs sollicités. Dans ce contexte, l'articulation ville-port est un enjeu clé, car elle met en jeu la relation entre deux types de pratiques logistiques fondées sur la massification des flux.

Deux scénarios innovants sont proposés par le bureau d'étude pour répondre aux enjeux du report modal, du rééquilibrage de la logistique le long de l'axe Seine et de la réduction des derniers kilomètres routiers. De même, ils incluent une exploitation optimisée et un réseau qui irriguent le tissu urbain, proposant des dessertes fréquentes, une offre modulaire avec un système de réservation. Le rôle central des ports maritimes et fluviaux et leur vocation logistique sont affirmés.

Le premier concerne le **mode fluvial**. Il est basé sur l'utilisation de barges circulant en convois, qui se connectent à des stations urbaines ou périurbaines. Ces barges transportent des conteneurs, des caisses urbaines ou des petits véhicules de livraison, en provenance ou à destination d'usines et d'entrepôts, de points de vente et de petits commerces, ou encore de particuliers et ou d'artisans. Des stations fluviales implantées dans Paris permettent de pénétrer le tissu urbain dense avec une faible mobilisation des quais, maintenant ainsi une mixité des usages. De plus, des sites périurbains assurent le maillage régional en lien avec les grands sites logistiques franciliens. En outre, la répartition des escales contribue à des projets de développement industriel et logistique. Enfin, des stations normandes et de Seine Aval deviennent à la fois des sites de transbordement modal et de valorisation grâce au développement d'entrepôts portuaires.

Le second scénario, concernant le **mode ferroviaire**, consiste à offrir un service cadencé entre une station normande, à partir de laquelle sont préparées des caisses mobiles urbaines et un point de livraison en zone dense. Il repose sur l'utilisation d'un chantier de transport combiné à proximité du cœur de Paris (type Chapelle International).

Le travail conduit a permis d'éclairer les équilibres économiques des modèles proposés. Il met en évidence les efforts à accomplir pour atteindre des coûts concurrentiels par rapport à une offre routière.

(extrait de la fiche 2.1 des projets du site internet de la Vallée de la Seine, par les cinq agences d'urbanisme dont l'Institut Paris Region)

Signalons aussi une autre étude financée par l'ADEME dans le cadre du CPIER Vallée de Seine : celle du Shift Project intitulée « Décarboner la mobilité en Vallée de la Seine ». Malheureusement le champ du fret n'a pas été intégré à l'étude. Seul un petit aspect de la logistique urbaine a été étudié avec un scénario dit de « livraison collaborative entre voisins ». Le principe est le suivant : toutes les grandes surfaces proposent aux consommateurs effectuant des courses en magasin de livrer un de leurs voisins qui aurait commandé sur internet, contre une petite rétribution. La modélisation a montré une baisse de 5% des émissions de CO₂ par rapport à la situation actuelle.

À titre de comparaison, cas de l'axe Seine côté Normandie¹⁷ : du foncier à vocation logistique rare et mise en avant d'un « écosystème numérique »

Bénéficiant d'atouts multimodaux, l'axe Seine en Normandie rassemble toutes les logistiques : industrielle, portuaire, urbaine et de distribution.

Selon l'Observatoire Logistique Paris Seine Normandie¹⁸, l'offre foncière à vocation logistique de l'axe Seine s'élève à 1 700 ha. À l'horizon 2023, 337 ha supplémentaires s'ajouteront à ces capacités dont 40 % sur les ports du Havre, Rouen, Limay-Porcheville et Gennevilliers. Et d'ici 2025, ce sont près de 600 ha qui renforceront cette offre foncière. Au-delà, seuls 140 ha supplémentaires sont identifiés. Cette **raréfaction** s'explique pour l'Observatoire par « les objectifs de réduction des consommations de surfaces agricoles et les difficultés à anticiper les besoins à long terme ».

Comparée à 2015, l'offre foncière à vocation logistique de l'axe Seine a diminué de 15 %. Si cette baisse prouve que des projets logistiques ont abouti sur la période, elle pointe aussi une **tension sur les fonciers destinés à la logistique**. Face à ce constat, l'Observatoire Logistique Paris Seine Normandie encourage la mise en œuvre d'une démarche stratégique d'ensemble et concertée sur l'avenir du foncier à vocation logistique sur l'axe. Le directeur de la région Normandie chez Bolloré Logistics plaide de son côté pour la mise en œuvre d'un « écosystème numérique », qui intégrerait plusieurs sources d'information comme les crues, les travaux sur les réseaux ferrés et routiers ou encore la situation sociale dans les ports.

« Cette **collecte d'informations en temps réel et leur traitement** permettraient de réagir plus rapidement et de trouver les meilleures solutions alternatives ». Ce chantier aurait aussi l'avantage de fédérer et de mobiliser les énergies autour d'une organisation logistique homogène sur l'axe et ses trois principaux ports Le Havre, Rouen et Paris.

À retenir

Le trafic fluvial, en décroissance depuis 2010, a enregistré un regain ces dernières années, ce qui prouve que les efforts portent et que rien n'est inéluctable.

Le bassin Seine-Oise est le premier en termes de trafic au niveau national.

Le potentiel d'utilisation de la Seine comme axe de transport de marchandises est largement sous-exploité malgré les vertus environnementales que l'on reconnaît désormais au transport fluvial et l'intérêt croissant des chargeurs et des collectivités locales.

Le potentiel que représente le port du Havre, fortement positionné sur les trafics d'importation, pour le développement du trafic fluvial de conteneurs, est pénalisé par l'absence de desserte fluviale directe.

Les grands projets d'infrastructures pourraient provoquer un report modal significatif mais ne sont attendus que dans plusieurs années.

L'exemple de la Normandie est à surveiller : la stratégie logistique passe par une recherche de foncier dédié à la logistique et un écosystème d'informations en temps réel pour optimiser la supply chain. L'Observatoire Logistique Paris Seine Normandie cherche des relais en Ile-de-France pour élargir leur observation à l'ouest francilien.

¹⁷ <https://strategieslogistique.com/Le-schema-directeur-logistique-de,10731>

¹⁸ Entretien n°15, entretien

2.1.6 L'explosion de la logistique urbaine

La logistique urbaine est actuellement en pleine effervescence sous l'effet notamment du développement du **e-commerce**. Celui-ci modifie en profondeur les modes de consommation par le développement des livraisons à domicile ou au plus près du domicile, dans des délais toujours plus courts et cela alors que les entrepôts se sont éloignés des centres urbains. La conséquence en est une **augmentation très importante du trafic des véhicules utilitaires légers (VUL)** lors des tournées de livraison, que l'on a du mal d'ailleurs à quantifier, et donc des nuisances environnementales associées. Mais le bilan en termes de trafic routier est sujet à débat, comme le souligne le rapport de 2020 sur le e-commerce de France Stratégie/CGDD/IGF. Si une tournée d'un livreur dans son VUL peut comporter jusqu'à 250 livraisons en une journée¹⁹, y compris le dimanche, un achat classique en magasin par chaque particulier générerait un déplacement aller-retour possiblement en voiture. La substitution en une livraison à domicile au final diminue ou augmente-t-elle la distance totale parcourue sur la route ?

Définitions

La **logistique urbaine** est l'ensemble des activités qui acheminent les marchandises entrant et sortant des espaces urbains dans les meilleures conditions.

La **logistique du « dernier kilomètre »** fait référence à la phase finale de la livraison d'un colis. Elle doit être optimisée pour des raisons économiques et écologiques, tout en assurant la satisfaction du client. C'est la partie émergée de l'iceberg, le consommateur n'ayant pas conscience des « 9999 kilomètres » parcourus par son colis avant ce « dernier kilomètre » si le produit vient de Chine.



© publicdomainpictures.net

Un marché en forte croissance

Selon la FEVAD, le e-commerce a dépassé pour la première fois les 100 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2019 à l'échelle nationale (une multiplication par 4 en 10 ans) et a atteint 112 milliards d'euros en 2020, soit **une croissance de plus de 8%**. Il représentait 10% du commerce de détail en 2019 et plus de 13% en 2020. Le nombre de cyberacheteurs pour sa part est passé de 42 millions en 2019 à 43,5 millions en 2020. Le marché de **la livraison de repas à domicile** en pleine croissance depuis deux ans (+57%) s'ajoute à l'e-commerce. Les grandes plates-formes sont déjà constituées, avec Deliveroo, Uber Eats, Just Eat, ou Glovo, auxquelles s'ajoutent en France une kyrielle de petits opérateurs, tels que Nestor, Frichti, FoodChéri ou Popchef, et des coopératives de cyclo-logistique de plus en plus nombreuses.

La croissance de l'e-commerce se traduit notamment par une **explosion de la livraison de colis**. Ceux-ci représentent un marché de 800 millions de colis livrés par an à l'échelle nationale, soit 2,5 à 3 millions de colis par jour. Certains jours, comme par exemple le Black Friday ou la période de fin d'année, le nombre de livraisons atteint 6 millions de colis. Les petits colis constituent désormais plus de 55% du nombre total de livraisons en ville.

D'après le Groupe La Poste²⁰, acteur majeur de la livraison de colis, le volume va doubler à l'horizon 2030. Le tout récent rapport de France Stratégie-CGDD-IGF remis le 13 mars 2021 au Gouvernement souligne que le commerce en ligne crée **une forte demande en entrepôts** dont la part, dans les bâtiments à vocation économique, a triplé entre 2000 et 2019. Et, d'après les auteurs du rapport, la répartition actuelle des compétences partagées entre les régions, départements, communes et intercommunalités ne conduit pas à une planification satisfaisante des activités logistiques. S'agissant du « dernier kilomètre », les petits entrepôts urbains peinent à être créés.

Dans ce contexte, les acteurs économiques tentent de s'adapter aux contraintes urbaines et à celles, de plus en plus fortes, qu'imposent les **réglementations** en recourant à des **véhicules plus propres et plus diversifiés** (vélos, vélos triporteurs, camionnettes électriques ou hybrides ...) et en recherchant de **nouvelles formes d'immobilier logistique**.

¹⁹ Les livreurs des sous-traitants sont payés entre 40 et 50 centimes par colis livré. Ils prennent alors un maximum de colis pour rentabiliser leur tournée. Les livreurs d'Amazon sont payés à la journée, ceux de La Poste sont payés au colis, avec des rémunérations plus élevées variant de 1,20 à 1,80 € par colis livré. La sous-traitance est largement majoritaire : 80% pour La Poste en Ile-de-France, 90% chez Chronopost, 95% chez Amazon.

²⁰ Entretien n°11, annexe

La logistique urbaine multimodale

La logistique urbaine est assurée essentiellement par le TRM de bout en bout mais elle peut être pensée en utilisant d'autres maillons que sont le transport fluvial et le transport ferroviaire. Cela pourrait constituer **un nouveau marché pour ces deux modes massifiés**. Pour la logistique urbaine fluviale, quelques opérations ont déjà eu lieu (Fluidis, etc.). L'exemple le plus récent est celui de Strasbourg : depuis février 2020, une solution combinant un pousseur fluvial fonctionnant au GNV et des vélos cargos électriques pouvant charger jusqu'à 180 kg est opérationnelle entre le port de Strasbourg et le quai des pêcheurs. D'autres projets en Ile-de-France sont en cours (voir partie 2.2.6). **La logistique fluviale et la logistique urbaine pourraient ainsi mieux s'articuler de manière optimisée** et trouver des intérêts communs à se développer concomitamment.

Pour la logistique urbaine ferroviaire, les expérimentations passées (Monoprix-Samada, Chapelle International) n'ont pas abouti à des bilans concluants, ce qui a freiné l'engouement pour cette organisation (voir partie 2.2.5).

Faciliter le développement de solutions de logistique urbaine durable

Plus la livraison dans des délais très courts deviendra la norme, plus les petites bases de livraison au cœur de la zone dense pour le développement d'une logistique optimisée et durable seront nécessaires. Or, indépendamment même du coût élevé du foncier en zone urbaine, la demande pour de tels espaces a du mal à être satisfaite. Le **rôle des pouvoirs publics** pour favoriser le retour en zone dense de m² logistiques est essentiel.

En Ile-de-France, certains opérateurs commencent à porter cette question et à développer des **solutions innovantes et originales** telles les **espaces logistiques urbains** (exemple : l'espace Beaugrenelle de Chronopost à Paris dans le 15^{ème} arrondissement), les hôtels logistiques dont le concept réside dans la mixité d'usage des bâtiments (exemple : Chapelle International développé par Sogaris à Paris dans le 18^{ème} arrondissement) ou encore des solutions sur 2 niveaux permettant de densifier un foncier situé en zone dense (exemple : Paris Air2 Logistics développé par Vailog sur le port de Gennevilliers). Cette action de **densifier** (montée en étages) peut être réalisée sur l'existant, comme l'envisage le port de Gennevilliers²¹. Ainsi, ce port va accueillir une nouvelle plateforme multimodale, cette fois sur 4 niveaux, suite à l'appel d'offre lancé par Haropa-Ports de Paris, le tout sur une surface de 90 000 m². L'ouverture est prévue début 2025. L'entrepôt sera « vert » dans le sens où sa toiture accueillera une ferme urbaine de 17 000 m². Il sera connecté directement avec la Seine pour faciliter la logistique fluviale.



Port de Gennevilliers

© Institut Paris Region- Pierre-Yves Brunaud

D'autres pistes d'actions sont actuellement en débat par les collectivités locales pour faciliter le développement d'une **logistique urbaine durable**, certaines de ces pistes ayant fait l'objet de **recommandations dans le rapport du député Damien Pichereau sur les véhicules utilitaires légers (VUL)** en 2018 :

- intervenir sur les prix du foncier pour favoriser l'implantation d'espaces logistiques urbains, y compris en cœur de ville.

²¹ Entretien n°5, annexe

- optimiser le chargement des véhicules et massifier les flux.
- créer une nouvelle source de financement public en taxant les acteurs du e-commerce, ou au moins les livraisons rapides (moins de 24 heures par exemple), les recettes pouvant être utilisées pour investir dans les espaces logistiques urbains ou dans le financement de l'exploitation des transports en commun qui a souffert pendant la crise sanitaire de la Covid-19.
- créer des aires de livraison connectées et réservables pour contrer les stationnements sauvages ou en double-file (2/3 des stationnements des PL et VUL se font en dehors des places de livraison).
- intégrer le sujet de la logistique urbaine dans les différents documents de planification territoriale, notamment dans les Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Cela permettrait de mieux organiser les conditions d'approvisionnement et d'enlèvement des marchandises et mieux prendre en compte l'évolution des habitudes de consommation.

Dans le même temps, la démarche nationale « France Mobilité 2025 » a proposé aux collectivités locales en 2018 un **outil méthodologique** les permettant de se doter d'un cadre stratégique pour encourager les démarches d'engagement volontaire en faveur de la logistique durable. Cet outil doit aboutir à l'élaboration d'une **charte partenariale entre les acteurs publics et privés**. Dans le cadre du dispositif des Certificats d'économies d'énergie (CEE), le ministère de la Transition écologique a retenu en février 2020 le programme Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable (InTerLUD²²). Ce programme a pour vocation de créer des espaces de dialogue entre tous les acteurs dans l'objectif d'élaborer à l'échelle des territoires une cinquantaine de chartes de logistique urbaine durable en faveur d'un transport de marchandises décarboné et plus économe en énergie.

Enfin, le 21 octobre 2021, France Logistique, présidé par Anne-Marie Idrac, a publié un rapport sur la logistique urbaine durable dans le cadre du CILOG. On n'y trouve pas de recommandations très originales, mais une confirmation des mesures à encourager pour réussir la transition écologique de la logistique urbaine :

- Accompagner les collectivités locales par la mise en place d'une organisation leur permettant d'échanger, de former des compétences, de promouvoir les meilleures pratiques et de faire évoluer les lois ;
- Faciliter l'acquisition et l'exploitation de données sur la logistique urbaine ;
- Conférer aux ELU (Espaces Logistiques Urbains tels que entrepôts, points relais, etc.) une place plus importante, éventuellement prescriptive, dans les documents d'aménagement et d'urbanisme à toutes les échelles, du PLU au SDRIF ;
- Verdir les flottes de véhicules (notamment à l'occasion de la mise en place des ZFE)
- Mettre à disposition des collectivités des nouveaux outils de gestion du stationnement pour les livraisons.

À retenir

La logistique urbaine est confrontée à l'explosion du e-commerce, des exigences environnementales, à la pertinence du développement de la multimodalité, aux contraintes de circulation et de livraison, et aux besoins accrus en espaces de stockage et de diffusion.

De nombreuses recommandations pour une optimisation de la logistique urbaine durable ont déjà été proposées dans le rapport du député Damien Pichereau sur les véhicules utilitaires légers (VUL), par France Mobilité 2025 puis dans le rapport récent du CILOG d'octobre 2021. Il s'agit maintenant de passer des discours aux actes.

²² Site www.interlud.green

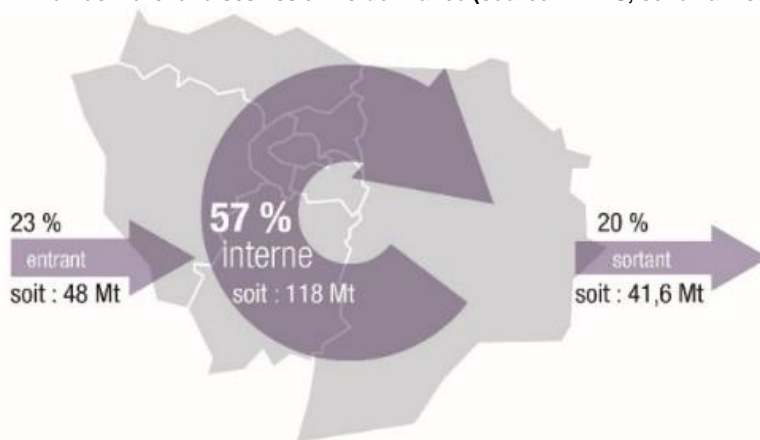
2.2 État des lieux régional

2.2.1 L'Ile-de-France, 1^{ère} région logistique française

Les flux de marchandises

Forte de ses 12 millions d'habitants, l'Ile-de-France qui est la première région importatrice (26% des importations) et exportatrice (18% des exportations) française génère chaque année de 210 à 230 millions de tonnes de marchandises. **Un peu plus de la moitié sont des flux internes** à l'Ile-de-France, le reste se composant de 42 MT de flux sortants et de 48 MT de flux entrants (Carte 2).

Carte 2 : flux de marchandises liés à l'Ile-de-France (source : MTES, schéma Institut Paris Region)



La moitié des échanges de l'Ile-de-France s'effectue avec les ex-régions voisines qu'étaient la Haute-Normandie, le Centre et de la Picardie. Il faut souligner l'intensité des échanges avec La Haute-Normandie qui concentre à elle seule 17 % des flux entrants et 18 % des flux sortants tous modes confondus (source : MTES).

Les entrepôts logistiques

En considérant qu'avant 1984 le stock d'entrepôts logistiques était nul, les données de construction d'entrepôts de la base de données SITADEL entre 1984 et 2017 en Île-de-France (Tableau 1) montrent que les deux-tiers des 20 millions de m² d'entrepôts franciliens²³ sont situés en grande couronne, en Seine-et-Marne (34% du parc), dans le Val d'Oise (16%) et en Essonne (15%), mais peu en **Yvelines (moins de 9%, soit moins qu'en Val-de-Marne et en Seine Saint-Denis). La construction a été la moins dynamique dans les Yvelines et les Hauts-de-Seine parmi les départements hors Paris.** Les grands secteurs logistiques sont principalement adossés aux grands axes routiers radiaux et à la Francilienne nord-est, est et sud-est et constituent le « croissant logistique francilien ».

L'examen du cas de la Seine et Marne est instructif car ce département a su développer depuis une vingtaine d'années **une véritable stratégie pour accompagner et structurer les activités logistiques sur son territoire.** Plusieurs formes de logistiques y sont présentes selon le « Schéma départemental de la logistique en Seine et Marne » (2013) : la logistique intercontinentale et européenne, la logistique industrielle, les logistiques de distribution nationale et interrégionale, la logistique de distribution locale.

²³ 20 millions m² selon la base de données Sitadel du Ministère, 17 millions m² selon la DRIEA

Tableau 1 : Construction d'entrepôts de 1984 à 2017 (source : SITADEL)

Départements	m ² entrepôts	%
77 - Seine et Marne	6 871 130	33,8%
95 - Val d'Oise	3 283 019	16,1%
91 - Essonne	3 046 817	15,0%
94 - Val-de-Marne	2 164 827	10,6%
93 - Seine-Saint-Denis	2 027 596	10,0%
78 - Yvelines	1 776 145	8,7%
92 - Hauts-de-Seine	926 928	4,6%
75 - Paris	254 570	1,3%
Total Île-de-France	20 351 032	100%



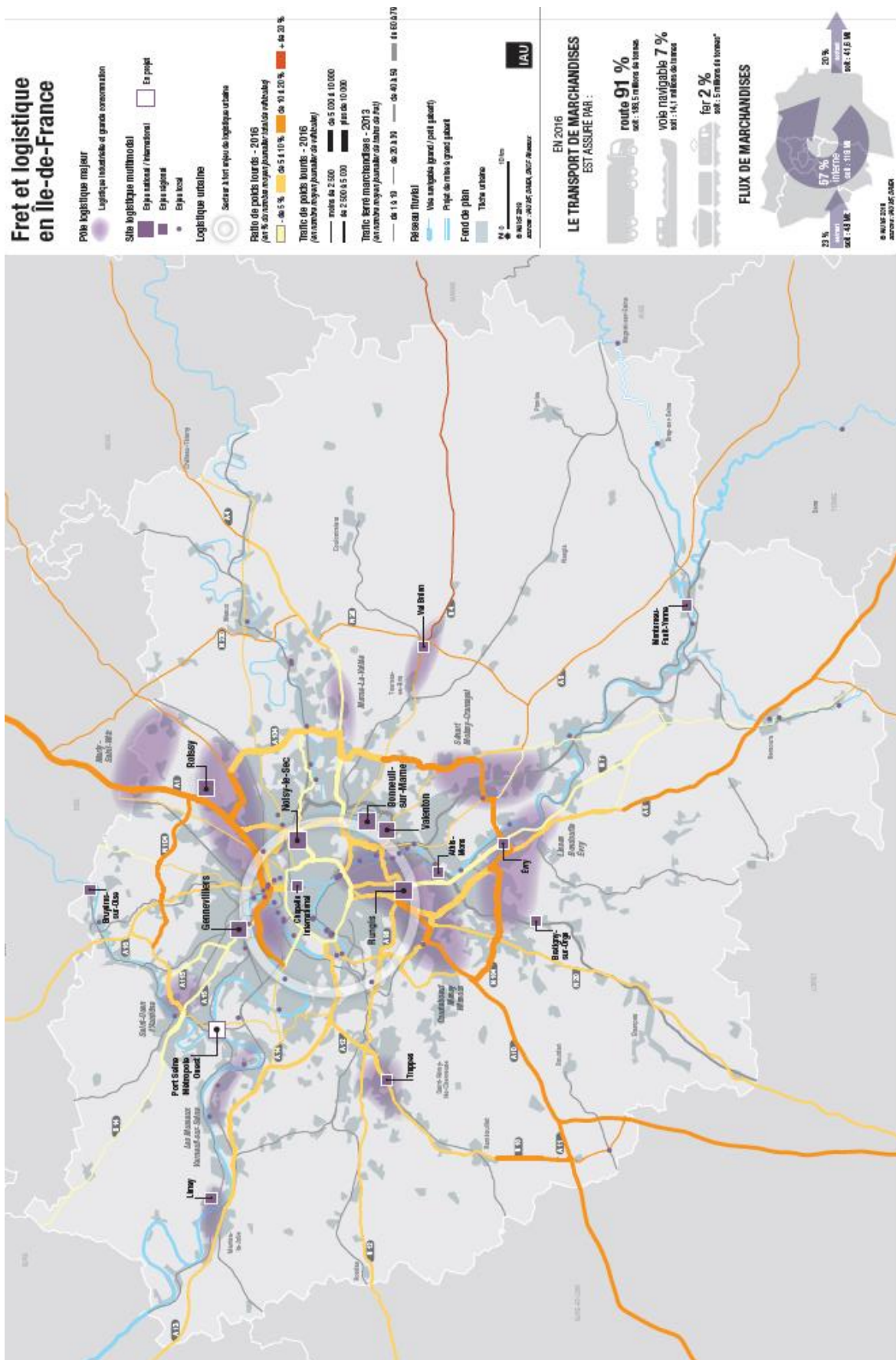
© Unsplash – Marcin Jozwiak

Carte de synthèse des flux de marchandises et des pôles logistiques

La carte 3 (page suivante) extraite du Plan fret régional de 2018 montre les flux du TRM en 2016 et les flux du transport par voie ferrée en 2013 sur un fond de plan schématisant la localisation des grands pôles logistiques dont le fameux croissant est. Les tonnages transportés par la route tirés de la base de données SitraM²⁴ sont clairement prépondérants (**91% de part modale**). Il est prévu un Plan fret régional n°2 en 2022.

²⁴ Système d'information sur les transports de Marchandises, géré par le Service de la donnée et des études statistiques (SDES) du MTES. Ce système comprend les résultats de l'enquête annuelle auprès des transporteurs routiers français, les données annuelles de VNF et de la SNCF, ainsi que ceux d'Eurostat et des Douanes.

Carte 3 : flux de marchandises par la route et le fer et pôles logistiques majeurs (source : Institut Paris Region, pour le Plan fret régional, 2018)

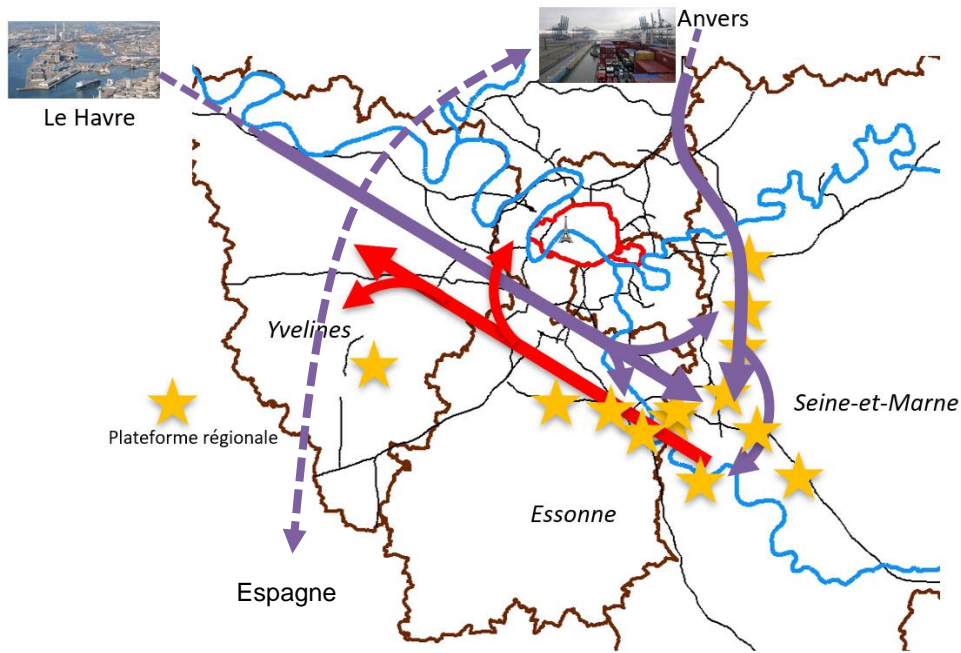


2.2.2 Une absence de cohérence logistique d'ensemble

Les flux qui concernent l'Ile-de-France sont largement internationaux ou nationaux. S'agissant notamment des produits de grande consommation, largement importés par conteneurs, ils arrivent en Ile-de-France selon **deux grands corridors**, l'un, exclusivement routier, est structuré par le port d'Anvers et l'autre, déjà multimodal, est structuré par le port du Havre. À cela s'ajoutent les flux routiers du nord au sud des Yvelines entre les ports nord-européens et la péninsule ibérique contournant l'agglomération parisienne à l'ouest pour rejoindre les grands axes autoroutiers et routiers menant vers le Sud de la France (symbolisés en tiretés sur la carte 4).

Lorsque ces flux conteneurisés de grand import destinés à la grande distribution francilienne arrivent du Havre ou d'Anvers, ils transitent par l'ouest francilien et l'agglomération parisienne d'ouest en est pour rejoindre les entrepôts de la grande distribution situés principalement en Seine-et-Marne et en Essonne puis les retraversent en sens inverse pour desservir les entreprises et commerces de l'ouest francilien (carte 4). En effet, les entrepôts franciliens de la grande distribution se sont implantés de manière privilégiée dans le **croissant est de la grande couronne**.

Carte 4 : Mouvements des poids lourds en transit vers les plateformes régionales situées à l'est puis retour vers l'ouest francilien



Lorsqu'ils arrivent dans l'entrepôt, les flux sont exclusivement routiers et ont subi des éclatements successifs en passant d'un acteur (chargeur, logisticien, transporteur) à un autre, par des plateformes de plus en plus petites, jusqu'aux micro-hubs urbains indispensables pour livrer les colis le jour-même, voire dans l'heure. Et, bien que chaque acteur des chaînes logistiques optimise à son niveau son activité sur le maillon sur lequel il intervient, tout cela fonctionne sans réelle optimisation d'ensemble, en fonction de la localisation des entrepôts qui est très **inégalement répartie à l'échelle régionale**.

À retenir

L'Île-de-France est la 1^{ère} région logistique française avec 20 millions de m² d'entrepôts.

Les deux-tiers des entrepôts logistiques sont situés en grande couronne, principalement à l'est et peu dans l'ouest francilien.

Ce déséquilibre est propice à des flux de marchandises de transit est-ouest générateurs de nombreuses externalités négatives et non optimisés du point de vue économique.

Chaque acteur des chaînes logistiques optimise son activité sur le maillon sur lequel il intervient, mais il n'y a pas de réelle optimisation d'ensemble.

Au final, on peut parler d'inefficience et d'incohérence d'un modèle de développement logistique francilien peu vertueux et peu économe des ressources, tributaire du seul mode routier, porteur de nuisances environnementales et sources de coûts collectifs.

2.2.3 Une demande pour du foncier logistique importante

Demande pour de grands espaces fonciers et desserrement logistique vers la périphérie

La demande en immobilier logistique se caractérise aujourd'hui par une part importante de transactions **de plus de 40 000 m², voire de plus de 100 000 m²**. Émanant de la **grande distribution et des acteurs du e-commerce**, elle entraîne un mouvement de **desserrement** des implantations, de la première couronne vers la grande couronne.

La Seine-et-Marne et l'Essonne (Moissy Cramayel, Tournan en Brie, Brétigny et Le Plessis-Pâté...) concentrent l'essentiel de ces nouvelles implantations logistiques de très grande surface. Mais, face à la rareté de grands espaces fonciers en Île-de-France, la logistique francilienne s'implante aussi dans les départements voisins : l'Oise, le Loiret, l'Yonne et l'Eure. De très grandes opérations ont ainsi vu le jour à Amiens, Crépy en Valois, Artenay-Poupry, Meung-sur-Loire ...

On peut légitimement soulever la question de la viabilité d'un modèle de développement logistique à forte prégnance spatiale, déconnecté de l'appareil industriel régional, conçu pour répondre quasi-exclusivement au secteur de la grande distribution par la construction d'entrepôts toujours plus grands à l'est de l'Île-de-France. Les conséquences en sont d'une dépendance certaine au transport routier et d'une insuffisance de desserte par les autres modes massifiés.

Poursuivre dans cette voie reviendrait à prendre le risque de fragiliser et d'annihiler les efforts pour rééquilibrer la situation en faveur du corridor portuaire, logistique et industriel de l'axe Seine et, par voie de conséquence, de servir les seuls intérêts des ports nord-européens par la maîtrise et le contrôle à terme des chaînes d'approvisionnement de l'Île-de-France.

Il serait donc intéressant **d'approfondir l'idée d'un rééquilibrage des voies d'approvisionnement par l'Ouest francilien**. L'objectif visé serait de reconnecter le développement logistique aux grandes infrastructures portuaires, fluviales et ferroviaires en cherchant à réintégrer l'Axe Seine, au moyen du maillon fluvial et des ports intérieurs multimodaux, parmi les chaînes logistiques massifiées qui structureront à l'avenir l'approvisionnement et l'organisation logistique de la région.

Une demande qui s'intensifie pour de petits espaces logistiques urbains

Parallèlement aux besoins en grands fonciers logistiques, la demande porte aussi sur **de petits espaces logistiques situés en zone urbaine dense**, au plus près du centre de l'agglomération parisienne, sous la stimulation du marché immobilier logistique depuis une dizaine d'années par le e-commerce.

Face à une demande de surfaces logistiques en progression constante et où la pression sur l'espace urbain va s'accroître, au fur et à mesure que la livraison en quelques heures deviendra la norme, il est impératif de trouver des réponses à la question de l'optimisation du fonctionnement de la logistique.

Les critères de choix d'implantation des entrepôts logistiques

Du point de vue du promoteur, le rendement locatif du foncier est le critère déterminant. La force centrifuge des prix fonciers renvoie inexorablement les entrepôts logistiques vers la périphérie. En zone dense, cela exclut en général les surfaces logistiques par rapport à d'autres activités économiques comme les bureaux. Le prix du foncier dédié à la logistique est en moyenne d'environ **8000 €/m² à Paris, 5500** dans la petite couronne et **1350** dans la grande couronne (source BureauxLocaux, 2020), même s'il y a beaucoup de cas particuliers.

Du point de vue de l'utilisateur de ces surfaces logistiques par les logisticiens, transporteurs, chargeurs, il y a d'autres critères que le seul prix : la distance au marché en fonction des catégories de marchandises, la qualité de la desserte routière, la disponibilité de main d'œuvre locale. Le choix de localisation résulte d'un arbitrage entre tous ces critères.

L'absence de prise en compte significative des activités logistiques dans la planification dans les années 2000 à l'échelle régionale ou métropolitaine a contribué à un « laissez-faire » du marché de l'immobilier logistique. N. Raimbault, chercheur, écrit dans un article de la Revue d'Économie Régionale & Urbaine²⁵ : « Un projet immobilier logistique ne peut avoir lieu que sur une parcelle classée comme étant à usage d'activités économiques dans un **Plan Local d'Urbanisme (PLU)**, c'est-à-dire située au sein d'une zone d'activités économiques existante ou à aménager. Le marché immobilier logistique est donc fortement dépendant des processus d'aménagement de ces zones. Dans la mesure où le développement des zones d'activités économiques relève de différentes réglementations et politiques mises en œuvre localement, la production d'entrepôts se trouve soumise au pouvoir des 36 600 communes françaises et de leurs groupements, dont beaucoup ne sont pas en capacité d'aménager les grandes surfaces nécessaires aux activités logistiques. Une grande partie du travail des développeurs consiste donc à négocier avec les communes et intercommunalités des sites identifiés comme propices aux activités logistiques ». Le défi que doivent relever les collectivités locales est donc d'intégrer dans leur PLUi des espaces logistiques compatibles avec les autres espaces de la ville (habitat, activités, espaces verts, etc.). A ce titre, un « cahier de recommandations à l'élaboration des PLUi » est prévu dans le prochain SCoT de la MGP, en étant conscient des limites car un SCoT n'est pas prescriptif. En matière d'urbanisme réglementaire et de planification, il faut reconnaître que la Ville de Paris montre l'exemple en adaptant son PLU et en permettant l'affectation de foncier à des fonctions logistiques.

Constatant un **relatif mitage actuel des zones logistiques** et d'une connexion insuffisante avec les réseaux de transport ferrés et fluviaux, le rapport Daher/Hémar de 2019 recommande une planification d'espaces dédiés à la logistique, connectés aux réseaux de transport massifiés notamment liés aux ports du Havre et de Rouen et à l'axe Seine. L'explication figure à la page 22 de ce rapport : « L'intérêt de mieux planifier des espaces dédiés à la logistique est de permettre de mieux répondre aux besoins logistiques de massification et d'anticiper les services utiles aux personnes employées dans ces entreprises (services de transport ou de mobilités, cantines, etc.). Indirectement, cet effort de planification devrait permettre de ne pas aggraver le mitage actuel. Il est clair également que cette politique rencontre d'autres préoccupations comme celles de ne pas aggraver l'artificialisation des sols au détriment des espaces agricoles, de reconquérir des friches industrielles, voire des friches commerciales qui résulteront nécessairement d'une certaine redistribution des parts de marché entre opérateurs mondiaux du e-commerce et grands distributeurs. »

La loi Climat-Résilience du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets a prévu dans son article 192 une obligation de planification du développement des entrepôts en France en compatibilité avec l'objectif ZAN (Zéro Artificialisation Nette). Les collectivités locales seront dans l'obligation de planifier les secteurs d'implantation des entrepôts via les schémas de planification SRADDET et SCOT. Elle élargit par ailleurs le champ des

²⁵ « Ancrer le capital dans les flux logistiques : la financiarisation de l'immobilier logistique », Raimbault N. Dans Revue d'Économie Régionale & Urbaine. Février 2016

Documents d'aménagement artisanal et commercial (DAAC) qui devront dorénavant intégrer les questions de logistique en devenant des DAACL (cf. article 219).

À retenir

Un mouvement de desserrement des implantations logistiques de la première couronne vers la grande couronne.

Une demande en immobilier logistique qui porte sur des transactions de plus de 40 000 m², voire de plus de 100 000 m² émanant de la grande distribution et des acteurs du e-commerce, et sur des petits espaces logistiques en zone urbaine – demande à laquelle il est très difficile de répondre.

Des critères variables selon que l'on est promoteur immobilier ou utilisateur final de ces surfaces logistique.

Un mitage actuel des zones logistiques.

Le rapport Daher/Hémar de 2019 recommande une planification d'espaces dédiés à la logistique, connectés aux réseaux de transport massifiés notamment liés aux ports du Havre et de Rouen et à l'axe Seine. Le projet de loi Climat impose cette obligation de planification.

2.2.4 Le mode routier s'est imposé

Toujours plus de camions et de camionnettes

Comme pour la France entière, le mode routier en Ile-de-France représente l'immense majorité des marchandises transportées : 91% des tonnages, contre 7% pour le mode fluvial et 2% pour le mode ferroviaire.

L'exigence d'immédiateté et d'ubiquité liée au développement très rapide du e-commerce et qui se traduit par une extrême **fragmentation des flux du dernier kilomètre** a en effet renforcé le rôle du camion et surtout des camionnettes qui roulent encore beaucoup au diesel. L'enquête francilienne « Transport de marchandises en ville 2010-2012 » à l'échelle régionale qui ne traite que du transport **B2B** (business to business), un peu ancienne et malheureusement non renouvelée depuis (mais nous considérons que certains résultats en pourcentages restent valables 9 ans après), montrait que les véhicules utilitaires légers (VUL) c'est-à-dire les camionnettes et fourgonnettes, représentaient déjà en 2012 plus de la moitié (57%) des livraisons ou enlèvements en Ile-de-France. Cette part a dû augmenter avec l'avènement de l'e-commerce qui concerne principalement le **B2C** (business to consumer), c'est-à-dire les mouvements de marchandises effectués par les ménages avec leurs propres véhicules ainsi que la livraison à domicile par le e-commerce et d'autres commerces de détail. Les camions effectuaient 31% de ces mouvements et les plus gros véhicules 8% seulement. Les deux roues émergeaient et représentaient seulement 4% des mouvements de livraison.

La quasi-totalité des flux sont donc transportés par le mode routier mais avec des camions dont **le remplissage n'est pas toujours optimisé**. Le nombre de mouvements de livraisons qu'ils assurent croît rapidement et cette croissance va se poursuivre, notamment du fait des nouvelles habitudes d'achat en ligne prises pendant la crise sanitaire.



© Pixabay – Gerhard G.

Toujours selon l'enquête TMV, la petite couronne génère 63% de l'ensemble des mouvements franciliens. C'est en effet dans ce périmètre où se concentre à la fois l'essentiel des activités économiques et de la population régionale que les mouvements de livraison, liés notamment à la livraison du dernier kilomètre, sont les plus intenses, et croissent le plus rapidement.

La dimension urbaine de ces mouvements de marchandises prend donc de plus en plus d'ampleur, les véhicules de livraisons étant de plus en plus nombreux notamment en zone urbaine dense. Selon toujours les enquêtes TMV au niveau national, **la logistique représente environ 20% du trafic routier en ville.**

Des conditions de livraison rendues de plus en plus compliquées

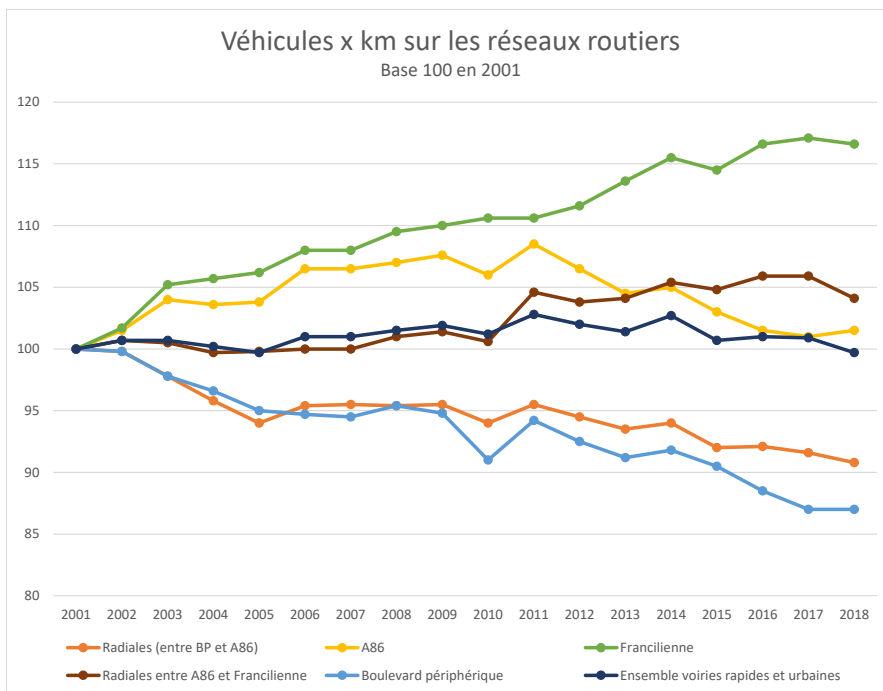
Le réseau routier de la région Ile-de-France est l'un des plus complets parmi les réseaux des grandes métropoles, grâce à son système radial de voies rapides en étoile et de trois rocade (boulevard périphérique, A86 et Francilienne). Le réseau de routes nationales et départementales assure le maillage avec le réseau de voies rapides. Cependant, le réseau souffre de **congestion routière chronique aux périodes de pointe** comme le montre chaque jour l'indicateur Sytadin de la DIRIF des kilomètres de bouchons (en moyenne 300 km de bouchons à l'heure de pointe du matin) ainsi que les indicateurs d'index bouchons des opérateurs comme TomTom ou Inrix.

La demande de déplacements en véhicules particuliers a certes diminué comme le montrent les enquêtes globales transports en Ile-de-France de 2010 et 2018, avec une baisse d'environ 700 000 déplacements sur l'ensemble de la région (sur un total de 14,8 millions de déplacements en voiture en 2018). Les comptages routiers sont en cohérence avec les enquêtes. Le trafic routier en véh.km diminue globalement depuis 2010 et à l'intérieur de l'A86. En revanche, **il augmente toujours sur les radiales en dehors de l'A86 et notamment sur la Francilienne** (Graphique 4).

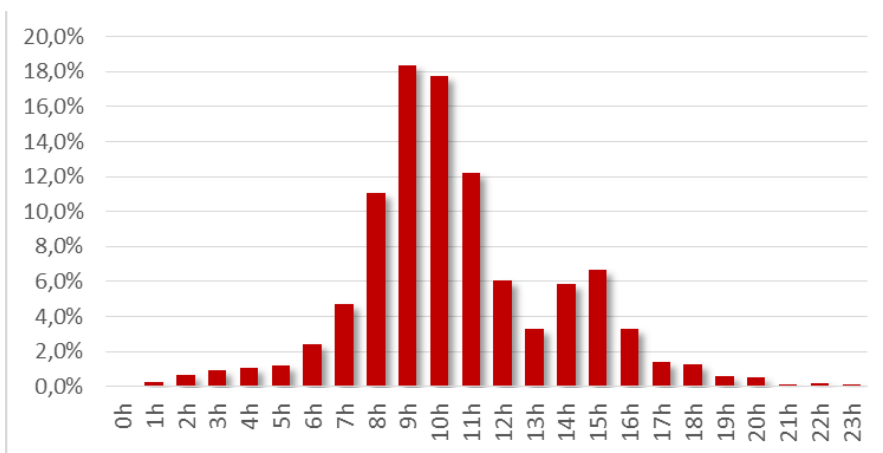
Mais la congestion n'a pas diminué pour autant, car la capacité globale du réseau routier a baissé dans le même temps à cause des politiques de réduction de la place accordée à la voiture (suppression de voie, aménagement de pistes cyclables, de voies réservées aux bus, réduction des places de stationnement, zones 30, etc.). Cette congestion chronique, bien qu'elle soit un signe d'une activité économique forte, représente en fait un coût annuel de plusieurs milliards d'euros dû aux pertes de temps pour la collectivité.

Cette congestion routière affecte notamment la circulation aux **heures de pointe**, heures où se passe aussi **une partie significative des livraisons** (la tranche 9h – 11h étant en effet la plus chargée, voir Graphique 5). Alors que la voirie restera toujours le support des véhicules professionnels et utilitaires, les aménagements de réduction de la place de la voiture rendent plus compliquées les opérations de livraison.

Graphique 4 : Évolution du trafic routier en Ile-de-France (source DIRIF, traitement Institut Paris Region)



Graphique 5 : Profil horaire des mouvements de livraison (source enquête TMV 2012, traitement Institut Paris Region)



La difficulté de stationnement pour les véhicules de marchandises est accentuée par l'hétérogénéité d'une commune à l'autre des **règlements** en matière d'horaire, de gabarit et de conditions de circulation et de stationnement. Rappelons que ce sont **les communes** qui disposent des pouvoirs de police en matière de circulation, de voirie et de règlement marchandises. Ainsi, une clarification et une **harmonisation** des règles d'accès aux communes faciliteraient les livraisons des professionnels et contribueraient à la réduction des congestions par une optimisation des itinéraires et des tournées de livraison. Ce travail de mise en cohérence des horaires de livraison et des poids et dimensions des véhicules de livraison a démarré dans le cadre du Pacte logistique de la MGP.

À retenir

Le mode routier représente 90% des tonnages transportés.

Les mouvements de livraison vont continuer à croître du fait du développement du e-commerce.

La majorité des mouvements de livraison est effectuée par des véhicules utilitaires légers dont le remplissage n'est pas toujours optimisé.

Les conditions de livraison sont de plus en plus compliquées du fait de la congestion routière, de la politique de stationnement et de certains aménagements routiers qui font plus de place aux modes alternatifs à la voiture au détriment des véhicules de livraison et de la diversité des réglementations marchandises communales.

2.2.5 La voie ferrée, un potentiel difficile à exploiter

La Carte 5 montre l'offre en circulation de trains de fret par jour liée à l'Ile-de-France. **Cette offre est déséquilibrée, à l'avantage de l'est francilien.** Les axes les plus importants sont les axes nord-est et est (26 et 30 trains/jour), sud-est (43 trains/jour) et sud-ouest (37 trains/jour). En revanche, l'axe Le Havre-Paris est un axe ferroviaire fret secondaire : 15 trains/jour dont 8 sur l'itinéraire via la rive droite et 7 via la rive gauche. Le niveau d'offre a évidemment une influence sur la demande des chargeurs et des transporteurs. Les contraintes de circulation de trains de fret en Ile-de-France tiennent à une **politique d'allocation des sillons ferroviaires** donnant la priorité au trafic de voyageurs et qui, dans le contexte francilien, avec la mise en service du prolongement du RER E jusqu'à Mantes (EOLE) à l'horizon 2024, ne devrait pas contribuer à changer fondamentalement la donne.

La carte montre aussi la problématique de **l'absence de grand contournement ferroviaire à l'ouest** de l'Ile-de-France faisant obstacle à l'extension de l'hinterland du port du Havre et conduisant à concentrer le trafic de fret ferroviaire dans la traversée de la région parisienne sur la ligne de Grande Ceinture (nord et est) et sur des axes dédiés prioritairement au trafic de voyageurs, au prix de conflits de circulation et d'une saturation du réseau ferré régional. SNCF Réseau parle de l'ouest ferroviaire comme le « parent pauvre » du fret ferroviaire francilien²⁶.

De plus, des **problèmes locaux** peuvent pénaliser les performances du fret ferroviaire, comme les difficultés de connexion du port de Gennevilliers au réseau ferré national (conflits de circulation avec des dessertes RER, opérations de rebroussement des trains de fret nécessaires pour se raccorder au Réseau de Paris Nord). On pourrait parler aussi du problème local de circulation sur le maillon Massy-Valenton.

Par ailleurs, en ce qui concerne le **transport combiné rail-route**, l'Ile-de-France ne compte plus que **trois chantiers implantés dans le sud et l'est parisien** : Valenton, Bonneuil-sur-Marne et Noisy-le-Sec. Ce dernier est amené à fermer à plus ou moins court terme. Face au déficit probable en terminaux de transport combiné franciliens, une étude a été réalisée en 2016 par la DRIEA et la Région Ile-de-



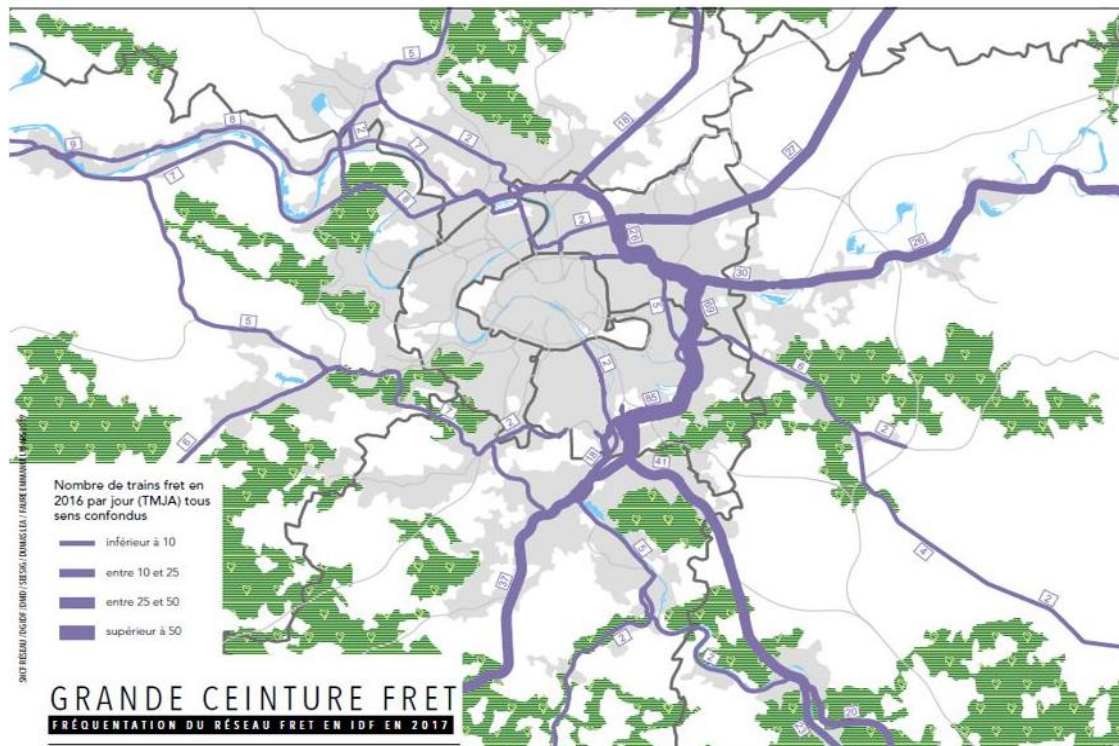
© Institut Paris Region – Port de Bonneuil

France. Selon cette étude, si des possibilités d'extension existent à Valenton et à Bonneuil-sur-Marne, à moyen et long terme toutefois, cette capacité "paraît largement insuffisante". La compétitivité du transport combiné est directement liée à la gestion des ruptures de charge et par conséquent à l'efficacité des terminaux. Elle passe par une diminution des coûts et des temps de transbordement, ce qui suppose une meilleure synchronisation entre l'arrivée des poids lourds et le départ des trains, mais aussi par une réduction des distances d'accès et l'optimisation des trajets de pré et post-

²⁶ Entretien n°4, annexe

acheminement. Onze sites ont alors été identifiés pour accueillir de nouveaux chantiers de transbordement rail-route dont le site de **Flins** à moyen terme et le site d'**Achères** à plus long terme (voir partie 3.6), **mais pas Gennevilliers**, desservi par le rail mais sans combinaison avec la route. L'étude de 2016 va être actualisée en 2022 par la DRIEAT en élargissant le périmètre d'étude aux franges de la région. Ainsi les sites de Creil-sur-Oise, de l'Orléannais et de Longueil-Sainte-Marie devraient être examinés sur leur potentiel d'accueil d'une plateforme de transport combiné.

Carte 5 : Offre de trains fret en Ile-de-France en TMJA (source : Atlas SNCF Réseau Ile-de-France, 2017)



La modernisation de la ligne **Serqueux-Gisors mise en service le 29 mars 2021** devrait permettre de redynamiser le fret ferroviaire sur l'axe Seine. Attendus depuis très longtemps, les travaux de la ligne Serqueux-Gisors ont commencé en 2017. La circulation sur l'itinéraire historique Paris-Rouen-Le Havre est saturée sur certaines sections. Pour disposer de plus de souplesse et de capacité, la réouverture au trafic de fret de la liaison Pontoise-Gisors-Serqueux crée deux itinéraires entre l'Île-de-France et le Havre différents et complémentaires et accompagnera le développement **du trafic de conteneurs** attendu sur le port du Havre (aujourd'hui la part modale des conteneurs au Havre est de 4% pour le ferroviaire). L'offre capacitaire de 25 sillons supplémentaires par jour représente plus de 6000 camions par semaine en moins sur les routes. De plus, un autre intérêt de cet itinéraire alternatif Serqueux-Gisors est qu'il arrive au moment où les travaux du prolongement du RER E sur l'itinéraire Mantes-Paris contraindront les capacités pour le fret la nuit sur l'axe historique. À ce jour, les chiffres de trafic de marchandises sur la ligne Serqueux-Gisors ne sont pas encore connus.

Par ailleurs, **la logistique urbaine ferroviaire** a pu apparaître il y a une dizaine d'années comme un levier possible de la multimodalité dans le fret. Mais les quelques expérimentations ont été un peu décevantes. Le mode de transport ferroviaire nécessite un réseau d'infrastructures performant, interconnecté et fluide. Mais ce réseau est vieillissant, le service se dégrade incitant les chargeurs à abandonner le ferroviaire.

Il en fut ainsi de l'opération **Monoprix – Samada**, lancée en 2007 qui consistait à acheminer un train de marchandises depuis l'entrepôt de Combs-la-ville vers la capitale (la Halle Gabriel Lamé, à Bercy), cinq soirs par semaine en utilisant les voies du RER D (Paris-Melun). L'opération a cessé au 1^{er} janvier 2017 et le train a été remplacé par des camions roulant au bio-GNV.

Autre exemple : **le train du marché de Rungis**. Jusqu'en 2016, deux trains de fret transportaient chaque jour des fruits et légumes de Perpignan au marché de Rungis. Pendant 3 ans, seul un train

faisait la navette et il a été suspendu en juillet 2019 et remplacé par près de 50 à 70 camions chaque jour. Or, le terminal ferroviaire a été entièrement restructuré en 2010 pour un montant de 19 millions d'euros afin de doubler la capacité d'arrivage des fruits et légumes, à 400 000 tonnes au lieu de 200 000 tonnes (la Région Ile-de-France a participé au financement). Les raisons économiques ont eu raison de ce train. Le train n'ayant pas de fret retour allant vers la frontière espagnole, la SNCF, pour rentrer dans ses frais, a augmenté les prix. De ce fait, les clients ont abandonné le train et se sont tournés vers le mode routier, moins coûteux. Néanmoins, l'État a lancé un appel à manifestation d'intérêt début 2021 pour la reprise des acheminements en s'engageant à accompagner financièrement l'exploitation d'un nouveau service. Rail Logistics Europe (filiale de fret ferroviaire de la SNCF) a remporté l'AMI. Ainsi, le 23 octobre 2021, le « train des primeurs » a refait son premier trajet de nuit depuis Perpignan. Il circulera au moins jusqu'en 2024, grâce à une subvention de l'Etat pour l'exploitation de 14 millions d'euros sur trois ans. Son avenir au-delà de 2024 est incertain.

Pour sa part, inauguré en juin 2018, l'**hôtel logistique multimodal de Chapelle International** dans le 18^{ème} arrondissement de Paris comporte un terminal ferroviaire urbain de plus de 15 000 m². Raccordé au faisceau de la gare du Nord, il est capable de recevoir jusqu'à quatre trains entiers par jour chargés de caisses mobiles. Ce projet marquait le retour du fret ferroviaire en cœur de ville mais aujourd'hui les trains ne sont toujours pas au rendez-vous ...

Un grand projet d'infrastructure, la LNPN, à un horizon au-delà de 2030

Aujourd'hui, au regard des difficultés se profilant (travaux liés au prolongement d'EOLE, mise en service d'EOLE), deux obstacles majeurs s'opposent au développement du fret ferroviaire : la politique d'allocation des sillons ferroviaires orientée prioritairement en faveur de la circulation des trains de voyageurs et une saturation du réseau ferroviaire dans la traversée de l'Ile-de-France. En rapprochant Paris et la Normandie, le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) a l'ambition de devenir la colonne vertébrale du développement de la vallée de la Seine. Selon SNCF Réseau, la LNPN sera bénéfique pour le fret car **elle libèrera des capacités** sur la ligne historique et permettra d'offrir au fret un catalogue de sillons plus larges et plus performants. Dans la **structuration de l'arrière-pays ferroviaire du port du Havre**, elle pourrait en effet faire levier pour dégager des capacités supplémentaires en faveur de la circulation de trains de fret sur l'axe historique Paris/Rouen/Le Havre. Sa mise en service est prévue au-delà de 2030.

À retenir

L'offre de train fret est peu attractive à l'ouest, plutôt concentrée à l'est.

Le transport combiné souffre de son coût et des temps perdus lors des transbordements.

Les sites de Flins et d'Achères pourraient accueillir du transport combiné. Pour Gennevilliers, c'est beaucoup plus complexe.

La modernisation de la ligne Serqueux-Gisors devrait permettre de redynamiser le fret ferroviaire sur l'axe Seine.

La logistique urbaine ferroviaire est en panne.

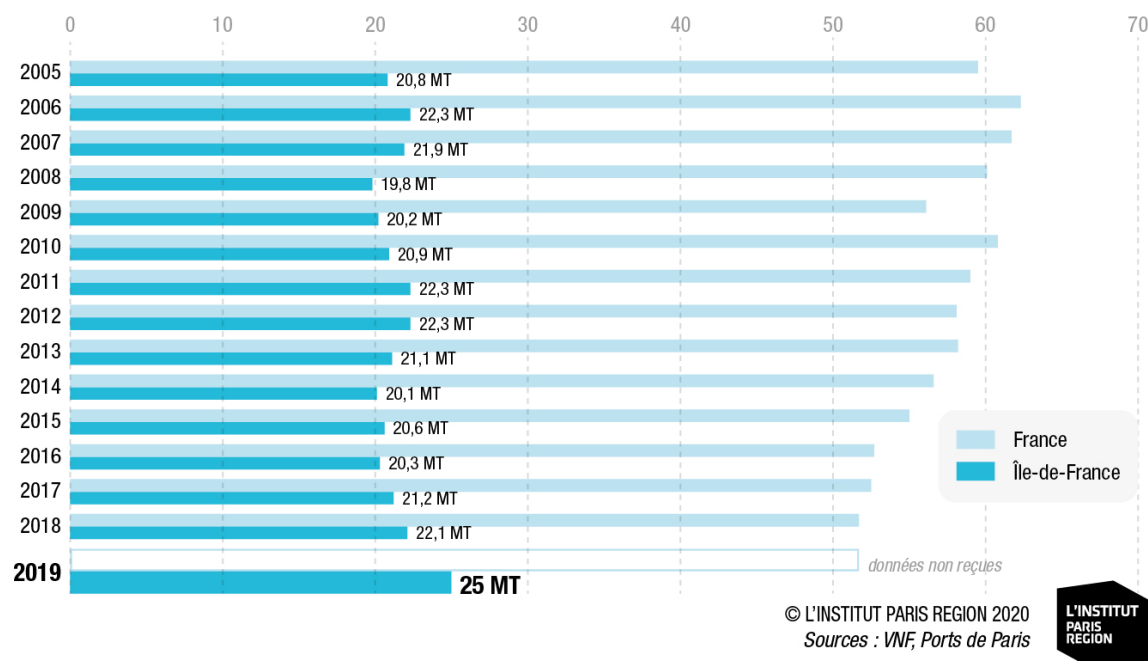
La LNPN aura un impact certain sur l'offre ferroviaire mais sa mise en service n'est pas attendue avant 2030.

Si le fret ferroviaire n'apparaît pas d'emblée comme une solution particulièrement adaptée au contexte francilien (saturation du réseau, priorité au trafic voyageurs), il est néanmoins en capacité d'apporter une réponse appropriée (possiblement coordonnée avec le mode fluvial) face à l'enjeu de massification des flux, notamment en ce qui concerne le transport de vracs solides (matériaux de construction ou de déconstruction, ...), et de maîtrise du trafic routier de marchandises.

2.2.6 La Seine, vecteur indissociable du développement de l’Île-de-France

En 2019, avec 25 MT, le trafic fluvial francilien progresse pour la quatrième année consécutive après une longue période où, mis à part les fluctuations conjoncturelles, le trafic fluvial en Île-de-France a été stable entre 20 et 22 MT, soit une part modale d’un peu moins de 10 % des marchandises transportées (Graphique 6).

Graphique 6 : Trafic fluvial en France et en Île-de-France en millions de tonnes (sources VNF, Ports de Paris)



Une précieuse trame portuaire mais encore trop spécialisée

L’axe Seine dispose de 3 grandes plateformes multimodales (Gennevilliers, Bonneuil et Limay), 7 terminaux à conteneurs dont 3 sont sans activité²⁷ et un terminal dédié à la logistique urbaine (Franprix) se situant dans Paris (port de La Bourdonnais) ainsi que 60 ports « urbains » ou quais fluviaux constituent une trame portuaire à préserver. Mais **tous ces ports sont encore très spécialisés** sur des marchés traditionnels, **sauf Gennevilliers** qui accueille des entreprises des filières du BTP, de l’économie circulaire (valorisation, recyclage), de l’énergie (deux dépôts pétroliers), de l’agro-alimentaire (les Grands Moulins de Paris qui produisent de la farine). 60% du trafic fluvial de Gennevilliers est lié au Havre et à Rouen, **25% à Paris**. Pour le transport de conteneurs, plus de 10 lignes régulières fluviales desservent chaque semaine Gennevilliers depuis Le Havre et Rouen.

Un exemple de port urbain est celui de Nanterre (loisir + activité logistique) avec beaucoup de petites emprises qui permettent de faire de la **micro-logistique**. Donc comme le dit le Directeur du Port de Gennevilliers²⁸, « le maillage sur l’ouest francilien est intéressant de ce point de vue ».

²⁷ L’activité du terminal de Bruyères-sur-Oise a été reportée sur Longueil-Sainte-Marie. Montereau en Seine-et-Marne et Evry en Essonne sont également sans activité. Outre Longueil-Sainte Marie, l’activité de deux autres terminaux, situés en dehors de l’Île-de-France ont une activité très liée à l’Île-de-France : Gron dans l’Yonne et Nogent-sur-Seine dans l’Aube.

²⁸ Entretien n°5, annexe

Les marchés traditionnels : le transport de matériaux en vrac

Le trafic fluvial en Ile-de-France est constitué, pour les trois quarts, de matériaux de construction et de déblais, c'est-à-dire de vracs à faible valeur à la tonne. Ces **flux traditionnels doivent être conservés et même développés** au regard des volumes concernés (15 millions de tonnes par an). Convertis en nombre de camions, ces 15 MT représenteraient environ 750 000 poids lourds par an, soit 2 700 par jour.

Les **grands chantiers** en cours dont notamment le Grand Paris Express et les futurs Jeux Olympiques de 2024 accroîtront encore pour quelques années la pression sur l'offre de transport tant pour l'approvisionnement en matériaux de construction que pour l'évacuation des déblais, rendant plus indispensable que jamais le recours au transport fluvial.

Viennent ensuite les **céréales** qui représentent 10% des tonnages transportés par la Seine. Les autres filières utilisatrices de la voie d'eau sont la métallurgie, l'énergie, la chimie et les engrais.

Carte de synthèse du trafic fluvial en Ile-de-France

La Carte 6 (page suivante) montre les flux de marchandises par la voie fluviale en tonnages transportés en 2018 ainsi que la trame portuaire. L'axe Seine dans l'ouest francilien depuis Issy-les-Moulineaux jusqu'à Bonnières en passant par Gennevilliers, Achères et Limay montre un poids des ports important à l'échelle régionale, équilibré par rapport à celui des ports de l'est francilien.

Conteneurs et logistique urbaine : les nouveaux marchés

Plus récents, le transport de conteneurs et la logistique urbaine constituent les nouveaux marchés du transport fluvial francilien.

1. Marché des conteneurs

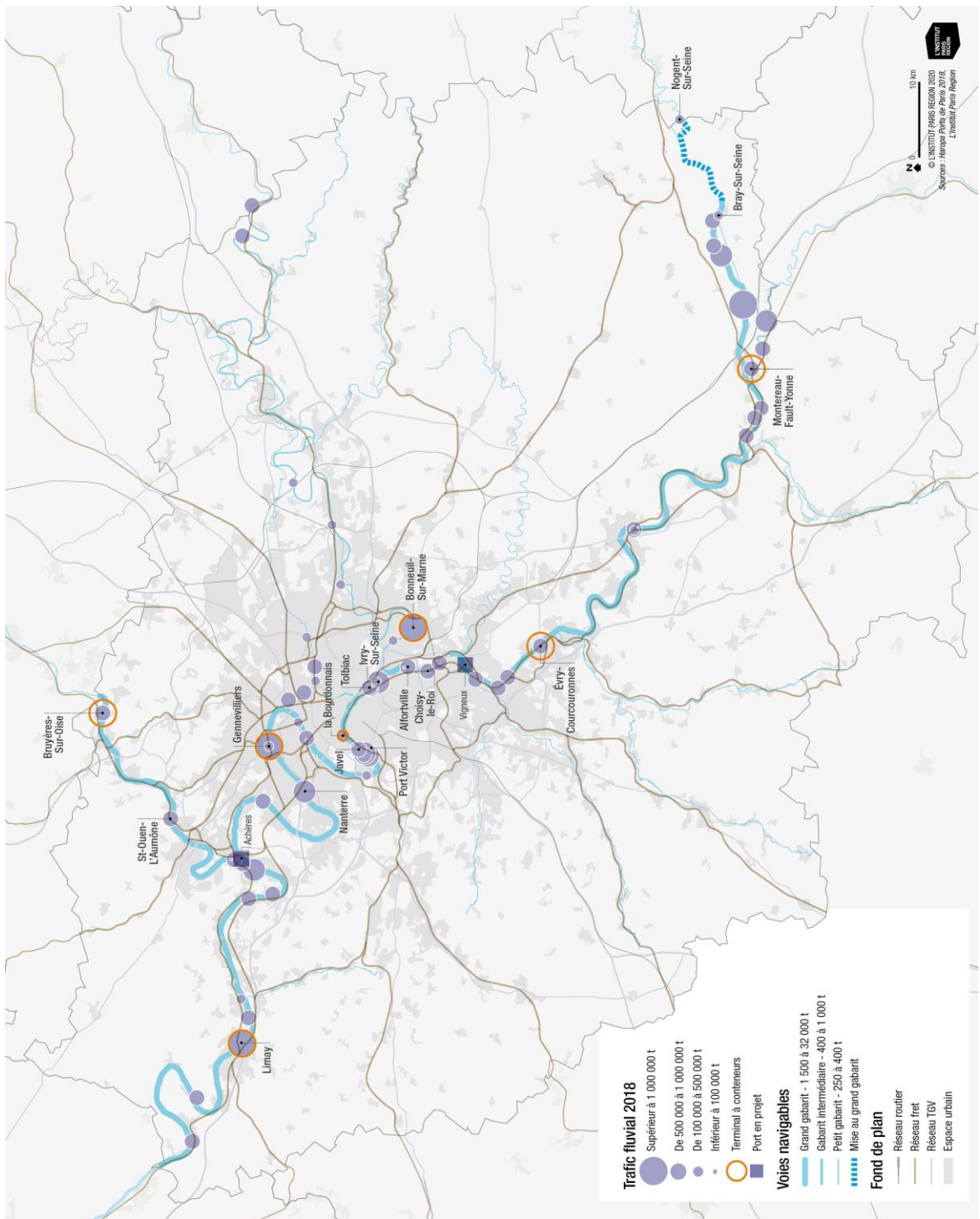
Le trafic fluvial de conteneurs émerge à partir du début des années 2000 avec le développement de lignes régulières sur la Seine. Ce marché du transport fluvial de conteneurs est fortement lié aux produits de consommation de « grand import » qui entrent en France *via* le port du Havre.

Mais, après une rapide croissance à partir de 2004, celui-ci marque le pas et, mise à part l'année 2019 où le trafic fluvial de conteneurs aura enregistré une hausse de 13% par rapport à 2018 et atteint 179 000 EVP (ou conteneurs), ce trafic s'est stabilisé autour de 160 000 EVP (Tableau 2).

Tableau 2 : Trafic de conteneurs en EVP de 2010 à 2018 (source Ports de Paris)

	2010	2015	2017	2018
Gennevilliers	102 641	122 059	115 419	116 704
Limay	11 443	5 396	4 090	4 818
Evry	1 643	498	108	-
Bruyères / Longueil		-	2 577	3 579
Paris - La Bourdonnais		12 854	16 797	13 047
Bonneuil-sur-Marne	5 955	13 138	17 672	14 966
Précy-sur-Marne	5 316	9 160	5 224	4 820
Total	126 998	163 105	161 887	157 934

Carte 6 : flux de marchandises par la voie fluviale et la trame portuaire (source : Haropa Ports de Paris, 2018)



Le trafic fluvial en Ile-de-France reste assez largement régional (trafic de matériaux de construction) et paraît dans l'ensemble **plutôt déconnecté des activités du port du Havre** liées au traitement des conteneurs. Depuis longtemps, **le déficit de connexion fluviale au port du Havre** n'a pas permis d'intégrer pleinement le mode fluvial dans les grandes chaînes logistiques et d'exploiter le potentiel de la Seine à la hauteur de ses capacités sur le transport de conteneurs.



© Pixabay – Jaroslaw Bialik

2. Logistique urbaine fluviale : une réalisation et des projets

Il y a encore une dizaine d'années, on n'imaginait pas que la Seine puisse être pertinente aussi sur le marché de la logistique urbaine. Depuis, quelques opérations ont vu le jour, décrites ci-après, l'enjeu étant de créer un lien fluvial entre les plateformes logistiques qui continuent à se développer en grande couronne et les ports urbains situés au cœur de l'agglomération pour approvisionner dans des délais de plus en plus courts (e-commerce oblige) les points de vente, les points relais et les domiciles des consommateurs.

Depuis 2012, le **port de Bonneuil-sur-Marne** est le point de départ de la logistique fluviale urbaine mise en œuvre par **Franprix** à partir de ses entrepôts situés à Chennevières et sur le port de Bonneuil. 46 conteneurs chargés de 450 palettes sont ensuite acheminés par bateau depuis le port de Bonneuil jusqu'au port de la Bourdonnais au pied de la Tour Eiffel. Les conteneurs sont ensuite acheminés aux 350 magasins par camions Euro 6.



Cette opération a été accompagnée financièrement par Haropa-Ports de Paris ainsi que par la Région Île-de-France et Voies Navigables de France.

Si cette opération reste encore isolée, des expérimentations et recherches commencent à émerger et devront permettre de préciser peu à peu le modèle économique de la logistique fluviale urbaine.

© Institut Paris Region – Port de Bonneuil

Fin 2018, la société **Speed Distribution Logistique** a expérimenté grâce au co-financement par le Plan d'aides au report modal (PARM) et de l'ADEME, le **transport de camions sur barges** pour l'acheminement et la livraison de colis dans Paris. 4 véhicules ont ainsi embarqué sur une barge au port de Tolbiac et ont été déposés au port de Grenelle. Cette expérimentation a été accompagnée par Voies navigables de France, l'ADEME, Ports de Paris et la Ville de Paris

En septembre 2019, le bateau **Fludis** de la société AMME, à propulsion hybride diesel-électrique, a été testé pour transporter des colis de moins de 30 kg entre Gennevilliers et Paris. La barge de petit gabarit, chargée de 2000 à 3000 colis, embarque des vélos-cargos à assistance électrique qui effectuent les tournées de livraison à partir des escales parisiennes.

Les deux expérimentations précédentes (camions sur barges et Fludis) vont être poursuivies dans le cadre de l'Appel à Manifestation d'Intérêt lancé par la Région en 2020 par lequel elles ont été sélectionnées.

D'ici 2022, **le groupe Cemex**, acteur majeur de l'industrie des matériaux de construction, devrait mettre en service un pousseur équipé d'un système conjuguant batteries et pile à combustible destiné à pousser des barges pouvant atteindre 2 800 T.

Ces projets peuvent inspirer les acteurs de l'ouest francilien à envisager une **diversification des activités** et une évolution des fonctions des ports de Limay et de Gennevilliers **vers de la logistique urbaine** afin de les repositionner sur la gestion du dernier km et de proposer des solutions alternatives à la route plus vertueuses. Mais cette diversification nécessite d'importants financements, assurée aujourd'hui en partie par des subventions publiques, et **leur validation économique s'avère compliquée**.

Un mode fluvial qui, mieux exploité, pourrait contribuer à redynamiser l'économie de la Vallée de la Seine

La Vallée de la Seine a besoin de voir son économie industrielle redynamisée. L'axe Seine pourrait-il être repositionné comme un corridor logistique de premier plan, en misant sur une **optimisation de la trame portuaire** voire un redéploiement ou une diversification de ses activités vers les deux nouveaux marchés précités, et sur **une image vertueuse et décarbonée du transport fluvial** ? Ces questions sont actuellement au cœur des réflexions des opérateurs, des chargeurs et des collectivités locales.

Comme on l'a vu dans l'état des lieux à l'échelle nationale, les problématiques nationale et régionale sont fortement interdépendantes. Le potentiel que représente le port du Havre pour le développement du trafic fluvial de conteneurs est pénalisé par l'absence de desserte fluviale directe, et donc la libération de ce potentiel impactera fortement le développement du trafic fluvial sur la Seine.

L'axe Nord en concurrence avec l'axe Seine ?

Actuellement, l'axe Nord et l'axe Seine appartiennent à deux corridors européens distincts dont la région pivot est l'Île-de-France. Le futur canal à grand gabarit Seine-Nord Europe permettra de connecter ces deux axes en intégrant la région Île-de-France en tant que région stratégique pour reconquérir les flux de marchandises qui sont destinés au bassin parisien. Le futur canal Seine-Nord Europe (CSNE) constitue-t-il une opportunité ou un risque pour le port du Havre ? Il est clair que pour la région des Hauts-de-France, le report modal de la route vers le fleuve qu'il va provoquer sera bénéfique d'un point de vue environnemental et de la décongestion routière. Pour la Normandie, le projet pose la question de la consolidation de l'hinterland du port de Rouen dont le **trafic céréalier** est fortement concurrencé notamment par Anvers et Dunkerque. Le canal Seine-Nord Europe aura pour conséquence d'exacerber cette concurrence sur la filière céréale.

En revanche, pour ce qui concerne **les biens de consommation** dont une partie très significative arrive par le port d'Anvers via l'autoroute A1, on peut penser que la contrainte du tirant d'air que représentent les ponts de Creil et d'Auvers-sur-Oise limitant à 2 au-dessus du niveau de l'eau le nombre de couches de conteneurs transportés par une barge, incitera à l'arrêt des barges au niveau du terminal à conteneurs de Longueuil-Sainte Marie et non en Ile-de-France (Bruyères-sur-Oise ou, plus à l'aval, le futur Port d'Achères ou encore Gennevilliers). Dans ces conditions, le futur canal Seine-Nord Europe (CSNE) contribuera à délester l'A1 en favorisant le mode fluvial entre les pays du Benelux et la Picardie. Mais on peut craindre que ce soit toujours par le **mode routier que ces marchandises pèneront ensuite en région parisienne**.

Il demeure que le CSNE participera à la structuration du corridor axe Seine / Seine – Nord Europe pour les trafics de vracs et contribuera au développement du port Seine Métropole Ouest. Ainsi, Franck Vallérugo, Professeur à l'ESSEC, déclarait dès 2011 en tant que grand témoin des ateliers de l'Axe Seine : « En termes de logistique, même si leur potentiel de développement n'est pas encore épuisé, on est en droit de s'interroger sur l'ambition des ports de l'Axe Seine de s'inscrire dans une stratégie

concurrentielle frontale avec Anvers et Rotterdam. Notre tradition sociale portuaire, l'avance considérable de ces ports d'Europe du Nord imposent que soit débattue une vision plus stratégique à l'échelle de la méga région dans laquelle il ne faudra pas craindre le canal Seine-Nord mais bien au contraire y lire une **opportunité de croissance pour les ports de la Seine et le désenclavement logistique de la métropole parisienne** ».

L'enjeu principal du canal Seine-Nord Europe pour l'Île-de-France se situera notamment au niveau de ses approvisionnements en matériaux de construction et il permettra d'étendre l'hinterland du port de Rouen pour le trafic de céréales.

Du point de vue économique, le CSNE ne saurait être une réelle opportunité pour l'Île-de-France et l'ouest francilien s'il a vocation à prendre en charge exclusivement **les trafics de vracs**. Il pourrait au contraire contribuer à renforcer l'hyperspécialisation des ports de l'ouest francilien dans le traitement des matériaux de construction et à asseoir plus encore le contrôle des ports du Range Nord sur l'approvisionnement de l'Île-de-France, **ce qui irait à l'encontre des intérêts de l'ouest francilien**. L'enjeu de l'inscription du fluvial dans les chaînes logistiques passe par le développement du trafic de **conteneurs**, a fortiori sur l'axe Seine où les conditions paraissent plus favorables. Le projet CSNE interroge aussi sur le positionnement stratégique du projet Port Seine Métropole par rapport aux plates-formes du nord de la France (Marquion, Dourges, Nesles, Noyon,...) dès lors que celles-ci pourront être opérationnelles dès la mise en service du CSNE. Les différences de temporalités entre le CSNE (2028 au mieux) et Port Seine Métropole (2040 pour PSMO, 2050 – 2060 pour PSME la partie est) risquent de limiter singulièrement l'intérêt du CSNE pour l'Île-de-France et renforcer le contrôle des ports du Range Nord européen sur l'approvisionnement de l'agglomération parisienne.

En 2018, le rapport sur l'Axe Nord de Michel Lalande, préfet de la région Hauts-de-France, remis au Premier Ministre, recommandait déjà une meilleure coopération entre les ports des axes Nord et Seine qui ferait émerger un hinterland structuré et un modèle portuaire attractif et compétitif. À terme, ces ports ont donc vocation à s'intégrer plus largement au range Nord afin de ne plus seulement desservir le bassin parisien mais un espace plus étendu vers l'Est.

À retenir

En 2019, le trafic fluvial francilien progresse.

La trame portuaire est constituée de 3 grandes plateformes multimodales (Gennevilliers, Bonneuil et Limay), de 7 terminaux à conteneurs et 60 ports ou quais fluviaux.

Le trafic est composé pour les trois quarts de matériaux de construction et de déblais. Les autres produits sont les céréales, les produits chimiques et métallurgiques.

Le trafic fluvial en Île-de-France reste assez largement régional (trafic de matériaux de construction) et paraît dans l'ensemble plutôt déconnecté des activités du port du Havre liées au traitement des conteneurs.

De nouveaux marchés apparaissent avec le transport de conteneurs et la logistique urbaine, qui pourraient permettre une redynamisation économique de l'axe Seine.

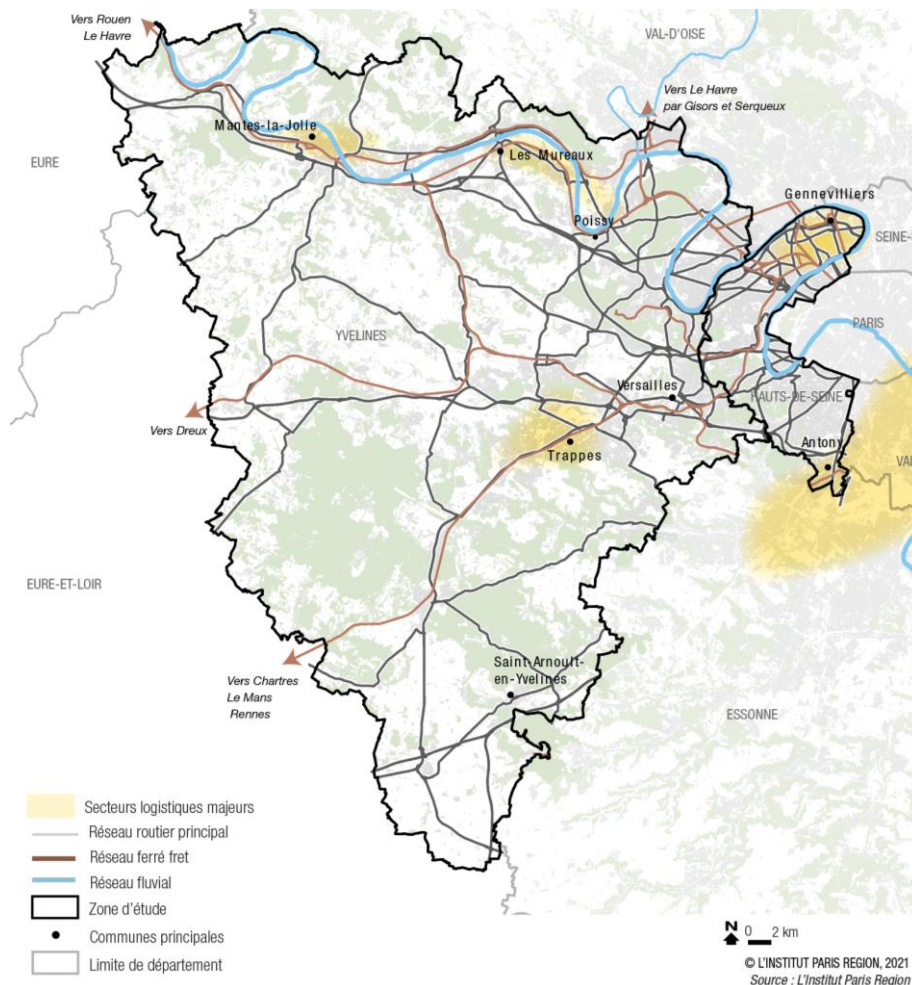
Les acteurs de l'axe Seine doivent se préparer à la concurrence avec le futur canal Seine-Nord Europe pour en faire plutôt une opportunité de développement. Les ports de l'axe Seine et de l'axe Nord pourraient développer une coopération qui fera émerger un hinterland structuré et un modèle portuaire attractif et compétitif. Ils ont donc vocation à étendre leur zone de chalandise au-delà du bassin parisien et vers un espace plus étendu vers l'Europe du nord et de l'Est.

3. Diagnostic fret et logistique de l'ouest francilien

3.1 Présentation de l'ouest francilien

L'Établissement Public Interdépartemental Yvelines / Hauts-de-Seine (EPI 78/92) a été créé en 2016 à l'origine pour conduire ou financer toute action d'intérêt interdépartemental dans trois champs de politiques publiques : l'archéologie préventive, l'adoption, l'entretien et l'exploitation du réseau routier départemental. Après 2016, d'autres **mutualisations interdépartementales** se sont mises en place dans le cadre d'un projet de territoire, avec en ligne de mire une fusion à terme des deux départements. Plusieurs services se sont rapprochés afin de mettre en avant l'attractivité économique et la qualité de vie des territoires de l'ouest francilien: les solidarités, la commande publique, l'éducation et la construction, les missions d'audit, de contrôle et d'évaluation des politiques publiques, le tourisme, les archives départementales. La présente étude doit alimenter la réflexion commune en cours de savoir si le développement de la logistique et du fret peut constituer un nouvel **enjeu partagé** par les deux départements et jeter les bases d'une stratégie commune de politique publique.

Carte 7 : Plan de situation de l'ouest francilien



Les deux départements des Hauts-de-Seine et des Yvelines partagent des problématiques communes sur le fret et la logistique. Le réseau routier est dense et continu entre les deux départements mais la congestion routière est aggravée par le trafic des poids lourds et des VUL générant des impacts négatifs sur l'environnement. Les deux départements sont traversés et desservis par un réseau ferré radial qui les relie à la capitale d'une part, au Havre d'autre part.

Tableau 3 : Quelques chiffres clés sur l'EPI 78/92 par rapport à l'Île-de-France (source INSEE RGP 2017, FLORES²⁹ 2017)

	78	92	Ouest francilien	Île-de-France
Population	1 441 398	1 619 120	3 060 518	12 213 447
Emplois	531 490	955 801	1 487 291	5 731 771
Superficie (km ²)	2 284	176	2 460	12 000
Densité	631	9 200	4 916	1 017
Nb communes	262	36	289	1 300
Nb communes < 2000 habitants	156	1	157	726
Nb intercommunalités	10	4	14	63
Croissance de la population 1999-2017	1%	20%	10%	12%
Croissance de l'emploi 2006-2017	-2%	7%	4%	5%
Salariés actifs dans le fret et la logistique	21 079	38 035	59 114	376 346
% salariés actifs dans le fret et la logistique	4,0%	3,5%	3,6%	6,3%

Ainsi, le territoire de l'ouest francilien regroupant un petit département fortement urbanisé et dense et un grand département avec une forte composante rurale présente immanquablement une très forte hétérogénéité.

La population et l'emploi ont à peu près augmenté au même rythme sur le territoire de l'EPI que sur l'ensemble de la Région. Avec environ 60 000 emplois, le poids des salariés y travaillant dans le secteur du fret et la logistique pèse presque **1,7 fois moins que la moyenne francilienne**.

Nous souhaitons souligner ici le **déficit de données chiffrées dans le domaine du fret et de la logistique**, qui est loin d'être spécifique à l'ouest francilien, que ce soit en termes d'absence ou d'actualisation. Ce déficit concerne aussi bien les trafics tous modes, routiers, ferroviaires, fluviaux, portuaires à tous les niveaux (trafics longue distance, trafic du « dernier kilomètre »), les trafics du B2B et B2C, les trafics des VUL, les origines-destinations, ainsi que les données sur l'immobilier logistique. Il est nécessaire de mettre en place un dispositif d'observation de données « en temps réel », à l'image du Tableau de bord de la mobilité voyageurs élaboré et mis en ligne par l'Institut Paris Region sur son site internet. L'observatoire créé par l'Université Gustave-Eiffel en 2019 est un bon début. La DRIEAT a aussi inscrit dans son Schéma régional fret et logistique une action de création d'un observatoire fret et logistique, en co-pilotage avec la Région et avec l'appui technique de l'Institut Paris Region. En décembre 2021, les premières réflexions sont menées sur les missions et les moyens de ce nouvel observatoire. La Conférence régionale de la logistique a eu lieu le 20 décembre 2021.

3.2 Un territoire déficitaire en immobilier logistique

Rappelons qu'avec 2,7 millions m² d'entrepôts (1,8 million m² pour les Yvelines et 0,9 million m² pour les Hauts-de-Seine), l'ouest francilien concentre moins de 15% du parc logistique francilien. Ces deux départements sont, mis à part Paris, les **deux départements les moins équipés en entrepôts logistiques**. De plus, les entrepôts sont fortement polarisés car 11 communes sur les 289 de l'EPI concentrent la moitié des surfaces (Tableau 4).

²⁹ Fichier localisé des rémunérations et de l'emploi salarié de l'INSEE (FLORES succède à CLAP)

Tableau 4 : Les 11 communes les plus dotées en surfaces logistiques de l'ouest francilien (source : SITADEL)

Dept	Communes	m ² entrepôts 1984-2017	% Ouest francilien
92	Gennevilliers	382 275	14,1%
78	Trappes	193 578	7,2%
92	Nanterre	186 797	6,9%
78	Coignières	159 315	5,9%
78	Mureaux	93 674	3,5%
78	Chanteloup-les-V.	69 803	2,6%
78	Épône	61 698	2,3%
78	Limay	58 647	2,2%
78	Buchelay	54 712	2,0%
92	Colombes	51 141	1,9%
92	Villeneuve-la-Gar.	49 766	1,8%
	Total 11 communes	1 361 406	50,4%
	Total Ouest francilien	2 703 073	100,0%

Gennevilliers est de très loin la commune qui accueille le plus de logistique avec 382 000 m² construits entre 1984 et 2017. Suivent le secteur de Trappes – Coignières où sont implantés des logisticiens (DHL, DPD, Sofrilog, Veolog...) et des centres logistiques tels que Nature et Découverte, Fraikin, puis Nanterre avec ses différents secteurs (les Groues, les Papeteries et les Guillaeraies).

Plusieurs facteurs expliquent cette **carence d'entrepôts** :

- la densité du territoire des Hauts-de-Seine qui induit un coût du foncier très élevé que les activités logistiques ne peuvent valoriser comme peuvent le faire les bureaux, logements et commerces,
- une desserte routière qui n'est pas satisfaisante et notamment l'absence du prolongement de l'A104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval,
- un ratio d'emplois/ha, que beaucoup d'élus locaux jugent insuffisant, ce qui les amène à privilégier d'autres activités que la logistique sur ce territoire où le foncier disponible pour l'activité économique est rare. Pourtant, la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise (GPS&O)³⁰, a priori particulièrement concerné par la problématique logistique, nous a confirmé recevoir régulièrement des demandes d'implantation de la part des logisticiens.
- à une échelle régionale, la concurrence d'implantation avec l'est francilien, voire avec des zones du grand bassin parisien (Centre, Nord-Picardie, Haute-Normandie, Champagne) dans un contexte de chaînes logistiques transitant via les ports du Range Nord européen.
- un phénomène Nimby de la part de la population riveraine des projets qui s'est exprimé de manière particulièrement forte par exemple lors de l'élaboration du projet de Port Seine Métropole Ouest à Achères.

Ce phénomène Nimby est aussi observé lors des projets d'implantation **d'entrepôts logistiques XXL d'Amazon** en France. L'entrepôt ouvert en octobre 2019 de 142 000 m² de plancher (sur 47 000 m² au sol) sur l'ancienne base aérienne de Brétigny-sur-Orge avait suscité de nombreuses oppositions de la population locale, des petits commerçants et des associations de protection de l'environnement gardiennes du temple ZAN (zéro artificialisation net), qui ont une image négative du géant américain de l'e-commerce, le développement des entrepôts participant forcément à l'artificialisation des sols. De plus, l'idée est ancrée que ces entrepôts créent très peu d'emplois contrairement à d'autres activités, même si cela est vrai en général ramené à l'hectare. Or l'entrepôt de Brétigny emploie entre 3000 et 4000 personnes selon la saison³¹ et il n'y aura pas de tours de bureaux sur ce site de l'ancienne base aérienne. Amazon met en avant le côté « high-tech » de ses entrepôts XXL (4000 robots circulent dans l'entrepôt de Brétigny, permettant de stocker selon Amazon jusqu'à 40% d'objets en plus par

³⁰ Entretien n°9, annexe

³¹ Article Le Monde du 26 mars 2021

rapport à un entrepôt traditionnel) et son objectif de neutralité carbone en 2040. Généralement, la recherche de foncier pour des grands entrepôts s'effectue dans des territoires péri-urbains voire ruraux où les collectivités locales sont peut-être **moins exigeantes** pour négocier. Rappelons que le moratoire sur les nouveaux entrepôts de l'e-commerce demandé par la convention citoyenne pour le climat n'a pas été retenu par le gouvernement qui a justifié sa décision en disant que ce moratoire favoriserait les livraisons depuis l'étranger.



Néanmoins, il y a une décorrélation entre surfaces logistiques et mouvements de livraisons

Malgré le déficit en entrepôts logistiques (moins de 15% du parc francilien), l'ouest francilien génère 26% des mouvements de livraisons en Ile-de-France selon l'enquête TMV de 2012. En effet, **les flux de marchandises ne sont pas liés qu'aux entrepôts logistiques**. Tous les territoires, du fait de leur population et donc des commerces à approvisionner et de leurs activités économiques, y compris les activités de services, génèrent des mouvements de livraison.

Les Hauts-de-Seine sont, après Paris, le département où le nombre de mouvements est le plus important, devant les 2 autres départements de la petite couronne. Les Yvelines pour leur part génèrent environ 10% des mouvements de la région par jour.

L'enquête TMV indique aussi que les communes générant le plus de mouvements sont principalement situées dans les Hauts de Seine et, hormis Gennevilliers, sont des communes tertiaires : Boulogne-Billancourt, Puteaux, Nanterre, Courbevoie, Levallois-Perret, Issy-les-Moulineaux.

Dans les Yvelines, les communes génèrent moins de mouvements. Trois seulement d'entre elles se distinguent : Velizy-Villacoublay, Versailles et Guyancourt.

Dans les Hauts-de-Seine, tertiarisation des zones d'activités et disparition des surfaces logistiques

La tertiarisation de certaines zones d'activités situées dans les Hauts-de-Seine et notamment dans les pôles les mieux desservis aujourd'hui - ou qui le seront demain - est à l'œuvre et s'accompagne de **l'éviction** des entrepôts logistiques.

Deux exemples : Antony et Nanterre

À **Antony**, la zone d'activités de 60 ha Antonypôle, entourée par l'A6, la RD920, et l'A10, située dans le sud-est de la ville accueille notamment des leaders mondiaux des filières de la santé et des biotechnologies (Air Liquide Medical Systems, Dräger Medical, Moria, Essilor ...). Mais elle se caractérise aussi par des locaux vétustes et vacants. Avec l'arrivée de la ligne 18 du Grand Paris Express à l'horizon 2027-2028, elle est amenée à muter totalement. L'objectif pour la commune est d'en faire un quartier vivant avec des commerces, des entreprises dont un campus innovation, des habitations et des équipements (crèche, hôtel, maison de santé).

À **Nanterre**, le secteur des Groues situé à proximité immédiate du quartier d'affaires de La Défense constitue avec ses 65 ha, l'une des plus importantes réserves foncières de l'Ouest parisien. Il va devenir un quartier mixte qui accueillera d'ici 2025 340 000 m² de logements (soit 10 500 nouveaux habitants), 225 000 m² de bureaux, des commerces, services et équipements (soit 12 000 nouveaux emplois) et la future gare Eole. Il y reste encore un peu de messagerie au service des activités économiques encore présentes (par exemple le centre d'essai moteurs de la Sermat reçoit des colis lourds, Enertherm à Courbevoie en limite Est des Groues reçoit quelques trains de produits pétroliers par an) mais la plupart des implantations logistiques qui étaient présentes se délocalisent progressivement. Il en va ainsi du site des Papeteries de la Seine fermé en mars 2011. Ce site enserré par l'A86 et l'A14 et par le RERA, a été un temps pressenti pour accueillir notamment de la logistique urbaine en lien avec la Seine. Finalement, en 2023, ce site de 17 ha, en bordure de l'autoroute A86 et à deux kilomètres de La Défense accueillera l'« Arboretum », un campus de bureaux, construit en bois massif, d'une surface de 126 000 m², dans un parc de 9 ha. La zone industrielle des Guillaeraies, la plus ancienne de Nanterre, a été construite autour d'installations ferroviaires et portuaires. Elle s'étend sur 130 ha, compte 13 000 salariés répartis en une grande diversité d'activités : sièges sociaux et bureaux en façade de l'A86, activités de commerces de gros au centre de la zone, activités industrielles, stockage, services opérationnels, centre de tri autour des darses et en bord de Seine. Elle fait l'objet d'une modification de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) et son réaménagement a toutefois pour objet de renforcer la vocation productive et de limiter le développement de l'activité tertiaire. La desserte ferroviaire n'y est plus possible, mais les fonctions logistiques routières et fluviales doivent y être préservées.

La tertiarisation des zones d'activités touche aussi les deux autres départements de la petite couronne. Elle s'accompagne d'une **relocalisation en grande couronne** (Seine-et-Marne, Essonne) des surfaces logistiques détruites, mais ce mouvement de relocalisation des Hauts-de-Seine vers les Yvelines n'est pas observé. La dernière implantation logistique dans le 78 a été réalisée à Trappes par la société Argan spécialisée en immobilier logistique sur un terrain de 20 hectares acquis en 2011 auprès de la SNCF. Cette opération comportait notamment un entrepôt de 52 000 m² loué en 2013 à Auchan.

Cette carence en grands entrepôts dans les Yvelines - qui sont en général destinés au traitement des produits de grand import débarqués au port du Havre - induit des **flux de transit** à travers le territoire de l'ouest francilien car ces marchandises ont pour destination les entrepôts de la grande distribution situés pour nombre d'entre eux en Seine-et-Marne et en Centre Essonne. Ces marchandises reviennent ensuite dans les centres commerciaux et grandes surfaces de l'ouest francilien générant des flux "parasites".

À retenir

L'ouest francilien est le lieu de 25% des mouvements de livraison générés par l'Île-de-France alors que les entrepôts logistiques situés sur son territoire ne représentent que 13% du parc francilien. Cela signifie que de nombreux flux de marchandises sont liés à des centres de logistique urbaine situés en zone dense. L'enjeu de logistique urbaine émerge clairement.

L'ouest francilien est déficitaire en immobilier logistique, générant des flux de transit routiers entre l'est et l'ouest de la région avec toutes les externalités négatives connues (congestion, pollution, bruit, insécurité routière, etc.) à affronter.

Le mouvement de tertiarisation des zones d'activités dans les Hauts-de-Seine entraînant la disparition des surfaces logistiques ne bénéficie pas aux Yvelines qui ne voient pas d'implantation de grandes opérations nouvelles depuis 10 ans.

À l'échelle régionale, un rééquilibrage spatial de l'offre d'immobilier logistique en faveur de l'Axe Seine pourrait être coordonné avec le développement portuaire.

Dans un scénario fil de l'eau (autrement dit si rien n'est fait), la carence d'implantations logistiques et de construction d'entrepôts dans l'ouest francilien devrait perdurer.

3.3 Une logistique essentiellement routière

L'ouest francilien génère près de 60 millions de tonnes (flux internes, entrants et sortants) par an. **85% sont transportées par la route** et 15% par la voie d'eau et le fer (ce dernier étant sans doute très marginal). C'est donc une logistique essentiellement routière qui caractérise l'ouest francilien, ce qui pose la question de l'adéquation du réseau routier au transport routier de marchandises.

L'aménagement du réseau routier doit permettre à la fois un accès aisé aux sites générateurs de flux (entreprises industrielles et logistiques) et une bonne irrigation capillaire des secteurs commerciaux et résidentiels. Il faut donc pour cela des gabarits adaptés, un jalonnement clair et des réglementations en matière de circulation et de stationnement qui ne soient pas contradictoires entre communes voisines.

Or la prise en compte de la demande de mobilité qui s'accroît et se complexifie entraîne une **inadéquation croissante du réseau routier aux flux de marchandises**. Ce qui a été dit dans la partie 2.2.4 au niveau régional sur l'augmentation du nombre de poids lourds et VUL et les difficultés toujours croissantes des conditions de livraison en ville reste évidemment valable pour l'ouest francilien, et que nous détaillons ci-après.

Un réseau routier départemental à la peine pour accueillir le transport de marchandises

D'abord, le réseau routier des deux départements possède des caractéristiques techniques et fonctionnelles conçues à l'origine pour une circulation principale de voitures et non de poids lourds, notamment dans les Yvelines. Les profils en travers sont pour la plupart des 2x1 voies ou 3 voies, donc des **caractéristiques géométriques inadaptées** pour recevoir du trafic poids lourds de transit. Or ces routes départementales sont un passage obligé avant d'accéder ou de se diffuser depuis les voies rapides.

Ensuite, le réseau routier souffre plus globalement de **maillons manquants** mis en évidence dans le SDRIF de 1994 et récemment remis en lumière dans le Plan routes anti-bouchons de la Région en 2017, tant sur le réseau national structurant que sur le réseau départemental : le bouclage de la Francilienne A104 à l'ouest entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval³², le manque de franchissements de Seine (ex projet C13-F13) et de franchissement de voies rapides (projet de pont sur la RD 58 à Villedieu pour enjamber l'A10), l'absence de contournement routier dans les traversées d'agglomérations secondaires comme la déviation de la RD154 à Verneuil-Vernouillet, des voies nouvelles comme la RD121 à Sartrouville et Montesson et des nœuds à compléter comme le demi-diffuseur sur l'A86 au Plessis-Robinson. Citons également le cas emblématique de la traversée du centre-ville de Poissy confronté à un trafic de transit incessant de poids lourds contraignant la municipalité à prendre des arrêtés d'interdiction de circulation sur certaines voies communales. Ces maillons manquants créent des discontinuités dans les plus courts itinéraires et donc génèrent des reports d'itinéraires parasites. Cependant, depuis 15 ans, les politiques de transport visent à réduire la demande de déplacements en voiture par le report modal plutôt qu'à augmenter la capacité routière, et donc c'est le transport routier de marchandises qui pâtit de ces politiques car peu d'alternatives s'offrent à lui contrairement au transport de voyageurs.

Enfin, les aménagements en faveur des modes actifs se font **au détriment de la prise en compte de la problématique des livraisons** et peuvent aboutir à la création de nouveaux dysfonctionnements et à la création de nouvelles difficultés de circulation comme des interdictions de traversée par les poids lourds³³ ou des restrictions de stationnement comme à La Défense (voir paragraphe 3.4). Ainsi, de nombreux axes sont – ou vont être – restructurés (par exemple les RD1 et la RD7 dans les Hauts-de-Seine, la mise à double sens de la RD 914 et sa requalification en boulevard urbain³⁴...) pour offrir

³² Le bouclage de la Francilienne a été repoussé entre 2030 et 2050 malgré les difficultés de circulation sur la RN184 et sur les voies secondaires adjacentes et le passage par la forêt de Saint-Germain.

³³ Deux exemples : 1) Le Duplex A86 ouest n'étant pas autorisé aux camions, ceux-ci doivent effectuer des détours importants et emprunter des itinéraires inadaptés (RD19, RD7 et RN118 notamment) pour relier les pôles économiques des Yvelines depuis la plateforme de Gennevilliers. 2) À Poissy, des poids lourds traversent le centre-ville sans cesse (jusqu'à 3 000 camions/jour sur certaines voies communales) pour rejoindre le site de Peugeot. La ville a dû prendre des dispositions pour interdire la circulation aux véhicules de plus de 3,5 tonnes sur les axes communaux.

³⁴ Cet aménagement consiste à requalifier le boulevard de la Défense et la rue Félix Eboué entre l'avenue Arago à

des itinéraires continus aux cyclistes grâce à des pistes dédiées longeant la voie et de larges trottoirs séparés des pistes cyclables pour les piétons. Il ne s'agit pas ici de critiquer les politiques en faveur des modes actifs qui sont tout à fait compréhensibles et légitimes pour lutter contre la pollution de l'air et répondre à l'urgence climatique mais d'inciter les décideurs à **mieux prendre en compte la problématique de la livraison urbaine** dans les projets d'aménagement de la voirie. Par ailleurs, le vélo peut s'affirmer comme une solution alternative tout à fait intéressante et pertinente pour contribuer à la gestion du dernier kilomètre. De plus, comme déjà dit dans la partie 2.2.4 au niveau régional, le problème de l'harmonisation des réglementations locales en matière de circulation et de stationnement des poids lourds et des livraisons par VUL concerne aussi l'ouest francilien.

En raison des trois explications précédentes, la **congestion routière reste chronique** sur de nombreuses sections du réseau routier et réduit l'attractivité économique de certains ports à cause de leur mauvaise accessibilité routière. Par exemple, la réalisation d'une plateforme logistique à Achères (partie Est du futur Port Seine Métropole) dépend en partie du bouclage de la Francilienne à l'ouest et de la résorption de la congestion sur la RD153 qui a vocation, à terme, à connecter le futur Port Seine Métropole à l'A13. Des actions sont à mener pour **améliorer l'accessibilité des ports aux poids lourds** (par exemple gestion dynamique des accès, information en temps réel, etc.). Plus généralement, le développement de services logistiques efficaces et compétitifs au service du tissu économique de ce territoire est entravé par cette congestion routière chronique.

L'ouest francilien bien positionné sur les infrastructures GNV destinées aux poids lourds

Si le transport routier est très largement dominant, le territoire de l'ouest francilien est aujourd'hui bien positionné pour participer au développement du recours aux véhicules GNV. Cette motorisation s'appuie sur une technologie mature et répond parfaitement aux exigences des professionnels en termes d'autonomie, de temps de réapprovisionnement et de transition énergétique. Néanmoins, il existe **trois freins** au développement des **motorisations au gaz naturel** pour le transport routier de marchandises :

- le prix : le transport routier de marchandises est un secteur extrêmement concurrentiel et déjà en mauvaise posture du fait d'une politique sociale beaucoup plus favorable en France que dans les autres pays européens ;
- une offre de véhicules qui ne couvre pas l'ensemble des besoins ;
- des stations d'avitaillement publiques pour les camions en nombre encore insuffisant, même si le déploiement s'est accéléré au cours des trois dernières années. Aujourd'hui, l'Île-de-France dispose de 24 stations accessibles aux poids lourds et aux VUL, dont **5 situées dans l'ouest francilien** : 2 en Yvelines (Limay et Thiverval) et 3 dans les Hauts-de-Seine (1 à Nanterre et 2 à Gennevilliers). Sur le port de Gennevilliers, outre les deux stations GNV également équipées de bornes de recharge pour les véhicules électriques, une unité de méthanisation sera mise en service et alimentera la station d'avitaillement en bio-GNV. Au moins si le TRM pouvait devenir plus « vert » grâce au GNV, il pourrait déjà être mieux accepté à défaut de pouvoir provoquer un report modal significatif vers les modes fer et fluvial.

Nanterre et le boulevard circulaire à Puteaux, avec de larges cheminements, des pistes cyclables et des stationnements longitudinaux. La largeur des voies sera réduite pour répondre aux objectifs de voie urbaine en agglomération limités à 50 km/h.



Station GNV au niveau de la plateforme logistique de Gennevilliers, ouverte en août 2020.

© SIGEIF

Les acteurs industriels, les chargeurs, les logisticiens et transporteurs sont plutôt favorables à accompagner la transition énergétique du TRM vers le GNV/bio-GNV, surtout si elle est subventionnée. Selon eux, la motorisation électrique (batterie ou, demain peut-être hydrogène) est une solution aujourd'hui beaucoup plus coûteuse pour les poids lourds et se développe, du fait de la faible autonomie, sur le créneau du dernier kilomètre. À long terme, la montée en échelle pourrait faire baisser les coûts des poids lourds à pile à combustible comme l'envisagent d'une part le consortium HyTrucks constitué du constructeur américain Hyzon Motors, Air Liquide, le réseau de stations-service DATS 24, ainsi que des ports de Rotterdam, d'Anvers et de Duisbourg, d'autre part le consortium H2Accelerate (H2A) regroupant Daimler Truck, Iveco, OMV, Shell et le groupe Volvo. En juillet 2020 est née l'European clean trucking alliance (ECTA) regroupant 18 chargeurs, prestataires transport-logistique et entreprises visant à décarboner le TRM.

Mais qu'il s'agisse du GNV ou de l'électrique, il y a un surcoût tant pour l'acquisition des véhicules que pour les carburants et les infrastructures mais qui est en partie compensé par des aides financières de la puissance publique. La mise en place de réglementations telles **les ZFE favorisant les modes vertueux** et pénalisant les modes les plus polluants peut être incitatif pour que ces solutions se développent. Le département de l'Essonne a relancé en février 2021 l'idée d'une « écotaxe poids lourds et VUL » à l'échelle de la région, idée également inscrite dans la première COP (conférence pour le climat) Ile-de-France en septembre 2020. La loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets offre la possibilité dans son article 137 aux Départements de mettre en place la possibilité d'instaurer une contribution spécifique « assise sur le transport routier de marchandises » sur les voies relevant de leur domaine public routier susceptibles de subir un report significatif de trafic du fait des contributions appliquées, à l'initiative des Régions volontaires, sur certaines voies du domaine public routier national. Autrement dit, ce serait le retour de l'écotaxe poids lourds par les régions. Cette loi (cf. article 103) interdit aussi en 2040 la vente de poids lourds utilisant des énergies fossiles, diesel ou essence. Mais le nouveau malus au poids des véhicules de plus de 1800 kg ne concerne pas les poids lourds et les VUL.

Un dispositif incitant à la transition énergétique du transport routier de marchandises qui pourrait être renforcé : les certificats d'économie d'énergie (CEE)³⁵

Le dispositif des certificats d'économie d'énergie est un outil de la politique nationale de maîtrise de la demande énergétique créé par la loi de programmation fixant les orientations de la politique énergétique (POPE) du 13 juillet 2005. Une obligation de réalisation d'économies d'énergie est imposée par la puissance publique aux vendeurs d'énergie (près de 400 entreprises productrices ou distributrices d'énergie). Ceux-ci sont ainsi incités à promouvoir activement l'efficacité énergétique auprès de leurs clients : ménages, collectivités territoriales, entreprises. Le secteur du transport routier de marchandises en a profité contrairement au transport de voyageurs. En troisième période de 2015 à 2017, 23 opérations standardisées sur 200 concernaient le transport de marchandises (16 en équipements et 7 en services). Les actions qui ont le mieux fonctionné sont celles concernant les Unités de Transport Intermodal (UTI) du transport combiné (12% des CEE transports), les lubrifiants/additifs (42%) et la formation à l'éco-conduite des routiers (5%). D'autres actions

³⁵ « Les certificats d'économie d'énergie dans les transports. État des lieux et analyse des potentiels ». Institut Paris Region. Rapport d'étude. 2018

subventionnées mériteraient d'être mieux connues, par exemple celle sur la «Télématique embarquée pour le suivi de la conduite d'un véhicule». La télématique embarquée s'adresse à toute entreprise de transport de marchandises. Remontant les informations de localisation, de comportement de conduite et les données du moteur, la télématique embarquée permet d'optimiser les tournées des chauffeurs pour mieux maîtriser le coût des véhicules.

Une circulation des VUL de plus en plus intense en ville

Sur le transport B2B, les livraisons et enlèvements en ville pour les activités économiques sont organisés en fonction des horaires de fonctionnement des activités économiques (entreprises, commerces). Conséquence : les **véhicules utilitaires circulent aux heures de pointe** de déplacements des particuliers en voiture puisqu'ils livrent essentiellement le matin pour finir vers 15h30 selon les résultats de l'enquête transport de Marchandises en Ville Ile-de-France de 2012. De plus, on sait que la majorité des mouvements en Ile-de-France sont assurés en Véhicules Utilitaires Légers (VUL). Le développement du e-commerce accentue donc la dépendance aux VUL. Plus petits que les véhicules porteurs qui livrent des lots en masse, la multiplication des VUL augmente d'autant l'occupation de la voirie et pose aussi la question de la pollution de l'air, d'autant plus que **les VUL sont souvent mal remplis**. Le fait de remplacer un poids lourd par quatre ou cinq VUL à moteur diesel occasionne un bilan environnemental négatif. Le transport professionnel dit pour « **compte d'autrui** » est sans doute plus optimisé et efficace que le transport dit « **pour compte propre** » (effectué en interne par l'entreprise qui produit ou vend les marchandises). Celui-ci est reconnu comme étant le plus souvent fragmenté, peu organisé, utilisant des VUL peu remplis, anciens et polluants.

Ensuite sur le transport B2C généré par le e-commerce, les tournées des livreurs sont plus compliquées en milieu dense qu'en milieu péri-urbain ou rural pour les questions de stationnement minute en double-file ou sauvage. Néanmoins la puissance publique n'a pas été inactive. Des lois promulguées au cours des trois dernières années (MAPTAM, LOM) ont offert de nouveaux outils pour mieux agir sur le transport routier de marchandises : la décentralisation du stationnement a donné une plus grande liberté locale pour définir les règles de stationnement des véhicules de livraison, les zones à faibles émissions (ZFE) permettent de favoriser les véhicules peu polluants dans la zone dense. Mais les communes ont souvent le dernier mot pour organiser à leur guise la circulation et le stationnement dans leurs rues indépendamment les unes des autres.

À retenir

La logistique dans l'ouest francilien est essentiellement routière.

Le territoire est marqué par des difficultés de circulation qui s'intensifient.

Le réseau routier n'est pas bien adapté aux flux de marchandises : des traversées de Seine insuffisantes, des interdictions d'accès aux PL comme dans le Duplex A86. Des investissements routiers s'avèrent nécessaires mais vont à l'encontre des politiques actuelles de réduction de la place de la voiture.

Les projets d'aménagements de voirie prennent mal en compte la circulation et le stationnement des véhicules de transport de marchandises.

Néanmoins une opportunité apparaît avec le développement de la motorisation GNV des PL et le déploiement de stations d'avitaillement dans un contexte où les transporteurs sont incités à faire la transition vers des véhicules propres (restrictions de circulation dans la ZFE, aides financières au renouvellement).

Les certificats d'économie d'énergie dans le secteur du TRM pourraient encore être plus utilisés.

La circulation des VUL est de plus en plus intense en milieu urbain. Il n'y a pas de solution unique pour une logistique plus propre. Le cadre national pour homogénéiser sans rigidifier semble utile, par exemple pour la mise en place des ZFE.

3.4 Une intense problématique de logistique urbaine

L'explosion de la logistique urbaine (voir paragraphe 2.1.6) partout en France touche évidemment l'ouest francilien mais pas de manière homogène. Le **territoire des Hauts-de-Seine**, avec sa forte densité de population et son prix du foncier élevé, est concerné en tout premier lieu et c'est dans ce département que les acteurs de la logistique urbaine (la filiale de La Poste Urby, Sogaris) cherchent des espaces. Certains sites y présentent un intérêt particulièrement fort pour la logistique urbaine et des réflexions y sont en cours sur certaines parcelles pour y mettre en œuvre des **opérations innovantes**.

La plupart des grands acteurs de la logistique urbaine cherchent à l'organiser en l'articulant sur deux types d'immobilier, comme nous l'explique Le Groupe La Poste³⁶ : un espace logistique de 2000 à 5000 m² situé en entrée de métropole approvisionné par des gros porteurs, et en cœur de ville, des petits espaces, de 400 à 500 m² approvisionnés par camions et VUL et à partir desquels les livraisons peuvent être faites par vélo-cargos. Ces espaces peuvent être complétés par des micro-hubs en structure légère (caissons, Algéco ...) qui font l'objet de tests notamment à Saint Germain-en-Laye pour livrer les commerçants des rues piétonnes en vélo-cargos ou à pied. Néanmoins, pour les opérateurs privés, la rentabilité économique est indispensable pour passer de l'expérimentation subventionnée par les pouvoirs publics au déploiement généralisé. On se souvient de l'échec de la start-up City Logistics à Lyon en 2016 qui avait élaboré un concept de Centre de distribution urbaine (CDU) innovant implanté en proche périphérie et a priori très performant, à distinguer des Espaces logistiques urbains (ELU) plus petits situés en centre-ville. Ce concept de CDU est basé sur la mutualisation des flux, qui génère une rupture de charge supplémentaire et compromet son équilibre économique. En Allemagne et aux Pays Bas, les CDU n'ont pas eu plus de succès.

Tous ces acteurs cherchent aussi dans le même temps à réduire le trafic routier et toutes ses externalités négatives (congestion, pollution, bruit, insécurité). Ainsi, depuis fin 2019, Chronopost livre Paris et la petite couronne en 100% électrique.

Les Yvelines sont moins concernées par la logistique urbaine. Lors de notre entretien³⁷, le responsable Études et développement de Sogaris nous explique que le marché de la logistique y est atone tant côté demande que côté offre.

Notre série d'entretiens nous a permis d'identifier deux territoires à enjeu de logistique urbaine dans les **Hauts-de-Seine**, présentés ci-après : GPSO³⁸, La Défense.

GPSO, un territoire d'expérimentation

GPSO structure progressivement sa politique en la matière depuis 2017, notamment autour de l'intégration de la logistique dans les opérations d'aménagement.

Dans ce cadre, des échanges ont été menés avec SOGARIS et ont abouti en 2019 à la signature d'une convention de partenariat permettant de promouvoir un immobilier logistique innovant. Trois sites logistiques sur le territoire de GPSO sont en cours d'étude :

- la parcelle Vaugirard (2 400 m²) à Issy les Moulineaux qui devrait accueillir une opération mixte,
- une parcelle (1 400 m²) au carrefour des Bruyères (à la limite de Meudon et Sèvres) qui devrait accueillir le centre technique et de la logistique,
- une parcelle à Boulogne-Billancourt sur laquelle seraient aménagés un espace logistique en sous-sol, des commerces en rez-de-chaussée et des logements dans les étages supérieurs

Parallèlement, des études sont en cours pour localiser des sites de logistique urbaine, en lien avec le transport fluvial. Le quai fluvial de Boulogne-Billancourt pourrait être intégré à l'expérimentation du projet Fludis, retenu dans le cadre de l'AMI Fret de la Région Ile-de-France.

Deux autres axes devaient également être mis en œuvre mais n'ont pas abouti, GPSO ayant évoqué des questions de calendrier du fait des élections régionales et départementales qui rendait la chose difficile à mener:

- un travail d'harmonisation des réglementations de circulation et de stationnement qui devait être effectué dans le cadre de la mise en œuvre du Pacte métropolitain pour la logistique urbaine de la MGP ;

³⁶ Entretien n°11, annexe

³⁷ Entretien n°12, annexe

³⁸ Etablissement public territorial Grand Paris Seine Ouest

- la mise en œuvre d'un groupe de travail avec l'ensemble des acteurs privés et publics concernés par la logistique urbaine sur le territoire de GPSO.

La Défense, un enjeu de logistique urbaine « hors norme »

Avec ses 180 000 emplois et ses 22 000 habitants, ses extensions et son renouvellement permanents, son centre commercial des Quatre-Temps et le CNIT qui accueillent plus de 60 millions de visiteurs tous les ans, le pôle la Défense Seine-Arche se caractérise par une problématique logistique « hors norme » liée à l'importance des flux d'approvisionnement des activités de bureaux, des activités commerciales et des chantiers de construction.

Ce secteur se caractérise par des congestions routières très importantes dues au fait que l'ensemble des voies convergent vers le Rond-Point de la Défense qui est le cœur du quartier d'affaires et aux stationnements sauvages au niveau des « entreponts » qui desservent directement les tours de bureaux, hôtels et immeubles d'habitation où sont aménagés des espaces de livraison.

À titre indicatif, 4 460 véhicules de livraisons entrent chaque mois voie des Douces, soit près de 180 véhicules par jour. La hauteur autorisée y étant de 3,50 m, ces voies sous dalle sont interdites aux poids lourds. Les livraisons et enlèvements (sont concernés tous types de produits : courrier, petites marchandises, produits de restauration, déchets divers, produits de chantiers ...) sont donc effectués par camions ou camionnettes ce qui entraîne une démultiplication des véhicules de livraison dont les flux sont continus tout au long de la journée avec une concentration le matin entre 6h et 10h et souvent des pics de livraison causés par des incidents divers et fréquents, chaque petit problème ayant un effet boule de neige et étant susceptible de paralyser la circulation pour quelques temps.

Dans ce contexte d'un réseau routier à la limite de sa capacité et de flux destinés à croître notamment avec les projets de nouvelles tours représentant chacune plusieurs milliers d'emplois, des solutions sont étudiées tant pour optimiser les flux de chantiers que les « flux du quotidien » : mutualisation des livraisons et enlèvements par tour, aménagement de zones de régulation ...

Le pôle de la Défense Seine-Arche présente aussi la particularité que chacune de ses extrémités soit située à proximité de la Seine, Courbevoie et notamment le site de la base EOLE d'un côté, Nanterre et le secteur des Guillaumes de l'autre. Des solutions de logistique fluviale sur ces sites semblent a priori intéressantes à examiner. La question de la logistique fluviale est traitée plus bas.

La Région Ile-de-France soutient aussi les initiatives visant à optimiser et décarboner la logistique urbaine. Elle a lancé un appel à manifestation d'intérêt (AMI) en 2020 intitulé « **Accompagnement des territoires** ». **22 projets ont été retenus** : 5 traitent du fret et de la logistique fluviale, 5 des nouvelles organisations de la logistique et de l'économie collaborative, 6 des équipements et infrastructures logistiques innovants, connectés et adaptés aux nouveaux usages, et 6 des nouvelles méthodes de récolte et de traitement des données logistiques pour les entreprises et les collectivités.

À retenir

Une intense problématique de logistique urbaine dans les Hauts-de-Seine, quelques opérations immobilières sur le territoire de GPSO et une recherche d'optimisation des flux de livraison à La Défense.

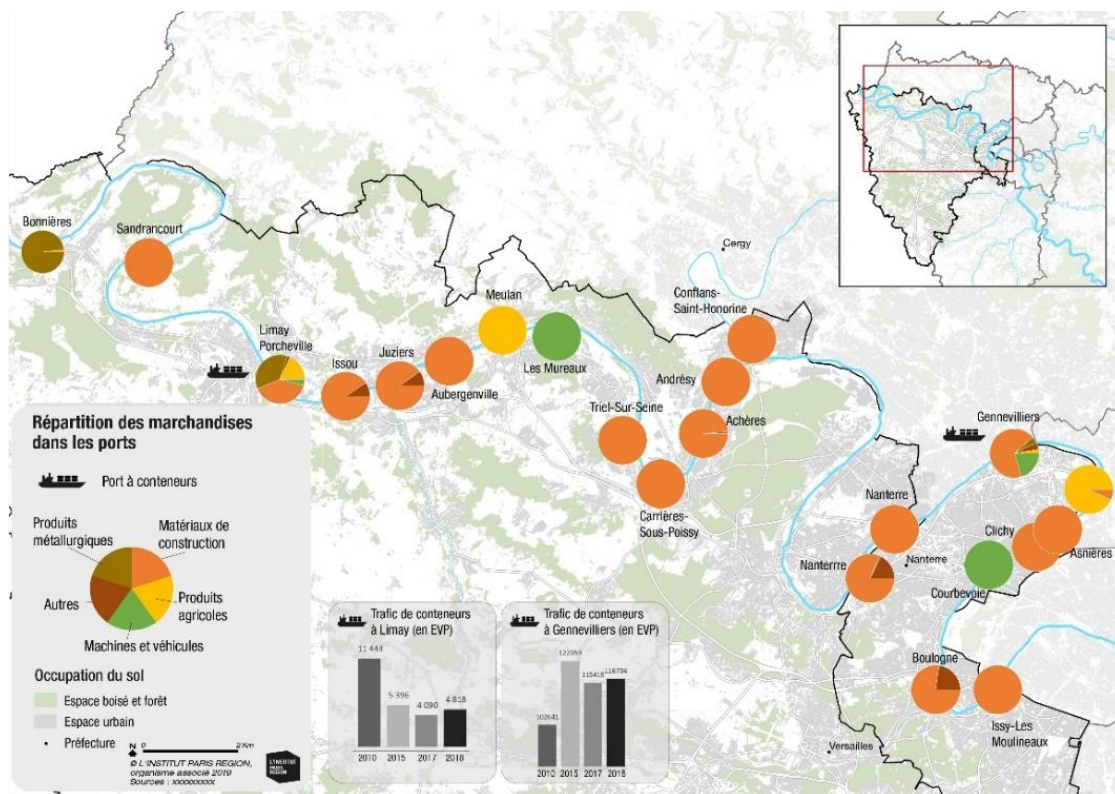
Les acteurs de la logistique urbaine recherchent activement des espaces logistiques en zone dense.

Credo ambient : la logistique urbaine propre

3.5 Un territoire d'enjeu fluvial

Avec près de 9 millions de tonnes de marchandises transportées par le mode fluvial, l'ouest francilien est un territoire où la logistique fluviale a une place significative : près de **40% du trafic fluvial** de marchandises d'Ile-de-France y sont traités dans une trame portuaire tout le long de la Seine comprenant **23 ports fluviaux** (8 dans les Hauts-de-Seine et 15 en Yvelines), d'Issy-les-Moulineaux à Bonnières (Carte 8).

Carte 8 : répartition des marchandises en 5 catégories par port (source : Ports de Paris 2018)



Comme dans l'ensemble de l'Ile-de-France, les **matériaux de construction** occupent une place prépondérante dans l'ouest francilien (Tableau 5) : 6,5 MT soit 74% du trafic fluvial. Viennent ensuite, loin derrière, les machines et véhicules ainsi que les déchets de la métallurgie représentant chacun 740 000 T, soit 8% du trafic fluvial respectivement. Enfin, les céréales, les combustibles et produits métallurgiques représentent chacun 1 à 2% du total.

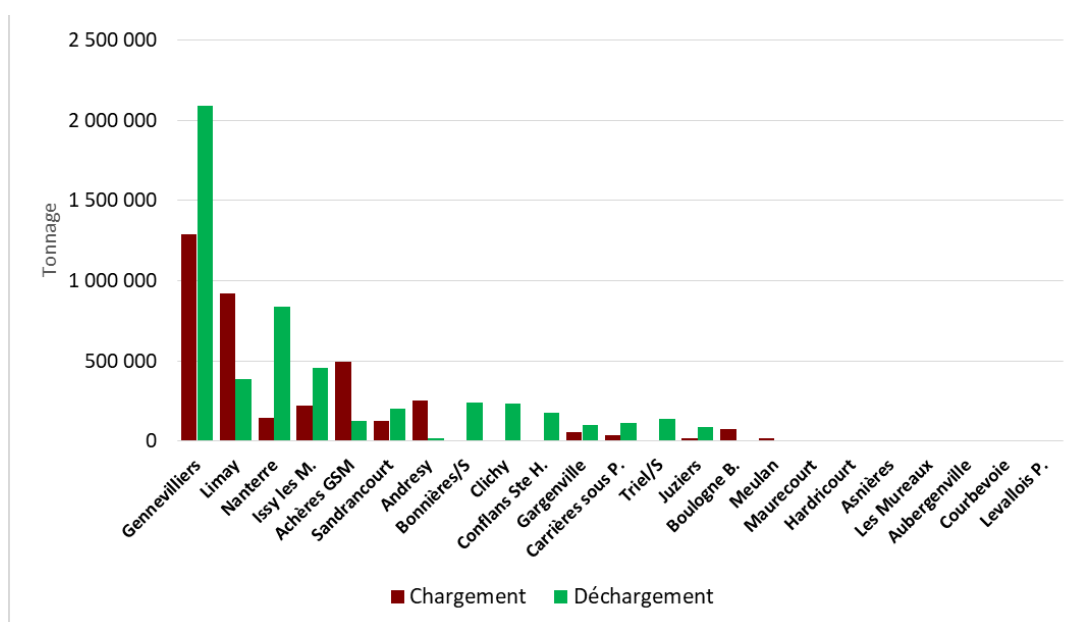
Tableau 5 : répartition détaillée des marchandises en 10 filières

	Type de produits	Total manutentions*	%
Total Ouest francilien	PRODUITS AGRICOLES	359 979	4.1%
	DENREES ALIMENTAIRES ET FOURRAGES	12 654	0.1%
	COMBUSTIBLES MINERAUX SOLIDES	157 135	1.8%
	PRODUITS PETROLIERS	117 139	1.3%
	MINERAIS, DECHETS POUR LA METALLURG	736 445	8.3%
	PRODUITS METALLURGIQUES	129 776	1.5%
	MATERIAUX DE CONSTRUCTION, ETC....	6 525 979	73.8%
	PRODUITS CHIMIQUES	53 468	0.6%
	MACHINES, VEHICULES, ETC....	739 609	8.4%
	ENGRAIS	9 455	0.1%
	Total	8 841 639	100%

*Chargements+déchargements

Globalement en Île-de-France, on compte deux-tiers de réception de marchandises pour un tiers d'expéditions. Le trafic fluvial n'échappe pas à cette dissymétrie : il est principalement **un trafic d'importation**, comme le montre le Graphique 7 qui met en lumière les **déséquilibres entre chargement et déchargement** dans chaque port. Dans les Hauts-de-Seine, les tonnages déchargés sont 2 fois plus importants que les tonnages chargés. Dans les Yvelines, les flux sont davantage équilibrés, avec un peu plus de chargement de marchandises (1,9 MT, principalement les ports de Limay, Achères et Andresy) que de déchargement (1,5 MT). Les chargements ont pour destination soit la zone dense francilienne, soit les ports du Havre et de Rouen montrant ainsi la fonction de rotule de cette partie de l'ouest francilien. Ces déséquilibres traduisent le fait que les ports de l'axe Seine situés dans l'ouest francilien **ne sont pas suffisamment utilisés pour le transport au départ** vers le Havre et donc les **barges repartent à moitié vides**. Soit la Vallée de la Seine ne produit pas suffisamment (d'où la question récurrente de sa réindustrialisation), soit les marchandises au départ sont transportées préférentiellement par la route vers le Havre sans passer par du transport multimodal.

Graphique 7 : trafic en tonnes par chargement/déchargement par port en 2018 (source : Ports de Paris 2018)



Ainsi, en revenant sur une vision au niveau national, le trafic fluvial enregistré sur les ports de l'ouest francilien est **globalement déconnecté de l'activité du port du Havre** (à hauteur de 74 % liée au seul trafic de matériaux de construction), sauf à Gennevilliers et dans une moindre mesure à Limay. Il existe donc comme **première orientation** d'action un véritable **potentiel de valorisation du fleuve aujourd'hui inexploité** pour du transport de fret à partir de l'ensemble de la trame portuaire (grandes plateformes et ports urbains). Tous les sites portuaires de l'ouest francilien jouent un rôle important dans l'organisation de chaînes logistiques optimisées et vertueuses. Même les « petits » ports urbains jouent un rôle essentiel selon le Directeur du pôle Seine Aval de Ports de Paris lors de notre entretien³⁹, car ils permettent de desservir la zone centrale de manière capillaire. La **deuxième orientation** consiste à continuer à **miser sur les grandes plateformes** de Gennevilliers et Limay, et d'investir massivement dans le projet GPSO à Achères. Ces deux orientations **complémentaires** créent une **réelle opportunité pour l'ouest francilien de se positionner comme la porte d'entrée logistique du Grand Paris**. Elles s'inscrivent dans une stratégie globale dont la mise en œuvre doit se déployer selon la temporalité et le niveau d'opérationnalité des projets.

Aujourd'hui, les filières BTP et recyclage occupent la plus grande part du trafic fluvial et, pour Ports de Paris, ces trafics doivent être maintenus et développés. En ce sens, afin d'inciter le recours au mode fluvial, Ports de Paris octroie des ristournes aux occupants, ristournes croissantes en fonction des volumes transportés par ce mode. Ceci étant, la **stratégie de Ports de Paris** s'oriente vers la mise en

³⁹ Entretien n°8, annexe

place d'une véritable **économie circulaire** avec le développement sur place d'unités de transformation plus optimisées pouvant s'exercer sur des petites parcelles. Mais, pour obtenir la diversification souhaitée des filières, Ports de Paris insiste sur la nécessité que les acteurs économiques aient une meilleure connaissance de ce mode, et que des formations ciblées leur soient proposées.

Ports de Paris⁴⁰ insiste également sur l'enjeu pour eux de répondre aux besoins du territoire, dans le cadre d'une **concertation avec l'ensemble des parties prenantes**. C'est ainsi que le projet de Triel, aujourd'hui en « stand by » dans l'attente du résultat de la procédure juridique en appel, ne semble pas une priorité pour Haropa-Ports de Paris, au-delà peut-être du simple aménagement d'un quai public.



© Unsplash – Pascal Bernardon

Partenariat HAROPA PORT - VNF

Les deux organismes sont partenaires depuis 2016 pour développer ensemble le transport fluvial sur l'axe Seine mais les projets collaboratifs étaient peu nombreux. Une nouvelle convention a été signée début novembre 2021 afin de lancer une nouvelle dynamique en faveur d'une logistique fluviale performante, durable et innovante. Ainsi, les deux partenaires annoncent vouloir développer ensemble l'innovation, mobiliser et valoriser leurs emprises foncières, partager des données. Ils souhaitent s'engager ensemble dans d'importants projets de transition écologique et énergétique en capitalisant sur les nouvelles technologies, le numérique et l'internet des objets, l'autonomisation, etc.

Des projets communs sont ainsi en cours : le projet AVICAFE Seine (Avitaillement en carburants à faibles émissions pour le transport fluvial et maritime dans la Vallée de la Seine) qui a été retenu par l'ADEME lors de son AMI 2015-2020, visant à déployer des carburants alternatifs à l'échelle du bassin de la Seine, le projet européen H2SHIPS, qui expérimente l'hydrogène comme carburant alternatif dans le transport fluvial.

Cinq sites bord à voie d'eau structurants et à enjeu

Les grandes plateformes de Gennevilliers et de Limay revêtent un enjeu particulier, ainsi que deux projets de ports fluviaux, GPSO à Achères (et dans une moindre mesure Triel-sur-Seine) et le site de Renault à Flins en mutation.

1. Le port de Gennevilliers : le premier port de l'ouest francilien, trimodal

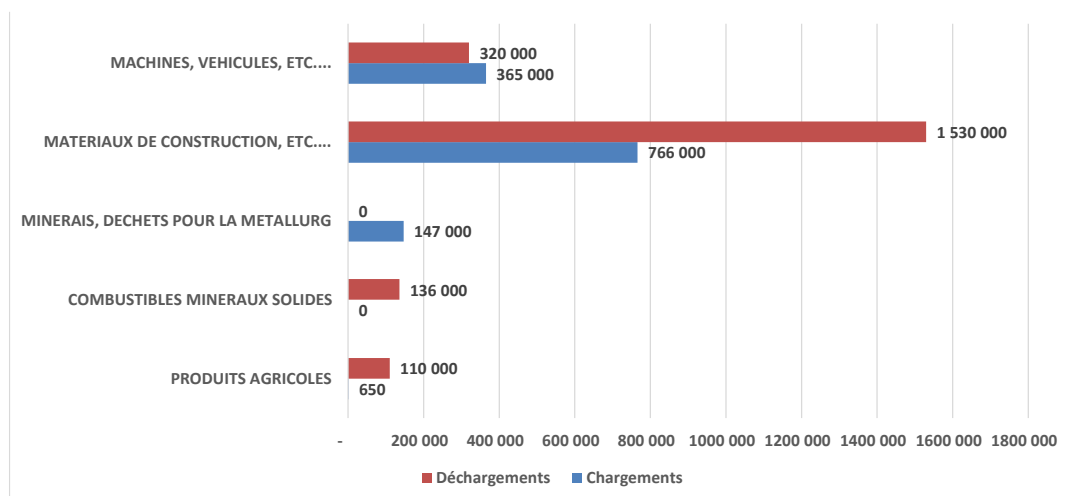
Concentrant 15% du trafic fluvial d'Ile-de-France, le port de Gennevilliers, véritable porte d'entrée de la Métropole du Grand Paris et premier port français, est de très loin le premier port de l'ouest francilien.

⁴⁰ Entretien n°8, annexe

60% du trafic fluvial est lié au Havre et à Rouen, 25% à Paris. Pour le transport de conteneurs, seulement 10 lignes régulières desservent chaque semaine le port depuis le Havre et Rouen⁴¹. Il reste donc un **potentiel à exploiter**.

Son importance en terme de surface (il s'étend sur 400 ha dont 272 ha pour l'implantation des entreprises, 51 ha de plans d'eau, 78 ha d'espaces publics aménagés) et son emplacement en zone dense en font un port de première importance pour la structuration et l'optimisation des chaînes logistiques tant pour le trafic de pondéreux (matériaux de construction, déblais et autres déchets qui constituent toujours l'activité principale, voir Graphique 8) que pour les conteneurs (121 000 EVP traités en 2019, 13 lignes fluviales à conteneurs Le Havre – Gennevilliers par semaine) et, de plus en plus, pour la logistique urbaine.

Graphique 8 : Répartition du trafic en tonnes par chargement/déchargement en 5 filières au port de Gennevilliers (source : Ports de Paris 2018)



Situé à quelques km de Paris et desservi directement par l'A86, Gennevilliers est devenu en effet une plateforme stratégique pour la distribution urbaine. L'implantation d'Ikea et de Leroy Merlin qui se sont associés avec GSE et Vailog sur la toute récente plateforme de 50 000 m² sur deux niveaux est à ce titre particulièrement remarquable de cette vocation du port de Gennevilliers - l'objectif étant justement de profiter de l'offre multimodale fleuve/route pour alimenter les magasins d'Île-de-France - et du mouvement de **densification** de ce site stratégique. Le port de Gennevilliers ne disposant pratiquement plus de foncier, ce type de densification sera de plus en plus recherché.

L'entreprise de matériaux de construction CEMEX vient d'inaugurer sur le port de Gennevilliers une plateforme de 3,5 ha dédiée aux déblais de chantiers à l'usage des acteurs du BTP d'Île-de-France. L'entreprise Cemex cherchait à s'installer près des grands axes routiers et être raccordée à la Seine. La localisation sur le port de Gennevilliers de cette plateforme d'une capacité de 30 000 T était tout indiquée.

Sa principale faiblesse réside dans sa mauvaise desserte ferroviaire, le port de Gennevilliers n'ayant pas de connexion directe à la grande ceinture (voir partie 3.6).

⁴¹ Source : Magazine NPI, n°1626, mars 2021

2. Le port de Limay : un port trimodal pour une logistique industrielle et de grand import-export

D'une superficie de 125 ha, le port de Limay accueille 26 entreprises. Il est accessible à des caboteurs fluvio-maritimes pouvant transporter jusqu'à 2500 tonnes. Ainsi, à partir de Limay ces barges peuvent avoir accès, sans rupture de charge, à d'autres pays (Iles britanniques, Scandinavie, Afrique du Nord...).

Avec un trafic d'1,3 MT, Limay est un port industriel majeur **spécialisé dans les éco-industries** en lien avec le « métabolisme » de la métropole parisienne toute proche. Il a également une fonction logistique au service des secteurs de la métallurgie, de l'automobile, des céréales ou encore des granulats.

Du fait de son embranchement fer direct sur la ligne Paris-Le Havre, c'est un hub tri-modal. Il continue son développement vers le Nord où une vingtaine d'hectares sont en train d'être rachetés à l'amiable progressivement. Depuis 2016, il travaille à un projet d'extension via le rachat de parcelles de l'ancienne centrale EDF de Porcheville abandonnée depuis trois ans. Les surfaces supplémentaires (100 ha) qui seront aménagées lui permettraient aussi de développer sa fonction sur la logistique de grand import-export, son terminal fluvial à conteneurs ayant une capacité de 30 000 EVP pour un trafic actuel de seulement 3 à 5 000 EVP.

Le tout récent départ de PSA libère 18 ha dont Haropa-Ports de Paris est propriétaire. Un appel à projets pour développer l'offre logistique sur le port de Limay lancé en février 2020 a permis de sélectionner comme **nouvel acteur Ikea**. Après Gennevilliers, Ikea poursuit son implantation dans l'ouest francilien. Il va investir 120 M€ pour y implanter son centre de distribution. Le site occupera 16 ha sur les 18 et s'appuiera sur la logistique fluviale.

Deux autres projets sont à l'étude : l'extension du port sur 35 ha à vocation d'activité économique sous la houlette d'Haropa et le parc existant des Hauts Reposoirs, qui s'étendrait sur 35 ha également, porté par la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise. La question est celle de l'articulation entre ces deux grands projets et de leur harmonisation avec le tissu urbain existant.

3. Le projet de Port Seine Métropole à Achères : un grand projet sur du moyen-long terme

L'enquête publique du projet PSMO (Port Seine Métropole Ouest) d'une surface de 100 ha s'est tenue de septembre à octobre 2020. Le port sera réalisé entre 2023 et 2040, au fur et à mesure de l'exploitation de la carrière GSM à Achères qui utilise la voie d'eau pour expédier ses granulats en direction des sites de construction du Grand Paris.

En plus de la partie ouest, l'aménagement de la partie est de **300 ha dédiés à la logistique** - notamment de conteneurs - pourrait être envisagée. Ces 300 ha constituent le seul nouveau site d'envergure sur lequel l'Île-de-France est susceptible d'accueillir des activités en lien avec les unités industrielles implantées le long de la Seine (éco-industries, chimie, pharmacie, cosmétique et luxe, aéronautique, mécanique).

Mais l'aménagement de cette partie est conditionné par la réalisation du bouclage ouest de la Francilienne pour absorber le trafic de poids lourds généré par les fonctions logistiques. Des décisions sont attendues de l'État sur la relance des études. De plus, un important gisement de granulats alluvionnaires - ressource particulièrement nécessaire au développement urbain de l'Île-de-France - dans ce secteur spécifié dans le SDRIF comme gisement d'enjeu interrégional, constitue une contrainte majeure qui repoussera à un terme très éloigné la réalisation d'un projet sur cette partie est.

4. Le projet d'Eco-port à Triel : une utilité non avérée

Un projet d'« Eco-port » de 25 ha devait être réalisé par Ports de Paris. L'arrêté préfectoral de Juillet 2014 autorisant son aménagement a toutefois été annulé en 2017.

En prise directe avec le projet de port de Triel, « l'Écopôle Seine Aval » situé sur la commune de Triel-sur-Seine et de Carrières-sous-Poissy, s'étendant sur une cinquantaine d'hectares, visait à développer un pôle dédié aux activités de l'éco-construction et aux éco-industries. À ce jour, seule la Fabrique 21, programme immobilier dédié aux éco-constructeurs, a été réalisée en 2012.

Aujourd'hui, l'utilité de ce port ne semble pas avérée au-delà de l'aménagement d'un quai public au service des entreprises situées sur le futur Ecopôle ou à proximité.

Sites bord à voie d'eau pouvant être reconvertis en bases logistiques

Quelques sites pourraient faire l'objet d'une veille active dans les années à venir par l'EPI 78/92 compte tenu de l'enjeu que représente le foncier de ces sites. Une concertation entre les acteurs économiques, institutionnels et les collectivités locales sur leur devenir pourrait être menée.

- La base EOLE à Courbevoie (pour faire suite à l'encadré de la partie 3.4 sur La Défense)

La base Seine EOLE actuellement en cours de démontage constituerait un site excellent à préserver pour y développer une logistique urbaine recourant au mode fluvial au service du pôle de La Défense. Celui-ci est en effet le premier pôle générateur de mouvements de livraison dans les Hauts-de-Seine. L'aménagement d'une base dédiée à la logistique des chantiers de construction – démolition et aux flux du quotidien de ce secteur permettrait d'y rationaliser et d'optimiser les mouvements de livraison et d'enlèvement. L'aménagement d'un accès routier (RD7) sera à prévoir. Cela étant, le foncier de cette base logistique est convoité pour permettre le développement d'activités de loisirs, la végétalisation des berges et l'aménagement de pistes cyclables.

- Des friches en bord de Seine : le site « Singer » à Bonnières, le site EDF à Porcheville, le site Lapeyre aux Mureaux
- Des parties de sites industriels en vente ou en reconversion (Renault à Flins, PSA à Poissy ...)
- Des quais / estacades inactifs à identifier et réutiliser (à Vernouillet par exemple)

5. Le site de Renault à Flins pour le renforcement de l'armature logistique de l'ouest francilien

Dans la perspective d'un arrêt des chaînes de production de l'usine de Renault à Flins en 2024, des projets de restructurations industrielles sont envisagés ainsi qu'une réorientation de ses activités vers du reconditionnement de véhicules d'occasion, du recyclage de véhicules hors d'usage, de la réparation et réutilisation de batteries, de la recherche et développement. La libération potentielle d'un foncier bord à voie d'eau, embranché fer, assez facilement et rapidement mobilisable, conduit à s'interroger sur les possibilités de reconverter une partie de ces emprises pour y accueillir des activités portuaires et logistiques.

Au final, il s'agit de mettre en œuvre une stratégie globale misant tout à la fois sur les grandes plateformes spécialisées et les grands projets, pour répondre aux grands enjeux et défis de niveau national et régional, et sur les ports urbains, en réponse à des enjeux plus locaux (BTP et logistique du dernier kilomètre). Les choix devraient donc pouvoir s'opérer plutôt sur des critères de temporalité renvoyant notamment à l'état d'avancement de la réflexion, à la levée préalable d'un certain nombre de conditions (par exemple, dépollution et remise en état d'un site, amélioration de l'accessibilité routière et ferroviaire, organisation d'un débat public...) et au caractère d'opérationnalité des projets.

Dans ces conditions, la stratégie serait à déployer suivant trois horizons temporels :

- le court terme, pour les sites de Limay (extension Nord), Port Seine Métropole Ouest (PSMO), Gennevilliers et les ports urbains ;
- le moyen terme, pour rendre opérationnelles l'extension du site de Limay à l'est (anciennes emprises de la centrale EDF) et la reconversion partielle du site de Flins et engager la phase préparatoire à l'extension de Port Seine Métropole à l'est (poursuite des acquisitions foncières, remise en état des terrains, organisation d'un débat public, ...) avec ou sans la condition liée à la réalisation du bouclage de l'A 104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval ;
- le long terme, pour l'extension de Port Seine Métropole à l'est après remise en état et aménagement des terrains au fur et à mesure de l'exploitation du site (extraction de granulats).

À retenir

L'ouest francilien est le lieu de 40 % du trafic fluvial francilien.

La trame portuaire comprend 23 ports fluviaux dont 2 grandes plateformes : Gennevilliers à vocation de plus en plus urbaine et Limay à vocation industrielle.

Un grand projet est en cours à Achères (PSMO) et un autre est en suspens (Triel-sur-Seine).

L'ouest francilien comprend quelques sites bord à voie d'eau potentiellement intéressants à reconverter en bases de logistique fluviale : la base EOLE à Courbevoie, le site « Singer » à Bonnières, le site EDF à Porcheville. Le site de Renault Flins pourrait être partiellement utilisé pour sa reconversion comme lieu d'accueil d'activités portuaires et logistiques.

Le transport fluvial de marchandises apparaît comme un levier pour mieux exploiter le potentiel de valorisation de la Seine jusqu'au Havre. Il y a une opportunité pour l'ouest francilien de se positionner comme la porte d'entrée logistique du Grand Paris.

La question est d'organiser à la fois le phasage de la réalisation des projets de grandes plateformes spécialisées et de développer l'ensemble des 23 ports et des sites bord à voie d'eau en réponse à des enjeux plus locaux dans une stratégie de diversification couplée à un projet global de réindustrialisation de l'axe Seine.

3.6 Un territoire de moindre enjeu pour le fret ferroviaire

Comme on l'a vu dans l'état des lieux régional, l'axe ferroviaire de la vallée de la Seine ne supporte qu'un trafic relativement faible. Néanmoins quelques sites génèrent un trafic non négligeable, plusieurs trains par jour, et peuvent constituer un intérêt stratégique pour l'ouest francilien, d'autant plus que le Gouvernement vient de lancer en septembre 2020 un grand plan de redéveloppement du fret ferroviaire. Les **4 sites ferroviaires à enjeu** ou au moins à suivre sont ceux de Gennevilliers, Limay, Flins et Achères, Trappes.

1. Gennevilliers : principal site multimodal mais un développement ferroviaire très contraint

Le port accueille quotidiennement 4 à 5 trains de matériaux de construction pour les grandes entreprises du BTP. En 2019, il a accueilli de nouveaux trafics à raison de 3 trains par semaine. Il s'agit, dans un sens, des voussoirs en provenance de Rennes nécessaires à la construction du tunnel du train Eole (28 000 voussoirs seront transportés en 2020 et 2021) et dans l'autre, des conteneurs maritimes expédiés depuis Gennevilliers vers la Bretagne. Le port de Gennevilliers est le 1^{er} terminal à conteneurs d'Ile-de-France. Cependant la part modale du transport ferroviaire des conteneurs traités sur les ports franciliens, et en particulier de Gennevilliers, n'est que de 6%, contre 30% pour le fluvial et 64% pour la route (source : Ports de Paris).

Outre les actuels clients du fer, d'autres parcelles embranchées fer existent et le port de Gennevilliers reçoit des demandes de chargeurs pour développer de nouveaux trafics ferroviaires. Mais le raccordement ferroviaire est très **pénalisant** : il se fait via le RER C et en cisailant le RER D pour les flux venant du Nord.

Pour envisager un développement des trafics ferroviaires et notamment un trafic de conteneurs, une amélioration par un raccordement direct à la **Grande ceinture** serait indispensable d'autant plus que de moins en moins de sillons seront disponibles pour le fret.

Comme évoqué par le Directeur du port de Gennevilliers⁴², il y aurait possibilité au port de Gennevilliers d'aménager un chantier **de transport combiné**. Une solution pourrait consister à l'aménager sur la dizaine d'hectares et le faisceau de 6 voies dont le port dispose dans la partie sud entre le port et l'A86. Une autre solution consisterait à l'aménager sur l'actuel terminal fluvial à conteneurs. Mais le transport combiné fer-route à Gennevilliers était déjà cité dans le plan stratégique du port de 2011 ...

Quelle que soit la solution retenue, l'amélioration de la desserte ferroviaire et la connexion à la grande ceinture constituent pour ce projet comme pour le développement du trafic ferroviaire, une condition indispensable.

2. Limay : une fonction de hub trimodal pour la logistique industrielle

La plate-forme fluviale de Limay, qui reçoit traditionnellement 30 à 40 000 tonnes de ferrailles par le mode ferroviaire, est depuis 2015 une grande plateforme tri-modale avec préacheminement ferroviaire et redistribution par voie fluviale de matériaux de construction. **Elle reçoit trois à quatre trains par semaine** en provenance de la carrière de Ferques (Carrières du Boulonnais), soit 460 000 tonnes de granulats acheminées par an. De là, la livraison finale s'effectue par la Seine, avec la possibilité de charger des convois pouvant atteindre 4 000 tonnes, ou par voie routière (A13). Limay a traité 495 000 T par fer en 2018 dont 96% de matériaux de construction.

La tri-modalité effective de ce port constitue un atout important. Le port dispose en effet d'un faisceau de 4 voies et a aménagé une cinquième voie privative pour les Carrières du Boulonnais, acteur historique du monde des granulats, qui utilise successivement les modes ferroviaire et fluvial et y a implanté son hub fer-fleuve. Les flux en provenance des carrières de Ferques sont acheminés par train sur Limay (3 à 4 trains par semaine), puis dispatchés vers l'agglomération parisienne par la voie d'eau ou par la route en fonction des volumes à livrer et des destinations.

Quelques autres entreprises utilisent également le mode ferroviaire dont TMF Operating. Cette entreprise réceptionne, trie et expédie des produits industriels - en particulier des produits sidérurgiques provenant des sites sidérurgiques implantés notamment dans le Nord de la France et de l'Europe à destination de l'industrie automobile - cheminant par voie fluviale, ferroviaire ou routière. Son site de Limay est équipé de ponts roulants pouvant manutentionner des charges lourdes allant jusqu'à 30 T. D'après le directeur du site, avec la restructuration du site Renault de Flins, cette activité au service de l'industrie automobile a perdu l'un de ses clients importants. Il cherche à se redévelopper sur d'autres secteurs.

L'accès ferroviaire au site portuaire n'est pas optimal. S'il se fait de manière directe lorsque l'on vient de Normandie, il faut effectuer un rebroussement à Mantes pour ce qui concerne les origines Nord et Ile-de France, comme indiqué par SNCF Réseau et Ports de Paris lors de nos entretiens⁴³. Or la mise en service d'EOLE pourrait compromettre l'accessibilité au site pour les flux en provenance du nord et de l'Ile-de-France. Le développement de l'offre ferroviaire nécessitera donc d'éviter ce rebroussement. Le passage par le site EDF de Porcheville constituerait une solution et doterait le port de deux accès, ce qui constituerait une véritable amélioration.

À cet effet, le secteur qui intéresse Port de Paris concerne une parcelle d'une trentaine d'ha située en bordure des voies ferrées. Cette parcelle pourrait améliorer significativement la desserte ferroviaire du port de Limay et y accueillir un chantier de transport combiné. Aujourd'hui les acteurs attendent d'**EDF** qu'une décision claire sur les terrains qui seront cédés et un calendrier précis soit prise rapidement.

La stratégie du nouvel acteur HAROPA PORT sera particulièrement intéressante à suivre. Dans son plan stratégique 2020-2025, Limay (comme Gennevilliers) est qualifié de "pôle d'échanges majeur" situé à mi-chemin entre Paris et Rouen. Son extension afin d'accueillir de nouvelles implantations logistiques est envisagée sur la période 2020-2024.

⁴² Entretien n°5, annexe

⁴³ Entretien n°4 et entretien n°8, annexe

3. Flins et Achères : des sites potentiels pour l'accueil d'un chantier de transport combiné rail-route

Rappelons à l'échelle régionale le déficit en terminaux de transport combiné rail-route (seulement trois sont opérationnels situés en dehors de l'ouest francilien). Le site de Flins à moyen terme et le site d'Achères à plus long terme ont été identifiés comme des sites potentiels de transport combiné. Mais tant pour Flins que pour Achères, la possibilité d'y aménager un chantier de transport combiné **ne paraît pas en l'état actuel optimale**.

- À Flins, la configuration du site n'autorise qu'une longueur de voies de 500 m, ce qui permet d'y effectuer des opérations, mais sans gains de compétitivité futurs liés à des trains de grande longueur. Par ses accès directs à la Seine, au réseau ferré national et à l'A 13, d'une part, et ses aménagements actuels (quai bord à voie d'eau, Ducs-d'Albe), d'autre part, ce site recèle néanmoins des potentialités non négligeables pour y accueillir un terminal multimodal fleuve-rail-route qu'il ne conviendrait pas de sous-estimer dans le contexte de la restructuration des activités du Groupe Renault et de mutation du foncier qui lui est liée à court terme.

- À Achères, la localisation du chantier combiné sur la partie située à l'est du projet PSMO se heurte à deux difficultés majeures. D'une part, la desserte ferroviaire pourrait s'appuyer sur le faisceau du site d'Achères Grand Cormier mais nécessitera des investissements importants pour permettre une insertion des trains sur la voie du RER A. D'autre part, la localisation sur un secteur de ressource en matériaux alluvionnaires particulièrement stratégique pour l'Île-de-France repousse le projet à une échéance très lointaine.

4. Trappes, une interrogation sur sa fonction de porte d'entrée ferroviaire

Trappes est du fait de sa grande zone d'activités un secteur d'entrepôts important. Une installation terminale embranchée (ITE) y est active pour l'acheminement de trains de matériaux de construction.

Le positionnement de ce secteur au sud-ouest du territoire de l'ouest francilien pourrait lui conférer une fonction de porte d'entrée route-fer pour les flux en provenance de l'ouest de la France.

Ainsi, les vousoirs qui sont acheminés sur le port de Gennevilliers transitent par Trappes et empruntent l'itinéraire par Plaisir-Grignon, Épône, puis remontent sur Pontoise pour redescendre ensuite sur Gennevilliers. SNCF Réseau nous confirme lors de notre entretien que Trappes n'est pas une priorité. Néanmoins il faut noter sa volonté de préserver le triage de Trappes pour y développer un terminal dédié à la réception d'un trafic de granulats en provenance des carrières de Thouars (Deux-Sèvres).

Finalement, si l'ouest francilien est un territoire de moindre importance pour le fret ferroviaire, c'est néanmoins par des flux ferroviaires massifiés qu'est assurée, à partir des sites de Limay et de Trappes, une part non négligeable de l'approvisionnement de l'Île-de-France en matériaux de construction (approvisionnement également assuré par la ligne Flamboin-Gouaix – Montereau en Seine-et-Marne). En fait, la question du fret ferroviaire dans le corridor de l'axe Seine est étroitement liée à l'avenir du fret ferroviaire en France. Le Plan fret régional de 2018 de la Région Île-de-France ne s'est pas bercé d'illusions sur le devenir du fret ferroviaire et a parié plutôt sur le fluvial. En revanche le Gouvernement actuel semble vouloir lui donner une ultime chance (avant la prochaine ...) avec son Plan de relance du fret ferroviaire finalisé début 2021 (voir partie 2.1.4). L'objectif fixé de doubler la part du ferroviaire en 2030 nécessiterait de **tripler le trafic combiné rail-route** et d'aménager de nouveaux **chantiers de transport combiné**. Dans cette vision volontariste, il faut rappeler l'atout principal du mode ferroviaire⁴⁴ : c'est un mode de transport massifié. Il permettrait au port du Havre de **mieux irriguer son hinterland**. L'enjeu en vaut la peine pour l'ensemble de la collectivité car le report modal de la route vers le fer permettrait de décongestionner les grands axes routiers (l'A1 et l'A13) et réduire les impacts environnementaux. Les effets de la liaison modernisée Serqueux-Gisors créant un nouvel itinéraire depuis le Havre (voir partie 2.2.5) sont également très attendus. Haropa-Port du Havre a

⁴⁴ Un train de fret standard peut transporter 1 300 T, soit l'équivalent de 65 poids lourds (PL) chargés à 20 T

lancé un appel à manifestation d'intérêt (AMI) en février 2021 pour améliorer la compétitivité du transport combiné. Des aides financières d'Haropa par Unité de Transport Intermodal (semi-remorque, caisse mobile ou conteneur) sont octroyées (15 € par UTI), des aides d'Etat existent déjà telle que l'aide à la pince⁴⁵. C'est à chaque opérateur de transport combiné d'utiliser au mieux ces subventions pour améliorer la compétitivité.

SNCF Réseau, un acteur actif pour nouer des partenariats avec VNF et HAROPA PORT

C'est dans cette vision que SNCF Réseau et VNF ont signé en janvier 2021 une **convention partenariale visant à favoriser la complémentarité entre les modes ferroviaire et fluvial** et à proposer une alternative au transport routier de marchandises (TRM) dans l'objectif de contribuer à la neutralité carbone en 2050.

Rappel des atouts environnementaux du fret fluvial et du fret ferroviaire

Un convoi fluvial transporte jusqu'à l'équivalent de 200 camions en un seul voyage, consomme trois à quatre fois moins d'énergie, et émet trois à cinq fois moins de CO₂ que le TRM.

Le fret ferroviaire émet près de 10 fois moins de CO₂ que le TRM par tonne transportée.

Thierry Guimbaud, le directeur général de VNF, a déclaré lors de cette signature : "Notre ambition commune, c'est de nous appuyer l'un l'autre pour favoriser le plus qu'il est possible le transfert modal de la route vers le rail et le fluvial. Il y a de vrais terrains où l'on peut jouer l'alternative intelligemment ensemble ». Isabelle Delon, directrice générale adjointe clients et services chez SNCF Réseau, a ajouté : "C'est une demande très très forte du marché en ce moment d'étudier des solutions de type ferroviaire et fluvial, bien plus respectueuses de l'environnement. Il n'y a rien de pire que d'avoir une demande qui ne pourrait être satisfaite faute de propositions concrètes". Très lucides, les deux partenaires ne s'engagent pas sur des investissements financiers nouveaux mais **sur des actions de repérage des terrains appartenant à la SNCF à proximité de voies d'eau**, en fonction des besoins des filières industrielles utilisatrices. Ils comptent aussi échanger sur les arrêts de circulation sur leurs réseaux afin de proposer dans la mesure du possible des solutions de substitution. Les deux partenaires ont annoncé commencer leur collaboration par la Vallée de la Seine. Ils vont travailler au développement d'une offre commerciale alliant trains et péniches, puis communiquer ensemble auprès des chargeurs et logisticiens. Un des premiers chantiers va consister à "cartographier finement les complémentarités entre les deux modes, pour les flux existants comme pour les flux potentiels à développer". Reste la question sensible des emprises appartenant à la SNCF. Peut-on imaginer un dispositif où la gestion du domaine public ferroviaire serait assurée sur délégation de la SNCF par des porteurs de projets au service d'un projet de développement de transport multimodal propre ?

SNCF Réseau est aussi partenaire des ports du Havre, Rouen et Paris puis Haropa depuis 2015 sur le projet Fret Ferroviaire Axe Seine (FFAS) qui vise à développer la part modale du fret ferroviaire sur les ports de Paris, Rouen et Le Havre. Actuellement, les deux organismes travaillent à identifier de nouveaux trafics fret potentiels reliant le centre de la France à l'Axe Seine. Ils ont présenté en février 2021 lors de la deuxième édition du « business event » une nouvelle offre de sillons permettant aux entreprises ferroviaires d'assurer une ou plusieurs navettes quotidiennes entre Le Havre et Valenton et d'optimiser ainsi au maximum le roulement matériel afin de baisser les coûts de production. Le partenariat est bénéfique aux deux parties car les ports ont besoin de visibilité par rapport à la capacité ferroviaire qui peut être attribuée pour leur trafic. Réciproquement, SNCF Réseau a aussi besoin de visibilité sur les besoins de transport émanant des grands générateurs de trafic pour pouvoir les inscrire le plus en amont possible.

⁴⁵ Aide financière à l'exploitation des services de transport combiné de marchandises (route-fer ou route-fluvial) visant à réduire le différentiel de coûts entre les modes massifiés (rail, fluvial, maritime courte distance) et la route, induit par la rupture de charge inhérente à ce mode de transport.

À retenir

L'axe ferroviaire Le Havre – Paris est un axe d'importance secondaire

La desserte ferroviaire des sites portuaires de Gennevilliers et de Limay doit être améliorée pour accompagner un développement significatif

Flins et Achères partie Ouest sont des sites non optimaux pour y aménager un chantier de transport combiné rail-route.

La desserte ferroviaire de Trappes est inadaptée à un rôle de porte d'entrée multimodale de l'ouest francilien hormis pour l'approvisionnement de l'Île-de-France en matériaux de construction.

Le projet Serqueux-Gisors a été mis en service en mars 2021. Il montre que l'on ne peut se résoudre à écarter le mode ferroviaire des chaînes logistiques multimodales et intermodales.

Le mode ferré est un mode de transport massifié qui permettrait au port du Havre de mieux irriguer son hinterland.

Un partenariat SNCF Réseau-VNF a été mis en place début 2021 pour lancer des actions concrètes de développement de l'intermodalité fer-fleuve dans une approche très pragmatique, complétant le partenariat SNCF Réseau-Haropa en cours depuis 2015.

4. Analyse AFOM de l'ouest francilien

L'analyse AFOM (Atouts-Faiblesses-Opportunités-Menaces) présente de manière synthétique et contextualisée les éléments à retenir de l'état des lieux fret et logistique aux niveaux national et régional et les éléments du diagnostic du territoire de l'ouest francilien. C'est sur la base de cette analyse que pourraient être déduits les enjeux fret et logistique pour l'ouest francilien en vue d'élaborer une stratégie interdépartementale à l'échelle de l'ouest francilien sur laquelle se sont engagés les deux Départements en janvier 2020. On ne s'étonnera pas de lire classiquement dans une analyse AFOM un sujet figurant à la fois comme opportunité et comme menace selon qu'il est appréhendé par les acteurs publics ou économiques (par exemple le Canal Seine Nord Europe).

ATOUS	FAIBLESSES
<p>① Territoire lié au grand port maritime du Havre par le corridor Seine.</p> <p>② Situation géographique stratégique à la croisée de l'axe Seine et du canal Seine-Nord Europe, au cœur de la future liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escout.</p> <p>③ La Seine, axe de transport massifié, au gabarit européen, au potentiel largement sous-exploité</p> <p>④ Multimodalité fer/fleuve/route sur l'axe Seine pour réduire la domination du mode routier.</p> <p>⑤ Le mode fluvial est un mode de transport massifié, écologique, peu bruyant et peu accidentogène.</p> <p>⑥ Déjà 40% du trafic fluvial de marchandises d'Ile-de-France traité dans l'ouest francilien.</p> <p>⑦ Puissante trame portuaire : 23 ports fluviaux dont deux grandes plateformes multimodales : Gennevilliers (plateforme BTP et urbaine), Limay (plateforme industrielle tri-modale) et le projet PSMO.</p> <p>⑧ Des sites portuaires et industriels embranchés fer (Gennevilliers, Limay-Porcheville, Bonnières-sur-Seine, les Mureaux, Flins-Aubergenville) plus le secteur de Trappes.</p> <p>⑨ Des partenariats existants entre Haropa, SNCF Réseau et VNF.</p> <p>Exemple : recherche de nouveaux sillons ferroviaires et de nouveaux trafics ensemble</p> <p>⑩ Quelques communes à forte vocation logistique : Gennevilliers, Trappes, Coignières, Nanterre.</p> <p>⑪ 5 stations d'avitaillement GNV et une unité de méthanisation sur le port de Gennevilliers prévue pour 2024 pour approvisionner directement la station GNV</p>	<p>① Situation géographique marginale de l'axe Seine, à la périphérie des grands courants et flux d'échanges économiques et commerciaux traversant le continent européen.</p> <p>② Faiblesse de la desserte multimodale (fermée et fluviale) au port du Havre qui a un impact sur les trafics de l'ouest francilien.</p> <p>③ Une logistique essentiellement routière (externalités négatives).</p> <p>④ Un réseau routier qui se caractérise par des maillons manquants (dont la Francilienne), des aménagements parfois inadaptés, et des traversées de Seine insuffisantes.</p> <p>⑤ Accessibilité routière faible vers certains ports (comme Gennevilliers), source de trafic routier parasite et de congestion.</p> <p>⑥ Spécialisation de la plupart des plateformes portuaires dans le traitement des matériaux de construction, s'accompagnant de faibles retombées économiques pour les territoires en termes d'ancrage des filières industrielles et en matière de développement d'emplois locaux.</p> <p>Les ports de l'ouest francilien dédiés, pour nombre d'entre elles, aux filières du BTP et des matériaux de construction (atout majeur pour le Grand Paris), sont largement déconnectés des activités du port du Havre et probablement sous-équipés pour accompagner un développement du trafic de conteneurs (sauf Gennevilliers).</p> <p>⑦ Axe ferroviaire Paris-Rouen-Le Havre de second rang au niveau national.</p> <p>⑧ Mauvaise accessibilité ferroviaire des ports de Limay et plus encore de Gennevilliers qui compromet le développement du mode ferroviaire.</p> <p>⑨ Trappes situé sur un axe ferroviaire de faible trafic. Desserte ferroviaire inadaptée à un rôle de porte d'entrée rail-route de l'ouest francilien.</p> <p>⑩ Une logistique urbaine ferroviaire en panne</p>

	<p>⑪ Un territoire déficitaire en immobilier logistique (11% des surfaces logistiques de l'Île-de-France contre 34% en Seine et Marne).</p> <p>⑫ Disparition progressive des surfaces logistiques dans les Hauts-de-Seine et aucune implantation logistique d'envergure dans les Yvelines.</p> <p>⑬ Peu de foncier disponible pour une extension significative du port de Gennevilliers et son repositionnement sur des trafics autres que les matériaux de construction et les déchets (logistique urbaine, conteneurs).</p>
OPPORTUNITES	MENACES
<p>① Ambition affichée du Gouvernement actuel pour relancer le trafic ferroviaire de marchandises. Deux exemples :</p> <p>a. Mesures du 1^{er} CILOG :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ simplification du passage des marchandises aux points d'entrée-sortie du territoire ▪ aide au développement des services de fret ferroviaire <p>b. Plan de relance du fret ferroviaire finalisé début 2021. Objectif : doublement de la part du ferroviaire de 9% actuellement à 18% en 2030</p> <p>② L'ouverture du segment ferroviaire Serqueux-Gisors en mars 2021 pour créer un nouvel itinéraire fret depuis le Havre.</p> <p>③ Se saisir de la dynamique impulsée par les routes ferroviaires de la soie vers le centre de l'Europe et la Chine en favorisant l'itinéraire passant par l'Île-de-France</p> <p>④ La vallée de la Seine reconnue comme espace stratégique pour la France. Exemples : Contrat de Plan Interrégional État-Régions Vallée de la Seine (CPIER), Schéma d'aménagement fluvial de la Seine (DRIEA, 2019)</p> <p>⑤ Adhésion majoritaire pour lutter contre le changement climatique par le report modal de la route vers le fer ou le fluvial, le développement de « ports verts » et la logistique « verte ».</p> <p>⑥ Nouveaux marchés pour le trafic fluvial : maillon de la logistique des derniers kilomètres et dans le trafic de conteneurs, lequel dispose d'un véritable potentiel de développement en lien avec l'activité du port du Havre.</p> <p>⑦ L'accroissement des flux de livraison dû à l'e-commerce ouvre un marché pour la logistique urbaine fluviale.</p>	<p>① Poursuite de la désindustrialisation de la vallée de Seine : restructuration du secteur automobile, fermeture de l'usine UPM de Chapelle-Darblay (Rouen) ...</p> <p>② Risque d'hyperspécialisation des plateformes portuaires de l'ouest francilien dans le traitement des matériaux de construction à défaut de diversification de leurs activités (logistique urbaine, conteneurs, logistique industrielle). Exemple : Exploitation sur le long terme du gisement alluvionnaire de la plaine d'Achères repoussant à très long terme l'aménagement de la partie Est de Port Seine Métropole.</p> <p>③ Faible compétitivité des ports maritimes français et notamment du port du Havre. Risque de « feederisation » du port du Havre si celui-ci venait à perdre certaines escales au profit des ports nord-européens.</p> <p>④ Très forte concurrence exercée par les ports du Range Nord européen avec le risque à terme de les voir contrôler une majeure partie des grandes voies d'approvisionnement par l'est de l'Île-de-France au détriment de l'axe Seine. Exemple : fusion en 2022 des ports flamands de Zeebruges et d'Anvers devant leur permettre d'asseoir leur position dominante sur le trafic de conteneurs et de véhicules automobiles.</p> <p>⑤ Concurrence avec le futur canal Seine-Nord Europe.</p> <p>⑥ Accentuation de la congestion routière et des impacts environnementaux.</p> <p>⑦ Non-réalisation de certains projets routiers structurants (dont le bouclage de la Francilienne à l'ouest) permettant de décongestionner la</p>

<p>⑧ Des investissements lourds prévus sur le fluvial : 1,2 Mds € investis sur la Seine d'ici 2030 pour fiabiliser le réseau et la réalisation de projets majeurs d'infrastructures : le canal Seine-Nord Europe, la mise à grand gabarit Bray- Nogent, l'aménagement de l'Oise aval (Mageo) et la future chatière à Port 2000.</p> <p>⑨ Conséquence du Brexit : capter une partie du trafic transmanche sur les ports normands (notamment sur le port du Havre), générant des flux supplémentaires sur l'axe Seine.</p> <p>⑩ 1700 ha de foncier à vocation logistique disponibles sur l'axe Seine partie normande (pour la réindustrialisation de l'axe Seine).</p> <p>Par exemple, des possibilités d'extension sur le port de Limay (extension programmée au Nord sur une trentaine d'hectares + reconversion possible et sous conditions (dépollution préalable du site,...) des emprises de l'ancienne centrale EDF de Porcheville embranchées fer pour des activités fret et logistique) et une opportunité de 1^{er} ordre avec la libération potentielle de foncier sur le site de Renault - Flins</p> <p>⑪ Aspiration à relocaliser des activités industrielles stratégiques en France suite à la crise Covid-19</p> <p>⑫ Renforcement de la ZFE à l'échelle de la MGP à partir du 1^{er} juin 2021 qui interdit la circulation des PL les plus polluants à l'intérieur d'A86 et donc inciter les logisticiens à penser davantage au report modal ou au moins à verdir leur flotte de PL et VUL.</p>	<p>route et de réduire les impacts environnementaux.</p> <p>⑧ Tendance lourde de déclin continu du fret ferroviaire depuis 40 ans.</p> <p>⑨ La politique d'allocation des sillons ferroviaires orientée prioritairement en Ile-de-France en faveur des trains de voyageurs au détriment de la circulation des trains fret.</p> <p>⑩ Mise en service d'EOLE compromettant l'accessibilité ferroviaire au port de Limay</p> <p>⑪ Sur les 100 Mds€ du plan de relance économique annoncés par le Gouvernement, 4,5 Mds€ iront au rail, dont seulement 300 M€ affectés au fret ferroviaire (moins de 0,7%).</p> <p>⑫ Dynamique des « nouvelles routes ferroviaires de la soie » risquant de fragiliser et de marginaliser plus encore le corridor logistique de l'axe Seine si l'itinéraire via Metz-Anvers est privilégié.</p> <p>⑬ Une tension sur le foncier logistique qui s'accroît par le phénomène NIMBY et le coût du foncier</p>
---	---

5. Conclusion

Toute politique publique de transports doit aujourd'hui être pensée à l'aune des grandes thématiques actuelles que sont la relance de l'industrialisation, l'économie collaborative et l'économie circulaire, la limitation de l'artificialisation des terres, la transition numérique, les transitions écologique et énergétique. Le secteur du fret et de la logistique n'y échappe pas. Les chargeurs, les logisticiens, les transporteurs sont plus sensibles à l'impact environnemental de leurs activités qu'avant. Mais ce secteur fait partie de la sphère de l'économie concurrentielle pure, et si la préoccupation environnementale est légitime à l'heure de l'urgence climatique, elle n'occulte pas l'enjeu d'amélioration de la compétitivité de la filière logistique française dans la concurrence économique internationale.

Le présent rapport a permis de faire un état des lieux du fret et de la logistique en partant de l'échelle nationale avant d'atterrir sur l'axe Seine, en passant par les échelles régionale et départementale. Les sujets de multimodalité, de report modal de la route vers les modes massifiés (fluvial, fer), de logistique urbaine durable, du foncier dédié aux surfaces logistiques en lien avec la réglementation, d'innovation et du numérique, de verdissement des différents modes de transport et des ports fluviaux ont été examinés.

Une suite à cette étude consisterait à définir les enjeux puis à proposer les actions permettant de répondre à une stratégie qui viserait à réaffirmer le positionnement de l'ouest francilien comme porte d'entrée logistique métropolitaine, renforcé ici par le caractère industriel de ses activités hérité pour partie de l'utilisation du fleuve, son rôle potentiel dans la construction d'un Grand Paris des marchandises en rupture avec le modèle de développement dominant à l'œuvre, tributaire du seul mode routier et porteur de déséquilibres, et son appartenance naturelle à la Vallée de la Seine qui forme le trait d'union avec la façade maritime.

Annexe : liste des entretiens

Nous tenons à remercier toutes les personnes qui ont bien voulu nous accorder un entretien.

N°	Organisme	Contact	Fonction	Date
1	Département des Yvelines	Jean Christophe Rigal , Jamila Baya	Directeur Données & Prospective , Chef de service Attractivité et Marketing Territorial	12/03/2020
2	Département des Hauts-de-Seine	Thierry Dussautoir	Chef du service Politiques et offres de mobilité	27/08/2020
3	VNF	Bertrand Neveux	Adjoint au chef de service, service développement de la voie d'eau	02/09/2020
4	SNCF Réseau	Hugues Nollet	Service foncier et sécurité projets tiers	08/09/2020
5	Port de Gennevilliers	Jean Plateau	Directeur du port de Gennevilliers	09/09/2020
6	GPSO	Alexis Gastauer	Directeur de la mobilité	28/09/2020
7	TMF Operating	Arnaud de Chiree	Vice-Président	05/10/2020
8	Ports de Paris	Mariusz Wiecek	Directeur du pôle Seine Aval	08/10/2020
9	GPS&O	Katia Mirochnitchenko	Directrice du Développement Economique	15/10/2020
10	VNF	David Berthet	Chargé de Développement	09/11/2020
11	Groupe LA POSTE	Veronique Schoentjes	Déléguée au développement régional	12/11/2020
12	SOGARIS	Pierre Berger	Responsable Etudes et Développement	04/12/2020
13	NouvelAttitude	Serge Da Silva	Chef de site	09/12/2020
14	Urby	Sabine Chialva	Directrice du Réseau URBY IDF	19/01/2021
15	LSN (Logistique Seine Normandie)	Lucile Audièvre	Cheffe de projet	21/01/2021
16	SOGARIS	Sonia Samadi	Directrice du Développement et de l'Innovation	28/01/2021

Bibliographie

1. « Axe Seine. Une vision partagée ». Coopération des agences d'urbanisme APUR-AUCAME-AURBSE-AURH-INSTITUT PARIS REGION. 2012
2. « Schéma départemental de la logistique en Seine-et-Marne ». 2013
3. « Mission de reconfiguration du Canal Seine Nord Europe Réseau Seine-Escaut. Un projet pour la relance de la croissance ». Rapport au ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, par le député Rémi PAUVROS. 2013
4. « Urban Freight research roadmap ». Alliance for Logistics Innovation through collaboration in Europe (ALICE) / European Road Transport Research Advisory Council (ERTRAC). 2015.
5. « Le B2C et son fonctionnement logistique en Île-de-France ». Institut Paris Region. Rapport. 2016
6. « La logistique urbaine : métamorphose et innovations ». Institut Paris Region. Note rapide Mobilité n° 719. 2016
7. « Shifting patterns. The future of the logistics industry ». www.pwc.com/transport . Pwc. 2016
8. « Les VUL dans la ville : enjeux de connaissance, enjeux d'action publique ». Boutueil V., Savy M. TI&M n°505. 2017
9. « Les Franciliens et le e-commerce - Pratiques d'achat et de livraison ». Institut Paris Region. Infographie. 2017
10. « Les nouvelles routes de la soie : quel accès pour l'Île-de-France ? ». Institut Paris Region. Note rapide Mobilité n° 784. 2018.
11. « Le gaz, un carburant d'avenir pour le transport de marchandises ». Institut Paris Region. Note rapide Mobilité n° 794. 2018.
12. « Les véhicules utilitaires légers. Pour une meilleure régulation et des usages maîtrisés ». Rapport de Damien Pichereau, député. 2018
13. « Pour une chaîne logistique plus compétitive au service des entreprises et du développement durable ». Daher P., Hémar E. 2019

14. « Les corridors ferroviaires européens et la BRI : quelle articulation ? ». Institut Paris Region. Note rapide Mobilité n° 811. 2019.
15. « Vallée de la Seine. Seine vision 2040. Actes des ateliers ». Restitution des ateliers prospectifs 2019-2020. Coopération des agences d'urbanisme APUR-AUCAME-AURBSE-AURH-INSTITUT PARIS REGION. 2020
16. « Le transport fluvial : un levier indispensable à la transition énergétique ». Institut Paris Region. Note rapide Mobilité n° 853. 2020
17. « Fret fluvial en Île-de-France : crue ou décrue ? ». Institut Paris Region. Note rapide Mobilité n° 857. 2020
18. « Le bateau autonome cherche son cap ». Institut Paris Region. Note rapide Mobilité n° 851. 2020
19. « Panorama de l'industrie dans la Vallée de la Seine ». INSEE Normandie. Dossier n°17. 2020
20. « L'Axe Nord – une grande alliance au coeur d'un marché de 80 millions d'habitants. Plan d'action 2020 – 2025 ». Conseil de coordination interportuaire et logistique de l'Axe Nord. 2020
21. « Fret et logistique : évolutions accélérées ». Dossier du magazine TI&M n°522. Juillet-août 2020
22. « Pour un développement durable du commerce en ligne ». Rapport de France Stratégie, du CGDD et de l'Inspection générale des finances. 2021
23. « Compétitivité de la vallée de la Seine : comment redresser la barre ? ». Note de l'Institut Montaigne. Janvier 2021
24. « Axe Seine. Enjeux et perspectives ». Magazine Navigation Ports & Intermodalités (NPI), n°1626. Mars 2021
25. « Brexit : impacts sur les flux transmanche et sur l'axe Seine ». Institut Paris Region. Note rapide Mobilité n°915. 2021
26. « Logistique urbaine durable ». Rapport de France Logistique. 2021
27. « Stratégie nationale de développement du fret ferroviaire ». Rapport du Ministère chargé des Transports. 2021



L'INSTITUT PARIS REGION
ASSOCIATION LOI 1901.

15, RUE FALGUIÈRE - 75740 PARIS CEDEX 15 - TÉL. : 01 77 49 77 49