

Concertation pour l'élaboration de la feuille de route 2017-2020 du PDUIF

Synthèse du séminaire en Seine-Saint-Denis

Besoins logistiques dans les projets
d'aménagement – Foncier – Fonctionnement des
livraisons – Usage de la voie d'eau et du fer



**Le 20 mars 2017 de 14h à 17h30 à l'Immeuble
Européen III à Bobigny**

Introductions et cadrage du séminaire

Pour faire un point d'étape sur le PDUIF (Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France), le STIF a organisé 8 séminaires de travail, un dans chaque département francilien. Dans chacun de ces séminaires, il était proposé aux participants d'échanger sur 4 thématiques différentes. Les participants aux ateliers, des élus, des agents des collectivités, ainsi que d'autres acteurs de la mobilité dans les territoires, étaient invités à identifier les freins, les leviers et des idées pour donner un nouveau souffle au PDUIF dans le cadre de la feuille de route 2017-2020.

Le séminaire en Seine-Saint-Denis s'est déroulé le 20 mars 2017 de 14h à 17h30 à Bobigny. Il a permis d'approfondir des thèmes spécifiques des enjeux de la zone dense, concernant la logistique :

1. L'anticipation des **besoins logistiques dans les projets d'aménagement**,
2. L'identification et la préservation du **foncier pour la logistique**,
3. La prise en compte des aires de **livraison** dans les espaces urbains et le fonctionnement des livraisons,
4. L'usage de la **voie d'eau et du fer**.

L'après-midi était rythmée par une alternance de présentations introductives et de temps de réflexion en petits groupes. 54 personnes réparties par tables thématiques ont participé au séminaire.

Corinne Valls, administratrice du STIF et Vice-présidente du conseil départemental de Seine-Saint-Denis déléguée aux transports et aux déplacements, a introduit l'après-midi en rappelant pourquoi la logistique est un enjeu primordial pour la Seine Saint-Denis. **Thierry Meignen**, administrateur du STIF, conseiller régional et maire du Blanc-Mesnil, a rappelé les principaux enjeux de la logistique et du transport de marchandises en Île-de-France.



Laurent Probst, directeur général du STIF, a précisé le contexte et les objectifs du séminaire. **Laurence Debrincat**, responsable de la division études générales du STIF, a présenté différents indicateurs qui soulignent les avancées obtenues dans chacune des thématiques du PDUIF pour le transport de marchandises et la nécessité de poursuivre et développer les bonnes pratiques.

Enfin, **Martine Vasquez**, chargée de projet logistique urbaine au Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, a présenté les axes de la politique du département pour la période 2017-2020 en matière de transport de marchandises, notamment en faveur du développement de l'évacuation des gravats par voie d'eau.

Plusieurs témoignages ont permis d'engager les échanges desquels nous faisons la synthèse dans ce compte rendu. **Alexandre Frémiot**, directeur général adjoint aménagement et développement durables au département de Seine-Saint-Denis, a exprimé l'importance de la mixité fonctionnelle et de l'intermodalité. Il a également évoqué le rôle des collectivités locales, la nécessité d'harmoniser les pratiques et de prendre en compte les évolutions liées au numérique dans les projets logistiques.

Enfin, **Corinne Valls** a conclu les échanges, en remerciant les participants et en leur demandant d'être vigilants à la bonne prise en compte de la logistique dans chacun de leurs projets.

Les contributions des participants au séminaire sont présentées dans les pages qui suivent. Les paragraphes précédés de ✓✓✓ soulignent les sujets les plus évoqués. Les paragraphes précédés de ✓ indiquent des sujets évoqués mais moins récurrents.

1/ L'anticipation des besoins logistiques dans les projets d'aménagement

Ce thème abordait l'anticipation de l'aménagement d'espaces logistiques de différentes tailles lorsque l'on construit la ville. Il a été introduit par **Pierre Meunier** de l'Établissement Public Territorial Est Ensemble, qui a présenté les enjeux d'aménagement du quartier Ecoparc à Bobigny et notamment la mise en place d'une plateforme temporaire pour l'évacuation des déchets de chantier.

LES FREINS IDENTIFIES

- La **temporalité des projets** ne facilite pas l'anticipation, car les besoins logistiques identifiés lors d'un diagnostic peuvent avoir évolué lors de la livraison du projet plusieurs années plus tard.
- Le **prix** et la **rareté du foncier** disponible.
- Les flux induits par le **e-commerce** sont difficilement prévisibles et maîtrisables.
- L'**intégration urbaine** des plateformes logistiques et les **nuisances** qu'elles peuvent engendrer pour les riverains.

LES LEVIERS ET IDEES PROPOSEES

- ✓✓ **Centraliser l'approvisionnement** des chantiers d'un même périmètre en coordonnant les acteurs qui y interviennent dès la phase amont. Cela permettrait de mutualiser les besoins en limitant les nuisances. Développer des **centres urbains de distribution**, financés par les entreprises concernées avec des aides des collectivités territoriales, en **concertation avec les différents acteurs**.
- ✓✓ Une meilleure **concertation puis information** auprès des entreprises et des commerçants est nécessaire pour le bon fonctionnement des plateformes logistiques centralisées qui sont gérées par un opérateur privé référent.
- ✓✓ Créer des **observatoires de la logistique** à l'échelle des EPT ou du département : **établir des diagnostics**, identifier les besoins en associant tous les acteurs.
- ✓ Faciliter les échanges de **bonnes pratiques entre collectivités**.
- ✓✓✓ Intégrer systématiquement l'aspect logistique dans les **cahiers des charges** des projets d'aménagement.
- ✓✓✓ Dans tout projet d'aménagement d'un nouveau quartier, **prévoir des emplacements pour les besoins logistiques** devrait être systématique.
- ✓ Développer la réflexion autour des **gares du Grand Paris**, afin de coordonner les grands chantiers, la circulation des poids lourds, et la gestion des déchets urbains.
- ✓ Le **e-commerce** induit de nouveaux besoins qui doivent être pris en compte avec par exemple la création de plateformes logistiques dédiées.

Les participants ont souligné un fort besoin de prévoir les besoins logistiques en amont des projets d'aménagement. Cela passe notamment par la réalisation de diagnostics partagés des besoins et par le dialogue entre les acteurs concernés.

2/ L'identification et la préservation du foncier pour la logistique

Ce thème permettait de réfléchir à la préservation des espaces logistiques dans le tissu urbain existant. Il a été introduit par Christelle Seiller du STIF, qui a présenté, en l'absence excusée de **Laurence Morin** de la Ville de Paris, un appel à projets parisien pour l'aménagement d'espaces logistiques dans des délaissés urbains de petite taille.

LES FREINS IDENTIFIES

- Le **coût du foncier** constitue le principal frein identifié, d'autant plus que le besoin est important pour les activités logistiques.
- La **rareté du foncier disponible** dans un tissu urbain très dense est également une difficulté.
- Le foncier est souvent **morcelé** alors que la logistique nécessite souvent des espaces importants.

LES LEVIERS ET IDEES PROPOSEES

- ✓✓✓ Pouvoir identifier une **structure ressource**, dotée d'une ingénierie, qui aiderait les logisticiens à trouver du foncier adapté à leurs besoins. Cette identification du foncier disponible pourrait être réalisée **à l'échelle de l'EPT ou de l'EPCI**.
- ✓✓ **Associer tous les acteurs d'un territoire** pour optimiser le foncier. Ne pas seulement traiter avec les entreprises concernées. Les transporteurs et logisticiens sont des acteurs incontournables.
- ✓ Utiliser l'outil **PLU** pour localiser et/ou préserver des emprises foncières dédiées aux sites logistiques. Privilégier aussi des solutions de mixité fonctionnelle (logistique et autres activités) ou de partage des espaces dans le temps par différents logisticiens pour un même espace logistique.
- ✓✓ Créer une **plateforme numérique** qui indiquerait le foncier disponible.

Comme pour la thématique précédente, les participants ont exprimé un besoin important de traiter cette question en amont des projets afin d'identifier les besoins logistiques et les mettre en relation avec le foncier disponible. Pour cela, ils comptent beaucoup sur les structures intercommunales, qui constitueraient l'échelle pertinente et sur le dialogue entre les acteurs privés et publics.

3/ La prise en compte des aires de livraison dans les espaces urbains et le fonctionnement des livraisons

La problématique du fonctionnement des livraisons en espace urbain est un enjeu essentiel du PDUIF : elle interroge l'insertion des livraisons dans un système urbain complexe, la place et la taille des aires de livraison, ainsi que l'échelle à laquelle doivent être menées les réflexions. Pour introduire la thématique, **Martine Vasquez** et **Antoine Dumast**, du Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, ont présenté une méthode permettant d'évaluer les mouvements de marchandises et d'estimer les besoins en aires de livraison, en s'appuyant sur l'exemple du réaménagement de l'ex-RN 2.

LES FREINS IDENTIFIES

- La difficulté à gérer les livraisons dans le temps, avec des **horaires irréguliers**, ou des horaires de livraison autorisés qui ne sont pas respectés.
- Les livraisons génèrent parfois des **nuisances** pour les riverains et peuvent avoir des **répercussions sur le trafic**.
- Le **manque de foncier** provoque des difficultés pour organiser les livraisons.

LES LEVIERS ET IDEES PROPOSEES

- ✓✓✓ Etablir des **diagnostics territoriaux des besoins en livraison**, par zones commerciales et par type d'activité, afin de déterminer des emplacements et des plages horaires efficaces. Ces diagnostics prendront en compte les **nouvelles pratiques de livraison** (consignes, points-relais, « pickup » dans les gares,...).
- ✓ **Mutualiser les livraisons des petits commerces** avec des véhicules électriques, en concertation avec les associations de commerçants.
- ✓✓ **Transformer des espaces sous-utilisés** en petites plateformes de livraison de proximité (places de parking vides, etc.).
- ✓✓ Afin de ne pas bloquer des espaces sur la voirie affectés à des livraisons qui ne durent que quelques heures, aménager **des voies « multi-usages »** : leur affectation serait variable en fonction de l'heure (stationnement ou livraisons par exemple).
- ✓ Intégrer les livraisons dans une **politique globale de stationnement** permettant une meilleure rotation des véhicules en stationnement.
- ✓✓ De même, les aires de livraison pourraient cohabiter avec les **places de stationnement à durée limitée** afin de mutualiser l'espace entre les différents usages. Cela pourrait être accompagné de mesures visant à faire respecter les règles aux camions de livraison, comme la **vidéo-verbalisation**.

Les participants ont insisté sur la nécessité de mieux organiser les livraisons dans l'espace et dans le temps. L'idée d'établir un diagnostic au niveau intercommunal a de nouveau été abordée : celui-ci peut tout à fait être intégré dans un Plan local de déplacements.

4/ L'usage de la voie d'eau et du fer

La thématique de l'usage de la voie d'eau et du fer interroge le report modal du transport de marchandises, encore majoritairement routier. Pour l'illustrer, **André-Marie Boulron** de l'APUR, a présenté les études réalisées dans le cadre d'un projet de tramfret en région Ile-de-France, un transport de marchandises par tramway.

LES FREINS IDENTIFIES

- En Ile-de-France, la **concurrence entre le transport de marchandises et de voyageurs** est un frein important, particulièrement pour le fer.
- La question des **ruptures de charge** est importante lorsqu'il s'agit sur un même parcours de passer du fer / de la voie d'eau à la route.
- La route constitue encore le mode de transport de marchandises privilégié, souvent par **manque de connaissance** des autres modes. Notamment, il est

couramment admis que les ruptures de charge sont pénalisantes pour le fer ou l'eau. Or, les ruptures de charge sont également présentes dans le transport routier.

LES LEVIERS ET IDEES PROPOSEES

- ✓✓ Etudier la possibilité du transport de fret lors de la construction ou du prolongement de **toute ligne ferrée ou de tramway**, même si le projet initial est conçu pour le transport de voyageurs.
- ✓ Les petites entreprises qui souhaiteraient utiliser le transport fluvial pourraient bénéficier d'un **accompagnement des pouvoirs publics**, à travers la mise en place d'une plateforme d'information par exemple.
- ✓✓✓ Communiquer autour de ces modes de transports de marchandises, pour les rendre **plus attractifs**.
- ✓ Pour renforcer cette attractivité, **réduire les coûts**, par exemple en organisant ces modes de manière à ce que les retours ne se fassent pas à vide.

La nécessité d'accroître le report modal de la route vers le fer et les voies d'eau a été affirmée par les participants. Cela passe par plus de pédagogie, pour montrer que ces modes peuvent être attractifs.



Retrouvez l'ensemble des synthèses sur le site <http://www.pduif.fr/>.