

Etude sur le transport de marchandises et la logistique à Saint-Quentin-en-Yvelines



Rapport final



Table des matières

Contenu

Table des matières	3
Liste des abréviations	5
Liste des figures	6
1 Préambule	9
2 Logistique à Saint-Quentin-en-Yvelines : état et perspectives	11
2.1 La logistique en Ile de France	11
2.1.1 Organisation générale	11
2.2 Les marchandises sur le territoire de la CASQY	14
2.2.1 Quelles problématiques de terrain ?	14
2.2.2 Le logiciel Freturb	18
2.2.3 Les composantes du transport de marchandises	19
2.2.4 Près de 10 000 activités économiques génératrices de flux sur le territoire	19
2.2.5 La quantification de l'activité marchandises sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines	21
2.2.6 Quels enjeux ?	31
2.3 Réglementations	33
2.3.1 Principes de l'analyse	33
2.3.2 Faits marquants	33
2.4 Le ferroviaire	36
2.4.1 Le fret ferroviaire en France	36
2.4.2 Situation générale de Saint-Quentin-en-Yvelines sur le réseau ferré français	37
2.4.3 Trafics voyageurs	40
2.4.4 Trafics fret	42
2.4.5 Multimodalité et intermodalité	46
2.4.6 La gare de triage de Trappes	47
2.5 Quels enjeux pour le territoire de la CASQY ?	50

3	Quelle stratégie adopter pour le territoire ?.....	51
3.1	Maîtriser les itinéraires des véhicules.....	51
3.1.1	Enjeux pour le territoire	51
3.1.2	La proposition du PLD	51
3.1.3	Principes réglementaires	52
3.1.4	La démarche à adopter	54
3.2	Logistique et ferroviaire : quelles activités choisir ?	56
3.2.1	4 scénarios d'évolution	56
3.2.2	Synthèse multi-critères des scénarios.....	68
3.2.3	La démarche à adopter	69
3.2.4	Plan d'actions	72
4	Le visage logistique de Saint-Quentin-en-Yvelines demain.....	85
5	Annexe	87

Liste des abréviations

AFITF : Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France

AOTU : Autorité Organisatrice de Transport Urbain

CASQY : Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

CA / CPD / CPE : Compte d'Autrui / Compte Propre Destinataire / Compte Propre Expéditeur

CIQA : Comité Interministériel sur la Qualité de l'Air

ENFF : Engagement National Fret Ferroviaire

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

EVP : Equivalent Véhicules Particuliers

IAURIF / IAUI dF : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile de France

OD : Origine Destination

PDU / PDUIF : Plans de Déplacements Urbains / Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France

PLD : Plan Local de Déplacements

PLU / PLUi : Plan Local d'Urbanisme / Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

PTAC : Poids Total Autorisé en Charge

RFF : Réseaux Ferrés de France

SDRIF : Schéma Directeur de la Région Ile de France

SITL : Semaine Internationale du Transport et de la Logistique (anciennement « Salon International du Transport et de la Logistique », et encore largement connu sous ce nom)

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer Français

STIF : Syndicat des Transports d'Ile-de-France (AOTU pour la Région)

TMV : Transport de Marchandises en Ville

TNPL : Taxe Nationale sur les Poids Lourds

VP : voiture particulière (parfois véhicule particulier)

VUL : Véhicule Utilitaire Léger (moins de 3,5 tonnes de PTAC)

ZATE : Zone d'Activités de Trappes Elancourt

Liste des figures

Figure 1 : Les surfaces logistiques en Ile de France sont de plus en plus excentrées.....	12
Figure 2 : Représentation spatiale des principaux sites logistiques régionaux - source : IAURIF.....	13
Figure 3 : Arrêté en double-file pour une livraison, ce porteur ne gêne pas suffisamment la circulation sur cette artère à 2x2 voies pour justifier une action forte de la collectivité - source : Interface Transport	15
Figure 4 : Les traversées possibles du faisceau ferroviaire sur le territoire - source : Interface Transport	16
Figure 5 : Bien que le règlement de la zone l'interdise, des poids lourds stationnent régulièrement sur les voiries de la ZATE - source : Interface Transport.....	17
Figure 6 : Les composantes du transport de marchandises en ville	19
Figure 7 : La répartition des activités économiques de Saint-Quentin-en-Yvelines entre les différentes communes – source : Interface Transport.....	20
Figure 8 : Le tertiaire domine le paysage des activités économiques de l'agglomération - source : Interface Transport	20
Figure 9 : Répartition détaillée des activités de la catégorie "Petit commerce" sur le territoire de l'agglomération – source : Interface Transport.....	21
Figure 10 : Communes du territoire et nombres de mouvements associés – source : Interface Transport	22
Figure 11 : Densité d'activité marchandises dans les communes de la CASQY - source : Interface Transport	23
Figure 12 : Comparaison de la densité d'activité marchandises de Saint-Quentin-en-Yvelines avec quelques agglomérations - source : Interface Transport.....	24
Figure 13 : Répartition entre les réceptions et les expéditions sur le territoire - source : Interface Transport	25
Figure 14 : Les mouveents générés selon les types d'activités - source : Interface Transport	25
Figure 15 : Emplacement et nombre de mouvements générés par les établissements tertiaires du territoire - source : Interface Transport.....	26
Figure 16 : Le poids de la ZATE dans l'activité du territoire (en nombre d'établissements, et traduite en nombre de mouvements) – source : Interface Transport	27
Figure 17 : Répartition des mouvements à l'échelle de la CASQY selon le mode de gestion et le mode d'organisation – source : Interface Transport.....	29

Figures 18 : Répartition des mouvements modélisés sur le territoire par type de véhicules – source : Interface Transport	30
Figure 19 : Les émissions de polluants et de CO2 par an par type de véhicules, dues aux flux générés par les activités du territoire – source : Interface Transport	31
Figure 20 : Tonnages et horaires, les deux leviers utilisés par les communes de la CASQY pour réglementer - source : Interface Transport.....	34
Figure 21 : Les projets de l'ENFF - source : RFF.....	37
Figure 22 : Localisation de Trappes dans le système ferroviaire de l'ouest francilien.....	38
Figure 23 : Vue générale du réseau ferré francilien (source : RFF).....	39
Figure 24 : Zoom sur le réseau ferroviaire francilien. Parmi les couloirs dédiés au fret, la ligne dite « grande ceinture » permet un contournement fret par l'est. Ce couloir est toutefois saturé – source : RFF	40
Figure 25 : Plan des lignes de transport collectif du quart Sud Ouest de l'Ile de France - source : RATP	41
Figure 26 : Les infrastructures fret en région Ile de France - source : RFF	42
Figure 27 : Les deux gares de triages de Trappes et Versailles Matelots - source : Interface Transport	43
Figure 28 : L'évolution du trafic de Fret SNCF entre 2004 et 2009 sur le département des Yvelines – source : SNCF	43
Figure 29 : Les circulations quotidiennes Fret SNCF, par segments, sur la ligne Paris Montparnasse - Chartres en 2009 - source : SNCF	44
Figure 30 : Les tonnages moyens transportés par jour par Fret SNCF, par segments, sur la ligne Paris Montparnasse - Chartres en 2009 - source : SNCF	45
Figure 31 : Les terminaux du transport combiné en France - source : RFF	46
Figure 32 : Vue générale de la gare de triage de Trappes, qui jouxte la Zone d'Activités de Trappes Elancourt.....	47
Figure 33 : Le "triangle" occupé par Yprema à l'est du faisceau ferroviaire - source : Interface Transport	48
Figure 34 : Le réseau circulé par le fret SNCF en 2009 en région Ile de France – source : IAUIF (carte RFF).....	49
Figure 35 : La proposition d'itinéraires poids lourds figurant au PLD de la CASQY	51
Figure 36 : Le panneau B8 du Code de la Route - source : www.code-route.com.....	53
Figure 37 : Proposition de schéma d'itinéraires PL sur le territoire de la CASQY – source : Interface Transport	55

Figure 38 : Schématisation des impacts du scénario 1 sur la ZATE - source : Interface Transport.....	59
Figure 39 : Gravats et matériaux seront stockés sur les parcelles pour la réalisation du scénario	60
Figure 40 : Schématisation des impacts du scénario 2 sur la ZATE - source : Interface Transport.....	62
Figure 41 : Conteneurs et grands volumes de bâti pour la réalisation du scénario	62
Figure 42 : Schématisation des impacts du scénario 3 sur la ZATE - source : Interface Transport.....	64
Figure 43 : du bâti logistique de divers formats alimenteront le territoire	65
Figure 44 : Schématisation des impacts du scénario 4 sur la ZATE - source : Interface Transport.....	66
Figure 45 : les infrastructures à Trappes permettent le déploiement de l'activité de fret ferroviaire.....	67
Figure 46 : Les impacts des différents scénarios proposés - source : Interface Transport	68
Figure 47 : Découpage actuel de la ZATE aux PLU de Trappes et Elancourt - source : Interface Transport	79
Figure 48 : Découpage proposé pour la ZATE, à intégrer au PLUi - source : Interface Transport.....	80
Figure 49 : une des solutions envisagées pour le réaménagement du pont de la Villedieu - source : SYSTRA	82

1 Préambule

Au lancement de la mission la CASQY était en cours de révision de son Plan Local de Déplacements (PLD). Celui-ci a notamment vocation à traduire localement les actions du Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France (PDUIF). En effet, le PLD fait partie des documents de planification locaux qui doivent être compatibles avec le PDUIF (au même titre que les PLU notamment).

En Ile-de-France, le PDUIF est élaboré par le STIF. Le document est structuré autour de 9 « Défis », qui sont chacun déclinés en principes d'actions. Ces principes sont opposables aux communes et EPCI, qui sont donc tenus de les mettre en œuvre.

Le 7^{ème} Défi du PDUIF s'intitule « Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train », et il comporte 5 actions. Les principes qui sous-tendent ces actions sont le besoin vital pour la Région d'une logistique qui soutienne efficacement ses entreprises, combiné à la volonté de maîtriser voire réduire les nuisances liées au transport (pollution, contribution à l'effet de serre, bruit...).

Parmi les principes retenus pour encadrer les actions, concernent particulièrement la CASQY et son territoire :

- « Agir sur l'armature logistique régionale (infrastructures de transport, sites logistiques) » ;
- « Agir sur les réglementations de circulation et de stationnement » ;
- « Développer une gouvernance pour les marchandises pour assurer coordination de l'action et concertation ».

Dans le détail, le PLD doit être en mesure de proposer des outils pour respecter localement les actions suivantes du PDU :

- « Maintenir, conforter et développer les sites logistiques multimodaux ». Cette action indique notamment qu'il faut « préserver les possibilités de développement de sites multimodaux existants en grande couronne », et liste les sites concernés (7 sites fluviaux et 12 sites ferroviaires), dont Trappes fait partie. Ce point est d'ailleurs une transposition du SDRIF, qui date de 2010, et pointe également Trappes comme site multimodal stratégique à préserver ;
- « Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraisons », qui invite notamment à orienter les poids lourds vers le réseau de voirie adapté » et « optimiser les conditions de livraison ». Dans ce dernier point, l'accent est mis sur la mise en cohérence des réglementations, et propose un « référentiel commun », qui propose notamment de généraliser la réglementation sur un paramètre de surface.

Dans ce contexte, la CASQY a commandé un travail d'étude qui a pour ambition, sur la base d'un travail de diagnostic et d'expertise, de **comprendre le contexte local afin de proposer une**

stratégie « marchandises » cohérente à l'échelle du territoire, qui soit compatible avec les exigences du PDU.

A l'enjeu réglementaire direct que constitue le PDU peuvent être associés d'autres démarches et référentiels, qui auront une incidence sur la définition de la stratégie marchandises :

- Le Grenelle de l'Environnement et les différentes actions qui en ont découlé. Deux éléments notamment doivent alimenter la réflexion :
 - o La possibilité, ouverte par le Comité Interministériel sur la Qualité de l'Air, d'intégrer un paramètre de niveau de pollution aux réglementations ;
 - o Le principe d'une taxation des poids lourds pour l'usage du réseau routier non concédé.
- La « feuille de route pour un espace européen unique des transports », publiée par l'Union Européenne, qui définit une stratégie visant à réduire les externalités négatives du transport et sa dépendance au pétrole, tout en améliorant son efficacité. Cette stratégie prévoit notamment de réduire le recours à la route au profit de modes de transport alternatifs, en particulier sur de longues distances (le document cite un palier de 300 km).
- L'Engagement National Fret Ferroviaire, qui vise à améliorer les conditions du transport ferré de fret en France, à travers un plan d'actions ciblées sur certains points bloquants qui brident aujourd'hui le développement du fret ferré (voir aussi l'encadré de la p37).

L'écotaxe

La Taxe Nationale sur les Poids Lourds (TNPL), dite « écotaxe », est un dispositif de tarification de l'usage de l'infrastructure non concédée. En pratique, il s'agit de mettre en place un dispositif de péage applicable au réseau magistral non autoroutier.

Au moment de la rédaction du présent document (novembre 2013), l'écotaxe, dont le lancement était prévu au 1er janvier, a été ajournée par le gouvernement.

2 Logistique à Saint-Quentin-en-Yvelines : état et perspectives

2.1 La logistique en Ile de France

2.1.1 Organisation générale

La Région Ile de France est un large bassin de consommation et de production, tant à l'échelle française qu'à l'échelle européenne. Ce statut « privilégié » s'accompagne de besoins forts en infrastructures logistiques et de transport, qui doivent desservir à la fois les populations et activités localement, mais aussi le reste du territoire national. En effet, la situation relativement centrale de la Région dans le territoire français, et la structure historique radiale de ses réseaux de transport positionnent naturellement l'Ile de France comme nœud pour centraliser et organiser la distribution des flux à l'échelle du pays¹.

Si l'approvisionnement des franciliens peut s'appuyer sur un maillage en infrastructures, notamment routières, particulièrement performant, le secteur de la logistique souffre de deux contraintes fortes :

- Les infrastructures fixes (bâtiments) consomment un foncier important, et sont peu valorisants localement car ils génèrent peu d'emplois et sont susceptibles de provoquer des nuisances, notamment en « aimantant » les flux de véhicules routiers lourds. Aussi, la distribution spatiale des entrepôts a évolué nettement ces dernières années, car :
 - o Les prix du foncier les ont éloignés du centre de la Région (Paris et première couronne) ;
 - o Les collectivités locales et riverains affectent plus volontiers leur foncier à des occupations qui génèrent de la valeur (immobilier de bureau par exemple) ou desservent directement le territoire.

En quelques dizaines d'années, la logistique a ainsi subi une « force centrifuge » qui a abouti à une situation dans laquelle la plus grande partie des infrastructures fixes sont aujourd'hui assez excentrées dans la Région et au-delà, comme l'illustre la figure ci-après ;

¹ Il est intéressant d'ailleurs de noter que la Région Centre (le Loiret en particulier) s'appuie également sur la conjonction de ces deux critères favorables pour se positionner comme « plateforme » logistique nationale.

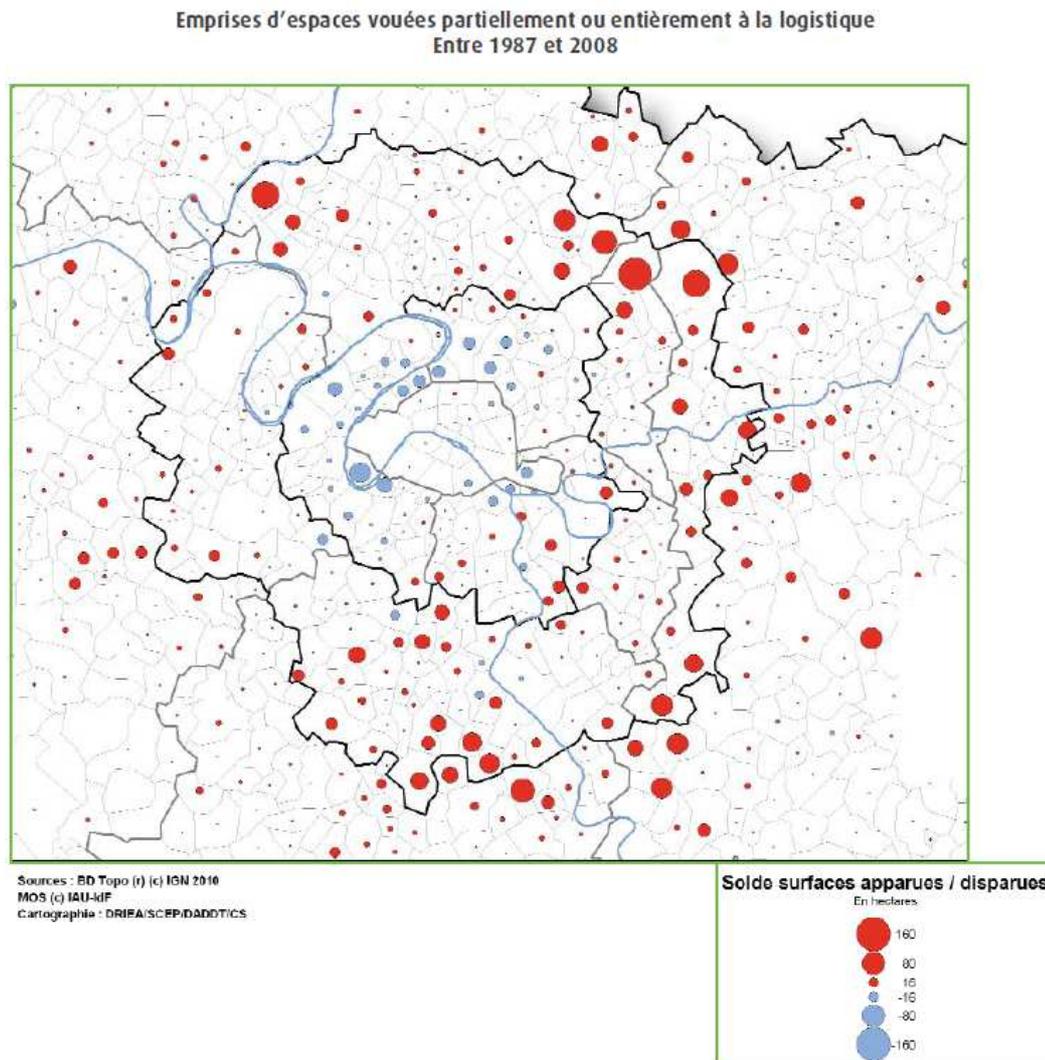


Figure 1 : Les surfaces logistiques en Ile de France sont de plus en plus excentrées

- Une partie des axes routiers de la Région sont en situation de saturation, ou sont soumis à des tarifications élevées, ce qui renchérit les coûts de transport et d'acheminement. L'évolution tendancielle des coûts est d'ailleurs à la hausse, et devrait d'ailleurs faire du ferroviaire une option de plus en plus intéressante financièrement.

Aujourd'hui, la logistique représente en Ile de France 123 000 emplois, et 68% du parc immobilier est située en deuxième couronne. On compte 17 millions de m² de bâti, soit 1,5 m² par habitant².

² Données IAURIF, 2011

Les principaux sites logistiques sont plutôt concentrés sur le Nord et Nord-Est de la Région, et dans le Sud, comme l'illustre la carte ci-après.

Ces implantations se recoupent naturellement avec la distribution des infrastructures de transport :

- La moitié nord de la Région bénéficie à la fois de la présence de Roissy et d'une position favorable pour les flux en provenance des grands ports maritimes du Nord de l'Europe ;
- Les grands axes routiers (A6, francilienne, A1) et ferroviaires (corridor dédié fret sur la partie orientale de la Grande Ceinture – voir aussi la partie dédiée à l'analyse ferroviaire en 2.4) polarisent la logistique.

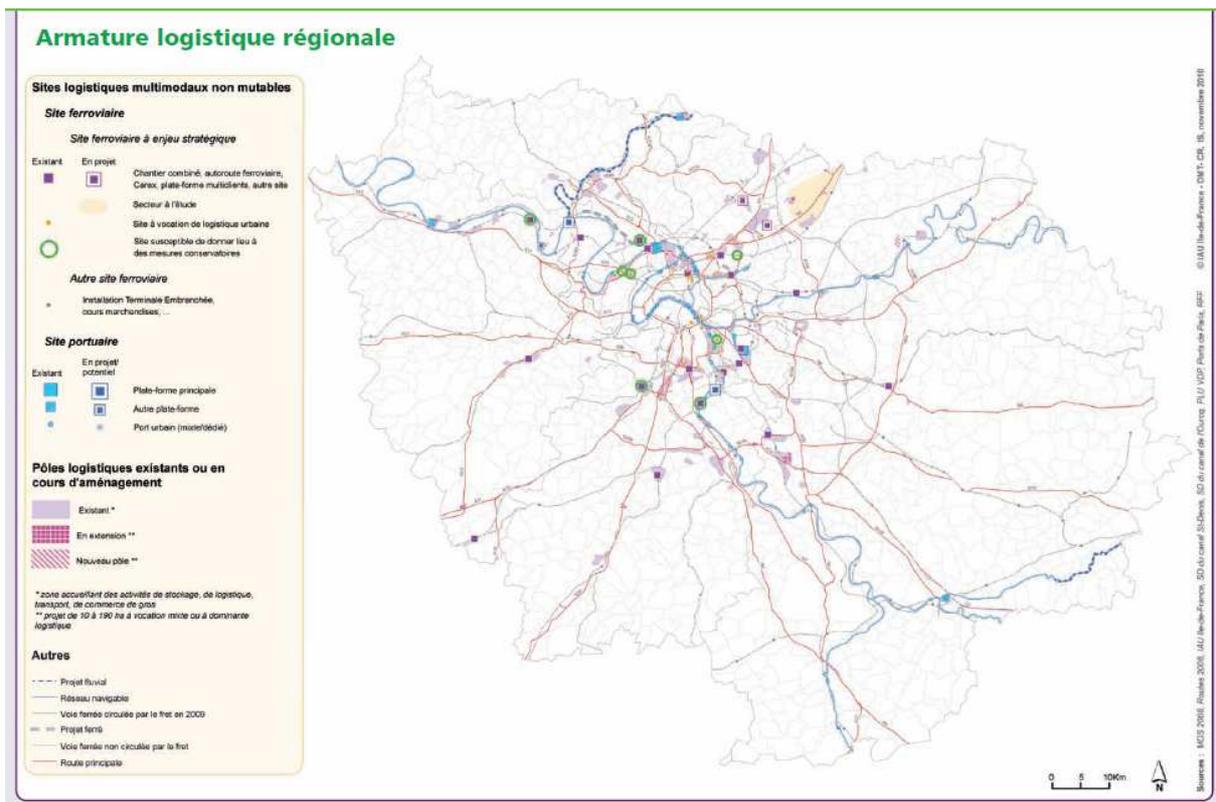


Figure 2 : Représentation spatiale des principaux sites logistiques régionaux - source : IAURIF

La CASQY est donc située dans une partie de la Région faiblement dotée en infrastructures : cette position isolée rend le territoire et son activité d'autant plus stratégique, car il existe des besoins à satisfaire à cet endroit :

- Localement, le bassin de population et d'activités doit être desservi au même titre que le reste de la Région ;
- Certains flux, même plus faibles que ceux qui circulent sur les grands couloirs du Nord de l'Europe par exemple, arrivent à la Région Ile de France par l'Ouest (en provenance de Bretagne, d'Aquitaine, de l'Espagne) ;
- Un certain nombre de projets vont s'accompagner de besoins en logistique, au premier rang desquels les chantiers liés au Grand Paris, sur le plateau de Saclay en particulier.

2.2 Les marchandises sur le territoire de la CASQY

Le transport de marchandises contribue au dynamisme des activités économiques implantées sur le territoire, mais est également source de nuisances en termes de circulation et d'émissions polluantes.

Cette partie permet de :

- décrire les différentes composantes du transport de marchandises,
- décrire et quantifier les nuisances associées

2.2.1 Quelles problématiques de terrain ?

2.2.1.1 Les marchandises sur le terrain

Pour éclairer les résultats quantitatifs de l'étude (proposés par la suite), une analyse qualitative du territoire a été réalisée, et a permis de faire ressortir les quelques éléments suivants :

- Le réseau viaire se distingue par un dimensionnement assez large : de nombreuses voiries de liaison, y compris en dehors des routes nationales ou départementales (RN10 ou RD36) sont aménagées en 2x2 voies. Celles-ci permettent ainsi l'accueil dans des conditions correctes des flux de véhicules lourds (semi-remorques articulées par exemple), et *a fortiori* également des flux de véhicules plus petits (porteurs ou petits utilitaires) ;
- L'observation des conditions de livraison dans les centres-bourgs ne fait pas ressortir de problématique majeure : dans certains cas, la densité de commerce est suffisamment faible pour permettre l'absorption des livraisons par les infrastructures existantes : aires de livraison lorsqu'elles existent, ou pratiques moins licites mais rendues peu gênantes par leur faible occurrence (et par le dimensionnement des voiries évoqué précédemment) ;



Figure 3 : Arrêté en double-file pour une livraison, ce porteur ne gêne pas suffisamment la circulation sur cette artère à 2x2 voies pour justifier une action forte de la collectivité - source : Interface Transport

- Il existe, outre les zones d'activités, un gros pôle générateur de flux de marchandises à Montigny-le-Bretonneux : il s'agit du double centre commercial composé de SQY Ouest et de l'Espace Saint-Quentin. Ils sont livrés quotidiennement par de nombreux véhicules, mais ne posent pas de problématique de livraison car ils assurent l'accueil de leurs véhicules de livraison sur leur emprise :
 - o Il existe un couloir de livraison dédié à SQY Ouest qui passe sous le centre commercial, et permet notamment la desserte du supermarché Carrefour ;
 - o L'Espace Saint-Quentin est aménagé avec une voirie piétonne sur emprise privée, qui est ouverte aux livraisons le matin (les plus grosses enseignes disposant d'un quai privé).

Si les livraisons sont ainsi assurées dans de bonnes conditions, il n'en reste pas moins qu'il faut assurer à ces centres commerciaux de bonnes conditions d'accès poids lourds, car une partie des véhicules qui les livrent (notamment le supermarché) sont des gros porteurs ou des articulés ;

- La RN10, mais surtout le faisceau ferroviaire, jouent des rôles de coupures très importantes dans le territoire. En effet, si la RN10 est progressivement requalifiée et va devenir en partie poreuse aux flux, il n'existe sur le faisceau ferroviaire qu'un nombre très limitée de points de passage (illustrés dans la figure suivante, et décrit ici de l'ouest vers l'est) :
 - o A la Verrière à proximité de la gare, avec accès direct à la RN10
 - o A Elancourt par le pont de la Villedieu, mais celui-ci est à la fois étroit (le passage des poids lourds y est possible mais éventuellement délicat), et vieillissant ;

- A Trappes en centre-ville, mais la traversée est interdite aux poids lourds. En outre, cette traversée ne permet pas l'accès direct à la RN10 ;
- Par l'avenue du Général Leclerc à Montigny, qui est le point de traversée le plus adapté aux flux de véhicules lourds actuellement (mais il est moins bien placé vis-à-vis de la ZATE que ne l'est le pont de la Villedieu) ;
- Par l'un des deux ponts du centre-ville de Montigny, de part et d'autre de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines. De dimensionnement correct, ceux-ci sont de typologie urbaine, et à ce titre moins indiqués à de la circulation poids lourds. Pour autant, certains flux les utilisent, notamment les flux de desserte des centres commerciaux (en dégagement vers l'A12)

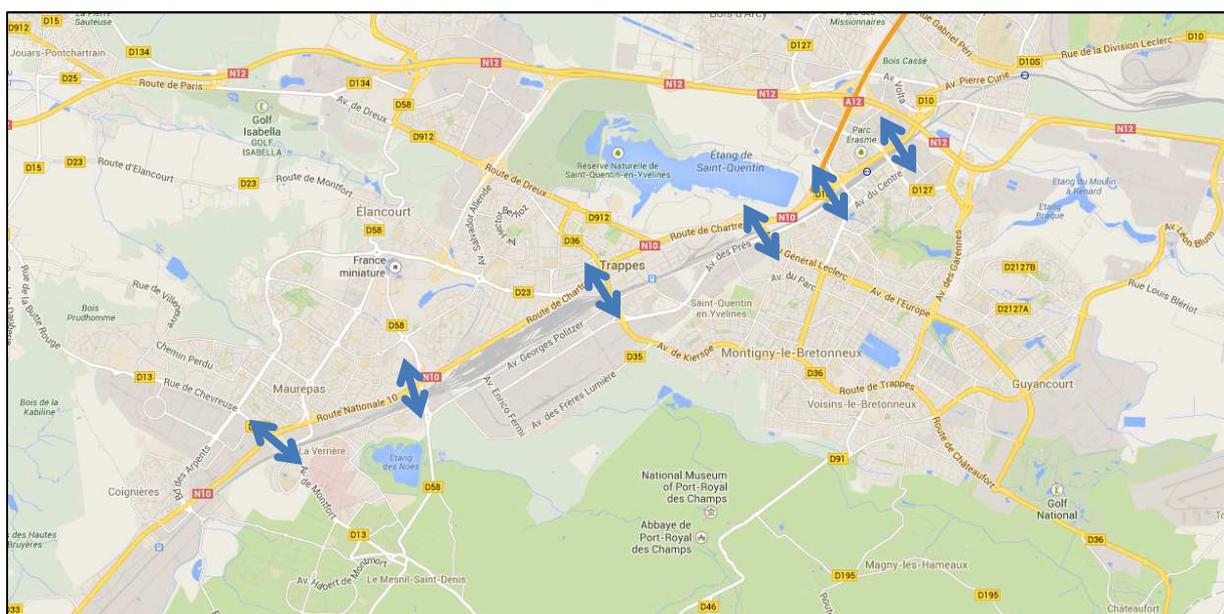


Figure 4 : Les traversées possibles du faisceau ferroviaire sur le territoire - source : Interface Transport

2.2.1.2 La ZATE

Située à cheval sur les communes de Trappes et d'Elancourt, la Zone d'Activités de Trappes Elancourt (ZATE) accueille 350 entreprises environ. Elle est gérée par une association des propriétaires (l'ASZATE), qui est propriétaire de la plupart des voiries, à l'exception de :

- La rue Roger Hennequin, qui appartient à la CASQY ;
- L'avenue des Frères Lumières, entre la rue Fermi et la RD36, qui appartient au Conseil Général (c'est la RD35 dans le réseau départemental). Le réseau départemental offre une discontinuité entre la RD35 et la RN10, puisque les voiries qui permettent cette liaison appartiennent à l'ASZATE

Il existe un règlement et un cahier des charges définissant les conditions d'implantation et d'exercice de l'activité sur la ZATE. Celui-ci mentionne notamment que « le stationnement des véhicules sera interdit sur toutes les voies de circulation de la zone. Chaque acquéreur de lot devra donc prévoir les dispositions nécessaires au stationnement, manœuvres, chargement et déchargement des véhicules [...] ». Dans la pratique, l'observation montre que de nombreux véhicules s'arrêtent voire stationnent le long des voiries de la zone.



Figure 5 : Bien que le règlement de la zone l'interdise, des poids lourds stationnent régulièrement sur les voiries de la ZATE - source : Interface Transport

La ZATE regroupe environ 350 établissements économiques. La plupart sont locataires de leur parcelle (à quelques exceptions notables près, comme le groupe Auchan, qui est propriétaire à travers sa filiale Argan des anciennes emprises du Sernam sur lesquelles ils se sont installés en 2011).

Les activités présentes sur la zone sont assez variées : historiquement à vocation logistique et industrielle, la ZATE a vu arriver d'autres types d'activités. Ainsi, les entrepôts y côtoient aujourd'hui des sièges sociaux, quelques industries, centrales à béton, concessionnaires automobiles, une caserne de pompiers ...

La ZATE est desservie par le chemin de fer, en connexion avec la gare de triage qu'elle longe. La voie-mère (voie de chemin de fer principale qui irrigue l'emprise) n'est pas entretenue et d'aspect dégradé (davantage de précisions sont proposées dans la partie dédiée au ferroviaire – voir 2.4).

2.2.2 Le logiciel Freturb

Le logiciel Freturb est un modèle de simulation de l'activité marchandises d'une ville ou d'une agglomération construit d'après les résultats d'enquêtes de grande ampleur réalisées en 1995 et 1996. Une nouvelle campagne d'enquêtes est en cours et devra permettre de réajuster le modèle. Pour autant, Interface Transport a pu à plusieurs reprises rapprocher les résultats Freturb d'observations de terrain (y compris à l'échelle d'une rue) et montrer que les ordres de grandeur proposés par Freturb étaient confirmés par l'observation.

Les algorithmes de modélisation sont basés sur le tissu économique de la ville ou de l'agglomération, avec l'utilisation du fichier Sirene (commercialisé par l'Insee) recensant les établissements économiques du territoire.

L'utilisation de Freturb implique un découpage du territoire en différentes zones géographiques. Sur ce point, bien que le modèle simule des générations de mouvements à l'établissement, il faut garder à l'esprit que plus le périmètre d'observation est fin plus les résultats sont à prendre avec précaution. Sur le territoire de la CASQY, le zonage retenu suit le découpage communal.

Dès lors, l'utilisation du modèle est pertinente d'un point de vue géographique (par exemple pour l'identification des secteurs les plus soumis à de fortes pressions logistiques) mais aussi d'un point de vue opérationnel (pour, par exemple, identifier le volume global de positions livrées et faire des estimations de part de marché).

L'ensemble des modélisations Freturb sont basées sur une unité d'œuvre appelée « mouvement ». Ce terme est repris pour décrire les résultats de la modélisation, il désigne une opération dans laquelle un établissement économique reçoit ou émet une quantité de marchandises. Dans le cas général, cela renverra souvent à une livraison : un véhicule s'arrête et remet du fret à un établissement. Ceci étant, dans certains cas, le mouvement ne correspond pas à l'arrêt du véhicule, en particulier si celui-ci est arrêté et que son conducteur peut effectuer des livraisons dans plusieurs établissements depuis son véhicule arrêté. Par ailleurs, dans le cas où un établissement reçoit de la marchandise, et en expédie en même temps, on ne comptabilise qu'un mouvement (cela peut être le cas si l'établissement livré remet des emballages ou des palettes à son livreur par exemple).

Les données chiffrées proposées dans les pages qui suivent sont intégralement issues d'une modélisation Freturb, qui a été réalisée en 2013 sur la base d'un fichier SIRENE de 2012 (le fichier est actualisé une fois par an).

2.2.3 Les composantes du transport de marchandises

Le transport de marchandises est constitué de différents secteurs qui possèdent des modes d'organisation différents. Dans le cadre de cette étude, il convient de tenir compte de ces modes d'organisation et des acteurs concernés afin de proposer des actions adaptées.

L'une des particularités de ce secteur est qu'en termes de flux, **les principaux contributeurs aux circulations de marchandises ne sont pas les camions en livraisons, mais les particuliers qui se déplacent en voiture pour réaliser des achats.**

Figure 6 : Les composantes du transport de marchandises en ville

Part en véhicules-km équivalents-VP		
Distribution et enlèvement des établissements industriels, commerciaux ou tertiaires du secteur privé.	40%	
Transport de marchandises lors des achats motorisés des particuliers effectués du lundi au vendredi.	50%	
Les autres flux concernés.		
1. Chantiers de BTP (aval + amont) et réseaux EDF, assainissement..., déchets de chantiers, et entretiens divers.		
2. Déchets : collecte des déchets ménagers, déchetterie, déchets industriels et acheminement.	10%	
3. Services postaux		
4. Déménagements : (particuliers, entreprises).		
5. Livraisons à domicile.		
6. Hôpitaux.		

Source : LET, janvier 2000, enquêtes nationales

2.2.4 Près de 10 000 activités économiques génératrices de flux sur le territoire

Les phénomènes de circulation des marchandises étant liés aux activités économiques, une bonne compréhension des résultats de Freturb passe par une analyse du tissu économique. Celle-ci est basée sur le contenu du fichier SIRENE, acheté en 2013.

Le fichier SIRENE recense **9 693 établissements économiques sur le territoire** (dont 29% sur la seule commune de Montigny).

Répartition des activités économiques sur l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

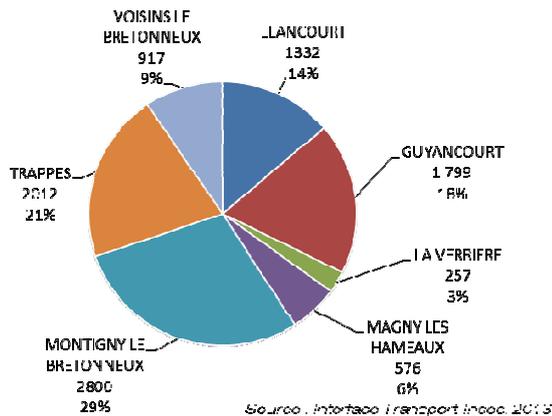


Figure 7 : La répartition des activités économiques de Saint-Quentin-en-Yvelines entre les différentes communes – source : Interface Transport

Typologie des activités économiques dans l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

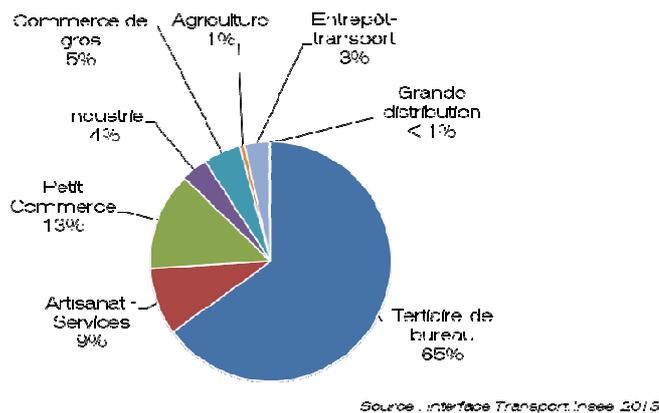
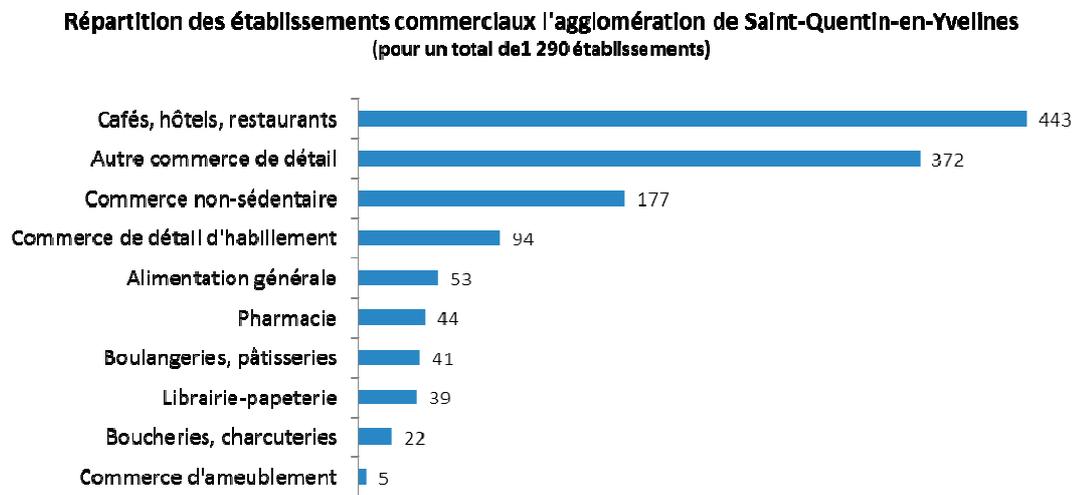


Figure 8 : Le tertiaire domine le paysage des activités économiques de l'agglomération - source : Interface Transport

La répartition (en nombre d'établissements) des activités est extrêmement atypique avec une **très forte représentation des établissements tertiaires**. Cette spécificité aura une incidence sur un certain nombre de résultats proposés par la suite.

De fait, les activités commerciales, qui composent habituellement une part importante des activités économiques des villes et de leurs centres en particulier, sont assez peu nombreuses par rapport à la taille du territoire desservi. En outre, un certain nombre d'entre eux sont regroupés en centres commerciaux (SQY Ouest et Espace Saint-Quentin). Si ce regroupement ne change pas les besoins en approvisionnement des magasins, qui reçoivent les mêmes types de flux que s'ils étaient indépendants d'un centre commercial, l'incidence sur l'analyse « marchandises » et l'élaboration de

pistes d'action est par contre sensible. En effet, les conditions de livraison sont organisées à l'échelle du centre commercial dans ces contextes.



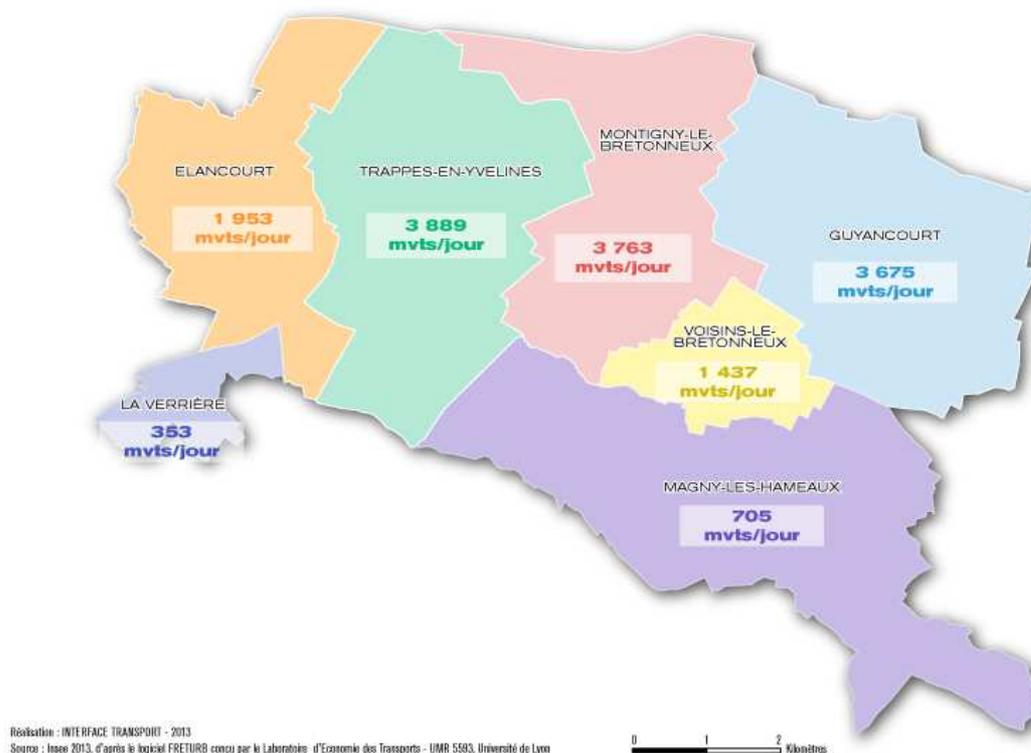
Source : Interface Transport, Insee, 2013

Figure 9 : Répartition détaillée des activités de la catégorie "Petit commerce" sur le territoire de l'agglomération – source : Interface Transport

2.2.5 La quantification de l'activité marchandises sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines

A partir du logiciel Freturb, nous avons pu estimer des mouvements de marchandises sur le territoire de la Communauté d'Agglomération, ils sont cartographiés ci-après :

Périmètres de l'agglomération de Saint Quentin en Yvelines et mouvements générés par jour

**Figure 10 : Communes du territoire et nombres de mouvements associés – source : Interface Transport**

La répartition spatiale des mouvements diagnostiqués renvoie à la quantité d'activités économiques : les communes de Montigny, Trappes ou Guyancourt ressortent naturellement comme les plus « génératrices » de mouvement.

Afin de rendre compte de l'intensité des activités de livraisons, cette activité marchandises peut être rapportée à la superficie du territoire.

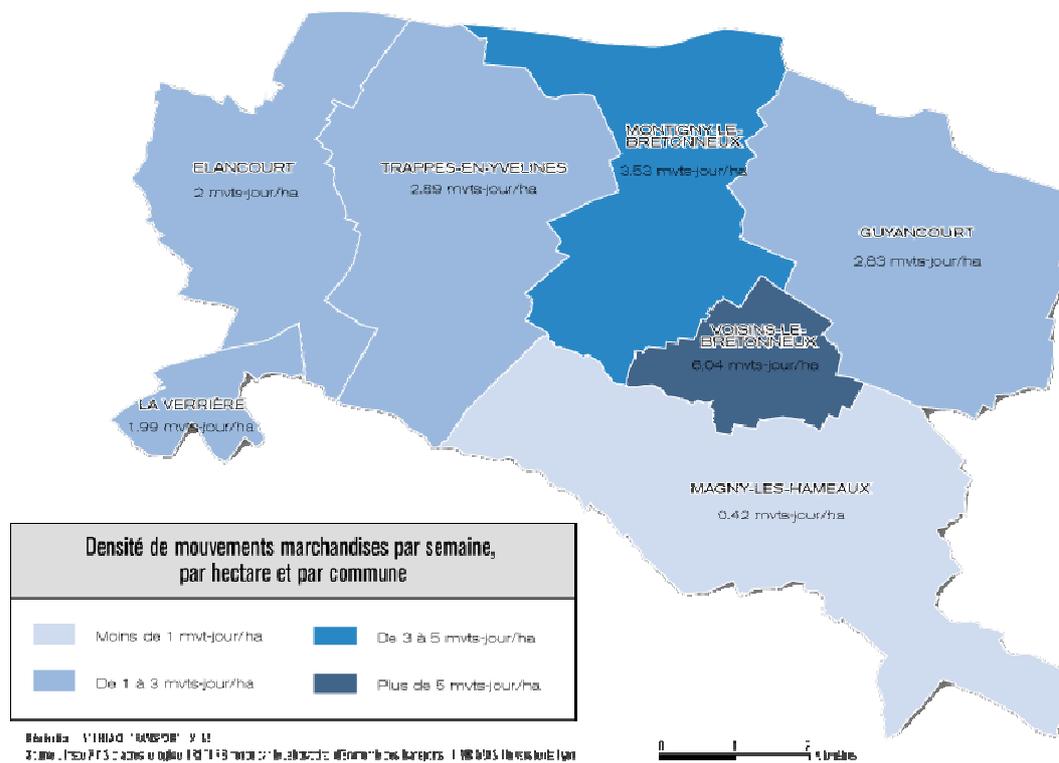


Figure 11 : Densité d'activité marchandises dans les communes de la CASQY - source : Interface Transport

Les communes qui sont le plus mises en valeur avec cet indicateur sont finalement celles sur lesquelles les problématiques marchandises sont les plus sensibles. Les valeurs observées sont relativement fortes comparativement à d'autres agglomérations françaises, ce qui s'explique par la spécificité du tissu économique local : le territoire abrite un très grand nombre d'entreprises. Ainsi si les activités liées à la population (commerce de proximité notamment) sont faiblement représentées, l'activité d'échanges logistiques reste très forte, du fait de la présence d'entreprises industrielles, grossistes, sièges sociaux, et bien évidemment logisticiens, sur la ZATE en particulier.

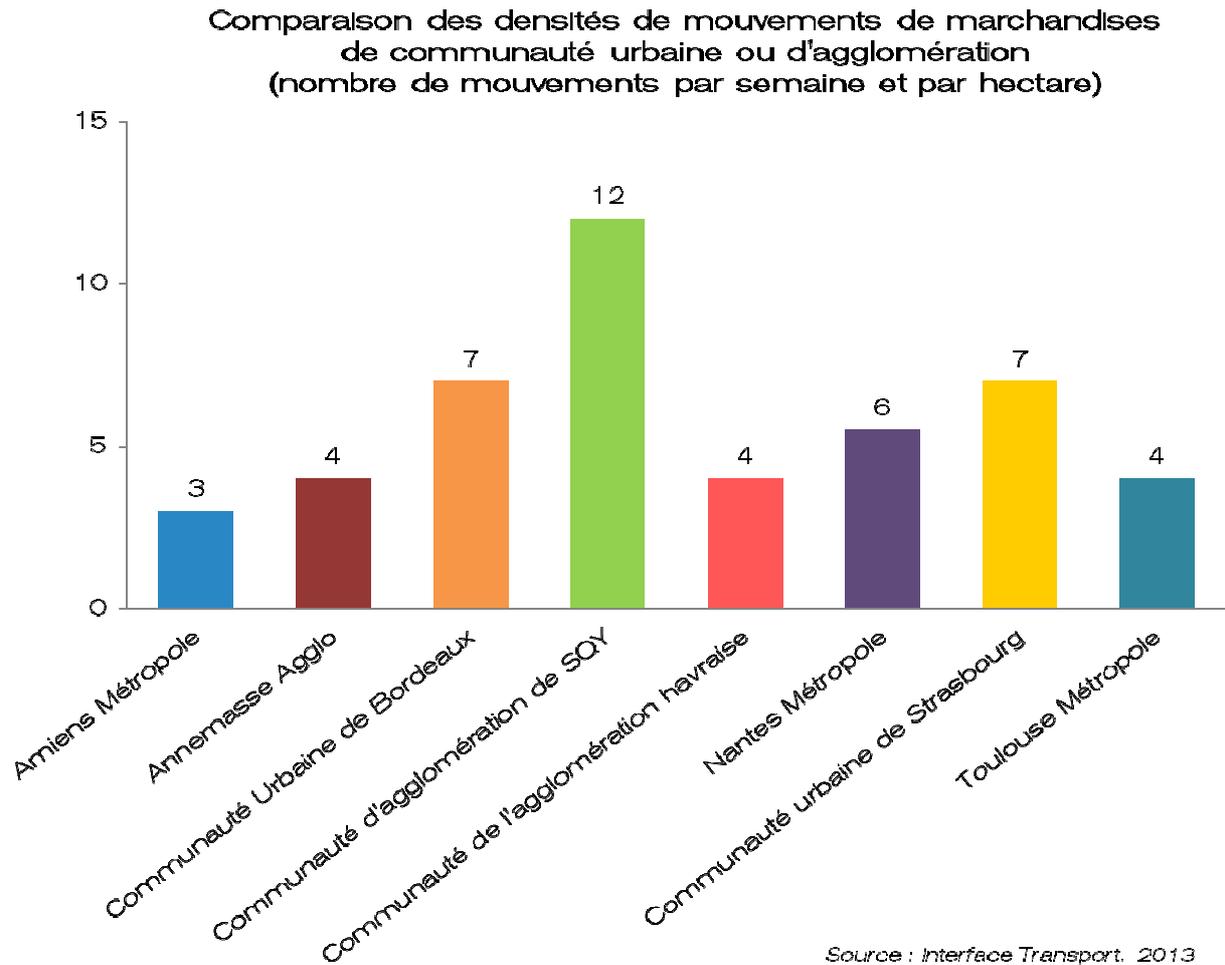


Figure 12 : Comparaison de la densité d'activité marchandises de Saint-Quentin-en-Yvelines avec quelques agglomérations - source : Interface Transport

2.2.5.1 13 900 mouvements de marchandises par jour

L'ensemble du territoire génère 13 900 mouvements par jour, soit 83 607 par semaine.

La segmentation entre les réceptions et les expéditions montre une nette majorité de réceptions (marchandises entrant sur le territoire) par rapport aux expéditions. Ce phénomène est tout-à-fait classique des zones urbaines, qui sont davantage des foyers de consommation que de production.

toutes activités	Nombre de mouvement par semaine	dont réception	dont expédition
ELANCOURT	10 351,57	5 912,96	4 438,61
GUYANCOURT	19 477,28	11 519,33	7 957,95
LA VERRIERE	1 871,44	1 133,20	738,23
MAGNY LES HAMEAUX	3 735,85	2 189,14	1 546,71
MONTIGNY LE BRETONNEUX	19 942,38	12 405,49	7 536,88
TRAPPES	20 610,30	10 490,54	10 119,76
VOISINS LE BRETONNEUX	7 618,05	3 970,59	3 647,46
Total	83 606,86	47 621,26	35 985,60

Figure 13 : Répartition entre les réceptions et les expéditions sur le territoire - source : Interface Transport

Il est intéressant de noter que Trappes affiche quasiment l'équilibre entre les deux directions de flux : la présence de la ZATE sur la commune explique en grande partie cette observation.

La répartition des mouvements de marchandises générés dans l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines par type d'activité

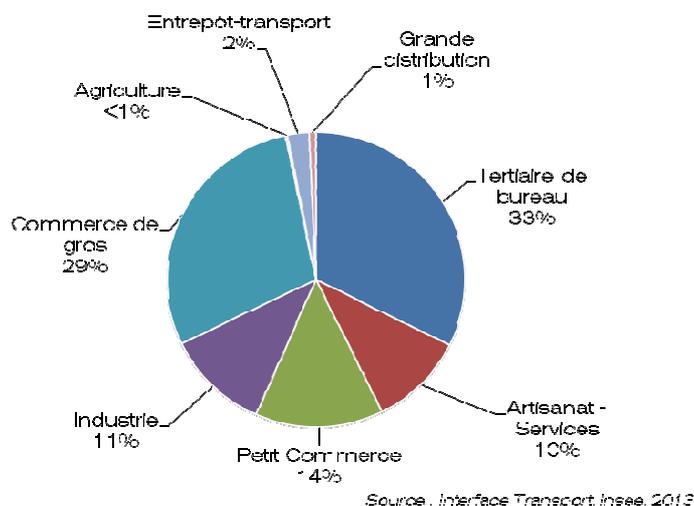


Figure 14 : Les mouvements générés selon les types d'activités - source : Interface Transport

En lien avec l'atypique répartition des activités économiques, la distribution des mouvements selon le type d'activités montre une forte représentation du secteur tertiaire (alors que chaque établissement pris individuellement génère peu d'activités marchandises).

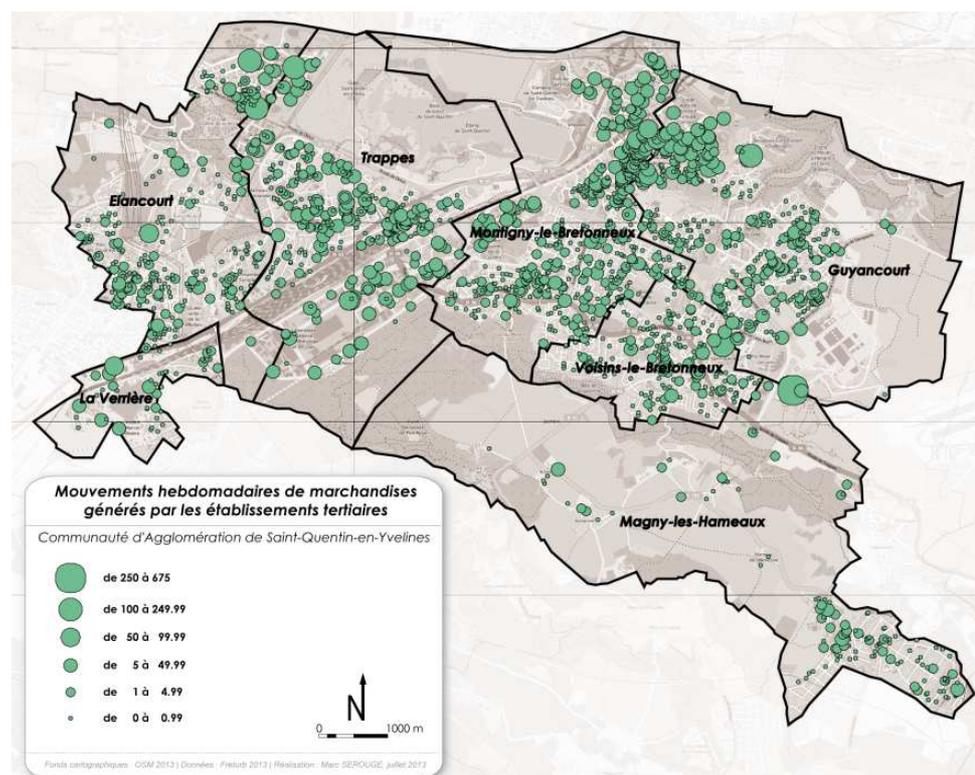
2.2.5.2 Les établissements tertiaires

La carte ci-après montre la répartition de ces établissements tertiaires sur le territoire, associée aux volumes d'échanges de marchandises qu'ils génèrent. La carte met en évidence quelques zones géographiques de concentration de ces établissements : dans le centre-ville ou près de la gare de Trappes, ou encore sur le secteur du Pas du Lac, à Montigny.

Desservis essentiellement par les réseaux traditionnels de messagerie ou d'express, ces établissements reçoivent de faibles quantités de marchandises. A titre d'exemple, dans la zone du Pas du Lac (Montigny-le-Bretonneux) :

- 90% des 1160 établissements tertiaires identifiés génèrent moins de 1 mouvement par jour ;
- La plupart des établissements sont en mesure de recevoir leurs livraisons sur emprise privée (les parcelles sont suffisamment vastes pour le permettre)
- Les établissements génèrent 2,3 mouvements par ha et par semaine, soit une densité extrêmement faible.

Figure 15 : Emplacement et nombre de mouvements générés par les établissements tertiaires du territoire - source : Interface Transport



2.2.5.3 Le poids de la ZATE

Parmi les zones d'activités du territoire, la ZATE joue un rôle très particulier, de manière générale (de par sa taille et son importance dans le fonctionnement du territoire), et en particulier dans le déroulement de l'étude, car c'est la seule zone d'activités du territoire à abriter des activités d'entreposage et de logistique.

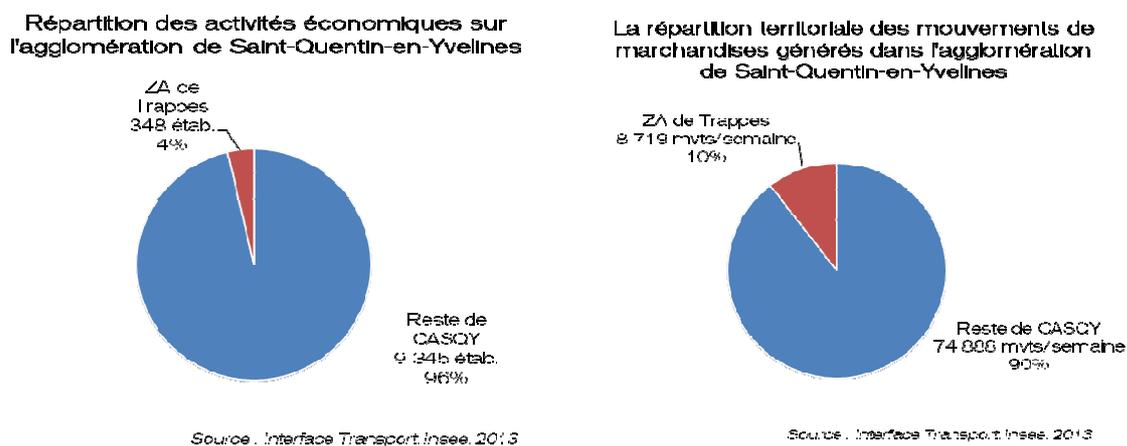


Figure 16 : Le poids de la ZATE dans l'activité du territoire (en nombre d'établissements, et traduite en nombre de mouvements) – source : Interface Transport

La répartition des établissements indique que la ZATE, qui compte 350 établissements environ (au fichier SIRENE), n'a qu'un poids relativement réduit en nombre d'activités. En revanche, chacun d'entre eux est responsable en moyenne de plus de flux que les autres activités du territoire : alors qu'elle ne comporte que 4% des établissements, la ZATE génère 10% des flux de la CASQY.

Cette sur-activité s'explique très naturellement par la nature des établissements présents, notamment les transporteurs et logisticiens, mais aussi par la taille importante de certaines entreprises. D'ailleurs, la représentation en flux (10%) pourrait paraître faible, eu égard à l'importance de la ZATE. Il faut pour l'interpréter correctement garder à l'esprit que la notion de mouvement, tel que comptabilisé dans Freturb, est déconnectée de toute notion de quantité. Autrement dit, un déchargement d'une semi-remorque sur un entrepôt a le même poids, en termes de mouvement, qu'une livraison de 3 colis à un magasin de quartier³.

Cette répartition apporte également une information remarquable : malgré l'importance de la ZATE, et sa forte génération de gros véhicules (un quart des mouvements modélisés sur la ZATE sont le fait de poids lourds articulés), il existe tout de même une forte activité de livraisons sur le reste du territoire. Les établissements tertiaires, très nombreux, reçoivent ainsi chacun une faible quantité de marchandises, mais leur nombre suffit à leur donner un certain poids. Le reste des activités économiques du territoire, et en particulier les commerces de centre-ville, reçoivent également du fret.

³ Freturb ne génère pas de résultats sur les tonnages, qui permettraient de s'affranchir de cette limite méthodologique.

2.2.5.4 Tournées, traces directes

Le transport des marchandises en général, et en ville en particulier, s'articule autour de trois modes de gestion :

- Le transport en compte d'autrui, dans lequel celui qui transporte la marchandise n'en est pas le propriétaire, mais un professionnel du transport ;
- Le transport en compte propre, dans lequel celui qui transporte est également propriétaire de la marchandise :
 - o Soit il en est l'expéditeur et la transporte jusqu'à son destinataire, on parle alors de Compte Propre Expéditeur (CPE)
 - o Soit il en est le destinataire et se déplace pour aller la chercher auprès de son fournisseur, il s'agit dans ce cas de Compte Propre Destinataire (CPD).

Au-delà de ces modes de gestion, et de manière assez corrélée comme le met en évidence le tableau qui suit, deux organisations de transport sont possibles :

- La trace directe consistant à faire un trajet Aller + Retour dédié au déplacement d'un seul lot de marchandises ;
- La tournée dans laquelle un même véhicule réalise plusieurs mouvements sur un seul trajet.

Le tableau ci-dessous présente les modes d'organisation et de gestion pour la distribution des marchandises en ville sur le territoire. Les mouvements sont plus importants pour ce qui relève du compte propre (fournisseurs ou commerçants s'organisant par leurs propres moyens) que du compte d'autrui (professionnels du transport transportant et livrant des marchandises pour le compte d'un tiers).

Freturb indique ainsi que **73% des mouvements du territoire sont assurés dans des organisations en tournées**, soit le type d'organisations le plus favorable car c'est celui qui limite le nombre de véhicules en circulation.

Les transporteurs messagers sont majoritaires dans ces organisations, mais ils ne sont pas nécessairement basés sur l'agglomération : les véhicules peuvent arriver de plus loin dans le département (rarement au-delà toutefois).

Le CPE représente une part assez importante des flux : il s'agit là d'entreprises comme les grossistes en produits pharmaceutiques, les grossistes en boissons, etc.... Le CPD relève quant à lui souvent d'activités de commerce de proximité ou artisanales, réalisées par des petites entreprises qui s'approvisionnent par elles-mêmes, et majoritairement en trace directe.

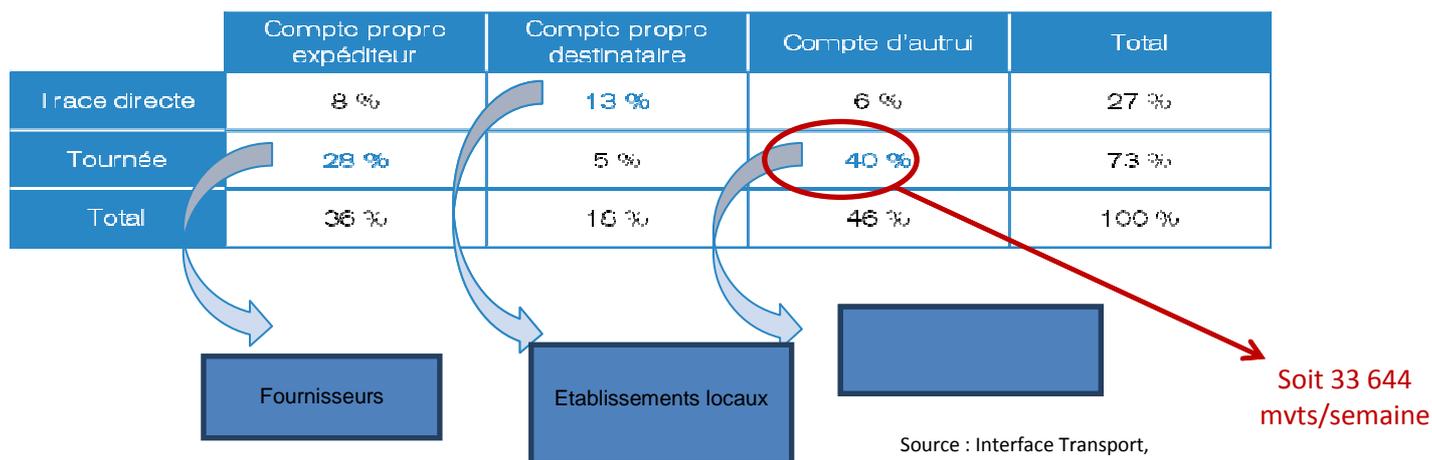


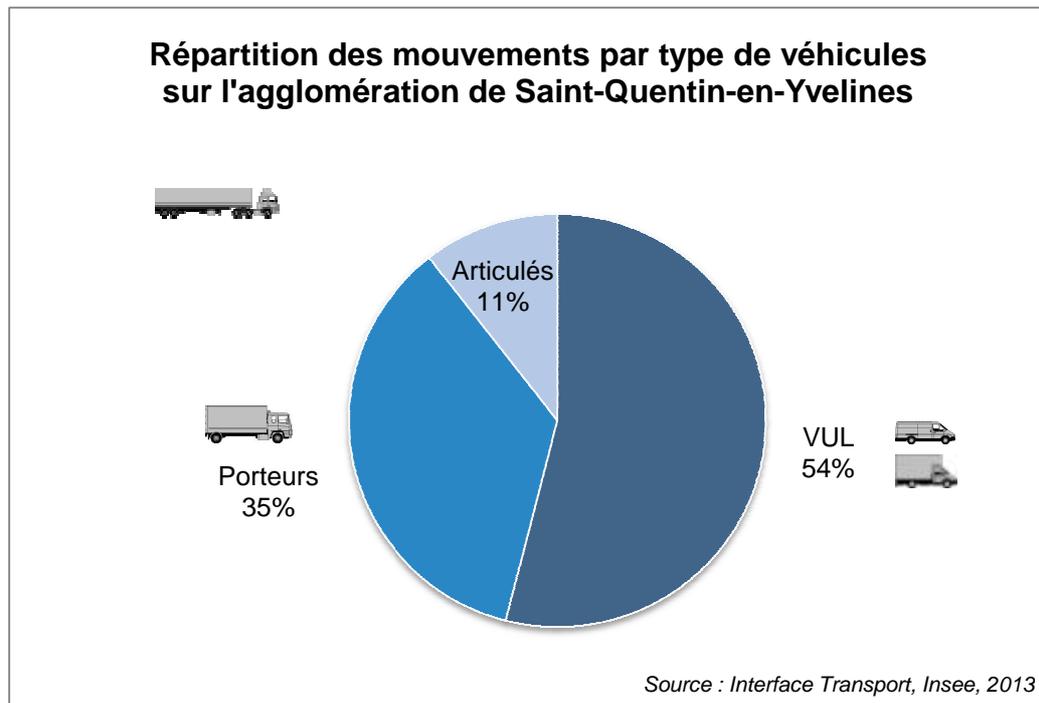
Figure 17 : Répartition des mouvements à l'échelle de la CASQY selon le mode de gestion et le mode d'organisation – source : Interface Transport

(Rappel : au total 13 905 mouvements sont générés par jour selon Freturb sur le territoire

2.2.5.5 La distribution s'appuie beaucoup sur de petits véhicules

Contrairement à une perception assez répandue sur le transport des marchandises, l'essentiel des flux en ville sont assurés par des Véhicules Utilitaires Légers (VUL), autrement dit des camionnettes ou fourgonnettes de moins de 3,5 tonnes de PTAC qui peuvent être conduites avec un permis B. Ces véhicules assurent 54% des mouvements sur la CASQY. Il faut noter ici que cette part prépondérante reste plus faible qu'elle ne l'est dans d'autres agglomérations, et plus particulièrement dans leurs centres-villes : la part des VUL peut y atteindre 65 voire 70%.

Expliquée par les activités de logistique ou d'industrie du territoire, la part des véhicules lourds (porteurs ou articulés) est relativement importante. Ce sont ainsi 1660 mouvements tous les jours qui sont assurés par des véhicules articulés (semi-remorques par exemple), dont un quart sur la seule ZATE.



Figures 18 : Répartition des mouvements modélisés sur le territoire par type de véhicules – source : Interface Transport

2.2.5.6 L'impact environnemental du transport de marchandises

134 249 km.EVP⁴ générés tous les jours

Le transport de marchandises génère quotidiennement sur la CASQY 134 249 km.EVP.

Précision méthodologique

Les kilomètres générés par la modélisation Freturb ne sont pas inscrits géographiquement, ils sont rattachés à l'établissement qui en est le responsable.

En d'autres termes, un mouvement associé à un établissement est qualifié dans le modèle par un certain nombre de caractéristiques (type de véhicules, mode de gestion et d'organisation...), dont les kilomètres. Cette valeur est une moyenne, et elle est rattachée à l'établissement, sans indication de l'endroit où sont parcourus les km en question. Aussi faut-il être attentif à la lecture des chiffres : les km associés à une commune ne sont pas parcourus sur cette commune, mais générés par les établissements qui s'y trouvent.

⁴ EVP : Equivalent Véhicule Particulier

	Km.EVP générés par semaine	Km.EVP générés par jour	Part
ELANCOURT	88 418,95	16 682,82	12%
GUYANCOURT	154 579,17	29 165,88	22%
LA VERRIERE	13 961,09	2 634,17	2%
MAGNY LES HAMEAUX	30 343,41	5 725,17	4%
MONTIGNY LE BRETONNEUX	148599, 42	28 037,63	21%
TRAPPES	215 153,85	40 595,07	30%
VOISINS LE BRETONNEUX	60 464,26	11 408,35	8%
Total général	711 520,17	134 249,09	100%

12 827 tonnes annuelles de CO₂

Selon la modélisation Freturb, ce sont près de 13 000 tonnes de CO₂ qui sont émises chaque année par le transport de marchandises qui alimente les activités du territoire de la CASQY. Les porteurs et articulés en sont les principaux générateurs.⁵

	Nox (t/an)	Cov (t/an)	Particules (t/an)	CO ₂ (t/an)
VUL	8,23	3,27	0,67	2 394,18
Porteur	22,58	6,71	10,78	6 196,960
Articulés	16,22	5,87	0,32	4 235,67
Total	47,03	15,84	1,77	12 826,80

Figure 19 : Les émissions de polluants et de CO₂ par an par type de véhicules, dues aux flux générés par les activités du territoire – source : Interface Transport

2.2.6 Quels enjeux ?

Les données chiffrées issues de Freturb montrent une densité d'activités forte, qui génère des flux importants. En les analysant par grandes catégories, il ressort les éléments marquants suivants :

⁵ Emissions estimées sur la base des kilomètres produits par chaque type de véhicules, associés à des facteurs unitaires d'émissions.

- L'activité industrielle et de logistique joue un rôle important dans la génération des flux. La ZATE en particulier est un nœud qui concentre une part significative des flux : 10% de l'ensemble des opérations de livraisons ou expéditions s'y réalisent, mais cette part monte à 25% si l'on ne considère que les mouvements dus aux véhicules lourds articulés ;
- Les petits commerces de centre-ville desservis par les réseaux de messagerie, qui sont traditionnellement la cible des actions innovantes de logistique urbaine, sont sur le territoire de la CASQY trop peu représentés (en nombre comme en densité) pour justifier une action plus poussée de la collectivité : le présent rapport ne propose donc pas de pistes d'action portant sur ce segment ;
- Le territoire présente une très forte spécificité, avec la présence de nombreuses enseignes relevant d'activités tertiaires, dont des sièges sociaux. Pris individuellement, ces établissements ne génèrent pas des flux importants, mais leur nombre très important a conduit à approfondir le diagnostic, pour identifier d'éventuelles pistes de travail. Néanmoins, les traitements sur les données chiffrées, complétée par les observations de terrain, ont conclu à **l'absence d'opportunité à court terme sur ce sujet.**

2.3 Réglementations

2.3.1 Principes de l'analyse

Le diagnostic des flux est complété par une analyse des réglementations « marchandises » sur le territoire. Ces réglementations concernent deux sujets :

- La circulation des véhicules ;
- Les conditions d'arrêt.

De manière sous-jacente, la thématique de la circulation renvoie à celle des itinéraires.

Dans les deux cas (circulation comme arrêt), les compétences mobilisées pour la réglementation relèvent du pouvoir de police des maires : l'analyse porte donc sur les arrêtés municipaux pris par les communes du territoire. 5 des 7 communes de la Communauté d'Agglomération ont mis à disposition leurs arrêtés dans le cadre de la mission (Elancourt, Trappes, Montigny, Voisins, Guyancourt).

2.3.2 Faits marquants

2.3.2.1 Principes de réglementations

Sur les 5 communes analysées, toutes ont adopté une stratégie basée sur l'utilisation des tonnages des véhicules et l'interdiction de circuler :

- Elancourt et Voisins proposent des réglementations applicables à une grande partie de leurs territoires, concernant respectivement les plus de 12 t et les plus de 3,5 t ;
- Elancourt, Guyancourt et Montigny appliquent des réglementations ponctuelles, sur différents seuils (3,5 t, 8 t, 15 t) ;
- La Ville de Trappes était en cours de redéfinition de sa réglementation pendant la mission. Les principes envisagés consistent à interdire le trafic des poids lourds, donc les véhicules de plus de 3,5t.

Sur ces communes, Guyancourt, Elancourt, Montigny et Voisins ont complété les limitations de circuler par des réglementations sur le stationnement.

Montigny, Voisins et Trappes ont précisé dans leurs arrêtés que les véhicules de livraison bénéficiaient d'une dérogation à la réglementation. Elancourt propose quelques réglementations spécifiques sur certains axes de son territoire.

Enfin, Voisins, Montigny et Elancourt assortissent une partie de leurs réglementations de conditions horaires (soit pour préciser une autorisation – de livraison par exemple – soit pour circonscrire l'interdiction générale de l'arrêt).

Sans même détailler le contenu des seuils et plages horaires utilisés, **il apparaît de toutes les manières que les stratégies réglementaires sont tout-à-fait hétérogènes**. Le seul élément

commun aux différentes réglementations analysées est l'utilisation du paramètre tonnage, et avec ce seuil, le recours à la valeur de 3,5 tonnes pour discriminer les véhicules autorisés des véhicules interdits⁶.

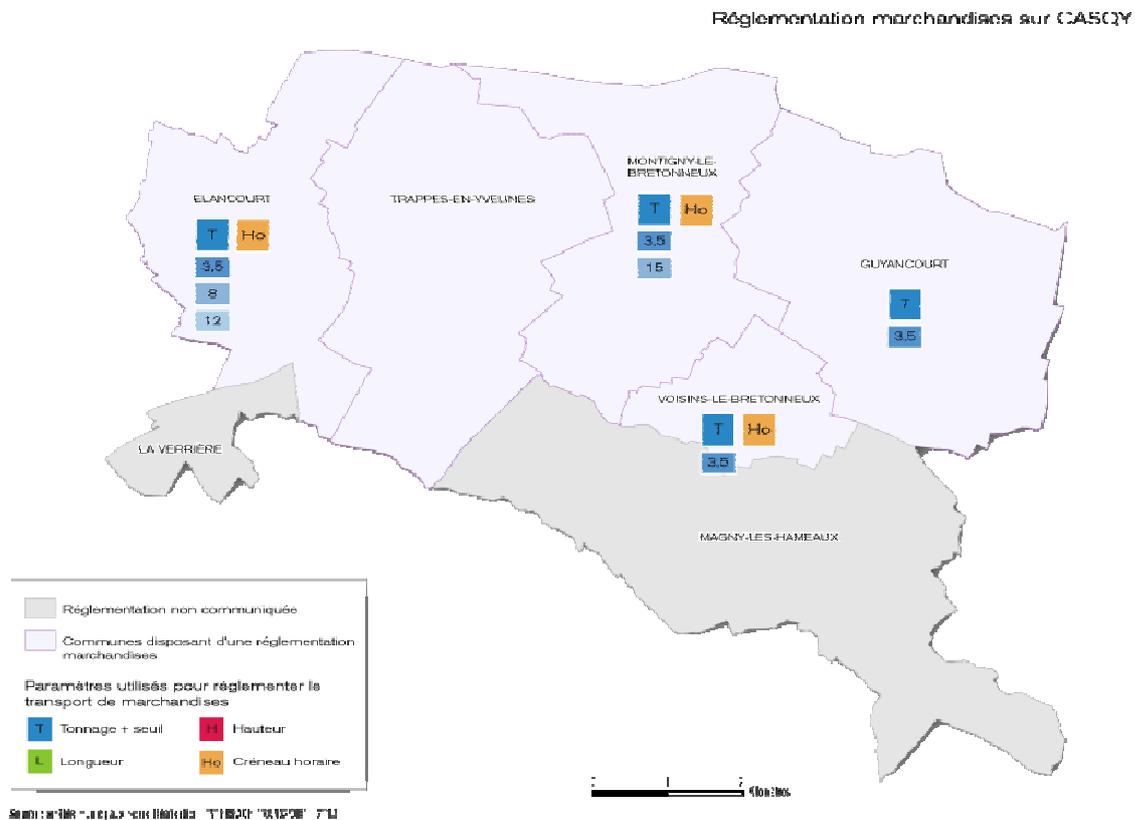


Figure 20 : Tonnages et horaires, les deux leviers utilisés par les communes de la CASQY pour réglementer - source : Interface Transport

2.3.2.2 Contenus

L'hétérogénéité observée sur la stratégie réglementaire se retrouve également dans le détail des valeurs utilisées. A titre d'exemple, les 3 communes qui utilisent des plages horaires pour affiner leurs réglementations le font comme suit :

- Montigny interdit les livraisons avant 7h et après 23h, sauf sur le périmètre du centre commercial⁷ ;
- Elancourt dispose d'une zone piétonne dont l'accès (géré par bornes) est autorisé aux véhicules de livraison de 6h à 11h ;
- A Voisins, la restriction sur la circulation admet une dérogation pour les véhicules de livraison de 7h à 19h sauf dimanches et jours fériés. En revanche, la réglementation équivalente sur le

⁶ Même si cette segmentation est formalisée par la notion de « poids lourds » dans la réglementation de Trappes

⁷ Ce qui en réalité est quasiment sans intérêt car les enseignes du centre reçoivent leurs livraisons sur emprise privée (cf partie 2.2.1.1). Cette exception pourrait en revanche être intéressante si elle portait sur la circulation, mais celle-ci n'est pas réglementée au global sur la commune

stationnement ne comporte pas cette dérogation. Au sens strict, les véhicules de livraison peuvent donc circuler sur la commune, mais pas s'arrêter pour livrer

2.3.2.3 Quels enseignements ?

L'hétérogénéité et la pertinence parfois limitée des arrêtés municipaux traduisent un manque de connaissance de la thématique de la part des communes, mais également l'absence de concertation, qui pourrait permettre une cohérence.

Certains principes réglementaires sont intéressants et peuvent être conservés : ainsi, l'identification de certaines zones particulièrement sensibles (zones piétonnes) ou inaccessibles à certains véhicules (hauteurs limitées, voiries ne supportant pas les poids élevés...) justifient des arrêtés très localisés.

Il est intéressant également de noter qu'en réglementant un grand nombre de voiries, la commune de Voisins a « dessiné » un maillage : les quelques voiries non réglementées deviennent naturellement des itinéraires poids lourds.

La confrontation de ces observations aux principes du PDUIF conduit à envisager 3 axes de travail sur la réglementation :

- Concertation entre les communes pour mettre en cohérence les réglementations ;
- Examen de la possibilité de réglementer sur la surface au sol, en remplacement du tonnage pour les interdictions générales ;
- Travail sur les itinéraires pour les flux de transit.

2.4 Le ferroviaire

2.4.1 Le fret ferroviaire en France

Alors que l'activité ferroviaire représentait environ 60 milliards de tonnes.km jusqu'au début des années 80, celle-ci a connu une baisse continue en France depuis, pour atteindre environ 30 milliards par an aujourd'hui (environ 20 milliards en trafic national, et le reste en échange ou en transit international⁸). Les principaux facteurs explicatifs de cette baisse sont :

- L'abandon progressif par Fret SNCF de l'offre en wagon isolé, réduisant considérablement le potentiel de transport par le fer, en limitant la possibilité d'utiliser le transport ferroviaire aux entreprises capables de recevoir ou expédier l'équivalent d'un train complet ;
- La dégradation qualitative mais surtout quantitative de l'offre en infrastructure pour le fret, dans un contexte de priorité systématique donnée aux trafics voyageurs (dans la gestion des flux comme dans celle de la maintenance des voies) ;
- Les coûts de structure de l'opérateur Fret SNCF, qui ne lui permettent pas de proposer une offre tarifaire suffisamment attractive ;
- A l'inverse, la compétitivité grandissante du fret routier, dont les coûts attractives, combinés à une plus grande souplesse, ont fait augmenter a part de marché de manière constante.

Pour autant, un certain nombre d'éléments soutiennent la stabilisation, voire une reprise des trafics dans certains secteurs, et peuvent installer une tendance durable à la reprise :

- La création du statut d'Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP). De forme juridique souple, l'OFP est un opérateur ferroviaire qui bénéficie de conditions réglementaires moins exigeantes par rapport à un tractionnaire classique, et peut intervenir localement pour massifier des flux. Ce statut est particulièrement adapté à l'exploitation de wagons sur des sites portuaires et c'est sur ce type de sites que l'on en trouve aujourd'hui la majorité ;
- L'ouverture à la concurrence (sur les trafics internationaux dès 2003, puis sur les trafics intérieurs en 2006) a amené sur le marché de nouveaux opérateurs, qui élargissent l'offre de services ;
- L'Etat affiche des ambitions fortes de relance de l'activité fret, à travers en particulier l'Engagement National Fret Ferroviaire (voir encadré ci-après).

⁸ Les données de référence sont celles du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie - <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports/s/transport-marchandises-rail.html>

L'Engagement National Fret Ferroviaire ENFF

A la suite du Grenelle de l'Environnement, l'Etat s'est fixé des objectifs forts sur l'augmentation de la part modale du fer et du transport fluvial ou maritime : l'ambition est que ces trois modes cumulent 25% de parts de marché à horizon 2022, contre 14% aujourd'hui.

Pour parvenir à ce résultat, en ce qui concerne le fret ferroviaire, l'Etat a défini un programme d'actions, assorti d'une enveloppe d'investissement de plus de 7 milliards d'euro jusqu'à 2020.

Les axes du programme portent à la fois sur le développement de nouveaux outils (autoroutes ferroviaires, OFP) que sur l'amélioration du contexte actuel d'utilisation du fret (renforcement d'un réseau prioritaire fret, résorption des goulots d'étranglement, mais aussi amélioration de la qualité de service, notamment dans l'allocation des sillons).



Figure 21 : Les projets de l'ENFF - source : RFF

2.4.2 Situation générale de Saint-Quentin-en-Yvelines sur le réseau ferré français

Le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines abrite trois gares ferroviaires : Saint-Quentin-en-Yvelines, sur la commune de Montigny-le-bretonneux, Trappes, et la Verrière.

Il y a par ailleurs à Trappes une gare de triage, dédiée donc à l'activité marchandises.

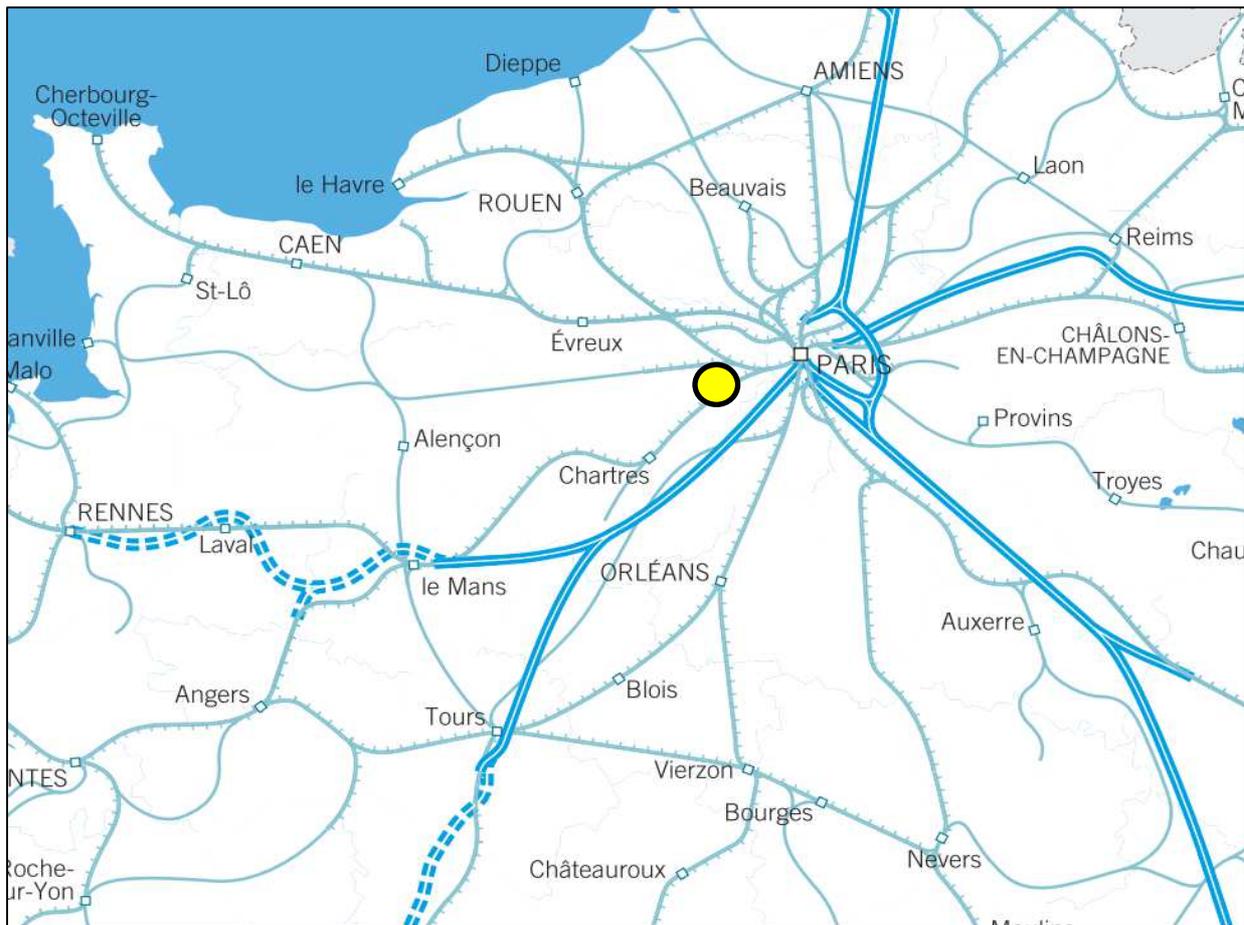


Figure 22 : Localisation de Trappes dans le système ferroviaire de l'ouest francilien

(note : sur cette carte comme dans les suivantes, la gare de Trappes est identifiée par un rond jaune)

Les trois gares du territoire sont localisées sur la ligne ferrée « classique » qui relie Paris au Mans en passant par Chartres. Elles sont situées au sud d'un débranchement (au niveau de Saint-Cyr l'Ecole) qui sectionne le réseau en deux branches : l'une vers la Normandie et l'autre vers la Sarthe *via* Trappes donc. Par ailleurs, cette ligne est située est parallèle à la LGV qui relie Paris au Mans et bientôt Rennes. Trafics franciliens mis à part, elle n'est empruntée (sur toute sa longueur) que par le TER qui assure la liaison entre Paris et Le Mans (2h20). A noter que cette ligne propose l'arrêt à Versailles Chantiers, et parfois à Rambouillet.

En termes d'usage, la ligne voit passer 200 à 350 trains par jour au niveau de Saint-Quentin-en-Yvelines, soit environ 20 trains dans les deux sens par heure, (TER, Transilien et RER compris).

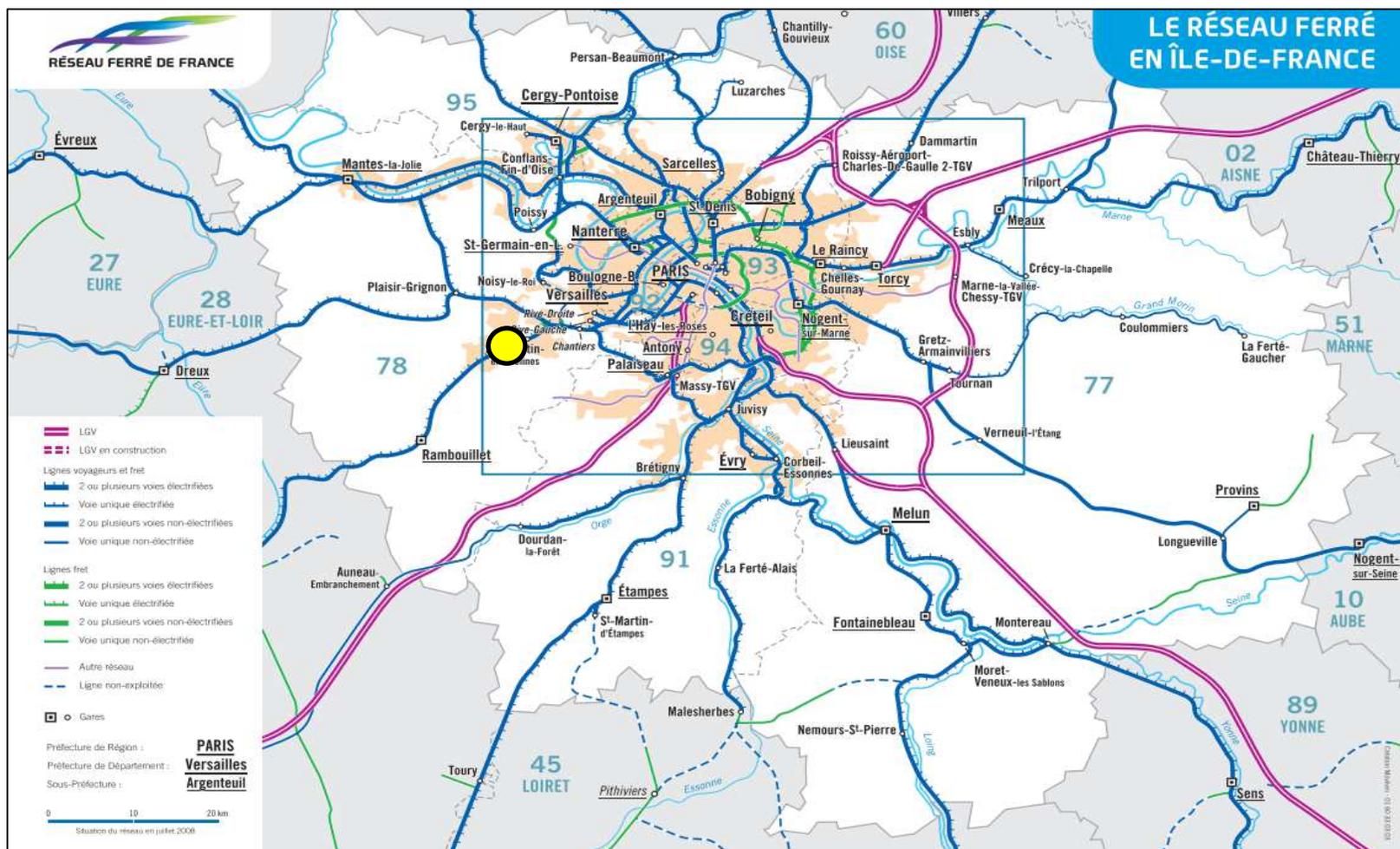


Figure 23 : Vue générale du réseau ferré francilien (source : RFF)

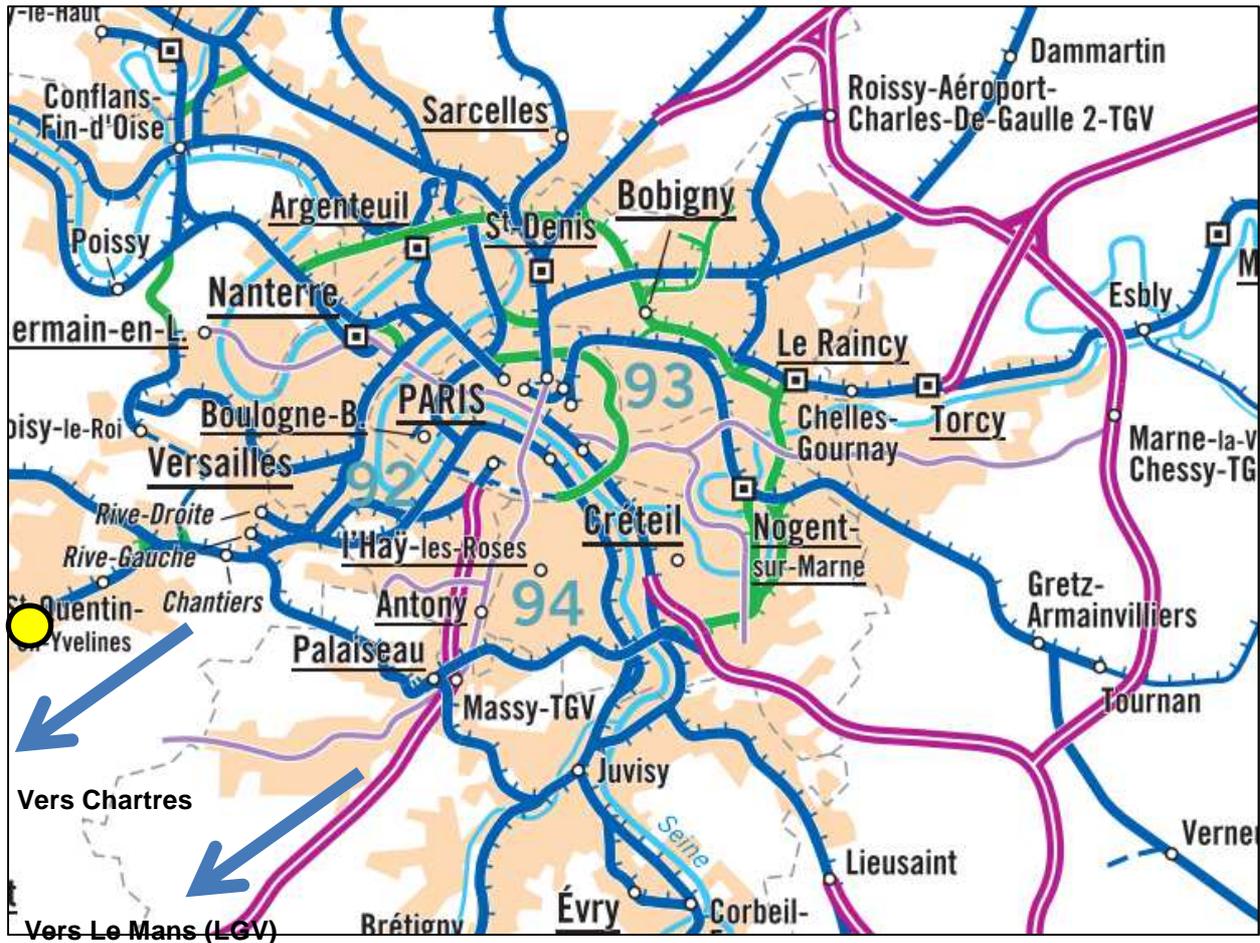


Figure 24 : Zoom sur le réseau ferroviaire francilien. Parmi les couloirs dédiés au fret, la ligne dite « grande ceinture » permet un contournement fret par l'est. Ce couloir est toutefois saturé – source : RFF

2.4.3 Trafics voyageurs

Saint-Quentin-en-Yvelines n'est pas desservie par le réseau TER (rendant les liaisons vers l'extérieur de l'Ile de France difficiles) mais bénéficie d'une bonne offre radiale à destination de la Paris avec trois lignes :

- La ligne de RER C au départ de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines (Montigny-le-bretonneux) ;
- Deux lignes du réseau Transilien (N et U) permettent de rejoindre, respectivement, Montparnasse et le quartier de la Défense depuis les 3 gares du territoire.

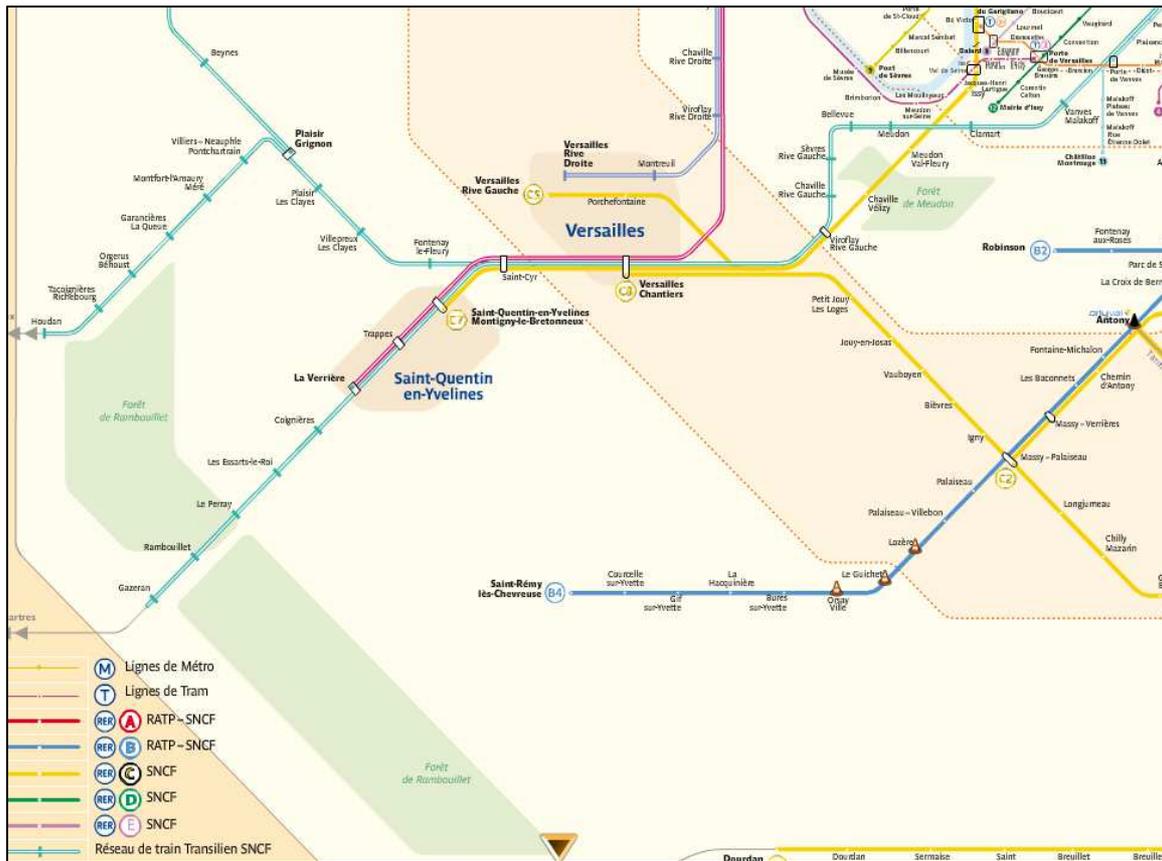


Figure 25 : Plan des lignes de transport collectif du quart Sud Ouest de l'Île de France - source : RATP

Des 3 gares, c'est la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines la plus fréquentée, avec un total de 70 000 passagers par jour environ, les gares de La Verrière et Trappes voyant passer respectivement 20 000 et 15 000 passagers.

2.4.4 Trafics fret

La ville de Trappes et la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines sont situées sur un axe majeur fret de la région mais le trafic reste faible (7 à 17 trains fret/jour à hauteur de Trappes).

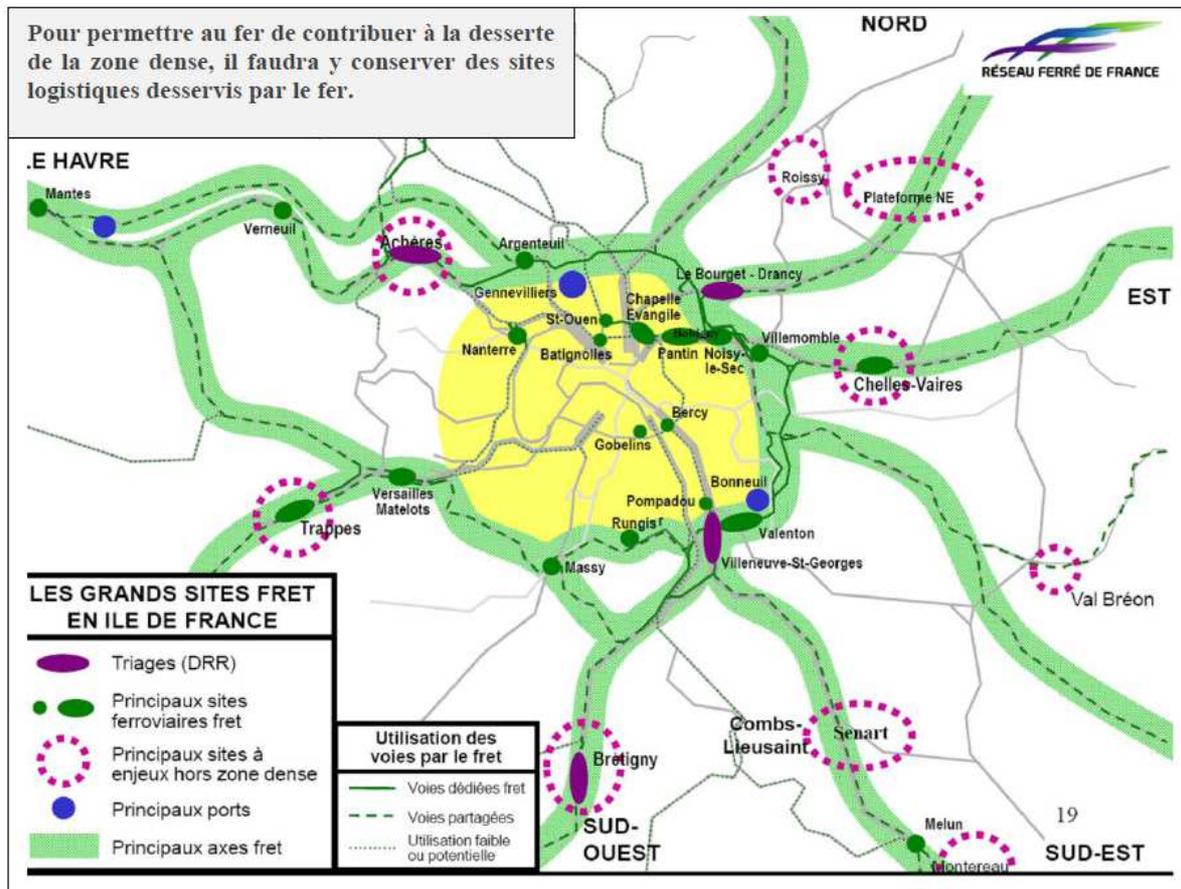


Figure 26 : Les infrastructures fret en région Ile de France - source : RFF

La Figure 26 met en évidence une structure de réseau dans laquelle la région Ile de France est ceinte par des couloirs fret majeurs, qui relient entre eux les principaux sites ferroviaires. Trappes est située à proximité mais du côté extérieur de ce corridor circulaire. La connexion entre la ligne de Chartres et ce corridor se fait à la hauteur de la gare de triage de Versailles Matelots, qui est avec Trappes l'autre infrastructure de tri dans ce secteur.



Figure 27 : Les deux gares de triages de Trappes et Versailles Matelots - source : Interface Transport

Depuis l’ouverture à la concurrence des services fret, il est difficile d’obtenir des chiffres fiables sur les tonnages transportés par le fer. Néanmoins, les trafics Fret SNCF sont connus jusqu’à 2009, et dessinent nettement une tendance à la baisse des volumes (graphique ci-après).

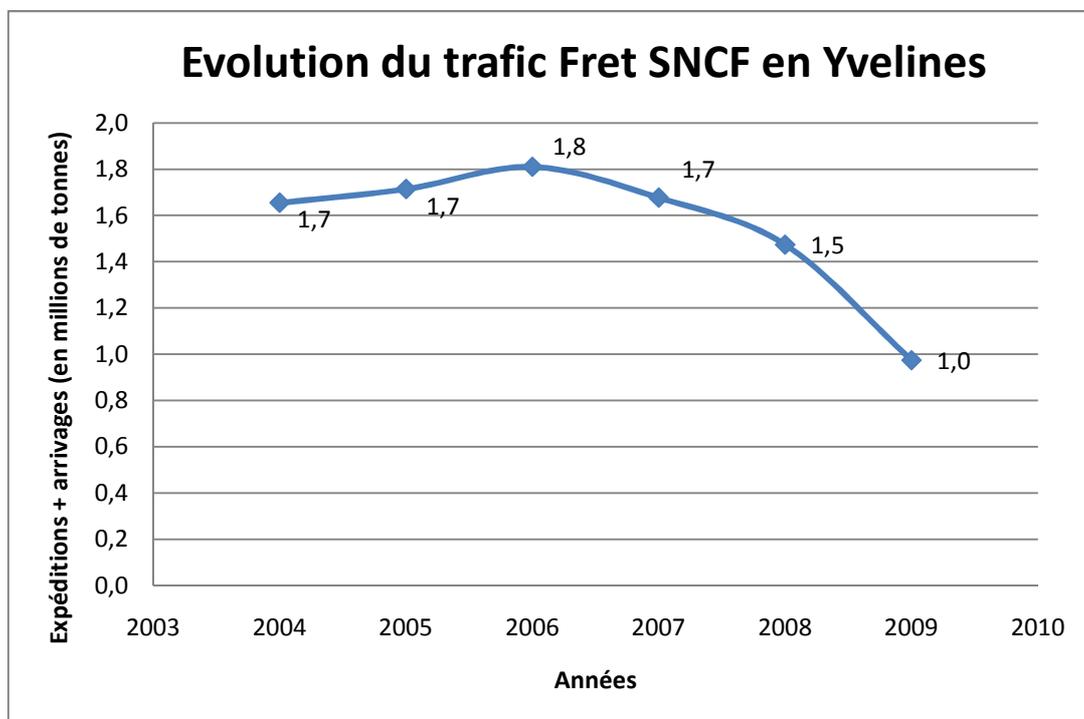


Figure 28 : L’évolution du trafic de Fret SNCF entre 2004 et 2009 sur le département des Yvelines – source : SNCF

Sur l'année 2009 en particulier, si l'on s'intéresse plus particulièrement à la ligne 420 qui relie Paris Montparnasse au Mans, 111 circulations étaient recensées entre Paris Montparnasse et Le Mans *via* Trappes, Rambouillet et Chartres.

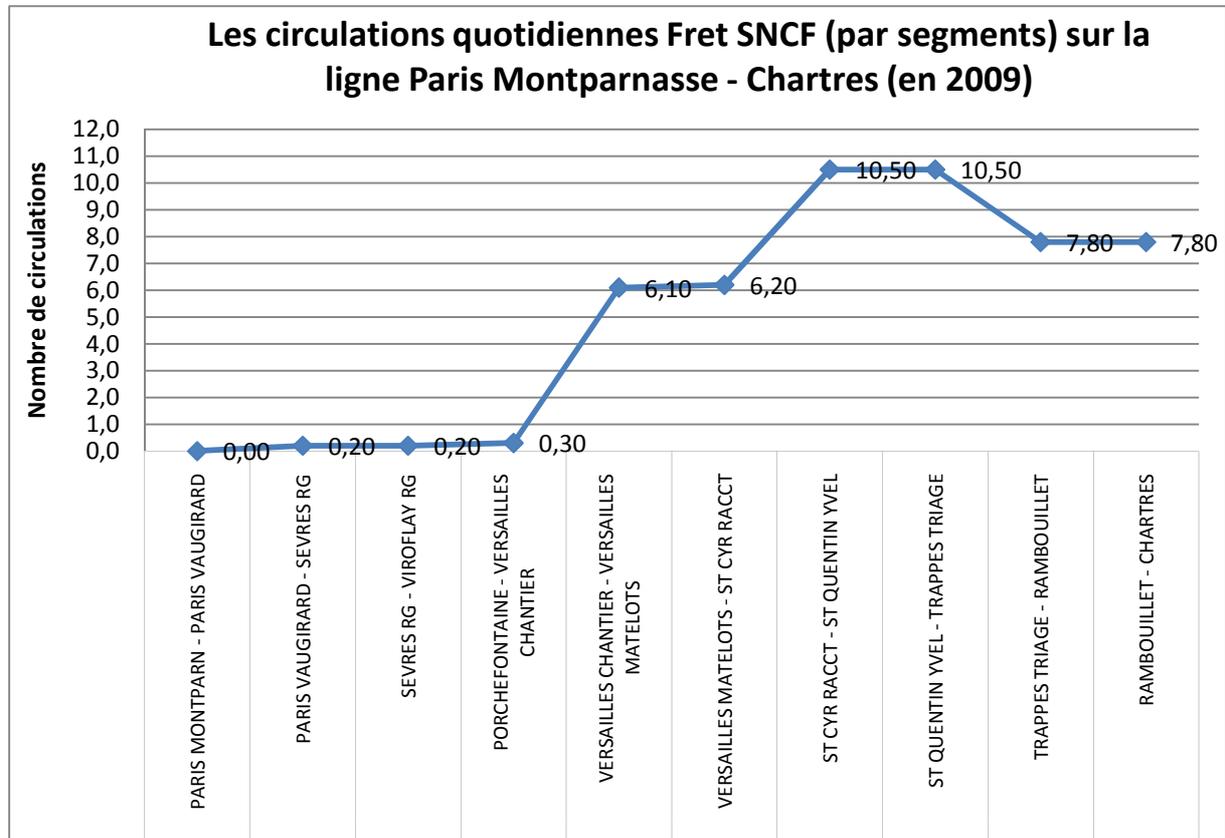


Figure 29 : Les circulations quotidiennes Fret SNCF, par segments, sur la ligne Paris Montparnasse - Chartres en 2009 - source : SNCF

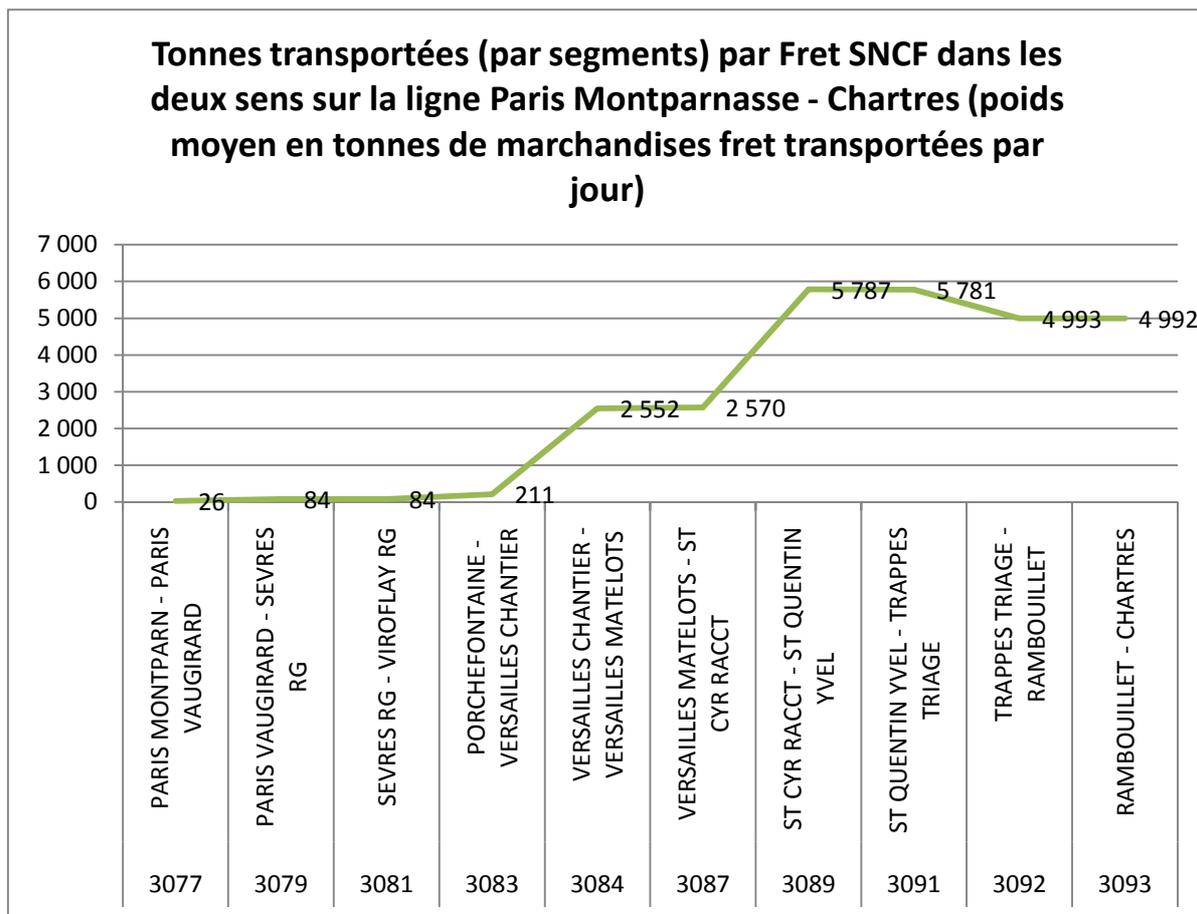


Figure 30 : Les tonnages moyens transportés par jour par Fret SNCF, par segments, sur la ligne Paris Montparnasse - Chartres en 2009 - source : SNCF

Entre Paris Montparnasse et Trappes, le nombre de circulations de trains de marchandises Fret SNCF atteignait un maximum de 10,5 par jour, pour 5 800 tonnes environ, précisément à la hauteur de Saint-Quentin-en-Yvelines. Cette valeur maximale reflète l'activité industrielle autour de la gare de Trappes, qui ressort comme le plus important générateur de fret ferroviaire sur cette partie de la ligne. On observe également que les circulations sont quasiment nulles entre Paris et Versailles, puisque les trafics fret arrivant par la ligne à hauteur de Versailles Matelots sont alors dirigés sur la grande ceinture.

Notons qu'il n'y a pas de différence significative quant au sens de circulation puisque le nombre de circulations est plus ou moins équivalent en direction de Paris ou en direction de la province.

2.4.5 Multimodalité et intermodalité

La pratique de la multimodalité⁹ et de l'intermodalité¹⁰ supposent l'utilisation de lieux spécifiques pour le transfert des unités de transport (des conteneurs) entre les différents modes de transport : ce sont des chantiers combinés. Les opérateurs de transport combiné proposent alors des relations d'un chantier à un autre (par train ou par bateau). Ce fonctionnement suppose donc l'organisation de liaisons routières aux deux extrémités de la chaîne transport. La rentabilité du transport combiné tient alors à la conjonction de deux éléments :

- Longueur suffisante du trajet réalisé, pour maximiser le bénéfice du mode alternatif (pas de coût de conduite notamment) ;
- Implantation favorable des chantiers combinés au départ et à l'arrivée, pour que l'organisation de l'acheminement routier puisse être optimisée, à travers notamment la réalisation de plusieurs navettes par jour.

C'est ce dernier point qui est défavorable à l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines : en effet, le chantier combiné le plus proche du territoire est celui de Valenton, à une quarantaine de kilomètres. Or, s'il existe des relations commerciales au départ de Valenton, son éloignement est trop important pour un certains nombre de chargeurs à Trappes.

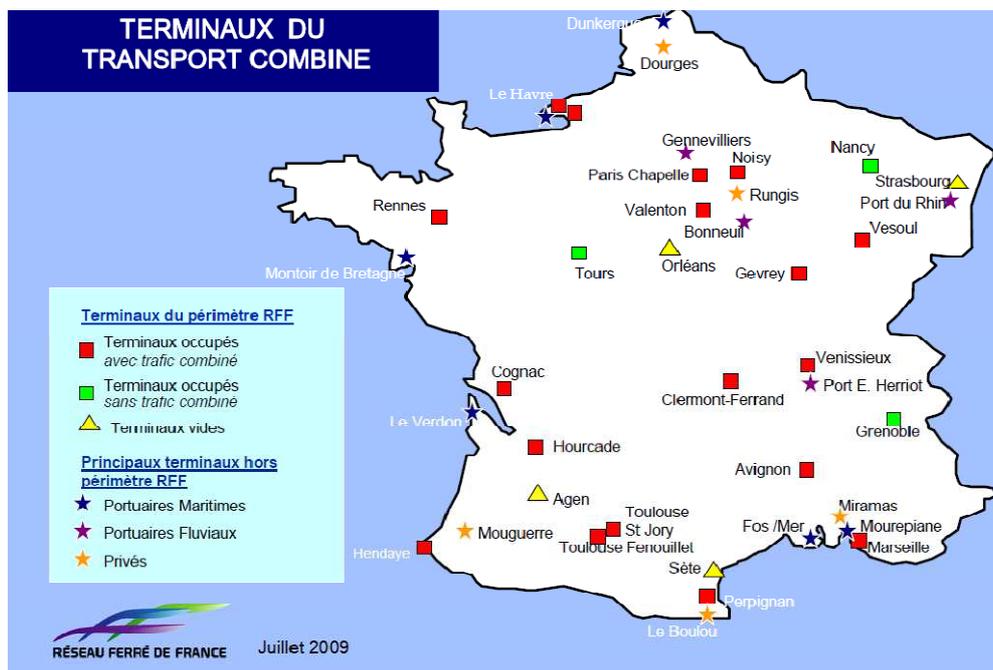


Figure 31 : Les terminaux du transport combiné en France - source : RFF

⁹ Usage de plusieurs modes de transport pour un ou plusieurs déplacements

¹⁰ Usage de plusieurs modes de transport pour un même déplacement

2.4.6 La gare de triage de Trappes

2.4.6.1 Situation et caractéristiques :

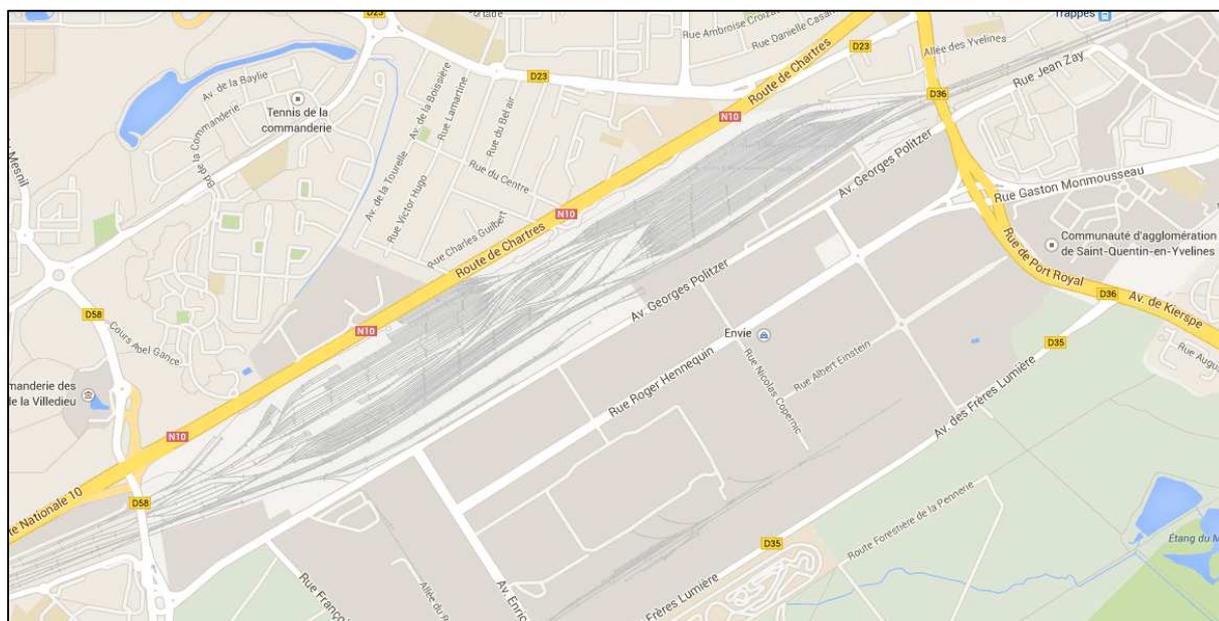


Figure 32 : Vue générale de la gare de triage de Trappes, qui jouxte la Zone d'Activités de Trappes Élancourt

Le site de Trappes fait partie des rares sites ferroviaires en Ile-de-France pouvant accueillir des trains longs (les faisceaux proposent des longueurs de 1000 m). Il fait également partie des plates-formes situées dans un rayon de 20 à 25 km de Paris servant aux transports de matériaux (minerais, cailloux, tuyaux), au même titre que Chelles et Massy. La demande de matériaux ne devant pas baisser dans les années à venir, compte tenu des besoins en logements et des projets d'infrastructures liés au Grand Paris, ce type de sites ferroviaires revêt une importance stratégique cruciale à l'échelle de la région.

Du fait de l'abandon des prestations de transport de wagons isolés, la gare ne réalise plus d'activités de triage proprement dit : l'ancienne gare de triage sert aujourd'hui de dépôt pour le matériel roulant (rames et machines) et pour le personnel de la SNCF (60 ha). Le faisceau ferroviaire est composé d'une quarantaine de voies dans sa partie la plus large et jouxte la Zone d'Activité de Trappes Élancourt sur près de 2,7 km. La partie Est à l'extrémité du triage a la forme d'un triangle enclavé entre la RN 10, la D38 et la voie ferrée principale qui mène à la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines, actuel terminus du RER C. Ce site est actuellement occupé par l'entreprise Yprema, qui est sous convention avec RFF et reçoit du trafic par trains.



Figure 33 : Le "triangle" occupé par Yprema à l'est du faisceau ferroviaire - source : Interface Transport

Il faut également noter l'existence de flux ferroviaires vers l'ouest du faisceau, sur la commune de la Verrière.

Enfin, il n'y a pas de projets de développement à moyen terme sur Trappes ou dans son voisinage.

2.4.6.2 Trafic en gare de Trappes en lien avec la zone d'activité :

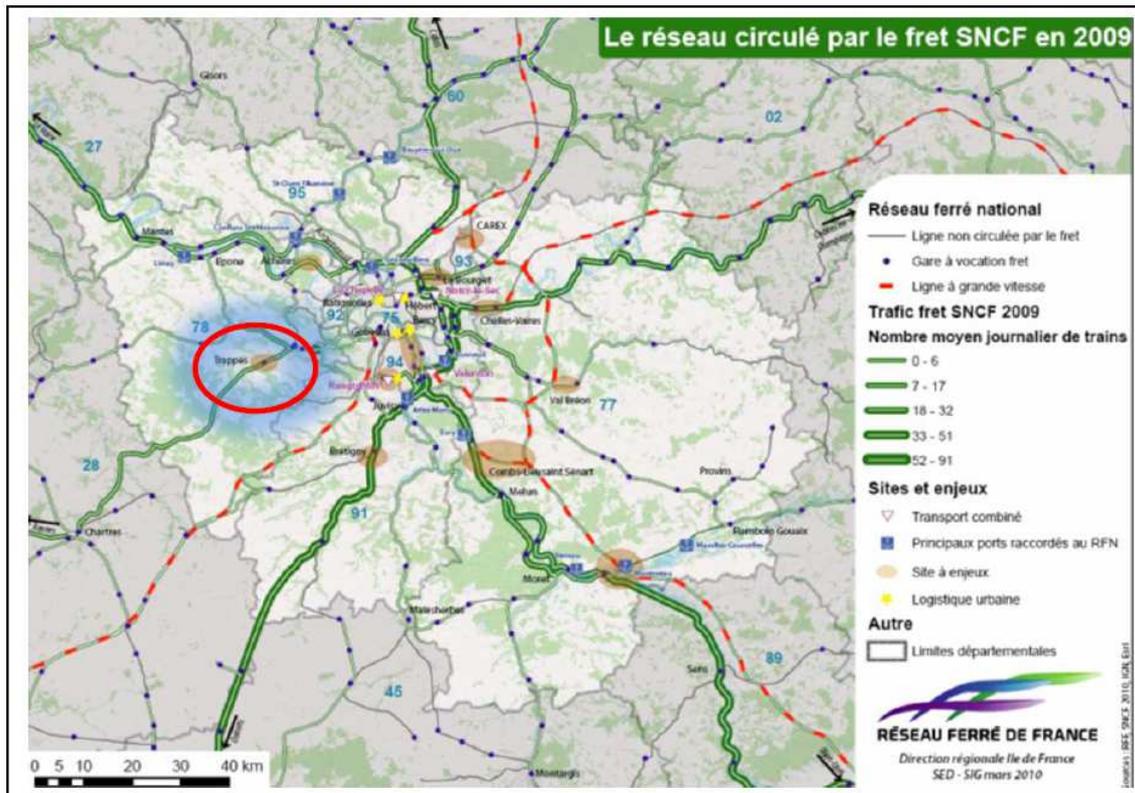


Figure 34 : Le réseau circulé par le fret SNCF en 2009 en région Ile de France – source : IAUIF (carte RFF)

A l'écart des grands corridors de circulation du fret, le site de Trappes voit passer une moyenne d'un train par jour de fret environ.

RFF, en tant que gestionnaire d'infrastructure, a une vision précise sinon des flux, au moins des entreprises qui sont en mesure de recevoir du fret ferroviaire en lien avec le triage de Trappes¹¹ et parmi celles-ci, de celles qui ont ou n'ont pas d'activité :

- Eurovia
- SPME
- Auchan
- Metrocash
- Veolog

¹¹ En effet, il faut pour pouvoir recevoir des convois ferrés disposer d'un embranchement ferré (ITE), mais aussi être sous convention avec RFF pour l'exploitation de cet embranchement. La liste des entreprises sous convention contient donc de manière exhaustive tous les utilisateurs (mais aussi des entreprises qui maintiennent éventuellement leur convention active, sans pour autant utiliser le fer. Cette démarche peut être intéressante car l'abandon et la reprise d'une convention peuvent s'avérer plus coûteux pour une entreprise que son maintien pendant quelques années, même sans activité).

Eurovia et SPME (Colas Rail) sont situées en dehors de la ZATE et reçoivent des trafics, Auchan et Veolog sont sous convention mais ne reçoivent pas de trafics, et Metrocash a engagé les démarches pour résilier sa convention.

S'il existe une activité fret ferré sur la gare de Trappes, aujourd'hui elle ne concerne que des parcelles situées en dehors de la ZATE¹².

Il s'avère que certaines entreprises de la ZATE utilisaient le fer jusqu'à un passé récent, mais l'ont abandonné. La souplesse et la qualité de service offertes par la route (notamment dans un contexte de disparition de l'offre en wagons isolés et quasiment en demi-complets) expliquent, plus que le coût au sens strict, cette désaffection.

Du fait de l'absence de trafics, la maintenance des infrastructures sur la ZATE (voie-mère en particulier) a été interrompue. Celles-ci, quoique non entretenues, sont dans un état correct, et seraient en mesure de recevoir des trafics moyennant une remise en état d'un coût maîtrisé (à estimer par une étude à réaliser par RFF, de l'ordre de 1000 € par mètre de voie), étant entendu que les convois roulent à très faible vitesse dans ce type de zones.

2.5 Quels enjeux pour le territoire de la CASQY ?

Si le diagnostic a mis en évidence un contexte peu favorable au développement d'outils de logistique urbaine innovante sur le territoire, la définition d'une stratégie « marchandises » pour la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines s'articulera autour de 3 grands thèmes :

- Gestion des itinéraires des poids lourds ;
- Evolution des profils d'activités présents sur la ZATE ;
- Positionnement vis-à-vis de la question des activités ferroviaires.

¹² Les informations datent de septembre 2013, et ont été fournies par RFF, rencontrés dans le cadre de la mission.

3 Quelle stratégie adopter pour le territoire ?

3.1 Maîtriser les itinéraires des véhicules

3.1.1 Enjeux pour le territoire

Le territoire de la CASQY supporte un important trafic poids-lourds :

- Trafic de transit sur la RN10 ; cet axe routier relie l'A12 et la RN12 au Nord, et l'A10 – A11 au Sud ;
- Trafic local sur d'autres axes : notamment, véhicules de marchandises se rendant à la zone d'activités de Trappes-Elancourt ou aux autres zones d'activités du territoire.

Afin d'éviter autant que possible le passage des poids-lourds dans des zones résidentielles, tout en conservant de bonnes conditions d'approvisionnement du territoire, le PLD de la CASQY prévoit des itinéraires PL (fiche action 7.1.1).

3.1.2 La proposition du PLD

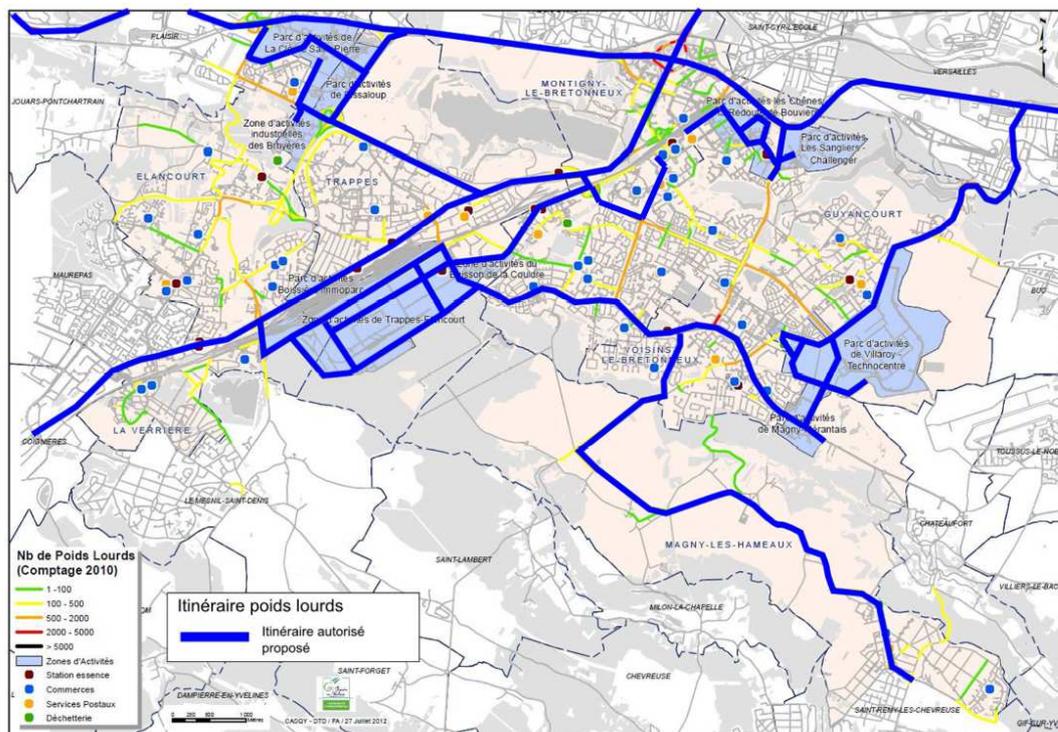


Figure 35 : La proposition d'itinéraires poids lourds figurant au PLD de la CASQY

La réalisation de l'étude a montré que l'accès à toutes les zones d'activité et tous les pôles générateurs desservis par poids lourds n'était pas garanti par ces itinéraires. En outre, certains axes exclus des itinéraires retenus ont des caractéristiques peu urbaines, à l'instar des deux axes Nord-Sud : l'avenue Nicolas About à Montigny-le-Bretonneux ou la Route de Guyancourt – Avenue des Garennes (2 x 2 voies, carrefours plans giratoires, habitations assez éloignées de l'axe). Justifier une interdiction de la circulation de PL sur ces axes semble compliquée, dans l'état actuel de leur aménagement.

Dès lors, les possibilités qui s'offrent à la CASQY sont :

- Revoir à la marge les itinéraires PL et intégrer notamment les deux axes Nord – Sud qui présentent des caractéristiques techniques adaptées à la circulation des poids-lourds ;
- Conserver les itinéraires PL pressentis et aménager les autres axes routiers, pour une lisibilité globale du plan de circulation. La difficulté est bien de concilier la fluidité du trafic et l'enjeu de tranquillisation des itinéraires. Un traitement des entrées de ville, accompagné d'un réaménagement des voiries pourrait dissuader les poids-lourds d'emprunter des axes qui leur sont interdits.

Au-delà de la question du tracé des itinéraires, leur mise en œuvre passera par un accompagnement réglementaire (pouvoir de police des maires). Les modalités de réglementations dépendent toutefois d'un certain nombre de choix stratégiques.

3.1.3 Principes réglementaires

3.1.3.1 Poids lourd et véhicule de transport de marchandises

Au sens du Code de la Route, un Poids Lourd est un véhicule routier dont le PTAC dépasse 3,5 tonnes. Ce seuil a une traduction réglementaire majeure : les poids lourds ne peuvent pas être conduits par les détenteurs du permis B (voitures), par opposition aux véhicules dits « légers » (VP et VUL), qui n'ont pas besoin de permis spécifique pour être conduits. Un autocar ou une Benne à Ordures Ménagères par exemple sont des poids lourds.

Le Code de la Route définit aussi le véhicule de transport de marchandises, comme le véhicule dont la conception est le transport du fret. C'est ce véhicule qui est interdit par l'utilisation du panneau B8, mais la définition ici n'intègre pas de notion de tonnage. En toute rigueur, la définition inclut donc les VUL. C'est la raison pour laquelle le panneau est parfois complété par un panneau M4f pour spécifier le tonnage à partir duquel l'interdiction est applicable.



Figure 36 : Le panneau B8 du Code de la Route - source : www.code-route.com

3.1.3.2 Transit et desserte locale

L'usage a installé les notions de « desserte locale » et de « transit » dans les réglementations locales. Celles-ci renvoient à la possibilité ou non par un véhicule de démontrer qu'il effectue une livraison ou enlèvement de marchandises sur le périmètre réglementé. Elle est alors matérialisée par l'utilisation du panneau M4e, qui « désigne par l'inscription qu'il porte les usagers concernés sous forme de texte ». Le contrôle de la conformité à la réglementation se fait alors par présentation d'un bordereau de livraison mentionnant une adresse dans le périmètre réglementé.

De par cette définition, le contrôle de cette réglementation ne peut être réalisé par les forces de Police Municipale : en effet, celles-ci ne peuvent arrêter un véhicule que si elles peuvent constater l'infraction visuellement.

Malgré cette difficulté liée au mode de contrôle, la notion de desserte locale est extrêmement pertinente pour réglementer : en effet, **elle permet d'appliquer une réglementation potentiellement très sévère (interdiction totale des véhicules de transport de marchandises par exemple), tout en garantissant la desserte des activités du secteur**, fussent-elles livrées par des poids-lourds.

3.1.3.3 La surface au sol

Le PDUIF invite les communes à réglementer le gabarit des véhicules non pas sur le tonnage, mais sur leur surface au sol. Les seuils à utiliser sont indiqués dans le document : il s'agit de 29m² dans le cas général, et 18m² dans certains cas particuliers de zones très sensibles. La Ville de Paris a d'ores-et-déjà adopté ce paramètre pour réglementer la circulation des véhicules.

3.1.3.4 Itinéraires

Un itinéraire sur un territoire ne se réglemente pas en tant que tel : il constitue un complément à une réglementation, en valorisant les voiries qui ne sont pas interdites par les arrêtés pris par ailleurs. L'intérêt majeur n'est donc pas tant l'inscription de l'itinéraire dans le ou les arrêtés, mais sa traduction sur le terrain par un jalonnement régulier en panneaux.

3.1.4 La démarche à adopter

La mise en œuvre d'une nouvelle réglementation sur les itinéraires appellera avant toute chose une concertation entre les communes concernées, car ce sont celles-ci qui prendront les arrêtés. Il est donc naturel et inévitable de les associer au processus d'élaboration de la stratégie réglementaire.

Il conviendra alors de réaliser un certain nombre d'arbitrages sur la forme et le contenu des réglementations, en fonction des principes décrits précédemment, puis de dessiner une carte cohérente à l'échelle du territoire des itinéraires autorisés.

Une fois que ces étapes auront été menées, avec un souci de cohérence entre les communes, les arrêtés pourront être pris localement pour refléter la stratégie territoriale adoptée.

La définition des itinéraires pourra prendre en compte le réseau routier supposé soumis à l'écotaxe : sur le territoire, la RN10 et la RD36 sont concernées. Il s'agira alors de définir les itinéraires de façon à éviter des reports de trafic de transit vers des voiries locales. Interface Transport a établi la proposition ci-après, sur la base des itinéraires proposés initialement au PLD :

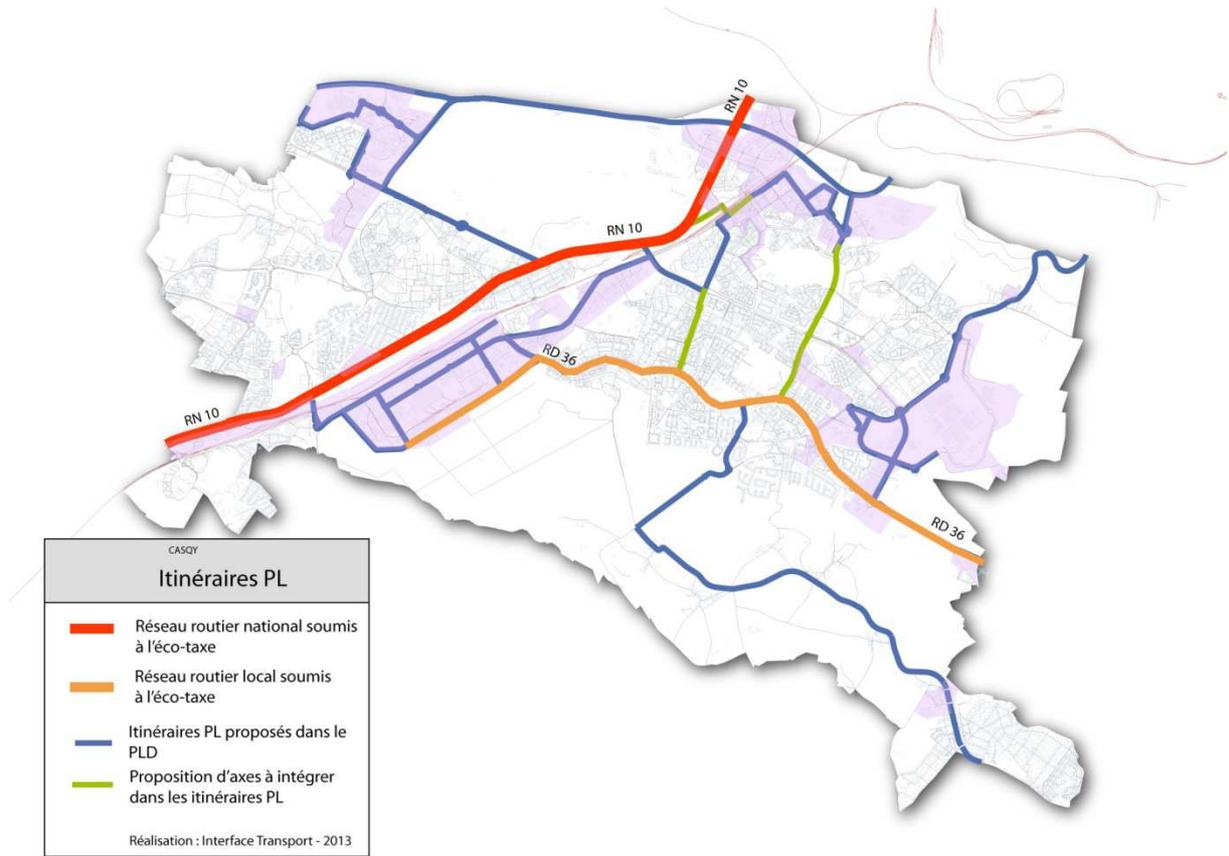


Figure 37 : Proposition de schéma d'itinéraires PL sur le territoire de la CASQY – source : Interface Transport

3.2 Logistique et ferroviaire : quelles activités choisir ?

3.2.1 4 scénarios d'évolution

Les deux enjeux logistique et ferroviaire sont intimement liés : le profil des entreprises qui s'installeront sur la ZATE demain est susceptible de favoriser ou de condamner définitivement l'usage du fer. De la même manière, une ambition très forte sur le redéploiement d'une activité ferroviaire sur le site passera par l'identification de profils d'entreprises utilisatrices à attirer sur le territoire.

Afin de servir de support à la décision, ces deux thématiques ont donc été groupées, et cette partie décrit les évolutions possibles de la ZATE, au travers de 4 scénarios de fonctionnement :

- Un relais au service des flux BTP du Grand Paris
- Un point d'entrée sur la Région Ile de France
- Une logistique fine au service du territoire
- L'ambition ferroviaire

Schématiquement, chacun de ces scénarios renvoie à un ou quelques types de logistiques bien identifiés, qui se traduisent de manière contrastée en termes d'inscription géographique, de retombées pour le territoire, de génération de nuisances etc...

Il convient de noter que ces 4 scénarios ne s'excluent pas forcément les uns les autres : il est notamment possible d'allouer des surfaces aux différents types de logistiques auxquelles ils renvoient, comme c'est d'ailleurs le cas aujourd'hui, sur une ZATE qui présente une forte mixité d'activités (de logistique ou non). Toutefois, certaines options s'accompagneront de forts besoins fonciers pour être viables, et se révéleront donc plus exclusives.

Les pages qui suivent visent à décrire et caractériser chacun des scénarios proposés, afin que la CASQY puisse se positionner sur le type de développement vers lequel elle orientera la ZATE dans les années à venir.

En ce qui concerne l'impact sur les flux de véhicules, deux critères essentiellement ont une incidence sur les circulations :

- Nature de l'activité : en fonction du métier de l'entreprise, la nature et le volume des flux peuvent différer sensiblement.
- Report vers le fer : dans le cas où certains flux peuvent se reporter vers le fer, cela représentera un gain net de flux Poids Lourds pour le territoire (même si une entreprise qui

reçoit des trains peut continuer à générer par ailleurs des flux de poids lourds, ceux-ci resteront toujours plus faibles que dans l'hypothèse où tout est fait par la route).

Les principales caractéristiques des flux susceptibles d'évoluer sont :

- Volumétrie en nombre de véhicules
- Types de véhicules (semi-remorques, porteurs, utilitaires légers)
- Horaires des flux

3.2.1.1 Scénario 1 : Un relais au service des flux BTP du Grand Paris

Contexte

Les chantiers de construction ont des besoins importants en approvisionnements, et les projets immobiliers et d'infrastructures liés au Grand Paris devraient générer dans les années à venir des opérations de BTP de grande ampleur. Une particularité intéressante de ces chantiers est qu'ils génèrent à la fois des flux entrants et sortants, pour l'évacuation de déblais. Par ailleurs, pour une partie d'entre eux, ces flux sont particulièrement éligibles à du report modal : comme il s'agit de fret lourd et volumineux, un seul train permet le remplacement de plusieurs dizaines de poids lourds.

Pourquoi la ZATE ?

Géographiquement, la ZATE se situe à une distance intéressante de l'Opération programmée sur le plateau de Saclay, qui est un des grands chantiers du Grand Paris. Les besoins en béton par exemple de Saclay pourraient être satisfaits au départ de Trappes (une vingtaine de kilomètres séparent les deux endroits). **La ZATE pourrait donc servir de base logistique pour un certain nombre de flux à destination ou en provenance de Saclay.**

De quoi s'agirait-il

Dans cette hypothèse, plusieurs types d'entreprises pourraient avoir intérêt à s'installer sur la ZATE : des logisticiens du BTP ou grossistes en matériaux, des industries de transformation, centrales à béton par exemple, Une part importante de la surface de la zone servirait alors à du stockage, soit couvert, soit à ciel ouvert.

Les entreprises présentes auront probablement un intérêt économique à se faire approvisionner par trains, et donc à s'appuyer sur l'infrastructure qui irrigue la zone.

Quel impact sur le territoire ?

En termes de circulation de poids lourds, une centrale à béton comme Unibéton reçoit l'équivalent d'une trentaine de Semi-Remorques par jour, et voit partir des toupies à béton (une trentaine également).

Un grossiste en matériaux voit l'arrivée de quelques semi-remorques, et peut générer en sortie la circulation de quelques poids lourds porteurs, mais surtout faire arriver de nombreux VUL (camionnettes, fourgonnettes) d'entreprises qui viennent s'approvisionner.

En termes de circulation, ce scénario impliquerait un déplacement des flux de sortie vers la RD36 plutôt que la RN10 (toupies à béton, utilitaires légers).

Les flux concernés génèrent un léger surplus de nuisances par rapport à des marchandises générales (poussières par exemple).

Le scénario ouvre la possibilité de faire venir des trains en approvisionnement de la zone.

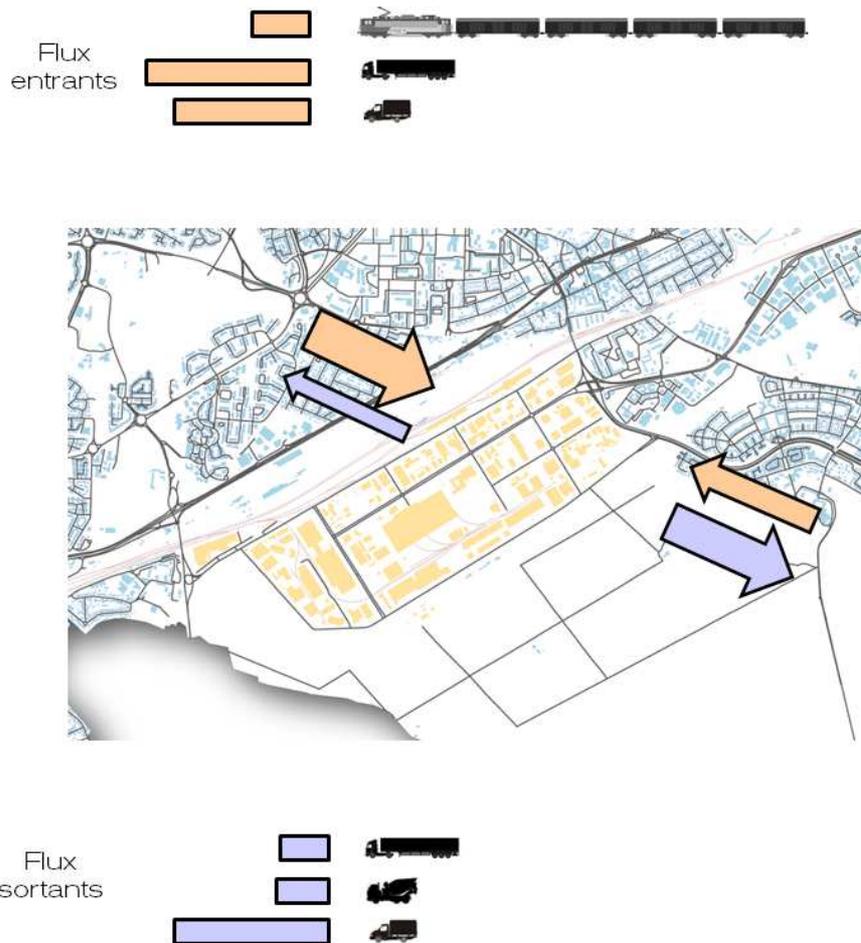


Figure 38 : Schématisation des impacts du scénario 1 sur la ZATE - source : Interface Transport

Ce qui est déjà en place

Lafarge et Unibéton produisent déjà aujourd'hui du béton sur la ZATE. Yprema, implantée sur le faisceau ferroviaire, a une activité de traitement des déchets du BTP.

Spécificités

Haropa, structure qui regroupe les ports du Havre, de Rouen et de Paris, étudie l'opportunité d'acquérir du foncier sur Trappes (sur la ZATE, ou sur l'emprise RFF liée à la gare de triage) afin de développer un projet de ce type, à proposer à ses clients.

Si plusieurs entreprises en lien avec les mêmes chantiers s'installaient à Trappes, il pourrait être intéressant de mettre en œuvre de la mutualisation « aval » des flux, à l'image de ce que réalisent des « Construction Consolidation Centers » dans certains pays d'Europe (à Londres par exemple) : une plate-forme consolide les stocks des différents fournisseurs et grossistes, et ne génère qu'un nombre réduit de véhicules en sortie.



Figure 39 : Gravats et matériaux seront stockés sur les parcelles pour la réalisation du scénario

3.2.1.2 Scénario 2 : Un point d'entrée sur la Région Ile de France

Contexte

La Région Ile de France est un gros bassin de consommation, et une partie des produits qui y sont acheminés arrivent par containers, déchargés sur un port maritime européen, avant d'être acheminés, le plus souvent par la route, vers des plates-formes appartenant à des logisticiens, des grossistes, ou des filières de grande distribution, spécialisée ou non.

Pourquoi la ZATE ?

Le placement de la ZATE est moyennement stratégique pour la captation de ces flux, car les plus grands ports d'entrée en Europe sont dans au nord de la Région (Le Havre, Anvers, Rotterdam). Toutefois, la zone peut se positionner sur ce créneau pour deux raisons :

- L'infrastructure ferroviaire, qui va permettre du report modal (les ports maritimes disposent des moyens matériels permettant de constituer des trains), voire la proposition de services additionnels aux opérateurs (transport sous douane par exemple) ;
- La rareté du foncier logistique dans la Région est telle que le positionnement géographique est un critère secondaire par rapport à la disponibilité de m². Si la ZATE est capable d'offrir ces capacités, les transporteurs seront intéressés.

De quoi s'agirait-il ?

Ce scénario suppose la mise à disposition de très grandes surfaces d'entrepôts, qui permettront des opérations de logistique à grande échelle. Il est vraisemblable d'ailleurs que les opérateurs utiliseront ces surfaces pour desservir un périmètre qui dépassera la seule Région Ile de France. De la même manière, ces entrepôts ne seront pas le dernier maillon des chaînes logistiques, mais seront au cœur de schémas supposant encore une rupture de charge, avec des logiques de navettes routières de moyenne distance.

Quel impact pour le territoire ?

Avec des activités très consommatrices de surfaces de stockage, ce scénario sera peu pourvoyeur d'emplois, essentiellement axés sur de la manutention lourde.

Les flux générés en sortie par ce scénario seront constitués massivement de semi-remorques en sortie (avec des remorques plateau + containers, ou des remorques classiques). En entrée, l'intérêt sera de pouvoir utiliser massivement le fer pour l'approvisionnement.

Il convient de noter que l'activité de transbordement elle-même générera elle aussi des circulations, internes aux parcelles (déchargement et transfert des containers sur courte distance).

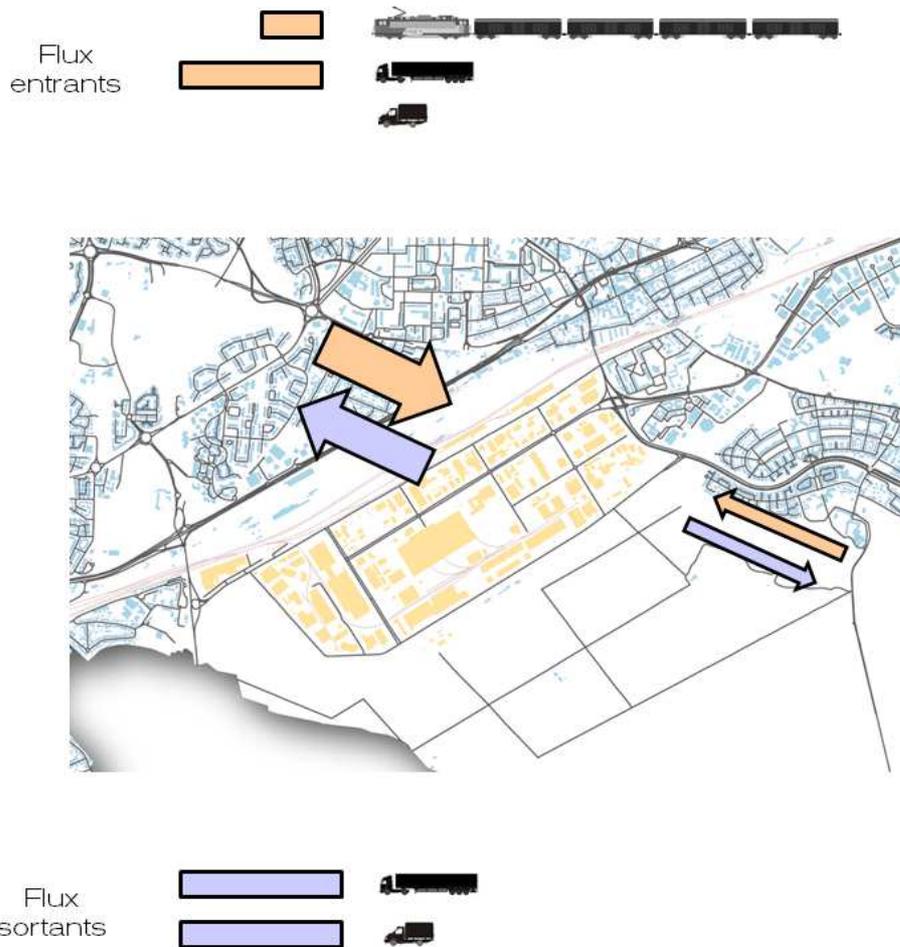


Figure 40 : Schématisation des impacts du scénario 2 sur la ZATE - source : Interface Transport

Ce qui est déjà en place

Néant

Spécificités

La CASQY a été sollicitée par des fédérations de transporteurs en demande de ce type de fonctions.



Figure 41 : Conteneurs et grands volumes de bâti pour la réalisation du scénario

3.2.1.3 Scénario 3 : Une logistique fine au service du territoire

Contexte

Les entreprises de la CASQY ont des besoins en approvisionnements et en logistique, qu'il peut être légitime de voir satisfaits en priorité par les logisticiens du territoire. D'ailleurs, le PLU de Trappes conditionne l'installation de la logistique en UAE2 à la desserte d'activités situées « sur place » (est concernée toute la partie Est de la ZATE, sur environ 40% de la surface totale de la zone).

Pourquoi la ZATE ?

La ZATE est la seule zone d'activités du territoire sur laquelle sont installées des activités logistiques. Son placement, son relatif éloignement des zones urbaines, sa bonne accessibilité routière (à la fois vers l'extérieur du territoire, et en desserte de celui-ci) plaident pour maintenir cette spécificité.

De quoi s'agirait-il ?

Plusieurs types d'entreprises ont une activité de proximité immédiate, avec des fonctionnements pouvant varier sensiblement. Pour autant, ce type d'occupation se fera sur des surfaces petites ou moyennes (quelques milliers de m²), recevant des approvisionnements par poids lourds, mais proposant des flux de sortie par plus petits véhicules (petits porteurs ou camionnettes).

Quel impact pour le territoire ?

Les entreprises susceptibles de satisfaire ce scénario recevront des véhicules lourds (semi-remorques ou porteurs), plutôt en horaires nocturnes. Les flux de sortie seront soit des véhicules lourds porteurs (12t, 19t), soit des utilitaires légers, en nombre important.

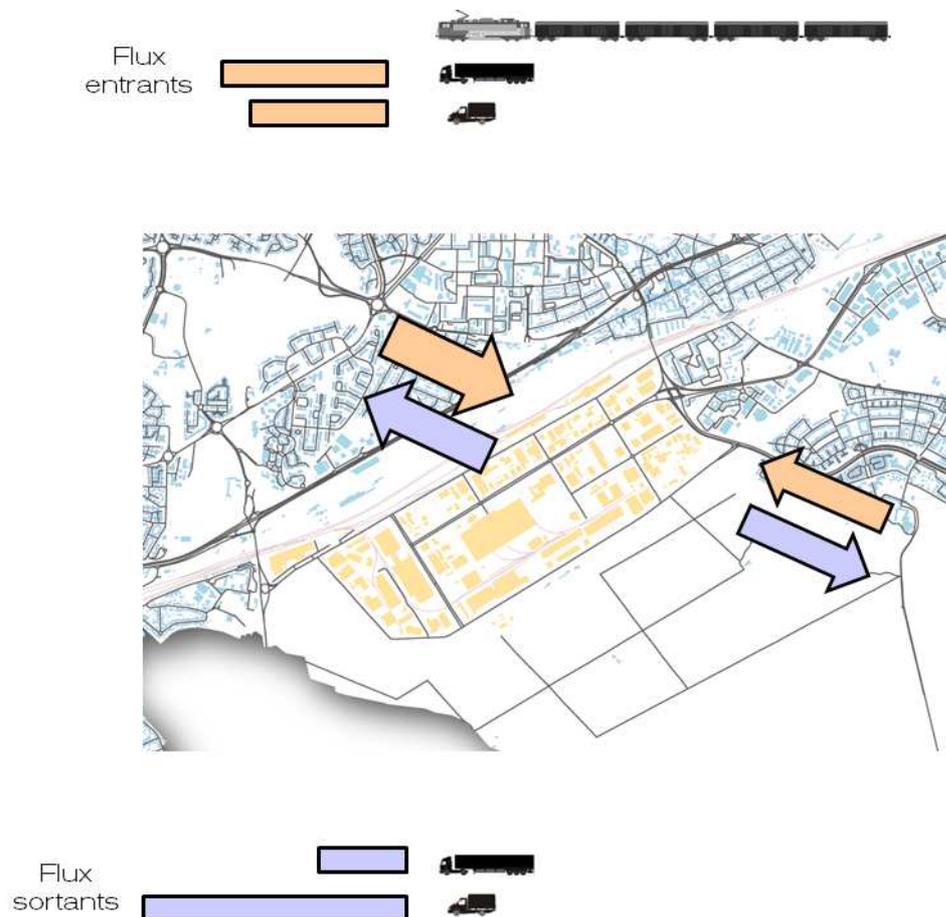


Figure 42 : Schématisation des impacts du scénario 3 sur la ZATE - source : Interface Transport

Ce qui est déjà en place

Si quelques implantations emblématiques s'éloignent de ce scénario (Argan, Fiat / Kuehne+Nagel), notamment sur les plus grosses parcelles, en réalité beaucoup d'autres occupants se rapprochent de ce fonctionnement local, au moins à l'échelle du département. Les entreprises de messagerie par exemple s'inscrivent dans ce fonctionnement (Calberson / France Express, Exapaq, DHL), de même qu'Apiway (déménagements), ou encore Dilitrans qui sert de dépôt de matériel pour des techniciens intervenant à proximité.

Spécificités

Néant.



Figure 43 : du bâti logistique de divers formats alimenteront le territoire

3.2.1.4 Scénario 4 : L'ambition ferroviaire

Contexte

La « relance » du fret ferroviaire est un thème récurrent des politiques de mobilité nationales et européennes. Si la disparition des services de wagon isolé a massivement contribué au déclin du fret ferroviaire au profit de la route, plusieurs facteurs peuvent plaider pour une reprise prochaine des trafics ferroviaires :

- L'ouverture à la concurrence a amené de nouveaux opérateurs sur le marché ;
- L'Etat encourage l'usage du fer et a lancé plusieurs projets de réfection ou création de corridors fret ;
- Le statut d'OFP a été créé, qui permet des opérations locales de constitution de convois, pour acheminement par un opérateur classique.

Pourquoi la ZATE ?

Le PDUIF et le SDRIF ciblent la ZATE comme un site multimodal stratégique à l'échelle de la Région. Si la zone n'accueille plus aucun trafic aujourd'hui, les infrastructures sont en place, et pourraient être opérationnelles (moyennant réhabilitation). Enfin, la gare de Trappes dispose toujours des capacités de triage qui permettent une activité ferroviaire sur la ZATE (même en tenant compte des projets de mutation d'une partie du faisceau).

De quoi s'agirait-il ?

Il s'agirait ici de travailler avec RFF à la remise en état du réseau, afin de permettre techniquement la circulation de trains, et de remettre en place certains trafics pouvant être réalisés par le fer à court terme (avec des entreprises déjà sur place). Sur la base de cette première étape, des entreprises utilisatrices pourront être invitées à s'installer : des logisticiens spécialisés créant un hub national, ou encore des filières spécifiques (automobiles, grande distribution, ou ... flux du BTP).

Quel impact pour le territoire ?

L'utilisation du fer ne fera pas disparaître les circulations de poids lourds : les flux de sortie de la zone notamment se feront toujours pas la route. L'intérêt est par contre de reporter le fret acheminé par semi-remorques vers du train, permettant la réduction des flux PL en entrée.

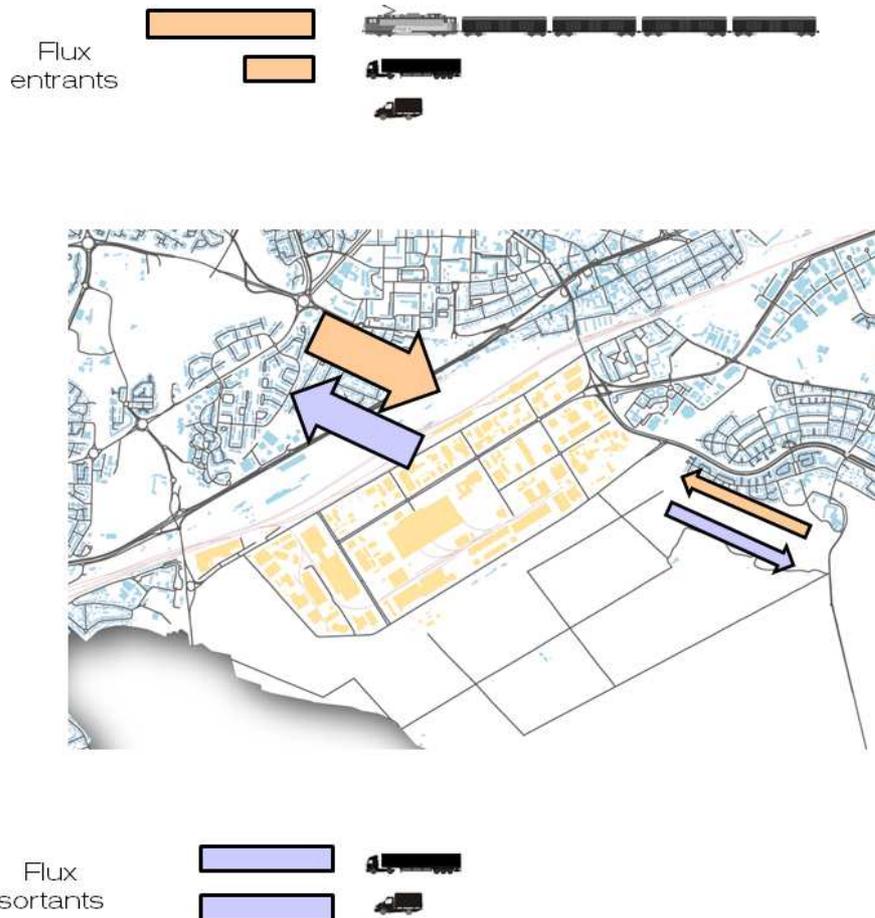


Figure 44 : Schématisation des impacts du scénario 4 sur la ZATE - source : Interface Transport

Ce qui est déjà en place

Certaines entreprises installées sur la ZATE reçoivent des flux éligibles à un transfert vers le fer (Kuehne+Nagel, Legendre, Natures et Découvertes).

Spécificités

Contrairement aux autres scénarios, celui-ci propose une approche « fonctionnelle » plutôt que par métiers. En ce sens, il peut recouvrir en partie un ou plusieurs des autres scénarios, notamment « Relais BTP » et « Point d'entrée régional ».



Figure 45 : les infrastructures à Trappes permettent le déploiement de l'activité de fret ferroviaire

3.2.2 Synthèse multi-critères des scénarios

Les différents scénarios et leurs impacts sont regroupés dans le tableau synthétique ci-après. Ce tableau n'a pas vocation à quantifier les impacts précisément, mais plutôt à situer les différents scénarios les uns par rapport aux autres.

	Relais BTP	Point d'entrée régional	Logistique fine	Ambition ferroviaire
Utilité fonctionnelle directe pour la CASQY	+	-	+++	-
Valorisation pour la Région IdF	+++	+++	-	++
Faible circulation de Poids Lourds	--	-	+	+
Faible génération de nuisances	--	++	++	++
Génération d'emplois	+	-	++	+
Besoins du monde économique	++	+	-	--
Simplicité de mise en œuvre	-	+	+	---
Compatibilité avec l'existant sur la ZATE	+	--	-	+

Figure 46 : Les impacts des différents scénarios proposés - source : Interface Transport

3.2.3 La démarche à adopter

3.2.3.1 Quel tendancier ?

Avant de définir une stratégie, il convient d'avoir à l'esprit les évolutions possibles de la ZATE, indépendamment de toute action de la collectivité :

- Les évolutions les plus significatives (destructions puis nouvelles constructions) se feront lentement. En effet, les opérations d'investissement dans l'immobilier logistique s'amortissent sur de longues périodes (de l'ordre de 12 ans). Aussi, les évolutions de court terme porteront sur une réutilisation des bâtis et parcelles existantes, sur lesquelles la CASQY et les communes n'auront que peu de levier d'intervention (les emprises étant privées) ;
- Sans action des collectivités, la conformité au PDU est acquise : le site multimodal est préservé, et ne devrait pas être mis en danger à court terme car les emprises ferroviaires appartiennent à RFF. Or, si RFF a provisoirement suspendu la maintenance de la voie-mère de la ZATE faute de trafics, ils n'ont pas pour autant de projet de destruction de cette voie ;
- La configuration actuelle de la ZATE est une combinaison d'éléments qui se rapportent à plusieurs des 4 scénarios :
 - o Les centrales à béton et quelques entreprises (à la Verrière, ou sur le faisceau de la gare de triage) s'inscrivent dans le fonctionnement du relais BTP décrit en scénario 1 ;
 - o Certains logisticiens relèvent du fonctionnement décrit dans le scénario 2, avec une activité qui couvre l'Ile-de-France voire un territoire plus large encore ;
 - o Les entrepôts de messagerie et d'express et quelques petites entreprises de logistique s'inscrivent dans le 3^{ème} scénario de desserte locale.
- L'évolution naturelle de la ZATE sera à une orientation vers le premier scénario, avec une inscription accentuée comme base logistique du BTP. En effet, plusieurs éléments de contexte poussent en ce sens :
 - o Besoins forts actuels et à venir de telles fonctions ;
 - o Emplacement favorable pour les accueillir ;
 - o Situation idéale, avec une bonne accessibilité, la proximité de Saclay, et la connexion ferroviaire ;
 - o Intérêt manifesté par certains acteurs (Haropa par exemple) pour concrétiser ce scénario.

3.2.3.2 Des questions à trancher

Tout ou partie de la ZATE ?

La ZATE est relativement vaste, et son emprise présente un intérêt fort pour le développement urbain, au-delà des seules questions liées aux activités économiques (ce raisonnement est d'ailleurs

applicable à d'autres emprises que la ZATE, comme le secteur occupé par Yprema, ou certains terrains disponibles à La Verrière).

Il s'avère que le PLU de la ville de Trappes amorce déjà cette tendance, et a ouvert un des secteurs réglementés (le UAE2) à des fonctions d'habitat (sous conditions), tout en conditionnant l'installation des activités de logistique à « condition qu'elles soient directement liées au fonctionnement d'activités d'artisanat, de commerce ou d'industrie exercées sur place, et que la surface affectée à l'entrepôt n'excède pas la surface affectée aux autres activités ».

Le PLU permet de segmenter la fonctionnalité des différents secteurs de la ZATE¹³, en fixant des règles distinctes sur les occupations et utilisations du sol interdites. Dans ce cas, dans un souci de cohérence avec l'urbanisme environnant, avec le réseau routier et le maillage ferroviaire, on privilégiera le maintien de l'activité logistique à l'ouest de la zone, pour faire muter en priorité les parties les plus à l'est. Ce principe général devra alors être corrigé en préservant la possibilité de développer de l'activité logistique sur les parcelles embranchées en ferroviaire.

Le fonctionnement des différents scénarios évoqués précédemment ne sera pas remis en cause s'ils sont appliqués à une partie seulement de la ZATE : en effet, dans le cas général, les entreprises qui occupent les différentes parcelles fonctionnent de manière relativement indépendante, sans synergie. Ce principe admet toutefois quelques limites :

- Dans le cas du 4^{ème} scénario (et de manière plus globale dans les scénarios qui font intervenir le ferroviaire), la question des volumes de fret générés par le fonctionnement de la zone sera déterminante pour le succès des liaisons ferrées. Aussi sera-t-il préférable de maximiser la surface allouée aux entreprises concernées ;
- Le 2^{ème} scénario fonctionnera sur des parcelles et des bâtis plus vastes en moyenne que le découpage actuel de la ZATE : si cela n'interdit pas l'allocation d'une partie de la zone à d'autres types d'activités, cela signifiera en revanche que le nombre d'entreprises de logistique sera nettement plus faible qu'aujourd'hui ;
- De manière plus générale, il y a un défaut d'offre en m² logistique sur la Région Ile de France, ce qui rend peu souhaitable, à l'échelle régionale en tous les cas, la disparation de m². Une étude de 2011 de l'IAURIF a ainsi estimé les **besoins en foncier logistique de l'Île de France à 3100 à 4000 ha supplémentaires**.

Quels leviers ?

Les leviers naturels de la CASQY et des communes pour agir sont de 5 ordres :

- **Réglementaire à travers le PLU**

Le prochain PLU intercommunal peut intégrer des règles pour orienter les scénarios :

¹³ Les PLU applicables à la ZATE aujourd'hui (celui de Trappes et celui de Elancourt) ont distingué 4 secteurs sur la zone (respectivement 3 et 1). La Figure 47 rappelle ces découpages.

- Les fonctions de logistique ou d'entreposage sont au cœur de tous les scénarios, mais le développement du scénario 1 ne peut se faire que si les activités de concassage (centrales à béton) sont autorisées ;
- Si la hauteur maximale des bâtiments est limitée, cela interdira l'implantation (en construction neuve) de certains types de logistique : le stockage en grande surface notamment (scénario 2), mais aussi une partie de la logistique fine du scénario 3, dont les opérations de préparation de commandes ou de post manufacturing se font plus facilement sur des entrepôts de catégorie A (plus de 9,30 mètres).

- **Prospectif en s'appuyant sur sa compétence « Développement économique »**

Deux types d'acteurs sont ici à cibler en priorité par la CASQY, en fonction de ses choix d'orientations :

- Des logisticiens correspondant aux métiers du scénario retenu, qui peuvent s'installer dans des bâtis existants ;
- Des promoteurs immobiliers qui peuvent monter des opérations sur la ZATE et commercialiser des m² en neuf (Sogaris, Gazeley ...)

- **Fiscal en jouant sur les niveaux de taxes locales**

En lien direct avec les démarches évoquées ci-dessus sur le développement économique, la CASQY et les communes peuvent déplacer un peu l'équilibre d'une opération immobilière en offrant à un investisseur ou un occupant potentiel des conditions fiscales avantageuses (jeu sur la taxe foncière, sur la taxe d'aménagement).

- **Foncier en proposant des relocalisations à certaines entreprises**

La CASQY et les communes peuvent investir dans du foncier, soit proposer des emprises lui appartenant déjà, pour :

- Faire déménager des entreprises présentes sur la ZATE et libérer des parcelles pour d'autres activités compatibles avec le scénario d'évolution retenu (à titre d'exemple, le LNE pâtit d'une situation assez médiocre aujourd'hui, à proximité des centrales à béton. Il pourrait gagner à se localiser ailleurs, y compris en dehors de la ZATE) ;
- Choisir le type d'occupant, dans le cas où le foncier concerné se trouverait sur le périmètre de la ZATE.

- **Financier en investissant dans des projets liés directement ou indirectement aux différents scénarios**

L'une des clefs du développement du fret ferroviaire (nécessaire mais non suffisante) sera la réalisation d'un certain nombre d'investissements, au premier rang desquels la réhabilitation (voire régénération selon l'état que diagnostiquera RFF) de la voie-mère de la ZATE, mais aussi la remise sous convention des embranchements existants, éventuellement l'entrée au capital d'un OFP.

Par ailleurs, en appui aux différents scénarios, mais sans les discriminer, la remise en état du pont de la Villedieu et l'amélioration des conditions de circulation et de desserte dans la ZATE faciliteront la venue d'entreprises sur le site.

Faire intervenir d'autres partenaires ?

Un certain nombre des activités présentes, ou amenées à s'installer sur la ZATE, n'ont pas d'intérêt direct pour le territoire, car elles ont une envergure régionale ou nationale. Dans certains cas, notamment dans le premier scénario, Saint-Quentin-en-Yvelines pourrait même supporter localement des nuisances liées à des activités valorisantes pour d'autres territoires.

A ce titre, la CASQY peut amorcer un processus de négociation avec d'autres collectivités, en particulier la Région, voire l'Etat, afin de définir en concertation un processus équilibré de développement. L'une des clefs pourrait être de faire financer tout ou partie des indispensables travaux à réaliser sur le pont de la Villedieu, afin que la ZATE soit en mesure d'accueillir les logisticiens et leurs éventuels flux de poids lourds supplémentaires dans de bonnes conditions.

Dans un autre registre, l'ensemble des investissements à réaliser sur la question du ferroviaire doivent pouvoir être partagés avec le Département, la Région, l'Etat, RFF, l'AFITF ...

3.2.4 Plan d'actions

Cette partie propose des fiches actions permettant la mise en œuvre du 3^{ème} scénario : « Une logistique fine au service du territoire ». Celui-ci a été retenu par les élus des communes lors d'une réunion du comité de pilotage qui s'est tenue le 3 décembre 2013, dans les locaux de la CASQY.

L'ensemble des contenus qui suivent sont formatés sur le modèle des fiches actions du PLD, et peuvent donc être intégrés à ce dernier document.

3.2.4.1 Fiches actions

Accueillir des activités logistiques d'intérêt régional comme des entreprises de logistique fine d'intérêt local

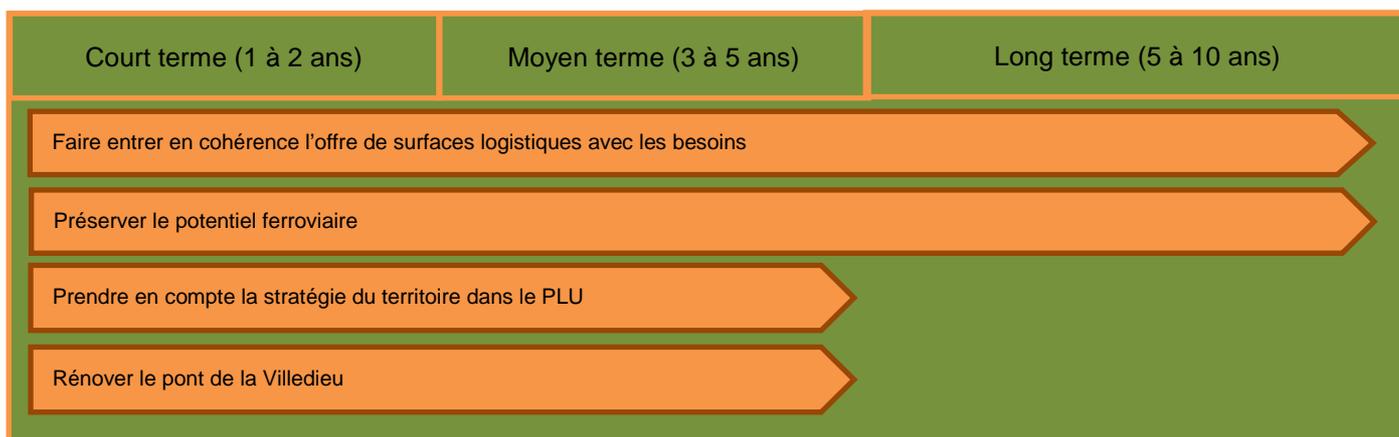
Dysfonctionnements actuels

- Pas de maîtrise publique de l'évolution des activités dans la ZATE
- Présence sur la ZATE d'activités nuisantes ou non pertinentes pour le territoire

Objectifs

- Identifier et faire venir des entreprises sur la ZATE d'activité conforme à la stratégie du territoire
- Valoriser le rôle de plate-forme régionale jouée par la ZATE

Calendrier



Action : Faire entrer en cohérence l'offre de surfaces logistiques avec les besoins tant des entreprises que de la collectivité

Financeurs : na

Coût : ressources en temps au sein de la CASQY

Partenaires / Moyens à mobiliser : Région, collectivités voisines

Suivre et anticiper les changements d'occupants et de propriétaires :

L'ASZATE regroupe l'ensemble des propriétaires de la ZATE, et collecte auprès d'eux une cotisation qui permet notamment de financer les frais de fonctionnement de la zone. La CASQY est représentée aux réunions du conseil syndical, ce qui lui permet d'être en contact avec les propriétaires. Cette représentation permet à la CASQY de s'informer sur les projets de cession de parcelles.

Le cas des occupants locataires est plus délicat, car l'ASZATE n'entretient pas de

relations particulières avec eux, et ils ne sont identifiés que lors de recensements ponctuels (mise à jour du fichier SIRENE par exemple), et il est dès lors difficile pour la collectivité de les connaître.

Deux stratégies sont possibles pour affiner la connaissance des occupants, et suivre leurs changements :

- Faire évoluer les statuts de l'ASZATE, afin que l'association prenne un rôle de représentation des occupants, qui lui donnera la possibilité, ainsi qu'à la CASQY, de bien connaître les locataires comme les propriétaires ;
- Etablir avec les propriétaires des relations privilégiées, sur laquelle la collectivité comme le propriétaire pourront s'appuyer pour travailler à faire évoluer les parcelles et leurs occupants, pour l'intérêt des deux parties.

Le changement des statuts de l'ASZATE est l'option la plus souple pour la CASQY, mais elle nécessitera l'accord de l'ensemble des membres de l'association, dont notamment les propriétaires, qui doivent être consultés lors d'une AG.

Relocaliser des activités logistiques ou industrielles vers la ZATE :

Il est pertinent de regrouper les activités industrielles et de logistique sur la ZATE : en effet, les entreprises peuvent ainsi bénéficier d'infrastructures dimensionnées pour l'accueil de leurs activités, tandis que du point de vue de la collectivité, cela permet de circonscrire les nuisances associées, et de prendre des mesures spécifiques et ciblées pour leur faire

face (comme par exemple un traitement renforcé des chaussées pour supporter les trafics de poids lourds, qui dégradent les voiries de manière accélérée).

Identifier et contacter de futurs occupants dont l'activité est cohérente avec la stratégie « marchandises » du territoire :

La CASQY dispose de la compétence développement économique, et à ce titre de la légitimité pour prendre contact avec des entreprises susceptibles de s'installer sur le territoire.

Le SITL est un des salons incontournables sur la thématique : il est le rendez-vous annuel majeur des différents acteurs du secteur. Le salon est organisé une fois par an, et la CASQY devra s'y rendre, sinon y tenir un stand, afin de pouvoir entrer en contact avec les acteurs suivants :

- Logisticiens (Geodis, Norbert Dentressangle, FM Logistics ...)
- Promoteurs en immobilier logistique (Sogaris, Gazeley, Prologis, Foncière Europe Logistique, BNP Real Estate ...)
- Commercialisateurs (Jones Lang Lasalle, Arthur Loyd Logistique...)

L'objectif pour la CASQY sera de mettre en valeur auprès de ces acteurs la surface du site et ses atouts (accessibilité, qualité des infrastructures, proximité et irrigation par le ferroviaire....) pour inciter le déclenchement de programmes immobiliers.

Les échanges avec ces entreprises doit permettre à la CASQY de mettre en avant sa stratégie sur l'arrivée d'activités qui crée de l'emploi à travers l'intégration de fonctions

logistiques fines (préparation de commande par exemple) ou d'intérêt local.

Au-delà des acteurs de la logistique, certains grands groupes industriels se font connaître par leur exemplarité en termes d'organisation logistique (Ikea par exemple) et méritent d'être approchés en direct.

Se positionner en cas de projet d'installation non-conforme à la stratégie « marchandises » du territoire :

Les activités présentes sur la ZATE évoluent au gré des projets d'entreprises privées. A travers le suivi des projets d'installation préconisé précédemment, la CASQY aura connaissance des projets d'installation d'entreprises sur la ZATE. Pour chacun d'eux, il conviendra de mettre en œuvre la démarche suivante :

- Contact avec l'entreprise afin de déterminer dans quelle mesure elle valorise son implantation sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines : création d'emplois, desserte logistique du territoire, génération de valeur importante ...
- Si cette analyse montre que le territoire ne tire pas de bénéfice d'une telle installation, il conviendra d'entrer en négociation afin de :
 - o Faire évoluer l'activité de l'entreprise vers une desserte plus localisée ;
 - o Verrouiller le projet d'installation (à travers une fiscalité dissuasive, ou une rédaction discriminante du PLU si possible)
 - o Valoriser cette installation, notamment en négociant avec le

bénéficiaire de l'activité (Région, collectivité voisine) une contrepartie à l'installation : financement d'infrastructures sur le territoire par exemple, ou encore mise à disposition en échange de foncier pour l'accueil d'activités qui sortiraient du territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines (relocalisation d'Yprema par exemple).

Action : Préserver le potentiel ferroviaire

Financeurs - na

Coût – A définir (RFF)

Partenaires / Moyens à mobiliser - RFF

Le PDUIF et le SDRIF ont identifié la gare de Trappes et la ZATE comme un site multimodal stratégique, dont la capacité ferroviaire doit être maintenue. Ces documents étant opposables, ce maintien est obligatoire.

En termes de traduction locale, cette obligation est peu contraignante : il s'agira simplement de préserver les infrastructures ferroviaires (voiemère, embranchements, mais aussi gare de triage). La gare étant largement dimensionnée, RFF et la SNCF ont pu mettre en œuvre des projets de requalification d'une partie du faisceau, sans condamner la possibilité d'exploiter des trains en provenance ou à destination de la ZATE. A ce titre, la prescription du PDU est respectée.

Sur la ZATE, conserver les voies dans leur configuration actuelle, sans remise en état particulière, est suffisant pour être en conformité avec le PDU. Celui-ci ne mentionne pas l'obligation de remettre les infrastructures en état de fonctionnement. De fait, cette

opération, qui serait réalisée sous maîtrise d'ouvrage de RFF (propriétaire de l'emprise foncière), ne sera déclenchée par RFF que si ceux-ci estiment que la demande est suffisante pour justifier le coût des travaux, ce qui n'est pas le cas actuellement.

La CASQY n'étant pas propriétaire du foncier concerné, il n'y a pas d'action spécifique à mener, sinon signifier à RFF l'obligation faite par le PDU de ne pas condamner cette infrastructure.

Action : Prendre en compte la stratégie marchandises du territoire dans le PLUi

Financeurs - na

Coût - 0

Partenaires / Moyens à mobiliser : CASQY, communes de Trappes et Elancourt

Actuellement¹⁴, la ZATE est concernée par deux PLU : celui de Trappes, et celui de Elancourt. 4 secteurs (U1a dans le PLU de Elancourt, et UAE2 UAE3 et UAE4 dans le PLU de Trappes) couvrent le périmètre. Aucun de ces secteurs n'est entièrement compris dans le périmètre de la Zone d'Activités : tous englobent également une partie du faisceau ferroviaire.

A horizon 2016, l'urbanisme du territoire sera régi par un document unique et intercommunal (PLUi), dans lequel la stratégie du territoire sur la question des marchandises devra être prise en compte. Deux questions notamment doivent être traitées :

- Découpage des secteurs
- Affectation de ces secteurs

Du point de vue du découpage, il a été acté en Comité de Pilotage que la mise en œuvre du scénario de développement de l'activité logistique porterait sur une partie de la ZATE, comprise entre la rue Arago à l'ouest, et la rue Papin à l'est.

En termes de découpage, il est proposé de procéder comme suit (voir la carte de la Figure 48 – la numérotation en chiffres romains sert uniquement de référence pour la description, elle ne constitue pas une proposition) :

- Définition de 4 secteurs qui couvrent le périmètre ouvert à la logistique (UAEii

UAEiii UAEiv et UAEv), avec les spécificités suivantes :

- o Les secteurs iii et iv sont indivisibles car ils ont une cohérence en termes de desserte ferroviaire (même inutilisée, elle doit rester possible – voir action précédente)
- o La partie la plus à l'ouest de la zone (à partir de l'intersection Arago / Politzer) doit être rattachée à un secteur de la commune de Elancourt, hors ZATE
- o La gare de triage doit faire l'objet d'un découpage indépendant (ou d'une parcelle d'un seul tenant) et non être rattachée par morceaux à la ZATE. Les règles de découpage doivent être travaillées avec RFF et la SNCF selon leurs projets respectifs (création d'un atelier de maintenance par exemple)
- Création d'un secteur UAEi que la collectivité a souhaité exclure des projets de développement logistique.

Sur la base de ce découpage, les affectations se feront alors selon les principes ci-après :

- Les secteurs UAEiii, UAEiv et UAEv portent la vocation logistique du site, et doivent donc être ouverts aux activités logistiques et d'entreposage
- Les centrales à béton se trouvent actuellement sur le secteur UAEiii : si la stratégie du territoire inclut le maintien de ces activités (dont le rayonnement est *a priori* local), il

¹⁴ La présente étude a été réalisée en 2013

faudra l'expliciter dans le règlement de ce secteur

- Le secteur UAEii est proposé dans un premier temps en affectation industrielle et logistique. Néanmoins, à long terme et selon les projets du territoire, il pourra faire l'objet d'une souplesse d'affectation (qui dépendra de la dynamique d'urbanisation de la ville de Trappes notamment)
- Le secteur UAEi peut porter des projets d'urbanisation (emprises résidentielles par exemple) en lien avec les projets de la Ville de Trappes. Il ne sera pas ouvert aux activités industrielles ni logistiques.

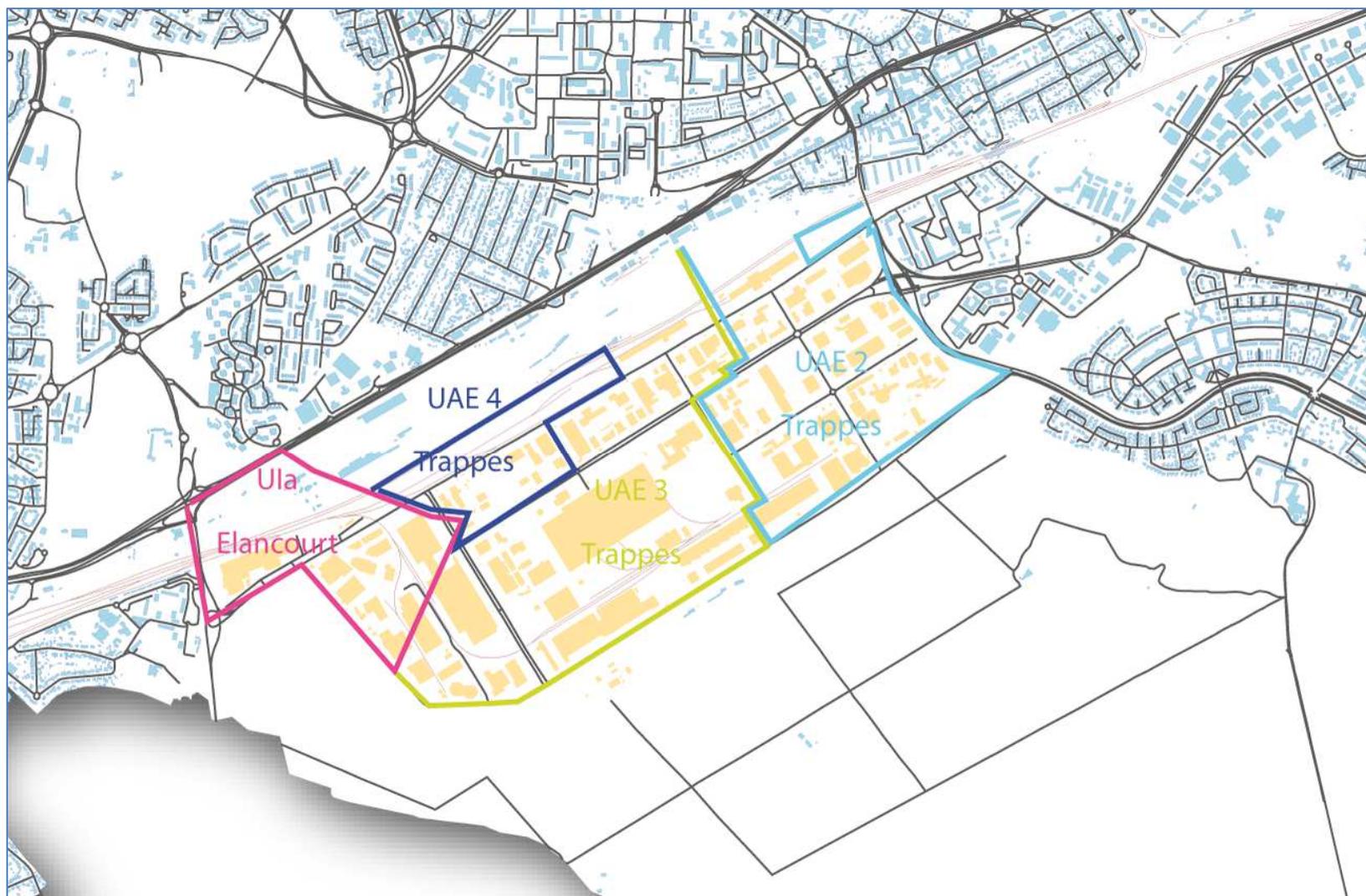


Figure 47 : Découpage actuel de la ZATE aux PLU de Trappes et Elancourt - source : Interface Transport

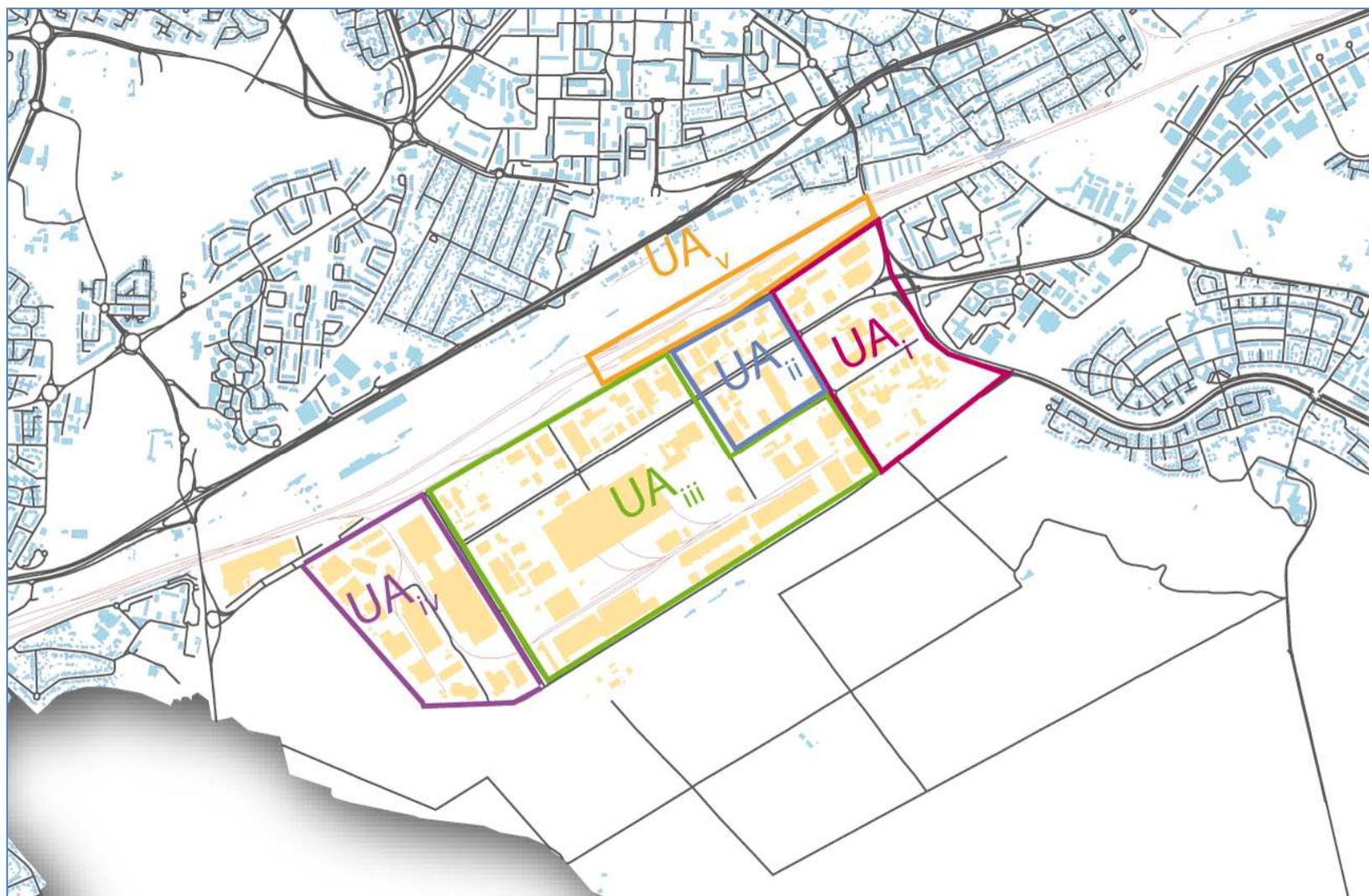


Figure 48 : Découpage proposé pour la ZATE, à intégrer au PLUi - source : Interface Transport

Action : Rénover le pont de la Villedieu

Cette action est proposée dans le PLD, et porte le numéro 3.6.3. Elle est reprise dans le présent document car elle est directement liée au développement logistique de la ZATE, et aux flux de véhicules utilitaires que génère cette zone

Financeurs : A définir

Coût : de 12 500 000 à 25 000 000 € suivant les solutions étudiées

Partenaires/Moyens à mobiliser : RFF, Région

Le pont de la Villedieu sur la RD58 à La Verrière et Elancourt fait l'objet d'un réaménagement. Situé à l'Ouest de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, ce franchissement du faisceau ferré et de la RN 10 permet de connecter un espace paysager ouvert à Elancourt où s'intègre la Commanderie des Templiers, à une partie plus urbanisée constituée de la ZATE et du quartier résidentiel du Bois de l'Etang. Le projet devra prendre en compte les aménagements piétons et cyclables pour faciliter le franchissement des modes actifs. Les objectifs de cet ouvrage sont multiples :

- Améliorer les temps de parcours des transports en commun (bus) entre le rond-point des Libertés au Sud et le rond-point des Templiers au Nord,
- Améliorer les conditions de déplacement des piétons et cycles en traversée du pont Villedieu et sur l'itinéraire de la RD 58,
- Simplifier et sécuriser les intersections de la RD58 avec l'avenue Georges

Politzer d'une part et avec le quartier du Bois de l'Etang d'autre part,

- Améliorer la fluidité du trafic sur la RD 58 et aux intersections avec la RN10, l'avenue Georges Politzer et l'avenue des Noës, notamment aux heures de pointe,
- Tenir compte de la trame verte présente sur la zone d'étude, des sites classés
- Optimiser les emprises liées aux infrastructures routières,
- Tenir compte des projets d'urbanisation du secteur.
- Permettre la circulation des véhicules utilitaires (notamment poids lourds) en provenance ou à destination de la ZATE, dans de bonnes conditions de sécurité.

3.2.4.2 Calendrier de mise en œuvre

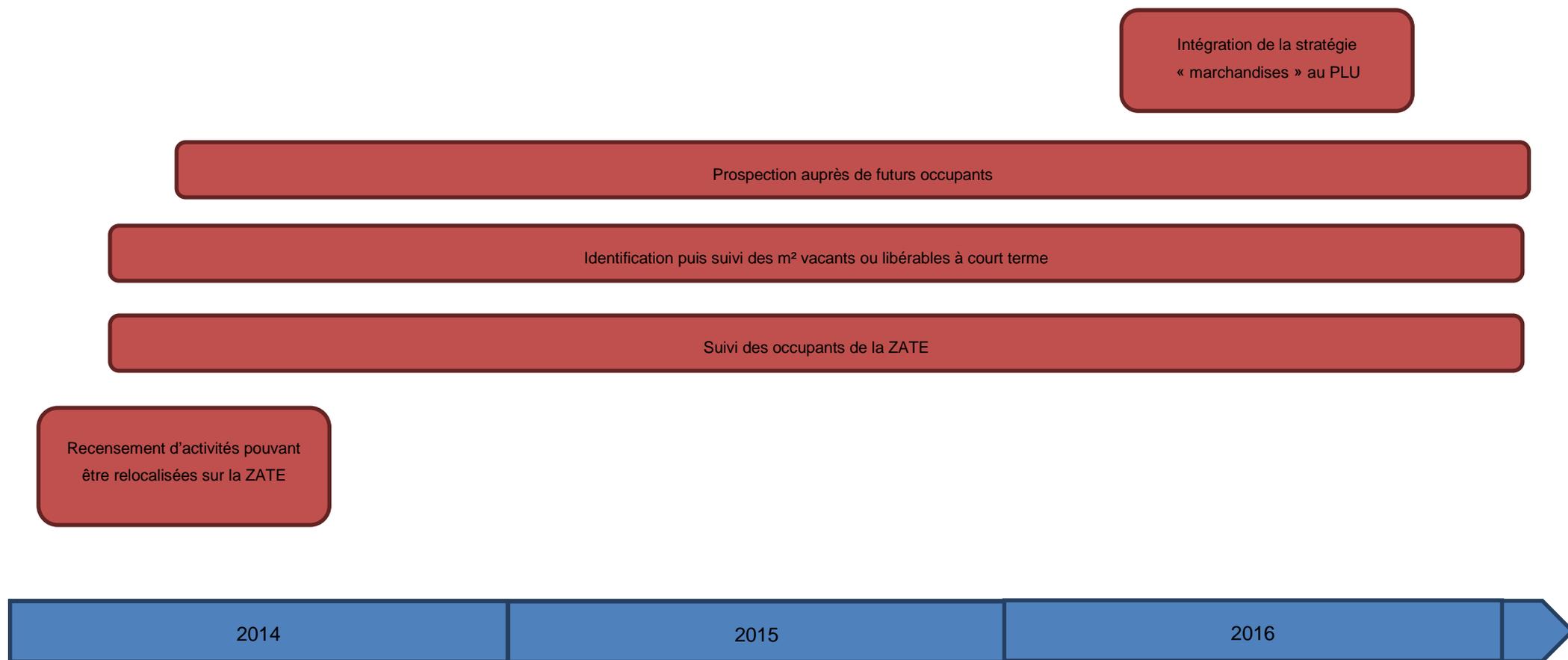
Dans le plan d'actions proposé précédemment, la mise en œuvre des différentes étapes peut se séquencer de la manière suivante :

Recensement d'activités pouvant être relocalisées sur la ZATE : amorçable immédiatement, par interrogation des communes concernées

Suivi des occupants de la ZATE et des m² vacants : ces deux actions sont liées et s'inscrivent donc dans la même période de temps. Leur mise en œuvre effective dépendra du choix de la stratégie retenue pour le suivi des occupants (contacts directs, ou appui sur l'ASZATE). Dès que celui-ci est fait, le suivi devra être pérennisé.

Prospection auprès de futurs occupants : inscrite dans la durée, cette action est à démarrer par une présence sur le SITL 2014 (du 1^{er} au 4 avril à Villepinte)

Intégration de la stratégie « marchandises » au PLUj : à réaliser en 2016 lors de l'élaboration de ce document



4 Le visage logistique de Saint-Quentin-en-Yvelines demain

Le diagnostic réalisé dans le cadre de la mission a identifié une zone d'activités qui se révèle être le cœur de la problématique marchandises du territoire : dans un contexte de bon fonctionnement de la logistique urbaine, le travail de définition du plan d'actions s'est concentré sur cette ZATE, en posant deux questions :

- Quelle évolution de la zone faut-il attendre ?
- La CASQY a-t-elle les moyens d'intervenir sur cette évolution, afin de ne pas subir mais choisir les activités installées sur son territoire ?

Les questions sont d'autant plus cruciales que les enjeux logistiques dépassent de très loin le territoire : même s'ils sont bornés par le PDU, les choix opérés localement par la CASQY et les communes auront une influence sur une échelle bien plus large, régionale voire au-delà.

L'étude a identifié 4 devenir possibles pour la ZATE : ils ne s'excluent pas nécessairement, mais sont suffisamment différents les uns des autres pour avoir des impacts très contrastés pour le territoire : c'est sur la base de l'appropriation de ces impacts que Interface Transport propose à la CASQY et aux communes de définir son action. Celle-ci pourra alors prendre plusieurs formes, mais l'une d'entre elles semble déterminantes : à partir du moment où le PLU ne permet qu'imparfaitement de discriminer les scénarios, et où l'investissement est un levier difficile à mobiliser, la stratégie gagnante semble donc de **s'appuyer sur le scénario choisi pour démarcher de manière ciblée les entreprises, logisticiens ou promoteurs, qui contribueront à la réalisation de ce scénario, puis à faciliter leur arrivée grâce à une action sur le foncier et sur la fiscalité.**

5 Annexe

Le tableau ci-après donne la liste des personnes qui ont été rencontrées dans le cadre de cette mission.

Statut	Profil	Organisme	Nom du Contact	Fonction/Service
Rencontré	Institutionnels	Ville de Trappes	M. Le Berre	DTS
Rencontré	Institutionnels	IAURIF	Lydia Mykolenko / Corinne Ropital	
Rencontré	Institutionnels	SNCF Géodis	Jean-Luc Potier	Délégué à l'aménagement des territoires ferroviaires
Rencontré	Institutionnels	Haropa	Benoit Melonio, David Dajczman	Directeur Général Délégué, Responsable Division Projets
Rencontré	Institutionnels	CASQY	François Jungblut	
Rencontré	Institutionnels	ASZATE	Jean-Pierre Géan	Président
Rencontré	Fédération de professionnels	GATMARIF	Jean Depraeter	Président
Rencontré	Gestionnaire infra	RFF	Christian Monfroy et Sibel Ozcan	Chargés de mission exploitation / service commercial
Rencontré	Transport	DHL International + Express	Michel Dejans	Responsable d'agence
Rencontré	Transport	CALBERSON YVELINES	Philippe Gotti	Responsable d'agence
Rencontré	Transport	Dilitrans	Jean-Marie Micheaux	Responsable d'agence
Rencontré	Transport & logistique	SA Legendre Transport	Philippe Cloteau / M. Poussard	Responsable exploit / responsable d'agence
Rencontré	Logisticiens	Auchan	Rémy Fritsch	Directeur transport région
Rencontré	Logisticiens	Kuehne+Nagel	Eddie Cossat	Responsable transport
Rencontré	Logisticiens	Sofrilog	Sébastien Carré	Responsable d'agence
Rencontré	Déménageur	Apiway	Corinne Gastaud	Responsable d'agence
Sollicité par téléphone	Filière BTP	Unibéton	David Pellouard	Animateur sécurité environnement
Sollicité par téléphone	Industrie	Yprema	Johanna Dubois	Directrice du développement
Sollicité par téléphone	Tertiaire	LNE	Bénédicte Brigouleix	Direction ressources techniques
Rencontré	Tertiaire	Iveco	Patrick Beaudouin	Responsable Technique et Services Généraux
Rencontré	Centre commercial	Hammerson	Hervé Deniau	Directeur centre commercial
Sollicité par téléphone	Grande distrib	Carrefour Montigny le B	Frantz Crohet	Directeur magasin