

# QUEL SCHÉMA LOGISTIQUE POUR L'ÎLE DE FRANCE ?

## Le constat

Le secteur de la logistique est en pleine concentration et se caractérise par la constitution de grands groupes internationaux dans les domaines de la messagerie, de la logistique et de l'organisation du transport. Ce mouvement s'est accompagné, en France comme en Europe, par l'implantation de grandes plates-formes<sup>1</sup> à vocation internationale sur des sites disposant d'une très bonne desserte routière et, si possible, ferroviaire et dans certains cas, d'un aéroport ou d'un port. Il s'agit en effet d'être situé à proximité des nœuds des grands réseaux de communication afin de pouvoir desservir des aires de marché très larges le plus efficacement possible.

Les plates-formes qui ont pour vocation de desservir toute une agglomération – et en l'occurrence la région capitale – sont de fait de taille relativement importante et s'implantent au cœur de leur bassin de consommation.

En Île-de-France en particulier, elles desservent aussi une partie ou la totalité du territoire national, ou encore une partie de l'espace européen, puisqu'elles bénéficient d'un très bon réseau d'infrastructures et peuvent aussi faire des économies d'échelle grâce à une organisation intégrée. Aussi l'Île-de-France, en raison de son positionnement particulièrement favorable comme grand bassin de consommation qui attire et génère des flux de marchandises importants et qui se situe sur un corridor de transit entre le nord et le sud de l'Europe a-t-elle accueilli, au cours des dix dernières années, des implantations logistiques d'une ampleur plus considérable<sup>2</sup> que ce qui avait été prévu par les professionnels du secteur.

Ces plates-formes implantées en Ile de France desservant des marchés parfois lointains, on

<sup>1</sup> On évoque ici essentiellement les grandes plates-formes du fait de leur fonction de massification des flux et de leur nécessaire articulation avec les grands réseaux de transport. L'implantation des plates-formes de distribution urbaine, de plus petite dimension mais dont l'enjeu est tout aussi stratégique, relève de problématiques d'aménagement plus locales. (Voir la fiche relative à l'organisation spatiale de la logistique).

<sup>2</sup> Depuis 1994, près de 5,5 millions de m<sup>2</sup> d'entrepôts ont été mis en chantier, soit 30% du parc francilien existant estimé à 20 millions m<sup>2</sup>. La consommation foncière correspondante a été d'un peu plus de 300 ha bruts par an. Le CALIF (Comité Aménagement et Logistique en Ile de France qui avait été créé en 1989 par le Secrétariat d'Etat chargé des transports et associait le Conseil Régional, le CESR, les administrations et l'ensemble des professions concernées par l'activité logistique et avait pour mission d'élaborer des propositions concernant l'organisation de l'accueil et du transport des marchandises) avait estimé à un total de 1000 ha à l'horizon de 20 ans, les emprises à réserver pour les grandes plates-formes logistiques.

pourrait souhaiter ne conserver en Île-de-France que celles dont la vocation est la desserte du bassin de consommation régional. Seraient minimisés ainsi les impacts en terme de congestion routière et les nuisances environnementales qui leur sont associées. Mais compte tenu du fait que la vocation des plates-formes logistiques implantées en Île-de-France est très souvent mixte (desserte du marché francilien et d'une partie ou de la totalité du marché national voire européen) peut-être serait-il préférable que l'Île-de-France s'organise afin de recueillir la valeur ajoutée générée par l'activité logistique. En effet, si elle est génératrice de nuisances, l'activité logistique est également créatrice d'emplois (la densité moyenne d'emploi sur les sites logistiques récents est de l'ordre de 65 emplois – dont certains qualifiés notamment dans le domaine de l'automatisation, de l'optimisation et de l'échange de données informatiques – pour 10 000 m<sup>2</sup> bâtis<sup>3</sup>), contributrice à la fiscalité locale, facteur de compétitivité et vecteur de développement pour le territoire qui l'accueille.

Cela étant, du fait des congestions routières croissantes en Île-de-France, on voit se manifester un nouvel intérêt des logisticiens qui y sont implantés à la fois pour des sites moins éloignés du cœur de l'agglomération et pour les modes de transport alternatifs à la route qui permettraient d'accéder directement à la zone dense en s'affranchissant des territoires congestionnés.

Il serait donc souhaitable, afin de réduire les véhicules\*km parcourus, de limiter la tendance centrifuge des implantations logistiques franciliennes et de donner la possibilité aux logisticiens, par l'intermédiaire des PLU, de rester au plus près voire à l'intérieur de la zone centrale, en trouvant notamment des solutions de régénération, à coût acceptable, du parc d'entrepôts anciens.

Par ailleurs, les nouvelles générations de grands parcs logistiques multimodaux, comme celui de Dourges<sup>4</sup> dans le Nord, situés à plusieurs centaines de kilomètres de Paris, qui ont pour vocation de desservir des marchés

<sup>3</sup> Il s'agit ici d'une moyenne, la densité d'emplois variant selon les activités exercées et pouvant aller de moins de 30 à plus de 160 emplois pour 10 000 m<sup>2</sup>.

<sup>4</sup> La plate-forme tri-modale Delta 3 de Dourges près de Lille est implantée à proximité des autoroutes A1, A26 et A21, des voies ferrées électrifiées Lens-Ostricourt et Douai-Lille et du canal à grand gabarit Dunkerque-Valenciennes. Elle est équipée d'un chantier combiné rail-route et d'un terminal fluvial à conteneurs.

internationaux mais aussi l'Île-de-France, semblent traduire les mutations récentes du secteur de la logistique et répondre aux besoins des grands groupes internationaux. Encore ne faudrait-il pas que dans ce cas, en l'absence de possibilité de pénétrer dans l'agglomération parisienne par les radiales ferroviaires ou par la voie fluviale, ce développement de grands parcs ne condamne l'Île-de-France à une desserte assurée uniquement par camions.

## Les dysfonctionnements

### Des sites essentiellement mono-modaux

Si l'Île-de-France est particulièrement attractive pour accueillir les grandes plateformes logistiques, celles qui ont été réalisées depuis une dizaine d'années ne se sont que rarement concentrées à proximité des grands nœuds de communication multimodaux faute de sites adaptés<sup>5</sup> ou de disponibilité. Quant aux entrepôts de taille plus restreinte, ils se sont implantés de manière diffuse au gré des opportunités foncières en privilégiant la route, notamment dans l'Est parisien, le long des grands axes autoroutiers, l'autoroute A1 et la francilienne Sud.

L'essentiel des flux de marchandises qui desservent l'Île-de-France passe donc par la route ; mais du fait du déclin progressif du fret ferroviaire français et européen depuis les années soixante dix<sup>6</sup>, c'est aussi le cas des marchandises qui transitent par l'Île-de-France. Ainsi, pour organiser cette fonction économique importante et en développement qu'est la logistique, il faut pouvoir proposer une offre foncière adaptée dans les sites stratégiques desservis par les grandes infrastructures de transport, y compris aéroportuaires.

### Des nuisances qui s'accroissent

Parce que les projets d'entrepôts logistiques ont concerné des zones qui n'étaient pas nécessairement prévues à cet effet, ils n'ont pas toujours été accompagnés d'études d'impacts suffisamment complètes quant aux incidences du trafic poids lourds généré par les activités logistiques que ces entrepôts allaient abriter et à leurs besoins en accès routiers

<sup>5</sup> La plate-forme rail/route qui avait été prévue au SDRIF de 1994 et devait être située dans le secteur de Dammartin n'a pas été réalisée ; ce projet de chantier combiné au Nord-Est de l'Île de France est aujourd'hui en cours d'étude. Par ailleurs, on notera aussi l'aménagement d'une vaste plate-forme (280 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts dont une partie a déjà été réalisée) embranchée fer, à Bruyères sur Oise, dans le Nord du Val d'Oise.

<sup>6</sup> Les causes de ce déclin sont bien connues : réduction de l'activité des industries lourdes, délocalisation des industries de biens de consommation, émergence de la logistique « juste à temps », peu de progrès technologique dans le fret ferroviaire ...

terminaux<sup>7</sup>. Il en est résulté des nuisances souvent importantes pour les habitants des communes concernées (voire des dégradations de l'environnement et des infrastructures non correctement dimensionnées) et, plus généralement, des problèmes d'acceptation de cette activité compréhensibles de la part de la population et des élus. Pour autant cette activité est vitale d'où un enjeu fort d'anticipation et d'organisation en vue de maîtriser les effets induits potentiels.

### Des infrastructures ferroviaires insuffisantes à terme

Si des réserves de capacité significatives existent pour la voie d'eau, la Grande ceinture entièrement électrifiée qui assure les liaisons entre l'Ouest, le Nord, l'Est et le Sud de la France est, elle, l'une des voies de chemin de fer les plus chargées de France. Y sont situés les triages de Villeneuve Saint Georges et du Bourget<sup>8</sup> ainsi que les chantiers techniques de Valenton et Noisy<sup>9</sup>. Ces fonctions techniques et de transit de la Grande Ceinture posent la question de sa capacité, à long terme, à supporter de nouveaux trafics liés au développement du port du Havre d'une part, au projet d'autoroute ferroviaire qui relierait le tunnel sous la Manche et le Bénélux au Sud de la France, à l'Italie et à l'Espagne, en passant par l'Est de la région parisienne d'autre part et donc à pouvoir assurer la desserte ferroviaire de l'Île-de-France pour les marchandises. C'est tout l'enjeu de la pérennisation de la vocation fret de la Grande Ceinture et de l'amélioration de sa capacité à écouler des trafics ferroviaires de fret.

### L'enjeu : organiser l'accueil des activités logistiques

A l'horizon 2025, la demande de transport de marchandises (nationale, internationale y compris le transit) concernant la France devrait s'accroître de l'ordre de 40% ; la concentration des grands flux de marchandises au départ des portes d'entrée maritimes due au phénomène de la mondialisation, ou aériennes, va se poursuivre. Dans l'Europe élargie à 25, le cœur économique de l'Europe se déplacera progressivement vers l'Est et les flux les plus massifs concerneront de plus en plus le Benelux, l'Allemagne, la Suisse et l'Autriche.

<sup>7</sup> 10 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts génèrent en moyenne un flux de 40 à 50 PL/jour.

<sup>8</sup> Ces deux triages reçoivent des wagons isolés et composent des trains entiers à destination d'autres triages en France ou en Europe, où ces wagons seront à leur tour segmentés et les wagons livrés chez les clients finaux.

<sup>9</sup> Il s'agit des terminaux spécialisés de transport combiné rail-route, dédiés au transport de caisses mobiles ou de conteneurs.

Toutefois, les deux grands corridors qui structurent le territoire français - le corridor Ouest Lille-Bordeaux et le corridor Est qui part du sillon mosellan et rhénan et descend vers le sud par le sillon rhodanien - devraient se maintenir. Un nouveau corridor devrait se renforcer, l'axe ouest-est à partir du port du Havre avec le développement du trafic conteneurs lié au nouveau terminal construit dans le cadre du projet Port 2000<sup>10</sup> et dont la réussite reposera en grande partie sur l'aménagement de sa desserte ferroviaire et fluviale pour étendre son hinterland. Toutes ces évolutions auront nécessairement un impact sur les flux de marchandises à destination de l'Île-de-France ou traversant son territoire.

Dans ce contexte, l'enjeu majeur pour l'Île-de-France sera de s'affranchir de potentiels impacts négatifs. La constitution en cours d'achèvement du grand anneau autoroutier autour de l'Ile de France (A29 au Nord, A26 à l'Est, A28 à l'Ouest et A19 au Sud) et celle, à plus long terme, du grand contournement ferroviaire dans le Bassin Parisien, vont clairement dans ce sens.

Quel que soit le choix qui pourrait être fait quant au rôle logistique de l'Île-de-France, il faut placer la réflexion dans un espace beaucoup plus large, au sein du grand réseau de transport qui dessert et contourne l'Île-de-France. Cet espace, qui doit inclure le Havre, est celui des grands corridors de fret car ce sont eux qui structurent directement l'implantation des grandes zones logistiques sur les territoires.

Un schéma logistique multimodal qui préciserait, dans le grand bassin parisien, le rôle logistique souhaité pour l'Ile de France dans les grands échanges européens (attractivité renforcée pour un rôle européen fort ou gestion efficiente de sa propre logistique), permettrait de positionner les grandes plates-formes routières, ferroviaires et combinées, fluviales, aériennes et multimodales qui devront être maintenues et créées en relation avec les réseaux autoroutier, ferroviaire, aéroportuaire et fluvial à grand gabarit structurants et efficacement interconnectés.

---

<sup>10</sup> Dont la capacité sera de 4 millions d'EVP (voir la fiche sur la place de l'Île de France en Europe et dans le monde)