

Cette note a pour objet d'indiquer, au Conseil Régional, les positions avancées par notre assemblée dans ses différents avis relatifs au SDRIF, CPER et PDUIF au regard du document préparant les assises régionales du 29 juin 2011 dont vous trouverez le résumé ci-dessous suivi de la contribution du CESER d'Île-de-France.

<b>LE PROJET D'ASSISES REGIONALES DU FRET ET DE LA LOGISTIQUE : UNE JOURNEE DE TRAVAIL POUR DEBATTRE DE SA STRATEGIE .....</b>	<b>2</b>
Les réseaux d'infrastructure.....	2
Les grandes plateformes logistiques et les plateformes des zones denses.....	3
La gestion des flux logistiques dans les zones denses (petite et grande couronne) .....	3
La logistique, fonction trans-filière de prime importance.....	4
<b>LA CONTRIBUTION DU CESER D'ÎLE-DE-FRANCE .....</b>	<b>4</b>
Les réseaux d'infrastructure.....	5
Les grandes plateformes logistiques et les plateformes des zones denses.....	5
La gestion des flux logistiques dans les zones denses (petite et grande couronne) .....	6
La logistique, fonction trans-filière de prime importance.....	6
En conclusion.....	6
<b>BIBLIOGRAPHIE DU CESER .....</b>	<b>7</b>

## **LE PROJET D'ASSISES REGIONALES DU FRET ET DE LA LOGISTIQUE : UNE JOURNEE DE TRAVAIL POUR DEBATTRE DE SA STRATEGIE**

---

Le projet de la Région dresse un état des lieux du fret en Île-de-France :

- Un grand carrefour européen à valoriser,
- Un transport de marchandises essentiellement routier,
- Le mode ferroviaire, le maillon faible,
- Le mode fluvial, un contexte particulièrement favorable,
- Un espace logistique qui dépasse les limites franciliennes,
- Roissy, un pôle international de premier plan.

Il rappelle l'implication de la Région au cours des dix dernières années :

- Un budget de 6M€ en 2000 qui avoisine aujourd'hui 40M€,
- Le développement d'une expertise (études en interne, en partenariat et expérimentation – Tram fret et livraisons urbaines) préalable indispensable à l'élaboration de sa stratégie,
- Un travail partenarial : concertation avec les professionnels, participation à l'élaboration du projet de PDUIF, accompagnement de réflexions départementales...
- Un approfondissement des connaissances en matière de circulation : lancement d'une enquête Transport de Marchandises en Ville cofinancée par l'État.

Il présente les grands axes de la stratégie régionale dans les trois domaines de la circulation des marchandises, de la logistique et du report modal et avance 10 mesures lui permettant d'apporter une réponse aux insuffisances constatées. Il aborde notamment la problématique du transfert modal dans le cadre du Grenelle de l'environnement, les difficultés rencontrées par le mode ferroviaire ainsi que le potentiel offert par la voie d'eau.

Il s'articule autour de 4 grandes axes :

### ***Les réseaux d'infrastructure***

Proposition 1 :

Dans la perspective de la révision du SDRIF et la préparation des prochains contrats de projets Etat-Région, la Région et l'Etat pourraient travailler dans les prochains mois à l'élaboration d'un document stratégique pour une remise à niveau du réseau d'infrastructures. L'engagement de ces travaux permettra à terme d'élaborer un plan régional Fret.

### ***Les grandes plateformes logistiques et les plateformes des zones denses***

Proposition 2 :

Lancer une phase de diagnostic sur les 12 grands territoires logistiques identifiés par l'IAU Ile-de-France. L'étude porterait sur le fonctionnement logistique et économique, le chiffrage des besoins, l'identification des sites à réhabiliter / à créer, la gouvernance.

Cette action constituerait un signal fort en direction du marché investisseur, des aménageurs et des élus.

Proposition 3 :

Une mission pourrait être confiée à l'EPPFIF,

- pour la remise sur le marché de sites dégradés (pollués)
- d'une façon plus générale pour la maîtrise des terrains en partenariat avec les communes.

En outre, un club des opérateurs pourrait être créé pour aménager et gérer sur le moyen et long terme les sites logistiques que le marché n'investira pas spontanément.

- Pour la zone dense, la Région pourrait s'appuyer sur l'AFTRP et les EPA (EPAORSA, EPADESA, Plaine de France,...).
- Pour ce qui concerne la logistique dans les zones moins denses, la Région pourrait entreprendre des actions auprès des EPA villes nouvelles pour rénover des sites existants avant de créer de nouvelles capacités.

Proposition 4 :

Lancer, avec les acteurs concernés, une première phase expérimentale sur ces différents sites logistiques (grandes plateformes et logistique en zone dense) permettant d'identifier les besoins pour pouvoir répondre aux objectifs du SDRIF. Cette phase expérimentale permettrait d'observer les retours d'expérience pour une généralisation en 2016. Cette démarche bénéficierait d'un fonds dédié.

### ***La gestion des flux logistiques dans les zones denses (petite et grande couronne)***

Proposition 5 :

Mettre en œuvre le PDU en veillant à la cohérence au niveau régional au travers :

- De modulations possibles de l'écotaxe,
- De l'élaboration d'une cartographie des itinéraires privilégiés,
- De la mise en œuvre de chartes,
- De mesures en termes de stationnement et de circulation.

Proposition 6 :

Lancer, avec les acteurs concernés, une démarche expérimentale sur les matériels de transport et les services innovants.

Proposition 7 :

Engager une réflexion pour la mobilisation des infrastructures publiques de transport pour le fret.

### *La logistique, fonction trans-filière de prime importance*

Proposition 8 :

Soutenir et valoriser la filière,

- en reconnaissant son importance au travers de la SRDEI,
- en renforçant les moyens de formation professionnelle,
- par le développement d'actions à l'étranger.

Proposition 9 :

Développer un système d'aides directes aux entreprises,

(Réalisation des embranchements fluviaux et ferroviaires, aide à la modernisation de la flotte, à son renouvellement et son équipement).

Proposition 10 :

Créer une structure d'échanges et de connaissances que pourrait piloter l'IAU pour poser les bases d'une nouvelle gouvernance et favoriser l'émergence, la pérennisation et la diffusion des bonnes pratiques.

## **LA CONTRIBUTION DU CESER D'ÎLE-DE-FRANCE**

---

Le CESER constate avec satisfaction le regain d'intérêt de la Région pour la problématique du fret, de la logistique et de la circulation des marchandises. En effet, ce domaine impacte plusieurs secteurs déterminants pour la vie des Franciliens et pour l'attractivité de la région :

- L'environnement et l'écologie : étant donné la prépondérance du mode routier (90% du trafic) dans le transport de marchandises, se pose la question du report modal pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et plus généralement tenir les engagements du plan climat régional,
- L'économie : la confortation de la base industrielle de la région que souhaite également le CESER rend nécessaire l'amélioration de la circulation des marchandises et la consolidation de la logistique,
- L'emploi : dans le contexte de crise que nous connaissons, et dans la mesure où le secteur de transport de marchandises et de la logistique génère de nombreux emplois, il convient de le soutenir.

Les propositions contenues dans la note préparatoire des assises établie par la Région confirment l'importance du fret dans la vie des Franciliens et l'enjeu pour notre région du développement

d'une politique régionale pour le transport de marchandises et la logistique, dans le respect des orientations du Grenelle de l'environnement et en compatibilité avec les déplacements de la population.

Le CESER apprécie ces propositions. Il souhaite toutefois faire quelques remarques pour les appuyer ou les compléter. Estimant que les futures propositions devront respecter les documents cadres actuellement en cours de révision, il s'appuie sur ses différents avis relatifs aux projets de SDRIF et de PDUIF.

### ***Les réseaux d'infrastructure***

Le CESER préconise l'élaboration d'un schéma d'organisation logistique multimodale définissant la vocation logistique de l'Île-de-France élargie au Bassin parisien prenant appui sur les installations existantes :

- À l'intérieur de l'A86 : spécialisation en messagerie, groupages et produits alimentaires et certains matériaux pondéreux,
- Entre l'A86 et la Francilienne : entreposage de moyenne et longue durée et approvisionnement « lourd » de la région,
- Au-delà : transit et éclatement des flux interrégionaux et internationaux.

Le report modal est un des objectifs à prendre en compte pour répondre à la diminution des gaz à effet de serre. Le CESER souhaite :

- Le développement du ferroutage et la réserve d'espaces pour les grands chantiers de transport combiné. Il lui paraît en outre nécessaire de prévoir des capacités suffisantes de sillons ferroviaires pour le fret et de réserver les emprises actuelles en favorisant l'inter modalité ;
- Une modernisation des axes de contournement ferroviaire dans le Bassin parisien pour le fret de transit,
- Le développement du trafic par la voie d'eau par la réalisation de la liaison fluviale Seine-Nord-Europe et d'une desserte fluviale compétitive de Port 2000, par la modernisation des ouvrages de la Seine-Amont entre Paris et Bray-sur-Seine. Il demande qu'une attention particulière soit portée au gabarit des ouvrages de franchissement des voies navigables (tirant d'air) ;
- Que soit donnée toute sa place au fret aérien dans les échanges internationaux dans des conditions acceptables par les Franciliens notamment par la réalisation du projet Euro – carex.

### ***Les grandes plateformes logistiques et les plateformes des zones denses***

En ce qui concerne les sites et les entrepôts logistiques, le CESER s'inquiète de la politique visant à abandonner progressivement le wagon isolé qui réduit les possibilités d'acheminement des petits lots.

Il souhaite que soit étudiée la création d'hôtels logistiques dans les zones denses au départ desquels les livraisons (derniers km) seraient effectuées par des véhicules propres (électriques, Gaz Naturel Véhicule...). Une telle solution permettrait d'améliorer significativement le bilan carbone.

Cela étant, il reconnaît la nécessité de développer les sites multimodaux notamment dans le secteur de Dammartin-en-Goële et Brétigny (à dominante ferroviaire) ou encore Achères et Vigneux (à dominante fluviale). Le CESER souhaite qu'une attention particulière soit portée aux conditions d'accessibilité routière de ces équipements en tenant compte des contraintes environnementales.. Il recommande par ailleurs que la question des déplacements domicile – travail des personnels de ces plateformes multimodales soit traitée en amont.

### ***La gestion des flux logistiques dans les zones denses (petite et grande couronne)***

Le CESER appuie la proposition consistant à réaliser des aires de stationnement sécurisées pour les poids lourds et les mesures visant à harmoniser les réglementations de stationnement et de circulation dans la zone dense et les centres urbains dans le cadre du PDUIF en cours de révision.

### ***La logistique, fonction trans-filière de prime importance***

Le CESER adhère aux trois propositions régionales :

- Le soutien et la valorisation d'une filière qui impacte à la fois l'environnement, l'économie et le social,
- Le développement d'aides directes aux entreprises pour favoriser l'intermodalisation des plateformes (réalisation d'embranchements fluviaux et ferroviaires), et faciliter la modernisation de leur flotte (équipement et renouvellement),
- La création d'une structure d'échanges et de connaissances pilotée par l'IAU comme support de la stratégie régionale visant notamment à favoriser l'émergence, la pérennisation et la diffusion des bonnes pratiques.

### ***En conclusion***

---

Compte tenu de l'importance écologique, économique et sociale du transport de marchandises et de la logistique en Île-de-France et du fait de son implication constante dans ce domaine, le CESER souhaite être associé aux futurs travaux menés par le conseil régional.

Il encourage la concertation entre l'État et la Région pour mettre en place les actions permettant d'atteindre les objectifs poursuivis.

Enfin, il rappelle que la réflexion menée ne doit pas se limiter au périmètre régional, il convient d'y inclure la dimension Bassin parisien et les régions limitrophes.

## BIBLIOGRAPHIE DU CESER

---

- *Projet de SDRIF amendé suite à l'enquête publique et soumis au conseil régional pour adoption les 25 et 26 sept. 2008*, Pierre Moulié, 18 septembre 2008,
- *Projet de CPER 2007-2013*, Daniel Rabardel, 8 février 2007,
- *Les transports et la révision du SDRIF de 1994 : Bilan, orientations et Premières propositions*, Lucien Dumont-Fouya et Jean-Michel Paumier, 17 février 2005,
- *Contribution à la révision du PDUIF : analyse, bilan, premières propositions*, Daniel Rabardel, 13 mai 2009.