

# **Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine de France**

**Esquisse de schéma d'orientation de la logistique  
autour de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle**

## **Cahier des Charges**



avril 2007

## **Objectif de l'étude**

La logistique connaît une concentration géographique croissante : les entrepôts de grande taille se concentrent sur 500 communes seulement pour toute la France. Et 6 zones regroupent à elles seules 40 % des surfaces d'entrepôts de plus de 5000 m<sup>2</sup>.

Quatre de ces zones logistiques sont situées en région parisienne dont (1) Gennevilliers – Saint Denis et (2) la zone située autour de l'aéroport de Paris Charles de Gaulle. C'est à cette zone-ci que nous nous intéresserons.

La Plaine de France et plus largement la zone d'influence immédiate de l'aéroport Paris Charles de Gaulle présente de nombreux atouts pour les entreprises désireuses d'implanter des entrepôts logistiques. L'offre foncière de grande dimension y reste très importante et le territoire est très bien desservi par de grands axes de transports : En plus de l'aéroport de Charles de Gaulle et la proximité immédiate du plus grand bassin de consommation de France, le territoire est irrigué par de remarquables infrastructures routières (A1, A86, A104).

Outre ces atouts déjà exceptionnels de nouveaux éléments vont accroître encore l'attractivité de ce territoire pour les activités logistiques : la montée en puissance de l'aéroport Charles de Gaulle ; l'implantation de deux gares multimodales fret aérien / fret TGV à Goussainville (projet porté par FedEx) et à Tremblay-en-France (projet porté par La Poste) ; l'augmentation du trafic fluvial due à l'augmentation de capacité du Port du Havre (Port 2000) ; l'ouverture du canal Seine Nord Europe.

Paris Charles de Gaulle était en 2005 la première plateforme de fret aérien avec 2 millions de tonnes transportées et a connu une croissance de 25% par rapport à 2000. Le poids du trafic postal étant l'une des caractéristiques de la plate forme française. L'activité fret express aérien (messagerie) et cargo est en forte croissance (+ 8,4 % en 2005) et l'IATA table sur une croissance annuelle de 6,3% jusqu'en 2009.

C'est pourquoi FedEx et La Poste, les deux principales entreprises de messagerie ayant implanté leur hub à proximité de Charles de Gaulle ont en projet l'aménagement de deux gares TGV fret sur la ligne à grande vitesse. Ces gares ont vocation à desservir les zones situées à moins de 2 heures de l'aéroport par voie ferroviaire. FedEx, à Goussainville veut desservir Londres, Francfort, Cologne, Bruxelles ou Amsterdam et l'Espagne et l'Italie en fin de semaine ; La Poste à Tremblay aura accès aux lignes Sud Est et Atlantique et veut desservir 20% de sa marchandise en TGV en 2012 contre 5% aujourd'hui. Ces gares seront reliées à un réseau européen à proximité des aéroports ou non. Ce projet sera opérationnel vers 2009 – 2010.

L'extension de capacité du Port du Havre est un autre projet d'aménagement majeur dont on peut penser qu'il aura un impact sur la demande d'implantations logistiques sur le territoire étudié. En effet, le Havre est à deux heures de Paris seulement par l'autoroute A 13. Il s'agit du premier port de commerce extérieur de la France et du premier port français de trafic de conteneurs. Par le port du Havre transitent 60% des conteneurs manutentionnés dans les ports français et 40% des approvisionnements français en pétrole. L'objectif des aménagements du projet « Port 2000 », qui sont déjà très engagés est de doubler le trafic conteneurisé.

Le trafic fluvial en provenance du Havre va également être facilité par le projet de Canal Seine Nord Europe. Il s'agit d'une nouvelle liaison fluviale européenne entre la Seine et le Nord Pas de Calais qui permettra d'intégrer le bassin de la Seine au réseau fluvial européen. Le Havre sera désormais relié à Dunkerque et au Benelux pour le transport de fret à grand gabarit (bateau jusqu'à 4 400 tonnes). Les plates formes multimodales d'activités prévues le long de Seine Nord Europe deviendront des hub logistiques. Grâce au désenclavement de la Seine, l'Ile de France bénéficiera d'une porte d'entrée supplémentaire permettant d'acheminer les marchandises dans le pôle économique francilien à travers les ports notamment de Gennevilliers et de Compiègne qui tous deux encadrent le territoire de la Plaine de France sur la Seine et sur l'Oise.

On peut penser que l'ensemble de ces projets d'infrastructures aura un impact positif sur les demandes d'implantations logistiques dans l'aire d'influence de Paris Charles de Gaulle.

Pour l'heure le développement des implantations logistiques se fait sans concertation, faute de textes encadrant le développement des implantations ou de schéma d'orientation de la logistique. C'est ainsi que l'EPA Plaine de France voit naître – sans pouvoir agir – des espaces importants consacrés à la logistique. Ces implantations surgissent généralement dans le cadre de ZAC destinées à accueillir des activités économiques au sens large.

Or les implantations logistiques ont deux impacts majeurs : la consommation importante de foncier et le trafic induit. Les localisations doivent donc être étudiées avec attention.

Afin de freiner les implantations non souhaitables de zones logistiques, l'EPA dispose de très peu de moyens. Son principal levier d'action restant le cas échéant la maîtrise foncière.

Dans la zone d'influence de Roissy Charles de Gaulle le triangle de Gonesse idéalement situé à 12 km de Paris et en limite de l'aéroport de Charles de Gaulle accueille déjà dans sa partie sud plusieurs ZAE ouvertes à la logistique. Néanmoins cette zone inscrite au SDRIF de 1994 et dans le projet de SDRIF de 2007 comme « zone d'excellence » n'a pas vocation à accueillir de la logistique. A cet effet l'EPA a ainsi reconduit la zone d'aménagement différée du triangle de Gonesse afin d'y empêcher le développement de zones logistiques.

Ce pose dès lors la question de savoir où favoriser le développement d'une offre logistique sur des terrains suffisamment vastes, bien desservis, à une distance acceptable des zones d'habitat et ne nuisant pas à la circulation sur les axes principaux ni à la préservation d'espaces naturels fragiles. Ces zones devant être très bien reliées aux grands réseaux routiers, ferrés, fluviaux et aéroportuaires. Ce pose également la question des types d'implantations logistiques favoriser sur les zones favorables en fonction de l'impact de ces activités sur la consommation du foncier, l'emploi et le trafic induit.

C'est pourquoi, l'EPA souhaite élaborer une politique d'aménagement du territoire autour de Paris Charles de Gaulle qui tienne compte du fait logistique.

Pour ce faire une démarche de planification territoriale est nécessaire. L'objectif de cette mission est d'émettre des préconisations pour la planification et la localisation de nouveaux sites logistiques, cohérents avec la capacité des infrastructures de transports existantes et à venir et cohérents avec les besoins des entreprises.

## **Périmètre**

Centré sur la plateforme de Paris Charles de Gaulle le périmètre s'étend sur les départements de la Seine et Marne, du Val d'Oise et de la Seine Saint Denis et couvre les communes suivantes : Communauté de communes Roissy Porte de France (95), Goussainville (95), Gonesse (95), Bonneuil en France (95), Dugny (95), Le Bourget (93) Blanc Mesnil (93), Aulnay-sous-bois (93), Villepinte (93), Tremblay-en-France (93), Mitry Mory (77), Le Mesnil Amelot (77), Saint Mard (77), Dammartin en Goëlle (77)

## **Méthodologie**

Collecte de l'ensemble des ressources documentaires y compris données SITADEL, synthèse des ressources et entretiens auprès du comité technique et des personnes ressources identifiées.

Travail cartographique sur la base des documents de planifications : projet de SDRIF, SCOT du SIEVO, et localement PLU ou POS, analyse des études de trafic, afin d'établir des propositions de différentes zones possibles et la justification des avantages et des inconvénients de chaque zone.

## **Synthèse des résultats attendus**

Un rapport rédigé à partir d'études documentaires et d'entretiens comportant :

- Une information précise sur l'offre d'implantations logistiques existantes et en projet
- Une évaluation argumentée des besoins d'implantation générés par l'évolution des marchés et les projets d'infrastructures (FedEx, La Poste, Port 2000 et Canal Seine Nord Europe) pour les 7 ans à venir
- Des propositions de localisation et de caractérisation de futures plateformes

### **1- Une information précise sur les grandes implantations logistiques existantes et en projet : Etat des lieux des ZAE logistiques existantes et des projets déjà engagés.**

Un certain nombre de zones d'activités à vocation économique et à vocation logistique existent déjà dans le périmètre concerné. Et de nombreux projets sont programmés.

Identifier et localiser les ZAE accueillant des activités logistiques (quelles que soit leur vocation initiale) déjà implantées et les projets de délocalisation pressentis.

Identifier les principales entreprises implantées.

Proposer des catégories d'entreprises implantées en fonction de leur zone de desserte (internationale / nationale / régional / local), de leur inter modalité (air / fer / route / fluvial) et de leur activité (par exemple : messagerie / stockage / post production)

Chiffrer le nombre d'hectares et de m<sup>2</sup> de SHON des implantations existantes

Mesurer sur les 5 dernières années les rythmes de croissance en termes d'hectares / de m<sup>2</sup> d'implantation et les ventiler par type d'activité (messagerie / stockage / post production par exemple).

Chiffrer le nombre d'hectares et de m<sup>2</sup> de SHON des implantations en projet à horizon 2010.

Cartographier les principales implantations logistiques existantes et en projet.

## **2- La demande : une évaluation des besoins d'implantation**

### **2.1 A horizon 2012**

Dans le périmètre géographique autour de Roissy Charles de Gaulle différents éléments sont susceptibles de modifier la demande d'implantations logistiques des entreprises :

- la montée en puissance de l'aéroport Charles de Gaulle ;
- la croissance des différents marchés en fonction des catégories retenues (messagerie / stockage / post production)
- l'implantation de deux gares multimodales fret aérien / fret TGV à Goussainville (projet porté par FedEx) et à Tremblay (projet porté par La Poste) ;
- l'augmentation du trafic fluvial due l'augmentation de capacité du Port du Havre (Projet Port 2000) ;
- l'ouverture du canal Seine Nord Europe.

Ces éléments sont susceptibles de susciter ou non un développement des demandes d'implantations de plate forme logistiques.

L'équipe retenue devra approcher les porteurs de ces 4 projets d'infrastructure et essayer d'évaluer dans la mesure du possible si chacun de ces projets est susceptible de générer des demandes d'implantations logistiques dans la zone considérée.

L'exercice consiste ici à faire des prolongements de tendances tenant compte de ces projets d'infrastructures afin de chiffrer les besoins probables en terme de nombre d'hectares et de m<sup>2</sup> de SHON d'entrepôts logistiques : Compte tenu du rythme actuel de construction de nouvelles implantations logistiques et des évolutions connues, combien faudra-t-il d'hectares supplémentaires à horizon 2012 ? Est il souhaitable de prévoir la création d'une ou de plusieurs nouvelles plateformes ou étendre des zones existantes ? Pour quel type d'activité ?

Après avoir comparé les surfaces de zones d'activité à vocation logistique prévues et la demande potentielle, l'objectif est de calibrer l'offre de zone d'activité potentiellement absorbée par le marché en nombre d'hectares à horizon 2012.

Dans la mesure du possible, il conviendra d'évaluer si la demande portera sur des plateformes à vocation continentale, nationale, régionale et pour quel type d'activité (messagerie, chargeur etc.). L'équipe retenue proposera des catégories d'entreprises adaptées aux besoins de l'analyse.

### **2.2 Prospective : à horizon 2020**

Avec un degré d'incertitude plus grand il conviendra de faire une estimation des besoins à horizon 2020. L'analyse prendra en compte les évolutions possibles des échanges internationaux et en particulier intercontinentaux, l'impact à plus long terme des projets d'infrastructures de transport et la part du trafic poids lourds dans les échanges.

### **3- Proposition de localisation - Identification des sites d'implantation possibles : consolidation de sites existants, création de nouveaux sites – Caractéristiques.**

Il est souhaitable que l'EPA Plaine de France et les collectivités du territoire et à son pourtour disposant encore de foncier libre ou ayant des ZAE susceptibles d'évoluer, aient une vision globale des différentes possibilités d'implantation de zones logistiques.

L'occupation du sol actuelle, le projet de SDRIF, le SCOT du SIEVO et les POS/PLU donnent des indications sur les vocations des différents espaces. Sur la base de ces documents et d'une lecture attentive des infrastructures et des impacts globaux en terme de trafic, il conviendra de proposer les sites les plus adaptés à l'implantation de zones d'activités à vocation logistique.

La cartographie posera les bases d'un schéma d'orientation logistique faisant apparaître les sites potentiels et les types d'entreprises potentiellement intéressées par les sites en question.

Le report modal est pour l'heure peu adapté. La possibilité d'un report sur des modes alternatifs à la route doit néanmoins être prise en considération dans l'étude. En effet, toutes les activités contribuant au gaz à effet de serre doivent diviser par 4 leurs émissions d'ici 2050 selon le plan « Facteur 4 » présenté par le gouvernement. Les stratégies de déploiement géographique des acteurs de la logistique - qui subissent par ailleurs la pression de l'augmentation des prix du gazole - prennent désormais ces considérations en compte.

De plus avec la libéralisation des chemins de fer et l'arrivée de nouveaux entrants face à Fret SNCF on ne peut exclure une croissance du report modal. Ceci devrait plaider pour la création de zones logistiques embranchées fer : l'étude devra le confirmer ou l'infirmer.

Compte tenu des infrastructures existantes et en projet, l'étude devra déterminer si des plate formes multimodales regroupant le fret avionné, camionné et ferroviaire serait une solution envisageable et surtout adaptée aux besoins du marché.

#### **Proposition de comité de pilotage**

La maîtrise d'ouvrage de l'étude est assurée par l'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine de France.

Conseil Général Seine et Marne  
Conseil Général de Seine Saint Denis  
Conseil Général du Val d'Oise  
Conseil Régional d'Ile de France  
DREIF

#### **Personnes ressources**

En vue de collecter des études déjà réalisées, des données, des synthèses et des avis éclairés, seront sollicités les techniciens des organismes membres du comité de pilotage ainsi que le conseil général des ponts et chaussées, l'ADEME, l'IAURIF, ADP, AFILOG, Agence d'urbanisme de Oise la vallée, ASLOG, CAREX, DDE 95, FEDEX, La Poste, Prologis, des entreprises de messagerie, de logistique, des promoteurs et investisseurs.

Cette liste non exhaustive sera complétée sur proposition du prestataire retenu.

### **Format de restitution**

Le rapport sera remis en 5 exemplaires papier, accompagnés de tous les fichiers source (Word et Excel) et d'une version format Acrobat (Pdf) destinée au site Internet sur CD Rom.

### **Ressources bibliographiques**

Base de données SITADEL

Ressources des organismes membres du comité de pilotage

Etudes prospectives de FEDER, CAREX, ADP

Enquêtes déjà réalisées sur les entreprises existantes (pour le compte de la DDE du Val d'Oise, du Conseil Général de Seine et Marne, de l'agence d'Urbanisme Oise la Vallée).

### **Durée de l'étude**

4 mois

### **Ressources fournies**

Accès au Système d'Information Géographique SIGARIF

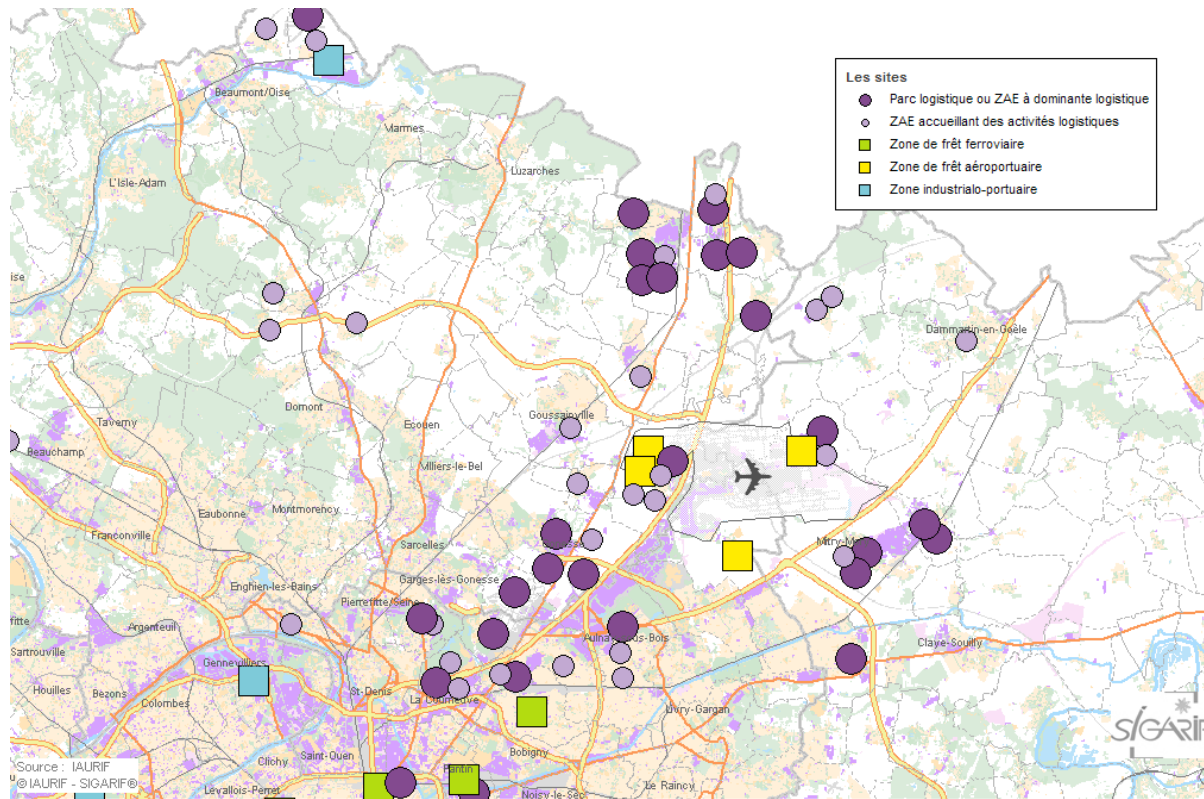
Dossiers du CDAT « Logistique Plateformes 2002 -2007 »

Dossiers du CDAT « Logistique Entrepôts – Immobilier d'entreprises 2002 -2006 »

Annexes au cahier des charges :

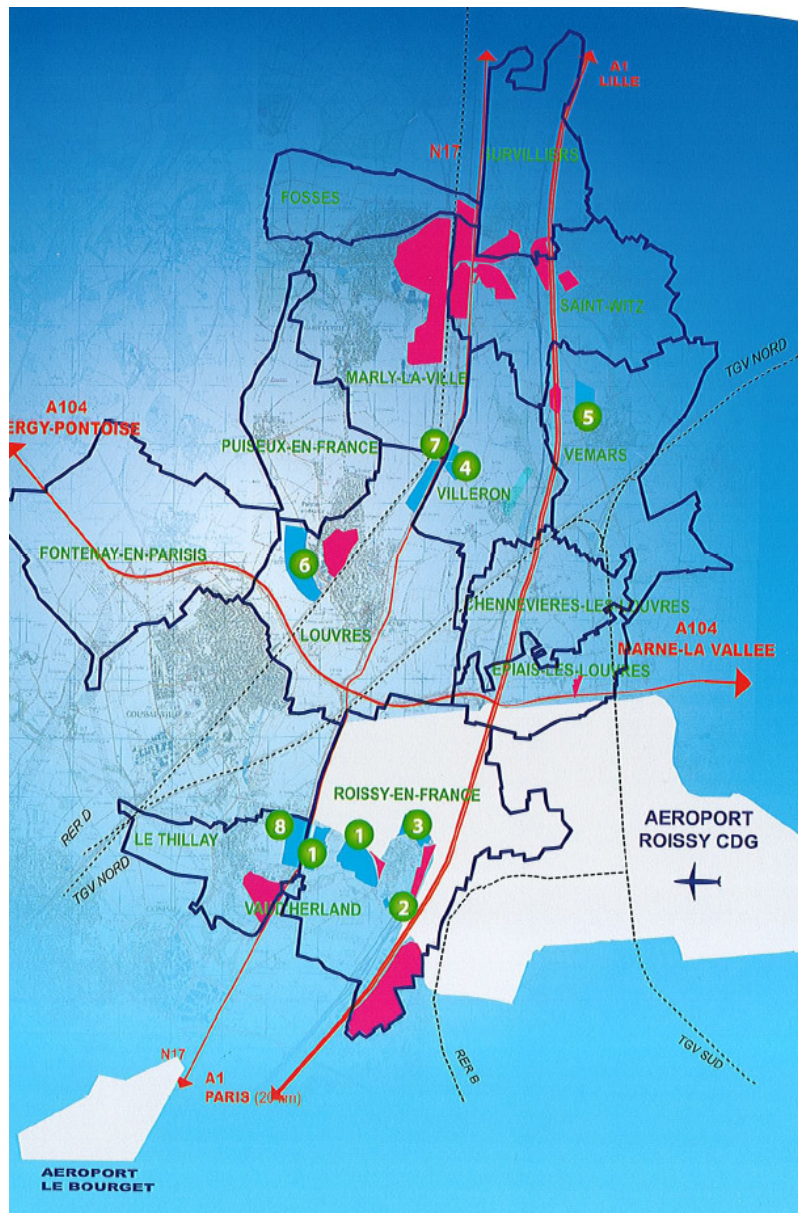
### **Esquisse de schéma d'orientation de la logistique autour de Charles de Gaulle**

1. Les sites logistiques sur le périmètre d'étude (2006)
2. Les projets de gares TGV fret à Goussainville et Tremblay en France
3. Les projets de ZAE dans la communauté de communes de Roissy Porte de France (2007)
4. Cartographie des ZAE avec terrains disponibles en projet et terminées (2006)
5. Liste des ZAE avec terrains disponibles en projet et terminées (2006)

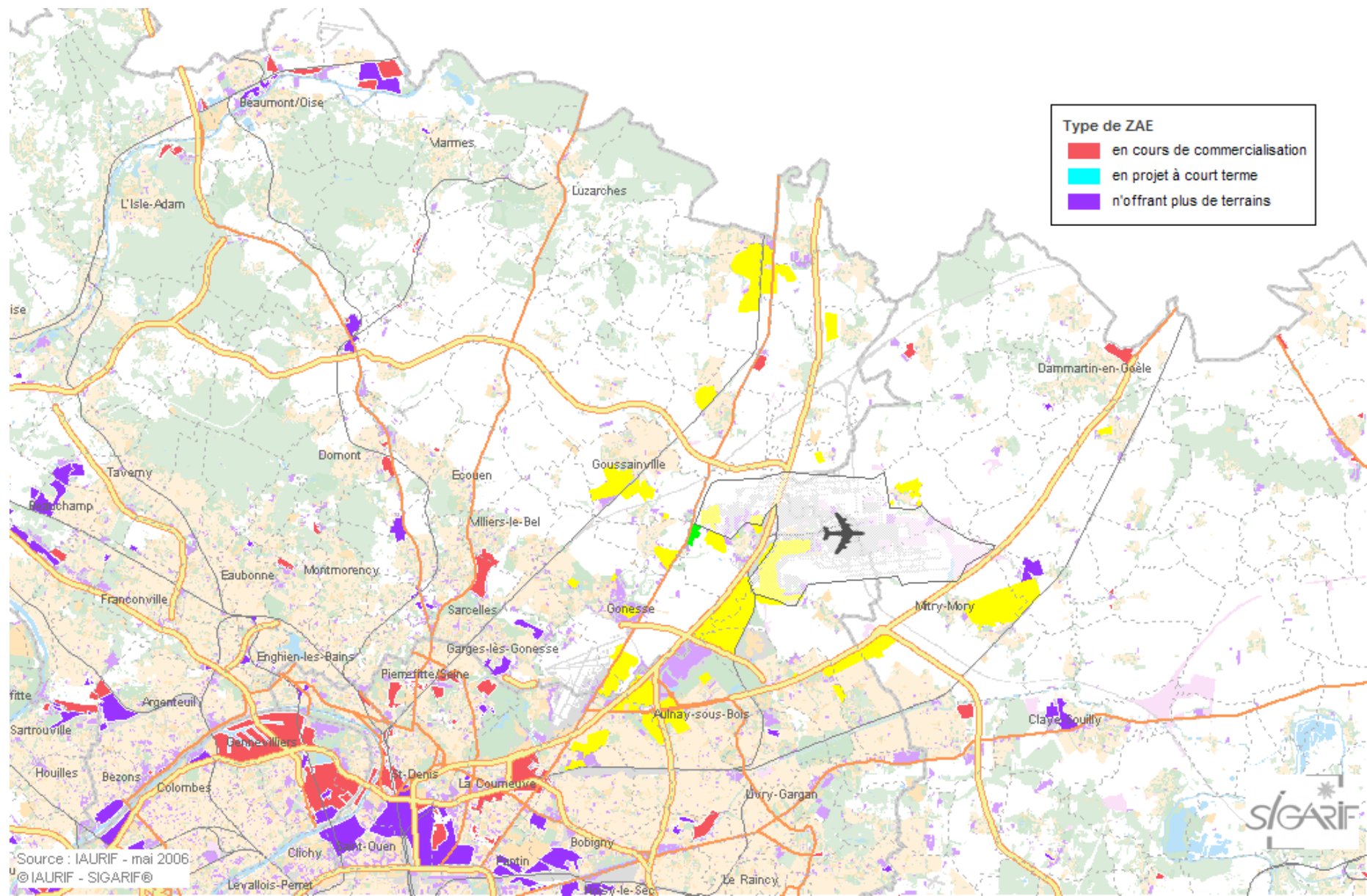


Les sites logistiques sur le périmètre d'étude (2006)





Les projets de ZAE dans la CC de Roissy Porte de France (2007)



Cahier des Charges

Nom ZAE	surface ha	surface dispo	Etat de la zone	Surf_min	Surf_max	INSEE	COMMUNES
ZI Mitry-Mory Compans	250	0	active			77294	MITRY-MORY
Parc d'activités Eiffel	4	0,54	active	5367		93007	LE BLANC-MESNIL
Charles-de-Gaulle	60	6,15	active	2800	24000	95280	GOUSSAINVILLE
Dessous de l'Orme de la Garde / Les Demoiselles	11,7	2,4	active		24000	95280	GOUSSAINVILLE
ZA le pied de fer	14	3,59	active	651	2638	95280	GOUSSAINVILLE
Moimont	118	0	finie			95371	MARLY-LA-VILLE
Paris Nord II	372	0	finie			95527	ROISSY-EN-France
Flexitech	15	1,65	active	5918	10600	95527	ROISSY-EN-FRANCE
La villette aux Aulnes	58	9,13	active			77294	MITRY-MORY
Maréchal Juin	1,15	0	finie			95277	GONESSE
ZAC du Coudray	30	0,54	active	5404		93007	LE BLANC-MESNIL
Les Tournelles	1,5	0,15	active	1500		77420	SAINT-MARD
Villemer	10	0,28	active		2800	95612	LE THILLAY
ZAC du Guepelle	24	0	finie			95580	SAINT-WITZ
Domaine d'activités "la grande Vallée"	35	0	finie			95277	GONESSE
Route de Roissy	2	2	active	10000	20000	95280	GOUSSAINVILLE
Terrain Sud Garonor	1,75	1,75	active			93007	LE BLANC-MESNIL
Terrain "Centre d'Affaires Paris Nord"	4,6	2,5	active			93007	LE BLANC-MESNIL
La Cave Louise	7,67	5,87	active	4137	12232	95212	EPIAIS-LES-LOUVRES
Pôle des Activités Aéronautiques / Aéroport du Bourget	12	10	active			95088	BONNEUIL-EN-France
Les Tulipes Nord	42	29	projet			95277	GONESSE
Le Pont Yblon	33	0	active			95088	BONNEUIL-EN-FRANCE
L'Orme de la Soulte	4,11	0	active			77291	LE MESNIL-AMELOT
ZAC des Merisiers	11,32	0,16	active	1575	1575	93078	VILLEPINTE
Patte d'Oie/Grande couture	110	1,2	active	12000	12000	95277	GONESSE
Zone de la pépinière	17	0	active			95580	SAINT-WITZ
Les Tournelles / Zone NA5	2,69	0	finie			95527	ROISSY-EN-FRANCE
ZI Croix-Saint-Marc	6	0	finie			93005	AULNAY-SOUS-BOIS
La Voie des Prés	2,6	0	finie			93078	VILLEPINTE
Les Tulipes Sud	36	0	active			95277	GONESSE
Roissy Parc International / Le Moulin	29	9	active			95527	ROISSY-EN-France
ZA	35	0	finie			95250	FOSES/SAINT WITZ

Cahier des Charges

ZI (du Pont de la Brèche)	35	0,5	active	5000	95280	GOUSSAINVILLE
ZI	38	0	finie		95351	LOUVRES
Zone d'activités de Vemars / Les Portes de Vemars	70	0	finie		95641	VEMARS
Zone d'Activité du Gué	32,29	0	finie		77291	LE MESNIL-AMELOT
Les Mardelles/La Garenne	52	0	finie		93005	AULNAY-SOUS-BOIS
ZAC Commandant Rolland I	12,3	3,2	active		93013	LE BOURGET
ZAE de la Fosse à la Barbière	25	0	finie		93005	AULNAY-SOUS-BOIS
Roissy Parc International / La Demi-Lune	16	12,5	active		95527	ROISSY-EN-France
Les Olympiades	21	0	finie		95280	GOUSSAINVILLE
Garonor Aulnay (base logistique)	80	0	finie		93005	AULNAY/LE BLANC MESNIL
ZI La Molette	80	0,64	active	6372	93007	LE BLANC MESNIL/LE BOURGET TREMBLAY-EN-
Parc d'activités Charles De Gaulle/Central parc	50	0	finie		93073	France/VILLEPINTE
Roissy fret	200	0	finie		93073	TREMBLAY-EN-FRANCE
Zone logistique Fedex	36	0	finie		95527	ROISSY-EN-France

Cartographie des ZAE avec terrains disponibles en projet et terminées (2006)

Liste des ZAE avec terrains disponibles en projet et terminées (2006)