

« LES ACTIVITES LOGISTIQUES EN ILE-DE-FRANCE : ATOUTS ET DEFIS »

Rapport présenté par M. Gérard LISSORGUES

**Au nom de la Commission de l'Aménagement
et du Développement Economique Régional**

Adopté par l'Assemblée Générale du 24 Février 2005



CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PARIS
PARIS HAUTS DE SEINE SEINE-SAINT-DENIS VAL DE MARNE

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	4
RESUME	8
SYNTHESE DU RAPPORT	9
INTRODUCTION	18
PREALABLE	21
1. DOMAINES D'ACTIVITÉ, ORGANISATION ET ACTEURS DE LA LOGISTIQUE	21
1.1. DOMAINES D'ACTIVITÉ ET ORGANISATION	21
1.2. LES ACTEURS DE L'ORGANISATION LOGISTIQUE	22
2. SITUATION GÉOGRAPHIQUE ET ORGANISATION SPATIALE DES ACTIVITÉS LOGISTIQUES	24
2.1. UNE SITUATION GÉOGRAPHIQUE PRIVILÉGIÉE CONFORTÉE PAR DES RÉSEAUX DE TRANSPORT MULTIMODAUX	24
2.2. UNE ORGANISATION SPATIALE CONCENTRIQUE ET MULTIPOLAIRE DES ACTIVITÉS LOGISTIQUES EN ÎLE-DE-FRANCE	25
3. LES FLUX DE MARCHANDISES EN ILE-DE-FRANCE	34
4. L'EUROPE À 25 : QUELLES INCIDENCES POUR L'ORGANISATION LOGISTIQUE EN ILE-DE-FRANCE ?	39
5. PRÉCONISATIONS DE LA CCIP	40
1^{ÈRE} PARTIE : UN FONCIER ET UN IMMOBILIER QUI DOIVENT S'ADAPTER AUX NOUVELLES EXIGENCES DES ACTEURS DE LA LOGISTIQUE	42
1. L'OFFRE FONCIÈRE ET IMMOBILIÈRE : ÉTAT DES LIEUX EN ILE-DE-FRANCE	42
1.1. LES FORMALITÉS LIÉES À L'IMMOBILIER LOGISTIQUE	42
1.2. L'IMMOBILIER LOGISTIQUE EN ÎLE-DE-FRANCE	42
1.3. ÉVOLUTIONS RÉCENTES DU MARCHÉ FRANCILIEN DES ENTREPÔTS ET COMPARATIFS EUROPÉENS ..	45
1.4. LES IMPLANTATIONS LOGISTIQUES SELON LES ACTEURS, PERSONNES PUBLIQUES ET EXPERTS : ILLUSTRATIONS	46
2. L'OFFRE FONCIÈRE ET IMMOBILIÈRE : UN ÉLOIGNEMENT DES SITES LOGISTIQUES VERS LES FRANGES DE L'ÎLE-DE-FRANCE ET LE BASSIN PARISIEN	47
3. L'OFFRE FONCIÈRE ET IMMOBILIÈRE : LES ATTENTES DES PROFESSIONNELS	48
4. LES DÉFIS DU FONCIER ET DE L'IMMOBILIER EN ILE-DE-FRANCE : LES PRÉCONISATIONS DE LA CCIP	49
2^{ÈME} PARTIE : LA NÉCESSITÉ D'UNE FISCALITÉ MOINS PÉNALISANTE	51
1. LA TAXE SUR LES LOCAUX DE STOCKAGE DE PLUS DE 5000 M² EN ILE-DE-FRANCE ..	51
1.1. LA TAXE SUR LES LOCAUX DE STOCKAGE DE PLUS DE 5 000M ²	51
1.2. L'ÉTUDE DE LA CCIP SUR L'IMPACT DE LA TAXE SUR LES LOCAUX DE STOCKAGE DE PLUS DE 5 000M ²	52

3^{ÈME} PARTIE : MIEUX PRENDRE EN COMPTE LES EXIGENCES DES ACTIVITÉS LOGISTIQUES DANS LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS.....	57
1. LES ATOUTS DE L'ILE-DE-FRANCE AFIN DE RÉPONDRE AUX IMPÉRATIFS DE DESSERTE ET D'ACCESSIBILITÉ	57
1.1. UNE DESSERTE FINE ENCADRÉE DE GRANDS AXES DE CONTOURNEMENT	57
1.2. L'ACTIVITÉ LOGISTIQUE UTILISATRICE DES QUATRE MODES.....	60
1.3. LA PLACE DE LA LOGISTIQUE DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET DE PROGRAMMATION	66
2. LE DÉFI DE L'AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES ET DE LA QUALITÉ DE SERVICE	67
2.1. DES AMÉLIORATIONS ATTENDUES DANS LES QUATRE MODES.....	67
2.2. LA LOGISTIQUE URBAINE, LE PROBLÈME DU DERNIER KILOMÈTRE.....	75
2.3. LES ACTIONS EN MATIÈRE ENVIRONNEMENTALE.....	79
4^{ÈME} PARTIE : UNE REVALORISATION NECESSAIRE DU BASSIN D'EMPLOI FRANCILIEN	82
1. LES SALARIÉS DES ACTIVITÉS DE LA LOGISTIQUE EN ILE-DE-FRANCE	82
2. DES PROBLÈMES DE RECRUTEMENT SUR LES MÉTIERS DE MANUTENTION ET DE LIVRAISON	86
2.1. UNE PÉNURIE DE MAIN D'ŒUVRE EN ÎLE-DE-FRANCE	86
2.2. LES RAISONS DE CETTE INADÉQUATION OFFRE/DEMANDE	86
3. LES RÉPONSES ACTUELLES.....	87
3.1. L'INTÉGRATION DE LA TECHNIQUE AU SEIN DES MÉTIERS	87
3.2. DES FORMATIONS DE QUALITÉ	88
3.3. UNE FORTE IMPLICATION DES ENTREPRISES DU SECTEUR	89
5^{ÈME} PARTIE : ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS LOGISTIQUES POUR RELANCER LE DYNAMISME ÉCONOMIQUE EN ILE-DE-FRANCE.....	91
1. LES ACTIVITÉS DE LA LOGISTIQUE AU CENTRE DES ENJEUX TERRITORIAUX ET DES EXIGENCES ÉCONOMIQUES	91
1.1. UNE FOCALISATION SUR LES CONTRAINTES TERRITORIALES DE LA PART DES COLLECTIVITÉS PUBLIQUES : QUELQUES PISTES D'EXPLICATIONS	91
1.2. DES ENTREPRISES PRIORITAIREMENT GUIDÉES PAR LA RENTABILITÉ ÉCONOMIQUE	92
2. LES PRÉCONISATIONS DE LA CCIP POUR UNE MEILLEURE COLLABORATION ENTRE ACTEURS PUBLICS ET PRIVÉS.....	93
CONCLUSION	94

REMERCIEMENTS

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris adresse ses vifs remerciements aux personnalités et experts qui ont bien voulu apporter leur contribution à la préparation du présent rapport au cours d'entretiens et de visites :

Personnes rencontrées :

AFT-IFTIM	Madame Irène GUILLAUME <i>Directeur Adjoint</i> Monsieur Jean-Claude LEVESQUE <i>Délégué Régional Adjoint Ile-de-France</i>
AUTF	Monsieur Didier LEANDRI <i>Délégué général</i>
BRASSERIE ETOILE-BOULOGNE (Seine-Saint-Denis)	Monsieur Gérard LISSORGUES* <i>PDG</i>
CARREFOUR FRANCE	Monsieur Didier PARISE <i>Directeur Transport méthodes et prestation</i> Monsieur Julien DARTHOUT <i>Chef de projet développement durable</i>
CERTU	Monsieur Jean THEVENON <i>Chargé d'études</i>
COMITE INTERPROFESSIONNEL FRET DES AEROPORTS PARISIENS (CIF)	Monsieur Claude AZRIA <i>Délégué général</i>
CONSEIL REGIONAL D'IDF	Madame Françoise PETTELAT <i>Chargée de mission</i>
DREIF	Monsieur François POUPARD <i>Directeur adjoint (SIER)</i> Monsieur Bastien de SEZE <i>Chargé d'études (DUSD/GORE)</i> Monsieur Joël PHILIPPE <i>DIT/GEST</i> Monsieur François BERTRAND <i>Chef du groupe études et stratégies des transports (GEST)</i> Madame Frédérique CHAZE <i>Adjointe de M. François BERTRAND</i> Madame Julie RAFFAILLAC <i>Responsable de l'unité logistique urbaine (Division des Infrastructures et des Transports/ GEST)</i> Monsieur François GRAILLE <i>Chargé de mission Hauts de Seine au GUPS (groupe urbanisme et projets spatiaux) au sein de la DUSD (Division de l'urbanisme et du schéma directeur)</i>

FEDERATION NATIONALE DES PRESTATAIRES LOGISTIQUES ET DES MAGASINS GENERAUX AGREES PAR L'ETAT (FEDIMAG)	Madame Marie-Françoise COURTIN <i>Président Délégué Général</i>
FESTO (Val-de-Marne)	Monsieur Johan TASSE <i>Directeur administration et finance</i>
FNTR	Monsieur Jean-Paul MEYRONNEINC
FRANCE HANDLING	Monsieur Christian MAUDRY <i>Président et Président du CIF</i>
GART	Monsieur Arnaud LAGRANGE <i>Adjoint du Pôle Aménagement, Marchandise et Environnement</i>
GEFCO	Monsieur Jean-Marc PRIGENT <i>Directeur opérationnel délégué</i>
GERARDIN CONSEIL	Monsieur Bernard GERARDIN <i>PDG, Ingénieur conseil</i>
GROUPEMENT DES ACTIVITES DE TRANSPORTS ET DE MANUTENTION DE LA REGION IDF (GATMARIF)	Monsieur Lucien DUMONT-FOUYA <i>Président</i>
IAURIF	Madame Lydia MYKOLENKO <i>Responsable des études logistiques et marchandises</i> Madame Laure THEVENOT <i>Chargé d'études</i> Monsieur Renaud DIZIAN <i>Chargé d'études</i>
LAFORET LOGISTIQUE	Monsieur Patrick MAILLOT <i>PDG</i>
MAIRIE D'ORLY (Val-de-Marne)	Monsieur Ali LAOUARI <i>Responsable du Service économique et de l'Emploi</i>
PORT AUTONOME DE PARIS	Monsieur Michel VALACHE* <i>Vice-Président</i> Monsieur Didier DEPIERRE <i>Chef du département des Etudes et de la Prospectives</i>
PROLOGIS	Monsieur François de la ROCHEFOUCAULD <i>Vice-Président</i>

SEMMARIS (MIN DE RUNGIS)	Monsieur Christian PEPINEAU* <i>Administrateur</i> <i>Président de l'entreprise Paris-Select (MIN)</i>
SNAGFA	Monsieur Olivier LAYEC <i>Délégué général</i>
SNCF Ile-de-France	Monsieur Paul-Louis CORTEEL <i>Directeur délégué chargé des relations institutionnelles</i>
FRET SNCF	Monsieur Christian ABELLAN <i>Responsable logistique urbaine</i>
SOGARIS	Monsieur Pierre LEFORT <i>Président du Directoire</i> Madame Andrée HALLAUER* <i>Secrétaire général</i> Monsieur Jérôme LIBESKIND <i>Directeur commercial</i>
STEF-TFE	Monsieur Francis LEMOR* <i>Président</i> Monsieur Jean-Pierre SANCIER <i>Directeur général adjoint</i> Monsieur Bernard LEIGNEL <i>Directeur du site SLS CERGY</i> Monsieur Jean RAZUMOWSKI <i>Directeur du site SLF. Le Plessis Belleville</i> Monsieur Luc ABRAHAM <i>Responsable Communication Groupe</i>
TLF	Monsieur Claude LEROI* <i>Président d'honneur</i> Monsieur Remy BOINOT <i>Président du Conseil Professionnel de TLF Ile de France</i> Monsieur Jérôme DOUY <i>Délégué Régional</i>
TRANSPORTS REUNIS (Seine-Saint-Denis)	Monsieur Gilles de SOUZA <i>PDG</i>
VILLE DE GENNEVILLIERS (Hauts-de-Seine)	Madame Françoise HILAIRE <i>Responsable du Service Economique</i>
VILLE DE VILLENEUVE-LA-GARENNE (Hauts-de-Seine)	Monsieur ELIASZEWICZ <i>Directeur de Cabinet du Maire</i> Madame DEZES <i>Responsable du Service Urbanisme</i>

* Membre élu de la CCIP

GUIDE DE LECTURE

Afin de permettre une meilleure compréhension du rapport et d'en faciliter l'approche, il est proposé un « guide de lecture » qui se décompose en différentes approches thématiques. Ainsi :

- Le lecteur désirant prendre connaissance du résumé du rapport pourra se reporter à la page 7.
- Le lecteur désirant accéder directement aux préconisations de la CCIP pourra se reporter à la « Synthèse des principales réflexions et préconisations de la CCIP » en page 8.
- Le lecteur souhaitant une approche générale de l'organisation des activités logistiques en Ile-de-France pourra se reporter à la partie Préalable en page 20.
- Le lecteur optant pour un accès thématique de la vaste problématique liée à la logistique en Ile-de-France pourra se diriger :
 - vers la 1^{ère} partie en page 40 pour l'étude des problématiques foncières et immobilières,
 - vers la 2^{ème} partie en page 49 pour l'étude de l'aspect fiscal,
 - vers la 3^{ème} partie en page 55 pour l'étude des questions de desserte et accessibilité,
 - vers la 4^{ème} partie en page 80 pour l'étude du bassin d'emploi,
 - et vers la 5^{ème} partie en page 89 pour l'étude des relations entre acteurs publics et privés.

RESUME

Une définition globale de la « logistique » fait consensus : elle représente « l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place au moindre coût d'une certaine quantité de produits à l'endroit et au moment où une demande existe »¹.

La région francilienne ne pourra se prévaloir d'une économie compétitive que si elle demeure un pôle logistique majeur. En effet, la logistique représente une des clés du développement économique. Elle concerne en France environ 10% des chiffres d'affaires des entreprises et 8% du PIB européen. De même, assurer une distribution rapide, sûre et la moins coûteuse possible des biens nécessaires aux consommateurs - habitants représente un enjeu essentiel pour leur qualité de vie. Pourtant, le présent rapport relève six points qui handicapent les activités logistiques.

La CCIP formule dès lors trois propositions essentielles afin de consolider la place de l'Ile-de-France :

- mieux prendre en compte les contraintes des activités logistiques dans les documents de planification: améliorer la qualité des infrastructures existantes ; développer l'intermodalité ; harmoniser la réglementation des livraisons à l'échelle de l'agglomération parisienne ;
- alerter les pouvoirs publics sur l'éloignement des sites logistiques destinés à l'approvisionnement et à la distribution en zone dense et empêcher la mutation des emprises foncières logistiques vers d'autres usages ;
- plus globalement, accompagner le développement des activités logistiques afin de participer au dynamisme économique en Ile-de-France :
 - en revalorisant l'image de ce secteur stratégique auprès des élus et de la population,
 - en développant les instances de concertation entre acteurs privés et publics.
 - et en remédiant au développement inquiétant de l'insécurité sur les sites et lors des transports (grande délinquance, vols de marchandises,...).

Par ailleurs la CCIP avance d'autres propositions qui lui paraissent importantes :

- sensibiliser les pouvoirs publics sur les conséquences de l'élargissement européen et le « risque » de marginalisation de la façade atlantique ; tendre vers une harmonisation européenne dans les domaines suivants : normes de sécurité, transports routiers, taxes,...pour parvenir à une plus saine concurrence entre les différents acteurs des pays européens ;
- réduire la pression fiscale trop pénalisante (taxe sur les entrepôts, TP, ...) et simplifier les procédures administratives (suppression de l'agrément constructeur,...) ;
- devant une pénurie de main d'œuvre dans les métiers de manutention et de livraison, viser une adéquation entre l'offre et la demande.

La région Ile-de-France doit entretenir et valoriser ses atouts afin de conserver sa place de pôle logistique majeur, le développement des activités logistiques constituant un élément stratégique de la relance économique. L'élaboration d'un Schéma Régional de Développement Economique (SRDE) et la révision du Schéma Directeur d'Ile-de-France (SDRIF) qui s'engagent actuellement seront l'occasion pour la CCIP, ainsi que pour les professionnels du transport et de la logistique, d'intervenir dans les débats qui se dérouleront en 2005, afin qu'une place plus importante soit accordée aux activités logistiques dans les orientations retenues.

¹ ASLOG

SYNTHESE DU RAPPORT

LA DEFINITION DE LA LOGISTIQUE / EVOLUTION DU METIER

Le terme « logistique » est apparu en France dans le langage militaire au milieu du XIX^e siècle. Depuis la fin des années soixante-dix, certains industriels qui réalisaient eux-mêmes les opérations de déplacement et de stockage des marchandises, se sont recentrés sur leur cœur de métier et ont fait appel à la sous-traitance pour assurer tout ou partie des activités de transport et de logistique de leurs produits. Assurée en interne ou externalisée, la logistique est aujourd'hui une fonction à part entière, stratégique dans la gestion des entreprises qui évoluent dans une économie devenue mondiale.

Une **définition globale** de la « logistique » fait consensus : elle représente « **l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place (au moindre coût) d'une certaine quantité de produits à l'endroit et au moment où une demande existe** ».

Chaque profession perçoit ensuite le champ de la logistique suivant son marché, ses pratiques et ses clients. La logistique recouvre ainsi tout ou partie des activités liées à la localisation des entrepôts, l'approvisionnement, la réception, la manutention, le stockage, la préparation de commande, la distribution, et le suivi des marchandises.

Au delà du transport et de la gestion des stocks, se sont développés ces dernières années des « **services logistiques** » de plus en plus complexes comme la prévision de commande, les opérations financières, les relations commerciales, les systèmes informatiques, etc.

La logistique se pose comme l'une des clés du développement économique puisqu'elle concerne en France environ 10 % des chiffres d'affaires des entreprises et 8% du PIB européen.

LA LOGISTIQUE EN ILE-DE-FRANCE

- L'Ile-de-France représente un pôle économique majeur et attractif (**28,7% du PIB national et 5% du PIB européen**).

En tant que 1^{ère} région importatrice (27%) et exportatrice (18,4%) de France, elle se situe parmi les 4 plus grandes régions économiques en Europe.

- Forte de son bassin de consommation de **11 millions de consommateurs**, et de ses **702 000 établissements**, la région génère d'importants flux de marchandises : **305 millions de tonnes** en 2002 dont 10% en échanges internationaux²

La répartition des 270 MT de marchandises des flux nationaux se présente comme telle :

- 54% en flux internes à la région ,
- 16% avec les départements limitrophes,
- 25% avec le reste du Bassin parisien
- et 5% avec les autres territoires nationaux.

- **Le transport routier arrive largement en tête parmi les modes d'acheminement** des marchandises en Ile-de-France puisque la route représente plus de 90 % des marchandises transportées.

- **Chaque francilien « consomme » en moyenne l'équivalent de 25 tonnes de fret par an, soit environ une semi-remorque.**

A Paris, le transport de marchandises représente 1,3 million de livraisons par jour, soit 1 livraison par salarié et par jour.

La demande de transport liée au fret en Ile-de-France progresse de 1,5 % de tonnes par an, soit plus du double de celle liée au transport de personne (+0,6% par an).

LES ENJEUX POUR LA REGION CAPITALE

² données SITRAM, Ministère Equipement

A travers l'analyse du contexte actuel, enrichie de nombreux entretiens, **de grandes priorités se dégagent :**

- **Consolider la place de l'Ile-de-France comme pôle économique et logistique de 1^{er} rang à l'échelle européenne**, notamment face à l'ouverture européenne à l'Est et au « risque » de marginalisation de la façade atlantique ;
Tendre vers une harmonisation européenne dans les domaines suivants : normes de sécurité, réglementation sociale, implication du secteur public, ... pour parvenir à une plus saine concurrence entre les différents acteurs des pays européens ;
- **Adapter l'offre foncière et immobilière** aux exigences évolutives des activités logistiques et empêcher la mutation des emprises foncières logistiques vers d'autres usages ;
- **Réduire la pression fiscale spécifique** trop **pénalisante** (taxe sur les entrepôts, TP, ...) et simplifier les **procédures administratives** (suppression de l'agrément constructeur,...) ;
- **Réduire l'insécurité** sur les sites et lors des transports (développement de la grande délinquance, vols de marchandises lors des livraisons, dans les entrepôts...). Le problème est national mais particulièrement inquiétant en Ile-de-France ;
- **Mieux prendre en compte les contraintes des activités logistiques dans les documents de planification:** améliorer la qualité des infrastructures existantes ; développer l'intermodalité ; suivre des expérimentations innovantes dans des conditions de rentabilité économique qui soient compatibles avec les impératifs des professionnels ;
- Devant une pénurie de main d'œuvre dans les métiers de manutention et de livraison, **revaloriser le bassin d'emploi francilien** ;
- Plus globalement, accompagner le développement des activités logistiques :
 - en **revalorisant l'image de ce secteur stratégique auprès des élus locaux,**
 - **et en développant les instances de concertation entre acteurs privés et publics,** à l'échelle des territoires, de la région et du Bassin Parisien (compétences plus étendues de l'Instance marchandises du PDU actuellement coprésidée par la Région et l'Etat).

Ces priorités seront développées au sein des six parties du rapport.

L'élaboration d'un Schéma Régional de Développement Economique (SRDE) et la révision du Schéma Directeur d'Ile-de-France (le SDRIF) qui s'engagent actuellement seront l'occasion pour la CCIP, ainsi que pour les professionnels du transport et de la logistique, d'intervenir dans les débats qui se dérouleront en 2005, **afin qu'une place plus importante soit accordée aux activités logistiques dans les orientations retenues.**

L'organisation actuelle des activités logistiques en Ile-de-France est essentiellement le fait des acteurs privés qui se sont adaptés aux évolutions du marché et aux demandes de leurs clients ; en effet, **les différents documents de planification n'ont que très peu abordé les questions de livraisons de marchandises**, si ce n'est que pour constater l'organisation actuelle.

Aujourd'hui, les réflexions en matière de politique de développement pour la région, qui s'appuient sur les différents outils de planification, doivent intégrer le rôle indispensable des activités logistiques. Des réponses pragmatiques à la plupart des priorités citées peuvent être intégrées dans le futur SDRIF (hormis les aspects fiscaux, les harmonisations, la sécurité, ... qui ne relèvent pas du SDRIF).

A travers le présent rapport, la CCIP entend faire part de ces priorités aux pouvoirs publics régionaux et nationaux. Elle formule des propositions visant à consolider les atouts et relever les défis de la logistique en Ile-de-France.

ORGANISATION SPATIALE DES ACTIVITES, FONCIER ET IMMOBILIER

DIAGNOSTIC

L'Ile-de-France représente le **pôle logistique le plus développé de France et un des principaux à l'échelle européenne**. En effet, la région capitale bénéficie d'une **situation géographique privilégiée**, confortée par des réseaux de transport multimodaux.

- Le **parc immobilier logistique** de la région dépasse les **20 millions de m²** (25% du parc national). En 2004 la valeur locative moyenne s'élève à 58 euros/m²/HT/HC, ce qui en fait la plus élevée de France ; néanmoins elle reste la moins chère en Europe puisqu'en 2003 la valeur locative moyenne s'élevait à 65 euros/m² à Barcelone et à 185,5 euros/m² à Londres³.
- Les sites logistiques franciliens⁴ sont structurés suivant une **organisation concentrique à trois niveaux** :
 - à l'intérieur de l'A86 (logistique urbaine, messagerie,...)
 - entre l'A86 et l'A104 (plates-formes de distribution régionales,...)
 - au-delà de l'A104 (plates-formes interrégionales et internationales)

La plupart des secteurs d'activités ont généralisé la pratique des « **flux tendus** » (ou du « juste à temps ») afin de répondre à trois critères :

- un renchérissement du coût du foncier et de l'immobilier en zone urbaine,
- une volonté de réduire le coût de l'immobilisation des stocks,
- une plus grande instabilité de la demande du consommateur.

Si cette évolution a permis de mieux rentabiliser les espaces de vente, elle a également conduit en contrepartie à un **éloignement des nouveaux lieux de stockage et de préparation des biens**. Ainsi, on constate aujourd'hui un éloignement des sites vers les franges de l'Ile-de-France et le Bassin parisien (Le Mans, Amiens, Orléans). Ce processus est encouragé par une disponibilité foncière, un coût moindre, une fiscalité moins pénalisante et une main d'œuvre plus adaptée.

UN FONCIER ET UN IMMOBILIER QUI DOIVENT S'ADAPTER AUX NOUVELLES EXIGENCES DES ACTEURS DE LA LOGISTIQUE

La CCIP alerte les pouvoirs publics sur l'éloignement aux franges de l'Ile-de-France des sites logistiques destinés à l'approvisionnement et à la distribution en zone dense.

Ces sites ont vocation à rester au plus près du bassin de consommation. Or le phénomène de saturation du foncier, combiné à son coût important, conduit les investisseurs à regarder au-delà de la région (notamment au Nord et au Sud).

La généralisation de l'éloignement de ces plates-formes n'est pas souhaitable car elle dégrade la qualité de l'organisation logistique francilienne et pénalise les acteurs (surcoût du transport, perte de temps, congestion sur les routes,...).

Dans le cadre de la révision du SDRIF, la CCIP recommande le maintien de l'organisation hiérarchique des plates-formes logistiques ainsi que l'élaboration, en association avec l'ensemble des acteurs concernés, d'un **schéma d'organisation des activités logistiques** au service de la compétitivité et de l'attractivité de la région.

Dans une vision de développement économique à long terme, la CCIP rappelle la nécessité de maintenir et de réhabiliter les zones à vocation logistique, afin d'éviter la mutation des emprises foncières vers d'autres usages

A l'avenir, de nouveaux besoins de stockage et de distribution pourraient nécessiter des surfaces à proximité de la zone dense, qui actuellement font défaut.

³ Source : DTZ Research

⁴ Les principaux pôles logistiques : MIN de Rungis + SENIA + SOGARIS ; GARONOR, Ports de Gennevilliers et de Bonneuil, zones fret de Roissy CDG, d'Orly, secteurs de Villabée, Cergy, Marne-la-Vallée

La CCIP soutient depuis plusieurs années le principe **d'une préservation des zones logistiques et des sites limitrophes, qui présentent un intérêt majeur**. Les choix opérés aujourd'hui doivent tenir compte des besoins prévisibles.

Concernant les **emprises ferroviaires**, la CCIP préconise d'adopter une vision à long terme du développement économique. Il s'agit de discerner parmi ces espaces, ceux qui présentent une localisation pertinente voire stratégique pour la logistique, actuellement et à moyen et plus long terme. Dans la perspective du développement des échanges et d'un redémarrage du fret ferré, il conviendra de s'assurer que ces emprises seront bien conservées pour des usages logistiques. En effet, une consommation de ce foncier pour d'autres usages (tertiaires ou logements) serait dans la plupart des cas irréversible..

Dans le même esprit, les **installations portuaires** doivent être sauvegardées. Alors que le trafic fluvial est amené à se développer, toute limitation des capacités d'extension des ports franciliens et toute réduction des emprises des zones d'activités limitrophes seraient un choix préjudiciable pour la région.

Cette problématique de l'insertion des zones à vocation logistique dans la ville ne peut se résoudre qu'avec une plus grande implication des collectivités. **La planification urbaine**, en particulier, prendra tout son sens en valorisant la place des activités de la logistique.

Dans ce contexte de « crise du foncier » et d'éloignement de plus en plus significatif de l'implantation des activités, la CCIP soutient la réflexion menée actuellement sur la **réhabilitation de zones à vocation logistique**.

La CCIP signale un développement inquiétant des problèmes de sécurité sur les sites et au cours du transport, qui nécessite des investissements de sécurisation des entrepôts.

Ce phénomène oblige les entreprises à renforcer leurs équipements de sécurité, à recruter des personnels spécialisés, voire à s'éloigner des zones sensibles. Le métier de chauffeur-livreur devient également plus risqué. Ces problèmes ayant trait à la sécurité intérieure et à la répression du grand banditisme ne peuvent être résolus qu'à travers une politique nationale.

La nécessité d'une simplification administrative

L'utilité et l'efficacité du **système de l'agrément** restent à démontrer, ce mécanisme ayant comme premier effet un allongement conséquent des délais d'implantation. Aussi semble-t-il nécessaire de l'adapter aux spécificités de l'immobilier logistique. On peut également se demander si ce mécanisme permet véritablement une bonne adéquation entre l'offre et la demande immobilière, au-delà de son rôle de contrôle administratif.

Dans le même état d'esprit, les **formalités administratives**, de par leur longueur, handicapent les entreprises. Par exemple, les demandes déposées auprès de la DRIRE obtiennent une réponse dans des délais jugés trop longs par les entreprises (il faut compter de 15 à 18 mois par dossier).

L'IMPLANTATION GEOGRAPHIQUE ET LA FISCALITE

DIAGNOSTIC

La taxe sur les locaux de stockage (de plus de 5 000 m²), spécifique à l'Île-de-France, participe au mouvement de délocalisation au-delà des limites administratives de la région.

On observe ainsi des transferts d'entreprises notamment dans l'Oise et le Loiret, qui offrent, au-delà d'une exonération de la taxe, des terrains moins chers tout en gardant une certaine proximité parisienne et une bonne accessibilité par les réseaux autoroutiers.

La taxe a donc engendré une compétitivité territoriale supplémentaire aux portes de l'Île-de-France.

LA CCIP REITERE SON OPPOSITION A L'EXTENSION DE LA TAXE SUR LES BUREAUX AUX LOCAUX DE STOCKAGE

- Son objet initial qui consistait à alimenter le FARIF n'existe plus depuis la budgétisation des recettes de la taxe et la disparition du FARIF ;
- D'autre part, la CCIP a identifié que cette taxe était un des critères pouvant conduire à des choix d'implantation dans les régions limitrophes de l'Île-de-France.

A l'heure où nous devons renforcer notre compétitivité face à la concurrence des autres agglomérations européennes, le maintien de cette taxe qui constitue un surcoût pour les activités, est inadapté et préjudiciable.

POSITIONNEMENT EN EUROPE

DIAGNOSTIC

L'élargissement européen est un défi pour la compétitivité territoriale de la région : il va engendrer un **déplacement du centre de gravité de l'Europe** du Benelux vers l'Allemagne, avec un risque possible de « **marginalisation** » de la **façade occidentale**.

L'élargissement européen se traduit entre autres par :

- **une augmentation du bassin de consommation**, perçue comme un bénéfice par la plupart des prestataires logistiques ;
- **des régimes juridiques et fiscaux des nouveaux entrants** souvent sans commune mesure avec le Droit français.

LA CCIP ALERTE LES POUVOIRS PUBLICS SUR LES CONSEQUENCES DE L'ELARGISSEMENT EUROPEEN, VERITABLE DEFI POUR CERTAINS ACTEURS DE LA LOGISTIQUE EN REGION ÎLE-DE-FRANCE.

- **Le ressenti des professionnels de la logistique envers l'élargissement européen diffère selon leur taille et leur aire de marché.** S'il est vécu comme une chance pour certaines grandes entreprises, la concurrence des nouveaux pays adhérents représente un défi en terme de compétitivité pour les entreprises françaises de transport de taille moyenne. En effet, avec le développement du cabotage routier, la part de marché des transporteurs routiers nationaux est en déclin. Ils doivent exercer leurs activités dans des conditions concurrentielles inégales et se recentrent sur des marchés régionaux. Il semble que seule une **harmonisation européenne** en matière de réglementation sociale et fiscale puisse tirer la concurrence vers le haut, au profit des opérateurs français.
- **Il faut éviter que les flux liés aux plates-formes franciliennes à vocation européenne se détournent vers l'Est,** comme peuvent le laisser craindre les projets de transports du programme européen RTE-T, essentiellement concentrés sur les régions de l'Europe centrale et orientale.

L'Île-de-France doit participer au développement engendré par l'élargissement, en restant compétitive. Dans le cas contraire, elle risquerait de perdre sa place de pôle économique majeur.

LA DESSERTE ET L'ACCESSIBILITE

DIAGNOSTIC

L'Ile-de-France a l'avantage d'offrir des réseaux de **transports multimodaux et développés** :

- un réseau routier pratiquement complet qui dessert assez finement le territoire (718 km d'autoroutes, 1300 km de routes nationales, 8512 km de routes départementales) ;
- une desserte aérienne de premier ordre ;
- des infrastructures fluviales de qualité ;
- une localisation au centre du réseau ferré en étoile historiquement constitué en France, en lien avec les pays frontaliers.

S'il faut reconnaître que de nombreux travaux ont déjà été réalisés pour améliorer et développer ces réseaux, on constate la persistance de plusieurs « points noirs », l'aggravation de la saturation des réseaux routiers et une qualité de service qui n'est pas toujours suffisante.

MIEUX PRENDRE EN COMPTE LES EXIGENCES DES ACTIVITES LOGISTIQUES DANS LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS : améliorer la qualité des infrastructures existantes et développer l'intermodalité

La CCIP demande des améliorations pour les quatre modes :

- Un **réaménagement du réseau routier** est nécessaire pour éviter ou réduire les points d'engorgement (bouclage des rocade, doublement A4/A86, etc). Du fait même de la logique de distribution qui conduit à un éclatement des flux et des lots, et implique une desserte rapide et souvent en tournées des magasins ou des clients destinataires, **la route est le plus souvent le mode indispensable**. La part du mode routier restera largement prépondérante tant que les **incitations à l'utilisation des autres modes ne seront pas plus convaincantes et économiquement pertinentes** pour les entreprises (mesures fiscales, infrastructures, qualité de l'offre, etc.).
- La remise en service et la création de **tangentes ferrées dédiées, la disponibilité des sillons, la massification** (à l'échelle européenne, nationale et régionale), et plus globalement **l'amélioration de la qualité de service**, sont des enjeux majeurs pour le fret ferré qui doit redevenir économiquement viable (coût, temps de transport et fiabilité). Cette problématique constitue un des éléments clés de l'ouverture à la concurrence.
- L'intérêt croissant de la logistique pour le **mode fluvial** laisse augurer qu'il peut devenir un complément opportun **sur le territoire francilien** pour la livraison de certains types de marchandises. La CCIP considère que la mise en service à venir de « Port 2000 » et du canal Seine-Nord Europe renforcera le rôle d'hinterland de la région parisienne.
- La CCIP rappelle **l'importance des activités de fret aérien (notamment nocturnes)** pour **l'attractivité et le développement économique de la région**, mais également pour **l'économie nationale**. Consciente que les activités aériennes nocturnes peuvent présenter des **nuisances** pour les populations riveraines, la CCIP propose un ensemble **de solutions** pour les maintenir à un niveau acceptable, et répondre ainsi à l'intérêt général.

Le rôle que pourrait jouer l'aéroport de **Vatry** en matière de fret pour le Bassin Parisien n'est pas encore clairement défini. Il est certain qu'il **ne pourra pas « remplacer » complètement Roissy CDG**. En effet, les acteurs du fret sont bien organisés et une remise en question de la place de Roissy comme hub aurait des conséquences lourdes sur l'emploi, l'économie et l'organisation globale de la logistique en Ile-de-France. Par ailleurs, une part importante du fret sera toujours transportée dans des avions mixtes.

Enfin, **une exploitation en binôme des aéroports de Roissy et d'Orly permettrait de redévelopper ce dernier** (vols internationaux) améliorant ainsi la desserte aérienne du Sud francilien et diminuant les flux routiers Roissy-Sud francilien.

Il faut noter également un **problème d'accueil des chauffeurs routiers internationaux, et une mauvaise accessibilité aux plates-formes pour les salariés**.

Livraisons en ville

DIAGNOSTIC

La logistique de distribution devrait se placer **au plus près du bassin de consommation**, le point d'éclatement final correspondant au point le plus proche du destinataire final. Or, **l'éloignement des plates-formes des points de livraison engendre un problème d'organisation du travail et de coût des tournées** car la congestion des axes routiers dans l'agglomération parisienne allonge les temps de transport **qui se répercutent sur les coûts**.

Le différentiel est considérable entre le **coût d'approvisionnement des petits commerces et de la grande distribution** (c'est-à-dire le coût comparé de la messagerie et de la charge complète). Ce coût de l'acheminement handicape fortement le petit commerce.

MIEUX PRENDRE EN COMPTE LES EXIGENCES DES ACTIVITES LOGISTIQUES DANS LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS : améliorer la qualité des infrastructures existantes et développer l'intermodalité

La logistique urbaine, le problème du dernier kilomètre

Des **aménagements dans le processus de livraison**, tels que les Centres de Distributions Urbains (CDU), ont été proposés et parfois expérimentés. Ils ne semblent néanmoins pas séduire l'ensemble de la profession (rentabilité économique non assurée sans soutien public ; complexité juridique ; problème de massification à l'échelle du quartier). On note par ailleurs **des réflexions utiles** (définition juridique de l'aire de livraison, réflexion sur les livraisons nocturnes...). Les attentes sont également fortes en matière **d'harmonisation de la réglementation** des livraisons à l'échelle de l'agglomération parisienne.

La CCIP encourage des mesures visant à une meilleure utilisation des aires de livraisons.

- **L'emplacement des aires de livraisons** ne devrait pas se situer à plus de 50 mètres de l'établissement à livrer afin que le chauffeur-livreur puisse l'utiliser ;
- **Le respect des aires de livraisons** pourrait être assuré grâce à l'instauration de **macarons** délivrés aux professionnels, et garanti par la mise en place de **brigades de contrôles** ;
- Pour pallier **l'encombrement** possible des aires de livraisons, la CCIP préconise **d'améliorer la rotation** grâce à un disque horaire limité à 30 minutes (la majorité des livraisons n'excédant pas ce délais) ;
- Il faut également veiller à la création d'aires de livraisons au sein même des futures parcelles à vocation commerciales, industrielles et de services.

La CCIP prend note du stationnement problématique des véhicules de professionnels non résidents. En effet, ils se trouvent dans l'obligation d'utiliser leur véhicule dans le cadre de l'exercice de leur profession et subissent dès lors la réglementation du stationnement des communes.

Par conséquent, la CCIP propose l'instauration **d'un régime dérogatoire** ou tout du moins la mise en place de **tarifs privilégiés** (« résidents professionnels »).

Les actions en matière environnementale

DIAGNOSTIC

Des actions volontaristes en matière environnementale commencent à se structurer et valorisent l'image des entreprises.

La CCIP partage les préoccupations environnementales liées aux activités logistiques et soutient les initiatives privées menées en terme d'expérimentations.

La CCIP souligne les efforts réalisés par les entreprises. Elle soutient les initiatives privées menées en terme d'expérimentations de véhicules de livraison électriques ou au gaz naturel de ville.

Elle **attire également l'attention** sur les conséquences négatives qui pourraient découler de la mise en place de nouvelles restrictions de circulation. Selon leurs moyens, toutes les entreprises ne pourraient pas suivre cette démarche.

L'EMPLOI ET LA LOGISTIQUE

DIAGNOSTIC

Les emplois liés à la logistique s'élèvent à **630 000 personnes en France**, dont 485 000 dans le secteur des transports.

Généralement, les emplois dans une entreprise de logistique se répartissent comme tels :

- **1/3 manutention/quais,**
- **1/3 techniciens/ingénieurs**
- **et 1/3 administratif / commerciaux / encadrement**

Les emplois logistique sont en augmentation dans la quasi-totalité des régions métropolitaines, sauf en Ile-de-France où l'évolution de 1994 à 2000 (dans les établissements de 20 salariés et plus) est nulle.

En Ile-de-France, les salariés du transport et des services auxiliaires du transport⁵ s'élèvent à près de 110 000, dans 5 400 établissements, répartis sur 664 communes.

L'importance du bassin de consommation francilien entraîne des besoins conséquents. Afin de répondre à ces besoins, il faut une main d'œuvre disponible, motivée et apte à pourvoir aux métiers spécifiques de la logistique. Pourtant, il semble que **la qualité du bassin d'emploi francilien soit considérée comme un handicap par des chefs d'entreprises.**

En Ile-de-France, **cette tendance est confirmée, essentiellement pour les métiers pénibles et physiques** (comme les métiers de quai et les chauffeurs-livreurs)

Cette inéquation offre/demande trouve des explications de différents ordres :

des conditions de travail pénibles

- des salaires peu attractifs
- une précarisation des emplois
- des difficultés d'ordre socio-économique rencontrées par certains salariés potentiels.

UNE REVALORISATION NECESSAIRE DU BASSIN D'EMPLOI FRANCILIEN

La qualité de la main d'œuvre : un problème social à porter au niveau national.

Ce problème social, qui s'accroît dans les grandes métropoles, est national. Des réponses globales sont attendues afin de résoudre notamment **le sérieux problème lié à la qualité de l'engagement des salariés.**

Un travail actif de promotion des métiers à mettre en œuvre très en amont afin de réduire le déficit de main d'œuvre.

En amont, l'Education Nationale doit jouer son rôle de promotion de ces métiers et de ces filières.

Les entreprises se sont structurées autour d'**organismes de formation**, tel que l'AFT-IFTIM qui regroupe toutes les catégories professionnelles du secteur. Ces derniers **proposent des formations de qualité en Ile-de-France, et tentent de sensibiliser les jeunes, mais se heurtent à un problème de valorisation des métiers.**

⁵ Transports par eau, routiers de marchandises de proximité ou interurbains, Location de camions avec conducteur, Manutention portuaire ou non portuaire, Entreposage frigorifique ou non frigorifique, Services portuaires, maritimes, fluviaux, aéroportuaires, Messagerie, fret express, Affrètement, Organisation des transports internationaux

ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT DES ACTIVITES LOGISTIQUES POUR RELANCER LE DYNAMISME ECONOMIQUE EN ILE-DE-FRANCE.

DIAGNOSTIC

Il y a encore un **problème de sensibilisation des élus locaux vis à vis de la logistique**. Cette fonction est perçue comme indispensable mais consommatrice d'espace et peu pourvoyeuse d'emplois.

Des collectivités locales refusent l'implantation d'activités logistiques sous l'effet du syndrome NIMBY. Elles se focalisent sur les contraintes territoriales des activités logistiques et « oublient » leur intérêt stratégique pour le dynamisme de l'agglomération et de la région.

De leur côté, les entreprises sont naturellement guidées par la rentabilité économique de leurs activités, sans toujours percevoir dans leur totalité les effets à moyen et long termes de leur implantation.

POUR UNE MEILLEURE COLLABORATION ENTRE ACTEURS PUBLICS ET PRIVES

Il y a **nécessité de parvenir à une meilleure concertation entre acteurs privés et publics pour optimiser l'organisation des activités logistiques**.

Au-delà des démarches initiées par différents acteurs publics et privés, il serait souhaitable de développer des collaborations plus étroites entre eux. Celles-ci permettraient de développer et diffuser une information commune sur les possibilités d'implantation, et de proposer un accompagnement plus large et régulier des entreprises (sur le modèle de ce qui a été fait en matière de foncier et d'immobilier d'entreprise).

- **Renforcer le rôle de l'Instance de concertation des marchandises.**

A l'échelle régionale, l'actuelle **Instance de concertation des marchandises**, créée à l'occasion de la mise en œuvre du PDUIF, mériterait de voir **ses attributions étendues** (définition d'un « schéma » des activités logistiques, suivi d'expérimentation, définition des stratégies sectorielles,...) en se voyant **dotée de moyens financiers**.

- **Valoriser l'image de la logistique**

Il faut redonner à la logistique **une place de choix et une image valorisante**, car elle dynamise l'économie francilienne.

- **Le rôle et l'appui des pouvoirs publics**

Il incombe aux pouvoirs publics d'accompagner et de soutenir les activités de la logistique qui représentent des enjeux notables pour les politiques publiques d'aménagement et de développement.

La CCIP souhaite que les pouvoirs publics renforcent leur accompagnement à l'implantation des activités logistiques et suggère pour ce faire : un bon usage du foncier public (par exemple utilisation d'emprises ferroviaires désaffectées) ; une incitation financière par des loyers dégressifs sur les emprises des acteurs publics ; un allègement des démarches réglementaires lors de l'implantation.

La CCIP soutient le principe d'une mixité des fonctions urbaines pour préserver le dynamisme de la région. Mal perçues par les habitants de l'agglomération, les activités logistiques sont cependant indispensables pour satisfaire leurs besoins de consommation.

INTRODUCTION

Depuis la fin du XX^e siècle, la logistique est une fonction à part entière, stratégique dans la gestion des entreprises.

Le terme « logistique » est apparu en France dans le langage militaire au milieu du XIX^e siècle et a donné lieu depuis à de multiples définitions. Selon Philippe Pierre Danier, et Michel Faender, il faut se fier à la racine grecque '*logistero*', qui signifie administrer. L. Heskett, en 1978, la définit comme « le processus qui englobe l'ensemble des activités qui participe à la maîtrise des flux physiques de produits, à la coordination des ressources et des débouchés en cherchant à obtenir un niveau de service donné au moindre coût ».

Depuis la fin des années soixante-dix, certains industriels qui réalisaient eux-mêmes les opérations de déplacement et de stockage de leurs marchandises, se sont recentrés sur leur cœur de métier et ont fait appel à la sous-traitance pour assurer tout ou partie des activités de transport et de logistique de leurs produits. Assurée en interne ou externalisée, la logistique est aujourd'hui **une fonction à part entière**, stratégique dans la gestion des entreprises qui évoluent dans une économie devenue mondiale.

Une **définition globale** de la logistique fait consensus : elle représente « **l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place « au moindre coût » d'une certaine quantité de produits à l'endroit et au moment où une demande existe⁶** ».

Chaque profession perçoit ensuite le champ de la logistique suivant son marché, ses pratiques et ses clients. La logistique recouvre ainsi tout ou partie des activités liées à la localisation des entrepôts, l'approvisionnement, la réception, la manutention, le stockage, la préparation de commande, la distribution et le suivi des marchandises.

Au-delà du transport et de la gestion des stocks, des « **services logistiques** » de plus en plus complexes se sont développés ces dernières années, comme la prévision de commande, les opérations financières, les relations commerciales ou les systèmes informatiques.

La logistique se pose comme l'une des clés du développement économique puisqu'elle concerne en France environ 10 % des chiffres d'affaires des entreprises et 8% du PIB européen.

Le concept même de logistique est formé par l'évolution des objectifs voués à cette activité, ainsi qu'à l'évolution de son périmètre d'intervention. Les consommateurs et les distributeurs deviennent de plus en plus exigeants concernant la diversité des produits, leur conditionnement et leur disponibilité immédiate, aussi la gestion du temps doit-elle se plier à ces impératifs. Limitée à l'origine à des fonctions de transport et de stockage, la logistique est devenue aujourd'hui une véritable activité de services. **Le cœur de métier d'une entreprise de logistique est d'assurer la maîtrise d'œuvre logistique c'est à dire d'élaborer une ingénierie de l'acheminement de produit. La prestation logistique produit des services de bout à bout, d'où le concept de Supply Chain Management.**

Dans ce système, il existe des entreprises qui ne font que du transport, ou des entreprises de logistique pure qui font appel à des spécialistes pour assurer une distribution finale.

Les solutions logistiques sont à réinventer en permanence ; la logistique est encore aujourd'hui dans une phase de recomposition eu égard aux nouvelles organisations et aux nouveaux métiers qui apparaissent. Pour illustration, le commerce électronique vers les

⁶ Association Française pour la Logistique

consommateurs (B to C) nécessite une logistique sans failles, et qui puisse s'adapter aux différents profils et attentes des particuliers.

Il ne faut donc pas raisonner autour d'une logistique car ce système recouvre plusieurs activités et fait apparaître des considérations et des organisations très différentes selon les filières.

Il semble aujourd'hui qu'il faille **appréhender l'activité logistique à une échelle nationale, voire européenne et internationale**. En effet, les stratégies logistiques des entreprises, des distributeurs ou de leurs prestataires se construisent à ces niveaux. Les choix d'implantation qui en résultent s'inscrivent dans des logiques économiques et commerciales constituées par les bassins de consommation et d'approvisionnement, lesquels dépassent souvent les territoires régionaux. Cette constatation s'impose d'autant plus depuis l'élargissement de l'Union européenne, qui a ouvert le marché de la logistique à la concurrence des 10 nouveaux pays membres. Il est donc impératif aujourd'hui pour l'Ile-de-France de disposer d'une logistique performante.

Le présent rapport n'a pas pour objet d'apporter une nouvelle contribution à l'étude du système complexe qu'est la logistique. On se reportera pour cela à la bibliographie abondante qui existe. **Une démarche ciblée sur les atouts et les défis de ce système en région Ile-de-France sera privilégiée**, et permettra de prendre la mesure de l'importance de cette activité. Les réflexions actuelles en matière de politiques de développement pour la région qui s'appuient sur les différents outils de planification (révision du SDRIF, SRDE, SREC, etc.) devront de plus intégrer le rôle important des activités logistiques.

La logistique, si elle est exercée dans des conditions optimales, peut continuer à constituer **un véritable atout pour la région Ile-de-France**, et faire de la France un centre logistique de choix. Dès lors **quelle place peut occuper l'Ile-de-France au sein de la logistique nationale, européenne et mondiale ?** Le positionnement géographique de l'Ile-de-France conforte-t-il le rôle de la région en matière logistique ?

Il faut s'interroger sur **les nombreux défis qui s'imposent à la région capitale**, si elle veut continuer d'attirer les entreprises de logistique. Cette activité **représente un atout économique important pour la région**, en se posant comme une des clés de l'économie, et donc de l'attractivité du territoire.

Au sein d'un bassin de consommation, plusieurs facteurs guident l'implantation des activités logistiques. Si la **disponibilité et le coût du foncier ainsi que de la fiscalité** se posent comme des **déterminants stratégiques**, un des enjeux de la logistique réside également dans **la qualité de la desserte et l'accessibilité**, les implantations des installations fixes de la logistique dépendant des axes de transport massif des marchandises. Enfin, **le bassin d'emploi** conditionne amplement l'attractivité de la région.

L'Ile-de-France, forte de ses atouts présents sera-t-elle en mesure de répondre aux demandes de la logistique, tout en respectant les préoccupations et impératifs des autres acteurs ?

Il s'agira en premier lieu de **vérifier si le positionnement géographique et le contexte économique franciliens sont favorables et attractifs pour l'implantation des activités logistiques** (Partie Préalable).

A l'analyse des déterminants stratégiques de l'implantation des activités logistiques, des actions sont à mener afin de conforter et de faciliter cette activité dans la région. La CCIP entend rapporter aux pouvoirs publics ses réflexions.

L'adaptation du foncier et de l'immobilier aux exigences des activités logistiques représente un impératif (1^{ère} partie), tout comme **la fiscalité qui doit devenir nécessairement moins pénalisante** (2^{ème} partie).

Mieux prendre en compte les exigences des activités logistiques dans la planification des transports afin d'améliorer la qualité des infrastructures existantes et développer l'intermodalité apparaît de même comme une priorité (3^{ème} partie).

Devant l'évocation de la pénurie de main d'œuvre, **la revalorisation du bassin d'emploi francilien** s'affirme enfin comme incontournable (4^{ème} partie).

En dernier lieu, **comprendre et accompagner le développement des activités logistiques** constituerait un moyen efficace selon la CCIP pour relancer le dynamisme économique en Ile-de-France (5^{ème} partie).

PREALABLE

L'organisation des activités logistiques en Ile-de-France

Ce préalable présente les domaines d'activité, l'organisation et les acteurs de la logistique (1) qui évoluent dans une situation géographique et une organisation spatiale spécifiques en Ile-de-France (2). A partir de la présentation des flux de marchandises en Ile-de-France (3) les incidences de l'élargissement européen sur l'organisation des activités logistiques seront abordées (4).

1. Domaines d'activité, organisation et acteurs de la logistique.

1.1. Domaines d'activité et organisation

Il existe différents types d'organisation logistique. Ainsi, derrière le terme logistique, on trouve des activités telles que la logistique du frais, du froid, des pondéreux, des liquides, des fruits et légumes ou de l'industrie automobile. Chacune de ces spécialités fait appel à des modes de transport particuliers, même si **le transport routier reste largement prépondérant**.

L'organisation des activités logistiques est communément présentée sous l'appellation de « chaîne logistique » (« supply chain » en anglais) dans laquelle on distingue :

- **la logistique d'approvisionnement**, ou logistique « amont », qui recouvre l'organisation de l'acheminement et de la réception des matières premières et composants en provenance des fournisseurs. Les acteurs intervenant en amont s'implantent à proximité des lieux de production de leurs clients industriels. On assiste actuellement à une diminution du nombre et à une augmentation de la taille de ces grandes plates-formes d'approvisionnement.
- **la logistique de distribution**, dite logistique « aval » recouvre l'organisation de la livraison des produits, depuis les lieux de production jusqu'aux points de consommation. Les sites logistiques de distribution, et en particulier les points d'éclatement final, doivent se situer au plus près des lieux de vente, afin de répondre aux impératifs du « juste à temps ».
- Plus récemment le terme de « rétro logistique » ou **logistique inversée** est apparu pour désigner la collecte, le tri et la gestion des déchets.

Cette chaîne logistique s'est adaptée au mode d'organisation des entreprises. On assiste aujourd'hui au passage d'une économie de « stocks » à une économie de « flux » qui se caractérise par la pratique du « **juste à temps** ». La plupart des secteurs d'activité ont généralisé la pratique des « flux tendus » afin de prendre en compte les enjeux suivants :

- un renchérissement du coût du foncier et de l'immobilier en zone urbaine,
- une volonté de réduire le coût de l'immobilisation des stocks,
- une plus grande instabilité de la demande du consommateur.

Si cette évolution a permis de mieux rentabiliser les espaces de vente, elle a également conduit en contrepartie à un éloignement des nouveaux lieux de stockage et de préparation des biens. Ainsi, on constate aujourd'hui un éloignement des sites vers les franges de l'Ile-de-France et le Bassin parisien (Le Mans, Amiens, Orléans). Ce processus est encouragé par une disponibilité foncière, un coût moindre, une fiscalité moins pénalisante et une main d'œuvre plus adaptée.

Dans la chaîne logistique, les flux physiques désignent le **transport de marchandises**, qui se caractérise par deux types de prestataire et deux types de flux :

- Deux types de prestataires :

- *Le transport urbain pour compte propre* est effectué par l'entreprise productrice ou destinataire de la marchandise, au moyen de ses propres véhicules et avec ses salariés ;
- *Le transport (messagerie) pour compte d'autrui* se définit comme le « transport en commun de marchandises » et est effectué par une entreprise de transport. La messagerie se caractérise par une pluralité d'expéditions et de destinataires, impliquant des ruptures de charge.

- Deux types de flux :

- *Le transport urbain par charges complètes* (ou trace directe) comprend un expéditeur et un destinataire sans rupture de charge ;
- *Les tournées* comprennent un expéditeur et plusieurs destinataires occasionnant ainsi différents points de livraison et des ruptures de charge.

Une plate-forme logistique est un lieu sur lequel sont exercés, par un ou plusieurs opérateurs, tout ou partie des activités suivantes : réception de marchandises, groupage / dégroupage, stockage, emballage, étiquetage, préparation, expédition. Sont présents également l'ensemble des services nécessaires à la gestion de la chaîne logistique (gestion des stocks, traçabilité, gestion financière, opération commerciale).

Le logisticien doit maîtriser **la circulation des informations** (flux d'informations) afin de suivre et d'organiser les flux physiques. Les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC)⁷ ont fortement modifié la gestion des flux d'informations (chargement de l'information, communication et stockage). Les entreprises ont développé par exemple l'échange de données informatisées (EDI) qui consiste à communiquer l'information directement d'ordinateur à ordinateur. Ce procédé permet une accélération de la circulation de l'information et une meilleure fiabilité. D'autre part le développement de bases de données qui centralisent les informations permet de connaître en temps réel l'ensemble de l'état des stocks et de prévoir des procédures de dépannage rapides entre entrepôts.

Le logisticien a besoin d'obtenir une rationalisation globale des flux de marchandises et donc d'informations sur l'ensemble de la chaîne grâce à un système d'information logistique global. Les évolutions technologiques de l'informatique et de la télé-transmission entraînent trois conséquences majeures en matière de logistique : le temps réel, le suivi des flux physiques et le développement du e-commerce.

1.2. Les acteurs de l'organisation logistique⁸

Les acteurs de l'organisation logistique peuvent se présenter en trois catégories :

- **les donneurs d'ordre ou chargeurs** : agriculteurs, industriels, distributeurs ou entreprises du secteur des services ;
- **les opérateurs privés du transport et de la logistique** :
 - les opérateurs de base : prestataires logistiques classiques qui assurent l'exécution des opérations de logistique physique (transport et entreposage) et dont le système de gestion se limite au suivi de celle-ci pour le compte de l'entreprise cliente ;

⁷ Ensemble de technologies de traitement et/ou d'échanges d'informations résultant de développements croisés entre l'informatique, les télécommunications et l'audiovisuel (Source : Lexipro, « Logistique Magazine » octobre 2004).

⁸ Source Lexipro, « Logistique Magazine » octobre 2004

- les prestataires logistiques 3PL (Third Party Logistics) (Hays Logistics, FM Logistique, Giraud Logistics, STEF-TFE, GEFECO...) intègrent à l'offre du prestataire classique un certain nombre de services allant de la prise en charge d'opérations de manipulations complexes (co-manufacturing, co-packing), à la gestion d'opérations administratives (facturation, commandes) et de gestion de l'information (tracking-tracing...);
- les fournisseurs de modules Supply Chain Management (SCM) sont des acteurs du domaine des systèmes d'information. Ils prennent en charge la fourniture de modules de base nécessaires au pilotage de la chaîne logistique (prévision, commande, gestion de l'entrepôt, traçabilité, gestion des tournées de livraison, facturation);
- les intégrateurs de système « SCM » ou « 4PL » (Fourth Party Logistics) se caractérisent par la quasi-absence de moyens physiques propres. Leur spécificité consiste à intégrer les prestations de différentes entreprises sous-traitantes (transport, entreposage, opérations à valeur ajoutée...) et d'en assurer la cohérence et la gestion par la maîtrise des flux d'informations qui s'y rapportent;
- les cabinets de conseil conçoivent notamment des systèmes logistiques et aident à la migration d'un système à l'autre (repli de la solution initiale et redéploiement de la nouvelle solution);
- les intégrateurs 4PS (Fourth Party System) sont des prestataires de services logistiques qui conçoivent, organisent et réalisent pour le compte d'un donneur d'ordre des solutions logistiques (notamment en matière de système d'information) en mobilisant les technologies adaptées (niveau conceptuel);
- les propriétaires et gestionnaires de plates-formes logistiques (PROLOGIS, SOGARIS...) mettent à disposition des chargeurs, logisticiens, transporteurs et prestataires, l'immobilier logistique et éventuellement des services associés dans le cadre de plates-formes existantes. Ils réalisent également des opérations immobilières pour répondre à des demandes spécifiques;
- enfin, des entreprises se sont spécialisées dans les activités de collecte, de transport et de traitement (valorisation ou élimination) des déchets. Collectés par nature⁹, ils sont acheminés vers des centres de tri puis vers des plates-formes de traitement adaptées.

En Ile-de-France, l'ensemble des acteurs est représenté : grands groupes, intégrateurs, mais aussi une majorité de PME-PMI du transport et de la messagerie (l'Ile-de-France comporte plus de 200 entreprises de transport routier). Certains transporteurs logisticiens ont une clientèle restreinte et se sont spécialisés dans un secteur d'activité, tandis que d'autres interviennent sur des marchés beaucoup plus vastes. Donner une liste exhaustive par département ne semble pas justifié étant donné que ces acteurs évoluent sur des périmètres largement indépendants des limites administratives.

- **les opérateurs publics** (gestionnaires et exploitants de réseaux et/ou de plates-formes de transport) :
 - gestionnaires de plates-formes (aéroports, ports, chantiers multimodal fer-route),
 - entreprises publiques de transport (SNCF Fret),
 - logisticiens sous actionnariat majoritairement public (Géodis, SERNAM).

En France, les emplois liés à la logistique s'élèvent à 630 000 personnes, dont 485 000 dans le secteur des transports. Ils présentent la caractéristique d'être dans leur majorité faiblement qualifiés : 80% sont des métiers de base, tandis que seulement 20% requièrent une formation supérieure ou égale à Bac+2.

⁹ Déchets ménagers, dont encombrants et déchets industriels banals produits par les artisans et les commerçants

Dans une entreprise de logistique et de transport, les emplois se répartissent généralement ainsi : 1/3 logistique, 1/3 transport et 1/3 administratif et commercial. **La forte demande des entreprises se heurte cependant à des difficultés de recrutement** (cf. 4ème partie). Pour répondre aux besoins de main d'œuvre formée et qualifiée, des organismes de formation, tels que l'AFT-IFTIM ou PROMOTRANS, développent la formation professionnelle initiale - notamment par alternance - et continue, dans les métiers du transport et de la logistique.

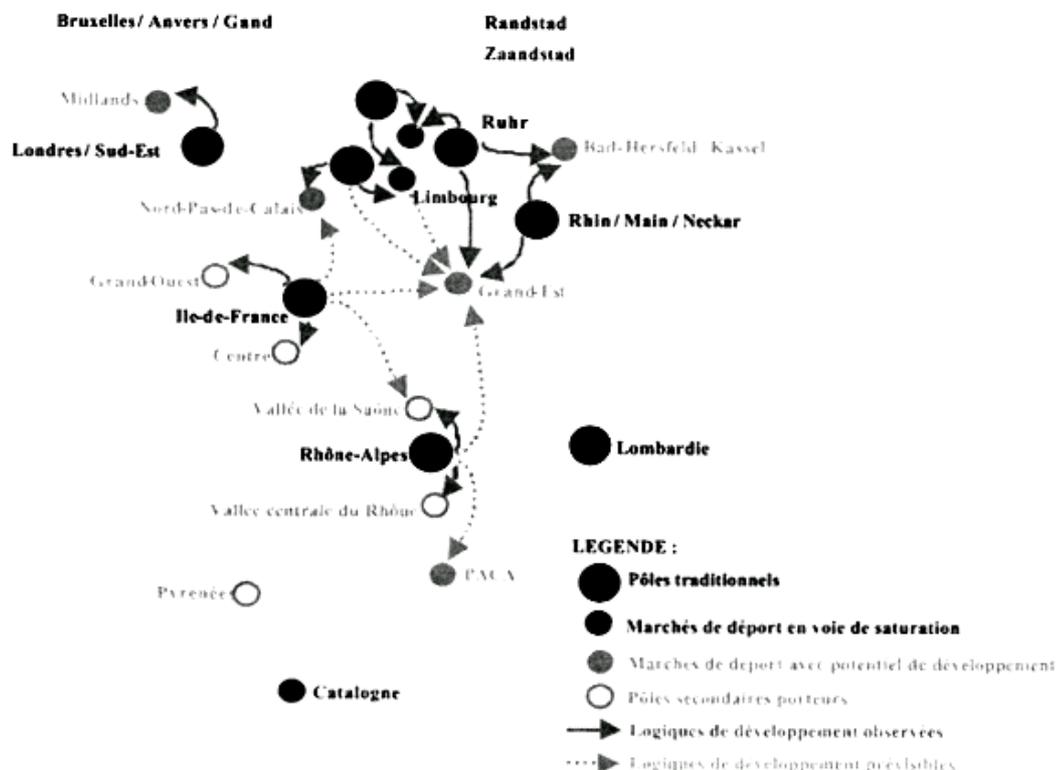
2. Situation géographique et organisation spatiale des activités logistiques

2.1. Une situation géographique privilégiée confortée par des réseaux de transport multimodaux

La France bénéficie d'une situation géographique privilégiée. En effet, elle est à la fois la façade atlantique du continent européen, entre l'Europe du Nord et le bassin méditerranéen, et en relation étroite avec les bassins économiques du Sud-Est anglais, de l'Allemagne et de l'Italie du Nord.

La région capitale est également au centre des pôles logistiques émergents (bassin du Havre, région Centre, Grand Est). Forte de ses 11 millions d'habitants et de ses 702 000 établissements, l'Île-de-France forme un gigantesque marché de consommation.

Axes de développement prévisibles



Source : « Le développement des implantations logistiques en France et ses enjeux pour les politiques d'aménagement » Rapport du groupe de travail présidé par M. Dominique Becker, CGPC, mars 2003

En 2002, ce sont 305 millions de tonnes¹⁰ qui ont circulé dans la région. Pour cela, l'Ile-de-France bénéficie :

- **d'un réseau routier** composé de grandes radiales autoroutières d'intérêt national (A1, A4, A5, A6, A10, A15,...) et de rocade (Boulevard périphérique, A86, A 104) ainsi que de grandes pénétrantes que sont les RN et d'un important réseau secondaire. Le réseau complet s'étend sur 12 170 kms.
 - **La route représente 90,42% des marchandises transportées.**
- **d'un réseau fluvial** composé de dix plates-formes multimodales qui accueillent 500 entreprises. La Seine permet un mode de fonctionnement 24 heures sur 24, 365 jours par an.
 - **La voie d'eau représente 4,98 % des marchandises transportées** (le Port Autonome de Paris qui se positionne au deuxième rang européen, assure 80% du trafic par voie d'eau d'Ile-de-France, avec 20 millions de tonnes traitées en 2002).
- **d'un réseau ferroviaire** composé de 1 850 km de voies ferrées et 21 gares de fret ; L'essentiel des flux de marchandises transite par la région Ile-de-France ; 5 plates-formes complétées par un terminal dépendant du PAP couvrent la région Ile-de-France.
 - **Le mode ferré représente 4,60 % des marchandises transportées** (42 millions de tonnes en 2002).
- **d'un réseau aérien** performant composé de deux plates-formes internationales : Roissy CDG et Orly ; Roissy CDG a traité en 2003 1,723 millions de tonnes de fret et de poste.

Entre **1996 et 2003, l'évolution du trafic de marchandises** ayant son origine et/ou sa destination en Ile-de-France (hors trafic international) **s'élève à +9,2%**¹¹.

2.2. Une organisation spatiale concentrique et multipolaire des activités logistiques en Ile-de-France

Le parc immobilier logistique de la région Ile-de-France dépasse les **20 millions de m²** (soit 25% du parc national), dont 16 millions de m² de plates-formes logistiques. Le département de la Seine et Marne concentre à lui seul 25% de ce parc, et se place ainsi au premier rang des départements franciliens pour les implantations logistiques.

Depuis 1994, 5,5 millions de m² d'entrepôts ont été mis en chantier. Ainsi 25% du parc a été construit en 10 ans suite à une forte augmentation de la demande. La valeur locative moyenne d'un entrepôt en Ile-de-France s'élève à **58 euros/ m²/ HT /HC**.

Jusque dans les années quatre-vingt, les activités logistiques se sont implantées dans l'agglomération parisienne, soit à une distance maximale de 20 kms de Paris ¹² avec des localisations :

- à l'intérieur même de Paris (Les Batignolles, La Chapelle, Austerlitz, Bd Mac Donald, etc.),
- au Nord des Hauts de Seine (Boucle Nord),
- en Seine-Saint-Denis (Aulnay-sous-Bois, le long de l'A1 au Sud de Roissy),
- puis dans le Val-de-Marne (secteur Orly-Rungis).

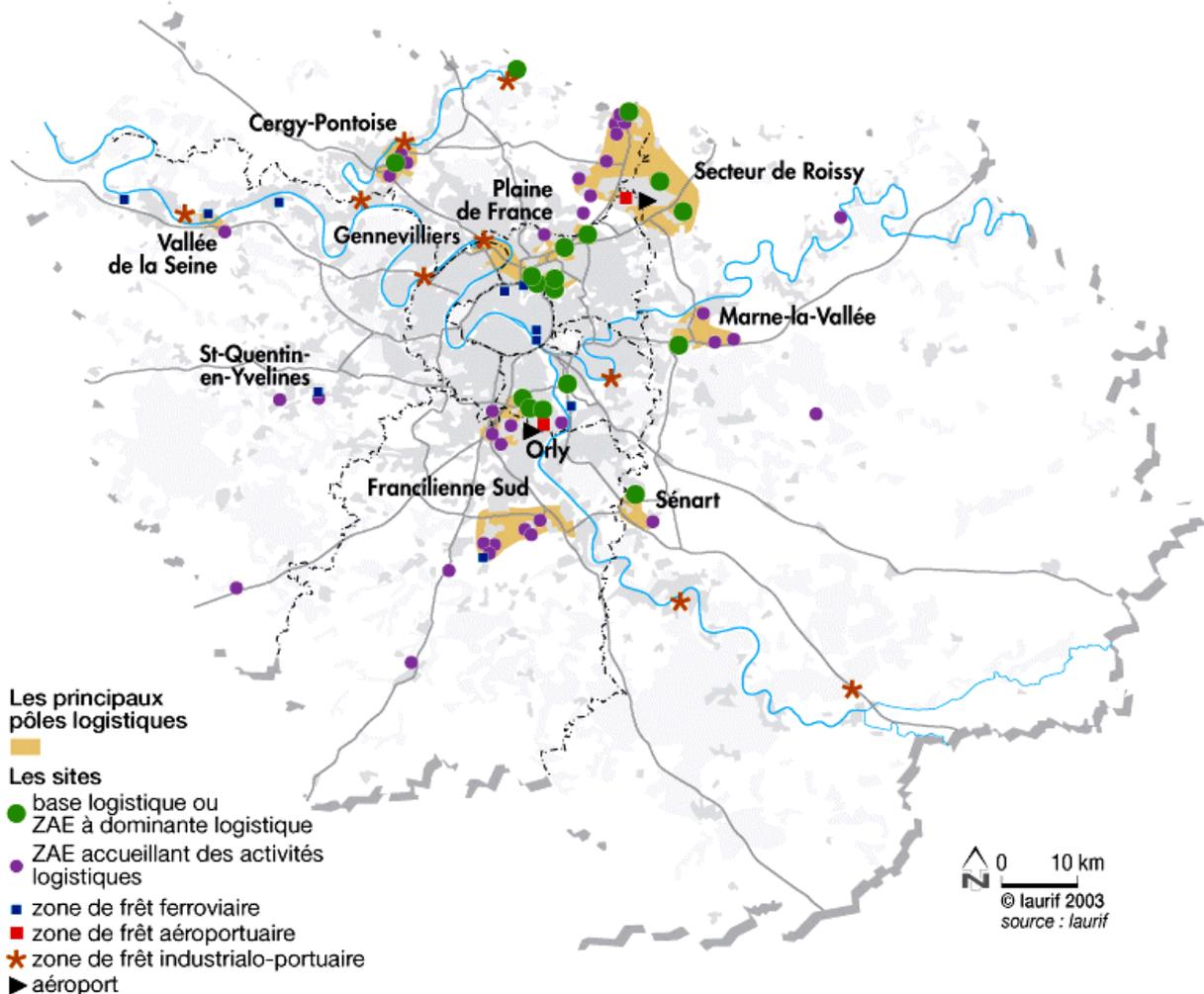
Ces dernières années, les activités logistiques se sont implantées dans des secteurs de plus en plus périphériques (au-delà de 30 kms de Paris), d'abord dans le secteur de Roissy, ensuite à l'Est (secteur de Marne-la-Vallée), plus récemment au Sud-Est (Secteur de Sénart). Cette tendance forte trouve son explication dans l'extension de l'agglomération, la rareté et le coût de l'offre foncière et immobilière en zone urbaine. Le prolongement des radiales et le développement des rocades autoroutières ont aussi largement contribué à ce phénomène de desserrement des activités logistiques en grande couronne.

¹⁰ source : SITRAM

¹¹ Source : DREIF 2004

¹² Source : IAURIF

Les principaux pôles et sites logistiques en Ile-de-France en 2001



On distingue **4 grands types de sites** accueillant des activités logistiques en Ile-de-France¹³ :

- Les plates-formes logistiques proprement dites comprennent les sites spécialisés, les centres de tri, de stockage et de distribution. Elles correspondent à des programmes d'immobilier d'entreprises proposés par des professionnels (tels que GARONOR à Aulnay-sous-Bois ou SOGARIS à Rungis). Ces plates-formes logistiques correspondent aussi à des parcs d'activités logistiques, opérations en blanc de nouvelle génération organisées par des développeurs (pôle Eurologistic de Villabé) ;
- Les zones spécialisées sont les zones industrialo-portuaires que gère le Port Autonome de Paris (Gennevilliers, Bruyères-sur-Oise, Bonneuil-en-France, Limay, les zones d'activités SNCF et les zones de fret ADP de Roissy et d'Orly).
- Les zones d'activités économiques mixtes se composent en partie d'activités logistiques et proposent aux entreprises qui le souhaitent un 'développement « en compte propre » (Mitry-Mory, Marne-la-Vallée, Sénart).
- D'autres sites logistiques correspondent à des activités purement logistiques ou à des établissements industriels aux fonctions logistiques marquées (usines PSA de Poissy et Aulnay, sites de distribution des matériaux de construction,...). Ils se caractérisent par leur éclatement géographique.

¹³ IAURIF Note rapide sur le bilan du SDRIF « la logistique gagne du terrain en Ile-de-France », Février 2003

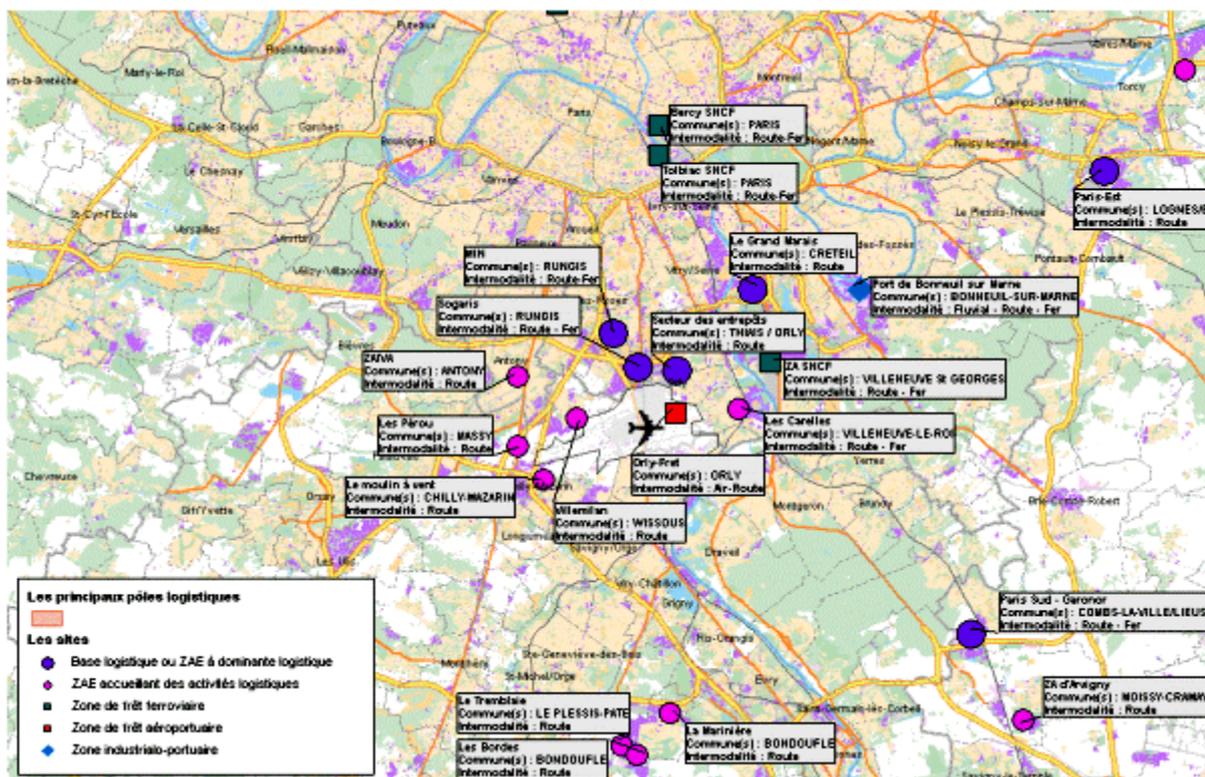
Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), approuvé par l'Etat en 1994, présente l'organisation logistique de l'Ile-de-France en trois espaces concentriques :

- à l'intérieur de l'A86 (logistique urbaine, messagerie, ...)
- entre l'A86 et l'A104 (plates-formes de distribution régionales)
- au-delà de l'A104 (plates-formes interrégionales et internationales)

Le SDRIF recommande de consolider et de compléter cette organisation, en développant notamment la multimodalité.

Atouts et défis de l'organisation logistique francilienne

	A l'intérieur de l'A 86	Entre l'A86 et l'A104	Au delà de l'A104
Disponibilités foncières	<ul style="list-style-type: none"> - Réduites voir nulles - sauf reconversion des friches 	Quelques disponibilités	Importantes mais deviennent de plus en plus limitées (suivant SDRIF, zones à urbaniser)
Coût du foncier	Très élevé	Supportable	Compétitif
Qualité de la desserte routière	Contraignante (congestion routière)	<ul style="list-style-type: none"> - Maillage efficace radiales-tangentielles - congestion sur certains axes 	Très bonne accessibilité autoroutière mais maillage beaucoup plus faible
Fonctions des plates- formes	<ul style="list-style-type: none"> - Messagerie, distribution de produits alimentaires et de certains produits pondéreux (matériaux de construction et déblais) ; <p>Exemples : ports parisiens, gares de la SNCF, entrepôts parisiens, plates formes de dégroupage en 1^{ère} couronne.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Groupage de grandes quantités de produits, organisation de la distribution à l'échelle régionale et interrégionale. - Fonction : réduire les mouvements de poids lourds à l'intérieur de l'agglomération. <p>Exemples : <u>Plates formes relais</u> : Garonor, le M.I.N et SENIA de Rungis, et plates-formes SOGARIS <u>Plates formes de transport combiné</u> : Noisy le Sec, Pompadour-Maison-Alfort, Valenton, les ports de Bonneuil sur Marne et de Gennevilliers, aéroports de Roissy et d'Orly.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Marchandises en transit , plates-formes nationales, européennes ou internationale. <p>Exemples : Paris-Est à Marne la Vallée, site d'Evry, de Sénart , de Cergy , de Saint Quentin, de Marly la ville , Saint Witz, et Port de Limay, Bruyères-sur-Oise, etc.</p>
Enjeux pour ces plates-formes	<ul style="list-style-type: none"> - Maintenir nécessairement les plates-formes existantes ; - optimiser les conditions de livraison (résolution des points noirs routiers) 	<ul style="list-style-type: none"> - Maintenir ces plates-formes intermédiaires entre la distribution urbaine fine et les sites de stockage massif. - Préserver la qualité de l'accessibilité. 	<ul style="list-style-type: none"> - Permettre l'émergence de sites stratégiques de développement à l'échelle européenne. - Développer l'intermodalité. - Améliorer l'accessibilité des salariés.



Source : SIGARIF, IAURIF

Les principales implantations à l'intérieur de l'A86

A Paris et en périphérie

- Les sites SNCF de Tolbiac, de Bercy, des Batignolles, et de La Chapelle (intermodalité route-fer)
- Les sites du PAP d'Austerlitz et de Javel

- Les EMGP - Compagnie des entrepôts et des magasins généraux - (intermodalité route-fer)
- Les entrepôts Mac Donald (aujourd'hui mis en vente)

A proximité de Paris :

- Citrail à Pantin (intermodalité route-fer)
- La centrale à béton au Nord.

Les principales implantations entre l'A86 et l'A104

- **Le Marché d'Intérêt National de Rungis (MIN) (94) :** le plus important marché international de gros pour les produits alimentaires frais dessert 18 millions d'Européens dont 12 millions dans un rayon de 150 kms autour de Paris, et présente un **chiffre d'affaires de 7,3 milliards d'euros en 2003**. Sur 232 hectares on dénombre 1 363 entreprises et 12 162 emplois.



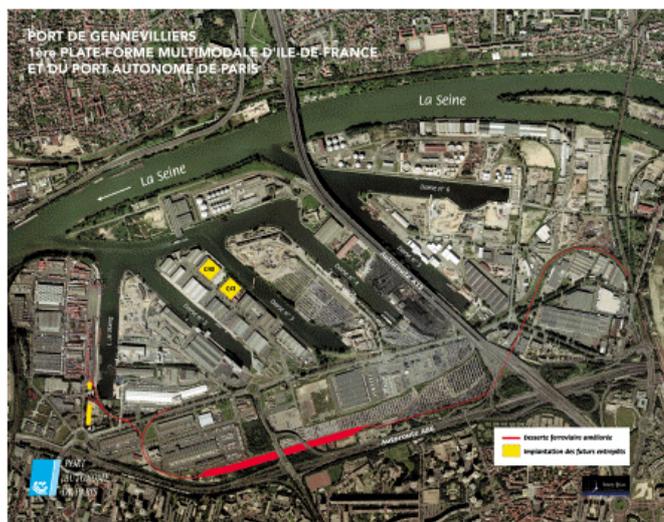
Source : semmaris

- **Le SENIA (94)** (Secteur des entreprises et Industries en Agroalimentaires) est une zone d'activités complémentaire au MIN, de 115 ha de surface. Elle accueille des activités de services aux entreprises et des industries de grossistes en produits alimentaires.
- **La plate-forme logistique SOGARIS (94) :** c'est la première plate-forme multimodale créée en France ; elle assure la distribution de la moitié Sud de l'Ile-de-France. Elle représente 200 000 m² de surfaces d'entrepôts, quais et bureaux et engendre un transit de 3 millions de tonnes de fret par an. Elle accueille des entreprises de toute taille (transporteurs, prestataires logistiques, transitaires, sociétés industrielles, exportateurs-importateurs et distributeurs).
- **GARONOR Aulnay-sous-Bois (93)**
Garonor est un pôle logistique (détenu et géré par PROLOGIS), implanté au croisement des autoroutes A1 et A3, qui s'étend sur 72 hectares et qui accueille plus de 350 entreprises. Garonor propose des entrepôts de distribution, des quais de messagerie et de groupage, des bureaux, etc.

- **Le parc Logistis II à Bonneuil-en-France (95)** de 126 000 m² sur 33 hectares de terrain est en cours de construction. Trois entrepôts logistiques et deux bâtiments de messagerie verront prochainement le jour, la livraison de la première tranche étant prévue pour avril 2005. Situé à 12 kilomètres de Paris, mais aussi à proximité de Roissy, en connexion avec la A1 et la RN 17, le parc peut se prévaloir d'une bonne situation géographique.

Plates-formes de transport combiné :

- **La plate-forme ferroviaire de Noisy-le-Sec / Pantin (93)**
Cette vaste plate-forme ferroviaire qui s'étend sur quatre communes est la plus importante pour le fret en Seine-Saint-Denis. Le site accueille le chantier combiné Novatrans. En 2006, un atelier de maintenance des rames TGV Est sera ouvert.
- **Le premier chantier multitechnique de France à Valenton (94)**, avec 21 hectares (une extension de 7 hectares -Valenton II- est en cours de réalisation). Les principales activités relèvent du transport combiné associant rail et route dans un même contenant mobile sans rupture de charge.
- **Le Port de Gennevilliers (92)**, est la première plate-forme logistique d'Ile-de-France avec ses 386 hectares dont 52 hectares de plans d'eau et 12 kms de quais. Le port combine cinq modes de transport : fluvial, maritime, ferroviaire, oléoduc et routier. Environ 52% des échanges (flux entrants et sortants du port) sont régionaux. Avec un chiffre d'affaires de 30 millions d'euros par an, le port accueille 270 entreprises représentant quelques 8 000 emplois directs. 500 000 m² de bâtiments sont dévolus aux activités économiques (dont 1/3 appartenant au PAP) et à des services aux entreprises (hôtels, espace de conférences, douane, poste, etc.).
Dans le cadre du développement du port, on note un certain nombre d'aménagements en cours, tels que l'accueil d'une pépinière d'entreprises et d'un hôtel d'activités spécialisées dans le domaine des transports et de la logistique. On note également un projet d'extension du port vers l'Ouest sur d'anciens terrains EDF (13 hectares) situés sur la commune de Gennevilliers ayant pour finalité l'ouverture d'une zone mixte accueillant des activités liées à la logistique, des surfaces d'entreposage (conteneurs) et des activités tertiaires.



Source : Port Autonome de Paris

- **Le Port de Bonneuil-sur-Marne (94)**, deuxième port fluvial d'Ile-de-France, regroupe de nombreuses entreprises liées au transport, à la logistique, au commerce de gros, à la chimie, etc. Son trafic annuel de marchandises représente près de **50% du trafic par eau du département soit 1,3 million de tonnes**¹⁵.

¹⁵ Données Port Autonome de Paris 2000

Il est desservi par 4 modes de transport : fluvial (deux darses et 4 kms de quais ; il accueille des convois poussés jusqu'à 2 500 tonnes) ; fluvio-maritime (des caboteurs jusqu'à 1 200 tonnes) ; ferroviaire (22 kms de voies ferrées desservant l'ensemble des terrains et un faisceau dédié au triage permettant de recevoir des trains complets) ; routier (desserte gabarit poids lourds avec aires d'évolution).



Source : Port Autonome de Paris

- **Le Port d'Ivry-sur-Seine (94)**, maillon important du complexe portuaire Paris-amont, s'étend sur un linéaire de quai de 1,5 km. Son activité est essentiellement tournée vers le BTP.
- **La plate-forme aéroportuaire de Roissy CDG¹⁶ (air –route)**. Le territoire de Roissy concentre 12% des zones d'activités économiques recensées en Ile-de-France¹⁷. Il se situe à 23 kms de Paris, sur 3 départements et six communes. L'aéroport international Charles de Gaulle a été mis en service en mars 1974. Pour le transport de fret, la plate-forme comprend 6 aérogaes (3 pour ADP, 2 pour Air France, 1 pour France Handling) totalisant 300 ha. et une capacité de 2 millions de tonnes de fret, ainsi qu'un hub postal. La présence du hub européen de FEDEX (11% du fret de Roissy, 30 000 colis et documents à l'heure, et 2000 emplois à terme), de la gare de fret d'Air France (1 million de tonnes par an) et de la plate-forme SOGARIS complètent l'organisation logistique du pôle de Roissy.

L'activité aéroportuaire a généré 1,4 millions de tonnes de fret en 2002, dont 58% transitent dans les soutes des avions passagers. Le nombre d'entreprises de transport et de logistique présentes sur la plate-forme s'élève à 240 entreprises et emploient plus de 6 000 personnes, soit 8% des emplois de Roissy CDG.

¹⁶ Pour plus de détails, voir le rapport du CESR Ile-de-France « Territoire prioritaire de Roissy » 2003, et le rapport « L'impact socio-économique des aéroports franciliens », IAURIF 2003

¹⁷ source : IAURIF



Air France a installé son hub à CDG

FedEx implante à CDG son hub européen

Source : ADP

- **La Plate-forme aéroportuaire d'Orly (94)** : deuxième aéroport international de France , et 5^{ème} en Europe (23 millions de passagers / an, 210 000 mouvements aériens, 121 000 tonnes de fret, 27 000 emplois). La zone fret de l'aéroport comprend 60 hectares dédiés aux activités de fret et 4 aéro-gares marchandises.

Les principales implantations au-delà de l'A 104

- **Marne-la-Vallée et Sénart (77)** bénéficient de disponibilités foncières importantes, de la proximité de GARONOR et de bonnes connexions au réseau autoroutier, ce qui a permis d'attirer les activités logistiques de grands groupes. La Seine-et-Marne confirme ainsi son statut de premier département logistique d'Ile-de-France.
- **Trappes, Saint Ouen l'Aumône et Cergy-Pontoise (78)**
- **Evry (91)** (secteur Villabé): Eurologistique (35 hectares et 200 000 m² d'entrepôts)
- **Le Port de Limay (78)**, est la plus importante plate-forme à l'Ouest de la région sur 99 ha, et propose notamment :
 - des activités d'importation, de stockage et de distribution de produits sidérurgiques,
 - mais aussi de préparation et de stockages de véhicules,
 - ainsi que des prestations de service (consignation, transit, manutention, transport).
- **La Zone d'activités de Mitry-Mory (77)**. La SESM a développé sur les communes de Mitry-Mory et de Compans une zone industrielle de 237 hectares qui accueille 200 entreprises et 5000 emplois (en 2001). Cette zone est en partie embranchée sur le fer (ITE). Elle est en cours d'extension avec une nouvelle ZAE de 66 hectares qui accueillera également une pépinière d'entreprises.
- **Le futur chantier Nord** consisterait à créer au Nord-Est de la région capitale une plate-forme de transport combiné. La poursuite des études en vue de son implantation est financée à hauteur de 535 000 euros dans le CPER.
- Enfin, il faut signaler **l'émergence de vastes plates-formes destinées à desservir des espaces transnationaux** telles que la plate-forme multimodale « DELTA3 ». Implantée à Dourges (Pas-de-Calais) sur 300 hectares, et située à proximité des grandes

infrastructures de transport, cette plate-forme propose un terminal de transport combiné, des zones logistique et un centre de services¹⁸.

- **Gonesse** : centre de plusieurs plates-formes logistiques (ZAE de la Grande Couture et de la Patte d'Oie sur 75 ha).
- **Saint-Ouen-L'Aumône, Eragny-sur-Oise, Herbaly** : des activités logistiques intégrées dans une ensemble de parc d'activité sur plus de 450 ha.
- **Bruyères-sur-Oise** : implanté aux limites du département du Val-d'Oise, la zone d'activité s'étend sur plus de 195 ha avec une vocation quasi exclusivement logistique. FL Développement a notamment développé un site de 300 00 m² embranché fer.
- **Port de Bruyères-sur-Oise** : 18 ha
- **Port de Saint-Ouen l'Aumône** : 10,5 ha.
- Marly-la-Ville (153 ha) / Louvres / St Witz (87 ha) (Guepelle, pépinière et ZI)
- Marly-la-Ville / St Witz : les ZI Moimont I et II à Marly-la-Ville, sur plus de 150 ha, ont fait l'objet d'un développement très rapide de plates-formes ces dernières années. De même, St Witz, sur les sites de la pépinière et du Guépelle, sur plus de 40 ha, présente un ensemble de qualité dédié à ces activités.

3. Les flux de marchandises en Ile-de-France

- Les échanges de l'Ile-de-France avec ses partenaires économiques :

La région capitale concentre 18,6% de la population nationale et 21% des actifs.

Elle représente 28,7% du PIB national et 5% du PIB européen.

En tant que 1^{ère} région importatrice (27%) et exportatrice (18,4%) de France, l'Ile-de-France se situe parmi les quatre plus grandes régions économiques d'Europe .

L'Union européenne est le premier partenaire commercial de l'Ile-de-France¹⁹. Selon les statistiques douanières (avant l'élargissement), les échanges entre l'Ile-de-France et l'Union européenne représentent 23,2 millions de tonnes et un chiffre d'affaires de 81 230 millions d'euros en 2002. Néanmoins, le commerce extérieur avec ses partenaires continentaux a tend actuellement à s'essouffler²⁰.

- Les flux de marchandises en Ile-de-France :

Forte de ses 11 millions d'habitants et de ses 702 000 établissements, la région capitale génère d'importants flux de marchandises. **En 2002, la région a traité environ 305 millions de tonnes de marchandises dont 11,8% (36 millions) en échanges internationaux²¹.**

La répartition des 269 millions de marchandises des flux nationaux se présente comme telle :

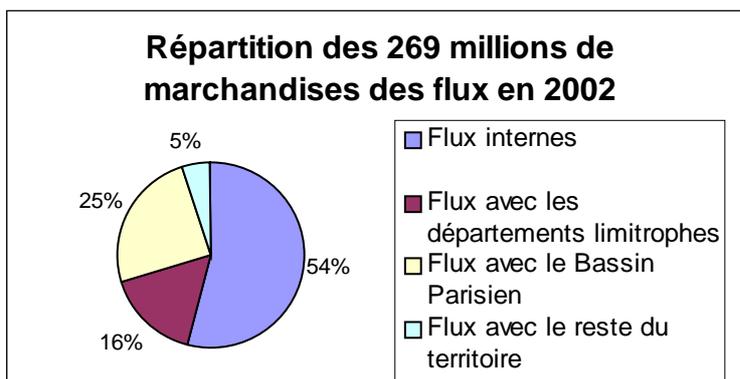
- 54% en flux internes,
- 16% avec les départements limitrophes,
- 25% avec le bassin parisien,
- et 5% avec le reste du territoire national.

¹⁸ Pour en savoir plus : <http://lens.cci.fr>

¹⁹ + de 50 % à l'exportation et 58% à l'importation

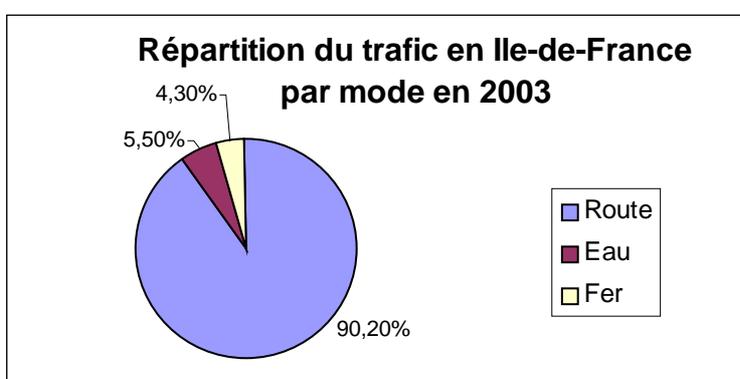
²⁰ Source : Tour de France de la Logistique, Logistiques magazine, 2003

²¹ Source : DREIF (données SITRAM)



Source : DREIF (données SITRAM)

Le transport routier arrive largement en tête parmi les modes d'acheminement des marchandises en Ile-de-France puisque la route représente plus de 90% des marchandises transportées.



Source : Note de conjoncture « le fret en Ile-de-France » 2^{ème} trimestre 2004

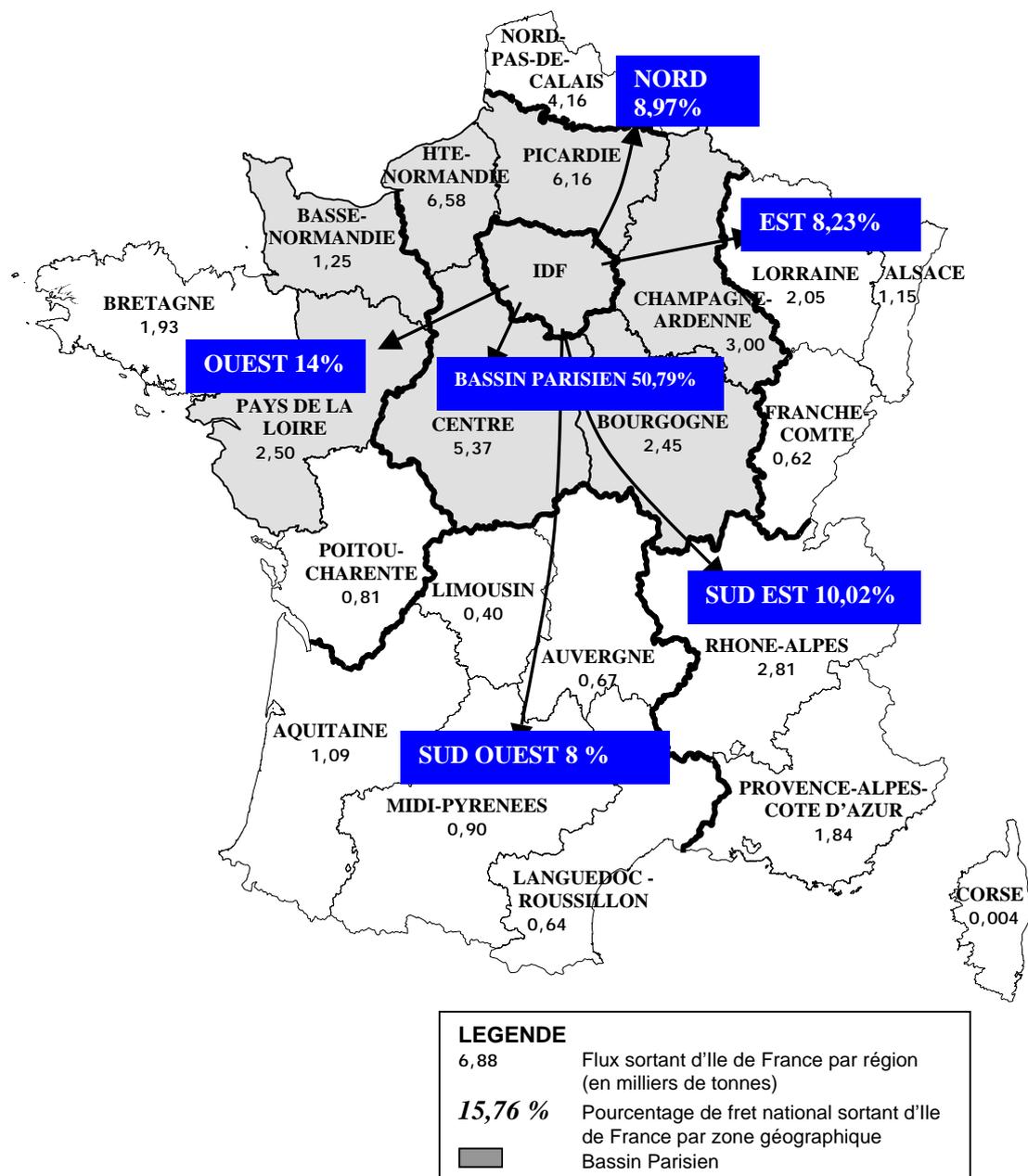
Chaque francilien « consomme » en moyenne l'équivalent de 26 tonnes de fret par an, soit une semi-remorque²².

A Paris, le transport de marchandises représente 1,3 million de livraisons par jour, soit **une livraison par salarié et par jour**.

La demande de transport liée au fret en Ile-de-France progresse de plus 1,5 % par an, soit plus du double que celle liée au transport de personnes (+0,6% par an).

²² Y compris les matériaux de construction

FLUX DE MARCHANDISES NATIONALES SORTANT D'ÎLE-DE-FRANCE (2003) : 46,60 millions de tonnes

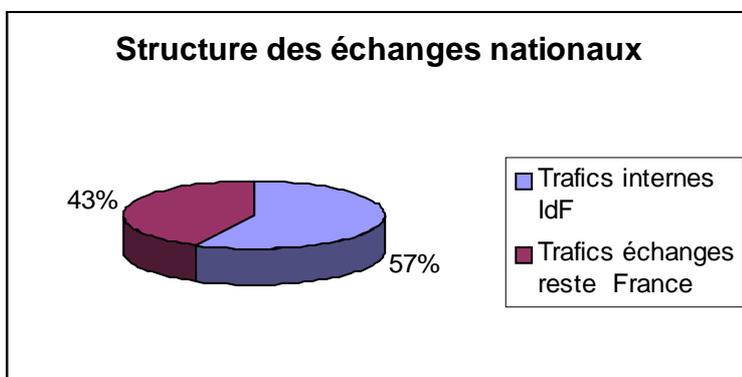
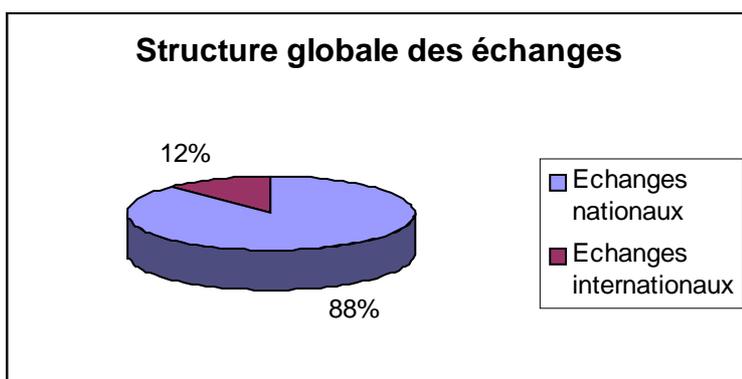


Source : DREIF (données SITRAM)

Le tableau ci-dessous présente la structure globale des trafics²³ :

Type de flux	Millions de tonnes	Part / total IdF	Observations
Intra-départemental	80,4	28,1%	dont 39,6 millions de tonnes avec : Seine-et-Marne et Essonne
Inter-départemental	63,0	22,0%	
<i>Total interne Île-de-France</i>	143,4	50,2%	
<i>Total échanges Reste France</i>	107,5	37,6%	dont 43,5 millions de tonnes avec : Haute-Normandie, Picardie et Centre
Total des échanges nationaux	250,9	87,8%	
Total des échanges internationaux	34,9	12,2%	dont 20,3 millions de tonnes avec les pays de l'Union européenne
Trafic total	285,8	100%	

Source : SITRAM / LIREIF



²³ Annuaire statistique 2003 du fret en Ile-de-France.

4. L'Europe à 25 : quelles incidences pour l'organisation logistique en Ile-de-France ?

L'Ile-de-France devra prendre en compte trois nouveaux critères stratégiques qui produiront des **impacts différenciés suivant les acteurs de la logistique** :

- Une augmentation de 30% de la population et de 5% du PIB européen impulsée par l'entrée des 10 nouveaux Etats membres. Cet accroissement du bassin de consommation est un bénéfice pour la plupart des prestataires logistiques ;
- Le déplacement du centre de gravité de l'Europe du Bénélux vers l'Allemagne, avec un risque de « marginalisation » de la façade occidentale au sein des réseaux de transport, auquel doit répondre un développement des liaisons ferrées et fluviales transeuropéennes (TGV, Seine Nord, Lyon-Turin,...) ;
- Des régimes juridiques et fiscaux des nouveaux entrants souvent sans commune mesure avec le Droit français. La concurrence des nouveaux pays adhérents représente alors un **défi en terme de compétitivité** pour les entreprises françaises de transport, en particulier celles de taille moyenne, qui doivent continuer d'exercer leurs activités dans des conditions concurrentielles inégales.

L'élargissement européen produira des **impacts différenciés selon le type de logistique** :

- Pour la logistique d'approvisionnement : on sait que les activités telles que l'entreposage de biens intermédiaires se positionnent le plus souvent à proximité des lieux de production. Dès lors, si les industries qui génèrent ces approvisionnements se délocalisent, en particulier vers l'Est, il s'ensuivra un déplacement de ces positions logistiques. La concentration de sites de production et la création de sites intermédiaires constituera la nouvelle donne. En Ile-de-France, on peut émettre l'hypothèse que la logistique d'approvisionnement, liée aux sites de production industriels ou agroalimentaires, sera probablement moins importante que par le passé compte tenu de la désindustrialisation. L'Ile-de-France peut cependant conforter son rôle de plaque-tournante à l'échelle européenne.
- Pour la logistique de distribution : l'Ile-de-France restera un marché important de distribution : son poids économique et démographique continuera d'attirer et de générer des flux majeurs de marchandises. Par conséquent, l'effet de l'élargissement européen ne devrait pas se faire sentir sur les entrepôts de distribution. Toutefois, dans un avenir proche, les implantations de plates-formes de distribution des grands groupes pourraient se limiter à trois à cinq sites en Europe pour la desserte des «euro-régions» de consommation²⁴.

Certaines entreprises ont anticipé ce phénomène

Des entreprises ont anticipé l'élargissement européen, en s'implantant dans les pays d'Europe centrale et orientale (PECO), à l'exemple des constructeurs d'entrepôts. Cette installation, volontaire ou non - certaines entreprises se trouvant dans l'obligation d'accompagner leurs clients dans la démarche d'ouverture vers ces marchés - révèle plusieurs bénéfices : l'opportunité de prospector de nouveaux clients, et la réalisation de marges plus importantes.

Certes, le marché ouest européen, encadré par des règles commerciales et juridiques stables, présente l'avantage de fonctionner avec des clients solvables, ce qui n'est pas forcément le cas des marchés d'Europe de l'Est. Néanmoins les risques d'essoufflement

²⁴ De grandes plates-formes à vocation européenne émergent comme Carrefour à Vert-Saint-Denis (au Sud de Paris).

demeurent, puisque l'Europe des Quinze a connu un ralentissement de sa croissance ces dernières années ainsi qu'une concurrence accrue (les dix premiers logisticiens européens ne réalisent qu'une marge opérationnelle de 2%).

Ainsi, même si la mise en place de structures opérationnelles solides dans les PECO demande des efforts importants, leur croissance de 9 à 10% offre des marges beaucoup plus importantes que dans l'Europe des Quinze.

Le défi de l'attractivité et de la concurrence lié à l'ouverture européenne

L'attractivité d'un territoire à l'échelle internationale et régionale représente les premiers critères retenus par les investisseurs pour décider ou non d'une implantation. Face à l'ouverture européenne, le maintien de la compétitivité territoriale devient prépondérant.

Plusieurs études et avis récents ont contribué à évaluer l'attractivité du territoire national.

L'étude de mars 2004 du cabinet de conseil KPMG²⁵ intitulée « Choix concurrentiels »²⁶ calcule le coût de revient des entreprises sur la base du prix de l'immobilier, de la fiscalité, du prix de la main d'œuvre, des coûts de financement, et des transports. Il apparaît que l'Italie, la France et le Luxembourg offrent les coûts les plus avantageux parmi les pays de l'Europe. Pourtant, un sondage réalisé par le CSA pour Ernst & Young souligne les handicaps de l'Ile-de-France (coûts salariaux et charges fiscales trop élevés, manque de flexibilité du travail).

5. Préconisations de la CCIP

La CCIP alerte les pouvoirs publics sur les conséquences de l'élargissement européen, véritable défi pour certains acteurs de la logistique en région Ile-de-France.

- **Le ressenti des professionnels de la logistique envers l'élargissement européen diffère selon leur taille et leur aire de marché.** S'il est vécu comme une chance pour certaines grandes entreprises, la concurrence des nouveaux pays adhérents représente un **défi en terme de compétitivité pour les entreprises françaises de transport de taille moyenne**. En effet, avec le développement du cabotage routier, la part de marché des transporteurs routiers nationaux est en déclin. Ils doivent exercer leurs activités dans des conditions concurrentielles inégales et se recentrent sur des marchés régionaux. Il semble que seule une **harmonisation européenne** en matière de réglementation sociale et fiscale puisse tirer la concurrence vers le haut, au profit des opérateurs français.
- **Il faut éviter que les flux liés aux plates-formes franciliennes à vocation européenne se détournent vers l'Est**, comme peuvent le laisser craindre le développement des projets de transports du programme européen RTE-T, essentiellement concentré sur les régions de l'Europe centrale et orientale.

L'Ile-de-France doit participer au développement engendré par l'élargissement, en restant compétitive. Dans le cas contraire, elle risquerait de perdre sa place de pôle économique majeur.

L'élaboration d'un Schéma régional de développement Economique (SRDE) et la révision du Schéma Directeur d'Ile-de-France (le SDRIF) qui s'engagent actuellement sera l'occasion pour la CCIP, ainsi que pour les professionnels du transport et de la logistique, d'intervenir dans les débats qui se dérouleront en 2005, afin qu'une place plus importante soit accordée aux activités logistiques dans les orientations retenues.

²⁵ KPMG est le réseau mondial de cabinets de services aux professionnels qui a pour vocation de convertir sa compréhension de l'information des secteurs économiques et du monde des affaires en valeur ajoutée.

²⁶ qui porte sur 121 villes (dont 7 en Europe) dans 11 pays

L'organisation actuelle des activités logistiques en Ile-de-France est essentiellement le fait des acteurs privés qui se sont adaptés aux évolutions du marché et aux demandes de leurs clients ; en effet, les différents documents de planification n'ont que très peu abordé les questions de livraisons de marchandises, si ce n'est que pour constater l'organisation actuelle.

Aujourd'hui, les réflexions en matière de politique de développement pour la région, qui s'appuient sur les différents outils de planification, doivent intégrer le rôle indispensable des activités logistiques. Des réponses pragmatiques à la plupart des priorités citées peuvent être intégrées dans le futur SDRIF (hormis les aspects fiscaux, les harmonisations, la sécurité, qui ne relèvent pas du SDRIF).

En matière d'activités logistiques, l'Ile-de-France doit être en mesure de relever les défis qui s'imposent à elle, afin de conserver sa place de pôle logistique incontournable et incontesté.

En abordant les atouts et les défis en Ile-de-France d'une manière thématique, le présent rapport émet des propositions en ce sens :

- **1^{ère} partie : « Un foncier et un immobilier qui doivent s'adapter aux nouvelles exigences des acteurs de la logistique » ;**
- **2^{ème} partie : « La nécessité d'une fiscalité moins pénalisante » ;**
- **3^{ème} partie : « Mieux prendre en compte les exigences des activités logistiques dans la planification des transports ; améliorer la qualité des infrastructures existantes et développer l'intermodalité ;**
- **4^{ème} partie : « Une revalorisation nécessaire du bassin d'emploi francilien » ;**
- **5^{ème} partie : « Accompagner le développement des activités logistiques pour relancer le dynamisme économique en Ile-de-France ».**

1^{ère} Partie :

Un foncier et un immobilier qui doivent s'adapter aux nouvelles exigences des acteurs de la logistique

L'Ile-de-France représente le pôle logistique le plus développé à l'échelle nationale, et l'un des plus importants de l'Union européenne. Elle tient un véritable rôle de hub logistique et économique.

Après avoir établi un état des lieux succinct des formalités requises en ce domaine (1) de l'offre foncière et immobilière ainsi que de ses caractéristiques (2), il conviendra de présenter les tendances actuelles (3) puis les attentes des professionnels et des institutionnels (4). La CCIP propose de livrer ses réflexions et propositions tant sur ces tendances que sur les défis à relever (5).

1. L'offre foncière et immobilière : état des lieux en Ile-de-France

La distribution physique regroupe toutes les opérations matérielles requises afin de mettre des produits donnés à disposition du client. Ces opérations ne peuvent s'effectuer que par le biais d'infrastructures autrement nommées **unités logistiques**. La circulation physique des marchandises au sein du canal de distribution s'effectue au sein d'entrepôts, de dépôts, et de plates-formes.

1.1. Les formalités liées à l'immobilier logistique

Le mécanisme de l'agrément a été créé dès 1955 afin de limiter la concentration massive des activités industrielles et de la population en région parisienne. Un des objectifs de cette procédure²⁷ consiste donc à assurer un certain équilibre entre les constructions destinées à l'habitation et celles destinées aux activités économiques, tel que prévu par le SDRIF de 1994. L'agrément relève de la compétence du préfet de région. Les entreprises désireuses de s'implanter en Ile-de-France doivent adresser leur demande à la Direction régionale de l'Equipement (DREIF).

Par ailleurs, certaines activités de stockage sont soumises à déclaration ou autorisation auprès de la Direction Régionale de l'Industrie de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE) selon une nomenclature d'activités classées pour la protection de l'environnement²⁸. En Ile-de-France, les entreprises s'adressent à des interlocuteurs différents :

- à la DRIRE Ile-de-France (service de la préfecture de région) si elles désirent s'implanter en grande couronne
- au Service Technique interdépartemental d'Inspection des Installations Classées (STIIC) (service de la Préfecture de Police de Paris) si elles désirent s'implanter à Paris et en petite couronne

La DRIRE et le STIIC appliquent des prescriptions générales en les adaptant aux circonstances locales.

1.2. L'immobilier logistique en Ile-de-France

Le parc francilien d'entrepôts représente actuellement environ **22 millions de m²**. L'Ile-de-France concentre près de **2/3 des entrepôts de plus de 10 000 m²**.

²⁷ Mise à jour par la loi du 4 février 1995

²⁸ Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

Le renouvellement de l'offre logistique connaît une forte progression. Ainsi, **depuis 1994 (date d'entrée en vigueur du SDRIF) 5,5 millions de m² d'entrepôts ont été mis en chantier²⁹**. La consommation foncière liée aux activités logistiques a représenté ces dernières années **40% des surfaces vendues**

Les évolutions du parc d'entrepôts en Ile-de-France entre 1990 et 2001 (en milliers de m²)

Départements	1990	1996	2001
75- Paris	678	842	853
77- Seine et Marne	2433	3661	4402
78- Yvelines	1111	1650	1789
91- Essonne	1744	2204	2626
92- Hauts de Seine	922	1150	1242
93- Seine Saint Denis	2766	3284	3502
94- Val de Marne	2087	2590	2879
95- Val d'Oise	1508	2319	2643
PC	5775	7024	7623
GC	6796	9833	11460
Ile de France	13249	17700	19936
Villes Nouvelles	1818	2860	3436

Source : DREIF/DUSD/GORE (résultats provisoires)

Globalement, le parc a progressé de 48%. S'il a pratiquement doublé en grande couronne entre ces deux périodes, il ne fait état que d'une augmentation assez faible en petite couronne (+ 1848 000 m²).

Répartition territoriale du parc d'entrepôts francilien en 2001 (de plus de 5 000 m²):

Départements	Milliers de m ² utiles	Part
75- Paris	853	4 %
77- Seine et Marne	4402	22 %
78- Yvelines	1789	9 %
91- Essonne	2626	13 %
92- Hauts de Seine	1242	6 %
93- Seine Saint Denis	3502	18 %
94- Val de Marne	2879	14 %
95- Val d'Oise	2643	13 %
Ile de France	19936	100 %

Paris	853	4 %
Petite Couronne	7623	38 %
Grande Couronne	11460	57 %

Source : DREIF/DUSD/GORE (résultats provisoires)

Le parc d'entrepôts en Ile-de-France est principalement **concentré en grande et petite couronnes** (respectivement 57% et 38%), Paris n'étant destinatrice de ces installations qu'à hauteur de 4%. Bien que la part de la première couronne soit encore significative, **le fort développement du parc d'entrepôts en grande couronne se confirme** (en raison d'une forte demande de grands entrepôts).

L'immobilier logistique en Ile-de-France s'est implanté sur une bande Nord, d'Ouest en Est, de Cergy-Pontoise au secteur de Roissy, en passant par Gennevilliers et Plaine de France, et sur une bande Sud, plus concentrée sur les pôles de Marne-la Vallée, de Sénart et d'Orly-Rungis, sans oublier le secteur de la Francilienne Sud.

²⁹ Source : IAURIF Février 2003

La concentration géographique de l'immobilier logistique sur certaines zones.

(parcs d'entrepôts supérieurs à 5 000 m², 2001)

Grandes zones logistiques	En milliers de m² utiles
Secteur de Roissy	1 044
Zone Nord	1 581
Zone A15-Cergy	500
Zone A86-Boucle Nord de la Seine	561
Zone Saint Quentin	345
Zone Francilienne Sud	1 207
Zone Orly	1 128
Zone Marne La Vallée	743

Source : DREIF/DUSD/GORE (résultats provisoires)

L'offre actuelle en Ile-de-France

L'offre totale francilienne s'élève actuellement à 1 700 000 m². L'offre disponible est concentrée dans le Sud et l'Est (Seine-et-Marne et Essonne notamment). D'importantes implantations logistiques se sont installées dans le Sud de l'Ile-de-France entre 1999 et 2000, mais un certain nombre de sites logistiques avec des bâtiments neufs demeurent vacants dans cette zone. Le Nord de l'Ile-de-France fait preuve de plus de dynamisme en raison de l'activité qui déborde sur le département de l'Oise : plus de 50 % des transactions ont été accomplies dans le Nord-Est de la région Ile-de-France.

La typologie du parc d'entrepôts francilien

Selon une étude du GRECAM³⁰, le parc francilien se compose de trois catégories : 31% des surfaces ont plus de 20 ans ; 38% ont entre 10 et 20 ans ; 31% ont moins de 10 ans. Cette dernière catégorie comprend essentiellement des bâtiments de plus de 10 000 m² (dont 67% ont moins de 5 ans) et de plus grande hauteur (81% des bâtiments de moins de 5 ans font plus de 8 mètres).

L'objectif que poursuivent les logisticiens de la grande distribution est de faire des économies d'échelle en regroupant leurs produits sur un seul pôle dont la localisation est stratégique. Dans la mesure où les entrepôts existants en petite couronne répondent moins bien à cette demande, les entreprises se tournent vers la grande couronne. **La taille des locaux a donc augmenté** (la part des bâtiments de plus de 10 000 m² est passée de 14% à 80% depuis les années 90).

Ainsi, **les principaux pôles logistiques croissent en taille et s'éloignent de la zone centrale** pour s'établir en grande couronne, aux **franges de l'Ile-de-France, voire dans le Bassin Parisien** (par exemple Le Mans, Amiens, Orléans). Il est d'ailleurs significatif que le commercialisateur « Johns Lang et Lasalle », lorsqu'il traite du marché locatif, englobe la région Ile-de-France et l'Oise.

Les nouveaux investisseurs de l'immobilier logistique

Hormis les acteurs traditionnels du secteur de la logistique, d'autres intervenants ont accompagné le développement du marché des entrepôts, conséquence directe du phénomène d'externalisation de la chaîne logistique.

- Il s'agit en premier lieu des prestataires logistiques dont les exigences sont fortes : ils attendent des entrepôts offrant des prestations logistiques de plus en plus « intelligentes » ;
- D'autre part, de grandes sociétés, spécialistes de l'ingénierie des plates-formes, conçoivent et construisent cet immobilier logistique.

³⁰ Société d'études et de conseils pour les professionnels de l'immobilier.

- Enfin, les commercialisateurs offrent des services immobiliers aux promoteurs, investisseurs, utilisateurs, aménageurs et collectivités locales.

Les informations recueillies auprès des commercialisateurs (ATIS REAL Auguste Thouard, Jones Lang Lasalle, DTZ RESEARCH, etc.), de par leur connaissance et leur analyse du marché des entrepôts à destination de leurs clients, permettent d'obtenir une photographie actualisée du marché de l'immobilier logistique en Ile-de-France. Dans l'ensemble, ils ont qualifié les résultats de l'année 2003 de médiocres, en termes d'offre de locaux d'activités, de nouvelles demandes et de nombre de transactions réalisées. Un point d'actualité sur le secteur francilien s'impose dès lors afin d'apporter un éclairage complémentaire sur ce constat.

1.3. Evolutions récentes du marché francilien des entrepôts et comparatifs européens

L'étude du marché francilien des entrepôts implique de le replacer au préalable dans un contexte national et européen. Sur le plan national, mis à part l'Ile-de-France, les villes de Lyon, Lille et Marseille constituent les trois principaux marchés de l'entrepôt³¹. Au niveau européen, les commercialisateurs recensent trois principaux marchés de l'immobilier logistique : un secteur dit « **mature** » (France-Belgique-Pays-Bas et Grande-Bretagne) où on observe une chaîne logistique aboutie, un secteur dit « **en croissance** » (Italie-Espagne-Allemagne) et un secteur **en émergence** (Pologne-Tchéquie-Hongrie).

Les valeurs locatives moyennes des entrepôts de plus de 5 000 m² restent stables en 2003 et tendent à converger sur l'ensemble de la région (mis à part le secteur Nord-Est qui subit une baisse de 9% de la valeur locative). **La valeur locative en Ile-de-France est 25% plus élevée que le reste de la France : elle s'élève à 58 euros/m², contre 48 euros/m² à Lyon, 45 euros/m² à Marseille et Lille, et 40 euros/m² au Havre.**

L'écart s'accroît entre les entrepôts neufs et ceux de seconde main en terme de différence de loyers. Certaines mesures, comme le **renforcement des règles de sécurité**³², entraînent une dévalorisation des entrepôts anciens et une hausse des prix des entrepôts neufs. Les **localisations attractives** des entrepôts les plus récents ainsi que l'existence de **prestations associées** expliquent également cette évolution.

Une **forte baisse du nombre de transactions d'entrepôts de plus de 5 000 m²** a été constatée en 2003 en Ile-de-France (- 62%), alors que les autres régions françaises connaissaient une perte très limitée (- 5%)³³. **Deux facteurs doivent cependant être pris en compte au regard de la baisse observée en Ile-de-France** : d'une part la situation exceptionnelle de 2002 et d'autre part une reprise de la demande en 2004.

- Le **volume exceptionnel de transactions en 2002**, conséquence de la forte demande des chargeurs cette même année, a subi un revirement prévisible en 2003 dû au temps nécessaire d'intégration des surfaces acquises en 2002.
- La région Ile-de-France, fortement dotée en équipements logistiques, est très sensible aux fluctuations du marché. Par conséquent, la reprise économique observée au 4^{ème} trimestre 2003 a généré un **redressement du marché** : 141 000 m² d'entrepôts ont été transactés pendant les trois premiers mois de 2004 et 90 000 m² font actuellement l'objet de discussions³⁴.

³¹ Les analyses tirées des commentaires publiés par les commercialisateurs concernent uniquement les entrepôts de plus de 5 000 m². Cette surface correspond à la taille minimum des locaux neufs ce qui permet d'obtenir une meilleure visibilité des nouveaux programmes.

³² Exemple de la publication début 2003 d'un arrêté relatif à la prévention des sinistres qui oblige notamment les constructeurs à multiplier les murs coupe feu.

³³ La demande d'entrepôts de plus de 10 000 m² est passée quand à elle de 758 000m² à 300 000 m² en 1 an selon DTZ RESEARCH

³⁴ Source : Atis Real Auguste-Thouard

Le **stock vacant d'entrepôts** a augmenté d'environ 80% en Ile-de-France entre 2002 et 2003. Le tiers des commercialisations a porté sur des surfaces neuves, réduisant fortement le marché de seconde main et entraînant ainsi un gonflement accéléré du stock vacant des entrepôts les moins récents. L'analyse du **taux d'occupation des entrepôts** en Ile-de-France s'effectue notamment par le biais du nombre de m² d'entrepôts en blanc³⁵ : il en existe 1 million de m² en Ile-de-France. La tendance à surévaluer les besoins, ajoutée au ralentissement économique, ont engendré un stock important d'entrepôts vides.

L'immobilier logistique est de plus en plus externalisé : la **logique d'accession à la propriété baisse, au profit de la location.**

Au niveau européen, le marché de l'immobilier logistique francilien est compétitif en raison de loyers attractifs et de taux de rentabilité satisfaisants.

Taux de rendement en Europe			Evolution des loyers en Europe		
	2002	2003		2002	2003
Paris	8,5	8,5	Paris	57	54
Bruxelles	8,5	8,25	Bruxelles	55	60
Amsterdam	8	8	Amsterdam	64	64
Barcelone	7,5	7,5	Barcelone	65	65
Francfort	8	8	Francfort	79,2	68,4
Stockholm	7,75	8	Stockholm	90	90
Dublin	7,5	6,5	Dublin	109	109
Londres	6,5	6,5	Londres	179,52	185,5

Source DTZ Research

Source DTZ Research en €/m²/an

1.4. Les implantations logistiques selon les acteurs, personnes publiques et experts : illustrations

Ce paragraphe retranscrit les propos de nos interlocuteurs et n'a donc pas vocation à livrer une « photographie » exhaustive de l'Ile-de-France dans ce domaine. Il aura néanmoins le mérite de présenter les organisations et montages juridiques retenus par les différents acteurs de la logistique - entreprises publiques et privées.

Propriétaires	Organisation et montage juridique	Actifs foncier
SNCF	Propriétaire du foncier (qui est fortement imbriqué avec celui de RFF). Le Conseil d'administration de la SNCF donne son accord pour les constructions immobilières et accorde des concessions d'environ 15 ans. A l'issue de cette durée, les biens immobiliers deviennent propriété de la SNCF, qui peut alors relouer le terrain bâti. Ce système n'est pas incitatif.	<ul style="list-style-type: none"> - Secteur des Batignolles : centrale à Béton (50 000 tonnes par an) ; entreprises Tafanel et Bertrand - La Chapelle - Pantin - Les Gobelins - Bercy - Tolbiac.....
		<ul style="list-style-type: none"> - Détient et exploite plus de 4 millions de m² d'entrepôts opérationnels ou en cours de développement dans 13 pays

³⁵ Projet en blanc : lorsque l'investisseur ou le promoteur démarre la construction sans avoir signé de bail avec un locataire ;
Projet en gris : lorsque le site est prédéterminé, l'étude de faisabilité terminée, la conception du bâtiment décidée, les autorisations administratives obtenues ; les travaux débutent alors à la signature du bail.

PROLOGIS	Propriétaire, gestionnaire et promoteur en immobilier logistique. L'entreprise a créé le premier réseau mondial de location de plates-formes logistiques	<ul style="list-style-type: none"> - d'Europe (dont 2 millions de m² en France) ; - En Ile-de-France, les surfaces les plus conséquentes sont localisées à Garonor (400 000 m² d'entrepôts locatifs), à Cergy (80 000 m²), à Sénart (50 000 m²) et prochainement à Moissy-Cramayel (9 bâtiments représentant un total de 220 000 m²). - D'autres entrepôts de moindre importance sont implantés en Ile-de-France (Crépy en Valois, Mitry, Evry, Villejust, Longjumeau, Savigny le Temple, Servon, Plessis Paté et Epone).
STEF-TFE	Propriétaire d'implantations de nature différente : entrepôts, usines et entrepôts de regroupement.	<ul style="list-style-type: none"> - Parc d'environ 150 sites en France auxquels s'ajoutent 25 implantation en Europe, principalement dans la péninsule ibérique ; - 64 plates-formes de STEF, dont 10 en Ile-de-France : parmi lesquelles le Plessis - Belleville (Auchan), Cergy (PICARD mono – client : préparation des commandes à destination des magasins et activité de Home service).
Gestionnaires	Organisation et montage juridique	Actifs fonciers
Port Autonome de Paris (PAP)	Gestionnaire du foncier (le terrain est remis par l'Etat en gestion et aménagement. Le Port le loue à des entreprises).	1 000 ha en Ile-de-France, dont 70 ports : des plates-formes multimodales (Limay – 120 hectares-, Bonneuil – 180 hectares-, Gennevilliers – 400 hectares), des ports urbains localisés à Paris et des ports localisés en petite et grande couronne.
SOGARIS	Gestionnaire et promoteur en immobilier logistique.	200 000 m ² de bâtiments et d'équipements <ul style="list-style-type: none"> - dont 20 000 m² de bureaux, - et 180 000 de quais, entreprises ou plates-formes.

Locataires	Organisation et montage juridique	Actifs fonciers
CARREFOUR FRANCE	Est aujourd'hui locataire de l'ensemble de ses actifs.	Principaux sites à proximité de la Francilienne En zone dense : exemple en Seine-Saint-Denis
GEFCO	Fait appel à PROLOGIS pour l'immobilier.	400 implantations dans le monde ; Plate-forme internationale du Havre ; Plates-formes à Villiers, Saint-Ouen (centre de services industriels et logistiques) et Poissy.

2. L'offre foncière et immobilière : un éloignement des sites logistiques vers les franges de l'Ile-de-France et le bassin parisien

Les entreprises de logistique s'installent naturellement à proximité des zones de consommation. Mais aujourd'hui, **plusieurs facteurs se conjuguent et rendent une telle implantation plus difficile.**

- La rareté d'une offre adaptée en zone dense

L'analyse du foncier à Paris montre que **les espaces disponibles pour l'implantation de sites logistiques disparaissent** ; actuellement il n'existe aucun site logistique vacant mis à part les emprises ferroviaires.

- Le coût du foncier et de l'immobilier

Le prix élevé du foncier a des conséquences majeures.

- D'une part il **conduit les entreprises à s'éloigner de la zone dense**. Par exemple, le coût d'une implantation sur la plate-forme de Roissy est devenu trop important pour beaucoup d'entreprises spécialisées dans le fret aérien. Elles choisissent de quitter la zone gérée par ADP tout en restant à proximité afin de bénéficier de son rayonnement économique. **Néanmoins, certains territoires d'Ile-de-France proches de la zone dense se caractérisent encore par une pression foncière**

moindre et pourraient par conséquent répondre aux besoins des activités logistiques (par exemple le Plateau Briard dans le Val-de-Marne).

- D'autre part, le coût élevé du foncier **incite les élus locaux à utiliser ou à transformer les emprises pour d'autres usages** (habitat, bureaux).

D'autres facteurs permettent également d'expliquer le développement de grands sites logistiques aux franges de l'Ile-de-France et vers le bassin parisien :

- Une meilleure **accessibilité aux marchés** de niveau régional, mais aussi national et international ;
- Une localisation **au plus près du barycentre des clients** : le choix de l'implantation peut en effet dépendre de la **tension des flux**. Dès lors, les entreprises doivent s'efforcer de trouver un équilibre entre le coût de transport et le coût de stockage.
- Une **proximité géographique** avec d'autres **implantations logistiques existantes**.
- **Les sites en développement dans le Bassin Parisien** se localisent à proximité des agglomérations du Mans, d'Orléans, d'Amiens, etc. Pour illustration l'agglomération Orléans a créé il y a 25 ans une des premières zones dédiées à la logistique et accueille depuis un grand nombre d'activités liées à la logistique.

3. L'offre foncière et immobilière : les attentes des professionnels

L'organisation et l'implantation des sites se révèle comme une préoccupation importante tant du côté des professionnels de la logistique que des acteurs publics.

- Certaines entreprises privées visent une **diminution du nombre d'implantations en grande couronne** afin de diminuer leurs charges fixes et d'optimiser l'organisation des flux tendus. Les acteurs et utilisateurs logistiques du mode fluvial soulignent quant à eux la nécessité de **développer et de préserver les sites portuaires en zone dense** afin de permettre le développement de la distribution urbaine par voie d'eau.
- La Ville de Paris souhaite réduire les effets négatifs externes des activités logistiques, tout en améliorant l'attractivité de l'agglomération. En ce sens, le **projet de règlement du futur Plan Local d'Urbanisme** intègre la fonction logistique à travers le zonage UGSU (Grands Services Urbains) qui **autorise désormais la destination logistique et ses activités annexes** sur plusieurs grandes emprises parisiennes, en particulier **les emprises ferroviaires**. Notons enfin que **la DREIF et la SNCF** ont lancé une **étude** comprenant un inventaire des surfaces (emprises ferroviaires) et l'élaboration de scénarii futurs dans un objectif de **rationalisation de ces espaces**.

En second lieu, **les attentes et les besoins techniques des utilisateurs d'entrepôts** portent sur la **taille des bâtiments** : en effet, ils recherchent des surfaces leur permettant d'accueillir plusieurs contrats dans les mêmes bâtiments. Ils s'alarment également de **l'insécurité avérée** à la fois sur les **sites et lors du transport** ; cet enjeu prend une place de plus en plus préoccupante.

Face aux évolutions de l'activité logistique, l'immobilier des années 70/80 est devenu inadapté (faibles dimensions, accessibilité insuffisante, inadaptation aux normes de sécurité requises). La construction de nouveaux entrepôts qui en découle se traduit par un **double impact foncier : l'abandon des entrepôts anciens et une consommation accrue d'espace**. Une réflexion émerge donc sur **la possibilité de réhabiliter ces zones** par le biais d'un recensement des zones logistiques de fait puis de leur rénovation (amélioration des accès et de l'aspect extérieur³⁶).

³⁶ Notons qu'il existe une réglementation en matière de réhabilitation de sites pollués (circulaire du 07/06/1996) qui privilégie le niveau de réhabilitation du sol en fonction de son usage futur. La valeur foncière du terrain sera liée au niveau de traitement choisi.

4. Les défis du foncier et de l'immobilier en Ile-de-France : les préconisations de la CCIP

- La CCIP alerte les pouvoirs publics sur l'éloignement aux franges de l'Ile-de-France des sites logistiques destinés à l'approvisionnement et à la distribution en zone dense.

Ces sites ont vocation à rester au plus près du bassin de consommation. Or le phénomène de saturation du foncier, combiné à son coût important et aux contraintes administratives propres à l'Ile-de-France conduisent les investisseurs à regarder au-delà de la région (notamment au Nord et au Sud).

La généralisation de l'éloignement de ces plates-formes n'est pas souhaitable car elle dégrade la qualité de l'organisation logistique francilienne et pénalise les acteurs (surcoût du transport, perte de temps, congestion sur les routes,...).

Dans le cadre de la révision du SDRIF, la CCIP recommande le maintien de l'organisation hiérarchique des plates-formes logistiques ainsi que l'élaboration, en association avec l'ensemble des acteurs concernés, d'un schéma d'organisation des activités logistiques au service de la compétitivité et de l'attractivité de la région.

- Dans une vision de développement économique à long terme, la CCIP rappelle la nécessité de maintenir et de réhabiliter les zones à vocation logistique, afin d'éviter la mutation des emprises foncières vers d'autres usages

A l'avenir, de nouveaux besoins de stockage et de distribution pourraient nécessiter des surfaces à proximité de la zone dense, qui actuellement font défaut.

La CCIP soutient depuis plusieurs années le principe d'une préservation des zones logistiques et des sites limitrophes, qui présentent un intérêt majeur. Les choix opérés aujourd'hui doivent tenir compte des besoins prévisibles.

Concernant les emprises ferroviaires, la CCIP préconise d'adopter une vision à long terme du développement économique. Il s'agit de discerner parmi ces espaces, ceux qui présentent une localisation pertinente voire stratégique pour la logistique, actuellement et à moyen et plus long terme. Dans la perspective du développement des échanges et d'un redémarrage du fret ferré, il conviendra de s'assurer que ces emprises seront bien conservées pour des usages logistiques. En effet, une consommation de ce foncier pour d'autres usages (tertiaires ou logements) serait dans la plupart des cas irréversible.

Dans le même esprit, les installations portuaires doivent être sauvegardées. Alors que le trafic fluvial est amené à se développer, toute limitation des capacités d'extension des ports franciliens et toute réduction des emprises des zones d'activités limitrophes seraient un choix préjudiciable pour la région.

Cette problématique de l'insertion des zones à vocation logistique dans la ville ne peut se résoudre qu'avec une plus grande implication des collectivités. **La planification urbaine**, en particulier, prendra tout son sens en valorisant la place des activités de la logistique.

Dans ce contexte de « crise du foncier » et d'éloignement de plus en plus significatif de l'implantation des activités, la CCIP soutient la réflexion menée actuellement sur la **réhabilitation de zones à vocation logistique**.

- **La CCIP signale un développement inquiétant des problèmes de sécurité sur les sites et au cours du transport, qui nécessite des investissements de sécurisation des entrepôts.**

Ce phénomène oblige les entreprises à renforcer leurs équipements de sécurité, à recruter des personnels spécialisés, voire à s'éloigner des zones sensibles. Le métier de chauffeur-livreur devient également plus risqué. Ces problèmes ayant trait à la sécurité intérieure et à la répression du grand banditisme ne peuvent être résolus qu'à travers une politique nationale.

- **La nécessité d'une simplification administrative**

L'utilité et l'efficacité du **système de l'agrément** restent à démontrer, ce mécanisme ayant comme premier effet un allongement conséquent des délais d'implantation. Aussi semble-t-il nécessaire de l'adapter aux spécificités de l'immobilier logistique. On peut également se demander si ce mécanisme permet véritablement une bonne adéquation entre l'offre et la demande immobilière, au-delà de son rôle de contrôle administratif.

Dans le même état d'esprit, les **formalités administratives**, de par leur longueur, handicapent les entreprises. Par exemple, les demandes déposées auprès de la DRIRE obtiennent une réponse dans des délais jugés trop longs par les entreprises (il faut compter de 15 à 18 mois par dossier).

2^{ème} Partie : **La nécessité d'une fiscalité moins pénalisante.**

La seconde partie du présent rapport s'intéresse à la fiscalité qui s'exerce en Ile-de-France et au ressenti des professionnels de la logistique envers elle (1). La CCIP livre ses préconisations, tenant lieu de véritables défis à relever afin que la fiscalité francilienne ne devienne pas un élément repoussoir à l'implantation (2).

1. La taxe sur les locaux de stockage de plus de 5000 m² en Ile-de-France.

1.1. la taxe sur les locaux de stockage de plus de 5 000m²

La loi de finances pour 1999 a modifié l'article 231 ter du Code Général des impôts. Est créée, en complément de la taxe sur les locaux à usage de bureaux, une taxe sur les locaux commerciaux et les locaux de stockage.

- Cette taxe concerne tous les locaux commerciaux d'une surface supérieure à 2500 m² et tous les **locaux de stockage d'une superficie supérieure à 5000 m²** implantés en Ile-de-France. Les locaux implantés dans des zones franches urbaines ou dans des zones de redynamisation urbaine en sont exemptés, ainsi que les locaux d'entrepôts appartenant aux sociétés coopératives agricoles ou à leurs unions. Un **tarif unique au mètre carré** pour chaque type de locaux est appliqué dans toute l'Ile-de-France. Il est **pour les locaux de stockage de 0,90 euros**.
- **Le Fonds d'Aménagement de la Région Ile-de-France (FARIF)**, qui est un compte spécial du trésor (n° 902-22), a été créé en 1990 afin de "**dégager des moyens complémentaires à ceux du budget général pour résoudre les problèmes liés à la concentration urbaine de cette région**" (surtout dans les domaines du transport et du logement). Il finance des investissements en Ile-de-France à partir d'une ressource prélevée en Ile-de-France. Mais il constitue un instrument de péréquation entre collectivités, puisque, **à travers lui, l'Etat fait payer, par l'intermédiaire de la taxe sur les locaux, les investissements qui, normalement, devraient faire l'objet d'un prélèvement sur son propre budget.**

L'article 73 de la **loi d'orientation sur l'aménagement du territoire** (Loi 95-115 du 4 février 1995) accentue la vocation péréquatrice du FARIF en prévoyant que **transiteraient par lui les crédits versés à la région Ile-de-France en compensation de la perte de la dotation globale de fonctionnement (DGF) de la région**. Selon ce texte, "*le produit du fonds d'aménagement de la région Ile-de-France est affecté (...) à la région Ile-de-France à due concurrence du montant du prélèvement effectué sur la dotation globale de fonctionnement versée à cette région*".

L'article 26 du **projet de loi de finances pour 1999 visait donc à élargir l'assiette de la taxe sur les bureaux en Ile-de-France afin d'accroître les recettes du FARIF de manière à préserver les capacités d'investissements en infrastructures de l'Etat en Ile-de-France**. Cette réforme avait été pensée dans le projet de loi de façon à rapporter 1200 millions de francs (plus de 180 millions d'euros) en 2004, date à laquelle le transfert à la région se stabilisait.

- **Mais le FARIF a été supprimé le 31 décembre 1999. Les taxes ont été maintenues et les crédits ont été budgétisés, à partir de 2000, dans le budget des transports.** Il sera désormais difficile de retrouver dans les différentes lignes budgétaires les montants qui correspondent au FARIF. En ce qui concerne les reports disponibles au terme de l'exercice 1999 sur le compte d'affectation spécial, ils ont été effectués en totalité sur les différents chapitres d'accueil du budget général.

1.2. L'étude de la CCIP sur l'impact de la taxe sur les locaux de stockage de plus de 5 000m²

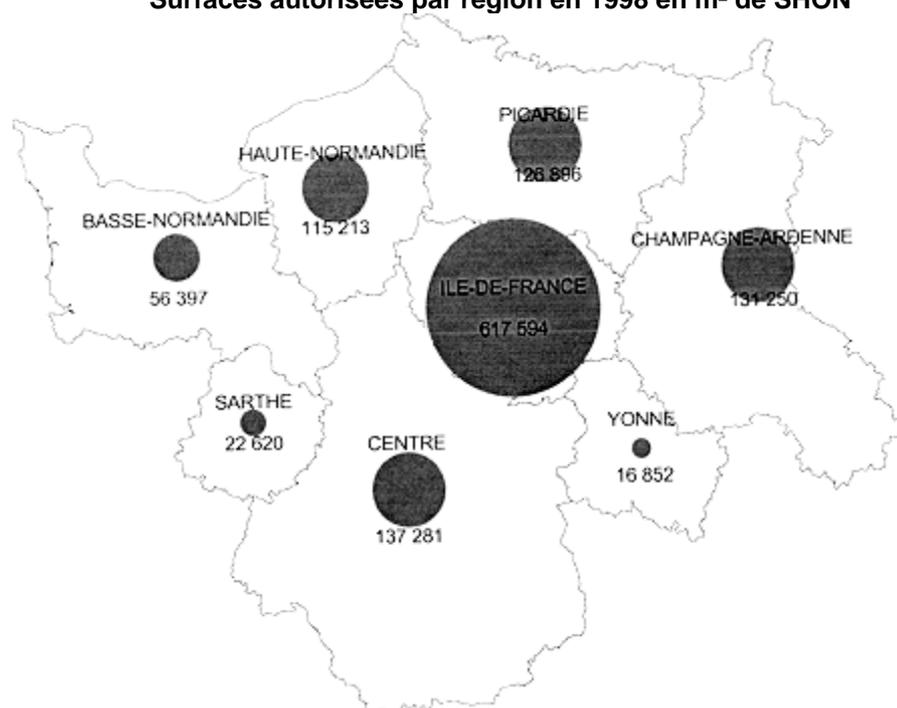
Une étude menée par la CCIP en mars 2003 s'est intéressée aux conséquences de la taxe sur les locaux de stockage de plus de 5 000 m². Les professionnels de la logistique conviennent en effet que la taxe sur les locaux de stockage entraîne une **délocalisation et une évasion fiscale aux franges de l'Ile-de-France** notamment vers l'Oise et la Picardie qui offrent, au delà d'une exonération de la taxe, des terrains moins chers.

L'étude a analysé et comparé les implantations de locaux d'entrepôts dans les années 1998, 1999, 2000 et 2001³⁷. Pour une meilleure lisibilité, les données sont représentées sur des cartes à différentes échelles :

- L'échelle régionale et du Bassin Parisien permet d'identifier les axes forts de développement de l'implantation de locaux et d'identifier un éventuel transfert des implantations au profit des régions limitrophes à la région parisienne ;
- L'échelle du département permet à la fois d'affiner les observations faites au niveau régional et de procéder à un travail de recensement plus précis sur les départements bordant la région Ile-de-France et sur ceux situés à la frontière du Bassin Parisien.

- La carte suivante représente les implantations en surface SHON autorisées en 1998, à l'échelle du Bassin Parisien.

Surfaces autorisées par région en 1998 en m² de SHON



Source : Données SITADEL, DRE du Bassin Parisien
Carte : CCIP, Mars 2003

On observe en 1998, c'est-à-dire **avant l'extension de la taxe aux locaux d'entrepôts**, le poids prépondérant de la région Ile-de-France en terme de surfaces de locaux d'entrepôts autorisées.

³⁷ Les chiffres de locaux de stockage pour tout le Bassin parisien ont été recueillis auprès des 8 Directions régionales de l'Équipement. Les fichiers CITADEL comptabilisent le nombre et les SHON (Surface Hors Œuvre nette) de tous les locaux d'entrepôts autorisés, commencés et terminés.

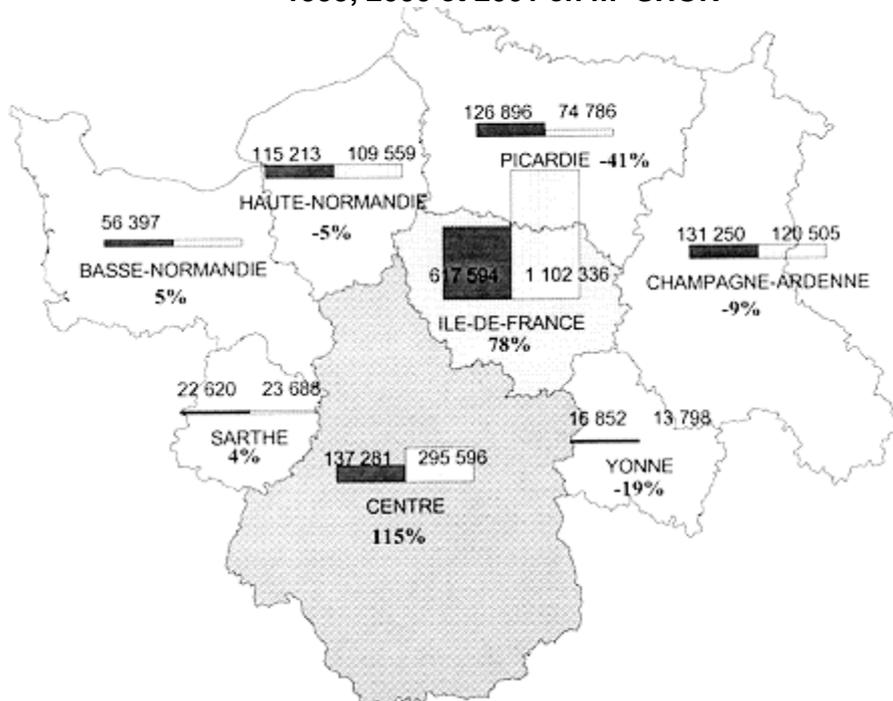
On peut distinguer sur cette carte deux grands types de régions :

- les régions dont les surfaces autorisées se situent autour de 50 000 m² (Basse-Normandie)
- les régions dont les surfacents autorisées se situent entre 115 et 140 000 m² (le poids relatif des départements de l'Yonne et de la Sarthe par rapport à leur région invite à les classer dans cette dernière catégorie)

Le poids de l'Ile-de-France apparaît prépondérant, puisqu'il représente quatre fois celui de la deuxième région

- La carte suivante synthétise les implantations en surface SHON autorisées en 1998 et la moyenne des implantation en surface SHON autorisées en 1999, 2000 et 2001 à l'échelle régionale.

Comparaison des surfaces autorisées entre l'année 1998 et la moyenne des années 1999, 2000 et 2001 en m² SHON



Source : Données SITADEL, DRE du Bassin Parisien
Carte : CCIP, mars 2003

La carte rend compte des **taux de croissance et des implantations en 1998, 1999-2000-2001** (sous forme de bâtonnets). On distingue ainsi 3 groupes :

Les **deux régions à très forte croissance** (près de 100%) : Centre et Ile-de-France ;

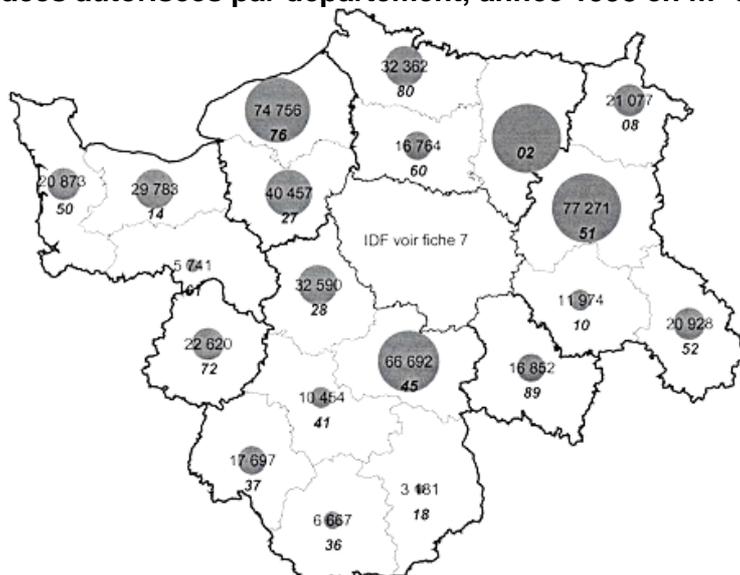
Les zones en très légère augmentation : Basse-Normandie et département de la Sarthe (entre 40 et 70%) ;

Les espaces en diminution (Picardie et Yonne).

La Région Centre fait preuve d'un certain dynamisme même si l'Ile-de-France concentre encore une grande partie des implantations.

- La carte suivante représente les implantations en surface SHON autorisées en 1998, à l'échelle départementale.

Surfaces autorisées par département, année 1998 en m² SHON

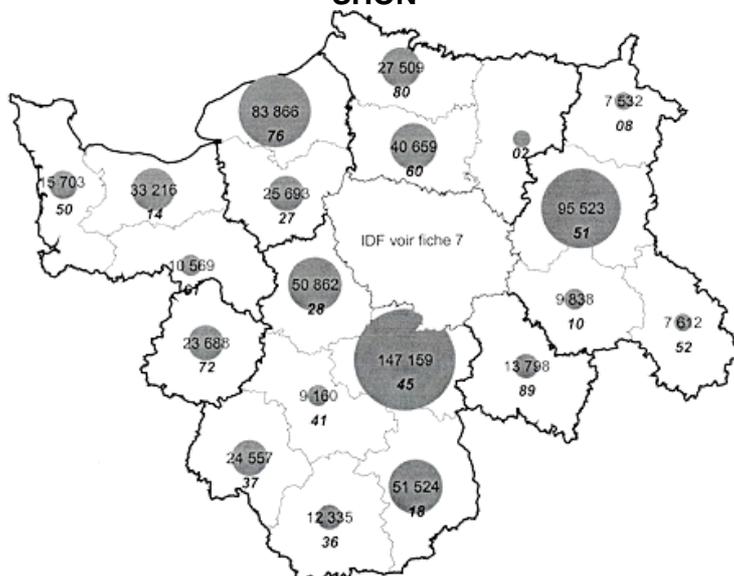


Source : Données SITADEL, DRE du Bassin Parisien
Carte : CCIP, mars 2003

La représentation des surfaces autorisées par département modifie la perception spatiale que l'on pouvait avoir du phénomène. Ainsi, les départements où ont été autorisées le plus de surfaces, sont les départements des abords de l'Île-de-France. Les départements qui en sont trop éloignés ne voient s'implanter que peu de locaux d'entrepôts, même s'il y a des exceptions (ex : la Haute-Marne (52) reçoit plus de 20 000 m², alors qu'elle est plus éloignée que l'Aube (10) qui n'en reçoit qu'environ 12 000). Les différences entre départements peuvent être importantes dans des proportions qui vont de 1 (Cher (18)) à 24 (Marne (51)).

- La carte suivante cartographie la moyenne des implantations en surface SHON autorisées en 1999, 2000 et 2001 à l'échelle départementale.

Surfaces autorisées par département, moyenne des années 1999, 2000 et 2001 en m² SHON

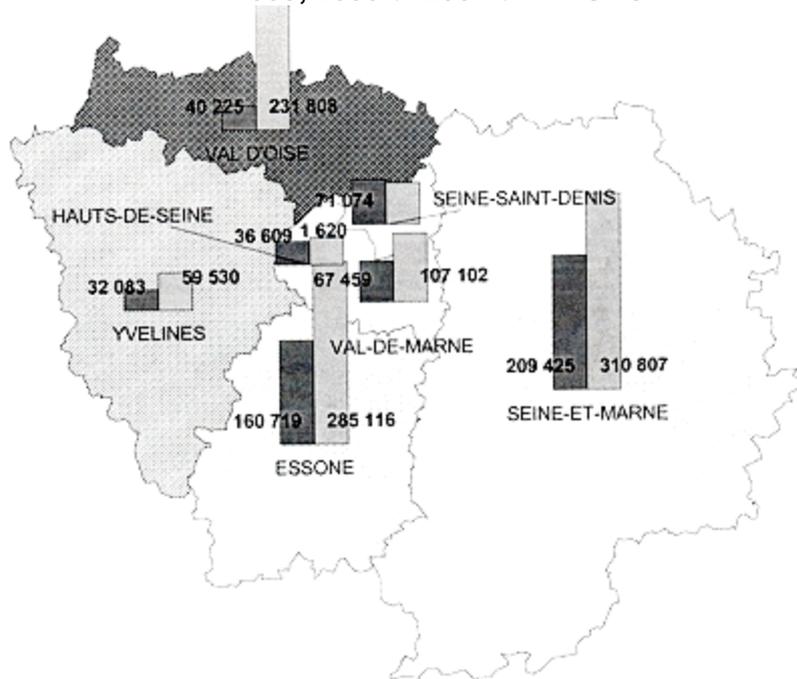


Source : Données SITADEL, DRE du Bassin Parisien. Carte : CCIP, mars 2003

Cette carte représente la moyenne des années 1999, 2000 et 2001. **La différence dans les implantations avant et après la réforme** se détecte ici. Certains départements comme le Loiret (45) ont connu une croissance considérable des locaux d'entrepôts. Force est de **constater que les marges de l'Île-de-France connectées aux réseaux autoroutiers tendent à croître plus vite que les autres départements du Bassin Parisien.**

- La carte suivante synthétise les implantations en surface SHON autorisées en 1998 et la moyenne des implantations en surface SHON autorisées en 1999, 2000 et 2001 pour l'Île-de-France à l'échelle départementale.

Comparaison des surfaces autorisées entre l'année 1998 et la moyenne des années 1999, 2000 et 2001 en m² SHON



Source : Données SITADEL, DRE du Bassin Parisien
Carte : CCIP, mars 2003

Cette dernière carte rend compte des taux de croissance et des implantations en 1998, 1999-2000-2001 (sous forme de bâtonnets). Il s'agit ici de la carte de l'Île-de-France ; les barres de gauche représentent les surfaces SHON autorisées en 1998, celles de droite les moyennes de celles autorisées en 1999, 2000 et 2001.

Cette carte démontre que la **grande couronne** connaît une forte croissance de l'implantation de locaux d'entrepôts depuis 1998. Cette croissance est particulièrement importante dans le Val d'Oise (95) où les surfaces ont plus que quadruplé. Ce département n'arrive néanmoins qu'en troisième position après la Seine et Marne et l'Essonne.

- Bilan.

La position de l'Île-de-France reste prédominante et se renforce même. Alors qu'en 1998 elle représentait 50% du total des autorisations de locaux d'entrepôts en Île-de-France, elle en représentait 60% sur la moyenne des années 1999, 2000 et 2001. Il y a donc eu, depuis la création de la taxe en 1998, augmentation du poids de l'Île-de-France dans les autorisations de locaux d'entrepôts du Bassin Parisien. A l'échelle régionale, la taxe n'aurait donc pas eu de conséquences sur les entrepôts. **En fait, à l'aune d'analyses plus fines, il semble que la taxe ait malgré tout eu des effets.** Ainsi, **au niveau départemental, on constate un réel dynamisme aux marges de l'Île-de-France.** L'essentiel de la croissance

se situe **dans les départements limitrophes à l'Ile-de-France**. Cette croissance suit également l'axe Nord-Sud.

En 1998 les départements limitrophes à l'Ile-de-France et sur l'axe de croissance Nord-Sud représentent plus de deux fois plus de surfaces SHON que les autres départements du Bassin Parisien, hors Ile-de-France. Pour la moyenne des années 1999, 2000 et 2001 ils représentaient plus de trois fois plus de surfaces SHON. Il y a eu une croissance de plus de 30% des surfaces SHON autorisées dans ces départements, tandis que pour les autres départements du Bassin Parisien, il y a eu régression (près de 10%).

Les défis de la fiscalité en Ile-de-France : les préconisations de la CCIP

La CCIP réaffirme son opposition totale avec la taxe sur les locaux de stockage

La CCIP réitère son opposition à l'extension de la taxe sur les bureaux aux locaux de stockage :

Son objet initial qui consistait à alimenter le FARIF n'existe plus depuis la budgétisation des recettes de la taxe et la disparition du FARIF ;

L'étude qu'a menée la CCIP en 2003 a identifié un éventuel transfert des implantations au profit des régions limitrophes à la région Ile-de-France. Dans un contexte économique difficile, les utilisateurs ont transféré leurs recherches en périphérie de l'Ile-de-France et en province où le coût et les taxes sont inférieurs.

La taxe sur les entrepôts a donc engendré une compétitivité territoriale supplémentaire aux portes de l'Ile-de-France. Cette taxe produit un impact géographique sur les implantations, en les reportant aux franges de la région.

A l'heure où nous devons renforcer notre compétitivité face à la concurrence des autres agglomérations européennes, le maintien de cette taxe qui constitue un surcoût pour les activités, est inadapté et préjudiciable.

3^{ème} PARTIE :
**Mieux prendre en compte les exigences des activités logistiques
dans la planification des transports**
**Améliorer la qualité des infrastructures existantes
et développer l'intermodalité**

La localisation des activités logistiques dépend pour beaucoup des principaux axes de transport de marchandises. Elle influe en retour sur le trafic engendré au sein des métropoles. Une optimisation spatiale permettant une répartition satisfaisante des zones de rupture de charge et un trafic fluide s'avère donc nécessaire.

A l'inverse, une desserte et une accessibilité insuffisantes représentent des freins importants au développement. Dès lors, **un des enjeux de la logistique en Ile-de-France réside dans l'organisation spatiale des différentes infrastructures et services de transports.** L'Ile-de-France possède des atouts qui lui permettent de répondre à ces impératifs (1). Néanmoins la région doit relever le défi de l'amélioration des infrastructures et de la qualité de service (2), afin de répondre aux besoins des activités logistiques.

1. Les atouts de l'Ile-de-France afin de répondre aux impératifs de desserte et d'accessibilité

Parmi les premiers critères pris en compte par les chefs d'entreprises dans leur choix d'implantation figurent la performance des liaisons desservant l'agglomération d'implantation - dessertes régionales, nationales et internationales, terrestres et aériennes - ainsi que la qualité de l'accessibilité aux sites logistiques.

L'agglomération parisienne figure au deuxième rang du classement des métropoles européennes pour la qualité de ses liaisons internes, nationales et internationales³⁸ (1.1.). En outre, l'intermodalité de l'Ile-de-France lui permet de répondre aux besoins de l'activité logistique (1.2.). Enfin, l'examen des documents de planification et de programmation montre que les transports sont considérés comme une priorité pour la région capitale (1.3.).

1.1. Une desserte fine encadrée de grands axes de contournement

Les sites logistiques s'implantent à proximité des grandes infrastructures de transport. La région doit donc conforter sa position au sein des réseaux de grands échanges européens afin d'assurer son attractivité et sa compétitivité. En effet, **la qualité du transport de marchandises est déterminante pour le dynamisme économique des agglomérations et pour la gestion des flux devenue stratégique pour les entreprises.**

1.1.1. Etat des lieux du réseau routier

Le réseau francilien s'étend sur 12 170 kms, dont 975 kms d'autoroutes et 1 140 kms de nationales. Il est composé de grandes radiales d'intérêt national et de rocades :

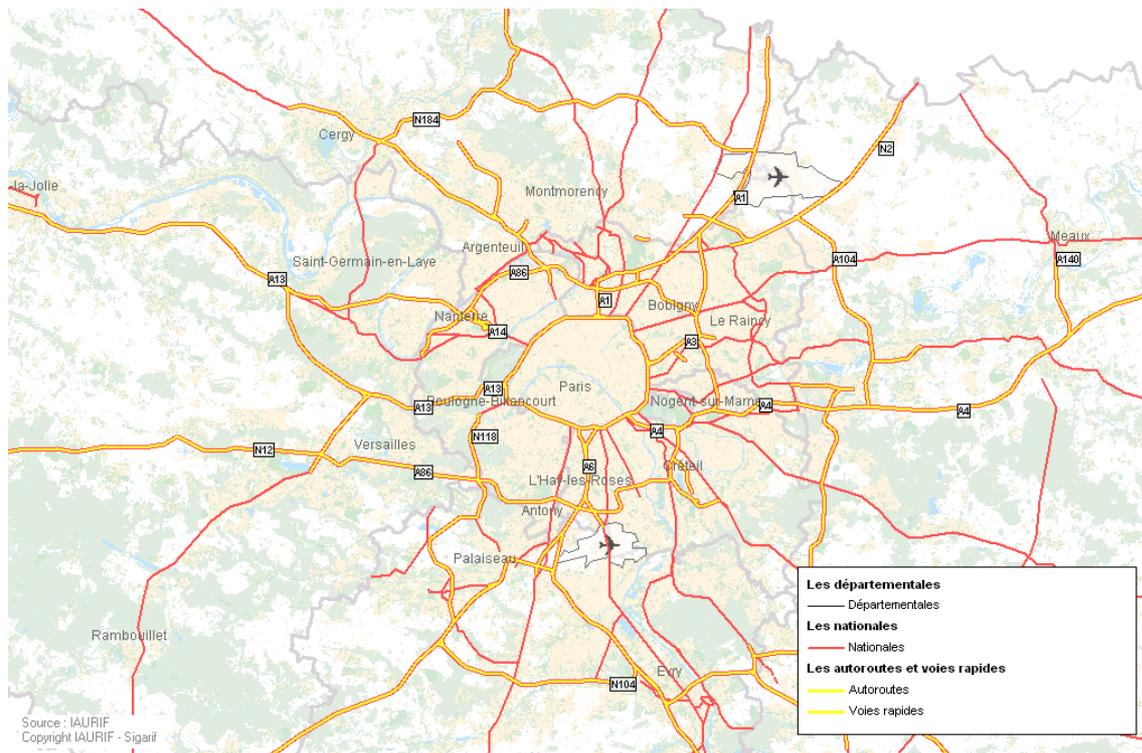
- **Les radiales** désignent les grandes nationales et les autoroutes de liaison avec les régions françaises et européennes : A1 (Paris / Lille), A4 (Paris / Strasbourg), A5 (Paris / Grand Est), A6 (Paris / Sud), A15 (Paris / Ouest), A16 (Paris / Amiens / Calais) ;
- **Les rocades** régionales forment une triple boucle : le boulevard périphérique de Paris, l'A86 (rocade de banlieue) et la Francilienne (A 104 - rocade de transit) ;

³⁸ Source : European cities monitor 2003 et 2004, réalisé par Cushman & Wakefield, Healey & Baker.

- Le réseau est complété par des liaisons régionales interurbaines structurantes et par un maillage très fin de la voirie locale.

Pourtant, un réaménagement du réseau routier est nécessaire pour réduire les points d'engorgement existants, la réalisation de barreaux routiers ainsi que le bouclage des rocades (bouclage et élargissement des deux rocades régionales – A104 et A86-, bouchon de Joinville-le-Pont - A4/A86-, etc)

Grandes infrastructures routières en Ile-de-France



Source : SIGARIF. IAURIF.Traitement CCIP 2004

1.1.2. Etat des lieux du réseau aérien

La performance des liaisons offertes par les deux plates-formes aéroportuaires de Roissy CDG et d'Orly se révèle stratégique. Elles représentent la première **porte d'entrée** pour la France et Paris et constituent un **pôle de correspondance** majeur en Europe (à Roissy par exemple, le trafic de correspondance a augmenté de + 500% en 10 ans). Elles produisent également des **retombées économiques directes et indirectes essentielles pour l'économie francilienne. Les retombées économiques globales des aéroports pour la région Ile-de-France dépasseraient les 30 milliards d'euros, soit 11% du PIB régional**³⁹. Elles se décomposent ainsi : environ 10 milliards d'euros de retombées directes, pratiquement autant d'indirectes et environ 15 milliards d'impact induit.

En 2003, le pôle de Roissy a traité 1,723 million de tonnes de fret et poste. Il se positionne au 3^{ème} rang européen (après Heathrow et Francfort) et au 8^{ème} rang mondial. Il s'affirme comme un véritable **hub logistique européen**.

³⁹ PIB régional : 268,43 milliards d'euros (2003)

Le pôle d'Orly représente un site stratégique pour l'Ile-de-France, à l'intersection de trois départements franciliens : les Hauts-de-Seine, l'Essonne et le Val-de-Marne. Il a contribué au développement d'un axe de forte activité économique qui s'étend de Thiais jusqu'au plateau de Saclay. En 2003 l'aéroport a traité 106 000 tonnes de fret et de poste. Son trafic de fret a sensiblement baissé suite à la constitution du hub de Roissy alors que sa localisation reste très pertinente pour le Sud francilien.

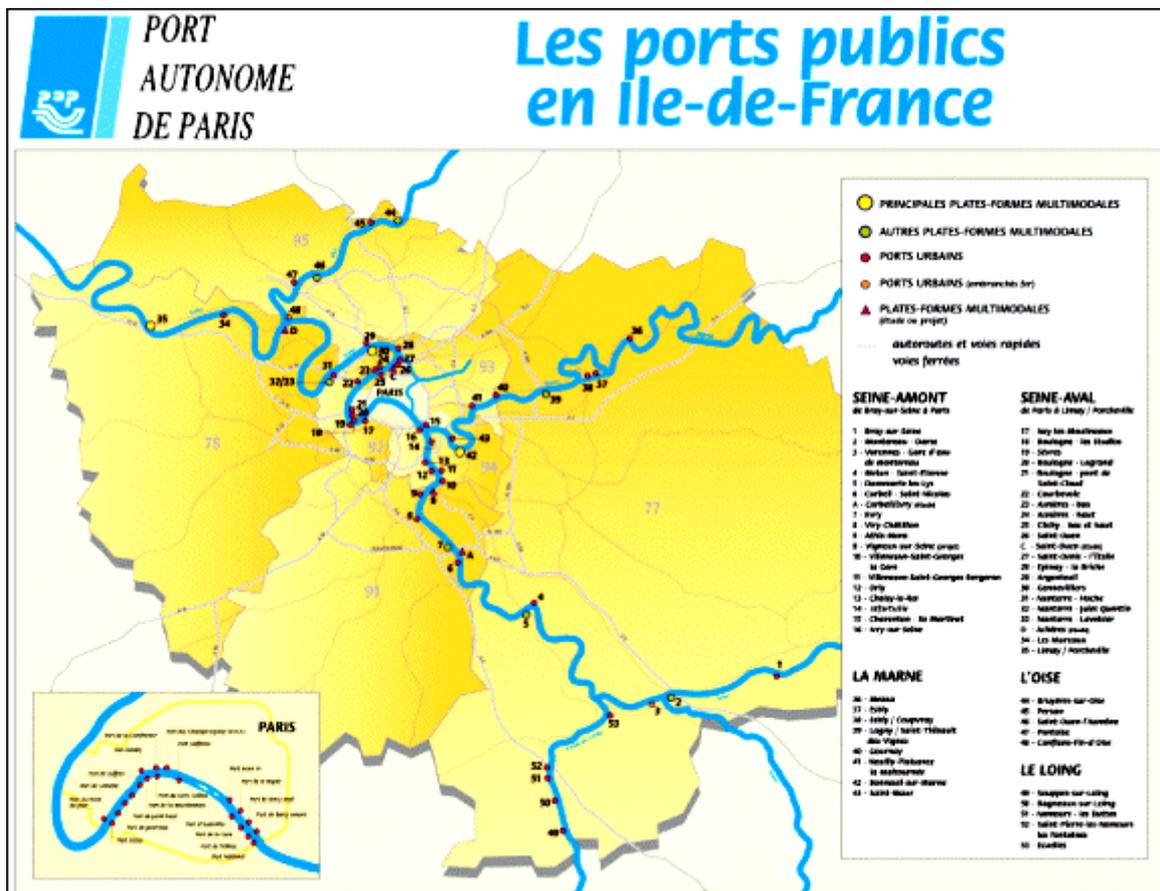
1.1.3. Etat des lieux du réseau fluvio maritime

Le réseau fluvial se compose de la Seine, reliant Paris au Port du Havre, de l'Oise canalisée en direction de Compiègne, des canaux à petit gabarit reliés aux réseaux fluviaux de l'Europe de Nord et de quelques canaux intermédiaires.

La Seine, qui dessert finement le territoire francilien est une infrastructure majeure fonctionnant 24 heures sur 24, 360 jours par an. Elle dispose de belles réserves de capacité, son trafic pouvant tripler sans investissement supplémentaire, hors modernisation des ouvrages.

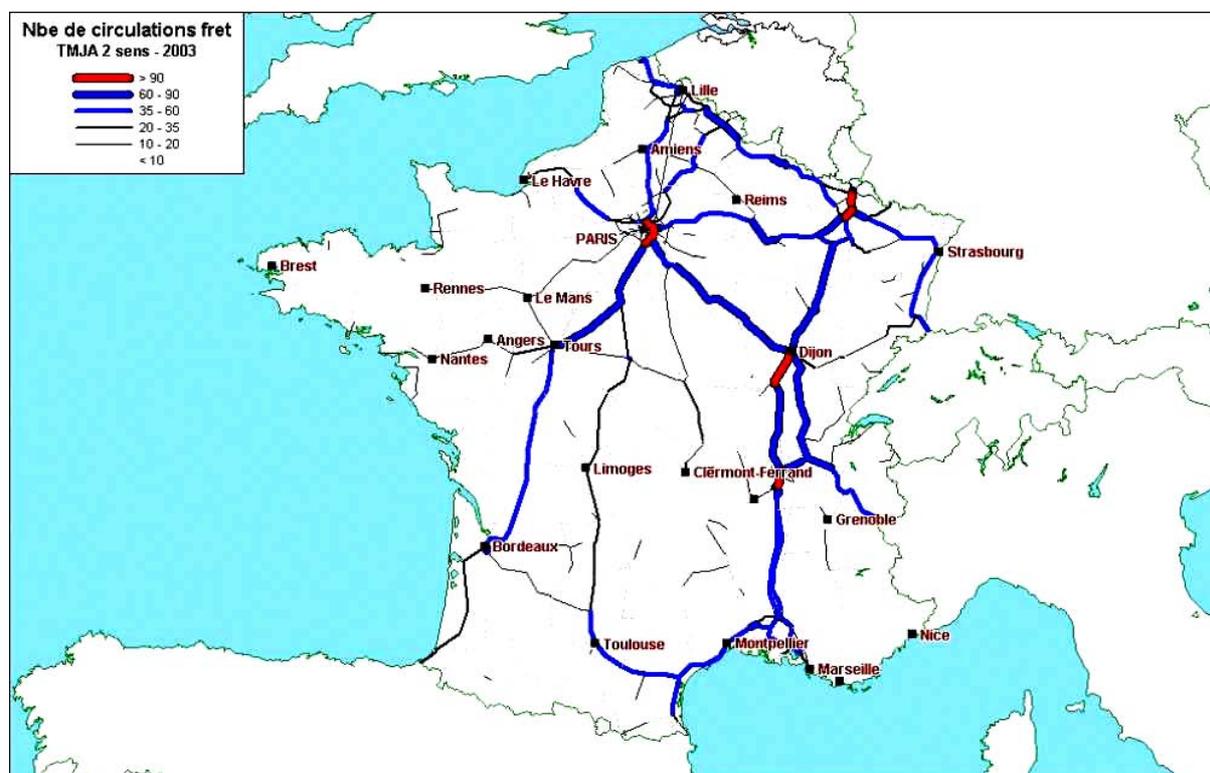
Aménagée à grand gabarit, la Seine ainsi que ses affluents accueillent sur leurs berges 70 ports publics gérés par le PAP répartis le long des 500 Km de voies navigables en Ile-de-France dont 10 plates-formes multimodales, **parmi lesquelles les ports de Gennevilliers (92), de Bonneuil-sur-Marne (94) et de Limay (78) sont les principales.** Les emprises portuaires accueillent 500 entreprises.

Le Port Autonome de Paris (PAP), 1^{er} port fluvial de France se positionne au 2^{ème} rang européen pour le fret fluvial.



1.1.4. Etat des lieux du réseau ferré

Le maillage ferroviaire français s'est historiquement constitué en étoile depuis Paris. L'essentiel des flux de marchandises est acheminé ou transite par la région Ile-de-France sur deux tronçons majeurs : le Nord-Est et le Sud-Est de Paris. Actuellement cinq plates-formes (Valenton, Noisy-le-Sec, Rungis, Maisons-Alfort, Paris La Chapelle) complétées par un terminal dépendant du PAP, couvrent la région Ile-de-France. L'activité fret de la SNCF s'effectue par le biais de 1282 km de lignes, 111 gares et 640 sites connectés au fer.



1.2. L'activité logistique utilisatrice des quatre modes

L'activité logistique étant utilisatrice des quatre modes, **l'interopérabilité est essentielle** dans le choix d'une implantation. Cependant, **le transport routier est largement prépondérant** dans les modes d'acheminement des marchandises en Ile-de-France : **la route représente en effet 90,42 % des marchandises transportées. Il est à noter que la part modale de la voie d'eau (5,5 %) dépasse celle du fer (4,3 %) ⁴⁰.**

1.2.1 Le fret routier

Les activités logistiques se sont constituées en Ile-de-France le long des grands axes routiers. A la fin des années soixante, elles se sont concentrées sur le cercle formé par l'A86 et les grandes autoroutes radiales (Garonor, Gennevilliers, Rungis). **L'acheminement des marchandises se réalise essentiellement par la route en raison des contraintes spécifiques à la logistique** (rentabilité, respect des délais, flexibilité...). Le trafic est compris entre 150 et 250 000 véhicules par jour sur le périphérique. Le trafic de transit de poids lourds (origine et destination hors de l'agglomération parisienne) s'y élève en moyenne à 8 500 camions par jour, pour près de 5 000 sur l'A86 et 3 700 sur l'A 104. Le trafic de transit de poids lourds qui traverse la région Ile-de-France ne représente néanmoins qu'une

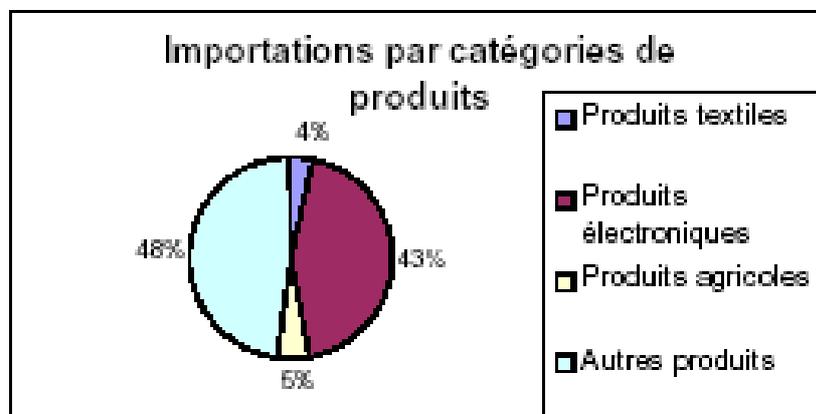
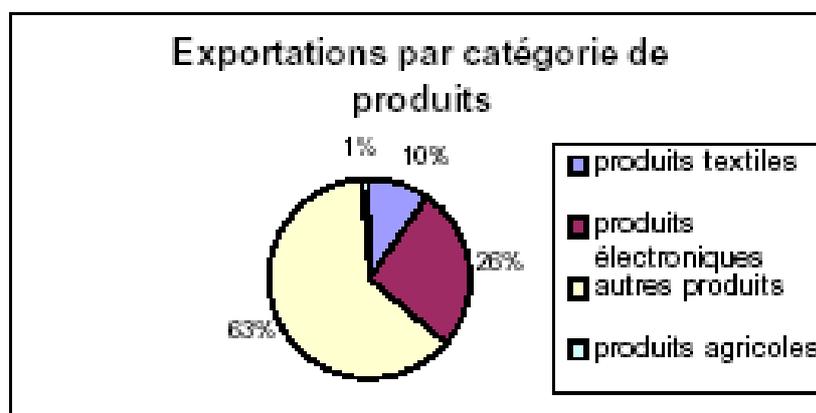
⁴⁰ Source : DREIF, note de conjoncture – 2^{ème} trimestre 2004

partie du trafic total lequel s'élève à 13 000 camions par jour sur l'A86 et 20 000 sur l'A 104. Les poids lourds et VUL⁴¹ (dont le parc francilien avoisine les 800 000 véhicules⁴²) acheminent ainsi 90,42% du fret en Ile-de-France. Pourtant le transport de marchandises en ville, fondamental pour l'approvisionnement des commerces, des entreprises et pour les livraisons aux particuliers, ne représente « que » 15% du trafic urbain.

1.2.2 Le fret aérien

Les vols réguliers des plates-formes de marchandises de Roissy et d'Orly (89% du trafic) se répartissent en trois catégories :

- **le fret express et l'aéropostale (54% des mouvements);**
- le trafic passagers (40% des mouvements) ;
- et les avions cargo (6% des mouvements).



Source : Roissy CERDOC Mai 2004

La logistique est un des secteurs d'activité principaux des plates-formes aéroportuaires en Ile-de-France. Le développement de la logistique sur ces plates-formes a dynamisé **le fret aérien** (notamment autour de Roissy), **dont les volumes doublent tous les 15 ans.**

La communauté fret regroupe les compagnies, les intégrateurs (Fedex, DHL, UPS, TNT, la Poste), les agents de fret (le SNAGFA⁴³ regroupe la majorité de ces professionnels), les compagnies de handling (assistance pour les traitements physiques et documentaires des expéditions), les transporteurs routiers (sociétés spécialisées sur la plate-forme répondant aux besoins du chargeur ou du transitaire), les GSA (commercialisent l'offre de transport d'une compagnie aérienne avec laquelle il est lié par contrat), les activités fret en aérogare,

⁴¹ VUL : Véhicules Utilitaires Légers

⁴² Source : SES

⁴³ Syndicat National des Agents de Fret Aérien

la douane et le CIF (Comité Interprofessionnel Fret des aéroports parisiens, qui regroupe tous les intervenants de la chaîne du fret aérien).

- Actuellement, la majeure partie du fret (58%) transite dans les soutes des avions passagers. La **part du tout cargo** devrait s'accroître progressivement pour atteindre **45% dès 2010** ;
- **Le fret express** est une catégorie importante du fret aérien. Il concerne des produits périssables à forte valeur ajoutée qui nécessitent une distribution très rapide. Des sociétés telles que DHL, TNT, Fedex, et UPS, en sus du transport, s'orientent sur des missions logistiques nécessitant des entrepôts spécialisés ; (Fedex a réalisé au cours des 6 premiers mois 2004 une progression de 13% des volumes traités à Roissy CDG !)

Le fret aérien est stratégique pour les entreprises françaises tournées vers l'international et pour les entreprises étrangères présentes en France. Le luxe, le hi-tech, l'aéronautique les produits alimentaires haut de gamme et les fruits exotiques sont des secteurs ayant recours au fret aérien.

Face à la vive concurrence européenne, notamment de Londres, de Francfort, ou d'Amsterdam ⁴⁴, la région Ile-de-France s'efforce de maintenir et d'améliorer la qualité de la desserte et de l'accessibilité de ses deux principales plates-formes. Pour rester compétitives et maintenir leur part de marché, elles valorisent leurs atouts existants et engagent en amont des démarches visant à développer de nouveaux avantages.

1.2.3. La logistique fluvio-maritime

Les autoroutes fluviales constituent un volet des grands projets d'infrastructures. Le schéma de la logistique fluvio-maritime, structuré autour des autoroutes fluviales, intègre les interconnexions entre bassins d'emploi et plates-formes logistiques, au-delà du simple transit de marchandises.

Le Bassin de la Seine concentre à lui seul 35% des 7 milliards de tonnes kilométriques réalisées sur le réseau français et 37% de ses tonnages. Environ **60% des marchandises qui transitent par les ports du Havre et de Rouen ont pour origine ou destination la région francilienne.** Le mode fluvial est utilisé en très grande majorité pour les produits secs (80%) et les pondéreux.

En Ile-de-France, le trafic du PAP s'élève à 20 millions de tonnes (dont 60% de matériaux du BTP, 25 % de produits de recyclage, ainsi que des charbons et des céréales) et a connu un **accroissement de + 2,9 % entre 1999 et 2000.** **Notons que les réserves de capacité sont conséquentes** puisque le trafic s'élevait à 45 millions de tonnes dans les années soixante-dix.

De **nouvelles filières ont aujourd'hui recourt au mode fluvial** telle la grande distribution, la collecte et le traitement des déchets. Par exemple, 30% de l'approvisionnement en textile des magasins du groupe CARREFOUR s'effectue par la voie d'eau. Ce mode présente également un avantage en terme de sécurité, recherché par certaines entreprises (produits High Tech).

Hormis le transport « en vrac » et les transports de matériaux de chantier, on assiste à un développement constant du **trafic conteneurisé** La ligne fluviale conteneurisée régulière **Logiseine**⁴⁵ déploie une offre logistique autour du combiné fluvial. Le Groupement d'Intérêt

⁴⁴ Les plates-formes de Paris, Amsterdam, Francfort et Luxembourg traitent 90% du fret européen (hors Londres).

⁴⁵ Le GIE regroupe trois partenaires : La Compagnie Fluviale de Transport (40%), les Terminaux de Normandie au port du Havre (30%) et Paris-Terminal S.A. (30%), société gestionnaire de la plate-forme de Paris-Gennevilliers qui assure la manutention et la gestion de parcs de conteneurs et de caisses mobiles de tous tonnages.

Economique (GIE) Logiseine, créé en 1994, a pour objectif de développer un service fluvial conteneurisé par barges entre Le Havre, Rouen, Gennevilliers et Bonneuil.

- Logiseine a mis en place **des services d'appui développés par Paris terminal SA**⁴⁶ (livraisons portuaires, stockage, etc.) aux points de rupture de charge et des procédures douanières simplifiées pour lesquelles elle s'implique en tant que « principal obligé ». Logiseine propose un stockage des conteneurs sous douane et un dédouanement à bord des barges durant le trajet. Gennevilliers se positionne comme port de sortie de l'Union européenne pour les conteneurs export. Un projet d'amélioration de la transparence en traçabilité permettra de communiquer chaque rupture de charge au donneur d'ordre en temps réel (chargement, déchargement de barge, chargement, déchargement de camions).
- On dénombre 40 000 conteneurs qui circulent sur les axes Le Havre - Gennevilliers et Le Havre - Bonneuil. Au cours des dernières années, l'activité conteneur s'est accrue de + 30% alors qu'elle était nulle en 1994. Ainsi, en 2003, le trafic entre Gennevilliers et Le Havre a augmenté de + 38,3% avec des barges ballastables de 176 EVP⁴⁷. Entre Gennevilliers et le Havre, le trajet peut être effectué en 24 heures 30, alors qu'à l'import (Le Havre – Gennevilliers) les barges ne peuvent quitter Le Havre qu'avec la marée.
- En terme de fréquence, les liaisons Le Havre - Gennevilliers et Gennevilliers - Bonneuil s'effectuent quatre fois par semaine.

Depuis 2004 la société MSC propose également une desserte régulière entre les ports parisiens et Le Havre.

L'IAURIF et le PAP ont élaboré des documents dressant l'état des lieux de la voie d'eau. Il s'agit de « L'étude régionale voie d'eau 2003 »⁴⁸ et du « Schéma des Infrastructures portuaires à l'horizon 2020 ».

- Pour l'élaboration de l'étude régionale et dans le cadre du comité de port de Gennevilliers, la CCIP a été associée au groupe de travail sur la problématique des flux du secteur de Gennevilliers. La CCIP a également contribué à l'identification des flux en matière de déchets.
- Concernant le second document, la CCIP a contribué à l'élaboration d'un avis de la CRCI Paris-Ile-de-France⁴⁹ dans lequel il est notamment souligné la nécessité de mieux informer les entreprises au sujet de l'option multimodale proposée sur le Port, de maintenir les emprises et les accès aux berges, de développer les autres équipements portuaires secondaires, de développer le trafic pour les déchets, de proposer des conditions d'implantations encore plus attractives aux entreprises sur les sites portuaires.

⁴⁶ Paris-Terminal S.A. a été créé en 1997 sur 10 hectares afin d'exploiter et de développer le centre de conteneurs de Gennevilliers. L'actionnariat de cette société regroupe, en plus du Port Autonome de Paris (37,99%), la Compagnie Nouvelle de Conteneurs, filiale de la SNCF (19,99%), la Compagnie Fluviale de Transport (11%) le Port Autonome du Havre (8%), les Terminaux de Normandie (8%), la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (7,27%), Nord France Terminal International (5%) et le Port Autonome de Rouen (2,93%). En 2003, le chiffre d'affaires de Paris-Terminal S.A a progressé de +16% pour atteindre 3,44 millions d'euros hors taxes.

Les métiers de Paris Terminal sont les suivants : un métier stratégique (manutention intermodale de conteneurs et de caisse mobiles) et trois métiers auxiliaires destinés à épauler l'activité de ses clients opérateurs de transport combiné. L'ensemble des conteneurs traités par Paris Terminal SA a progressé de +25,5% par rapport à 2002, atteignant 144 651 EVP (que ce soit par route, par eau ou par fer).

⁴⁷ EVP : Equivalent Vingt Pieds

⁴⁸ permettant de comprendre les choix logistiques des acteurs, d'identifier le potentiel fret transférable de la route vers l'eau et/ou le fer, et de promouvoir les modes alternatifs

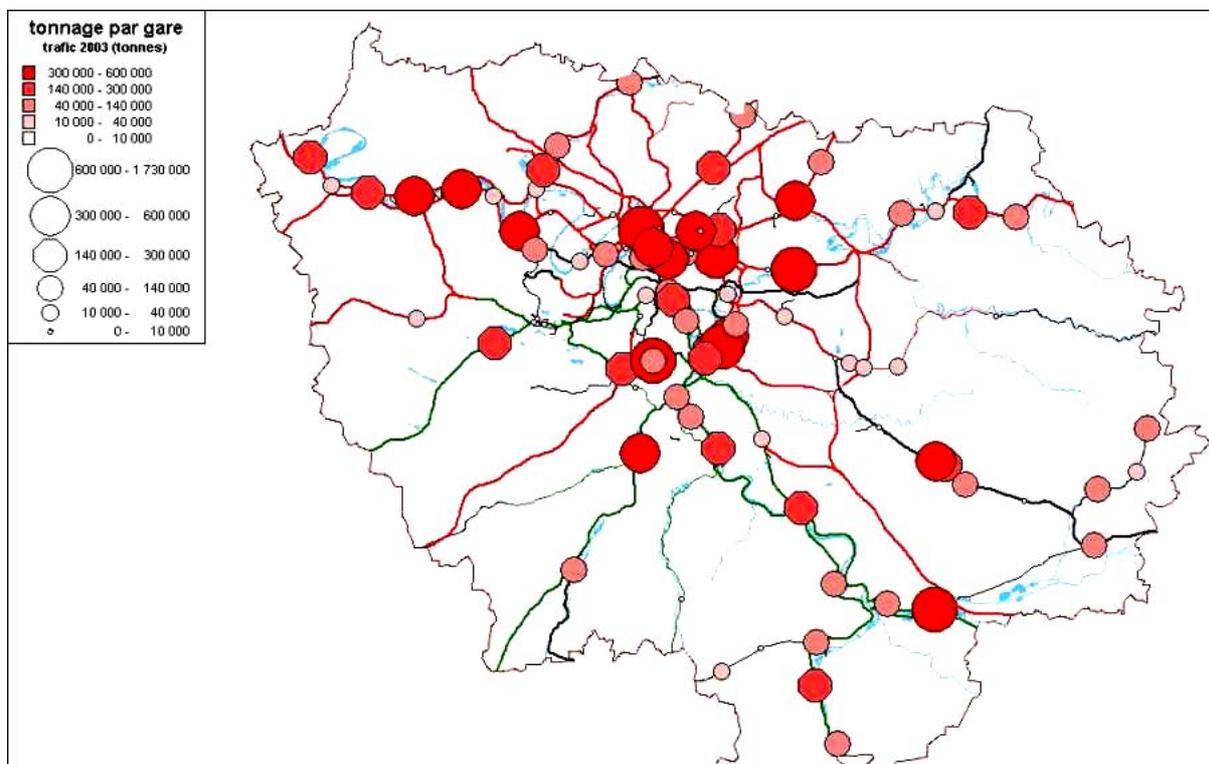
⁴⁹ Avis de la CRCI sur le schéma des infrastructures portuaires à l'horizon 2010 » présenté par Claude et adopté le 23 mai 2003

En 2003, la part des biens transitant par la voie fluviale ne représente encore que 5,5% des flux totaux en Ile-de-France. Pourtant, ce mode peut contribuer à la décongestion des infrastructures routières en raison de ses atouts : rentabilité, fiabilité, ponctualité, importantes capacités de charges permettant de massifier les trafics, impact environnemental faible.

1.2.4. Le fret ferré

Ces dernières années, la logistique ferrée a connu d'importantes mutations :

- **Sur le plan national**, elle a cessé de privilégier l'embranchement ferroviaire compte tenu de l'impératif de massification des flux ; cette massification répond à une volonté de rentabiliser l'exploitation en supprimant les dessertes jugées non pertinentes pour Fret SNCF (Cf. Plan VERON ou plan fret 2004-2006).
- Dans le **contexte parisien** l'axe privilégié de la petite ceinture ferroviaire, sur laquelle étaient situées des plates-formes majeures de rupture de charge (Gare du Nord, Batignolles, Gare de Lyon,...), n'est plus utilisée.





Source : SNCF

Aujourd'hui, Fret SNCF tente de fiabiliser certains de ses clients sur les distances où la route n'est pas compétitive. Les trains de nuit transportant des fruits et légumes entre Perpignan et Rungis témoignent d'un mode d'organisation spécifique entre Fret SNCF et les grossistes.

Le chiffre d'affaires social de Fret SNCF en 2003 s'élève à 1,86 milliard d'euros

Les secteurs d'activités de Fret SNCF, quelques illustrations :

- Fret SNCF est le 1^{er} transporteur français de matériaux de gros œuvre avec plus de 15,5 millions de tonnes transportées en 2003.
- En 2003, Fret SNCF a acheminé environ 52 000 wagons pour 835 000 tonnes de pièces.
- En 2003, Fret SNCF a transporté 20 millions de tonnes d'acier dont 66 % à l'international.
- En 2002, Fret SNCF a transporté 17,1 millions de tonnes de produits agricoles
- En 2002, Fret SNCF a transporté près de 2,3 millions d'automobiles neuves en France et en Europe.
- En 2002, Fret SNCF a transporté 600 000 tonnes de déchets
- En 2002, Fret SNCF a transporté plus de 8 millions de tonnes de produits chimiques, dont 86 % de matières dangereuses et 35 % à l'international.

Conclusion :

Les projets d'amélioration de la qualité de service et de développement de l'offre de transport ont pour objectif de renforcer la cohérence entre les différents réseaux et de répondre à une demande qui ne cesse de croître et de se diversifier. Une meilleure prise en compte des exigences des activités logistiques dans les documents de planification et de programmation pourrait permettre de conforter la compétitivité de l'Île-de-France en termes de transports et de réduire la congestion des réseaux.

1.3. La place de la logistique dans les documents de planification et de programmation

L'année 2005 se présente comme une année charnière, avec notamment l'évaluation à mi-parcours du CPER et la préparation de la révision du SDRIF, pour la première fois sous la responsabilité de la Région – même si l'Etat demeure associé.

L'examen des trois documents de référence, le Schéma Directeur d'Ile-de-France (SDRIF), le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) et le Plan de Déplacements Urbains de la région Ile-de-France (PDUIF), montre que les transports sont considérés comme une priorité. **Néanmoins il révèle également l'insuffisante prise en compte des enjeux et des besoins des activités logistiques.**

- Le **SDRIF**, document de planification de l'aménagement du territoire régional francilien, s'appuie sur une vision prospective du développement de la région et définit les orientations pour l'action publique. Le SDRIF actuellement en vigueur (1994) **évoque essentiellement la logistique sous l'angle de son organisation spatiale en cercles concentriques**⁵⁰. Cependant il préconise la mise en place de plates-formes combinées, le développement de la voie fluviale par la création de nouveaux ports et la réalisation du projet Seine Nord, facteur d'attractivité pour la voie d'eau en Ile-de-France.

Les difficultés et les retards actuels observés dans la mise en œuvre des orientations du SDRIF tiennent pour beaucoup à une programmation financière insuffisante au sein des CPER et à une responsabilisation peu claire des acteurs pour mettre en œuvre les actions retenues.

- Le développement des modes de transports alternatifs au transport routier est un objectif national qui se décline au plan régional. Au sein du chapitre des déplacements du **CPER 2000-2006** les transports en commun représentent le volet le plus important (2/3 des crédits transport) avec près de 4 milliards d'euros. L'aménagement des infrastructures routières représente quand à lui près de 1,6 milliards d'euros (1/3 des crédits transport). Le contrat fait mention du **transport de marchandises en site propre** (fret ferré et voie fluviale) et **affecte 119,5 millions d'euros au transport de marchandises en général**: *« l'effort (...) portera sur la modernisation et l'aménagement des principales voies d'eau, le développement des plates-formes logistiques desservies par le fer et les aménagements du réseau ferroviaire nécessaires à la bonne circulation des trains de fret en Ile-de-France »*. Le CPER se positionne de plus en faveur du développement du transport combiné.

Il n'existe **aucun crédit spécifique au transport routier de marchandises** dans l'actuel CPER. Rien n'est prévu non plus pour les enquêtes sur les flux des marchandises, or la gestion des livraisons se pose comme une problématique commune à l'ensemble de la zone dense. On peut regretter le retard avéré dans la réalisation du CPER (fin 2004, le taux d'avancement de la programmation s'élevait à 57%).

- Le **PDUIF intègre les grands équipements logistiques**. Il encourage une réduction de l'impact du transport de marchandises sur le trafic routier et un report de 3% vers la voie d'eau et le mode ferré. Le PDUIF considère que ces modes de transport mériteraient d'être développés. Plusieurs actions sont envisagées :
 - la mise à niveau du réseau actuel afin de permettre l'essor d'une réelle politique fluviale,
 - des actions pour favoriser la distribution des produits palettisés et l'évacuation des déchets par voie fluviale,
 - la réalisation du canal Seine-Nord qui compléterait le maillon manquant du réseau fluvial à grand gabarit en raccordant le Bassin Parisien au vaste réseau fluvial Nord Européen,

⁵⁰ Cf Partie préliminaire

- le projet de création d'un port urbain à Bobigny (envisagé par la ville de Bobigny sur le canal de l'Ourcq),
- la création d'une plate forme portuaire multimodale à Vigneux-sur-Seine,
- l'amélioration de la desserte ferroviaire interne au port de Gennevilliers.

Enfin, le PDUIF veut favoriser une harmonisation de la réglementation des livraisons, la création de magasins de quartier, le maintien et la modernisation des plates-formes logistiques de la zone dense.

Malgré le retard pris dans la réalisation des CPER et du PDUIF, un certain nombre de projets ont été engagés qui, directement ou indirectement, favorisent l'activité logistique :

- Poursuite des travaux de bouclage des deux axes de contournement routier de première couronne (Boulevard Inter Parisis et A 86), dont l'importance est stratégique en termes de circulation de marchandises ;
- Dans un contexte de développement de l'urbanisation en grande couronne, mise à niveau du réseau routier secondaire : renforcement du maillage en grande couronne, entre l'A 86 et la Francilienne et dans la zone centrale ;
- Déviations d'agglomérations principalement en grande couronne ;
- Opérations routières destinées à accompagner le développement urbain et économique des pôles générateurs de trafic (notamment villes nouvelles et pôles de développement) ;
- Mise en service prochaine de la tangentielle Nord pour les voyageurs, par l'utilisation des voies ferrées de la Grande Ceinture actuellement uniquement dédiée au fret. La question du maintien du fret sur cette tangentielle est en débat.
- Le projet de « magistrale Eco-fret » à l'échelle européenne vise à un rééquilibrage intermodal en faveur du fret ferré par l'amélioration de la performance de ses services. Les flux européens de transport de fret se concentrent sur deux axes Nord-Sud qui se croisent en France, dont l'axe Toul - Dijon. Celui-ci va probablement intégrer la future magistrale Eco-fret contribuant ainsi au développement du trafic fret européen. Dans cette perspective, des investissements importants sont prévus dans les CPER. Cet axe, utilisé en contournement de la région Ile-de-France, lui donnera l'opportunité de participer au développement du trafic.
- Engagement de 240 millions d'euros dans le cadre des CPER Ile-de-France et de Haute-Normandie sur la fiabilisation de l'axe ferroviaire Paris – Rouen - Le Havre sur 360 kms dans l'optique de parvenir à une ouverture à la circulation 24 heures / 24, et 365 jours par an.

2. Le défi de l'amélioration des infrastructures et de la qualité de service

Le développement économique de la région capitale est conditionné par la qualité des infrastructures de transport qui doivent répondre à une forte demande d'échanges. Pour chaque mode de transport des améliorations sont donc attendues (2.1.). Une attention particulière devra également être portée à la logistique urbaine (2.2.) et à la prise en compte de l'environnement dans l'activité logistique (2.3.).

2.1. Des améliorations attendues dans les quatre modes

Le mode routier est prédominant du fait même de la logique de distribution qui conduit à un éclatement des flux et des lots et implique une desserte rapide du magasin ou du client destinataire final. Il le restera s'il n'y a pas d'incitation à l'utilisation des autres modes, là où ils sont pertinents.

2.2.1. Des améliorations attendues en matière de congestion, de transit routier, d'accueil des chauffeurs routiers, de sécurité et d'accès.

- Selon une projection sur la demande de transport à l'horizon 2025⁵¹ le trafic routier (voyageurs et marchandises) devrait augmenter d'environ 50% alors que depuis une vingtaine d'année cette croissance était nettement plus forte. Le taux de croissance annuel moyen de marchandises en tonnes kilomètre s'élève à 2,9% entre 1980 et 2002 et attendrait 1,5% entre 2002 et 2025.
Les coûts de **congestion** en Europe sont considérables et augmentent sans cesse. La région Ile-de-France n'échappe pas à ce phénomène du fait des dysfonctionnements n'ayant pas été résorbés. Le réseau routier souffre d'une congestion de plus en plus préoccupante en raison de l'absence de barreaux de raccordement ou de capacités insuffisantes.
- **En terme de transit**, le bénéfice apporté par la construction des autoroutes de contournement est amoindri par une signalisation qui n'incite pas à l'utilisation de ces voies. Les chauffeurs routiers transitant par l'Ile-de-France n'empruntent pas suffisamment ces nouveaux itinéraires et contribuent même modestement à l'engorgement des zones centrales (périphérique). **Un schéma directeur routier national incitatif en terme de signalisation** pour le transit⁵² pourrait être une solution à ce problème.
- La prise en charge des flux dans le temps pose **un problème en terme d'accueil des chauffeurs routiers**. Aujourd'hui, les régions périphériques de l'Ile-de-France sont confrontées au problème de l'arrêt massif des poids lourds, en attente de livraison, sur des zones dites « tampons » (les aires d'autoroutes). La **construction d'aires dédiées** permettrait de réduire les nuisances et d'assurer par là même la sécurité des marchandises transportées (notamment par des aires clôturées et gardiennées). Dans ce cadre, certaines sociétés d'autoroutes mettent en place **des sites sécurisés** : des parkings poids-lourds « gardiennés » payants. Les ASF dans le Sud de la France et la SANEF dans le Nord de Paris participent activement à cette initiative, avec la volonté de créer un véritable réseau identifié.
- **La sécurité du transport de marchandises devient une préoccupation majeure** : un chargement de marchandises est dérobé toutes les trois heures et deux camions disparaissent chaque jour en France. Au premier trimestre 2004, 334 poids lourds ont été volés sur les routes ou aux abords des entrepôts. **En six ans, ces délits ont augmenté de 56%**⁵³. Devant ce constat **le ministère de l'Intérieur et TLF ont signé en décembre 2004 une nouvelle charte de sécurité** prévoyant, entre autres, la création immédiate d'une commission spécialisée chargée de centraliser et d'analyser les agressions. De leur côté **chaque entreprise de transport aura l'obligation à l'avenir de désigner un agent chargé des questions de sûreté et de former son personnel**. Enfin il est demandé aux fabricants de produits à haute valeur ajoutée de **mieux masquer la nature de leurs marchandises**.
- **La difficulté d'accès aux plates-formes pour les salariés** représente un défi important. Par exemple, les salariés du site de SOGARIS à Rungis n'utilisent les transports en commun qu'à hauteur de 10% ; et ceux du secteur de Roissy se heurtent au problème de l'efficacité du réseau à l'intérieur même de la zone.
Des expérimentations et études sont à signaler. Dans le cadre de l'élaboration des plans de déplacements des entreprises (PDE), des navettes (« les bus du Port ») facilitent l'accès aux entreprises du port de Gennevilliers en assurant une desserte complémentaire et souple. En 2003 une étude de l'accessibilité des zones d'activités de

⁵¹ Source : dossier de presse « Présentation de l'avancement des projets proposés au CIADT du 18 décembre 2003 et projection de la demande de transports à l'horizon 2025. Ministère de l'Équipement 8 décembre 2004.

⁵² même si le transit est très faible en Ile-de-France- 10%- car la région est un point nodal

⁵³ Source : TLF

Paris et de la petite couronne fut réalisée par l'observatoire de la mobilité professionnelle par la CCIP pour EMIF⁵⁴. Elle consistait à identifier les problèmes d'accessibilité ou de gestion des flux liés aux déplacements des salariés dans les zones d'activités et de proposer à l'ensemble des entreprises implantées dans ces zones une solution sous la forme d'un plan de déplacement de zone et non de plans de déplacements des entreprises individuels. La plate-forme logistique SOGARIS est concernée par cette démarche. D'autre part, le PDU d'Ile-de-France souligne que l'accessibilité des aéroports sera améliorée. Un comité d'axe est mis en place dans chaque aéroport dont Roissy.

De même, l'accès des chauffeurs routiers à certaines plates-formes se révèle parfois problématique, en raison des aménagements sur la voirie publique (ronds-points,...) qui peuvent rendre difficiles certaines manœuvres de poids - lourds. Ce problème doit être abordé lors de l'élaboration des plans de circulation et des aménagements urbains.

2.2.2. Les défis à relever par le fret aérien en Ile-de-France

Plusieurs défis de différents ordres s'imposent au fret aérien.

Selon une projection sur la demande de transport à l'horizon 2025 la croissance du transport aérien intérieur devrait ralentir eu égard au développement de l'offre TGV. Néanmoins, le développement du trafic des compagnies Low cost pourrait atténuer ce ralentissement.

- **L'équilibre entre les importations et les exportations** représente un enjeu pour le fret aérien en Ile-de-France⁵⁵ un avion partant à vide engendrant un coût important. Actuellement la différence observée entre elles est conséquente : le tonnage en exportation stagne et celui en importation s'accroît fortement. La baisse de la production en France engendrée par de nombreuses délocalisations explique en partie ce phénomène. Face à ce constat la profession envisage diverses adaptations : réorganiser le transport, repenser le métier, faire chuter les tarifs à l'export,....
- **La conséquence d'une réduction arbitraire du trafic aérien lié au fret** aurait un impact sérieux sur l'économie française. En effet, selon l'étude de HEC Junior Conseil « L'impact du fret aérien sur les environs de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle »⁵⁶, 60% des entreprises déclarent que dans ce cas, elles délocaliseraient partiellement leur distribution à l'étranger, et envisageraient une augmentation des stocks de produits finis à l'étranger. Ces entreprises - essentiellement de grands groupes - seraient moins compétitives sur un marché devenu mondial.
- **Des charges spécifiques au domaine du fret aérien handicapent sa compétitivité.** **En matière de sûreté du fret aérien**, il incombe aux commissionnaires de transport d'assurer la sécurisation des palettes pour le compte de la compagnie aérienne. Cette mission de police a été transmise à des opérateurs privés sans aucun encadrement ni dispositif financier de la part de l'Etat or 34 millions d'euros par an sont dévolus à la sécurisation du fret. La réglementation européenne en matière de sûreté du fret aérien en vigueur actuellement existe a minima. Or la sûreté pratiquée en France est beaucoup plus lourde que celle des Pays-Bas ou du Luxembourg (un simple certificat émanant du chargeur suffit) ce qui instaure un déséquilibre commercial flagrant (notamment par un allongement conséquent des délais de traitement). Les professionnels français du fret aérien réclament dès lors une harmonisation européenne et discutent actuellement avec les pouvoirs publics qui devrait déboucher vers une modification du Code de l'aviation civile.

⁵⁴ Créé le 20 décembre 2000, Emif, Entreprise et mobilité en Ile-de-France, est un GIE (Groupement d'Intérêt Economique) issu de la collaboration entre la RATP et la CCIP.

⁵⁵ Amérique du Nord : équilibre exportation - importation, Asie : déséquilibre, DOM-TOM : déséquilibre inversé.

⁵⁶ Etude de février 2004 commandée par le Comité Interprofessionnel du fret aérien (CIF).

De plus, depuis trois ans les professionnels du fret aérien subissent une **croissance significative des coûts de transport en raison des prix du kérosène** qui handicape la compétitivité du secteur.

- **La problématique des vols de nuit sur la plate-forme aéroportuaire de Roissy CDG** fait débat. Ces activités sont nécessaires au bon fonctionnement de l'organisation logistique francilienne. **Le fret et le postal de nuit représentent 25% de l'activité fret totale sur Roissy CDG qui s'élève à 1,6 millions de tonnes en 2001.** Pour ADP, les vols de nuit représentent un chiffre d'affaires de 46 millions d'euros (22% du CA total) et justifient 4400 emplois (sur 8270 salariés). Plusieurs mesures sont proposées afin de limiter les nuisances occasionnées par ces activités (techniques, urbanistiques, sanctions en cas de non respect des procédures,...). La délocalisation de certaines d'entre elles peut éventuellement être envisagée, mais il reste déraisonnable d'en proposer un transfert massif, au regard des conséquences en termes d'emploi et de retombées économiques contraires à la volonté de redynamiser l'économie francilienne.
- **Le rôle que pourrait jouer l'aéroport de Vatry en matière de fret pour l'Île-de-France**, avant de se poser en défi, reste une interrogation. L'aéroport de Vatry présente certains attraits comme l'absence de nuisances (les avions peuvent atterrir 24h/24) ou un raccordement envisageable au TGV Est. Pourtant déplacer les activités vers Vatry handicaperait l'Île-de-France qui subirait une perte d'emplois tout en conservant ses besoins de consommation. Peu de clients s'avouent intéressés par un tel déplacement (les délais d'acheminement de 2 à 3 heures seront coûteux entre Vatry et Paris) et préfèrent placer leur fret dans les avions mixtes. D'ailleurs fin 2004, DHL, le spécialiste mondial du fret express, n'a finalement pas choisi l'Aéroport international de Vatry pour implanter son site intercontinental et lui a préféré Leipzig.

2.2.3. Les défis à relever par la voie d'eau en Île-de-France

L'utilisation de la voie d'eau en développement....

Selon une projection sur la demande de transport à l'horizon 2025 la part du fluvial devrait s'accroître. Le taux de croissance annuel moyen de marchandises en tonnes kilomètre s'élève à - 2% entre 1980 et 2002 alors qu'il attendrait 0,5% entre 2002 et 2025. Bien que modeste, ce redéveloppement du fret fluvial est prometteur.

L'intérêt que porte aujourd'hui la logistique pour le mode fluvial laisse augurer qu'il va redevenir⁵⁷ un acteur significatif sur le territoire francilien et un complément à la route judicieux pour la livraison des marchandises. Aujourd'hui, ce mode séduit une clientèle de chargeurs de plus en plus large tels que les grands distributeurs (Carrefour, Auchan). Son développement s'appuie également sur le trafic des matériaux massifiés (BTP, pondéreux, déchets) et sur un recourt récent mais en croissance à la voie d'eau pour du fret à plus forte valeur ajoutée.

Réserver et préserver les sites portuaires devient un impératif pour l'essor de la voie fluviale. Elle pourra trouver un appui auprès de l'activité logistique comme véritable outil de reconquête de trafic pour les ports. **Dans cette optique, le PAP va investir 183 millions d'euros jusqu'en 2008** dont 40% permettront la réhabilitation de plates-formes portuaires et de ports urbains et 12% seront consacrés à la construction ou à la réhabilitation d'ouvrages fluviaux. Concrètement, la plate-forme de Gennevilliers bénéficiera de ces mesures (secteur des Petits Marais) et la réhabilitation prévue des Magasins Généraux d'Austerlitz répond au projet global de la Mairie de Paris pour ce quartier.

⁵⁷ N'oublions pas que la seine a été le principal axe d'approvisionnement de la capitale pour le blé, le bois, le vin...(cf. la hanse des marchands de l'eau qui élisait son Prévôt des Marchands, 'ancêtre' de la CCIP).

...malgré des contraintes qui perdurent.

La poursuite du développement de la voie d'eau est conditionnée par la capacité qu'aura ce mode à s'adapter aux exigences incompressibles de la logistique. Les conditions de réussite de la voie d'eau tiennent en deux recommandations : faire des volumes importants et des projets économiquement viables.

- **La massification des flux** permettrait au port du Havre d'avoir une ambition européenne et de dynamiser la voie d'eau en Ile-de-France. Dans le cas contraire, les flux se reconfigureront sur la route⁵⁸. La voie d'eau doit mettre en avant ses atouts afin de développer sa part modale ;
- **La mauvaise accessibilité et desserte des ports** représente parfois un handicap qu'il importe de résorber. En Ile-de-France le Port de Bonneuil souffre d'une desserte routière de mauvaise qualité (RN 406 / RD 30). De plus la défaillance du service de la SNCF restreint le recourt à l'intermodalité même si les terrains loués par le PAP offrent tous un embranchement ferroviaire (ITE);
- **Le coût du recourt à la voie d'eau** influence les choix modaux des entreprises. Globalement elle provoque un surcoût lié aux manutentions supplémentaires pendant les ruptures de charges, qui varie selon les matériaux transportés⁵⁹. Néanmoins il existe en contrepartie des « services » spéciaux tels que Logiseine (cf. p.60).

Le rôle du lobbying pour la redécouverte de la logistique fluviale

Le mode fluvial peut s'imposer comme un complément pertinent au mode routier. Afin d'atteindre cet objectif il doit d'une part mieux se faire connaître et d'autre part demander un soutien pour les infrastructures portuaires.

- Dans le cadre des travaux portant sur le PLU, **la Ville de Paris a constitué un groupe de travail sur les infrastructures fluviales** qui propose plusieurs pistes :
 - une définition de ports dédiés au fret dans les zones UGSU du futur PLU,
 - une définition de ports partagés (tourisme le jour et fret la nuit) dans la zone urbaine verte de la Seine. Cette mesure pourrait toucher plusieurs filières dont le BTP, la grande distribution, le fret express, les déchets, les matières premières et secondaires.
- On note l'existence **d'un forum douane-entreprises** qui institutionnalise et optimise « le dialogue entre la douane et les opérateurs du commerce international dans le cadre de sa mission économique de conseil et de soutien à la compétitivité des entreprises »⁶⁰. Véritable **lieu d'échanges, de réflexion et d'information, l'administration informe et associe ses partenaires** sur toutes les questions en relation avec le volet douanier du commerce international telles que **les mesures de sûreté, mais aussi l'examen des dispositions d'application à venir du code des douanes communautaires, et encore le plan douanes-ports** (facilitation du passage portuaire, cabotage, autoroutes de la mer, sûreté et fiscalité).

2.2.4. Les défis à relever par le fret ferré en Ile-de-France

Selon une projection sur la demande de transport à l'horizon 2025 le taux de croissance annuel moyen de marchandises en tonnes kilomètre s'élève à – 1,2 % entre 1980 et 2002 et attendrait 1,2% entre 2002 et 2025.

⁵⁸ Depuis Le Havre, beaucoup de marchandises sont acheminées par camions (Le Havre – Paris par camion : 4 heures, par voie fluviale : 30 heures)

⁵⁹ exemple : les granulats ne nécessitent pas de conteneurisation

⁶⁰ <http://www.douane.gouv.fr/finc.asp?page=entreprise/qlqmots.htm&cusnum=920>

85% du fret est déplacé à des distances inférieures à 150kms pour lesquelles le mode ferroviaire ne saurait que difficilement être compétitif par rapport à la route. Il faut donc agir sur les 15% restants où le fret ferré reste compétitif.

L'amélioration de la qualité de service proposée par Fret SNCF est un impératif. Il existe 3 500 embranchements particuliers en France, et donc autant de gares privées. Pourtant la mauvaise qualité du transport et de ces embranchements conjuguée à un manque de souplesse et à une absence de prestations convenables poussent les entreprises à ne plus les utiliser. De grandes zones d'activités logistiques telles que GARONOR et le pôle de Roissy sont embranchées fer et démontrent que les capacités existent même si elles ne sont peu ou pas exploitées. Auparavant l'octroi par la SNCF d'une prime à la tonne pouvait encourager les entreprises à utiliser le mode ferré. Mais aujourd'hui le système de prêt bonifié à l'embranchement a disparu et les redevances payées par les entreprises pour le raccordement au réseau principal ont augmenté. De plus, 335 000 circulations de trains disparaissent avec le plan VERON, qui recentre l'activité sur les trafics rentables.

Le manque de fiabilité dissuade souvent les entreprises qui pourraient vouloir utiliser le mode ferré. Dans certaines activités (comme le secteur des produits frais où les marges sont faibles) cette carence peut se révéler catastrophique. La voie ferrée pourrait devenir le mode privilégié pour l'acheminement de produits nécessitant peu d'impératif de temps dans le déchargement (pondéreux à valeur faible en zone dense). Mais la SNCF n'apporte actuellement pas de réponse adaptée.

La remise en service et la création de tangentielles dédiées permettraient de faciliter les échanges depuis et entre les différentes plates-formes. Situées autour de Paris et en périphérie entre la petite et la grande couronne, ces tangentielles ont comme intérêt de relier entre eux des territoires où la demande de transport croît et où la mauvaise desserte de certains pôles d'importance régionale nuit à l'attractivité économique. Elles permettraient également des interconnexions efficaces entre cette ceinture ferrée et les radiales existantes.

Des sillons doivent se libérer afin de proposer un service adéquat aux activités de la logistique. Les délais de réservation d'un sillon peuvent se révéler très longs et ne coïncident pas avec la vision économique immédiate des entreprises. La différence des échelles de temps joue ainsi en la défaveur des services proposés par Fret SNCF. D'autre part le cisaillement des axes radiaux saturés, nécessaire pour une libération des sillons, requiert des investissements trop importants.

Pour être compétitif, **le fret ferré doit régler les contraintes du transport massif.** La logistique amont ne se heurte pas à la contrainte de la massification de part les matériaux qu'elle a en charge (acier, charbon, etc). Mais en aval la demande des clients ne correspond généralement plus à des trains complets et conduit le Fret SNCF à traiter le fret isolé en le massifiant, notamment par le biais de plates-formes de groupement. A défaut, le service est tout bonnement supprimé.

Un système de massification rame par rame auquel correspond le concept du « Fretilien » (RER Fret) est actuellement à l'étude. Au départ de quelques zones logistiques en grande couronne et à destination des centres de distribution dans Paris, la marchandise transportée concernerait uniquement des produits pour le consommateur (en palettes). Ce concept nécessite des espaces de distribution dotés d'une zone de stationnement et d'une zone de quai, où le transit est rapide. Trois axes sont envisagés pour le Fretilien : Bercy, La Chapelle et Batignolles. Ce projet qui s'inscrit dans un milieu urbain, au sein du trafic voyageur, se heurte à un problème de réalisation. Le financement s'avère de même délicat. Une expérimentation serait souhaitable.

En outre, **le principe d'un TGV fret peut constituer une nouvelle perspective pour le fret ferré**. Par son concept de base multimodale il partage le concept du projet Fretilien mais à l'échelle européenne. Par exemple, le projet « fresfret » (du projet global « freshmover ») envisage un transport rapide des produits périssables et floraux par voie ferrée LGV pour remplacer les vols cargos moyens courriers et des camions sur l'A1.

L'association « Route Roulante 2006 » créée par TLF, Fret SNCF et RFF a la volonté de promouvoir les autoroutes ferroviaires en France (acheminement de semi-remorques non accompagnées sur des trains) et de définir différents critères utiles à leur réalisation et leur efficacité (tant au niveau technique que commercial, économique, financier et institutionnel). L'optique poursuivie consiste à redéfinir une offre de transport ferroviaire complémentaire au transport routier de marchandises, qui s'appuie sur une logique client et qui associe les différents partenaires route et ferroviaire.

Préconisations de la CCIP

La CCIP poursuit sa doctrine en matière de desserte et d'accessibilité de la région Ile-de-France, et demande des améliorations pour les quatre modes.

S'il faut reconnaître que de nombreux travaux ont déjà été réalisés pour améliorer et développer les réseaux franciliens, on constate la persistance de plusieurs « points noirs », l'aggravation de la saturation des réseaux routiers et une qualité de service qui n'est pas toujours suffisante.

- Un **réaménagement du réseau routier** est nécessaire pour éviter ou réduire les points d'engorgement
 - bouclage des grands axes routiers de la capitale (A 104 et A 86), notamment pour reporter hors de la zone dense le trafic de transit.
 - doublement du tronçon commun A4/A86 qui représente aujourd'hui le plus gros bouchon d'Europe et génère quotidiennement des conséquences néfastes pour l'économie, l'environnement et la qualité de vie de nombreux franciliens.

Du fait même de la logique de distribution qui conduit à un éclatement des flux et des lots, et implique une desserte rapide et souvent en tournées des magasins ou des clients destinataires, **la route est le plus souvent le mode indispensable**. La part du mode routier restera largement prépondérante tant que les **incitations à l'utilisation des autres modes ne seront pas plus convaincantes et économiquement pertinentes** pour les entreprises (mesures fiscales, infrastructures, qualité de l'offre, etc.).

- La remise en service et la création de **tangentes ferrées dédiées**, la **disponibilité des sillons**, la **massification** (à l'échelle européenne, nationale et régionale), et plus globalement **l'amélioration de la qualité de service**, sont des enjeux majeurs pour le fret ferré qui doit redevenir économiquement viable (coût, temps de transport et fiabilité). Cette problématique constitue un des éléments clés de l'ouverture à la concurrence. Il faut poursuivre la réflexion sur le potentiel de développement du fret ferré (TGV fret) au niveau national et européen, notamment dans la perspective de reports modaux du mode aérien vers le mode ferré, pour des distributions moyennes de 500 kms. La CCIP prend note du projet de Fretilien en Ile-de-France, mais s'interroge sur ses modalités de réalisation, de fonctionnement et de financement.
- La CCIP rappelle **l'importance des activités de fret aérien (notamment nocturnes) pour l'attractivité et le développement économique de la région**, mais également pour **l'économie nationale**. Consciente que les activités aériennes nocturnes peuvent présenter des **nuisances** pour les populations riveraines, la CCIP propose un ensemble **de solutions** pour les maintenir à un niveau acceptable, et répondre ainsi à l'intérêt général.

- Différentes mesures seraient à prendre pour assurer une plus grande compatibilité entre les activités économiques et les aspirations au repos des populations riveraines :
- Favoriser le renouvellement des flottes d'aéronefs les plus anciennes et renforcer les interdictions pour les appareils bruyants ;
 - Renforcer l'inconstructibilité pour fonction d'habitat des zones les plus exposées au bruit, en proposant des compensations aux communes concernées, afin de ne pas entraver complètement leur développement ;
 - Ne pas imposer de règles uniformes qui pénaliseraient de la même manière des activités pour qui les vols de nuit sont une nécessité économique (délais de livraison) et celles qui utilisent les vols de nuit, avec moins d'impératifs ;
 - Restreindre les réflexions au seul cas de Roissy, sans étudier de nouvelles mesures à l'échelle européenne, conduira à une perte de compétitivité et d'attractivité pour Roissy, ce qui ne peut pas être acceptable.

La CCIP reste perplexe quand au rôle que pourrait jouer, en particulier, l'aéroport de Vatry en matière de fret pour l'Ile-de-France. Le rôle que pourrait jouer l'aéroport de Vatry en matière de fret pour le Bassin Parisien n'est pas encore clairement défini. Il est certain qu'il **ne pourra pas « remplacer » complètement Roissy CDG.** En effet, les acteurs du fret sont bien organisés et une remise en question de la place de Roissy comme hub aurait des conséquences lourdes sur l'emploi, l'économie et l'organisation globale de la logistique en Ile-de-France. Par ailleurs, une part importante du fret sera toujours transportée dans des avions mixtes (actuellement, la majeure partie du fret - 58% - transite dans les soutes des avions de passagers, même si la part du tout cargo devrait s'accroître progressivement pour passer à 45% dès 2010).

Enfin, **une exploitation en binôme des aéroports de Roissy et d'Orly permettrait de redévelopper ce dernier** (vols internationaux) améliorant ainsi la desserte aérienne du Sud francilien et diminuant les flux routiers Roissy-Sud francilien.

L'enjeu n'est pas tant de "donner sa place" au fret aérien mais bien de prendre conscience de son importance stratégique et de la nécessité de consolider son organisation, ce qui n'empêche pas d'étudier les conditions d'un report de certaines activités qui le permettent vers des espaces de moins forte contrainte vis à vis des riverains.

- **L'intérêt croissant de la logistique pour le mode fluvial laisse augurer qu'il peut devenir un complément à la route opportun sur le territoire francilien** pour la livraison de certains types de marchandises. La CCIP considère que la mise en service à venir de « Port 2000 » et du canal Seine-Nord Europe renforcera le rôle d'hinterland de la région parisienne.

Autres sujets :

- **La CCIP note également un problème d'accueil des chauffeurs routiers internationaux aux portes de l'Ile-de-France.** Celui-ci doit être résolu en créant des aires de stationnement spécifiques, dévolues à la prise en charge des flux entrants. Cette mesure, en sus d'améliorer l'image de l'activité logistique, contenteraient à juste titre les régions limitrophes de l'Ile-de-France (par exemple la Picardie) qui supportent les nuisances.
- **La CCIP soutient la démarche de TLF et du ministère de l'Intérieur et note avec satisfaction la signature d'une charte pour la sûreté du fret.**
- Afin d'améliorer l'accessibilité des salariés, la CCIP appui la **promotion des PDE et des plans de déplacements de zones.**

2.2. La logistique urbaine, le problème du dernier kilomètre

Les enjeux économiques, urbains et sociaux de la circulation des marchandises en ville se révèlent d'une très grande ampleur puisque 200 000 tonnes de marchandises sont livrées ou enlevées chaque jour à Paris et génèrent 15% du trafic routier. Pourtant, les livraisons sont contraintes à Paris en terme d'accès (2.2.1.) et de réglementation (2.2.2.). Dans ce cadre sont proposés des aménagements dans le processus de livraison qui ne semblent néanmoins pas séduire la profession (2.2.3.) même si on note des expérimentations et réflexions utiles (2.2.4).

2.2.1. Le problème du dernier kilomètre

La logistique de distribution doit se placer **au plus près du bassin de consommation**, le point d'éclatement final correspondant au point le plus proche du destinataire final (commerce, entreprise, particulier). Or **l'éloignement des plates-formes des points de livraison engendre un problème d'organisation du travail et de coût des tournées** car la congestion des axes routiers dans l'agglomération parisienne allonge les temps de transport qui se répercutent sur les coûts. Le différentiel est considérable entre le coût d'approvisionnement des petits commerces et de la grande distribution (c'est à dire le coût comparé de la charge complète et de la messagerie). Ce coût de l'acheminement handicape fortement le petit commerce.

Le chauffeur-livreur assure la distribution routière en zone dense. Cette profession, excédée par ses conditions de travail très pénibles (accessibilité difficile aux aires de livraisons, concurrence dans l'utilisation de ces aires, etc.) et l'accroissement de ses responsabilités, a manifestée son mécontentement en exerçant il y a quelques années une forte pression sur la Mairie de Paris.

Des propositions émanent d'organisations professionnelles. Ainsi, le GATMARIF par la voix de son Président Lucien DUMONT-FOUYA, propose **la mise en place du système du macaron** pour les livraisons en zone urbaine, délivré sur la base de l'inscription au registre. Néanmoins des problèmes d'organisation dans la délivrance de ce macaron se posent d'emblée pour le transport en compte propre, non inscrit au registre.

Des entreprises s'adaptent aux contraintes du dernier kilomètre et plus généralement de la congestion en zone dense. Afin de se décaler par rapport aux flux « de pointe », **certains marchés sont répartis dans le temps**, comme à Rungis, où différents secteurs se succèdent sur la route.

Le modèle de simulation « Freturb » développé par le CERTU et qui établit un diagnostic sur les mouvements de marchandises n'est pas applicable à Paris. On ne relève aujourd'hui aucune action publique allant dans un sens de connaissance des flux alors qu'il serait profitable à tous de relancer les enquêtes.

2.2.2. De fortes attentes en matière d'harmonisation des réglementations

Actuellement il est quasiment impossible en Ile-de-France pour un chauffeur - livreur de respecter l'ensemble des réglementations . **Si le problème a été identifié et reconnu, il n'existe aucune solution pour le moment** mis à part la diffusion d'une plaquette de sensibilisation à destination des élus locaux intitulée « Livraisons de marchandises en milieu urbain - Et si on harmonisait nos réglementations ? » de septembre 2003⁶¹ qui apporte des éléments afin d'entamer une réflexion commune. Il faut signaler de plus la démarche actuelle

⁶¹ élaboré par la DREIF, en collaboration avec l'ADEME, le CERTU, la CCIP, le GATMARIF, le GART, l'IAURIF et la Ville de Paris. <http://www.pduif.org/laviedupdu/comiteRegionaux.php?crdid=4>

de la mairie de Paris. Si la réglementation parisienne sur les livraisons n'a pas évolué dans les textes, elle évolue dans son application en concertation avec les acteurs locaux et les acteurs économiques.

2.2.3. Des concepts de Centres de Distribution Urbaine (CDU) et d'hôtels logistiques qui ne séduisent pas la profession.

La création de plates-formes dédiées aux livraisons de marchandises en ville figure parmi les actions envisageables pour optimiser l'organisation de la distribution urbaine. Une **évaluation des besoins « d'espaces logistiques » dans les villes** (tels que les points relais livraison, les espaces collectifs de stockage, les espaces de gestion des palettes, les centres de distribution) et des **réflexions sur le devenir de certains équipements actuels dédiés aux marchandises** sont en cours et intéressent particulièrement le réseau technique et scientifique du Ministère de l'Équipement. Pour sa part, la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD) de la Ville de Paris lance des projets et expérimentations sur le transport de marchandises dans la capitale (modes d'acheminement des marchandises, concept d'hôtels logistiques à Paris, etc.) auxquels la CCIP participe.

Les études et expérimentations portent sur deux types de plates-formes de distribution : les Centres de Distribution Urbaine (CDU) et les Magasins de Quartiers :

- **Un CDU** se définit comme un équipement ou système de gestion centralisé de livraison et d'enlèvement sous forme de plate-forme de dégroupage, de toutes les marchandises à destination de la zone dense. **Les CDU ont rencontré de nombreux problèmes** et suscité un certain nombre d'interrogations formulées entre autre par Lucien DUMONT FOUYA⁶² : quel(s) acteur(s) (le transporteur remettant ou le destinataire final, avec ou sans le concours d'une collectivité locale) sera chargé de l'organisation et de la gestion, et en supportera le coût réel ? Quels types de trafic un CDU sera-t-il capable de traiter?. **Beaucoup d'expériences de CDU ont échoué et aucune plate-forme dédiée à ce type d'activité n'a été mise en œuvre dans une agglomération de la dimension de Paris. Des expérimentations seront vraisemblablement nécessaires afin de juger de l'efficacité et de la rentabilité d'une telle structure pour Paris.**
- L'installation de **magasins de quartier** se pose comme une alternative. Ce petit centre logistique de quelques centaines de m² dessert les activités commerciales et artisanales du centre ville. Il centralise les livraisons à destination des centres villes et propose une zone de stockage intermédiaire allant de quelques heures à quelques jours. Ses horaires sont adaptés à la clientèle et aux transporteurs. La structure est plus souple pour répondre aux problèmes d'organisation des livraisons en centre ville. Une réflexion sur les magasins de quartier a été conduite en 2002 entre la Ville de Paris et la CCIP. L'étude s'est heurtée à la difficulté de définir avec précision le concept de magasin de quartier, chaque forme entraînant des coûts de gestion et des contraintes juridiques différents.
- **Quelques illustrations :**
 - Une réflexion en cours porte sur **le concept d'hôtels logistiques** qui aideraient à rationaliser les flux routiers et à optimiser le transport de marchandises par la combinaison de différents modes. Afin d'atteindre ces objectifs, ces unités devraient être placées stratégiquement dans Paris. Le projet de PADD a identifié des sites potentiels (Batignolles, la Chapelle, Mac Donald, La Villette, Tolbiac, Cour du Maroc, Bercy, Les Halles, Quai Branly, Javel, etc.).
 - La Mairie de Paris expérimente la mise en place de **vélos triporteurs électriques** dans les arrondissements centraux de la capitale, dans une optique d'optimisation des tournées. Ce mode qui offre l'avantage d'une livraison non polluante doit être accompagné d'Espaces Logistiques Urbains (ELU).

⁶² Note du 12 avril 2000 « Les centres de distribution urbaine : qu'en penser ? »

- La CCI de Bordeaux en partenariat avec la Communauté Urbaine de Bordeaux, les Fédérations de Transporteurs et de Commerçants, la Mairie de Bordeaux, l'ADEME, le PREDIT et EDF ont mené une expérience pour faciliter les livraisons de marchandises en centre ville grâce à l'ouverture, en février 2003, du premier **Espace de Livraison de Proximité (ELP)**. Cet ELP comprend une aire de stationnement et de manutention exclusivement réservée à la livraison de marchandises aux commerces voisins.
- **Le système de la « e-box » dans le 10^{ème} arrondissement de Paris** consiste en un stockage mutualisé grâce à des consignes sécurisées. Son utilisation nécessite un abonnement de 35 euros auquel s'ajoute 1,5 euros par livraison. Le box peut recevoir les articles commandés par Internet à retirer 24h/24 et 7jours /7.

Les professionnels de la logistique avouent que ce principe d'espace « tampon » est intéressant mais **s'interrogent sur sa mise en œuvre** :

- La question de la **viabilité économique et de la rupture de charge** engendrée inquiète, les problèmes de financement démontrant les limites du système ;
- Ce type de distribution semble difficile aujourd'hui eu égard aux **volumes** en jeu ;
- Ces programmes **impliquent une localisation** au plus près des centres villes afin de gagner en temps et en distance d'approche, tout en tenant compte du coût du foncier. Des réserves de foncier s'avèrent nécessaires ; les projets de la SNCF de revitalisation de certaines zones (Evangile, La Villette, Gobelins, Bercy) pourraient s'insérer dans ces projets ;
- Enfin, **les problèmes juridiques** de responsabilité des marchandises déposées, du statut du personnel de gestion, etc. se posent encore.

Globalement la profession préférerait que **les interventions publiques se concentrent sur les problèmes de desserte et d'accessibilité**.

2.2.4. Des avancées certaines

Une équipe spécifiquement dédiée au transport de marchandises en ville a été créée au sein de la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris. Elle conduit un vaste programme de travail comprenant entre autre :

- la constitution d'un **bilan sur les flux de marchandises** ;
- la **définition d'un schéma logistique à l'échelle de Paris** ;
- l'instauration d'une **veille technologique sur les expérimentations comme le e-commerce, et des réflexions sur les livraisons nocturnes.**

Des études portent sur l'**état des lieux du transport de marchandises en ville** (analyse des filières de distribution de marchandises irriguant Paris, expérimentation d'hôtel logistique, expérimentation de vélos triporteur, etc.). Les résultats définitifs ne sont pas encore connus.

D'autres études conduisant à la réforme de l'actuel régime de livraison portent sur :

- l'observation des **pratiques étrangères** ;
- l'évolution du **statut juridique de l'aire de livraison** ;
- les **conditions de travail des chauffeurs – livreurs** ;
- le **recensement et diagnostic des aires de livraisons** ;
- l'évaluation de la **réglementation relative aux livraisons et aux enlèvements de marchandises dans Paris.**

La Ville de Paris se positionne face à la problématique des livraisons en ville, **en intégrant notamment les marchandises au sein des documents d'urbanisme tels que le PDU ou encore les futur Plan de Déplacements de Paris (PDP) et Plan Local d'urbanisme (PLU)**. Elle mène une réflexion sur les contraintes émanant de la pratique du dernier kilomètre (accessibilité et stationnement difficile couplés à une congestion urbaine importante) afin d'étudier de nouvelles pratiques (en terme d'outils, de véhicules, de formation, etc.)

Préconisations de la CCIP

La logistique urbaine, le problème du dernier kilomètre

La CCIP reste attentive **aux aménagements proposés et parfois expérimentés dans le processus de livraison** tels que les Centres de Distributions Urbains (CDU). Ils ne semblent pas séduire la profession (rentabilité économique non assurée sans soutien public ; complexité juridique ; problème de massification à l'échelle du quartier).

La CCIP a participé aux réflexions sur le concept d'hôtels logistiques. **Elle approuve globalement les localisations proposées par le PADD, même si elle émet des réserves sur certaines d'entre elles** (secteurs des Halles et du quai Branly).

Afin d'assurer une viabilité économique au projet, la CCIP propose de combiner le concept d'hôtels logistiques à une offre tertiaire en étage et de le relier aux différents modes de transports (afin de diminuer les flux routiers). **Pour cela le règlement du PLU devra favoriser la réalisation de ces hôtels logistiques à l'intérieur de la zone « UGSU » et plus globalement « UG » par des règles d'affectation des locaux et de constructibilité assouplies.**

La CCIP propose **d'agir sur la définition des destinations** à l'intérieur du chapitre VII du PLU de Paris (définitions des Dispositions générales) :

- en inscrivant ces immeubles sous le régime des « locaux d'activités » pour en favoriser un usage multiple,
- en assouplissant les définitions des destinations en unifiant et en réunissant dans une même catégorie « emploi » les activités et les bureaux pour en faciliter la réalisation,
- en prévoyant une nouvelle catégorie à l'intérieur de la destination « CINASPIC » à partir de la proposition suivante : « les locaux destinés à accueillir principalement des activités liées à la logistique et à l'entreposage incluant une desserte par le fer et/ou la voie d'eau en rez-de-chaussée dans le cadre d'une politique de soutien et de développement du transport multimodal et de massification des flux de marchandises (en entrée ou en sortie) et pouvant éventuellement comporter des bureaux en étages ».

Enfin, la CCIP propose **d'agir sur les règles de constructibilité à travers la mise en place du mécanisme des COS intégrés couplés au zonage spécifique de la zone « UGSU ».**

La CCIP note par ailleurs **des réflexions utiles qui doivent être poursuivies en liens étroits avec les professionnels** (définition juridique de l'aire de livraison, réflexion sur les livraisons nocturnes...). Les attentes sont également fortes en matière **d'harmonisation de la réglementation** à l'échelle de l'agglomération parisienne. La CCIP a participé au groupe de travail piloté par la DREIF qui a élaboré une plaquette de sensibilisation sur ce thème. Aujourd'hui, ce travail doit être prolongé afin d'en obtenir une pleine efficacité.

La CCIP encourage des mesures visant à une meilleure utilisation des aires de livraisons.

- **L'emplacement des aires de livraisons** ne devrait pas se situer à plus de 50 mètres de l'établissement à livrer afin que le chauffeur-livreur puisse l'utiliser ;
- **La CCIP préconise de professionnaliser l'usage des aires de livraisons** en réservant l'utilisation des aires situées à l'intérieur des couloirs de bus aux personnes à même de justifier de leur qualité professionnelle. **Leur respect** pourrait être assuré grâce à l'instauration de **macarons** délivrés aux professionnels, et garanti par la création d'une **brigade ASP** (Agents de Surveillance de Paris) dédiée au contrôle de la réglementation et disposant de capacité de verbalisation. Afin de gagner en efficacité, cette mesure pourrait être associée à une logique d'enlèvement des véhicules en stationnement gênant et supposerait également une majoration du montant des amendes.
- Pour pallier **l'encombrement** possible des aires de livraisons, la CCIP préconise **d'améliorer la rotation** grâce à un disque horaire limitant les opérations de chargement/déchargement à 30 minutes (comme le prévoit le contrat type, approuvé par décret, applicable aux transports publics de marchandises) ;
- Il faut également veiller à la création d'aires de livraisons au sein même des parcelles à vocation commerciales, industrielles et de services ? Dans le cadre de la prise en compte des besoins en livraisons des entreprises dans les normes de construction, **la CCIP approuve l'instauration de seuils minima de création d'espaces de livraison pour l'ensemble des destinations** au sein de l'article 12 du projet de PLU de Paris. Elle souligne l'introduction d'une norme pour la destination bureaux dont la fixation du seuil à 2 500 m² de construction hors d'œuvre nette à partir duquel est exigée la création d'une aire de livraison hors voirie est adaptée.

La CCIP rappelle enfin que le stationnement des véhicules professionnels dans les villes où ils sont amenés à travailler demeure souvent un problème. En effet, ils se trouvent dans l'obligation d'utiliser leur véhicule dans le cadre de l'exercice de leur profession et subissent dès lors la réglementation du stationnement des communes. Par conséquent, la CCIP propose l'instauration d'un **régime dérogatoire** ou tout du moins la mise en place de **tarifs privilégiés** (« résidents professionnels »).

2.3. Les actions en matière environnementale

2.2.1. Elles commencent à se structurer par le biais d'incitations et de prise de conscience.

La réglementation s'exerce notamment par l'incitation au renouvellement des flottes et à l'utilisation de véhicules urbains mieux adaptés à la livraison en zone dense. Ainsi le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) pour l'Île-de-France⁶³, traite des poids lourds et des véhicules utilitaires légers sous l'angle des livraisons de marchandises. La mesure n°7⁶⁴ préconise la généralisation et l'harmonisation en petite couronne des règlements de livraison avec prise en compte de la classe Euro du véhicule et l'introduction de limitations de circulation des poids lourds les plus polluants dans le cœur dense de Paris.

Les entreprises doivent rédiger un rapport « environnement » qui fait apparaître leurs efforts en transport - logistique - environnement.

⁶³ Le PPA est actuellement en consultation.

⁶⁴ Mesure réglementaire n°7 : « Poids - lourds et véhicules utilitaires légers »

Du côté des entreprises il convient de rapporter ici **l'expérience** menée par L'Oréal⁶⁵ et EDF, de livraison par camions électriques. Depuis octobre 2003, 8 à 10 camions électriques de 10 tonnes livrent au centre de Paris les produits L'Oréal. De par sa réussite cette expérience pourrait être étendue à d'autres capitales européennes. Dans l'optique de diminuer les émissions polluantes des camions, la société a entrepris d'autre part un projet de réduction des parcours (pour une augmentation de la productivité) grâce à un système informatique (réduction de 20% obtenue). A l'inverse, une entreprise qui avait entamé des tests sur le GNV s'est rendu à l'évidence que bien que favorable, cette expérience ne pourra pas s'adapter à la dimension industrielle. Sans engagement déterminé des pouvoirs publics, les expérimentations ne sont pas convaincantes. Sur le marché du véhicule électrique, La Poste a engagé pour sa part un programme de développement d'un véhicule bénéficiant d'une autonomie élevée (180 kms). Si l'expérimentation est concluante, et toujours sous réserve d'une politique incitative de l'Etat, un parc de véhicule (66 000) pourra à terme être renouvelé.

D'autres expériences sont à retranscrire ici : celles conduites par Carrefour et Monoprix. Carrefour poursuit l'objectif de transporter 8% de ses marchandises par fret ferroviaire. Quand à Monoprix, l'entreprise a transféré 40% du volume de transport des marchandises d'import à la voie fluviale, et 70% du volume des marchandises d'import par voie fluviale.

On note que **des entreprises, en accordant une importance particulière aux préoccupations environnementales, parviennent à faire évoluer les pratiques au sein de la chaîne logistique**. La politique en matière de développement durable commence dès lors à se structurer chez les logisticiens. Si ces actions **résultent d'une démarche souvent volontariste, la prise en compte de la préoccupation environnementale oblige à repenser la logistique en amont et engendre par là même un coût**.

2.2.2. La logistique inversée

Les déchets (déchets ménagers, déchets provenant d'entreprises, déchets dangereux et déchets du BTP, hors déchets inertes - soit 34 millions de tonnes⁶⁶) représentent environ 12,6 % des flux de marchandises en Ile-de-France et placent la région face au problème de la valorisation énergétique ou matière". La logistique dite « inversée » ou « retro-logistique » y apporte une réponse adaptée. Elle **consiste à gérer les produits en fin de vie** (après consommation) et **à en récupérer la matière première** (par exemple récupérations des emballages et consignes chez les clients, et renvois chez le producteur).

A titre d'exemple, le groupe Onyx se présente comme un acteur de premier plan du développement durable, de part ses métiers de collecte, de transport, de traitement et de valorisation des déchets. Une filiale d'Onyx (la REP- Routière de l'est Parisien) utilise la voie d'eau au sein de sa politique de transport. Le démarrage d'une liaison fluviale entre le quai de transit de Gennevilliers et le centre de stockage de Claye-Souilly via le port de Précly-sur-Marne, a vu le jour en avril dernier. Un moyen, pour Onyx, de mettre plus que jamais « la propreté au cœur de l'environnement ».

⁶⁵ L'Oréal est le deuxième donneur d'ordre de GEFCO

⁶⁶ Source : plan de gestion des déchets du BTP à Paris et la petite couronne. août 2004

Préconisations de la CCIP

- **La CCIP partage les préoccupations environnementales liées aux activités logistiques.**

Ces préoccupations rejoignent d'ailleurs la problématique de réhabilitation des zones logistiques que soutient la CCIP.

La CCIP souligne les efforts réalisés par les entreprises. Elle soutient **les initiatives privées menées en terme d'expérimentations** de véhicules de livraison électrique ou au gaz naturel de ville en aidant à l'obtention de subventions permettant de réduire la charge financière⁶⁷.

- Elle **attire également l'attention** sur les conséquences négatives qui pourraient découler de la mise en place de nouvelles restrictions de circulation. Selon leurs moyens, toutes les entreprises ne pourraient pas suivre cette démarche.
Il semble utopique de préconiser une interdiction d'accès à court terme à tous véhicules n'étant pas en conformité avec les normes environnementales EURO. Ne serait-il pas plus raisonnable d'annoncer à long terme (à une échéance de 10 à 15 ans) l'instauration de restrictions plus fortes sur les véhicules polluants, et d'ici là, proposer des mesures incitatives à un renouvellement de la flotte (par le biais de subventions, de réduction de la fiscalité, etc.) ?
- **La CCIP estime que la voie d'eau peut constituer un mode d'acheminement adapté à la retro-logistique** (pour les déchets) qu'il conviendrait de développer, en aménageant et en construisant des centres de collecte et de tri en bordure de voie d'eau.

⁶⁷ La société Géodis en partenariat avec son client Monoprix

4^{ème} Partie : UNE REVALORISATION NECESSAIRE DU BASSIN D'EMPLOI FRANCILIEN

L'importance du bassin de consommation francilien génère des besoins conséquents. La réponse à ces besoins nécessite une main d'œuvre disponible, motivée et apte à exercer les métiers spécifiques de la logistique. En Ile-de-France, les activités de la logistique créent des emplois qui attirent des salariés (1). Pourtant, **le déficit de la main d'œuvre francilienne pour les métiers de manutention est un handicap largement partagé par les entreprises** (2). Des réponses sont proposées actuellement afin de lutter contre cette difficulté de recrutement, véritable défi pour la région francilienne (3).

1. Les salariés des activités de la logistique en Ile-de-France

Les emplois de la logistique sont divers : « la fonction logistique fait appel à plusieurs métiers et savoir-faire qui concourent à la gestion et à la maîtrise des flux physiques et d'informations ainsi que des moyens »⁶⁸. La gestion de la « supply chain » est une activité complexe. Les compétences techniques demandées aux salariés deviennent de plus en plus grandes et les métiers cadres du transport de plus en plus spécialisés en fonction des modes de transport et des types d'activités. Les métiers cadre englobent des missions techniques d'exploitation et de maintenance, d'encadrement d'équipes et de gestion administrative diversifiée. Généralement, les emplois dans une entreprise de logistique et de transport se répartissent comme tels :

- 1/3 des salariés de quais et manutention ;
- 1/3 des salariés techniciens / ingénieurs ;
- 1/3 des salariés administratif / commerciaux / encadrement.

⁶⁸ Définition de la norme AFNOR X50-600

LES MÉTIERS DU TRANSPORT LOGISTIQUE TOURISME

Après le Bac

- 1 Chef d'entreprise
- 2 Responsable d'agence
- 3 Directeur marketing (vente-commercial)
- 4 Directeur administratif et financier
- 5 Directeur de la gestion des ressources humaines
- 6 Directeur de la Logistique
- 7 Directeur d'exploitation
- 8 Directeur de l'informatique
- 9 Responsable de la logistique
- 10 Technicien supérieur ou Cadre du transport
- 11 Contrôleur de gestion
- 12 Attaché de direction d'une entreprise de transport de marchandises ou de personnes
- 13 Adjoint au responsable de la logistique
- 14 Agent du transit et du transport international
- 15 Affréteur marchandises
- 16 Techniciens d'agences de voyages et d'entreprises autocaristes
- 17 Accompagnateur de voyages
- 18 Inspecteur du déménagement
- 19 Chef de quai
- 20 Agent d'exploitation
- 21 Agent de service après-vente
- 22 Agent de service commercial
- 23 Responsable-assurance qualité
- 24 Formateur d'entreprise
- 25 Responsable de planning
- 26 Responsable d'entrepôt
- 27 Agent de comptoir - Billettiste
- 28 Forfaitiste
- 29 Conseiller vendeur en voyages
- 30 Agent de vente et/ou de réservation
- 31 Télé-conseiller en voyages
- 32 Billettiste

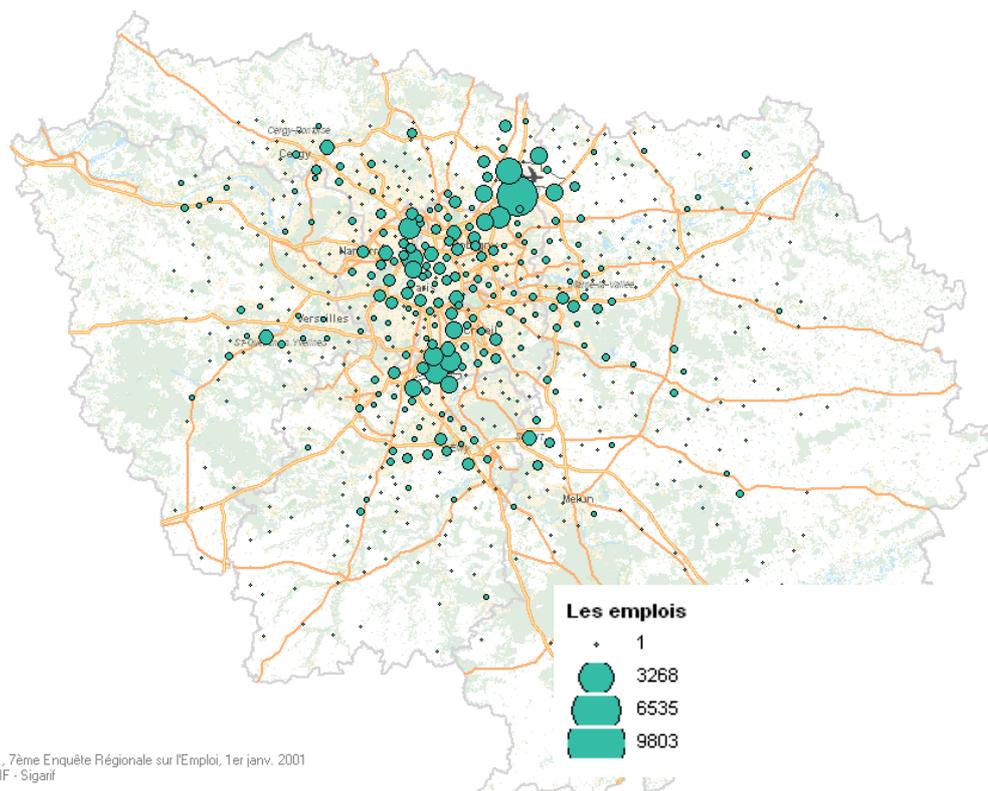
Avant le Bac

- 33 Conducteur routier de marchandises
- 34 Conducteur routier de voyageurs
- 35 Ambulancier
- 36 Conducteur livreur
- 37 Conducteur déménageur
- 38 Conducteur grand routier
- 39 Conducteur de bus
- 40 Mécanicien réparateur de véhicules industriels
- 41 Déménageur professionnel
- 42 Agent de magasinage et de messagerie
- 43 Cariste-Agent de magasinage et de distribution
- 44 Technicien manutention levage
- 45 Agent de réception quai grande distribution
- 46 Agent de manutention fret aérien
- 47 Conducteur véhicule léger
- 48 Livreur
- 49 Hôtesse de caisse
- 50 Cariste préparateur de commandes



La logistique est une activité créatrice d'emplois. Selon les dernières estimations de l'ASFOLOG⁶⁹, les emplois liés à la logistique s'élèvent à **630 000 personnes en France**. **En Ile-de-France, les salariés du transport et des services auxiliaires du transport⁷⁰ s'élèvent à près de 106 000, dans 5 400 établissements, répartis sur 664 communes.** Ces données ne prennent pas en compte les activités logistiques ou de transport exercées dans des entreprises qui ne sont pas des logisticiens ou des transporteurs (compte propre) par nature très difficile à comptabiliser : raisonner par code n'est pas la bonne méthode car on néglige alors le compte propre. C'est un véritable travail de bureau d'études qui nécessite une étude filière par filière.

Les salariés du transport et des services auxiliaires du transport en Ile-de-France (Données à la commune)



Source : INSEE, 7ème Enquête Régionale sur l'Emploi, 1er janv. 2001
Copyright IAURIF - Sigarif

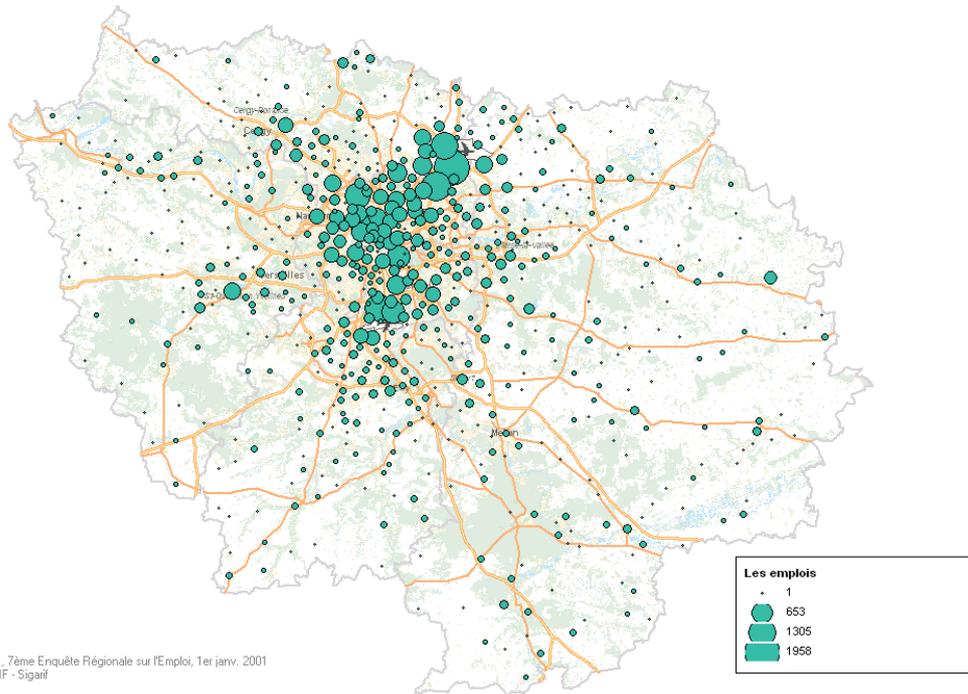
Source : 7ème ERE (Enquête Régionale sur l'Emploi) réalisée par la Direction Régionale de l'INSEE en partenariat avec l'IAURIF, la DREIF et l'APUR⁷¹.

⁶⁹ Association pour la formation et la promotion de l'emploi dans le secteur de la logistique

⁷⁰ Transports par eau, Transports routiers de marchandises de proximité, Transports routiers de marchandises interurbains, Location de camions avec conducteur, Manutention portuaire, Manutention non portuaire, Entreposage frigorifique, Entreposage non frigorifique, Services portuaires, maritimes et fluviaux, Services aéroportuaires, Messagerie, fret express, Affrètement, Organisation des transports internationaux.

⁷¹ Celle-ci fournit des statistiques sur les emplois salariés privés et publics présents en Ile de France au 1^{er} janvier 2001 s'appuyant sur des fichiers administratifs et des enquêtes en nombre limité.

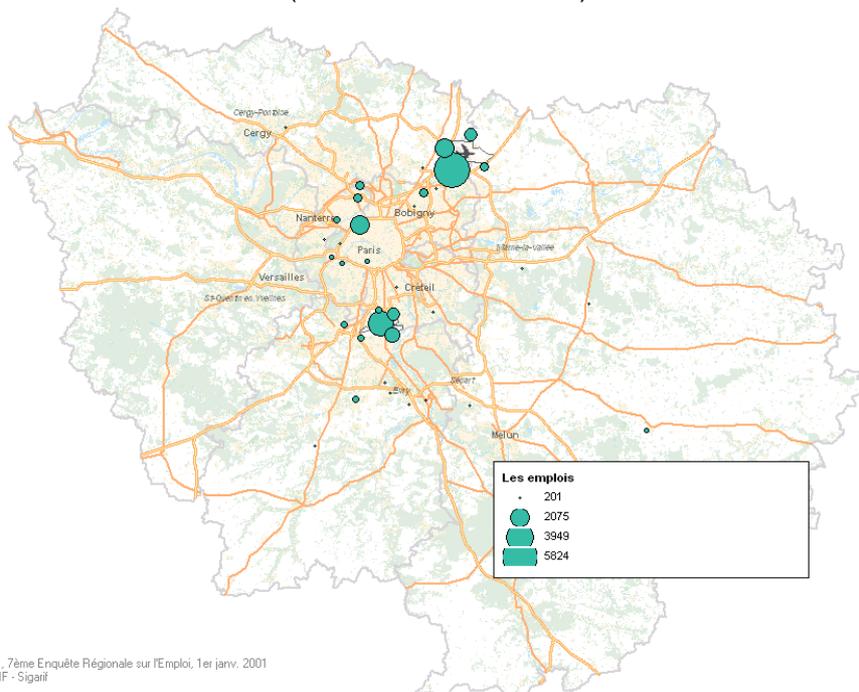
Les établissements de moins de 50 salariés (Données à la commune)



Source : 7ème ERE (Enquête Régionale sur l'Emploi) réalisée par la Direction Régionale de l'INSEE en partenariat avec l'IAURIF, la DREIF et l'APUR.

Au sein de ces 5 400 établissements, il existe 5 000 établissements de moins de 50 salariés (qui regroupent au total 45 000 salariés), et 66 établissements de plus de 200 salariés (qui regroupent au total 28 000 salariés). **Une majorité d'établissements (92%) emploient ainsi moins de 50 salariés mais ne représentent que 42% des emplois.**

Les établissements de plus de 200 salariés (Données à la commune)



Source : 7ème ERE (Enquête Régionale sur l'Emploi) réalisée par la Direction Régionale de l'INSEE en partenariat avec l'IAURIF, la DREIF et l'APUR

Seuls 1,2% des établissements ont plus de 200 salariés mais ils emploient 26% des salariés du secteur.

La « 10ème enquête sur les besoins en emplois et en formations dans les fonctions de la logistique »⁷², observe « une plus grande stabilité et une moindre proportion d'entreprises constatant une diminution des effectifs » et qualifie la situation de « sortie de crise et d'incertitudes ». **Dans le secteur des « transports » et « achats – logistique », 69% des offres d'emploi (soit plus de 2/3) sont localisés en régions pour 31% en Ile-de-France**⁷³. Les emplois logistique sont en augmentation dans la quasi-totalité des régions métropolitaines, sauf en Ile-de-France où l'évolution de 1994 à 2000 est nulle dans les établissements de 20 salariés et plus⁷⁴. Les plus forts taux d'emplois logistique (par rapport à l'emploi total) se concentrent au Nord d'une diagonale allant de la Haute-Normandie à la Franche-Comté. L'enquête relève d'ailleurs l'apparition d'une « plate forme » logistique nationale et européenne qui regroupe les régions Nord-Pas-de-Calais, Picardie, et Haute-Normandie.

Malgré ce potentiel, les difficultés de recrutement des personnels de la logistique persistent : 30 % des entreprises déclarent éprouver ces difficultés en 2003, contre 29% en 2002⁷⁵. Si les postes d'ingénieurs, d'administratifs, de technico-commerciaux et d'encadrement ne posent pas de problèmes spécifiques, le recrutement pour les métiers de manutention est un handicap largement partagé.

2. Des problèmes de recrutement sur les métiers de manutention et de livraison

Le recrutement pour les métiers de manutention et de livraison en Ile-de-France se heurte à une pénurie de main d'œuvre (2.1.) qui trouve des explications de différents ordres (2.2.).

2.1. Une pénurie de main d'œuvre en Ile-de-France

En Ile-de-France, **la difficulté de recrutement des personnels de la logistique se confirme, essentiellement pour les métiers pénibles et physiques** (métiers de quai et de manutention - 1/3 des actifs de la logistique-). Certaines entreprises ne parviennent plus à recruter une quantité de main d'œuvre suffisante et se trouvent dans l'obligation de restreindre leurs activités. De ce fait elles pensent s'éloigner de la région capitale. D'autres préfèrent embaucher des salariés provenant d'une autre zone géographique telle que l'Oise, le Loiret ou même la région des Pays de la Loire, malgré les charges de transport y attendant.

2.2. Les raisons de cette inadéquation offre/demande

Il semble qu'il y ait toujours eu un problème de recrutement pour les métiers « à faible qualification ». L'examen de différents facteurs, qui se conjuguent ou non, permet de mieux comprendre ce phénomène.

2.2.1. Des conditions de travail pénibles

- **La pénibilité physique des tâches** est certaine (centaines de kilogrammes à manipuler, utilisation de machines, horaires difficiles)

⁷² Enquête réalisée par l'AFT-IFTM la formation transport logistique / Département des Etudes et recherches – Institut Pédagogique du Transport et de la Logistique. Janvier 2004

⁷³ Source : Apec, Base offres Apec et offres Presse 2002

⁷⁴ Source : PSC-ESE (nomenclature des professions et catégories socioprofessionnelles des emplois salariés d'entreprise)

⁷⁵ Ainsi, 37% des établissements ont réalisé des recrutements en 2003, contre 42% en 2002 et 51% en 2000.

- **Les conditions d'accès aux sites** aussi bien en terme de temps que de moyens de transport deviennent d'autant plus difficiles que les sites s'éloignent des zones urbaines. Les salariés non motorisés se heurtent au décalage qui existe entre leurs horaires de travail et ceux des transports en commun. La qualité de desserte devient dès lors un facteur décisif dans l'acceptation d'un emploi.
- **La profession de chauffeur-livreur** doit faire face à un contexte de travail particulier puisqu'elle doit conjuguer des contraintes fortes – encombrement de la voirie (bouchons), arrêts fréquents et nombreux, risque de vol, manipulations - et une augmentation de ses responsabilités et de la productivité qui leur est demandé.

2.2.2. Des difficultés d'ordres socio-économiques

Le caractère pénible des emplois manuels des activités de la logistique n'attire souvent qu'une main d'œuvre fragilisée et peu motivée. **Le manque de fiabilité** de certains candidats (sérieux, motivation, rigueur) et **l'existence de bandes organisées** qui sévissent très activement dans les zones logistiques où sont souvent stockées des marchandises à forte valeur ajoutée représente des difficultés importantes face auxquelles les entreprises doivent s'organiser.

2.2.3. Une précarisation des emplois

Les entreprises ont recours assez fréquemment et pour des besoins ponctuels à des sociétés d'intérim spécialisées. La réduction de la durée des contrats entre les donneurs d'ordre et les prestataires a en effet conduit à une précarisation de l'emploi. **L'importance du turn-over** propre aux métiers logistiques handicape les entreprises.

Une avancée ?

Le 30 juin 2004, **un protocole d'accord relatif aux conditions spécifiques d'emploi des personnels des entreprises exerçant des activités de prestations logistiques** a été passé entre les partenaires sociaux (au niveau professionnel, la FEDIMAG⁷⁶ et l'UFT ont signé la convention). Par ce protocole **la convention collective du transport routier s'élargit aux activités de prestations logistiques** alors qu'auparavant seule la convention collective des entreprises s'appliquait. Les emplois du secteur bénéficient aujourd'hui d'une définition et d'un classement. **Certains professionnels notent que le protocole livre une définition de poste trop précise et des grilles de salaires à minima.** La définition risque de poser des difficultés pour les métiers de base ; ils comportent plusieurs dimensions et nécessitent une certaine polyvalence, or à l'avenir les salariés pourraient se cantonner uniquement à l'exécution des tâches définies.

3. Les réponses actuelles

3.1. L'intégration de la technique au sein des métiers

L'intégration de l'aspect technique dans la pratique des métiers est ressentie comme un véritable progrès. Les salariés des métiers de manutention et de livraison utilisent à présent des outils informatiques qui les aident dans leurs tâches. L'usage de l'informatique devient de même un critère d'attractivité pour ces métiers.

⁷⁶ Fédération Nationale des Prestataires Logistiques et des magasins Généraux Agréés par l'Etat.

3.2. Des formations de qualité

Le rôle de la formation afin de faciliter l'adéquation des qualifications au marché spécifique à la région demeure essentiel. Selon la « 10^{ème} enquête sur les besoins en emplois et en formations dans les fonctions de la logistique »⁵, **les formations spécifiques à la logistique ont gagné plus de légitimité auprès des entreprises.** Pour 91 % des responsables interrogés en 2004, la formation a un rôle à jouer dans l'entreprise. En 2003, 57,40% des entreprises interrogées⁷⁷ déclarent avoir réalisé des formations logistiques pour leurs personnels (contre 49% en 2002) ; entre 1994 et 2004 de nombreux salariés ont ainsi suivi une formation spécifique à la logistique.

L'offre de formation initiale ou continue en Ile-de-France concernant la logistique est diversifiée, de qualité et attractive. Par ailleurs, **plusieurs universités et écoles franciliennes proposent des formations supérieures dans les métiers du transport et de la logistique pour former des ingénieurs, des cadres commerciaux et des managers d'équipes**⁷⁸. Ce système est notamment proposé par des organismes de formation de la profession, tel que l'AFT-IFTIM⁷⁹ :

- Cet organisme de formation qui regroupe 24 000 entreprises adhérentes est mandatée par des organisations professionnelles du transport et de la logistique⁸⁰. Les missions sont poursuivies en étroite collaboration avec les pouvoirs publics ;
- Le groupe a comme objectif de :
 - « développer par tout moyen approprié la formation professionnelle dans le transport, la logistique et le tourisme quels qu'en soient les acteurs,
 - assurer les formations adaptées aux entreprises et aux salariés du transport, de la logistique et du tourisme,
 - apporter son appui technique et pédagogique au système éducatif et universitaire,
 - participer à la définition et à l'évolution des diplômes de l'Education Nationale et titres homologués pour la partie Transport et Logistique,
 - informer et sensibiliser les jeunes et leur famille,
 - et réaliser des études sectorielles, des réflexions prospectives, des analyses, des enquêtes et tableaux de bord, afin d'anticiper les besoins de demain ».
- Le groupe propose outre des formations initiales pour les jeunes (du CAP au DESS, à plein temps ou en alternance), des formations de perfectionnement pour les salariés et des formations de reconversion. La culture du partenariat inter-entreprise favorise l'acquisition d'un savoir faire opérationnel immédiatement en adéquation avec les filières de développement locales. En 2002 en France plus de 163 000 personnes ont bénéficié d'une telle formation, dont 16 500 jeunes.

⁷⁷ 5 600 établissements

⁷⁸ DESS Transports Internationaux et DESS Logistique (Université Paris I Panthéon Sorbonne), DEA Transport option transport intercontinental et DEA Transport (Paris XII Val de Marne et ENPC), DUT de Montreuil, les diplômes du Centre Régional de Formation aux métiers du transport et de la Logistique – formation de cadres logistiques et transports (Rungis), Ecole Européenne des Transports (Paris), -formation de cadres logistiques, Ecole Supérieure Internationale en Logistique et gestion (ESILOG) à Rungis., le Centre de Formation d'Apprentis des Métiers de la Logistique et du Transport (Seine-et-Marne) Bac +4, l'Ecole du transport et de la Logistique (ETL) Bac+2, l'Ecole de Direction du Transport et de la Logistique à Paris (Bac+4), l'Institut international de management pour la Logistique (Paris, Bac+6), l'Institut Supérieur du Transport et de la Logistique Internationale (ISTELI) à Rungis, Bac + 2.

⁷⁹ Association pour le Développement de la Formation professionnelle dans les Transports et Institut de Formation aux Techniques d'Implantation et de Manutention (associés en 1989)

⁸⁰ La [FNTR](#) (Fédération Nationale des Transports Routiers), la [FNTV](#) (Fédération Nationale des Transports Voyageurs), [TLF](#) (Fédérations des Entreprises de Transport et Logistique de France), [l'UTP](#) (Union des Transports Publics), la Chambre syndicale du déménagement et la [Fedimag](#) (Fédération Nationale des Prestataires Logistiques), l'Association Française des Transports Routiers Internationaux (A.F.T.R.I.), le Comité des Armateurs Fluviaux (C.A.F.), l'Union des Fédérations de Transport (U.F.T.), le Syndicat National des Agents de Voyages ([S.N.A.V](#)) le Syndicat National des Entreprises de Tourisme ([S.N.E.T](#)), le Syndicat National des Utilisateurs de Grues et entreprises de levage, montage et manutention (S.N.U.G), le Syndicat des Industries de matériels de Manutention (S.I.M.M.A), l'Union Française du Commerce Chimique (U.F.C.C), la Fédération Nationale des Travaux Publics (F.N.T.P) et le Syndicat des Auxiliaires de la Manutention et de l'Entretien pour le Rail et l'Air (S.A.M.E.R.A) et l'Assemblée des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie (ACFCI).

Par contre, on note l'absence de formation pour le métier de chauffeur livreur⁸¹. Actuellement, le défaut de formation spécifique et le manque de valorisation (au sein même de la profession) ne sont pas en phase avec l'accroissement de leurs responsabilités et la diversification de leurs missions.

L'IAURIF s'intéresse également à la problématique de l'emploi dans la filière logistique et a récemment publié **une étude intitulée « Schéma des formations – Filière Transport Logistique »**⁸². S'interroger sur les débouchés du système de formation des métiers du transport et de la logistique (transporteurs, livreurs, techniciens de la logistique..) constituait la base de l'étude. La plupart des préconisations concernent des secteurs très précis. Néanmoins, plusieurs recommandations générales doivent être mises en relief, comme l'optimisation d'une grande partie des sections de formation du point de vue des effectifs, et l'apport à la filière Transport Logistique d'une plus grande lisibilité.

3.3. Une forte implication des entreprises du secteur

Les professionnels de la logistique s'impliquent afin d'assurer la revalorisation du bassin d'emploi francilien. Certaines entreprises participent à des forums et des salons, étayent des actions de communication et ouvrent leurs portes aux jeunes des collègues. Le MIN de Rungis confronté à ce déficit de main d'œuvre, a mis en place une série de mesures qui commence à porter ses fruits :

- Chaque année se tient un **Forum des métiers** où toutes les professions sont représentées (informaticien, hôtesse de caisse, découpeurs, préparateurs de commandes,...). L'objectif consiste à recevoir un large panel de jeunes (de la 3^{ème} au BTS Actions Commerciales) et leur faire découvrir la vie de l'entreprise.
- Plus spécifiquement des **« plates-formes conseils »** montent des formations pour le compte des grossistes ; par exemple les cycles proposés par la CCIP (CPA) pour la formation des cadres dirigeants pour reprise et / ou création de PME, recueillent un certain succès ;
- Enfin, **la présence d'une « Madame Emploi » sur le site** aide à faire le lien entre les besoins des chefs d'entreprises et les demandes provenant de l'ANPE.

Les initiatives sur la zone de Roissy CDG sont de mêmes nombreuses :

- **Le GIP Emplois Roissy CDG**, créé en 1998, réunit 80 membres du monde économique et social. Il a pour objet la mise en œuvre d'une politique concertée de développement social urbain visant à faire bénéficier les populations résidant sur le territoire des opportunités d'emploi et d'insertions professionnelles offertes par les entreprises de la plate-forme.
- Les salons **« Aérosalon »** en Seine-Saint-Denis et **« Promo'aéro »** dans le Val d'Oise (biennal créé en 1992) visent à promouvoir les métiers et entreprises de l'aérien.
- **Le Comité Interprofessionnel Fret des aéroports parisiens (CIF)** dont les adhérents sont les principaux acteurs fret (ADP, les douanes, le SNAGFA.) a pour but d'unir les efforts des professionnels du fret pour faire progresser en permanence la qualité des services offerts aux chargeurs de fret aérien. Dans ce cadre le CIF participe à **une meilleure connaissance des métiers du fret aérien** en assistant au forum ADP des grandes écoles et à Cargo 2000 (qui regroupe les principaux acteurs fret mondiaux).

⁸¹ La dernière promotion du CAP livreur qui a fermé ses portes depuis 2000 en Ile-de-France était constituée de 10 personnes.

⁸² Mars 2004

Préconisations de la CCIP

La CCIP note l'inadéquation flagrante entre le bassin d'emploi théorique et le nombre de personnes aptes à exercer les emplois spécifiques de la logistique.

La qualité de la main d'œuvre : un problème social à porter au niveau national.

Ce problème social, qui s'accroît dans les grandes métropoles, est national. Des réponses globales sont attendues afin de résoudre notamment le sérieux problème lié à la qualité de l'engagement des salariés.

Un travail actif de promotion des métiers à mettre en œuvre très en amont afin de réduire ce déficit.

En amont, l'Education Nationale doit jouer son rôle de promotion de ces métiers et de ces filières, en présentant mieux ces métiers ou en accueillant les organismes de formations spécialisés.

En effet, les entreprises se sont structurées autour d'**organismes de formation**, tel que l'AFT-IFTIM qui regroupe toutes les catégories professionnelles du secteur. Ces derniers **proposent des formations de qualité en Ile-de-France, en tentent de sensibiliser les jeunes, mais se heurtent à un problème de valorisation des métiers.**

5^{ème} Partie :

accompagner le développement des activités logistiques pour relancer le dynamisme économique en Ile-de-France

La logistique représente un atout essentiel pour l'Ile-de-France. Un accompagnement du développement des activités logistiques s'impose dès lors. Les activités de la logistique se placent au centre des enjeux territoriaux et des exigences économiques (1). La CCIP se propose de livrer ses préconisations afin d'obtenir une meilleure collaboration entre les acteurs publics et privés (2).

1. Les activités de la logistique au centre des enjeux territoriaux et des exigences économiques

1.1. Une focalisation sur les contraintes territoriales de la part des collectivités publiques : quelques pistes d'explications

Il y a encore un problème **de sensibilisation des élus locaux vis à vis des activités logistiques** alors que les conditions et la qualité de l'accueil (notamment la fiscalité et les aides à l'implantation offertes par les collectivités locales) sont vécues comme un critère substantiel dans l'étude du choix d'un site par une entreprise. Cette fonction est perçue comme indispensable mais consommatrice d'espace et peu pourvoyeuse d'emplois.

Des collectivités locales refusent l'implantation d'activités logistiques sous l'effet du **syndrome NIMBY**. Elles se focalisent sur les contraintes territoriales des activités logistiques et « oublient » leur intérêt stratégique pour le dynamisme de l'agglomération. Certaines instaurent des taxes importantes vécues comme de véritables repoussoirs par les entreprises. Toutefois il ne faut pas généraliser, d'autres apportant leur soutien au développement des activités logistiques.

Les orientations du SDRIF concernant les activités logistiques n'ont pas pleinement été suivies d'effet, soit par manque de précision sur les choix à faire, soit par des retards liés à des difficultés à choisir des sites logistiques nouveaux.

La nécessité de faire communiquer chaque acteur afin de prendre en compte leurs revendications et surtout de peser l'importance économique et sociale de l'activité logistique est déterminante. **C'est le préalable indispensable à sa nécessaire valorisation.**

Des initiatives démontrent l'intérêt de l'activité logistique. Les illustrations retranscrites ici, loin de donner une vision exhaustive de cette démarche, permet de l'envisager sous différents angles.

- L'Etat et la région Haute-Normandie ont fédéré, en 2001, les acteurs de la logistique en vue d'une meilleure organisation et d'un développement cohérent de cette activité. La signature d'un protocole d'accord pour le développement d'une filière dédiée fut signée entre les professionnels. **La création de l'Association « Haute-Normandie Filière Logistique »**⁸³ a suivi en 2003, avec notamment comme objectif de « faciliter et d'optimiser la réflexion des professionnels de la logistique », « valoriser et promouvoir la Filière sur des sujets transversaux et interprofessionnels », « proposer aux pouvoirs publics cette stratégie et un programme d'actions de développement et d'excellence ».

⁸³ <http://www.logistique-en-normandie.com/start/default.asp>

- **Des documents pédagogique à destination des élus** dans l'optique de redonner ses lettres de noblesse à la logistique sont en cours de conception par des groupes de travail réunissant les principaux interlocuteurs publics et privés. **L'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole a publié en avril 2004 un document intitulé « Transport-logistique, parole d'acteurs »** qui « apporte une série d'éclairages sur les réalités et enjeux de l'activité logistique au sein de la métropole ». Le comité de pilotage de cette étude était constitué de la Communauté Urbaine de Lille, de la Chambre de commerce et d'industrie de Lille Métropole, de l'Agence pour la promotion internationale de la métropole, du marché de gros ainsi que de l'INRETS. l'objectif de cette étude était de mieux connaître l'activité logistique dans la métropole, clarifier les enjeux qu'elle représente et cerner les questions que pose son développement. Des futurs travaux pourront approfondir cette étude dans le cadre du groupe « filière-logistique » mis en place par Lille Métropole Communauté Urbaine.
- Plus localement **un Schéma Départemental des Transports de Marchandises⁸⁴ s'élabore en Seine-Saint-Denis**. L'encouragement à l'utilisation des modes de transport alternatifs et l'organisation du transport de marchandises sur la base de la complémentarité entre les différents modes en est le fil conducteur. Dans ce cas, la mobilisation des acteurs portent essentiellement sur le thème du transport de marchandises, la promotion de la logistique devant s'imposer comme l'objet incontournable et nécessaire de cette problématique.
- **Dans le département des Hauts-de-Seine la CCIP en partenariat avec le PAP, le MEDEF Hauts-de-Seine Nord, le Conseil général des Hauts-de-Seine, la DRIRE et les mairies de Gennevilliers, Colombes, Asnières-sur-Seine et Villeneuve-la-Garenne, a préparé un programme d'actions et d'accompagnement pour les entreprises du secteur**. Ce programme a pour objectif de favoriser le développement économique des entreprises implantées sur ce territoire et en particulier celles fortement présentes du secteur transport / logistique.
- En 2002-2003 **la Direction départementale de l'Équipement et le Conseil général de Seine-et-Marne ont mené une étude portant sur la logistique qui a conduit à l'élaboration d'une stratégie départementale**. Plusieurs partenaires sont associés (Etat, Département, CCI, etc.) au sein d'un comité départemental de la logistique. Ce comité étudie différents thèmes (l'évolution de la logistique, la définition d'une grille d'évaluation des projets, ressources humaines et formations, développement de l'intermodalité, du fret ferroviaire et fluvial, la question des marchandises en ville) dans l'objectif notamment de créer un club départemental logistique (instance d'échanges et de concertation entre les professionnels et les partenaires publics).

1.2. Des entreprises prioritairement guidées par la rentabilité économique

Du côté des entreprises il semble que beaucoup d'entre elles n'aient **aucun contact avec les collectivités publiques et ne soient donc pas informées des enjeux d'aménagement du territoire qui pourraient les concerner directement**. Elles sont naturellement guidées par la rentabilité économique de leurs activités, sans toujours percevoir dans leur totalité les effets à moyen et long termes de leur implantation.

Une étude intitulée « Evolutions logistiques et politiques publiques »⁸⁵ se penche sur les liens entre les évolutions logistiques et les politiques publiques afin de « prévoir les effets possibles des stratégies publiques sur les choix d'organisation logistique des entreprises » et « de concevoir et de construire des stratégies publiques adéquates et susceptibles d'améliorer les situations ». Cette étude, préliminaire à la mise en place d'un programme de recherche PREDIT 3, en arrive à la conclusion **que les politiques publiques n'ont que peu**

⁸⁴ Piloté par le Conseil général de Seine-Saint-Denis

⁸⁵ MELT/ADEME, Décembre 2001. B2K CONSULTANTS. Cette étude est en cours de réactualisation.

d'influence sur les entreprises de logistique, qui obéissent à leur logique, c'est à dire en premier lieu le critère économique en terme de gestion de flux. Néanmoins, les actions positives des politiques publiques ne peuvent que favoriser l'attractivité de la région et sont ressenties comme « un plus ».

2. Les préconisations de la CCIP pour une meilleure collaboration entre acteurs publics et privés

Il y a nécessité de parvenir à une meilleure concertation entre acteurs privés et publics pour optimiser l'organisation des activités logistiques.

Au-delà des démarches initiées par différents acteurs publics et privés, il serait souhaitable de développer des collaborations plus étroites entre eux.

Celles-ci permettraient de développer et diffuser une information commune sur les possibilités d'implantation, et de proposer un accompagnement plus large et régulier des entreprises (sur le modèle de ce qui a été fait en matière de foncier et d'immobilier d'entreprise). A moyen et long termes, il est important et stratégique que les acteurs de la logistique puissent exprimer aux pouvoirs publics leurs attentes et perspectives de développement, dans el cadre de la planification de l'aménagement du territoire en Ile-de-France (révision du SDRIF) et dans le Bassin Parisien.

Renforcer le rôle de l'Instance de concertation des marchandises.

A l'échelle régionale, l'actuelle Instance de concertation des marchandises, créée à l'occasion de la mise en œuvre du PDUIF, mériterait de voir ses attributions étendues (définition d'un « schéma » des activités logistiques, suivi d'expérimentation, définition des stratégies sectorielles,...) en se voyant éventuellement dotée de moyens financiers pour piloter les missions.

Valoriser l'image de la logistique

Il faut redonner à la logistique une place de choix et une meilleure image, car elle dynamise l'économie francilienne. Le recours aux TIC valorise les emplois de la logistique en intégrant plus de technicité et permet à terme d'attirer de nouveaux salariés potentiels. De même les actions volontaristes en matière environnementale améliore la perception de l'activité logistique.

Le rôle et l'appui des pouvoirs publics

Il incombe aux pouvoirs publics d'accompagner et de soutenir les activités de la logistique qui représentent des enjeux notables pour les politiques publiques d'aménagement et de développement. Rappelons que la logistique concerne 8 à 12 % des chiffres d'affaires des entreprises françaises (120 milliards d'euros) et 8% du PIB européen (800 milliards d'euros)⁸⁶.

La CCIP souhaite que les pouvoirs publics renforcent leur accompagnement à l'implantation des activités logistiques et suggère pour ce faire : un usage optimisé du foncier public (par exemple, utilisation d'emprises ferroviaires désaffectées) ; une incitation financière par des loyers dégressifs sur les emprises des acteurs publics (à l'image de ce que propose le PAP); un allègement des démarches réglementaires lors de l'implantation.

La CCIP soutient le principe d'une mixité des fonctions urbaines pour préserver le dynamisme de la région. Généralement mal perçues par les habitants de l'agglomération, les activités logistiques sont cependant indispensables pour satisfaire leurs besoins de consommation.

⁸⁶ Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie. Direction Générale de l'Industrie, des Technologies de l'information et de Poste. 2002

CONCLUSION

Globalement la situation géographique et économique de l'Ile-de-France génère un contexte économique favorable et attractif pour les activités de la logistique implantées ou désireuses de s'y installer. Suite à l'étude des autres critères qui guident l'implantation d'une entreprise, la CCIP a émis plusieurs recommandations. Au nombre de celles-ci la nécessité d'adaptation du foncier et de la fiscalité aux exigences de la logistique, l'impératif d'une fiscalité plus accueillante, les difficultés d'accessibilité et de desserte du territoire à résorber et la revalorisation nécessaire du bassin d'emploi, ont été affirmées. La CCIP regrette fortement les réticences exprimées envers l'activité logistique, et prône au contraire une promotion active, afin de lui redonner une place importante et la considérer à la hauteur de ses enjeux et de son rôle pour l'économie francilienne. **La région doit entretenir et valoriser ses atouts afin de conserver sa place de pôle logistique majeur.** Le développement des activités logistiques constitue un moyen de relancer le dynamisme de l'économie de la région Ile-de-France.

Il existe différents types de logistiques et de filières logistiques. Il est donc important de **ne pas considérer « la » logistique comme un ensemble homogène** les organisations, les considérations et les problématiques variant d'une filière à l'autre.

Le développement de la technologie dans le secteur logistique engendre de nombreux impacts notamment sur la gestion des entreprises et l'optimisation des flux. Les métiers du secteur bénéficient de même de l'apport des nouvelles technologies qui leurs confèrent une image plus valorisante. Enfin, les clients et les consommateurs demeurent sensibles à l'intégration de toute technique pouvant faciliter leurs démarches (e-logistique et e-commerce).

Actuellement, des réflexions émergent sur **l'avenir des filières et des organisations logistiques**. L'évolution des modes de transport (intégration de la multimodalité, question de la livraison des marchandises en ville), la promotion du développement durable (par le biais de la retro-logistique) et la réorganisation des sites logistiques à l'échelle européenne.

La CCIP se fait le relais des initiatives et actions des fédérations et des entreprises en faveur de la logistique ; elle soutient leur lobbying constant auprès des pouvoirs publics ayant pour finalité d'instaurer une meilleure connaissance et une communication optimisée entre tous les acteurs de la logistique.

L'élaboration d'un **schéma Régional de Développement Economique (SRDE)** et la révision du **Schéma Directeur d'Ile-de-France (le SDRIF)** qui s'engagent actuellement seront l'occasion pour la CCIP, ainsi que pour les professionnels du transport et de la logistique, **d'intervenir dans les débats qui se dérouleront en 2005, afin qu'une place plus importante soit accordée aux activités logistiques dans les orientations retenues.**