

# Révision du PDU

Le positionnement logistique de l'Île-de-France

Groupe de travail « marchandises »

1er décembre 2008 - Lydia Mykolenko



INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME

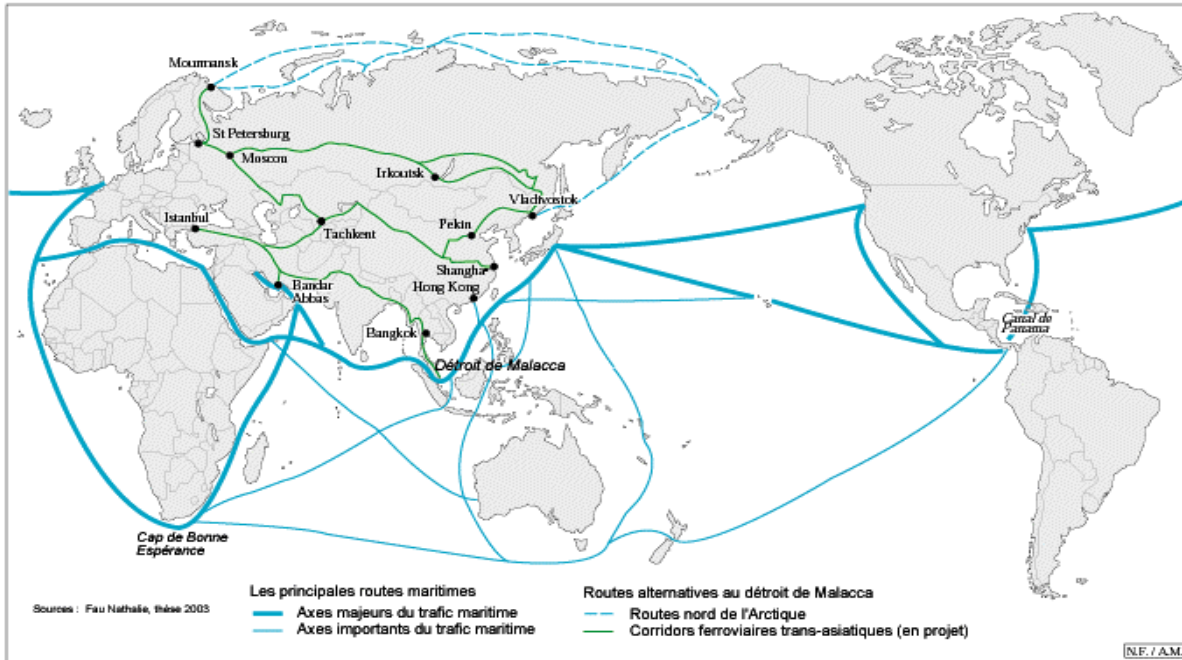
ÎLE-DE-FRANCE



# 1 - Le contexte international

## Renforcement du rôle des portes d'entrée maritimes

Situation du détroit de Malacca dans le système de transport mondial



### 1er constat :

**La mondialisation a considérablement amplifié les besoins de transport**

**Le transport maritime assure les  $\frac{3}{4}$  des échanges 550 millions T en 1950, 6 milliards T en 2004, 7,4 milliards T en 2006**

**Le transport maritime s'effectue sur quelques axes :**

- **Asie-Europe**
- **Europe-Amérique du Nord**
- **Amérique du Nord-Asie**

# 1 - Le contexte international

## Renforcement du rôle des portes d'entrée maritimes



**Le porte-conteneurs géant Eugén Maersk**  
crédits : MER ET MARINE - ERIC HOURI

### 2ème constat :

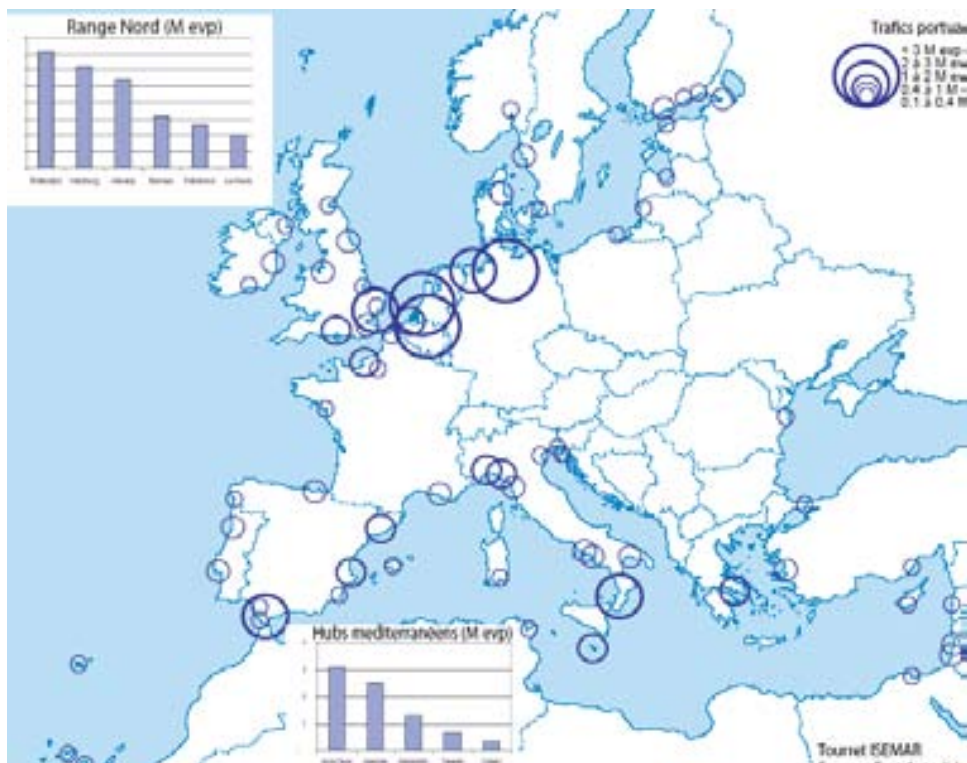
**Le transport maritime de conteneurs concentre 80% du trafic maritime de produits manufacturés**

**Il a progressé de plus de 10%/an depuis la fin des années 90.**

- **60,5 M EVP en 2000**
- **110,2 M EVP en 2006**
- **121,5 MEVP en 2007**

# 1 - Le contexte international

## Renforcement du rôle des portes d'entrée maritimes



### 3ème constat :

**Les grands courants d'échange de l'Europe avec l'Asie vont encore se développer. Ils sont structurés par les ports de la mer du Nord**

**Rotterdam (10,8 M EVP en 2007)**

**Hambourg (9,9 M EVP)**

**Anvers (8,2 M EVP)**

**Le range Nord :**

**2/3 du trafic conteneurs européen**

**Les projets en cours : + 28 M EVP**

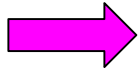
# 1 - Le contexte international

## Renforcement du rôle des portes d'entrée maritimes

### Les 10 premiers ports européens

Trafic de conteneurs en EVP

	2007
1 Rotterdam	10 800 000
2 Hamburg	9 900 000
3 Antwerpen	8 200 000
4 Bremerhaven	4 900 000
5 Gioia Tauro	3 445 000
6 Algésiras	3 400 000
7 Felixtowe	3 300 000
8 Valencia	3 040 000
9 Le Havre	2 640 000
10 Barcelone	2 610 000



### 4ème constat : Le Havre

- **9ème port européen à conteneurs**
- **4 fois moins de trafic conteneurs que Rotterdam et 3 fois moins qu'Anvers**
- **Mais avec Port 2000, une porte d'entrée maritime en émergence (12 postes à quai à terme, 6 M EVP)**

## 2 – La constitution d’axes de transport massifiés

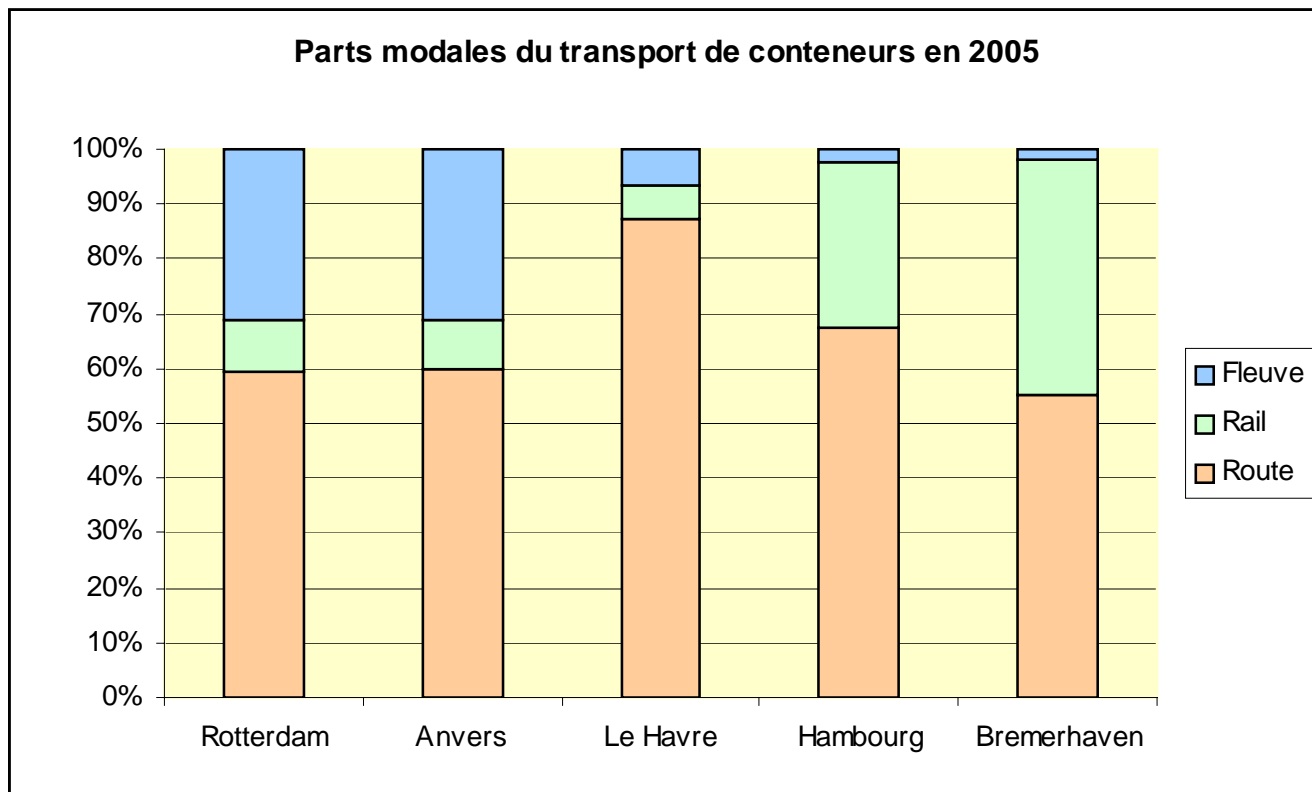


**Des axes lourds au départ des portes d’entrée maritimes**

**Un axe central européen qui passe au large de la France**

**Les flux de marchandises tous modes en Europe du Nord-Ouest**

## 2 – La constitution d'axes de transport massifiés



Source :A. Fremont, A. Franc – Inrets 2008

**Rotterdam et Anvers : importance du mode fluvial**

**Port du Havre : prépondérance du mode route**

**Hambourg et Bremerhaven : importance du ferroviaire**

## 2 – La constitution d'axes de transport massifiés



### Au départ d'Anvers et de Rotterdam :

- **Rhin d'Acier** : 160 km  
relier Anvers à la Ruhr.

Ouverture prévue en 2016

- **Axe Athus-Meuse**, depuis 2002, 130 km électrifié à priorité fret ; relie Anvers au Luxembourg, la France, la Suisse et l'Italie.

- **Betuwe line** : 160 km  
électrifiés dédiés au fret.  
Inauguration en juin 2007

- **Tunnel du Lötschberg** :  
Inauguration en juin 2007

- **Tunnel ferroviaire du St Gothard** : mise en service  
vers 2013

# 2 – La constitution d'axes de transport massifiés



## La France dans l'espace européen

- Les axes majeurs d'échange
- Réseau autoroutier français
- Train à grande vitesse français
- Régions fortement urbanisées
- Zones montagneuses

### Les principaux carrefours

- FRANCE
- Carrefours majeurs
  - Carrefours secondaires
  - Grand carrefour européen

### Trafic portuaire

- $\geq 80$  Millions de T / an
- $\geq 40$  MT et  $< 80$  MT / an
- $\geq 20$  MT et  $< 40$  MT / an
- $< 20$  MT / an

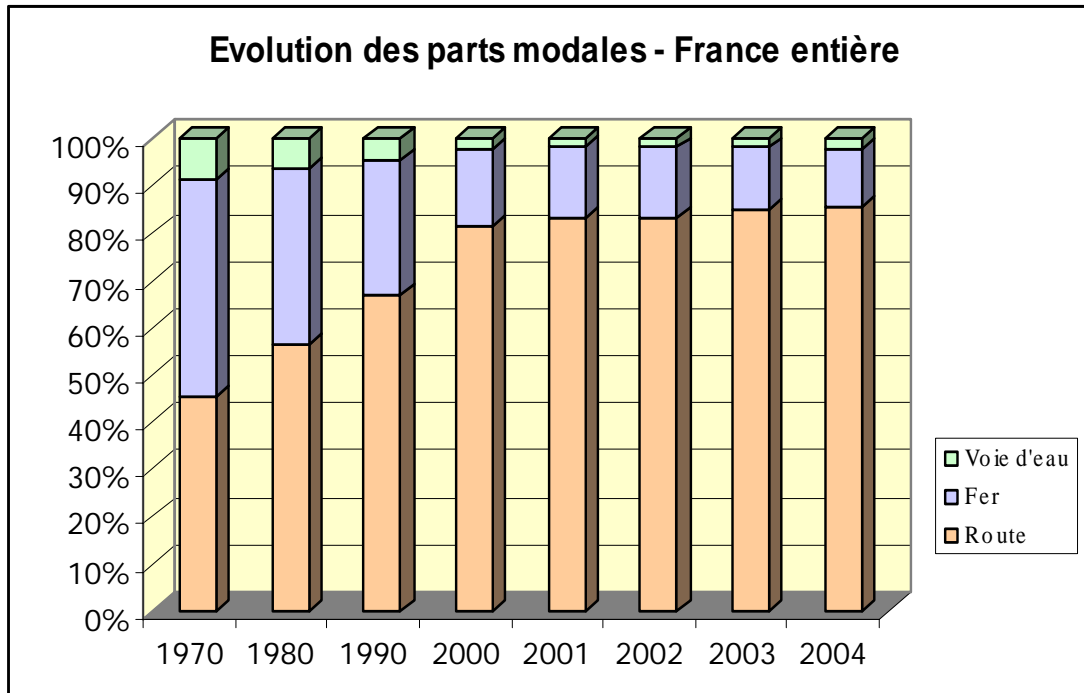
### Trafic aéroportuaire (passagers)

- $\geq 40$  Millions / an
- $\geq 10$  M et  $< 40$  Millions / an
- $< 10$  Millions / an

- ## Les grandes zones de concentration logistique :
- Pays-Bas et Belgique
  - Ruhr et vallée du Rhin de Duisbourg à Mannheim
  - La vallée de la Seine et du Rhône, région parisienne étendue à l'Oise et Loiret, le Nord, les grandes métropoles

A. HOUOT - Aix-Marseille

# 3 – Flux de marchandises et logistique en France et en Ile de France



**En France, aujourd'hui :**

**314 Mrds tonnes\*km**

**Route : 82%**

**Fer : 16%**

**Voie d'eau : 2%**

**Tous modes, distance moyenne entre l'Île-de-France et le reste de la France : 135 km**

**Demain (prévisions au fil de l'eau du SOeS)**

**Tous modes : + 1,5%/an -> en 2025 : 430 Mrds tonnes\*km  
soit +40% de tonnes-km**

**Route : 83%**

**Fer : 14%**

**Voie d'eau : 3% (avec Seine-Nord Europe)**

# Objectifs du Grenelle de l'environnement

**Une croissance de 25% d'ici 2012 de la part du fret non routier :  
Une part de marché de 25% du fret non routier en 2022**

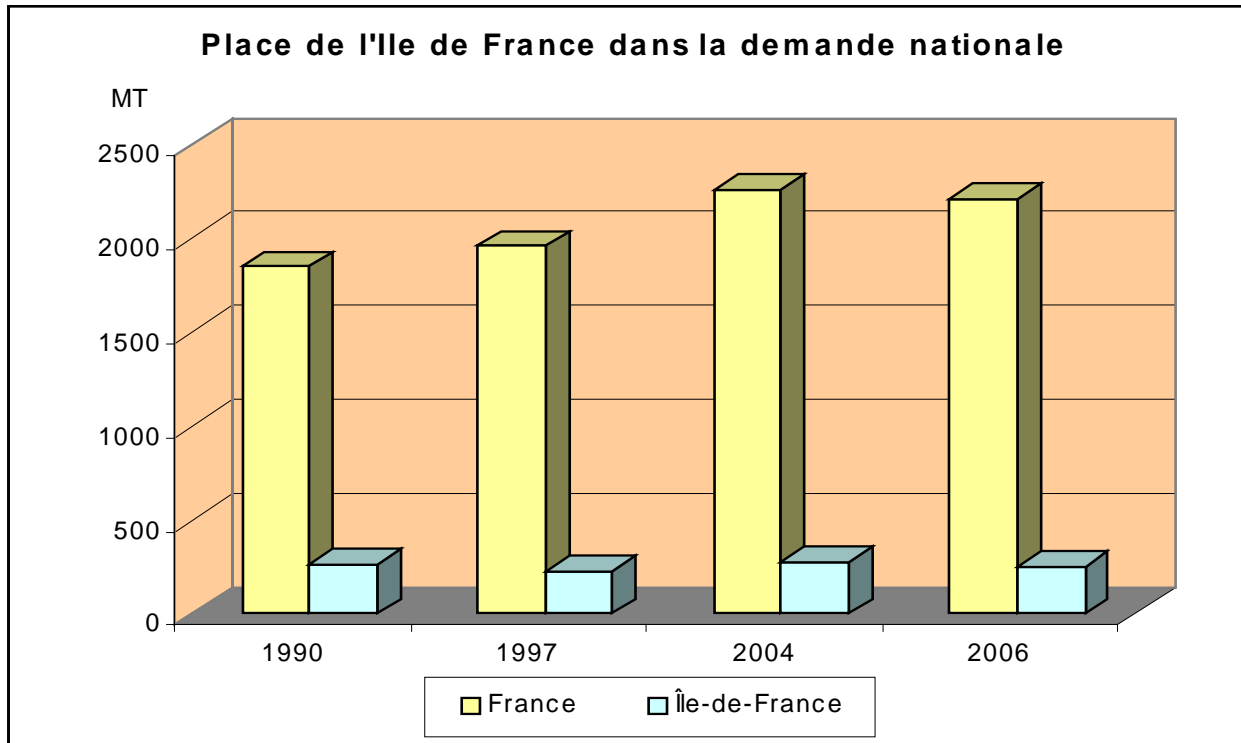
- **Aménager les deux axes ferroviaires N-S pour permettre la circulation de trains longs (1000 mètres)**
- **Constituer un réseau d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence :  
AF Alpine, Perpignan – Bettembourg, AF Atlantique (Pays basque – région parisienne – Nord de la France)**
- **Encourager la création d'OFP**
- **Aider le recours au transport combiné**
- **Améliorer la compétitivité des ports (doublement de la part de marché du fret non routier pour les acheminements terrestres)**
- **Soutenir le développement d'autoroutes de la mer (façade atlantique et méditerranéenne)**
- **Réaliser SNE**

**Des objectifs ambitieux :**



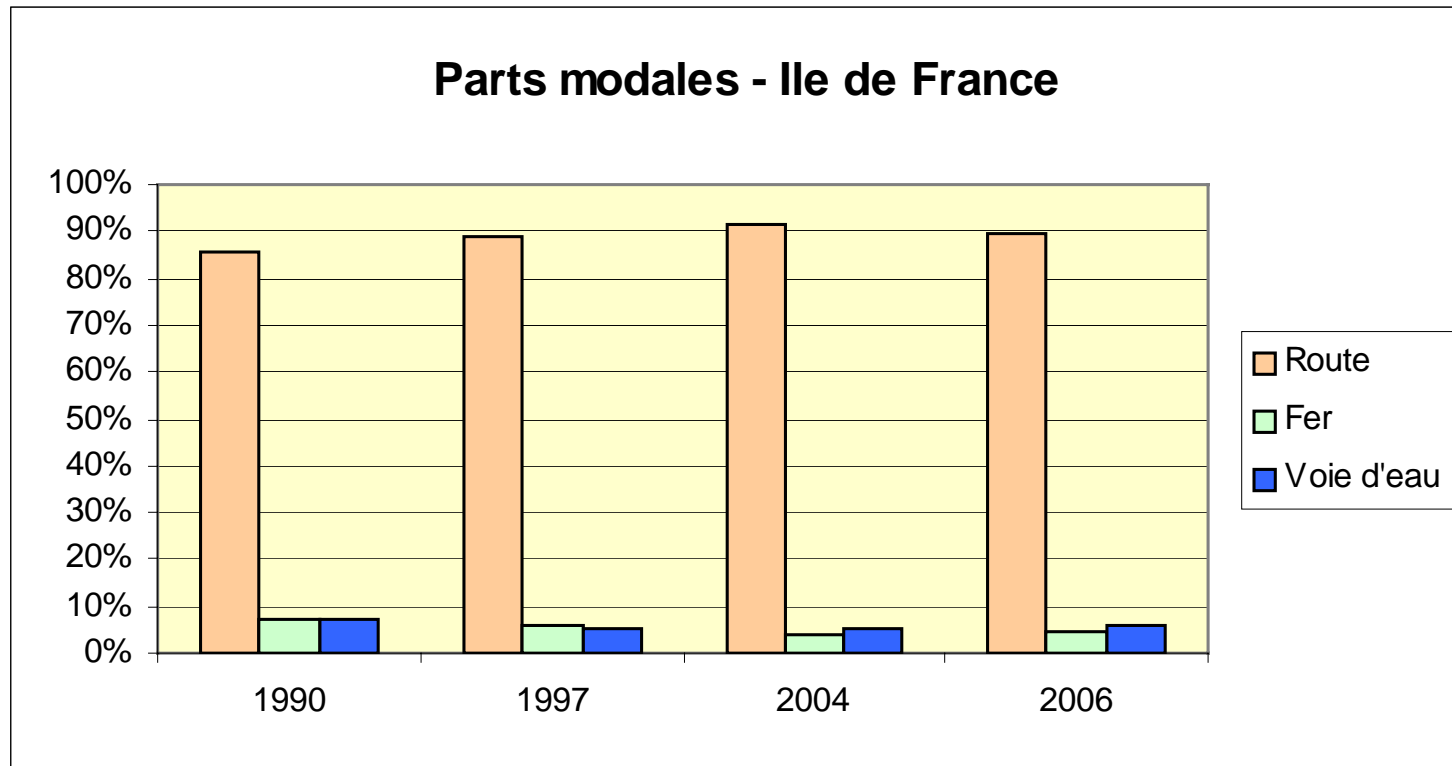
**les modes non-routiers représentent 50% de la croissance du trafic  
( +25 Mds t\*km d'ici 2012 et + 50 Mds de t-km d'ici 2022)**

# 3 - Les flux de transport de marchandises en Île-de-France



**L'Île-de-France : 12% des trafics France entière, mais 28% du PIB national et 19% de la population**

# 3 - Les flux de transport de marchandises en Île-de-France

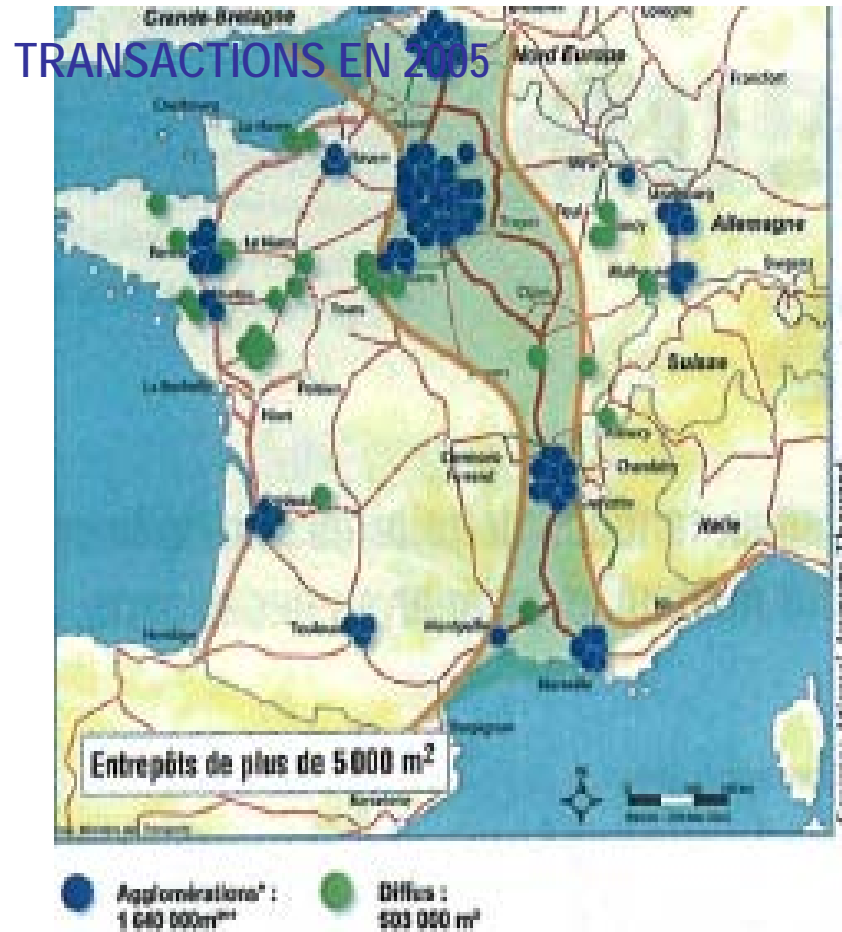


**Croissance de la part de la route : 86% en 1990, 90% en 2006**

**Diminution du ferroviaire : 7,3% en 1990, 4,3% en 2006**

**Stabilisation du fluvial : 7% en 1990, 6% en 2006**

# 4 - Positionnement logistique de l'Île-de-France



**Un marché très soutenu en France en 2006 et 2007**

**La dorsale Nord-Sud concentre les 3/4 de l'offre et se renforce**

**Émergence de pôles secondaires situés sur la dorsale : par exemple dans l'Yonne**

Source : Atisreal Auguste Thouard

# La logistique en Île-de-France et dans le grand Bassin parisien

Permis de construire commencés et SHON 1980-2005

Régions	Shon totale m <sup>2</sup>	Shon moy. m <sup>2</sup>	Shon/1000 hab	Shon/km <sup>2</sup> m <sup>2</sup> /km <sup>2</sup>
Basse Normandie	1 789 374	693	1 258	102
Bourgogne	3 701 853	884	2 299	117
Centre	5 302 747	1 165	2 173	135
Champagne-Ard.	2 534 564	892	1 888	99
Haute Normandie	3 505 960	1 297	1 969	285
Ile-de-France	15 593 326	3 020	1 424	1 298
Nord Pas de Calais	6 133 124	1 556	1 535	494
Pays de La Loire	6 189 138	998	1 921	193
Picardie	3 294 743	1 173	1 774	170
Bassin Parisien	48 044 829	1 373	1 679	238

**L'Île-de-France, première région logistique française:**

- 22 M m<sup>2</sup> d'entrepôts, 25% du parc national
- 1 M des 1,7 M m<sup>2</sup> placés en 2006 (entrepôts > 10 000 m<sup>2</sup>)

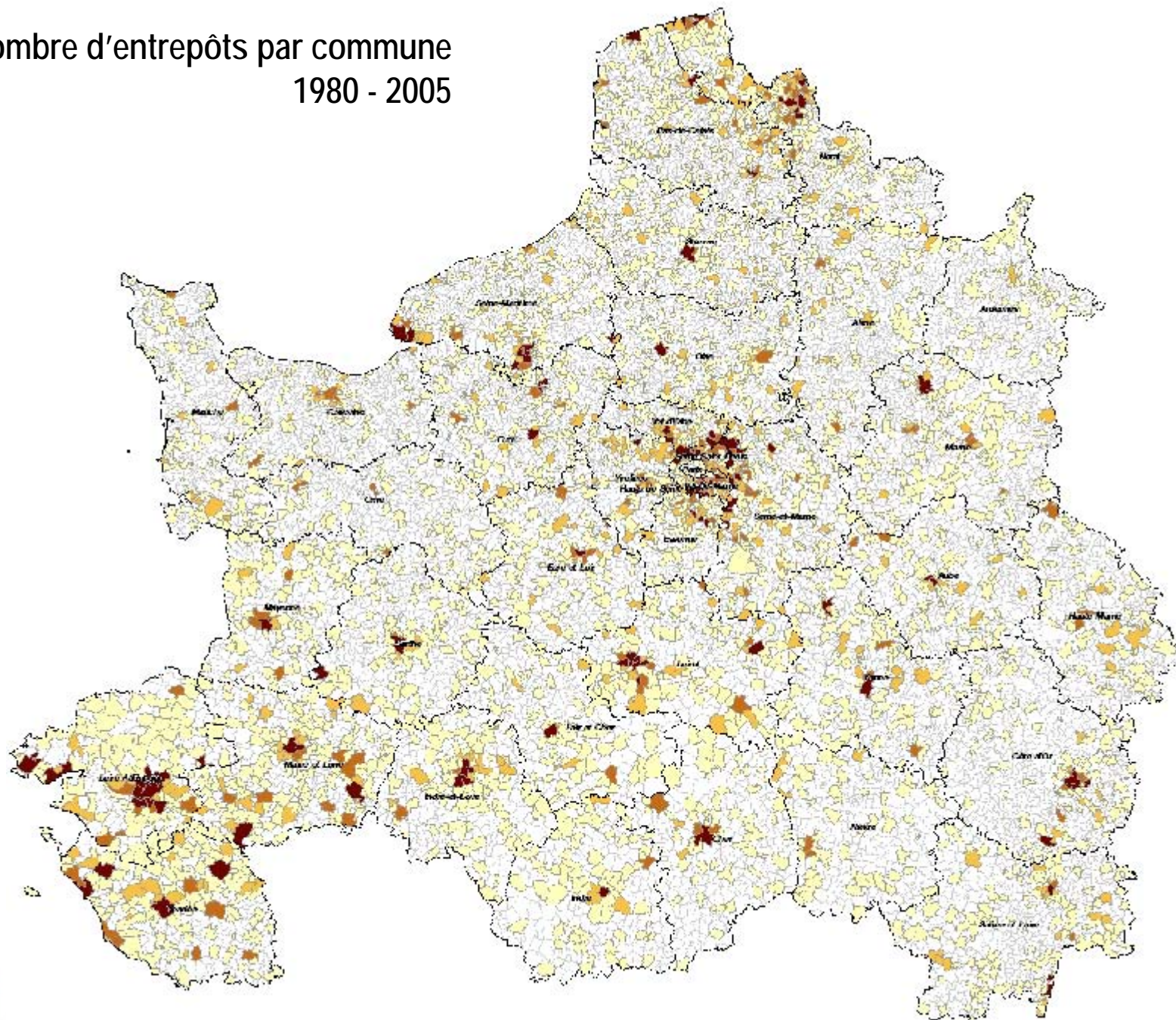
**4 régions logistiques :**  
**Île-de-France, Pays de la Loire, Nord-Pas de Calais, Centre**

**En Ile de France :**

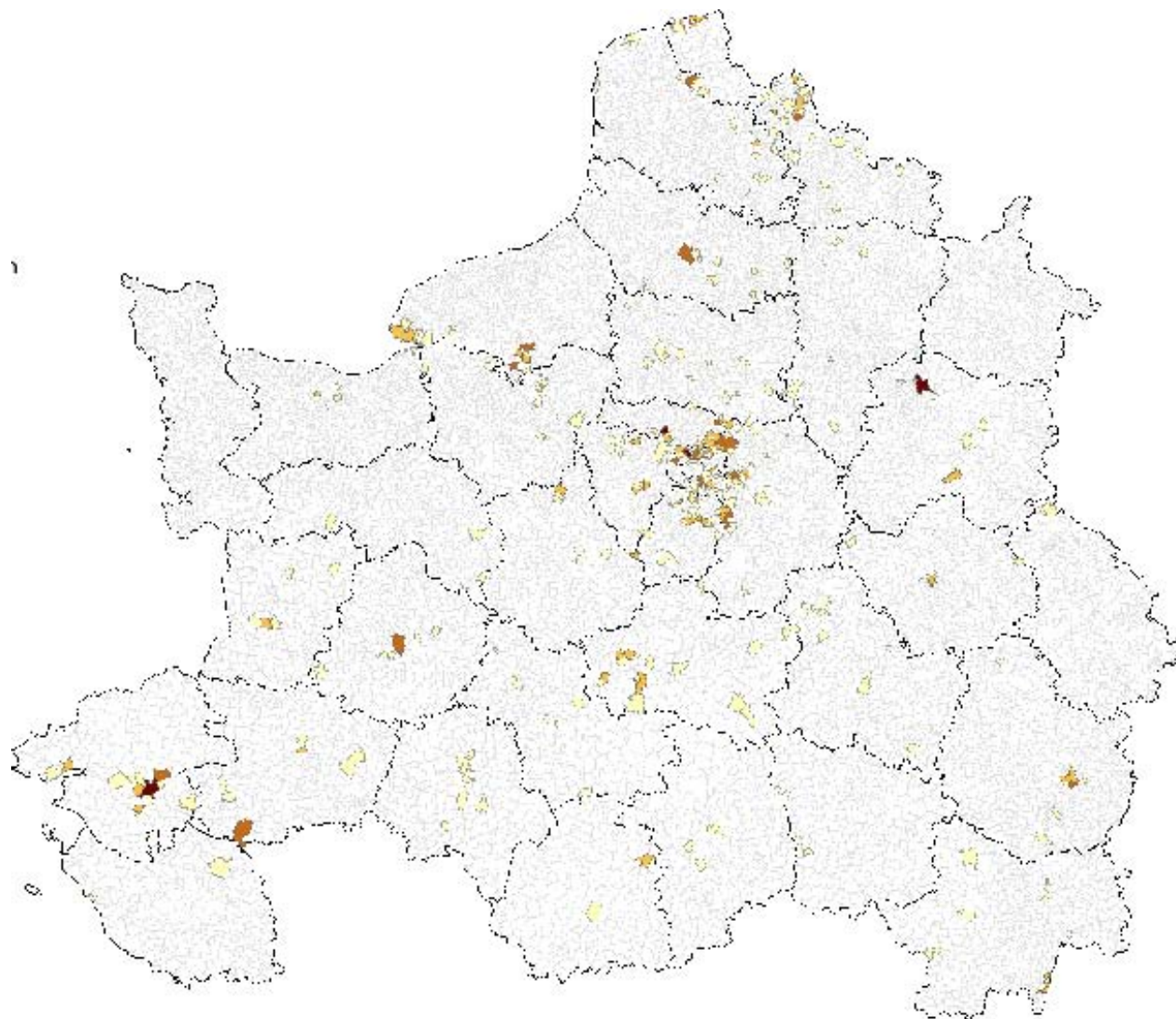
- des entrepôts plus grands en moyenne et un territoire très densément couvert
- mais une proportion faible au regard de la population.

**Bourgogne et Centre :**  
**deux régions sur-équipées au regard de leur population**

# Nombre d'entrepôts par commune 1980 - 2005



# Nombre d'entrepôts >10 000 m<sup>2</sup> 1980 – 2005



# Positionnement logistique de l'Île-de-France

## Les 15 premiers départements logistiques du Bassin parisien

Cumul 1980 - 2005

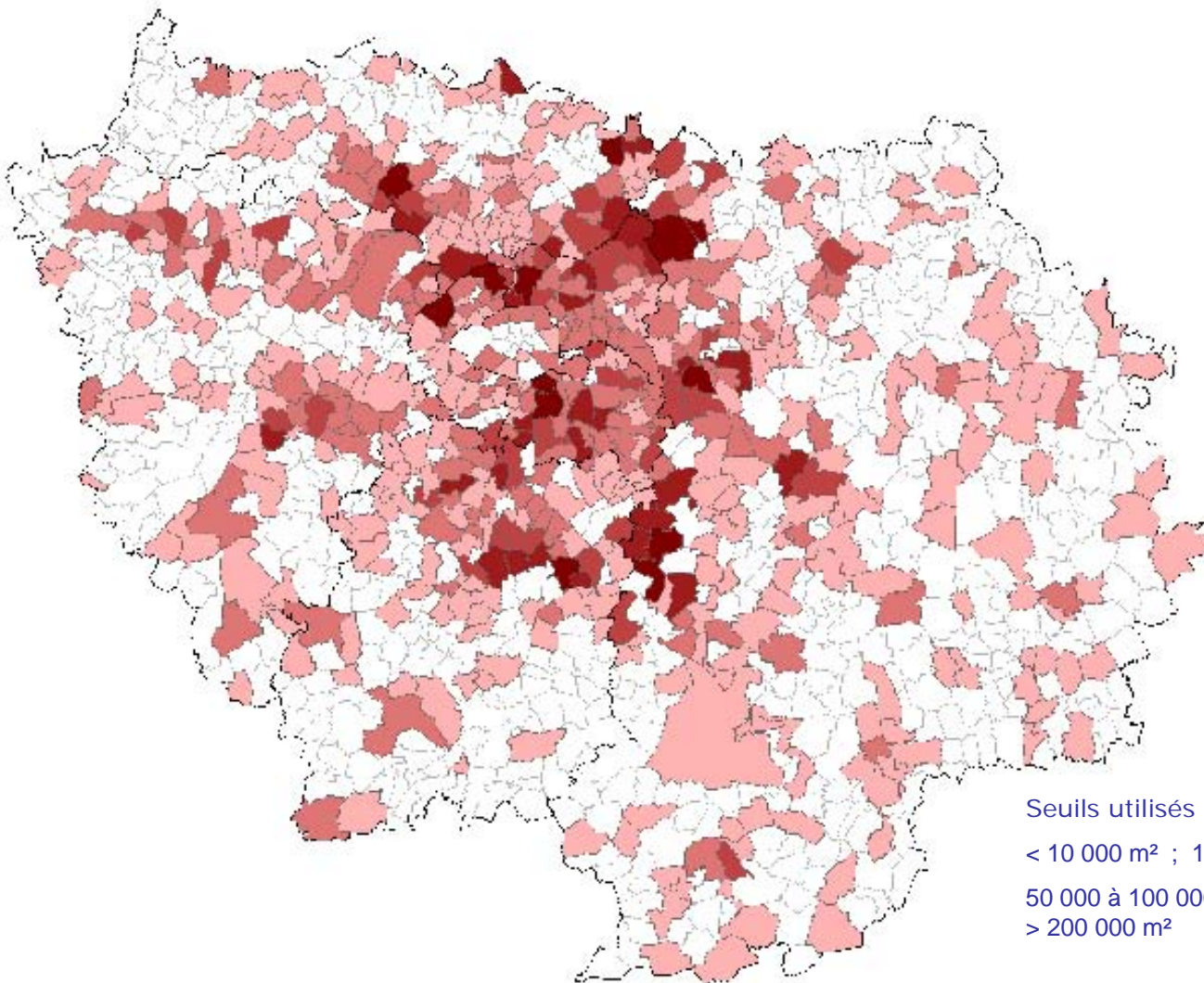
		Surface (m <sup>2</sup> )
1	Seine et Marne	3 800 500
2	Nord	3 090 300
3	Val d'Oise	2 399 300
4	Essonne	2 022 400
5	Val de Marne	1 997 000
6	Loire Atlantique	1 880 700
7	Seine Saint Denis	1 716 700
8	Seine Maritime	1 689 400
9	Loiret	1 657 100
10	Pas de Calais	1 529 000
11	Yvelines	1 153 800
12	Oise	905 500
13	Hauts de Seine	866 800
14	Marne	853 800
15	Cote d'Or	819 400

**La Seine et Marne : 1er département logistique du Bassin parisien**

**Le Val d'Oise et l'Essonne sont en 3ème et 4ème position**

Source : Sitadel

## Surfaces d'entreposage par commune 1980 - 2005

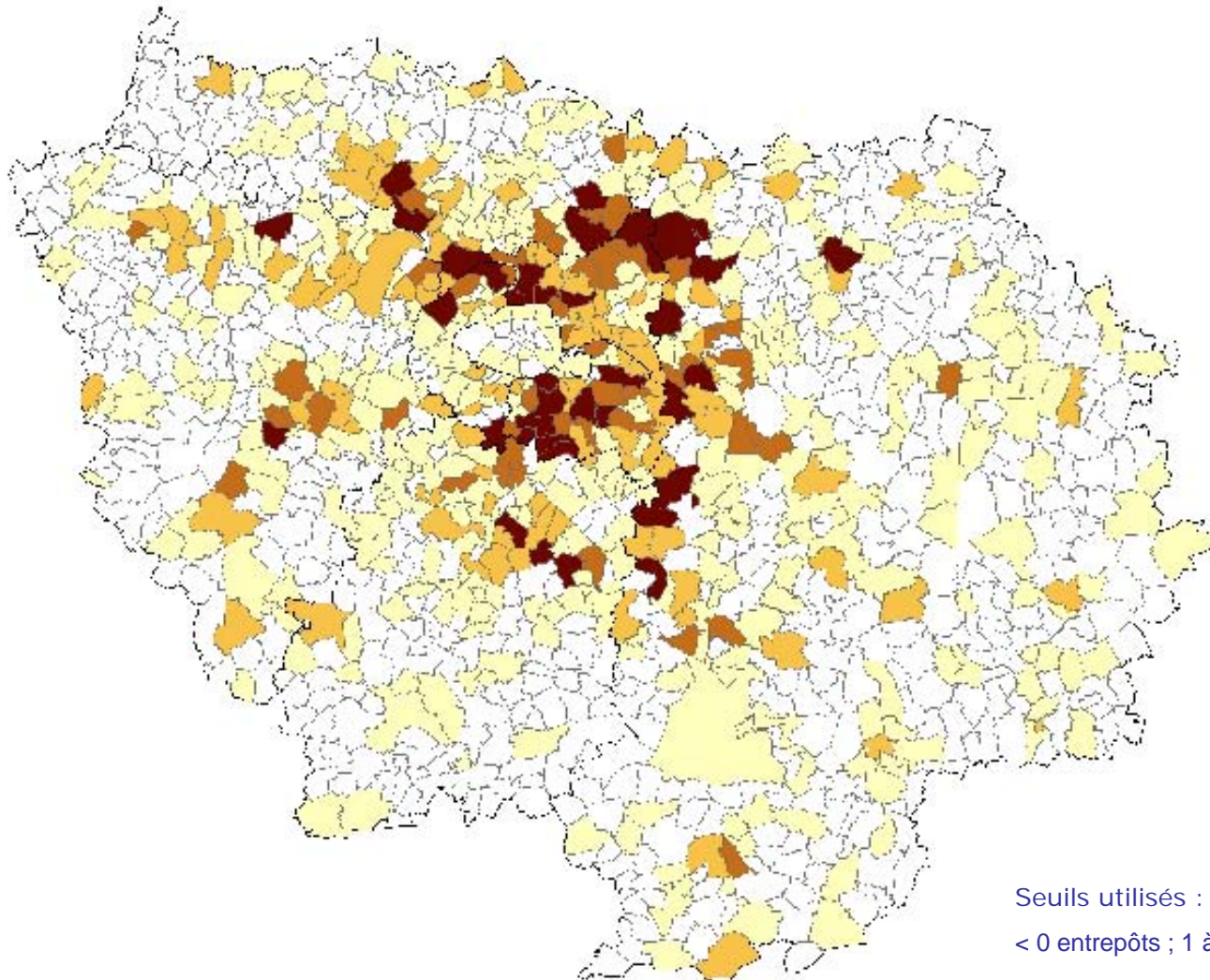


Seuils utilisés :

< 10 000 m<sup>2</sup> ; 10 000 à 50 000 m<sup>2</sup> ;

50 000 à 100 000 m<sup>2</sup> ; 100 000 à 200 000 m<sup>2</sup> ;

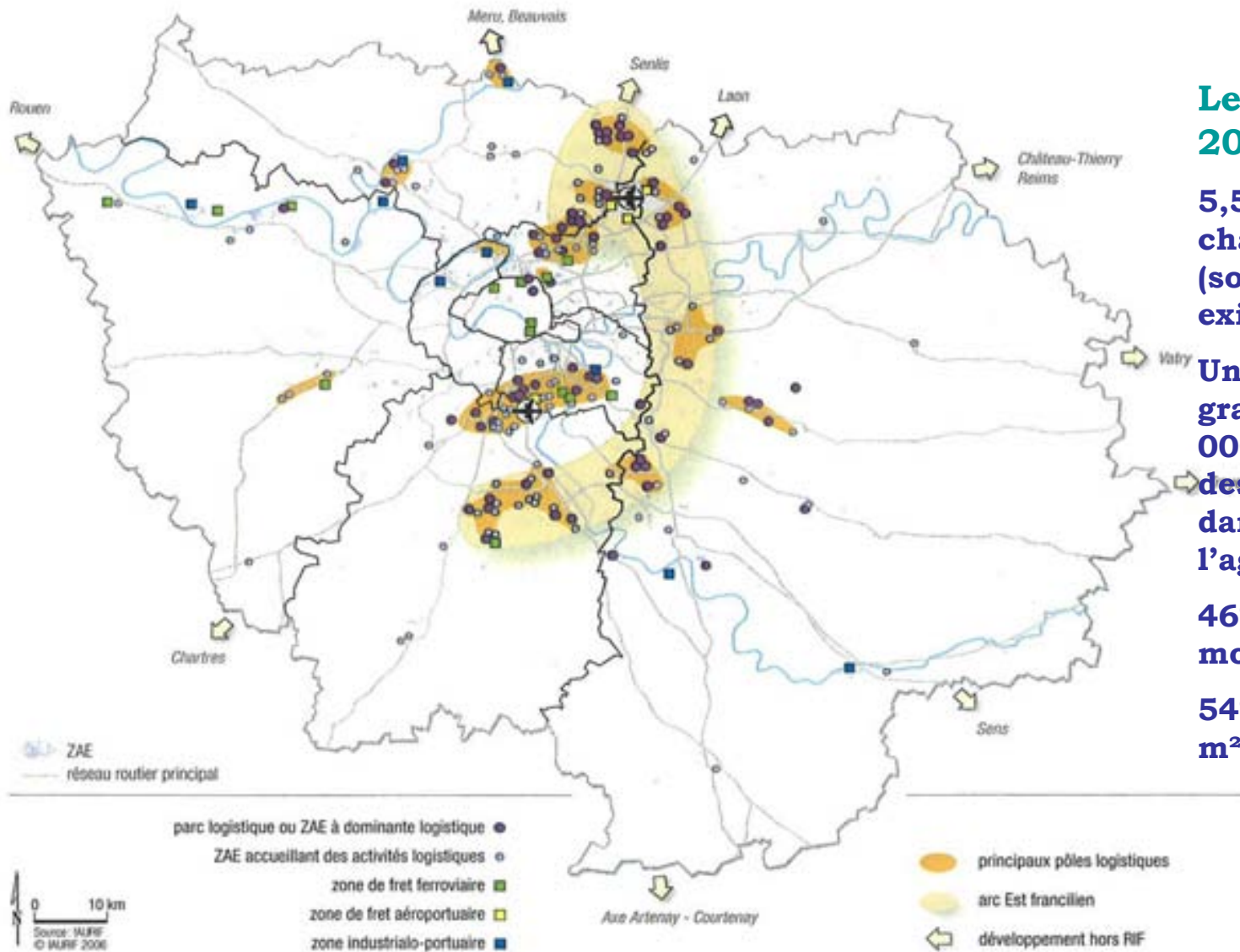
> 200 000 m<sup>2</sup>



Seuils utilisés :

< 0 entrepôts ; 1 à 5 ; 6 à 10 ; 11 à 15 ; > 15

## Sites et pôles logistiques en Île-de-France



**Le parc francilien :  
20 Millions m<sup>2</sup>**

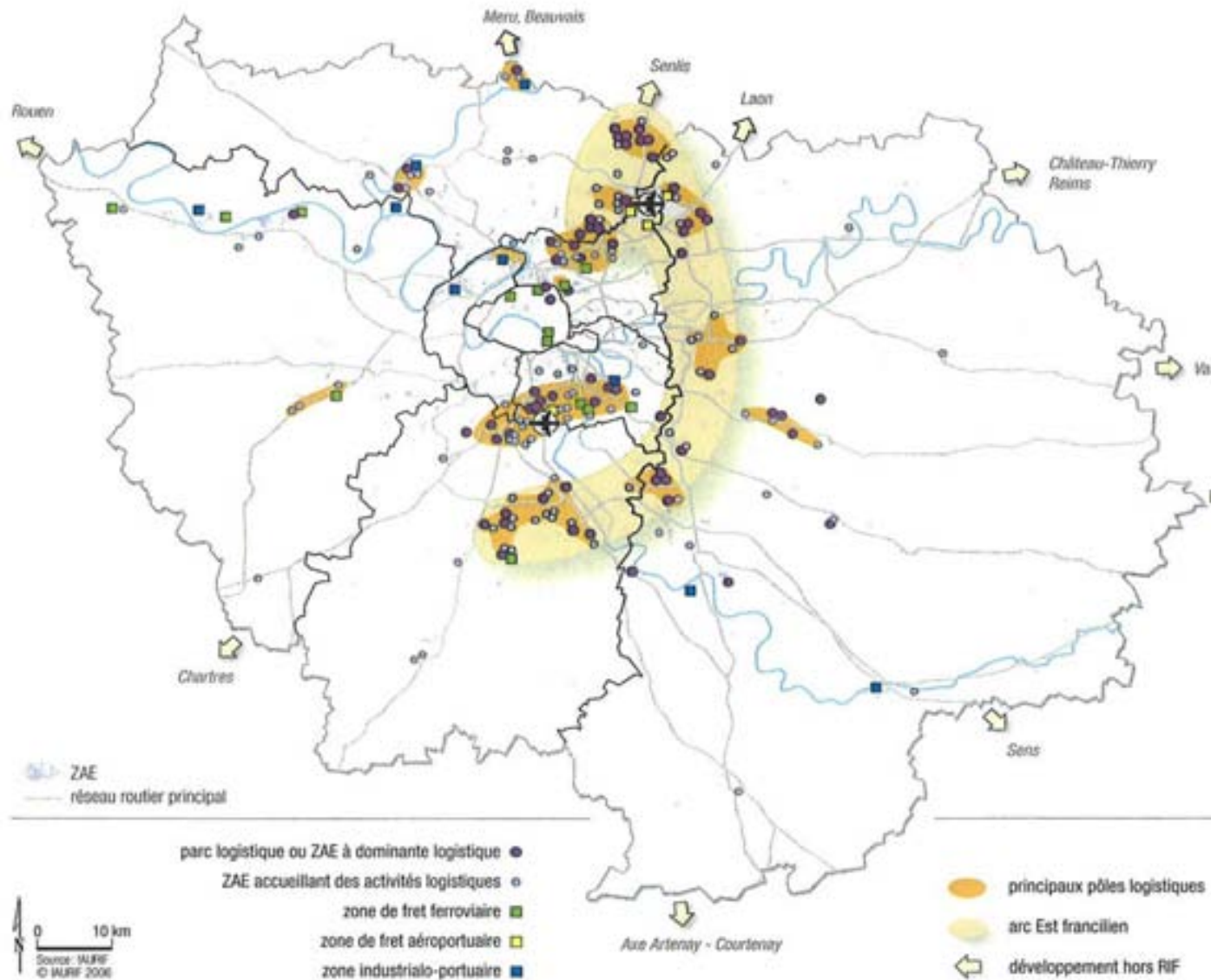
**5,5 M m<sup>2</sup> mis en  
chantier depuis 1994  
(soit 30% du parc  
existant)**

**Une demande pour de  
grands entrepôts (> 20  
000 m<sup>2</sup>) mais aussi pour  
des petits notamment  
dans le cœur de  
l'agglomération**

**46% des entrepôts font  
moins de 5 000 m<sup>2</sup>,**

**54% font plus de 5000  
m<sup>2</sup>**

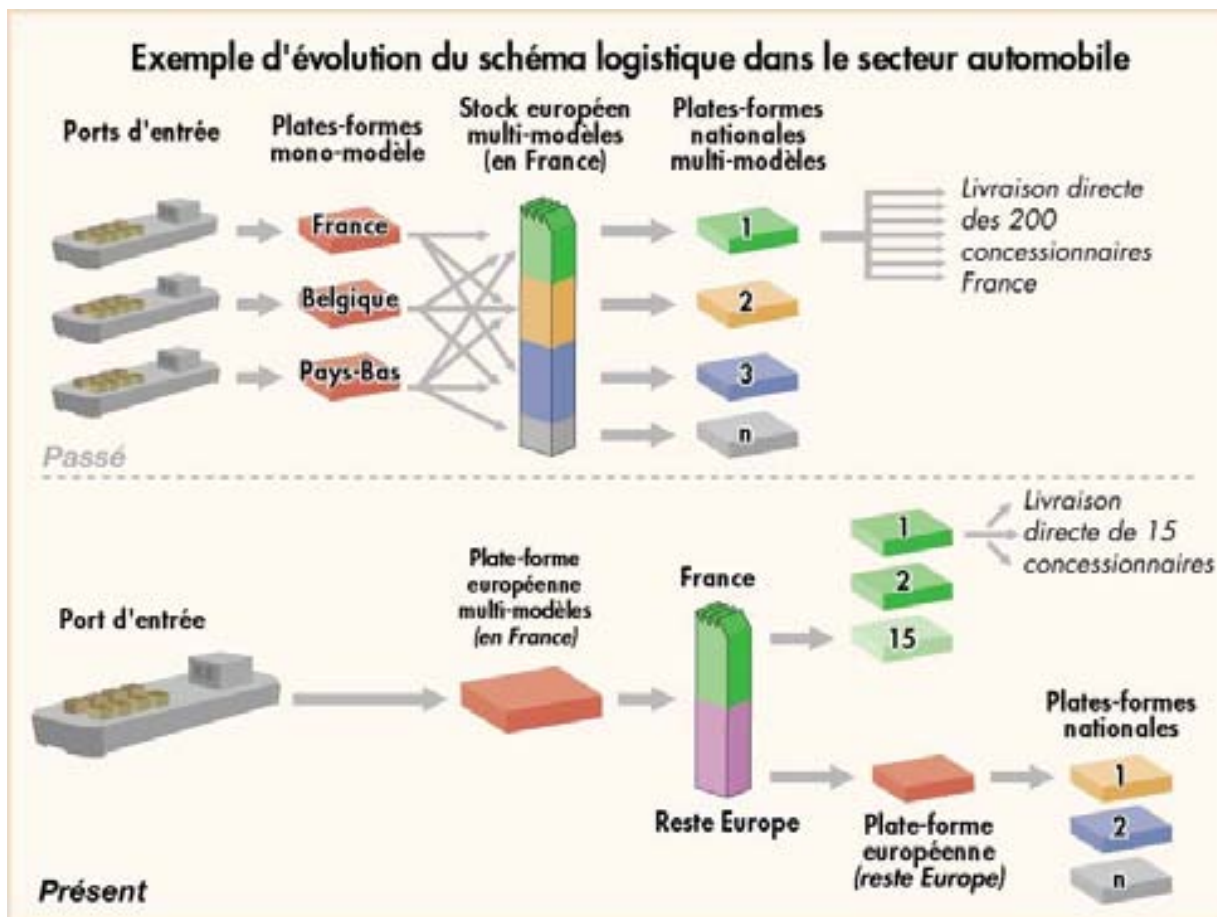
## Sites et pôles logistiques en Île-de-France



**En 30 ans, un éloignement du centre :**

- **Années 70 :** développement dans l'agglomération centrale (Seine St Denis, Gennevilliers, Orly-Rungis, Seine Amont)
- **Fin années 80 :** Sénart, Evry, Cergy, Roissy, Ivry, Vitry
- **Années 90 :** nouveaux sites en grande couronne (30 km de Paris et au-delà) rarement concentrés à proximité des grands nœuds de communication

# L'organisation des plates-formes logistiques



# Les grands réseaux de distribution :

## Plusieurs niveaux d'implantation aux rôles emboîtés :

- Pôles centraux alimentant l'ensemble du dispositif
- Centres secondaires d'envergure régionale
- Centres locaux (fonction de transfert rapide sans traitement des marchandises)

## 3 rayons d'action :

- Rayon de 700 km : entrepôts centraux d'entreprises à vocation européenne
- 30 à 250 km : distribution régionale ( 5 à 10 implantations pour couvrir la France)
- 0 à 30 km : distribution urbaine à proximité des agglomérations

# 5 - Tendances et enjeux logistiques pour l'Île-de-France

## Tendance actuelle :

- un desserrement de la zone dense et l'éviction au-delà de l'Île-de-France
- des chapelets d'entrepôts le long des grands axes autoroutiers
- une augmentation des distances de transport pour desservir l'Île-de-France

## Et demain ?

### Quelles organisations face au nouveau contexte :

- prix de l'énergie durablement élevé
- contraintes réglementaires plus fortes

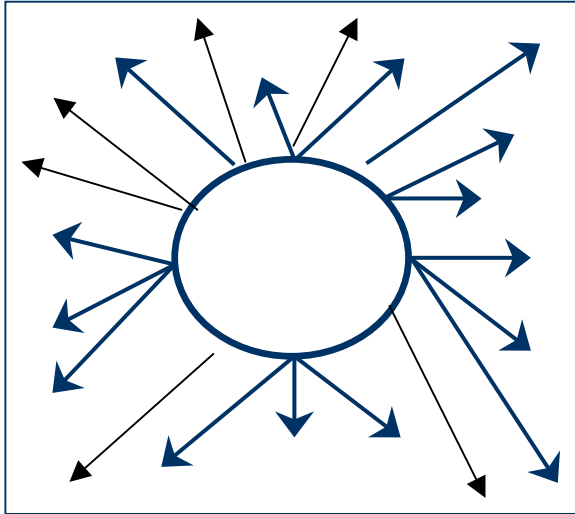


**Moins de transport et plus de stock**

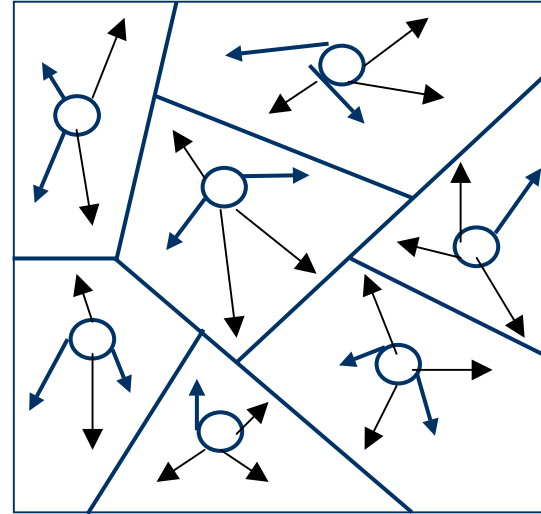
**Favoriser la nécessaire révision de l'organisation  
logistique des approvisionnements et des livraisons**

# Quels schémas logistiques pour demain ?

Aujourd'hui



Demain



## Une logistique qui reposera sur moins de transport et plus de stocks

- **Augmentation du nombre d'implantations pour diminuer les tonnes-km**
- **Approvisionnement en plus grandes quantités (recours aux modes massifiés)**
- **Réduction de la fréquence des livraisons et révision des délais de livraison**
- **Recherche d'une mutualisation des services logistiques entre plusieurs chargeurs, y compris entre concurrents : un champ d'expérimentations considérable en logistique urbaine**

# Tendances et enjeux logistiques pour l'Île-de-France

- Permettre à l'Île-de-France de répondre à ses propres besoins et pérenniser son attractivité
- Développer des grands pôles d'accueil de la logistique en Île-de-France, notamment multimodaux pour permettre le recours aux modes alternatifs



**Distripôle de Val Bréon – La nouvelle génération de grandes plates-formes**  
Un site de 180 ha, dont 90 ha commercialisés, à 50 km de Paris. Embranché fer, mais pas d'utilisation ferroviaire.

- **Préserver et développer les sites en zone dense pour de la logistique urbaine ; répondre aux besoins de locaux induits par le nouveau contexte économique et au futur développement de la mutualisation des services logistiques**

**En conformité avec la loi sur l’Air et le PRQA, le PDU doit :**

- **limiter les nuisances de la circulation et améliorer la qualité de vie en ville**
- **Donner une place à tous les modes de transport.**

**Pour une « efficacité énergétique et environnementale » maximale, le PDU devrait agir en priorité sur «le dernier kilomètre», le plus nuisible en termes environnementaux :**

- **limiter le recours aux VUL (émissions de GES à la t-km près de 3 fois plus élevées que pour les PL) : favoriser le transfert de l’usage des VUL vers d’autres modes moins polluants (voie d’eau, fer et PL) et l’usage de VUL à motorisation moins polluante (véhicules au gaz, électrique ...)**
- **Optimiser l’usage de PL (mutualisation ...) moins polluants (normes Euro)**
- **Maintenir les plates-formes logistiques et de messagerie au plus près des destinations finales**