

Étude logistique

pour l'association des collectivités du Grand Roissy

Avril 2018

A - présentation et description

1. quelques définitions, activités, métiers et chiffres clés
2. la logistique en France et en Ile de France
3. La logistique dans le Grand Roissy
4. le Grand Roissy territoire servant ?

B - dynamiques d'évolution en cours

1. évolutions du marché: point sur la conjoncture
2. Scénarios économiques et mutations sociales
3. prospective pour le transport
4. prospective pour les entrepôts
5. logistique urbaine
6. conclusions d'étape

C – éléments de doctrine ACGR et orientations proposées

1. Positions et actions de l'Etat
2. Positions et actions du Conseil Régional
3. Positionnement de territoires en Ile de France: l'exemple de Sénart et de Brétigny
4. éléments constitutifs de « doctrine » de l'ACGR sur les activités logistiques
5. éléments constitutifs de « doctrine » de l'ACGR: quelles politiques locales à développer dans le Grand Roissy
6. éléments constitutifs de « doctrine » de l'ACGR: quelles actions institutionnelles à mener
7. suites de l'étude et plan d'action

1) constats

- La demande logistique est tirée par la distribution et l'e-commerce, avec demande forte d'opérations XXL et locaux spécifiques pour certains opérateurs
- Risque d'éloignement de ces opérations avec maintien des nuisances(le trafic routier se désengorgera peu à terme) et valorisation d'autres pôles de l'IDF

2) éléments constitutifs de « doctrine » de l'ACGR sur les activités logistiques

- Jouer activement la logistique quand elle sert la stratégie de territoire en favorisant la « montée en gamme » des activités et en assurant la développement de l'aéroport et activités fret liées (jouer un thème de promotion comme la logistique internationale à haute valeur ajoutée) avec un partenariat organisé avec les entreprises (utilisatrices, logistique, foncières promoteurs)
- veut-on /peut-on appliquer des critères sélectifs dans le choix des projets (nature d'activité, consommation foncière et densité de construction, synergies avec les autres activités, nombre et type d'emplois créés...) en ne favorisant pas l'e-commerce trop spécifique sauf opérations moyennes à locaux polyvalents
- revitalisation des ZA existantes: engager un dialogue avec les promoteurs-constructeurs sur des opérations pilote de quartiers de ZA existants combinant le public et le privé, engager un dialogue et des actions sur les voiries , étudier les subventions d'opérations disponibles
- Identifier des implantations pertinentes pour développer la logistique urbaine

3) éléments constitutifs de « doctrine » de l'ACGR sur les relations Etat, collectivités et opérateurs

Veut-on demander un dialogue et organiser une démarche de cohérence vis à vis des autres collectivités:

- Etat et région: pour une vision moyen terme sur la vocation économique des territoires affirmant le GR et le débanalisant (évolution du SDRIF et du plan fret) et des points comme des études de trafic et compensations retards lignes 16 -17
- Aménageurs (l'ACGR pourrait demander un bilan de la programmation avec un tableau de bord actualisé des projets)
- ADP (reprendre et adapter travaux convention envisagée pour le CDT, les volets « COMET », la visibilité sur les projets et des études de trafic ou d'autres sujets menés en commun)
- Autres opérateurs « structurants » du GR et de l'Ile de France (Ile de France Mobilités, SNCF, ports...)

- La demande logistique est tirée par la distribution et l'e-commerce, avec demande forte d'opérations XXL et locaux spécifiques pour certains opérateurs
- Risque d'éloignement de ces opérations avec maintien des nuisances(le trafic routier se désengorgera peu à terme) et valorisation d'autres pôles de l'IDF (la délivrance des agréments est donc primordiale)
- Jouer activement la logistique quand elle sert la stratégie de territoire en favorisant la « montée en gamme » des activités et en assurant la développement de l'aéroport et activités fret liées (jouer un thème de promotion comme la logistique internationale à haute valeur ajoutée) avec un partenariat organisé avec les entreprises (utilisatrices, logistique, foncières promoteurs) – le territoire doit pouvoir accompagner les développements en cours et à venir de la plateforme aéroportuaire avec l'agrandissement du HUB FEDEX et la reprise forte d'activités chez AIR France CARGO. La logistique de proximité doit permettre de réduire les déplacements et favoriser une logistique de courtes distances.
- appliquer des critères sélectifs dans le choix des projets (nature d'activité, consommation foncière et densité de construction, synergies avec les autres activités, nombre et type d'emplois créés...) en ne favorisant pas l'e-commerce trop spécifique sauf opérations moyennes à locaux polyvalents
- engager un dialogue sur la revitalisation des ZA existantes avec les promoteurs-constructeurs sur des opérations pilote de quartiers de ZA existants combinant le public et le privé, engager un dialogue et des actions sur les voiries , sous réserve que de nouveaux dispositifs et de nouvelles subventions d'opérations soient mises en œuvre.
- Identifier des implantations pertinentes pour développer la logistique urbaine

2) éléments constitutifs de « doctrine » de l'ACGR sur les relations Etat, collectivités et opérateurs

Engager un dialogue et organiser une démarche de cohérence vis à vis des autres collectivités: en priorité Etat, Région (évolution du SDRIF et du plan fret), pour une vision moyen terme sur la vocation économique des territoires (affirmant le GR et le débanalisant) et les conséquences sur les flux routiers et les transports collectifs.

- Etat : pour les agréments et l'adaptation de l'offre de transports à moyen terme incluant les perspectives de développement aéroportuaire (terminal T4)
- Aménageurs (l'ACGR demande un bilan de la programmation avec un tableau de bord actualisé des projets)
- ADP (reprendre et adapter travaux convention envisagée pour le CDT, les volets « COMET », la visibilité sur les projets et des études de trafic ou d'autres sujets menés en commun)
- Autres opérateurs « structurants » du GR et de l'Ile de France (I de F Mobilités, SNCF, ports...)

A - présentation et description

1) quelques définitions, activités, métiers et chiffres clés

La logistique est un processus de conception et de gestion de la chaîne d'approvisionnement des entreprises dans le sens le plus large des matières premières à la distribution finale au lieu de consommation. (1)

Le « supply chain management » englobe la planification et la gestion de toutes les activités logistiques et toutes les activités de management logistique.

La gestion logistique est la partie du management de la supply chain qui planifie, met en œuvre et contrôle les flux et le stockage des marchandises, les services et les informations connexes entre l'origine et la consommation, afin de répondre aux exigences des clients.

La logistique repose sur deux « maillons » clés: le transport de marchandises (ou « fret ») et l'entreposage. Ils se combinent par les activités citées plus haut qui évoluent de plus en plus vers la gestion des flux (physiques et données).

La tendance long terme depuis les années 90 est à l'externalisation de la logistique (les entreprises recourant à des prestataires extérieurs décrits ci après) et au « déplacement » de la relation au client final (car le e-commerce crée une relation directe entre le stock et le client sans passer par des distributeurs classiques).

Les métiers rappelés ensuite peuvent se décrire en:

1. Transporteurs (classique, messageries, messageries express)
2. organisateurs de transports (Commissionnaires ou transitaires)
3. Prestataires contractuels

(1) définition CEE/ONU et Forum international des transports

A - présentation et description

1) quelques définitions, activités, métiers et chiffres clés

les métiers dans la chaîne logistique (1)

Transporteurs

- Le transport pour compte d'autrui consistant à organiser le transport de marchandises en véhicule complet entier d'un point à un autre (un seul grand groupe, Norbert Dentressangle)
- La messagerie au sens large prend en charge les envois de plus faibles tailles et poids (moins de trois tonnes), acheminés vers une plate-forme où sont groupés ceux qui partagent la même destination. Puis dégroupage sur une plate-forme à proximité de leur destination et à partir de laquelle ils sont livrés
- Le terme messagerie s'applique plus communément aux envois plus légers (moins de 200 kg) allant du colis à la palette

Ce marché est dominé en France par Calberson, rachetée par Géodis, la filiale de la SNCF, Géopost. ensuite plusieurs entreprises transnationales entrées dans ce marché à la fin des années 1980, notamment des entreprises postales américaines, Fedex, UPS, DHL et une ex-australienne, TNT. Le marché est européen voire mondial Enfin, il connaît une croissance différenciée selon le type de prestation.

- la messagerie des colis légers (moins de 30 kg) croît sous l'effet notamment du e-commerce
- la messagerie express définie par le délai d'enlèvement/livraison (le lendemain ou le jour même) se combinant aux critères précédents.

Les expressistes possèdent leurs propres organisations et implantations sur lesquelles transitent les flux B2B et B2C : a minima un hub et des agences rattachées aux marchés desservis (ex Chronopost ou FEDEX 80 000 m² pour le hub Europe de Fedex, 15 000 à 20 000 m² pour des hubs France d'acteurs comme Chronopost, Relais Colis) que les agences dont la surface dépasse rarement 10 000 m² surtout si l'on se trouve dans Paris (3 000 m² pour Chronopost, à Beaugrenelle. Les 3 départements de grande couronne réunissent 71% des hubs, orientés sur un croissant Est qui correspond au réseau routier nord-sud de la France. Le Val-d'Oise, domine (29% des hubs) sous l'influence de l'aéroport de Roissy

(1) thèse P. Raimbault 2015 IFFSTAR

A - présentation et description

1) quelques définitions, activités, métiers et chiffres clés

organismes de transports

- les transitaires ou commissionnaires de transport (freight forwarder). Pour les envois internationaux, leur recours est quasiment incontournable en raison de la complexité organisationnelle, réglementaire, douanière et administrative de telles opérations. Ce marché s'est fortement internationalisé et est principalement dominé par des transitaires suisses (Kuehne + Nagel et Panalpina) ainsi que par des expressistes (DHL et UPS) et la Deutsche Bahn

logistique contractuelle

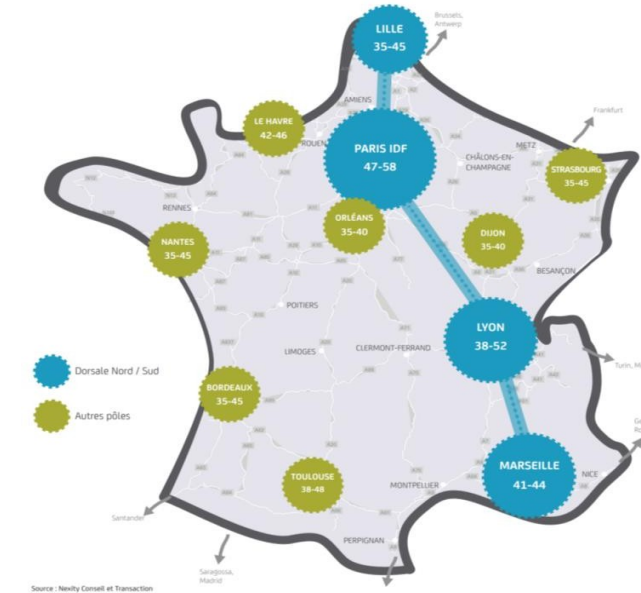
- toutes les opérations logistiques dédiées à un chargeur : les prestataires signent un contrat avec un chargeur, selon généralement des durées courtes, un, deux ou trois ans, et prennent en charge tout ou partie des fonctions logistiques de ce dernier. Ils assurent des prestations de transport et des activités qui ont lieu dans l'entrepôt : entreposage, préparation de commande, tri, pré- et post-manufacturing.
- Plusieurs niveaux de complexité croissante:
 - Un « second party logistics provider » (2PL) ne propose qu'une prestation de transport pour compte d'autrui, cependant non seulement pour un trajet et un envoi comme dans le cadre du transport de lots, mais sur un temps plus long défini par le contrat signé avec le chargeur.
 - « third party logistics providers » (3PL). responsable de toutes les fonctions logistiques dans l'entrepôt et tous les flux liés. Il prend généralement en charge l'exploitation de l'entrepôt et sous-traite le transport à d'autres entreprises ou bien utilise les réseaux de messagerie.
 - un « fourth party logistics provider » (4PL). prend en charge la totalité de la gestion logistique d'une entreprise, y compris et surtout les fonctions tactiques et stratégiques. En effet, les 4PL sous-traitent généralement à d'autres entreprises l'accomplissement des opérations concrètes. En très grande majorité, les services de 4PL sont proposés par des 3PL. Les grands groupes du conseil sont aussi présents dans ce marché ([thèse P. Raimbault 2015](#))
- un métier neuf: après les « pionniers ». Il s'agit d'Exel logistics, Hays logistics, FM logistics et ID logistics notamment. Cependant, une fois le marché identifié, les principaux groupes de transport de marchandises DHL, Géodis, la filiale de la SNCF, Norbert Dentressangle, s'y sont positionnés et il connaît toujours un fort taux de croissance, porté à la fois par l'augmentation des besoins logistiques et par l'externalisation des tâches logistiques des chargeurs.

2) la logistique en France et en Ile de France

Critères d'attractivité positifs

- D'après l'AFII, la grande majorité des entreprises étrangères implantées en France reconnaît que la qualité de ses infrastructures (routières) est un atout pour le pays
- « des entrepôts et des plateformes logistiques modernes, directement connectés au réseau autoroutier et relativement bon marché, qui répondent à la grande majorité de la demande ». (Michel Savy, rapport 2015)
- Attractivité forte de la France sur le prix et sur l'emplacement de desserte des marchés européens
- MAIS:
- l'armature portuaire et la multimodalité encore limitée peuvent garder le corridor encore longtemps de « second rang » en Europe par rapport à Londres-Rotterdam-Anvers-Francfort
- Le premier port de marchandises pour la France est Anvers
- compensé par la présence de Roissy évidemment 1^{er} aéroport européen pour le fret aérien
- La fiscalité, les formalités administratives, les questions d'autorisations, en particulier relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), sont évoquées par certains acteurs.

VALEURS LOCATIVES DES MARCHÉS LOGISTIQUES EN 2016 (EN € HT HC / M² / AN)



Le groupe JLL (cité par Savy 2015) fournit une estimation des loyers pratiqués pour un entrepôt de plus de 5 000 m² dans plusieurs agglomérations européennes, Les valeurs fournies vont de 186 € (Londres) à 43 €/m²/an (Varsovie). L'estimation fournie pour les loyers pratiqués au sein de l'agglomération parisienne est de 55 €/m²/an (source JLL pour 2017)

3) la logistique dans le Grand Roissy: 2ème pôle logistique d'Ile-de-France

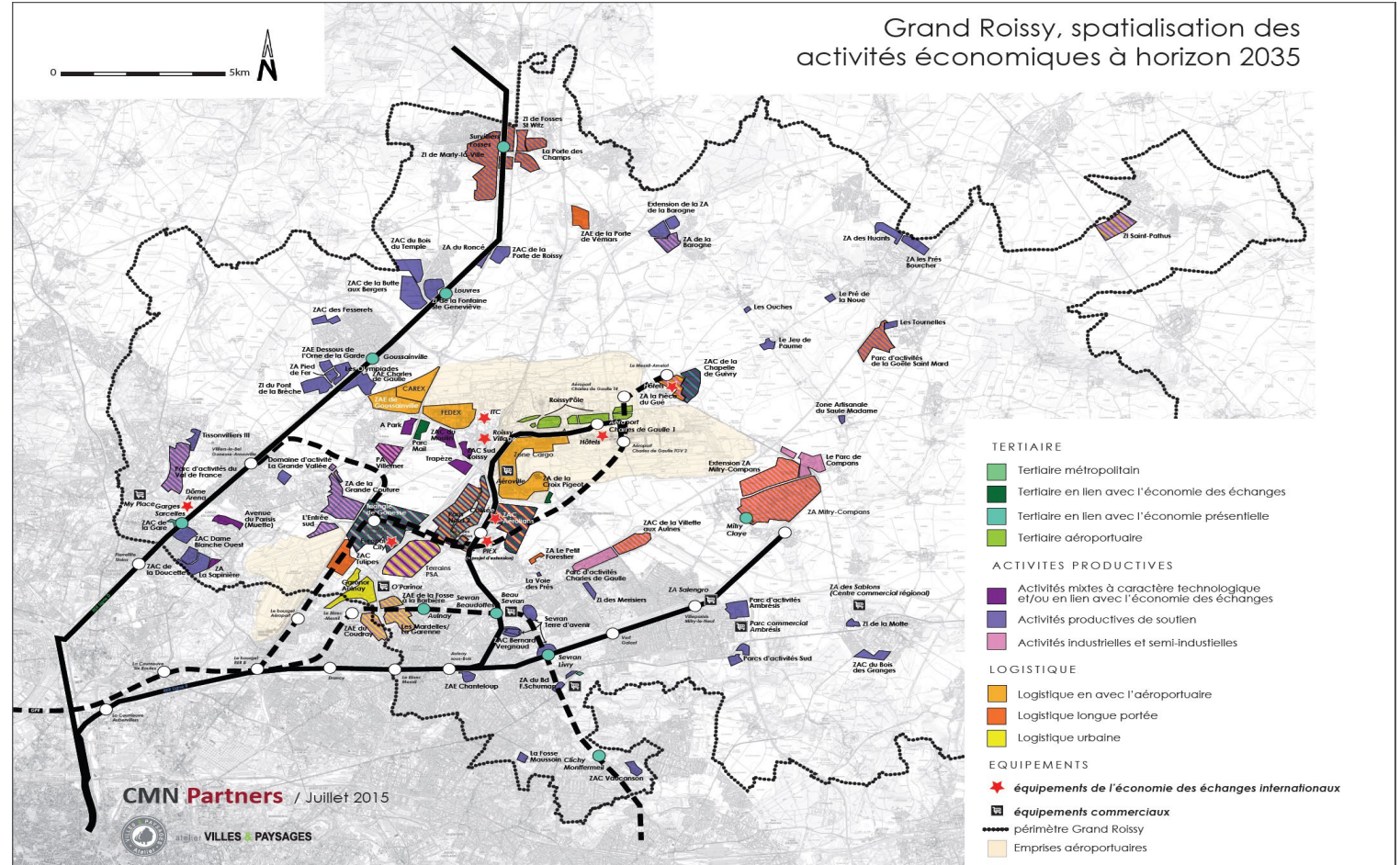
La spatialisation proposée par le rapport Hank de Juillet 2015

1/5 du poids économique de la logistique en Ile de France

Données IAU sur le pôle Gd Roissy Le Bourget:

- 30 000 salariés soit 19% de l'effectif régional (sur 290 000 emplois sur Gd Roissy Le Bourget au total donc 10% environ)
- 2095 établissements soit 12% de l'effectif régional

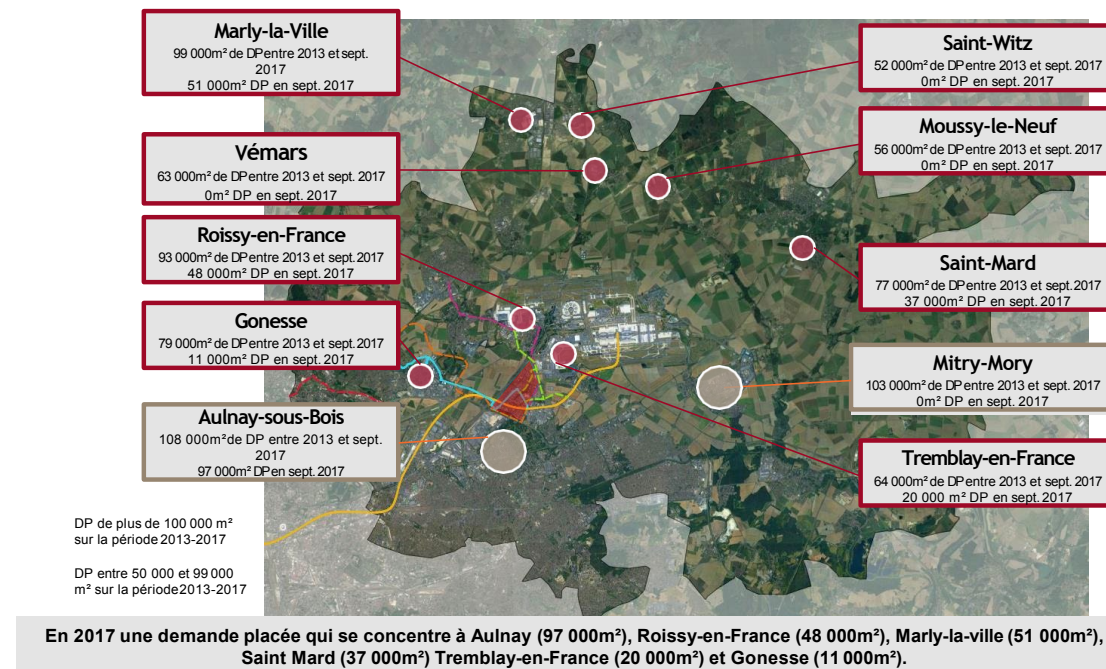
17 zones logistiques pour 1 005 ha soit 20 % de la surface totale des zones logistiques franciliennes



A - présentation et description

3) la logistique dans le Grand Roissy

- Une demande placée record en 2017 avec 308 000 m².
- Un marché instable qui se conforte depuis 2014 : 190 000m² en moyenne. **La demande placée** correspond à l'ensemble des locations ou ventes à l'occupant (par opposition aux ventes à investisseur)
- Des demandes d'implantation non abouties pour des locaux d'activités estimées à 200 000m² principalement inférieur à 30 000 m²
- Demande constituée en majorité de locaux de seconde main à l'acquisition et se concentrant naturellement autour de la plateforme aéroportuaire et le long des axes autoroutiers



Source : CBRE + mission CMN 2014
 NB : Les chiffres 2017 sont valables de janvier à septembre

A - présentation et description

3) la logistique dans le Grand Roissy

Rappel des données de l'étude Hank

1. Evolution de l'offre sur le territoire

Les zac

En projet 2018-2030:

- St Witz projet TERRA 4,3ha
- Le Thillay 8ha
- Moussy le Neuf La Barogne 20ha
- Survilliers La porte des champs 11ha
- Compans 1) ZA Le Parc 7ha 2) ADP 51ha
dont 1/3 pour logistique
- Le Mesnil Amelot la chapelle de Guivry 21ha
- Villeparisis?

En commercialisation: **8ha fin 2017**

- Vémars
- Survilliers
- Aulnay
- Louvres
- Dammartin 16ha

190 000 m² d'offre immobilière et 24 ha de foncier disponible (pas de grands tènements)

230 000 m² d'offre à moyen terme et 115 ha de foncier disponible à moyen terme (2 projets de plus de 10 ha)

3) la logistique dans le Grand Roissy

Fret aérien (NB: distinguer le cœur de métier « cargo »: le transport de marchandises par avion ou fret aérien des « activités logistiques autour de Roissy »)

Aujourd'hui, plus de 2/3 du trafic de fret aérien sont transportés dans des avions passagers. Cette inversion s'explique par la concurrence du transport maritime qui offre des conditions de transport améliorées sur des bateaux de plus en plus gros. **Ainsi, la clientèle du fret aérien a évolué vers la supply chain de l'urgence et de l'express.**

rappel des ambitions du volet cargo du plan Connect 2020 d'ADP:

- incitations financières aux compagnies pour encourager le développement des routes cargo existantes et l'implantation de nouvelles.
- amélioration de la qualité de service (la propreté, la signalétique et la sécurité.)
- nouvelles capacités reliées aux pistes ainsi que des plateformes de stockage avancées pour prendre en compte le déplacement du cargo vers les soutes passagers.
- Sur la période 2016-2020, 100.000 m2 supplémentaires seront ainsi construits financés par ADP, des acteurs privés à l'instar récemment de Bolloré Logistics et de DHL, ou des tiers investisseurs.

"L'accueil des compagnies tout cargo reste un axe fort de notre stratégie mais, dans un contexte de concurrence accrue entre les compagnies aériennes et de lignes passagers de plus en plus difficiles à rentabiliser, la combinaison cargo-soutes passagers est un vecteur décisif de rentabilité pour nos grands clients", analyse Franck Goldnadel, directeur général adjoint du groupe ADP. Roissy est aujourd'hui le 9ème aéroport au monde en matière d'e-procédure et d'e-fret. « Nous sommes convaincus qu'à l'avenir il n'y aura de la place en Europe que pour deux ou trois grandes plateformes aéroportuaires. Si l'on ne se développe pas, on ne fera pas partie de celles-là. »

[source: site journal l'antenne Érick Demangeon juin 2017 et petits déjeuners Val d'oise](#)

3) la logistique dans le Grand Roissy

Entretien Edouard Mathieu

90% du fret avionné français, sur Roissy-Charles-de-Gaulle. Ses volumes progressent à 2,1 million de tonnes avec un objectif affiché de 3,5 M avec la montée de l'e-commerce et de la messagerie express. Cette dernière est en hausse avec essentiellement des activités BtoB.

Cette activité est très concurrencée d'après E.M. (Thames Gateway avec Londres Heathrow, Extended Gateway de Rotterdam avec Amsterdam Schiphol, Gateway to Korea entre le port et l'aéroport d'Incheon).

Or elle est la clé de l'équilibre de compagnies comme Air France et contribue aux résultats d'ADP. Il est pour lui « vital » de ne pas congestionner encore plus l'accès à l'aéroport.

« A terme, avec l'arrivée du terminal 4 de CDG et 35 M de passagers supplémentaires, l'ouverture de nouvelles routes cargo sera possible avec un effet de « cercle vertueux ».

La logistique suivra si elle peut:

- Éviter l'éparpillement et la banalisation des zones proches aéroport par principe, favoriser une sectorisation des types de logistique
- Éviter des surfaces XXL et les limiter à la zone « au-dessus de l'A104 » au nord de l'aéroport
- NB: ADP réserve une zone de 50 ha à Compans dans l'optique de servir la logistique HVA à la sortie de l'aéroport sur le tiers (17ha)
- Compter sur l'émergence de nouvelles technologies de déplacement (ex voitures autonomes) pour fluidifier le trafic et d'innovations pour l'acheminement vers la métropole (utiliser les coffres des VL mais avec des « stations » de prise en charge)

3) la logistique dans le Grand Roissy

Fret aérien

FedEx

Avec ceux d'Air France Cargo et de La Poste, Roissy-CDG héberge le hub de FedEx engagé dans une phase d'extension pour de 200 millions d'euros. Elle prévoit la construction d'un nouveau bâtiment de 27.000 m² (47.000 m² avec sa mezzanine) qui augmentera ses capacités de tri de 40 % d'ici 2019, et d'un système mécanisé pour colis lourds et volumineux. En parallèle, FedEx à l'origine d'un quart du cargo traité sur Roissy-CDG a conclu avec ADP un nouveau bail de trente ans, et s'est engagé à investir 1,4 milliard d'euros sur la période.

SOGARIS (rappel) en zone cargo 8, 6 bâtiments, 50 000m² de surface logistique et 15 000m² de surface tertiaire

Entreprises en relation avec le fret aérien

La plupart des entreprises qui travaillent en lien avec le fret aérien (transitaire, import-export, agents de fret, transport express et intégrateurs, commerce de gros...) sont implantés soit dans l'enceinte de l'aéroport (notamment la zone de fret), soit dans des zones proches (Pars Nord II notamment).

3) la logistique dans le Grand Roissy

les autres activités logistiques (localisations à actualiser)

Les autres activités, même si la présence de l'aéroport ne leur est pas indifférente, sont essentiellement structurées par les autoroutes

- Les entreprises de transport terrestre (essentiellement routier) plutôt localisées au Nord de l'aéroport (Gonesse, Goussainville, Roissy, Le Mesnil Amelot...). Le transport routier se concentre en deux pôles situés à proximité de l'A1 (Gonesse, Roissy) d'une part et de la RN2 d'autre part (Mitry-Mory).

- Les entreprises de messagerie et de transport express, dont la vocation est de répondre aux besoins d'envois et de réception de trafics diffus de marchandises (colis). Elles ont besoin d'une localisation proche de leur marché naturel (le cœur de l'agglomération), bien desservie par des voies autoroutières et éventuellement proches de l'aéroport (fret express). Ces acteurs, les plus importants opérateurs nationaux (Géodis, DHL, La Poste, Chronopost, Graveleau, Mory, TNT...) sont pour l'essentiel implantés sur un axe Mitry-Mory / Aérolians Paris / récemment Aulnay et Gonesse, drainé par l'A1 et la RN2, entre l'aéroport et Paris.

- Les prestataires logistiques sont concentrés sur trois pôles distincts : Gonesse, MitryMory/Le Mesnil-Amelot et Marly-La Ville/Survilliers. Ces pôles représentent les concentrations de « grande logistique », et la véritable porte d'entrée logistique Nord de l'Île de France, qui voit cohabiter des prestataires logistiques et la logistique industrielle en lien avec la production locale (par ex L'Oréal).

A - présentation et description

3) la logistique dans le Grand Roissy

les autres activités logistiques

La logistique industrielle au Sud de l'aéroport de Roissy, l'activité industrielle est particulièrement faible, et affectée par la perte de PSA d'Aulnay (4000 salariés) en cours de repositionnement vers la logistique avec Carrefour notamment) L'industrie chimique, présente essentiellement à Mitry-Mory (chimie de base) et à Aulnay au travers d'importantes implantations dans la pharmacie (Guerbet) et les cosmétiques (L'Oréal), qui ont généré plusieurs sites logistiques de distribution à vocation nationale et internationale (Tremblay, Gonesse).

La logistique commerciale

Deux types de logistique commerciale peuvent être distingués :

- la logistique du commerce de gros, qui intègre également les activités d'import-export
 - un vaste ensemble au Sud de l'aéroport, notamment sur la ZA de Paris Nord II (Villepinte et Tremblay) et qui accueille en particulier de nombreuses entreprises grossistes dans les équipements industriels, notamment d'origine étrangère (proximité de l'aéroport) et des activités de gros dans les biens de consommation.
 - Un ensemble plus modeste au Nord-Ouest de l'aéroport (Goussainville, Gonesse, Louvres)

- le e-commerce (détaillé plus loin)

4) le Grand Roissy territoire servant?

Rappel général : l'activité logistique de l'Île-de-France est d'abord régionale: environ la moitié des flux sont internes à la région Ile de France (57% d'après l'IAU données 2016)

En ce qui concerne les flux externes,

- 30% sont internationaux
- près de la moitié des flux externes correspondent à des flux d'échanges entre l'Île-de-France et le reste de la France (soit près de 25% du total) et
- 20% sont des flux de transit (soit 10% du total des flux) qui ne font que traverser la région

La logistique en Ile de France est donc au service de la région elle même et du territoire français, le plus grand pôle étant Evry-Sénart

Celui-ci a conduit en décembre 2013 un CDT intitulé « Innovation logistique et éco-développement », après avoir été longtemps nommé « pôle d'excellence logistique ».

Comme Sénart, le Grand Roissy est devenu un pôle de logistique au service de la région et du territoire national, MAIS SANS affirmer clairement être un pôle d'excellence. A part la locomotive de l'aéroport, l'image du territoire risque la banalisation.

B - dynamiques d'évolution en cours

- 1) évolutions du marché: point sur la conjoncture en 2018 et les tendances observées du marché en 2017

- 2) scénarios économiques et mutations sociales
 1. rappels généraux sur l'évolution du travail
 2. Scénarios de mutations liées à la révolution numérique
 3. prospective et innovation induite par l'e-commerce
 4. Prospective des retombées sur l'emploi, l'économie, les recettes fiscales

- 3) prospective pour le transport
 1. infrastructures et multimodalité
 2. Transport terrestre

- 4) prospective pour les entrepôts
 1. Plateformisation
 2. Innovation numérique
 3. Questions spécifiques (Types de locaux et de foncier) pour le e-commerce

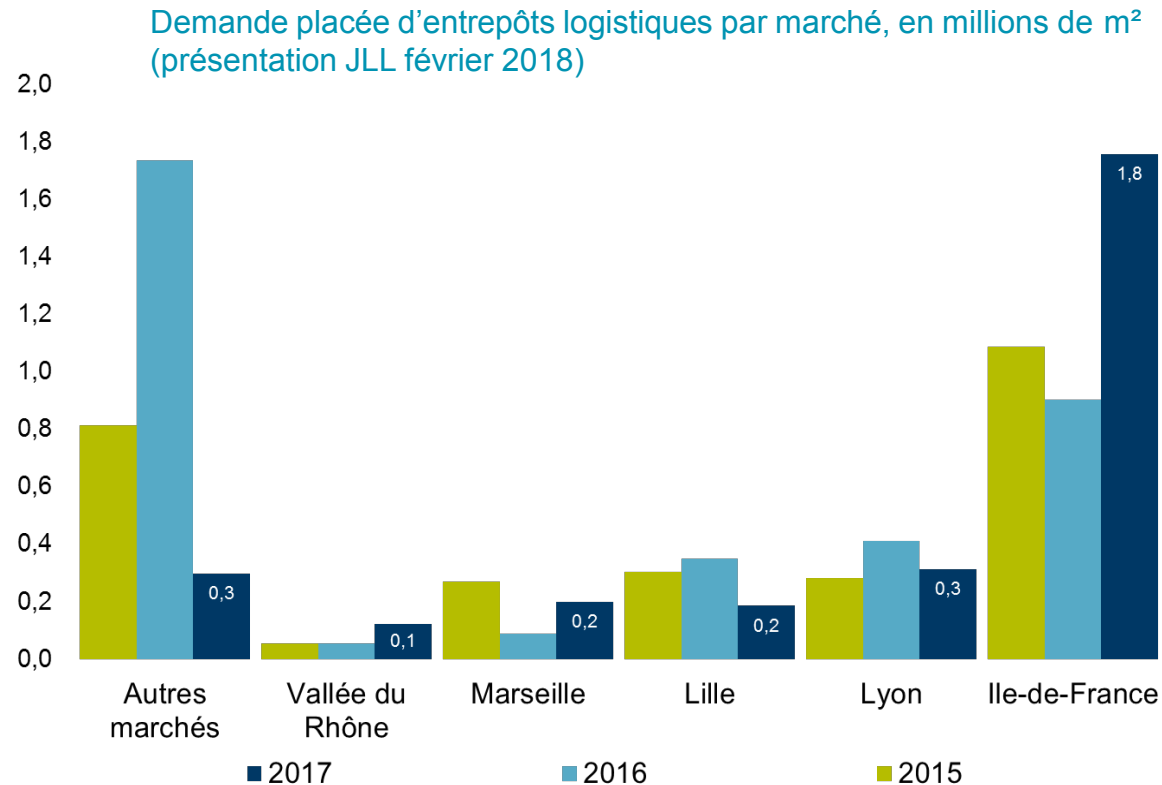
- 5) logistique urbaine

Conclusion d'étape

B - les dynamiques d'évolution en cours

1) évolutions du marché: données de conjoncture

1. La conjoncture: une très belle année 2017 pour les professionnels, exceptionnelle en Ile de France
2. Une course aux tailles XXL (9 transactions de plus de 40 000m2 en 2017 à l'échelle nationale)
3. La France encore compétitive et les investisseurs étrangers très présents



Pour le Grand Roissy:

- Les professionnels témoignent de demandes non satisfaites (cf interviews Prologis, Rhéa, Barjane) et soutiennent les recherches de grands espaces de 100ha à 150 ha
- Ils confirment les tendances 2017 et les perspectives 2018
- Les entreprises qui s'installent (ex DAHER DASSAULT et TNT sur Aérolians) signent des baux de longue durée (12 ans).

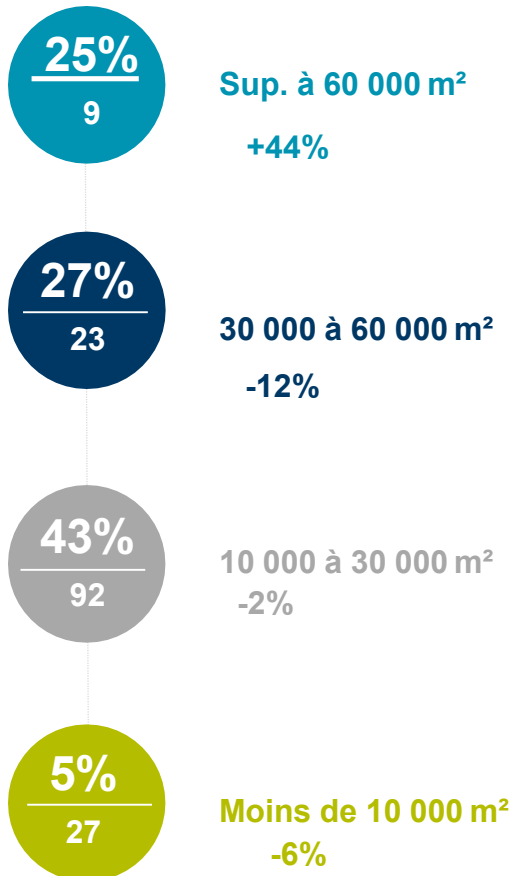
B - les dynamiques d'évolution en cours

1) évolutions du marché: données de conjoncture

Demande placée nationale - chiffres clés 2017

XXL à l'œuvre....

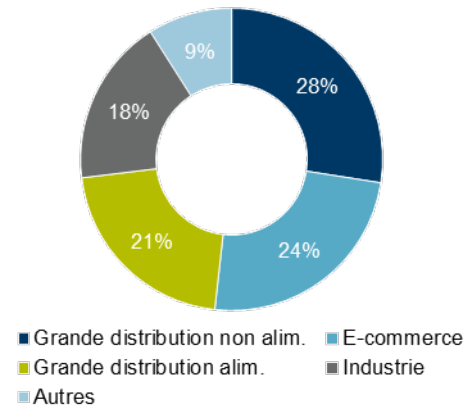
Taille des transactions



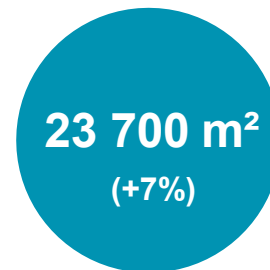
Mars 2018

Le e-commerce au sommet

Activité des chargeurs



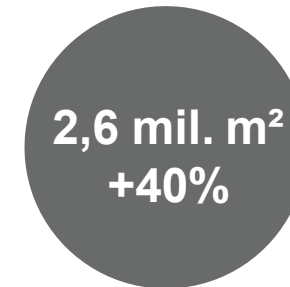
Lot moyen



E.Co – enjeux de la logistique dans le Grand Roissy

... Pic d'activité sur la dorsale (PLM)

Activité sur la dorsale



Marchés secondaires



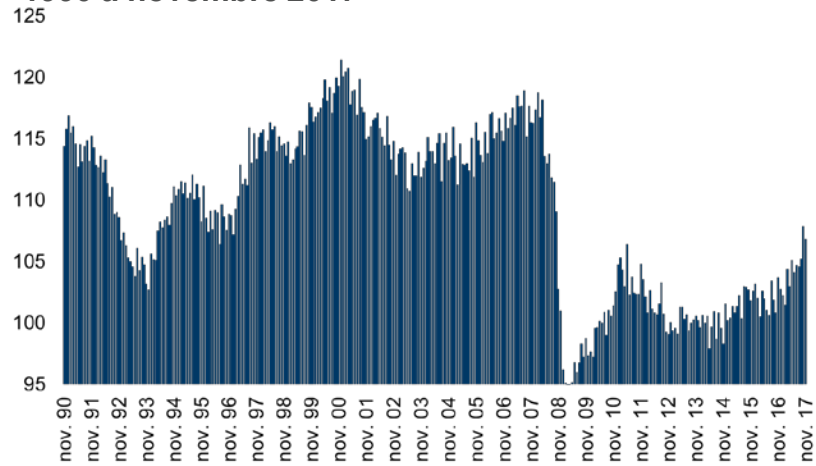
B - les dynamiques d'évolution en cours

1) évolutions du marché: données de conjoncture

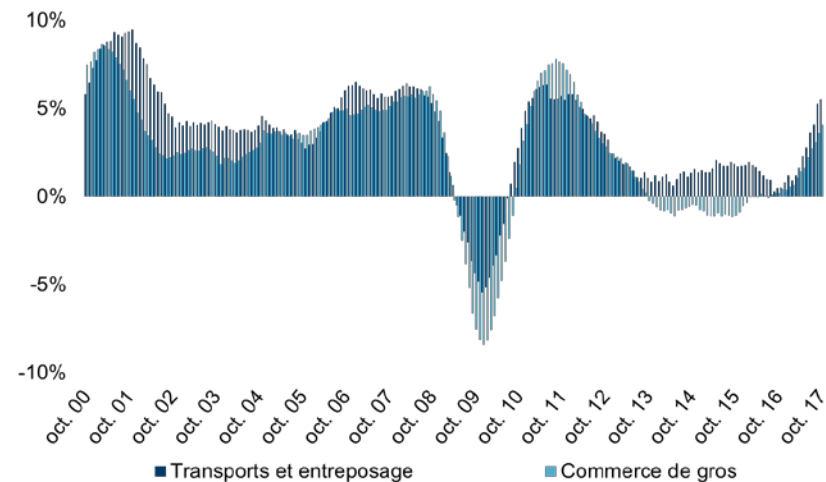
1. Ce scénario d'expansion est-il reproductible ?
2. La reprise économique est soutenue mais est-elle durable ? Le secteur est très sensible à la conjoncture
3. La rentabilité est encore forte pour investisseurs mais elle baisse (rentabilité moyenne 4,5%) et les taux d'intérêt remontent...

Indicateurs macro-économiques : des rebonds à relativiser (présentation JLL février 2018)

Indice de la production manufacturière de
1990 à novembre 2017*



Chiffres d'affaires dans le transport-entrepôt et le
commerce de gros* de 2000 à octobre 2017*



B - dynamiques d'évolution en cours

2) Scénarios économiques et mutations sociales

rappels généraux sur l'évolution du travail ([source IAU, note rapide n° 742, mars 2017](#))

1. Essor des travailleurs indépendants, montée du travail collaboratif, notamment au sein de « tiers lieux » comme les espaces de coworking (ils pourraient doubler d'ici 2025 en IDF et passer de 560 à 1000)
2. Automatisation croissante notamment touchant les services: estimation d'une évolution d'un emploi sur deux et de 10% des emplois menacés (Conseil d'orientation pour l'emploi, janvier 2017) avec 2 effets:
 - Mécanisation de tâches répétitives ne nécessitant pas de forte qualification (manutention, agents d'entretien, caissières...)
 - Montée en charge de l'intelligence artificielle avec effet notamment sur les fonctions comptables, bancaires, juridiques, médicales (les algorithmes de calcul remplaçant les emplois)
3. Renouveau des circuits courts
4. Nouvelles formes de mobilité (ex: véhicules autonomes)

2) Scénarios économiques et mutations sociales

mutations liées à la révolution numérique

1. Automatisation citée plus haut des tâches « mécanisables »
2. Utilisation croissante par les personnels en entrepôts des outils d'information/contrôle type tablettes, smartphones avec applications dédiées
3. « hyper-connectivité » des outils et objets (internet des objets) permettant la traçabilité des activités, parcours délais etc (ce qui peut être un levier pour coordonner mutualiser les lots entre plusieurs entreprises et massifier l'utilisation des infrastructures)
4. demande croissante de sécurisation des systèmes de communication
5. développement de la communication entre véhicules, et avec l'infrastructure, pouvant également contribuer à une optimisation des flux. Une étude citée par F. Rispe (PROLOGIS) sur les convois de camions dont les déplacements gérés par intelligence artificielle (pour réduire notamment les espacements entre camions) pourraient bientôt réduire de 15% leur trafic.
6. Autre impact sur l'adaptation au consommateur et la course au « zéro stock » : par ex, les imprimantes 3D pourraient amplifier la tendance à la personnalisation de la consommation, avec les conséquences déjà évoquées. F. Rispe cite Amazon qui brevète des camions possédant des imprimantes 3D fabricant certains biens pendant le trajet...
7. Sur le plan de l'organisation des entreprises, certains scénarios envisagent une prise en charge par les logisticiens de certains processus de production, par le biais de l'externalisation. Dans une économie de l'information et de la connaissance, de plus en plus dématérialisée, les entreprises de logistique pourraient développer de nouveaux services de gestion des flux de données pour le compte d'autres entreprises (vision extensive du métier des opérateurs de logistique contractuelle)
8. Tout ceci ayant un effet sur l'évolution des métiers et qualifications dans la logistique

2) Scénarios économiques et mutations sociales prospective et innovation induite par l'e-commerce

Quelques tendances mondiales: [données source colloque ORIE et conférence SITL du cabinet ALOER](#)

- Tendence lourde éco (2017: 1500 m2 \$ de CA soit le PIB du Canada, Amazon 79 M2\$ de CA, Walmart en tête de liste 482)...certains fonctionneraient à perte...la remontée des prix pour le client final est inévitable d'après JLL
- Amazon prime day en 2016: 639 commandes traitées à la seconde

En France [Source: Rapport IAU mars 2016, FEVAD 2016](#))

La France est signalée comme marché à gros potentiel...par comparaison US, GB déjà plus matures, fera 100 M2€ de chiffre d'affaires en 2020 (82 M2€ en 2017)

Le e-commerce est une nouvelle pratique de consommation qui croît chaque année. un mode de consommation à part entière des Français.

Aujourd'hui, 77% des français achètent à distance. Le e-commerce représente 8% du total des livraisons. Les prospectivistes prévoient qu'il occupera à terme 20% des parts de marché du commerce en France.

Aujourd'hui, les trois quarts des acteurs de la vente en ligne sont multicanaux. Pour 86% d'entre eux la vente en ligne a complété une activité de commercialisation existante. Les ¾ des acteurs de la vente en ligne ont des points de vente physique (90% dans le commerce de détail).

Il faut distinguer distributeurs classiques passant au multicanal (Carrefour online par ex) et « pure players » (Amazon) qui ne vendent que par internet et mettent en place une articulation de leurs locaux et des types de locaux très spécifiques(cf annexe)

2) Scénarios économiques et mutations sociales

prospective et innovation induite par l'e-commerce

1. Les grandes plateformes récentes très étendues, sont souvent en grande couronne quand les sites plutôt petits gravitent autour de l'A86.
2. Les pure players (distributeurs exclusivement par internet) s'implantent selon les standards de la grande logistique en 3ème couronne et au-delà, sur des territoires plus enclins à les accueillir (ex Amazon Brétigny, Senlis...)(la logistique est avant tout perçue comme une source d'emplois), qui ont une fiscalité et un foncier plus favorables (surface, valeur), ou pour desservir des bassins qui s'étendent à plusieurs pays. Ils se sont implantés autour de l'A86 sur des surfaces inférieures à 10 000 m². Ensuite ils franchissent la Francilienne et à partir de 30 000 m², ils tendent à s'implanter hors de l'Île-de-France.
3. Ne pas oublier des pure players de petites enseignes spécialisées: besoins en locaux moyens comme les distributeurs traditionnels, implantations sur des terrains « moyens »
4. Par contre, les distributeurs traditionnels (ex Carrefour) et qui ont une activité internet sont pour l'essentiel implantés entre l'A86 et la Francilienne, sur des surfaces de plus de 30 000 m².
5. Ce regroupement physique est possible grâce aux systèmes d'information et aux process mutualisés avec mise en place d'un stock commun aux 2 canaux de vente, avec un seuil garantissant la disponibilité des produits online. L'Île-de-France dont le tissu logistique a une vocation régionale et nationale est a priori concernée par ce mouvement, à condition de trouver les espaces, exemple concret de Carrefour-online implanté sur les ex-terrains Peugeot.

Conséquences pour la logistique

1. une évolution « disruptive »: l'ensemble des acteurs de la distribution doivent désormais intégrer une stratégie e-commerce à leur business plan.
2. nécessite des surfaces d'entreposage plus importantes. (2 à 3 fois plus que le commerce classique) et des flux ou mouvements plus nombreux
3. Émergence de locaux plus hauts (20m) et XXL essentiellement actuellement pour les grands « pure-players »
4. Recherche de locaux importants près des zones urbaines et importance du « relais » de la logistique urbaine (les territoires attractifs pour les e-commerçants ayant en parallèle des projets de logistique urbaine)

B - les dynamiques d'évolution en cours

2) Scénarios économiques et mutations sociales Prospective retombées emploi, économie, recettes fiscales

Deux principaux impacts économiques positifs sont associés aux implantations logistiques : les emplois et les recettes fiscales

Quelques repères sur l'emploi

Évolution de la manutention et de la gestion de stocks (avec la disparition des emplois manuels peu valorisants) avec

- la gestion de flux (montée en charge des compétences de gestion des données et systèmes d'information)
- des opérations de préparation de commandes
- des opérations de personnalisation des colis et de gestion des retours (spécifique entre autres au e-commerce)

MAIS ces deux derniers leviers d'emploi pouvant être automatisables à moyen terme de même que des tâches tertiaires concernées par l'intelligence artificielle qui va arriver dans des métiers comme la comptabilité-gestion, le secteur médical etc

Le seul vrai frein est que les robots qui remplaceraient les préparateurs coûtent encore trop cher / coût de la main d'œuvre actuelle.

Ratios d'emploi à l'hectare

Exemple du tableau récapitulatif (page 38) de l'ordre de 50-60 emplois /ha.....plus si on va vers de la logistique à HVA et si...on densifie les opérations

« Quand on fait de la logistique pure et dure de distribution, c'est 30 personnes à l'hectare bâti mais quand on fait du e-commerce ou de la messagerie, c'est 120 emplois à l'hectare bâti voire 150. » (Entretien Président Afilog : 26/11/2013)

Les entrepôts d'Amazon, où de nombreuses opérations sont nécessaires pour préparer les colis, se situent pour cette raison dans la fourchette haute voire au-dessus de ces ratios. Par exemple, celui de Saran, d'une superficie de 72 000 m², emploie 1 500 salariés. Brétigny: 3000 emplois annoncés pour 31ha de foncier soit 100 emplois/ha (mais on part sur une base de 1000 avec des informations à vérifier)

Quelques repères sur les recettes fiscales

8-10 euros/ha/an d'après RHEA (entretien C. Dercourt RHEA)

À moyen terme: quelles recettes locales reviendront directement aux collectivités...avec les réformes en cours ? mais ce n'est pas un argument distinctif pour/contre la logistique

3) Prospective de projets et d'innovations pour le transport

Transport terrestre

Rappels sur l'évolution des modes de transport (en t-km) entre 1990 et 2010 dans l'Union Européenne

- Transport maritime entre l'Europe et le reste du monde + 21 %
- Transport aérien entre l'Europe et le reste du monde + 120 %
- Transport routier national + 35 %
- Transport fluvial national - 2%
- Transport ferroviaire national +0 %

Quelques rappels sur la situation actuelle:

1. Mode majoritaire, la route transporte 90 % des tonnages, le fluvial 5 % et le fret ferroviaire 5 %. Ces chiffres concernent le transport de marchandises effectué par les professionnels du secteur (on ne compte pas les marchandises transportées par les particuliers). Pour le schéma régional de la logistique du CRIF, l'IAU actualise ces chiffres à: 91%, 7% et 2%
2. Ces zones d'activités sont desservies par la route exclusivement pour la majorité d'entre elles. Un petit nombre est embranché fer (ZI Mitry Mory Compans, Prologis Park Garonor à Aulnay, Moimont Central Space, une plate-forme Logistique ainsi qu'une ZAE accueillant des activités logistiques à Moimont)
3. par définition, l'aéroport pour le fret aérien (Sogaris, Fedex, Roissy Fret et Roissy Hub Courrier international).

B - les dynamiques d'évolution en cours

3) Prospective de projets et d'innovations pour le transport

Transport terrestre

Quelques pistes générales de réflexion:

Stabilité relative de sa part qui reste prédominante

1. A long terme, selon les études disponibles, quelque soient les scénarios de croissance et d'échanges dans le monde, le transport terrestre représentera encore 70% des échanges [Réf CGEDD projections de la demande de transport sur le long terme juillet 2016](#)
2. En France (1) la part du transport routier est très stable à horizon 2030 avec une croissance légèrement plus faible du trafic camions
3. Dans le Grand Roissy, la part multimodale consacrée au ferroviaire ne va pas fortement évoluer d'ici 5 à 10 ans sauf changement stratégique majeur des acteurs. Le transport routier (90% du trafic actuel) restera prédominant. Après l'abandon de fait d'une multimodalité fer/route au site d'Aulnay, la seule plateforme multimodale peut être Saint Mard (à long terme)
4. L'étude la plus récente de la DRIEA (2016) qui alerte sur la congestion routière tenait compte de tous les projets programmés avant le retard annoncé des lignes du MGPE, il y aura un rééquilibrage très relatif entre les freins mis à certains projets et le surcroît d'encombrements routiers, mais l'étude ne tenait pas compte du bouclage du financement de la Francilienne nord-est ni du report du MGPE.
5. Les gains en carbone sont réels comme le rappelle la FNTR, on aura une réduction des consommations de carburants avec l'utilisation de carburants alternatifs tels que les biocarburants ou agro-carburants, ainsi que la généralisation des motorisations hybrides et électriques dans tous les modes de transports.

Innovations encore limitées à 5-10 ans

1. Les drones commencent à apparaître pour la gestion des stocks en dehors des horaires travaillés dans les entrepôts, les drones de livraison apparaissent de façon expérimentale pour des zones spécifiques et les professionnels ne les voient pas systématisés avant 2040
2. on n'a pas d'horizon crédible pour les camions volants...on peut gagner une marge sur la gestion des convois de 15%...[source F. Rispe, Prologis](#) qui sera mangée par 3 ans de croissance relative à 15% par an du e-commerce (sur la base d'un quart des flux or cette part va s'accroître avec une baisse probable de la distribution classique)

3) Prospective de projets et d'innovations pour le transport

Transport terrestre

Extrait de l'étude CGEDD prospective des transports à long terme (juillet 2016)

3. TRANSPORT DE MARCHANDISES

Après une diminution de 18 % entre 2007 et 2012, liée à la crise économique et financière de 2008, le transport de marchandises devrait repartir à la hausse, portée par les hypothèses macroéconomiques et notamment par la croissance du PIB. La demande de transport, c'est-à-dire le volume de marchandises circulant sur le territoire français, passerait ainsi de 2 428 millions de tonnes en 2012 à 3 256 millions de tonnes en 2030, soit une augmentation annuelle moyenne de 1,6 %. Cette augmentation est particulièrement forte pour la demande internationale, de l'ordre de 2,2 %. La progression se poursuit sur un rythme un peu moins élevé entre 2030 et 2050 pour arriver à un volume de 4 027 millions de tonnes, soit une croissance annuelle moyenne de 1,1 %. Ces projections supposent que les dynamiques d'évolution de la demande de transport, estimées à partir des comportements observés sur la période 1985-2009, soient inchangées sur la période 2012-2050. On observe notamment, sur les vingt dernières années, un développement important des plates-formes logistiques qui ont un impact fort sur la demande de transport ; il a été supposé une poursuite de ce mouvement, quoiqu'à un rythme moins soutenu.

Tableau 5 : Trafics de marchandises et parts modales à l'horizon 2030

Mode	2012		2030		
	Mds t.km	Part modale	Mds t.km	Part modale	TC AM 2012-2030
Route	263,5	86,7 %	382,7	86,7 %	2,1 %
Fer	32,5	10,7 %	47,2	10,7 %	2,1 %
<i>dont fer conventionnel</i>	24,5	8,0 %	32,3	7,3 %	1,6 %
<i>dont transport combiné</i>	7,2	2,4 %	10,4	2,4 %	2,0 %
<i>dont autoroutes ferroviaires</i>	0,9	0,3 %	4,5	1,0 %	9,6 %
Fluvial	7,7	2,5 %	11,6	2,6 %	2,3 %
Total	303,8	100 %	441,6	100 %	2,1 %
<i>Trafic PL (Mds PL.km)</i>	27,1	-	35,1	-	1,4 %

Source : projections avec Modev du CGDD

L'augmentation de la demande de transport de marchandises est la plus importante sur les types de marchandises ayant les portées de déplacement les plus élevées. Les distances moyennes de transport devraient donc s'allonger et les trafics augmenter plus rapidement que les volumes de marchandises en circulation. Le trafic total de marchandises évoluerait ainsi au rythme moyen annuel de 2,1 % et passerait de 304 à 442 milliards de tonnes-kilomètres à l'horizon 2030.

3) Prospective de projets et d'innovations pour le transport

infrastructures et multimodalité: des évolutions lentes

Les horizons des grands projets de multimodalité fluviale et ferroviaire reculent dans le temps:

- Le CSNE au financement récemment bouclé mais l'Etat doit valider la « régionalisation » du projet et celui-ci pourrait alors redémarrer...avec un an de plus au planning soit 2026...
- Le fret ferroviaire est jugé très en retard (« équipements obsolètes, service pas assez fiable et trop coûteux...), manque de plateformes (seule Saint-Mard pourrait rester en lice à long terme pour devenir une plateforme multimodale et la DRIEA souligne)

les données prospectives sur le multimodal montrent une évolution géographique possible de la logistique en Ile de France vers l'ouest autour des infrastructures nouvelles à long terme:

- Projet « Magéo » de mise à grand gabarit de l'Oise entre Compiègne et Creil à horizon 2023 reliant le CSNE à Creil et Achères
- Alliance HAROPA et mobilisation des ports urbains de l'Axe Seine
- Bouclage de l'A104 ouest (de Cergy à l'A13)
- Articulation de la Seine avec le Canal Seine nord Europe au port « Seine métropole » secteur Achères avec possibilité de grandes plateformes logistiques

Dans une stratégie long terme de l'Ile de France en spatialisation de la logistique, le Grand Roissy doit être associé pour bien se « connecter » à cet axe et ne pas subir les flux qu'il faut prévoir en quoi cela peut alléger le trafic de l'A1 et sa fonction de « territoire servant » régional

3) Prospective de projets et d'innovations pour le transport

Transport terrestre / Enjeu prospectif: le bouclage de la francilienne

Bouclage est-nord de l'aéroport: question de « doctrine » d'aménagement et d'implantations

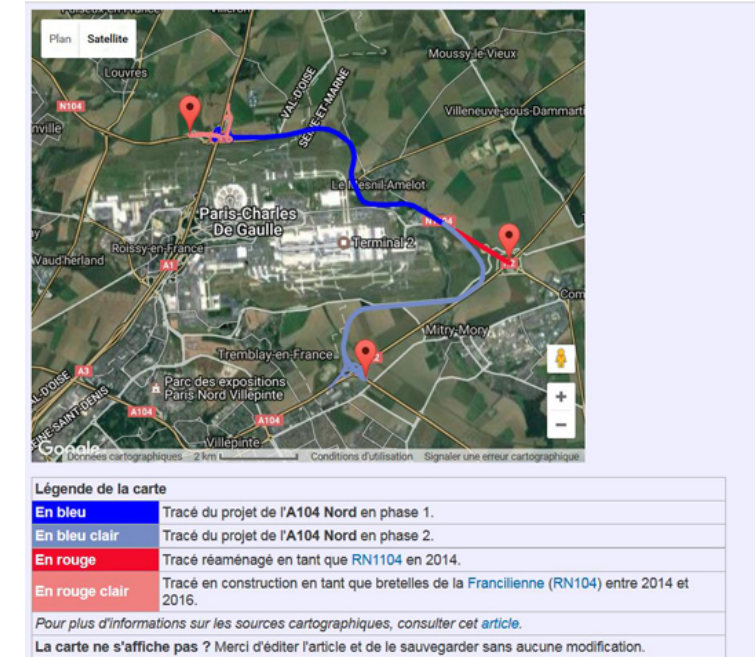
- Réserve foncière ADP de Compans (déjà citée)
- Reste 100-150 autres ha potentiels d'après Rhéa

Y a til un potentiel d'une grande zone d'activité plateforme permettant des emplois et des services locaux (en synergie avec le Mesnil Amelot) sans engorgement et sans passer par le centre de villages avec une connexion rond ad hoc sur l'A104 une fois bouclée?

Le bouclage ouest (de Cergy Achères à l'A13) est à terme plus éloigné...

Il offrira des options nouvelles de connexion vers les ports de la Basse-Seine (et le monde) et renforcerait l'attrait de toute zone logistique le long de l'A104 donc vers l'est et Roissy.

Opportunité ou risque de concentration des politiques nationale et régionale vers des plateformes multimodales au détriment des infrastructures et moyens pour les projets du Grand Roissy ? L'enjeu est avant tout d'être informés et associés à la vision régionale (du côté Conseil régional comme Etat)



4) prospective pour les entrepôts: plateformisation

Le modèle économique des grands développeurs-investisseurs de l'immobilier logistique se généralise (en liaison avec l'intervention des investisseurs internationaux déjà citée) et leur logique de « foncière investisseur » est de construire des parcs logistiques

une zone logistique privée intégrée, fermée et gardiennée, composée de plusieurs entrepôts, et aménagée, développée et gérée dans le temps long par eux seuls.

Ce modèle du parc logistique présente des avantages:

1. concentration des activités logistiques sur un nombre limité de sites, aussi appelé « plateformisation » (et à laquelle le modèle du parc logistique contribue).
2. amélioration de la productivité des activités logistiques par effet d'échelle, évitant le mitage du territoire par des implantations isolées et la diffusion des nuisances.
3. Amélioration du taux de remplissage des moyens de transport et d'atteindre le niveau suffisant pour mettre en œuvre des transports massifiés.

Les institutions (Etat, Région) centrent leurs préconisations sur les grandes plateformes logistiques, on y revient en partie C

Source [M. Savy rapport 2015 pour la conférence logistique de l'Etat](#)

B - les dynamiques d'évolution en cours

4) prospective pour les entrepôts: Entrepôts XXL, quartiers logistiques et plateformisation

Remarques:

Certains opérateurs préconisent des zones d'activité « XXL » de 100-150ha avec diverses activités (PME, bureaux, commerces pour la zone) au sein desquelles un « quartier » logistique peut être viable à 30-40ha (ex Barjane à Aérolians):

- Avec plateformes logistiques (ensemble d'immeubles dédiés, circulations et aménagements étudiés pour camions)
- Dans des « quartiers logistiques » de 30-40 ha
- En moyenne, un bâtiment représente une emprise au sol de 40% de la surface terrain (par exemple, 40 000 m² nécessitent un terrain de 10 ha)
- Idéalement au sein de zones d'activité elles même XXL comportant des quartiers différents (PME, tertiaire...)
- L'effet d'attractivité, de mutualisation de services et de coûts, les choix d'aménagement et de cohérence architecturale étant meilleurs,
- La gestion complète déléguée ayant des avantages sur le maintien de la qualité du site, la gestion des entrants sortants etc

4) prospective pour les entrepôts: Nouveaux types d'entrepôts pour le e-commerce et le multicanal



© Concreto



© Arthur Loyd Logistique

1. rappel des transactions de 2017:

25%

9

Sup. à 60 000 m²

+44%
2. Plusieurs raisons de besoins de grande tailles de surfaces (« XXL »):
 - La gestion en flux tendu en e-commerce nécessite 3 fois plus de stock et 2 à 3 fois plus de surface de stockage
 - Les entrepôts de distribution fonctionnent de plus en plus en « multicanal » (magasins, vente à distance, e-commerce...) ce qui massifie les stocks et mutualise les coûts
 - Les locaux évoluent en hauteur: elle passe de 9m classiques à 15 m (ou 20 pour Amazon) selon le type d'e-commerce et de mode de stockage
 - Permettant d'empiler des zones de :
 - Réception avec stockage
 - Expédition
 - Mezzanines « de préparation de commandes » avec personnalisation des envois
3. La conception même des locaux facilite la mécanisation de gestion des stocks (cf exemple AMAZON)
4. Cela pose la question de la qualité architecturale et de la réversibilité de ce type de locaux

« Première raison à l'inflation des mètres perceptible depuis plusieurs années : la rationalisation des processus logistiques de la grande distribution et des enseignes spécialisées ainsi que la mutualisation des équipements pour diminuer leurs coûts. »

B - les dynamiques d'évolution en cours

4) prospective pour les entrepôts: Nouveaux types d'entrepôts pour le e-commerce et le multicanal

Besoins fonciers et immobiliers

Rappel de quelques paramètres des besoins fonciers (source VOX et exemples)

- Un entrepôt occupe en moyenne en mètres carrés plancher au sol 33% à 40 % de sa parcelle (ex Carrefour online, Barjane Aérolians)
- Mais un peu plus dense en e-commerce (50% à 60%) avec hauteurs classiques (10-12m) et terrains à plusieurs bâtiments type Moussy le neuf ex pages suiv ou élevées (20-22m)

Le foncier est consommé en fonction :

- de grandes aires de stationnement et de manœuvre pour les poids lourds, ainsi que des parkings pour les employés.
- De la réglementation particulière des « installations classées pour la protection de l'environnement » (ICPE) Cette réglementation se traduit par un certain nombre de contraintes en termes de construction ainsi que par une distance obligatoire à respecter entre un entrepôt et les bâtiments voisins. Enfin, l'exigence, souvent inscrite dans les PLU, de qualité paysagère tend aussi à augmenter la part de la parcelle non bâtie.
- Les contraintes propres au terrain (forme, desserte, accès) peuvent limiter l'optimisation de la surface bâtie (ex Aérolians: « courbure » du D40)

Conclusion indicative: les locaux logistiques polyvalents (favorisés par les foncières) sont plus pérennes en emploi avec multiples usages dont e-commerce sans logique de grande hauteur avec une consommation foncière élevée, les locaux dédiés au e-commerce ou à la logistique de « e-commerce urbain » sont plus denses puisque plus élevés mais à architecture et usage plus spécifique.

4) prospective pour les entrepôts: exemple classique de locaux polyvalents (Garonor lot 008 de LOGICOR)

PRESTATIONS



- Hauteur libre de 10,50 m
- 22 quais
- 2 accès plain-pied
- Aire de manœuvre de 35 m
- Dallage : 5 t/m²
- Profondeur : 115 m
- Parking VL : 85 places
- Local de charge : oui
- Charpente béton
- Sprinkler : oui
- Bureaux climatisés : 2 niveaux
- Locaux sociaux : sanitaires et vestiaires


NORMES ENVIRONNEMENT :

- ICPE : Autorisations rubriques 1510-1 / 1530-1 / 1532-1 / 2662-1 / 2663-1a / 2663-2a – Déclaration rubrique 2925
- Certification BREEAM



4) prospective pour les entrepôts: exemple classique de locaux polyvalents (Moussy le Neuf La Barogne, LOGICOR)



PRESTATIONS



- Hauteur de 12 m
- 45 quais
- 4 accès plain-pied
- Aire de manœuvre de 35 m
- Dallage : 5 t/m²
- Trame de poteau : 12 x 24 m
- Profondeur : 102 m
- Parking VL : 194 places
- Parking PL : 20 places


- 4 locaux de charge
- Charpente béton
- Sprinkler ESFR
- Eclairage zénithal : 4 %
- Site entièrement clos de 9 ha
- Bureaux climatisés
- Locaux sociaux : vestiaires et sanitaires
- Gardiennage 24h/24, 7j/7

SURFACES

Surface totale
41 845 m²

DESCRIPTIF	SURFACE
Entrepôts et mezzanines	40 445 m ²
Bureaux & locaux sociaux	1 200 m ²
Locaux techniques	200 m ²



104, avenue de France • 75013 Paris
01 46 46 10 37

www.logicor.eu

Logicor fait partie des leaders européens de l'immobilier logistique avec 13,6 millions de m² d'entrepôts et 630 bâtiments répartis dans 17 pays, dont la France, le Royaume-Uni et l'Allemagne.

© LOGICOR / Février 2018 / Document non contractuel - LOGICOR GESTION SAS / 752 899 095 RCS Paris / 10, rue du Défilé - 75008 Paris - Les renseignements portés dans ce document sont donnés à titre indicatif et ne constituent en aucun cas des conseils, recommandations ou offres de services et ne sauraient engager les services clients, propriétaires de biens ou autres intervenants. info@logicor.eu

NORMES ENVIRONNEMENT :

- ICPE : Autorisations rubriques 1510-1 / 1530-1 / 1532-1 / 2662-1 / 2663-1 / 2663-2-a - Enregistrement rubrique 4331 - Déclaration rubrique 2925 - Non classé rubriques 2910 / 4321-2
- Certification BREEAM

Une messagerie de 18 000 m² de haute qualité a été livrée en janvier 2016 pour au groupe TNT/ FEDEX



18 000 m² de surfaces logistiques

7 hectares de foncier

Certifications ISO 14001 & BREEAM
Very Good



ASPECTS ARCHITECTURAUX & POINTS CLES

- Une messagerie de 18 000 m² de haute qualité dont 2200 m² de bureaux
- Process de tri dernière génération
- Confort des usagers
- Efficacité énergétique
- Traitement alternatif des eaux pluviales
- Intégration paysagère du projet

Une plateforme pour gérer l'activité des pièces de rechange des avions d'affaire Falcon est en cours de construction pour Daher et Dassault



16 500 m² de surfaces logistiques

1200 m² de bureaux

4 hectares de foncier

Certifications visées ISO 14001 & HQE Excellent

Démarche Chantier vert



Type de logistique	Fret aérien	Logistique liée aéroport (messagerie express transitaires commissionnaires)	Logistique haute valeur ajoutée Liée aéroport ou non	Grande logistique industriels et distributeurs en Bto Bou prestataires	e-commerce distribution classique ou multicanal	e-commerce pure players	Logistique urbaine
Synergies d'activités	ADP, Compagnies aériennes, entreprises logistiques liées au fret aérien et leurs clients	Entreprises clientes des logisticiens sans rapport de proximité obligée sauf place aéroportuaire	Logistique HVA liée fret aéroport et viabilité ADPAF			Agences locales des pure players et logistique urbaine	Activités de services et artisanales, activités de centre-villes
Exemples	Groupe ADP • 51.7 ha sur Compans • 1/3 logistique • 1/3 services (hôtellerie) : 2 hôtels • 1/3 entreprises aéronautiques	TNT (Aérolians Barjane) Chronopost à Aulnay PSA	-Daher prestataire « 3PL » pour Dassault -Aérolians OEM services à Tremblay (logistique d'urgence aéronautique) -logistique opérateur du luxe sur Aérolians	Projet Vémars	Carrefour online	Amazon Brétigny ou Senlis Cdiscount Vémars	Paris Air 7 Vailog Gennevilliers à 80% pour IKEA, à 5 km de Paris (porte de Clichy)
Surface plancher / foncier Spécifications architecturales (parkings, hauteur, etc)		5,3 ha pour Chronopost (11 100 m2)	OEM: 12000 m2 terrain, bâti sur emplacement 7000m2		13 ha pour Carrefour online (26000m2 plancher) et Chronopost	Amazon Brétigny 58 000m2 d'emprise, 140 000m2 de plancher sur 3 niveaux, 20m de hauteur	Paris Air 7 Vailog : 8ha, 64000 m2, 2 niveaux
Emplois créés		Chronopost Aulnay-PSA : 290 TNT Aérolians : 100 emplois	130 emplois soit 110 par ha de terrain		Carrefour online: 500 emplois et Chronopost 290 emplois Ratio emploi/ha : 55-60	Amazon 1000 emplois « CDI » annoncés dans les 3 ans	

B - les dynamiques d'évolution en cours

4) prospective pour les entrepôts: Nouveaux types d'entrepôts pour le e-commerce et le multicanal

Plusieurs types d'e-commerce et de solutions de stockage-prélèvement impliquent différentes organisations de l'espace et des spécifications immobilières différentes (1)

- Amazon Brétigny: vision « extensive » en surface avec des robots venant chercher des étagères à casiers évitant aux opérateurs de préparation de commandes de se promener dans des grandes surfaces avec un gain de temps
- Ou bien rangement grande hauteur et le robot vient chercher objets très hauts avec classement naturel des objets les plus lourds en bas et/ou les moins demandés
- Les caractéristiques produit déterminent en partie le mode de rangement: par ex, on stocke produits blancs avec la 1ère logique, on ne les empile pas
- Mais on peut combiner dans un même ensemble 3 niveaux dont le plancher avec une vision extensive et/ou le stockage d'objets lourds

La tendance commune est d'avoir des niveaux successifs préparation /personnalisation de commandes/ tâches tertiaires relations client, gestion de SI

- D'où « mezzanines » de préparation
- Et/ou latéralement un magasin de grande hauteur pour objets en logique de stockage en hauteur
- En tout cas avec le critères des 3 fois plus de stock à avoir, on arrive à des logiques de taille XXL et de hauteur 20-22m, avec configuration très spécifique

(1) Conférence du cabinet ALOER le 21 mars à la SITL

B - les dynamiques d'évolution en cours

4) prospective pour les entrepôts: Nouveaux types d'entrepôts pour le e-commerce et le multicanal

Quelques points de vigilance pour une stratégie du Grand Roissy

1. Les opérateurs du e-commerce sont multiples: les distributeurs traditionnels n'ont pas les besoins des « pure players » (locaux assez classiques pour les premiers spécifiques pour les seconds cf plus haut) et les techniques de stockage-préparation sont variées
2. Le rejet de nouvelles grandes zones logistiques de type Amazon-Brétigny et/ou de grands lots d'e-commerce faute de place et de compatibilité avec les schémas d'aménagement est justifiable mais:
 - elles iront géographiquement...plus au nord (Oise, Aisne (1) ...)
 - Cela devrait accroître le trafic routier notamment l'A1 ...donc les nuisances sans l'activité et les emplois !
 - Proposition: étudier où elles sont encore compatibles dans le Grand Roissy avec les équilibres et priorités proposées, demander un droit de regard sur les implantations hors GR qui impactent les réseaux routiers du GR.
3. Cela pose la question des infrastructures de liaisons avec la logistique urbaine (même sujet plus desserte locale réseau secondaire et urbain) qui se retrouve encore plus éloignée (sauf pour le GR à jouer des zones logistiques relais avec opérateurs massifiant des flux avant de les envoyer en zone urbaine dense, c'est l'articulation des 3 qui compte d'où une cohérence territoriale régionale
4. Les locaux très spécifiques du e-commerce « pure players » posent des questions spécifiques:
 - Quid de la pérennité des croissances annoncées (15% par an scénario du trend de mondialisation hors crise de type 2008)
 - pas encore de marché d'échanges pour ces biens qui ne sont pas encore un « produit investisseur » ([source petit déjeuner AFILOG](#))
 - Risque de friche : quelle reconversion pour d'autres preneurs et d'autres usages
 - Risque d'emploi: que vaut la promesse du ratio élevé d'emplois si hausse de la robotisation et de l'intelligence artificielle...

1 - avec multimodalité fluviale CSNE à Noyon par exemple

B - les dynamiques d'évolution en cours

5) La logistique urbaine

1. Quelques constats généraux (source: [petits déjeuners de la logistique dans le Val d'Oise \(mai 2017\)](#))

Le dernier kilomètre logistique est le plus coûteux pour les entreprises (jusqu'à 25% du coût total de transport) et le plus impactant pour les collectivités territoriales (pollution, congestion, nuisances sonores). Par ailleurs, la croissance récente du e-commerce conduit inexorablement à une augmentation des flux de marchandises en ville.

Pour limiter les déplacements liés à la livraison finale du client, il est nécessaire d'organiser et de planifier le retour de la logistique en ville. Le développement d'entrepôts « innovants » en zone urbaine dense ou d'espaces logistiques dans les opérations d'urbanisme sont des solutions qui nécessitent une vision logistique sur les territoires.

Les coopérations entre les acteurs publics et privés doivent être encouragées dans ce sens, afin de développer une logistique durable en ville.

2. Deux constats rapides pour le Grand Roissy:

- Les zones dédiées à la logistique urbaine en proximité d'agglomérations et suffisamment proches de Paris sont par nature limitées (ex Aulnay) puisque le sud du GR est encore éloigné de Paris. Mais des grands opérateurs peuvent être associés à des études. Prologis veut bien regarder des opérations 5-10 000 m2 comme à Gonesse cité)
- On doit cependant étudier de nouvelles opérations sur des terrains bien desservis en périphérie de villes et agglomérations importantes, on doit pouvoir intégrer la logistique aux ZAE dès leur conception (s'il y a un besoin) gestion prévus des flux de sortie ZAC, grands tests intéressants gestion déchets (boucle optimisant le chargement) (1)
- La logistique urbaine de cœur de ville doit être étudiée avec l'exemple des innovations en cours (Genevilliers, La Chapelle à Paris) A plus petite échelle, la combinaison de fonctions logistique urbaine, activités artisanales et tertiaires est possible au sein d'immeubles d'activité innovants en cœur de villes ou de ZAE urbaines.
- L'autre volet est la réglementation des flux, stationnement, règles de livraison...la diversité des politiques locales peut soulever des questions de cohérence au niveau supra-communal (utilisation de plusieurs critères de réglementation dans une même ville, La loi MAPTAM donne la possibilité aux autorités organisatrices de la mobilité, afin de réduire la congestion urbaine et les pollutions et nuisances affectant l'environnement, et en cas d'inadaptation de l'offre privée à cette fin, de mettre en place des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine (2)

1) D. ALBA, APUR au colloque ORIE du 13/2/2018 2) rapport M. Savy 2015

B - les dynamiques d'évolution en cours

6) Conclusions sur des propositions de « doctrine économique » pour l'ACGR

1. Jouer activement la logistique quand elle sert la stratégie de territoire

- spécialiser les nouvelles implantations vers la qualité et la haute valeur ajoutée et donc améliorer les fonctionnalités du territoire (urbanité, accès...équilibre avec d'autres espaces, logement...) et la qualification -formation sur des thèmes porteurs de la digitalisation pour jouer la « montée en gamme » et la « débanalisation »
- assurer le fonctionnement de l'aéroport en tant que locomotive et sa filière cargo-fret aérien (d'où attractivité globale, spatialisation et desserte des activités et accès)
- maintenir et encourager des activités économiques contribuant au cluster des échanges internationaux (ex logistique liée à l'aéroport comme commissionnaires, messageries express etc)
- trouver un thème de branding comme la « logistique internationale à haute valeur ajoutée » et des actions de promotion associées
- s'inspirer des approches d'entreprises comme FEDEX, ses concurrents et d'autres hubs internationaux, associer les entreprises et ADP

2. Ne pas communiquer spécifiquement sur d'autres logistiques en même temps: e-commerce, grande logistique

- E-commerce: être très sélectif face à une demande déjà présente, identifier des projets pour e-commerce de surface taille moyenne et ratio d'emplois élevé, aux spécifications immobilières classiques et polyvalentes intégrables au sein de ZAE ou de plateformes plus vastes, et/ou des enseignes à image positive d'innovation et d'avenir
- E-commerce grande taille et/ou immobilier spécifique: oui si l'implantation est faisable dans une zone réunissant les critères et pas d'alternative crédible pour ZAE multi-activités
- Grande logistique: dynamique propre et projets en cours à poursuivre, interrogation pour nouveaux projets dans un cadre régional pouvant se « déplacer » vers l'ouest grâce aux projets de report modal sur le fluvial

B - les dynamiques d'évolution en cours

6) Conclusions sur des propositions de doctrine foncière et immobilière

1. Proposition de « doctrine des ressources foncières »

Mettre à jour la spatialisation des activités (ex carte Hank de 2015) et mettre à jour l'avancement « réel » des projets lancés ou à venir (lien avec les tableaux de bord de consommation foncière proposés à l'ACGR, en lien avec le SCOT en cours à la CAPF, le tout en lien avec les schémas ACGR (schéma agricole par ex)

Contexte démarches de travail Région / les SCOT / les schémas directeurs logistiques départementaux (ex Seine et Marne au stade du diagnostic) et le lien avec les villes (PLU).

Avoir une doctrine sur des principes comme la plateformes ou pas, les ZA zones taille importante à mixité d'activités, les « macrolots » demandés par les professionnels de l'immobilier logistique.

Les institutions (Etat, région) centrent leurs préconisations sur les plateformes logistiques, ce qui ne doit pas conduire à exclure pour autant des opérations isolées de logistique qui s'intégreraient dans des ZA avec des bonnes conditions de logiques de marchés, desserte etc..le discours ne doit pas devenir exclusif.

Avec la plateformes gérée par une grande foncière, la collectivité locale perd le lien direct avec les entreprises installées et peut aussi perdre le contrôle de la programmation des types de logistiques présentes.

La spatialisation doit raisonner avec la vision flux et desserte aux bonnes échelles (et les études nécessaires).

2. Pistes de doctrine « immobilier »

Spécialisation et réversibilité des locaux (adaptation, démontage, dispositif de contribution régionale à un fonds revitalisation des friches) et/ou refus d'immobilier trop spécifique et trop rigide en adaptation

Question des prescriptions inscrites dans les PLU (ex: hauteur autorisée)

Dimension juridique (baux emphytéotiques)

C – éléments de doctrine ACGR et orientations proposées

- 1) Positions et actions de l'Etat
- 2) Positions et actions du Conseil Régional
- 3) Positionnement de territoires en Ile de France: l'exemple de Sénart et de Brétigny
- 4) éléments constitutifs de « doctrine » de l'ACGR sur les activités logistiques
- 5) éléments constitutifs de « doctrine » de l'ACGR: quelles politiques locales à développer dans le Grand Roissy
- 6) éléments constitutifs de « doctrine » de l'ACGR: quelles actions institutionnelles à mener
- 7) suites de l'étude et plan d'action

C – éléments de doctrine ACGR et orientations proposées

1) Positions et actions de l'Etat

l'Etat a lancé une démarche globale

- une Conférence nationale sur la logistique en juillet 2015 avec près de 300 participants issus du secteur de la logistique et de la supply chain.
- cette Conférence a conduit à projeter la logistique à un horizon 2025 un cadre pour une Stratégie nationale pour la logistique « France Logistique 2025 ». A la lumière des objectifs qu'il identifie à horizon 2025, mais aussi à court terme, ce document-cadre constitue ainsi une base à partir de laquelle une dynamique collective est proposée aux acteurs concernés par les enjeux de la logistique, sur deux thèmes principaux:
 - L'émergence nécessaire de grandes plateformes logistiques
 - L'importance de la multimodalité et du transport fluvial ou ferroviaire
- Le rapport passe en revue des axes de progrès justifiés qui pourraient déboucher sur des programmes de mise en oeuvre en partenariat avec les collectivités...si la volonté et les moyens suivaient...

Des travaux préparatoires de la Conférence nationale sur la logistique ont été menés par un comité scientifique présidé par Michel Savy dont le rapport a été remis en mars 2015, [utilisé ici comme référence](#)

Bercy a mis en place la commission nationale des services (CNS) au sein de laquelle une section thématique « Logistique & Supply Chain », présidée par Laurent Grégoire, a été créée.

C – éléments de doctrine ACGR et orientations proposées

2) Positions et actions du Conseil Régional

Source notamment pour le SDRIF thèse de P. Raimbault 2015, entretien IAU du 31 janvier 2018

Les dispositifs de référence de la doctrine régionale: SDRIF, PDUIF, plan fret montrent une prise de conscience croissante par le Conseil Régional et ses partenaires (collectivités locales, organismes déconcentrés de l'Etat associés à l'élaboration de ces documents) de l'importance et des défis posés par les activités logistiques dans toute leur diversité à l'échelle métropolitaine.

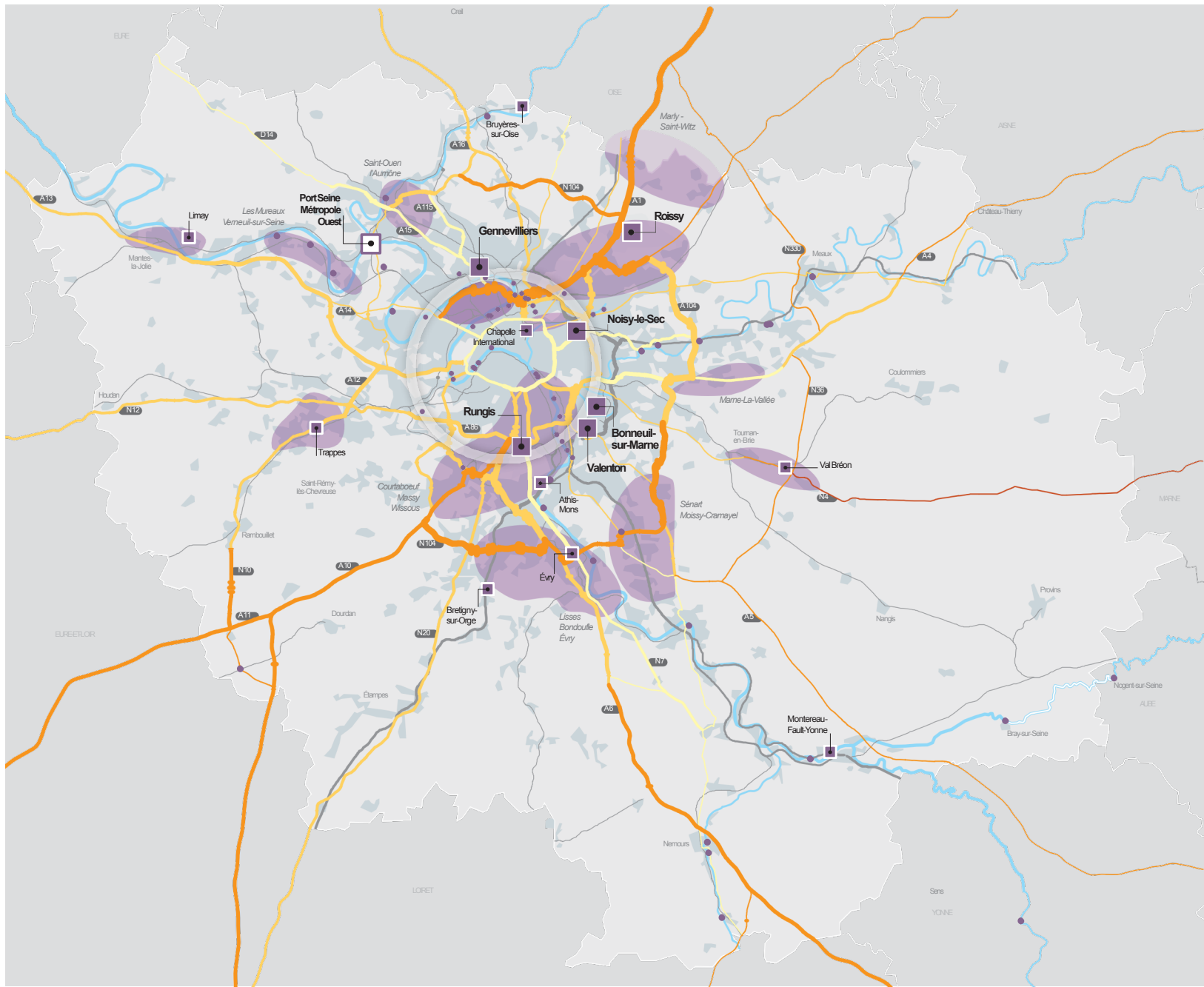
le SDRIF de 2013 et le PDUIF de 2014 convergent et esquissent la stratégie régionale selon deux axes:

- une carte de « l'armature logistique » régionale
- l'aménagement de « nouvelles plateformes logistiques [multimodales] (...) peu nombreuses mais de dimension suffisante pour qu'elles puissent jouer un rôle structurant dans l'organisation des flux de marchandises »
En termes de développement de nouveaux espaces logistiques, les objectifs sont chiffrés : entre 2 800 à 4 000 hectares d'espaces logistiques à aménager et/ou à renouveler à l'horizon 2030. Ce deuxième axe, plus sensible, ne conduit pas au dessin d'un document cartographique.
- D'autres objectifs de développement durable s'ajoutent comme l'amélioration de la performance environnementale du transport de marchandises

1) Le SDRIF

Seul le SDRIF a des règles s'imposant aux collectivités locales

- Le SDRIF s'apparente à un Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) couvrant toute la région Île-de-France, il fixe les grandes orientations en matière d'infrastructures et d'équipements, son principal objet, à portée prescriptive, est de déterminer les espaces nouvellement urbanisables pour chaque commune de la région: il répartit des pastilles entre les communes, chaque pastille indiquant une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 hectares. Il fera l'objet d'une « évolution » en 2018 pour intégrer les besoins liés aux JO de 2024.



Freight and logistics in Île-de-France

Pôle logistique majeur
 Logistique industrielle et grande consommation

Site logistique multimodal
 Enjeu national / international
 Enjeu régional
 Enjeu local

Logistique urbaine
 Secteur à fort enjeu de logistique urbaine

Ratio de poids lourds - 2016
 (en % du nombre moyen journalier total de véhicules)
 - de 5 %
 de 5 à 10 %
 de 10 à 20 %
 + de 20 %

Trafic de poids lourds - 2016
 (en nombre moyen journalier de véhicules)
 moins de 2 500
 de 2 500 à 5 000
 de 5 000 à 10 000
 plus de 10 000

Trafic ferré marchandises - 2013
 (en nombre moyen journalier de trains de fret)
 de 1 à 19
 de 20 à 39
 de 40 à 59
 de 60 à 79

Réseau fluvial
 Voie navigable (grand / petit gabarit)
 Projet de mise à grand gabarit

Fond de plan
 Tâche urbaine

0 10 km
 © IAU 2018
 sources : IAU, DREA, SNCF Réseau



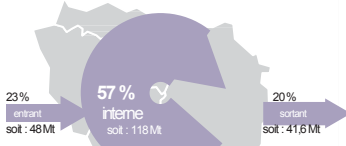
EN 2016 LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EST ASSURÉ PAR :

route 91 %
 soit : 188,5 millions de tonnes

voie navigable 7 %
 soit : 14,1 millions de tonnes

fer 2 %
 soit : 5 millions de tonnes*

FLUX DE MARCHANDISES



© IAU 2018
 sources : IAU, DREA
 *estimation IAU

2) Positions et actions du Conseil Régional

2) Le PDUIF

Le PDUIF a été définitivement approuvé en juin 2014, lors d'un nouveau vote au Conseil régional d'Ile-de-France.

On y retrouve les principaux objectifs présentés dans le SDRIF mais La carte de l'« armature logistique régionale » présente notamment la géographie des pôles logistiques existants ou en cours d'aménagement. Le PDUIF fait donc plus explicitement le lien entre la géographie des divers terminaux multimodaux et les espaces des implantations logistiques plus courantes. SDRIF et PDUIF doivent être cohérents.

Cependant, pas plus que le SDRIF, le PDUIF ne prétend planifier la localisation des zones d'activités économiques dans la région, et encore moins des zones logistiques.

Le PDUIF a en effet fait l'objet d'une actualisation : Ile-de-France Mobilités (ex STIF) a lancé en 2017 la feuille de route du PDUIF. L'action 7 se focalise sur 3 volets:

- 1) préserver 133 sites logistiques existants en Ile de France en pointant les projets favorisant la multimodalité et développer la logistique urbaine en repérant du foncier disponible, la carte de synthèse du PDUIF 2017 montrant juste les sites multimodaux et donc pour le GR, ferroviaires de Carex, Aulnay, Mitry.
- 2) favoriser la voie d'eau et le transport ferroviaire
- 3) Organiser les livraisons et favoriser les mesures environnementales pour les poids lourds

C – éléments de doctrine ACGR et orientations proposées

2) Positions et actions du Conseil Régional

3) Le plan fret

Délibération votée en mars 2018, prévoyant 50M€ d'aides pour des projets innovants

- Pour les infrastructures:
 - Une concentration des efforts sur le transport fluvial et l'amélioration environnementale du transport routier
 - Un plan d'aides au report modal
 - Un soutien aux actions innovantes en logistique
 - Une aide au gestionnaires de voiries
- Pour moderniser les flottes (bus propres, GNV...)
- Soutien aux projets de territoire et aux appels à projets européens
- Animation de démarches coordonnées pour régler les flux en ville (livraisons, stationnement etc)

3) Positionnement de territoires en Ile de France: l'exemple de Sénart et de Brétigny quelques « zooms » tirés des sites institutionnels locaux (1)

Sénart Développement économique : • Création d'un pôle des sciences de l'ingénieur (UPEC, ICAM et autres écoles à venir) • Création d'un club de l'innovation logistique • Création d'un pôle d'excellence logistique

+1500 ha de réserve foncière urbanisable 680 000 m² d'immobilier d'entreprise programmés : • +60 000 m² de bureaux • +150000m² de locaux d'activités • +470000m² d'entrepôts logistiques 7 nouveaux quartiers en cours 10 parcs d'activités en développement 1 site, Carré Sénart, lauréat de l'appel à projets «Inventons la métropole du Grand Paris» pour la réalisation de bureaux démonstrateurs du développement durable

LE PARC A5-SÉNART UN PARC LOGISTIQUE AUX PORTES SUD DU GRAND PARIS
sur 200 ha

À terme, un total de 2 600 emplois y seront créés et 550 000 m² construits.

Ce parc qui accueille déjà des leaders dans le secteur logistique ou de la vente en ligne, renforce le positionnement de Sénart comme pôle logistique d'excellence en Île-de-France.

(1) <https://www.epa-senart.fr/projets> et <https://www.coeuressonne.fr/grands-projets/la-base>

CLUSTER RÉGIONAL DU DRONE CIVIL / BRÉTIGNY-SUR-ORGE

Une offre dédiée aux entreprises de la filière drone avec des espaces de vols pour des essais de la formation qualification et le Pôle de compétitivité ASTECK - Paris Région.

SECURITY PARK, PÔLE RÉGIONAL SÉCURITÉ-DÉFENSE à Brétigny

Favoriser le regroupement sur un même site des activités liées à la sécurité et à la défense. Le cluster accompagne les entreprises pour leur développement à l'international et favorise la mise en réseau d'acteurs tels que le Commissariat à l'Energie Atomique, l'ONERA (centre français de recherche aérospatiale), l'IRBA (Institut de Recherches Biomédicales des Armées), la FPDC (Fédération Professionnelle des Drones

4) éléments constitutifs de « doctrine » de l'ACGR sur les activités logistiques

A - Quelques questions sur les activités de logistique à privilégier dans le Grand Roissy

1. Types d'activité: reprise des conclusions partielles sur les activités et les types d'immobilier-foncier

- Jouer activement la logistique quand elle sert la stratégie de territoire (logistique internationale à haute valeur ajoutée)
- Ne pas communiquer spécifiquement sur d'autres catégories logistiques en même temps: e-commerce, grande logistique
- Identifier des implantations pertinentes pour développer la logistique urbaine dans le secteur dense du GR et des nouvelles formes d'immobilier d'activité et centre urbain
- appliquer des critères sélectifs dans le choix des projets (nature d'activité, consommation foncière et densité de construction, synergies avec les autres activités, nombre et type d'emplois créés...) en utilisant des « grilles » communes ou comparées au niveau ACGR

2. revitalisation des ZA existantes

- Engager un dialogue avec les promoteurs-constructeurs sur des opérations pilote de quartiers de ZA existants combinant le public et le privé, notamment quand de nouvelles implantations déclassent des parcs logistiques voisins (quitte à combiner les nouvelles opérations avec la reprise d'un quartier logistique à réhabiliter)
- Engager un dialogue et des actions sur les voiries (responsabilité juridique, réfection, entretien...) valable à tous les niveaux de collectivités
- Étudier les subventions d'opérations disponibles (ex plan fret région, UE...)

C – éléments de doctrine ACGR et orientations proposées

4) éléments constitutifs de « doctrine » de l'ACGR sur les activités logistiques

B - Quelques questions sur les activités de logistique à privilégier dans le Grand Roissy

2. Spatialisation de ces activités au sein du GR

NB: cela fait partie, pour la CAPF, du projet de SCOT en cours qui doit cadrer/actualiser cette spatialisation

- assurer des priorités dans les zones à développer ou à optimiser, selon des critères objectifs comme:
 - l'effet de saturation du réseau routier, avec des études globales à réactualiser complètement, les plus (bouclage A104), les moins (report métro automatique) et des études de flux par opération
 - la compatibilité des schémas d'aménagement long terme (schéma agricole, trame verte et bleue)
 - la vraisemblance de l'adaptation d'offre de transports collectifs et/ou la mise en place de services partagés (navettes et autres)
 - en préservant les dynamiques définies comme prioritaires (Ex: la place aéroportuaire et sa croissance prévue à l'horizon 2025, les projets déjà lancés.. et leur viabilité)

ces choix étant repris dans les schémas de cohérence territoriaux actuels et en cours avec une échelle plus large de réflexion rappelée plus loin: secteurs limitrophes ACGR, autres pôles logistiques Ile de France, vision régionale et inter régionale

- identifier des zones vastes de plateformisation pour la grande logistique et e-commerce, planifier à moyen long terme quelques lieux potentiels ou n'accepter au coup par coup ces opérations? (ceci est en rapport avec le point 1 page précédente qui limite ces opérations et les réserve à des zones géographiques sans impact sur la zone aéroportuaire et sans alternative crédible de développement)

C – éléments de doctrine ACGR et orientations proposées

5) éléments constitutifs de « doctrine » de l'ACGR: quelles politiques locales à développer dans le Grand Roissy

1) attentes des entreprises ([Quelques remarques au cours d'entretiens LOGICOR, OEM, sans valeur d'enquête](#)):

- Qualité-capacité des accès routiers aux zones économiques
- Entretien des voiries et abords insuffisants (et mauvaise image visuelle)
- Desserte en TC citée: les bus ont une fréquence trop faible et surtout une trop forte irrégularité, certaines entreprises mettent ne place des navettes privées
- Niveau de formation professionnelle et sociale jugé « moyen », problématique d'attractivité du territoire pour le recrutement de techniciens et cadres

2) Axes d'actions ACGR

- Une promotion du territoire volontairement claire et orientée sur les « locomotives » dont la vocation « cluster des échanges internationaux »
- Un partenariat organisé avec les entreprises (utilisatrices, logistique, foncières promoteurs) pour échanger sur les besoins en opérations, les évolutions métier, les accompagnements attendus , des actions communes / Etat...mais aussi des thématiques de partenariat comme l'économie circulaire, la gestion des plans de déplacements et la collaboration des entreprises dans un même site
- Une réflexion et politique partagée de transports collectifs (via l'agence de mobilité) en lien avec le point préc.
- Une réflexion et politique partagée de montée en gamme des formations supposant:
 - Une sensibilisation des jeunes aux métiers de la logistique (ex des actions du CMQ)
 - un approfondissement de besoins sur quelques thèmes ciblés (métiers liés à la digitalisation de la logistique, sécurité-sûreté, ...)
 - en se positionnant volontairement sur l'excellence et les technologies d'avenir liées (ex drones...)
- Des politiques de facilitation de l'accueil des entreprises renforcées et coordonnées à l'échelle ACGR

6) éléments constitutifs de « doctrine » de l'ACGR: quelles actions institutionnelles à mener

Quelques questions de cohérence du développement du Grand Roissy au sein de l'Île de France:

- garder le positionnement actuel du GR ou porter une visibilité au sein de la Région et participer aux études d'échelle régionale:
 - En allant plus loin que « l'évolution » du SDRIF (faite pour les JO) quitte à cofinancer des études
 - en dépassant et complétant le discours sur les plateformes logistiques d'intérêt régional
 - en veillant à l'équilibre des investissements (infrastructures, formation par ex)
 - en proposant spécifiquement des études de flux (routiers) avec une prospective actualisée (nouveaux calendriers et projets)
 - en étant associé via des études au « déplacement » de projets logistiques vers le nord ou vers l'ouest en fonction des projets de multimodalité fluviale notamment?
- pointer les grands interlocuteurs et mener des initiatives:
 - Aménageurs (l'ACGR demande un bilan de la programmation avec un tableau de bord actualisé des projets)
 - ADP (reprendre et adapter travaux convention envisagée pour le CDT, les volets « COMET », la visibilité sur les projets et des études de trafic ou d'autres sujets menés en commun)
 - Autres opérateurs « structurants » du GR et de l'Île de France (Idef Mobilités, SNCF, ports...)

C – éléments de doctrine ACGR et orientations proposées

7) suites de l'étude et plan d'action

NB: cette liste est indicative et n'est pas la feuille de route de l'ACGR sur le sujet

A – études internes à poursuivre

Quelle étude des demandes non satisfaites d'implantation (caractéristiques, causes, besoins...)

Typologie des différentes logistiques et des types de besoins immobilier-foncier

Spatialisation supposant l'actualisation des projets (surtout non lancés) et coordination avec la démarche SCOT de la CAPF

B – Validation de l'étude

Volonté de réflexion sur les critères d'implantation et visualisation des zones géographiques en lien avec démarche SCOT et autres collectivités

C – actions à mener à court terme

1) Relations entreprises et consultations des opérateurs publics et privés

- mise en place du club entreprises en relation avec la fusion à venir Roissy dev et association Pays de Roissy

2) Relations Etat

- approche partenariale, demande d'études actualisées

3) Relations Conseil Régional

- Opportunité de l'évolution du SDRIF et du plan fret: procédures et actions pratiques

ANNEXE liste des personnes rencontrées et réunions professionnelles

1) personnes rencontrées

- Salvi Cals, directeur du développement PROLOGIS
- Léo Barlatier, PDG du groupe BARJANE
- Christophe Broncart, directeur du développement SEGRO
- Edouard Mathieu, ADP immobilier (par tél)
- Catherine Dercourt et Jean-Christophe Renucci, RHEA (par tél)
- Céline Chauderon, asset manager Garonor chez LOGICOR
- Didier Grangé, Pdt d'OEM services
- David Rozenberg, CAPF
- Rita Ceccherini, CAPF (par tél)
- Lydia Mykolenko et Laurence Nologues, IAU
- Valérie Fresneda, CG 95 (par tél)
- Solène Le Coz, CRIF (par tél)
- Jean-Yves Chevallier, ville d'Aulnay-sous-bois (par tél)
- Jean-Charles Eeckhout, CG 77 (par tél)

2) Réunions

- Colloque AFILOG le 6/2/2018
- Colloque ORIE le 13/2/2018
- Salon SITL le 21/03/2018