

Présenté par
Valérie PÉCRESSE
Présidente du conseil régional
d'Île-de-France

STRATÉGIE RÉGIONALE POUR LE FRET ET LA LOGISTIQUE

Sommaire

<u>EXPOSÉ DES MOTIFS</u>	3
<u>ANNEXES AU RAPPORT</u>	7
<u>Annexe 1 - Panorama, bilan et enjeux</u>	8
<u>Annexe 2 - Carte de synthèse du système logistique francilien</u>	17
<u>Annexe 3 - Carte des stations GNV existantes et en projet en 2018</u>	19
<u>Annexe 4 - Présentation des dispositifs de Voies navigables de France de soutien à l'intégration du mode fluvial dans les chaînes logistiques (PARM et PAMI)</u>	21
<u>PROJET DE DÉLIBÉRATION</u>	26
<u>ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION</u>	29
<u>Annexe 1 - Dispositif de soutien à l'amélioration de la desserte des zones logistiques</u>	30
<u>Annexe 2 - Dispositif de soutien aux actions d'innovation en matière de logistique</u>	34
<u>Annexe 3 - Appel à projets « Accompagnement des territoires pour une logistique vecteur de développement local »</u>	38

EXPOSÉ DES MOTIFS

Agir pour une logistique maîtrisée, performante et innovante

La révolution des transports menée par l'Exécutif vise à mettre en place de nouvelles solutions de mobilités dans un souci d'efficacité aussi bien économique qu'environnementale, afin d'améliorer la qualité de vie des Franciliennes et des Franciliens et l'attractivité de notre territoire.

Le transport de marchandises et la logistique sont essentiels au bon fonctionnement de notre Région et à sa compétitivité à l'échelle mondiale. Ils conditionnent son fonctionnement quotidien dans une économie qui produit une diversité toujours plus grande de produits et alors que les Franciliens et les entreprises sont de plus en plus exigeants sur les délais de livraison. Mais les transports sont aussi un secteur qui génère des nuisances importantes pour l'Île-de-France.

Afin de concilier la performance économique et sociale et l'excellence environnementale, la Région a décidé d'élaborer une stratégie pour une « logistique maîtrisée, performante et innovante ».

Même si le rôle institutionnel des Régions dans le domaine du transport de marchandises est limité, cette stratégie identifie, au sein d'une vision globale, les actions qui sont du ressort de notre collectivité, en cohérence avec les autres plans que l'assemblée régionale a déjà adoptés notamment le plan régional pour la qualité de l'air, le plan route et anti bouchon et le plan vélo.

Pour ne pas retomber dans les écueils du passé, le parti pris d'élaboration de cette stratégie a consisté à partir du fonctionnement des entreprises qui assurent la logistique ou qui en sont les donneurs d'ordre. Dans un secteur libéralisé, ce sont les mécanismes économiques qui dictent les décisions des acteurs. Il s'agit donc de placer la Région comme stratège et comme accompagnateur des évolutions vers des pratiques intégrant les besoins collectifs.

Ce plan tient compte de la difficulté croissante du mode ferroviaire pour répondre aux besoins de nombreux secteurs de l'économie moderne, particulièrement en Île-de-France où les infrastructures ferroviaires, saturées, sont essentiellement consacrées au *mass transit* quotidien.

La stratégie concentre les efforts de notre collectivité sur le mode fluvial plus adapté à notre territoire et sur l'amélioration environnementale du mode routier, dont le ministère en charge des transports considère qu'il représentera jusqu'en 2050 plus de 80 % du marché.

L'enveloppe globale proposée pour la mise en œuvre de la stratégie fret régionale s'élève à 50 M€ sur 3 ans. De plus, une partie des actions au titre de l'innovation pourra s'inscrire dans l'enveloppe prévue à cet effet dans le plan « anti bouchon et pour changer la route ».

Il vous est proposé de structurer l'action de la Région de sa stratégie logistique autour de 4 axes :

1. Renforcer l'attractivité du territoire en poursuivant l'aménagement ciblé des infrastructures

Le soutien de la Région à l'aménagement des infrastructures doit viser à mettre à disposition des acteurs un réseau dense d'équipements et de services logistiques modernes favorisant la continuité et l'optimisation de leur chaîne logistique.

❖ Inscrire les projets dans une vision stratégique régionale

Le CPER et le CPIER, dont les revoyures ont été adoptées en décembre 2016, constituent la

première référence d'intervention pour la Région. Tous les projets qui ne sont pas spécifiquement identifiés ni dotés de montants individualisés seront priorisés en fonction de leur intérêt économique et de leur intégration dans le territoire. L'appui au développement des filières stratégiques régionales (évacuation des déblais, BTP, e-commerce...), l'estimation des volumes traités, la valorisation de chantiers locaux, les opportunités d'innovation, l'insertion dans des chaînes logistiques multimodales, feront partie des critères d'analyse. La carte en annexe 2 du présent rapport illustre l'armature logistique régionale actuelle et les besoins de développement. Elle a vocation à être actualisée au fur et à mesure.

❖ *Soutenir l'intégration du mode fluvial dans les chaînes logistiques*

La Région accompagnera Voies navigables de France dans la mise en œuvre de la nouvelle génération (période 2018-2022) du Plan d'Aides au Report Modal (PARM). Ce dispositif, destiné aux chargeurs, vise à faciliter le recours au mode fluvial en particulier pour les marchés à haute valeur ajoutée, notamment la logistique urbaine. L'intérêt du soutien de la Région est détaillé en annexe 4 du présent rapport. Le PARM fait l'objet d'une notification à la Commission européenne.

❖ *Soutenir l'innovation*

La digitalisation de l'économie modifie profondément la logistique : modalités de production, localisation des activités, formes et fonctionnalités des entrepôts... Afin de conforter la compétitivité francilienne, il est proposé d'apporter un soutien financier régional grâce au dispositif de « Soutien aux actions d'innovation en matière de logistique ».

❖ *Améliorer la desserte des zones logistiques et le stationnement ordonné des poids lourds*

L'amélioration des conditions de stationnement des poids lourds, qui transportent 90 % des 217 millions de tonnes annuelles de marchandises ayant leur origine ou destination en Île-de-France, représente un enjeu social, de sécurité, environnemental et économique de premier ordre.

Il est donc proposé que la Région accompagne les gestionnaires de voirie pour des aménagements visant à améliorer les projets de stationnement ou de dessertes de zones logistiques à enjeux, à proximité immédiate du réseau routier d'intérêt régional.

2. Moderniser les flottes de véhicules pour réduire leurs nuisances et favoriser les innovations en la matière

❖ *Conforter les aides aux véhicules propres*

La promotion du nouveau dispositif régional en faveur des véhicules propres routiers (délibération n° CR 2017-137, complétée par la délibération n° CP 2017-481) sera renforcée auprès des professionnels de la logistique. En parallèle, le plan bus 2025 dont l'objectif est de faire circuler 100% de bus écologiques en zone dense et de déployer plus de 5 000 bus propres électriques ou au biogaz contribuera à donner un signal fort aux acteurs et facilitera le développement d'une véritable filière de véhicules utilitaires propres en Île-de-France.

❖ *Poursuivre le déploiement d'un réseau de stations gaz pour véhicules (GNV et bioGNV)*

Le territoire régional est aujourd'hui doté de 10 stations GNV ouvertes au public. 12 nouvelles stations devraient être mises en service en 2018 (voir carte en annexe 3 du rapport). Ceci conforte la stratégie de la Région qui est entrée au capital de la SEM SIGEIF Mobilité pour permettre de disposer d'un réseau dense de stations GNV. La SEM prévoit de déployer à l'horizon 2022 d'une dizaine de stations supplémentaires.

❖ *Soutenir le renouvellement et la modernisation de la flotte fluviale*

L'adaptation et le renouvellement des flottes fluviales est nécessaire pour répondre à la réglementation européenne en vigueur et future : le règlement européen limitant les émissions des moteurs des engins mobiles non routiers (EMNR) entrera en vigueur en 2019. Il s'agit aussi d'accompagner la batellerie pour lui permettre de mieux répondre aux besoins de ses clients.

La Région souhaite ainsi participer au Plan d'Aides à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI) 2018-2022 porté par VNF pour verdir des flottes fluviales. L'intérêt du soutien de la Région est détaillé en annexe 4 du rapport. Le PAMI fait l'objet d'une notification à la Commission européenne.

❖ *Soutenir l'innovation en matière de véhicules utilitaires et de poids lourds*

La Région souhaite promouvoir l'usage des véhicules propres, autonomes et connectés pour le transport de marchandises et les livraisons. En effet, les poids lourds représentent 31 % des émissions d'oxydes d'azote du transport routier.

En cohérence notamment avec la nouvelle stratégie régionale en matière d'énergie et avec le plan industrie, le soutien à l'innovation pour les véhicules propres, connectés ou autonomes est prévu dans le dispositif « Soutien aux actions d'innovation en matière de logistique ».

3. Accompagner les territoires et les entreprises pour faire de la logistique un vecteur de développement et d'attractivité locale

❖ *Soutenir les projets de territoires*

La Région souhaite favoriser l'émergence de projets portés par les territoires pour une meilleure intégration de la logistique. Le « dispositif d'accompagnement des territoires pour une logistique vecteur de développement local » répond à cette ambition.

Afin que les projets soutenus puissent s'inscrire dans une vision régionale d'ensemble, la sélection se fera dans le cadre d'un comité technique qui proposera à intervalle régulier à la commission permanente les projets estimés les plus prioritaires.

❖ *Valoriser et accompagner la filière logistique, vecteur d'emplois et d'activité*

La filière « transport et logistique » représente 375 000 emplois (7% de l'emploi salarié). Les entreprises de la filière logistique font face à un surcroît d'activité. Elles peinent cependant à pourvoir leurs postes pourtant moins précaires que la moyenne francilienne. Dans les 10 ans à venir, 5 000 postes par an devront être pourvus suite à de nombreux départs en retraite.

La disponibilité d'une main d'œuvre qualifiée sera déterminante pour l'implantation des sites logistiques. La promotion des activités logistiques sur les territoires sera un vecteur important de création d'emplois. Elle s'appuiera sur une analyse des enjeux identifiés dans le plan industrie et la démarche campus des métiers.

Le dispositif d'accompagnement des territoires pourra viser spécifiquement des actions portant sur ces besoins en formation pour répondre aux enjeux actuels et à venir. L'impact en termes d'emplois et de formation sera un des critères de sélection des projets financés.

Par ailleurs, le soutien à l'émergence de solutions innovantes dans les territoires pour répondre aux enjeux d'une smart logistique est l'un des thèmes prévus dans le dispositif.

La Région renforcera également son rôle d'appui et de conseil pour mobiliser les financements européens et favoriser la participation des territoires aux appels à projets européens.

4. Animer les territoires et coordonner les actions


La Région souhaite jouer son rôle de coordination en portant un discours qui fasse écho aux attentes des acteurs économiques, au-delà des strictes compétences d'attribution du Conseil régional. L'ensemble des acteurs s'accordent sur la nécessité d'aller vers une plus grande cohérence et une meilleure lisibilité des cadres réglementaires en particulier pour les livraisons.

Des actions de sensibilisation et d'accompagnement, en lien avec l'AMIF, pourront être menées en direction des communes pour mieux identifier les impacts de la réglementation sur leur territoire et en exploiter les possibilités.

La Région pourra également s'appuyer sur son programme « Smart Region initiative » pour favoriser la collecte des données de réglementation des livraisons en open data sur sa future plateforme régionale pour favoriser la création d'outils numériques pour les collectivités et les transporteurs.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

**La présidente du conseil régional
d'Île-de-France**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Valérie Pécresse'.

VALÉRIE PÉCRESSÉ

ANNEXES AU RAPPORT

Annexe 1 - Panorama, bilan et enjeux

VISION RÉGIONALE SUR LE FRET ET LA LOGISTIQUE

Panorama, bilan et enjeux

Pour vivre, un territoire a besoin de produire, consommer, commercer et par conséquent, de transporter, pour assurer ces échanges qui se traduisent par des flux physiques, par des flux financiers et des flux d'informations. La logistique est l'organisation qui se met au service de ces échanges et la gestion de ces flux, principaux déterminants de l'activité logistique. La logistique englobe toutes les opérations qui permettent d'amener le bon produit, au bon endroit, au moment adapté et au moindre coût.

Habitants, artisans, entrepreneurs, touristes... chaque individu génère des flux de produits bruts et manufacturés arrivant en masse des quatre coins du monde ou de colis personnalisés estampillés « production locale ».

La logistique constitue enjeu en matière de services aux entreprises et aux populations.

Régie par le principe de compétitivité, la logistique est une chaîne complexe, dont l'organisation diffère selon la filière considérée ainsi que selon les choix organisationnels et économiques effectués par les entreprises (notamment dans le domaine du e-commerce).

La logistique est une fonction stratégique et transverse, au cœur de la compétitivité des entreprises. La logistique c'est le pilotage de la chaîne d'approvisionnement qui peut se définir comme l'ensemble des flux physiques, d'information et financiers. Ce pilotage est indispensable à la gestion de l'activité afin de gérer à chaque instant la mise à disposition du produit.

L'efficacité du transport de marchandises repose sur les réseaux de transport terrestres (route, ferroviaire, fluvial), aériens et maritimes ainsi que sur les conditions de circulations au sein de ces réseaux (réseaux d'avitaillement des véhicules à énergies thermiques et alternatives), sur les lieux de transbordements et les interfaces multimodales (aires de livraison, ports fluviaux, aéroports, chantiers combinés, Installations Terminales embranchées fer ...) et les interfaces logistiques, qui incluent l'immobilier (les entrepôts ou plateformes) et depuis peu le mobilier (intra-logistique¹).

La logistique est une nécessité pour la dynamique et l'attractivité économique du territoire francilien mais également pour la vie en Ile-de-France, des franciliens qui consomment au quotidien (se nourrir, se vêtir, s'équiper...) et également pour la construction et le développement de la ville. Mais, comme toute activité humaine, elle génère également un certain nombre d'externalités négatives (« nuisances »).

¹ L'intra-logistique s'occupe de la logistique interne que ce soit dans un entrepôt, une usine ou un centre de distribution.

1. Panorama, chiffres et tendances : des évolutions profondes de la production et des modes de consommation qui bouleversent les chaînes logistiques et génèrent de nombreuses externalités négatives

L'Ile-de-France accueille 12 millions d'habitants, ce qui constitue un bassin important de consommation. Elle présente un bassin d'emplois de 6,2 millions et génère 30 % du PIB national. Elle est la première région économique française.

L'Ile-de-France importe l'équivalent de 138 milliards d'€ et exporte l'équivalent de 84 milliards d'€. La logistique constitue une activité économique cruciale pour l'Ile-de-France qui emploie 375 000 personnes soit 7% des emplois salariés et qui est créatrice de valeur pour les territoires.

Le territoire francilien accueille certaines des plus grandes zones logistiques de France, (notamment en Seine-et-Marne et Essonne) sources de croissance et d'emplois.

La mondialisation du commerce a conduit à l'augmentation des importations et exportations de biens, notamment industriels et manufacturés, entraînant une nécessaire réorganisation des chaînes logistiques. Les modes de consommation ont profondément muté, fruit de l'évolution de la consommation de masse portée par la transformation digitale de l'économie.

Près de 9 internautes franciliens sur 10 achètent sur internet, quel que soit le territoire.

Le chiffre d'affaire du commerce direct des entreprises aux particuliers (B2C) progresse de 15% chaque année. La part du e-commerce dans le volume d'activité des expressistes est en progression. Elle représente 30% de leur activité aujourd'hui. En 2020, le e-commerce devrait générer 1 milliard de colis en France².

Par conséquent, la logistique, auparavant dictée par la production, se centre dorénavant sur le consommateur : la demande devient le pivot des chaînes d'approvisionnement qui sont contraintes de s'adapter et devenir plus réactives et assurer un meilleur suivi des produits.

La société est en train de passer d'un marché de masse caractérisé par les grands centres commerciaux à un marché individualisé poussé par le e-commerce. Demain, la logistique sera un service à la carte, fragmenté, conduisant à une réorganisation des circuits logistiques.

Le commerce en ligne transforme durablement le commerce et la logistique. Afin de se développer, les acteurs du e-commerce évoluent ainsi vers des modèles dits « omnicanaux » qui allient commerce en ligne et magasins traditionnels.

Les schémas organisationnels de la logistique sont multiples mais tous au service de la distribution finale d'un client et/ou d'un consommateur. Ils ont fortement évolué avec le e-commerce et l'ubérisation³ permise par le développement des technologies numériques qui

² source Xerfi

³ On entend par uberisation le développement de nouveaux services numériques permettant aux fournisseurs et aux clients de se mettre en contact direct, de manière quasi instantanée, en s'affranchissant des règles historiques de fonctionnement du marché. L'uberisation propose un nouveau modèle économique basé uniquement sur la prestation du service en s'appuyant sur la mutualisation des infrastructures déjà existantes.

remettent en cause les modèles économiques classiques des transporteurs. Deux grandes tendances traduisent l'impact de ces évolutions sur le fonctionnement du territoire :

1.1 L'explosion des flux en nombre, en distance parcourue et la suprématie du mode routier

La mobilité des marchandises en Île-de-France est déterminée par deux éléments clés : d'une part la composition sectorielle de l'économie régionale qui induit les volumes et les fréquences de livraison, d'autre part la localisation des fonctions logistiques qui induit les véhicules-km parcourus.

Les établissements franciliens génèrent 4,3 millions de mouvements (livraisons et/ou enlèvements) par semaine. Les entrepôts génèrent le plus grand nombre de mouvements par emploi mais, dans la mesure où les commerces de proximité sont plus nombreux, ces derniers sont les plus gros générateurs de mouvements (1/4 des mouvements totaux franciliens).

La réduction des stocks en zone dense, en raison du prix du foncier, conduit à des livraisons plus fréquentes afin de réassortir les rayons en quasi temps réel. À cela s'ajoute la forte demande des consommateurs de livraisons en quasi temps réel, facilitée par le commerce en ligne et la multiplication des offres de livraison instantanée par les entreprises du secteur, commerçants et transporteurs, pour rester compétitifs. Ces délais réduits renforcent l'atomisation des flux qui risquent de croître davantage avec le développement des objets connectés. Par ailleurs, face à une concurrence forte, les commerçants optent presque exclusivement pour la gratuité des services de livraison alors que le coût de la livraison chez le consommateur final pèse lourdement sur les opérations : le dernier kilomètre représente environ 20% du coût de la chaîne logistique complète.

La route concentre près de 90% des flux logistiques en Ile-de-France (soit 188,5 millions de tonnes sur 207 millions de tonnes annuel⁴), le reste étant acheminé par voie d'eau pour 14 millions de tonnes (soit 6%), 5 millions par la voie ferrée (4%), et 2,2 par la voie aérienne

L'essor de l'activité logistique s'est traduit par des dynamiques d'implantation d'entrepôts (notamment liés à la grande distribution et plus récemment, à l'activité du e-commerce) et de desserrement logistique en grande couronne voire au-delà des frontières d'Ile-de-France, préférentiellement sur un arc Est et le long du réseau routier magistral.

Depuis 40 ans, les surfaces ont diminué de 9% en petite couronne⁵ et deux tiers des m² logistiques se situent dorénavant en grande couronne. Toutefois, la zone de consommation reste bien le cœur dense de l'agglomération, Paris intramuros et la petite couronne

⁴ Source données SITRAM 2016

⁵ Source DRIEA

francilienne où se concentrent la majorité des opérations de distribution finale. Par conséquent les distances à parcourir pour la distribution des marchandises augmentent.

1.2 La logistique génère de nombreuses externalités négatives pour les franciliens et pour les entreprises du secteur de la logistique.

▪ Congestion

La distribution de proximité entraîne la multiplication des livraisons par des véhicules utilitaires légers (fourgonnettes et camionnettes).

En Ile-de-France le parc des véhicules routiers motorisés compte 51 000 véhicules de plus de 3,5 tonnes et 900 000 de moins de 3,5 tonnes. 61% des mouvements sont réalisés par des véhicules utilitaires légers (moins de 3,5 tonnes). Les heures de pointe de livraisons et enlèvements se situent entre 9 et 10h⁶.

Avec un nombre de mouvements en croissance, le transport de marchandises sollicite fortement le réseau viaire et contribue à sa congestion, posant également la question des trafics en transit mais également des plateformes qui gèrent l'approvisionnement d'une partie du territoire national. La congestion est aggravée par les distances à parcourir depuis les entrepôts de grande couronne.

▪ Nuisances atmosphériques et sonores

Le trafic routier (transport collectif, de particuliers et de marchandises inclus) est la première source d'émission d'oxyde d'azote NO_x (56%) et de gaz à effet de serre GES (32%). Dans ces émissions, les poids lourds sont responsables de 31% des NO_x et de 20% des GES.

La progression des VUL en France a été marquée par la progression du diesel et en 2017, 97% du parc utilitaire francilien, lourd ou léger, est diésélisé. La place des énergies alternatives est infime et le territoire n'est encore que faiblement équipé (10 stations GNV publiques en service et 12 nouvelles stations devraient être mises en service en 2018).

Pour l'Île-de-France, le coût social du bruit s'élèverait à 6,9 milliards d'euros liés au bruit des transports. 1,72 million de Franciliens sont exposés à des niveaux de bruit dû au trafic routier supérieurs à la limite réglementaire fixée à 68 dB⁷.

▪ Consommation du foncier, des espaces agricoles, desserrement logistique et mitage des territoires

Les activités logistiques et notamment celles de la partie amont de la chaîne sont très consommatrices de foncier. Le territoire francilien compte 17 millions de m² d'entrepôt, soit 20% du parc national soit l'équivalent des bois de Boulogne et Vincennes réunis.

Les activités logistiques se sont installées au gré des opportunités, le long des axes routiers, contribuant parfois au mitage du territoire. 22% des surfaces logistiques sont situées à l'intérieur de l'A86, 32% entre l'A86 et la Francilienne et 46% au-delà de la Francilienne⁸

⁶ Enquête Transport de Marchandises en Ville (TMV) IDF réalisée par le Laboratoire Aménagement Economie des Transports (LAET)

⁷ Source Bruitparif, 2017

⁸ Source DRIEA

Pourtant, la tendance actuelle évolue vers une plus grande plateformisation permettant de regrouper les fonctions logistiques sur des sites dédiés et adaptés. (33% des activités logistiques sont localisées sur ces plateformes contre 25% en moyenne nationale). Mais le développement des entrepôts de grande surface dits « XXL », actuellement en pleine expansion avec l'activité du e-commerce, continue à consommer des espaces agricoles.

2. Difficultés et besoins exprimés par les acteurs

Pour élaborer le plan fret et afin de bien appréhender le contexte évolutif du secteur et les attentes de la profession, les services de la Région ont rencontré des acteurs concernés par le fait logistique : constructeurs, transporteurs, chargeurs... des start-up aux grands groupes, mais aussi des chercheurs ou des administrations.

Les acteurs ont exprimé un certain nombre de difficultés auxquelles ils doivent faire face au quotidien ainsi que leurs besoins faisant émerger un certain nombre d'enjeux sur la filière.

Au regard du constat de la dynamique logistique actuelle et des besoins du monde économique et des territoires, la Région a identifié les enjeux principaux qui se cristallisent autour des thématiques suivantes :

▪ En matière de recrutement et de formation

La filière logistique fait actuellement face à un surcroît d'activité mais les entreprises peinent à recruter des profils correspondant à leurs exigences, les métiers pâtissant d'un déficit d'image en partie du fait des contraintes et de la pénibilité des fonctions et malgré une moindre précarité par rapport à l'ensemble des emplois (96% des effectifs en CDI, près de 90% à temps complet, près de 30% ont plus de 10 ans d'ancienneté, et 60% ont plus de 4 ans d'ancienneté⁹).

La proximité de main d'œuvre adaptée et qualifiée devient un élément déterminant dans le choix de l'implantation des entreprises et de sites logistiques.

▪ En matière de lisibilité de la réglementation

Des mesures prises en matière de réglementation de circulation ont un effet inverse à celui escompté. Les collectivités adoptent des mesures pour réguler/limiter la circulation de certains véhicules utilitaires (tonnages, horaires de livraisons, émissions) de façon parfois contradictoire d'un territoire à l'autre et surtout ayant un effet contre-productif avec l'effet initialement attendu de réduction de la pollution car requiert des tournées plus fréquentes et des véhicules plus nombreux pour distribuer un territoire.

▪ En matière de besoins en infrastructures adaptées

Beaucoup d'entreprises s'engagent dans la diversification ou le renouvellement de leur flotte mais déplorent la lenteur du déploiement des infrastructures d'avitaillement GNV, GNL, hydrogène, électrique.

Les entreprises doivent faire face à la congestion des voiries, du réseau magistral au réseau des centres villes aux heures de pointe et les difficultés à accéder et à livrer la zone dense. La livraison des magasins coïncide avec les heures de pointe classiques des flux domicile-

⁹ Source OPTL 2016

travail des franciliens. Par ailleurs, les places de livraisons en centres villes ne sont généralement pas adaptées, mal dimensionnées et mal localisées et souvent utilisées par d'autres usagers, contraignant fortement les livreurs à des pratiques de livraisons sauvages en pleine voirie.

▪ **En matière de besoins en foncier en zone dense et en grande couronne**

La demande en foncier pour la logistique continue de s'exprimer en Ile-de-France tant en grande couronne qu'en zone dense alors que les réserves de capacité sont très limitées et ont tendance à s'amenuiser.

Le monde économique exprime des besoins multiples :

- Les secteurs de la grande distribution puis dorénavant le e-commerce requièrent de grandes surfaces de foncier pour y développer des entrepôts adaptés aux besoins de la logistique actuelle. Ces nouveaux entrepôts dits « XXL » peuvent s'étendre sur 150 000, voire 180 000 m² et ne trouvent du foncier qu'en grande couronne.

- En parallèle, les chargeurs ont dorénavant tendance à limiter le nombre de leurs grandes plateformes de traitement logistique mais avec une augmentation des volumes traités par plateforme et un rayonnement plus important (couvrant parfois la distribution sur la moitié du territoire national), ce qui contribue encore à un allongement des distances de distribution.

- En même temps, certains logisticiens cherchent à se rapprocher de la zone dense ou à développer les sites de proximité pour réduire les distances parcourues alors que le foncier y est extrêmement rare, les prix du foncier élevés et les entrepôts existants obsolètes.

• **En matière d'intégration ou d'adaptation aux évolutions rapides liées aux nouvelles technologies**

La transformation digitale de l'économie bouleverse la structuration du marché. L'avènement et la valorisation du Big Data favorise « l'uberisation » de la logistique apportant une rupture dans les modèles économiques traditionnels.

Cette uberisation accroît l'intensité concurrentielle sur des marchés déjà fortement tendus, fragilisant des acteurs déjà pénalisés par les très faibles marges. Elle soulève ainsi des questions de préservation d'un tissu économique fortement marqué par la présence de petites (voire très petites) et moyennes entreprises, ainsi que des questions sociales fortes comme celle de la protection sociale ou de la sécurité des employés. Elle peut aussi ouvrir de nouvelles perspectives pour renouveler les pratiques et favoriser par ex les circuits courts.

3. Intérêt à agir en faveur de la logistique pour la Région Ile-de-France

Sous la précédente mandature, outre des investissements apportés pour le développement du fret fluvial et portuaire dans le cadre des contractualisations État-Régions, le sujet logistique avait fait l'objet d'études, annoncées comme pré-opérationnelles qui n'ont finalement pu aboutir ensuite sur des expérimentations mais ont tout de même permis d'identifier un certain nombre de difficultés. Par ailleurs, les dispositifs d'aides financières n'ont pas fonctionné de manière égale en raison d'un manque de connaissance initiale sur les besoins réels des partenaires et notamment des acteurs économiques et des territoires.

L'évolution rapide du secteur de la logistique, de ses impacts sur les formes et les fonctionnements urbains requerrait un nécessaire repositionnement afin d'anticiper l'avenir et d'accompagner la logistique, son développement, ses acteurs et les territoires sur lesquels elle s'exerce.

Même si le rôle institutionnel des Régions dans le domaine du transport de marchandises est limité, cette stratégie identifie au sein d'une vision globale les actions qui sont du ressort de la collectivité, en cohérence avec les autres plans que l'assemblée régionale a déjà adoptés notamment le plan Changeons d'air en Ile-de-France, le plan anti bouchon et pour changer la route, le plan vélo et le SRDEII.

En outre, l'échelle régionale est pertinente car elle correspond au bassin de consommation et à l'aire urbaine de Paris, et permet une approche stratégique des enjeux de déplacements.

En outre, la logistique est une fonction stratégique à la fois en termes d'attractivité du territoire, de développement économique, de création d'emplois, mais aussi sur des questions environnementales comme la qualité de l'air et le bruit.

De nombreuses démarches de diagnostics, schémas et de plans d'actions en faveur de la logistique émergent, portés par différents acteurs publics sur des territoires franciliens de différentes échelles (Département, Métropole, EPCI...).

En construisant son projet à l'échelle francilienne correspondant au bassin de consommation et au périmètre idoine pour appréhender les schémas d'organisation des chaînes logistiques, la Région Ile-de-France décide d'agir de manière globale et transversale, au travers des compétences qui sont les siennes pour promouvoir une organisation logistique maîtrisée, performante et innovante à l'échelle régionale.

Elle propose une vision stratégique pertinente pour préparer et accompagner les évolutions du secteur logistique et se donne un cadre pour agir de façon concertée et coordonnée en matière d'organisation et d'optimisation des flux sur son territoire.

Ainsi, la Région Ile-de-France priorisera ses actions sur les enjeux suivants :

- Développement économique notamment créations d'emplois, adaptation des formations, maintien et développement des activités dans les territoires
- Réduction des nuisances environnementales : pollution de l'air, nuisances sonores, sécurité routière, insertion paysagère...

- Valorisation d'un système logistique régional s'appuyant sur un réseau adapté d'infrastructures, la modernisation de l'immobilier logistique, la « clusterisation » des zones logistiques
- Soutien aux actions innovantes exploitant notamment les potentialités offertes par la digitalisation et le big data pour promouvoir une smart logistique efficace et vertueuse pour les territoires
- Diffusion, sensibilisation et coordination des démarches et des acteurs pour faciliter la mise en cohérence de leurs interventions et de diffusion d'une vision globale à l'échelle francilienne.

Annexe 2 - Carte de synthèse du système logistique francilien

Fret et logistique en Île-de-France

Pôle logistique majeur

Logistique industrielle et grande consommation

Site logistique multimodal

Enjeu national / international
Enjeu régional
Enjeu local

Logistique urbaine

Secteur à fort enjeu de logistique urbaine

Ratio de poids lourds - 2016

(en % du nombre moyen journalier total de véhicules)

- de 5 % de 5 à 10 % de 10 à 20 % + de 20 %

Trafic de poids lourds - 2016

(en nombre moyen journalier de véhicules)

moins de 2 500 de 2 500 à 5 000 de 5 000 à 10 000 plus de 10 000

Trafic ferré marchandises - 2013

(en nombre moyen journalier de trains de fret)

de 1 à 19 de 20 à 39 de 40 à 59 de 60 à 79

Réseau fluvial

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

Fond de plan

Tâche urbaine

0 10 km

© IAU îdF 2018
sources : IAU îdF, DRIEA, SNCF Réseaux

IAU

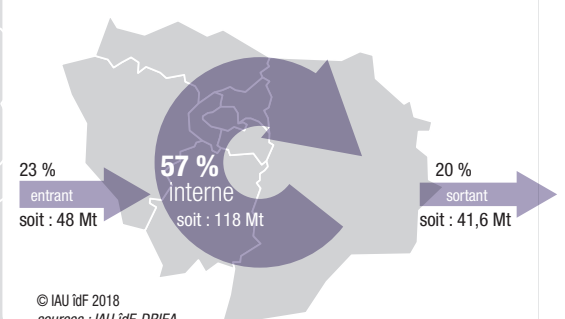
EN 2016
LE TRANSPORT DE MARCHANDISES
EST ASSURÉ PAR :

route **91 %**
soit : 188,5 millions de tonnes

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

fer **2 %**
soit : 5 millions de tonnes*

FLUX DE MARCHANDISES



© IAU îdF 2018
sources : IAU îdF, DRIEA
*estimation IAU

Annexe 3 - Carte des stations GNV existantes et en projet en 2018

Stations GNV existantes
et en projet en Ile-de-France

Localisation des stations GNV
(Gaz naturel pour véhicules)

- Stations GNV existantes
- Stations GNV en projet en 2018

Infrastructures

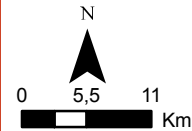
- Routes principales
- Réseau fluvial principal

Limites administratives

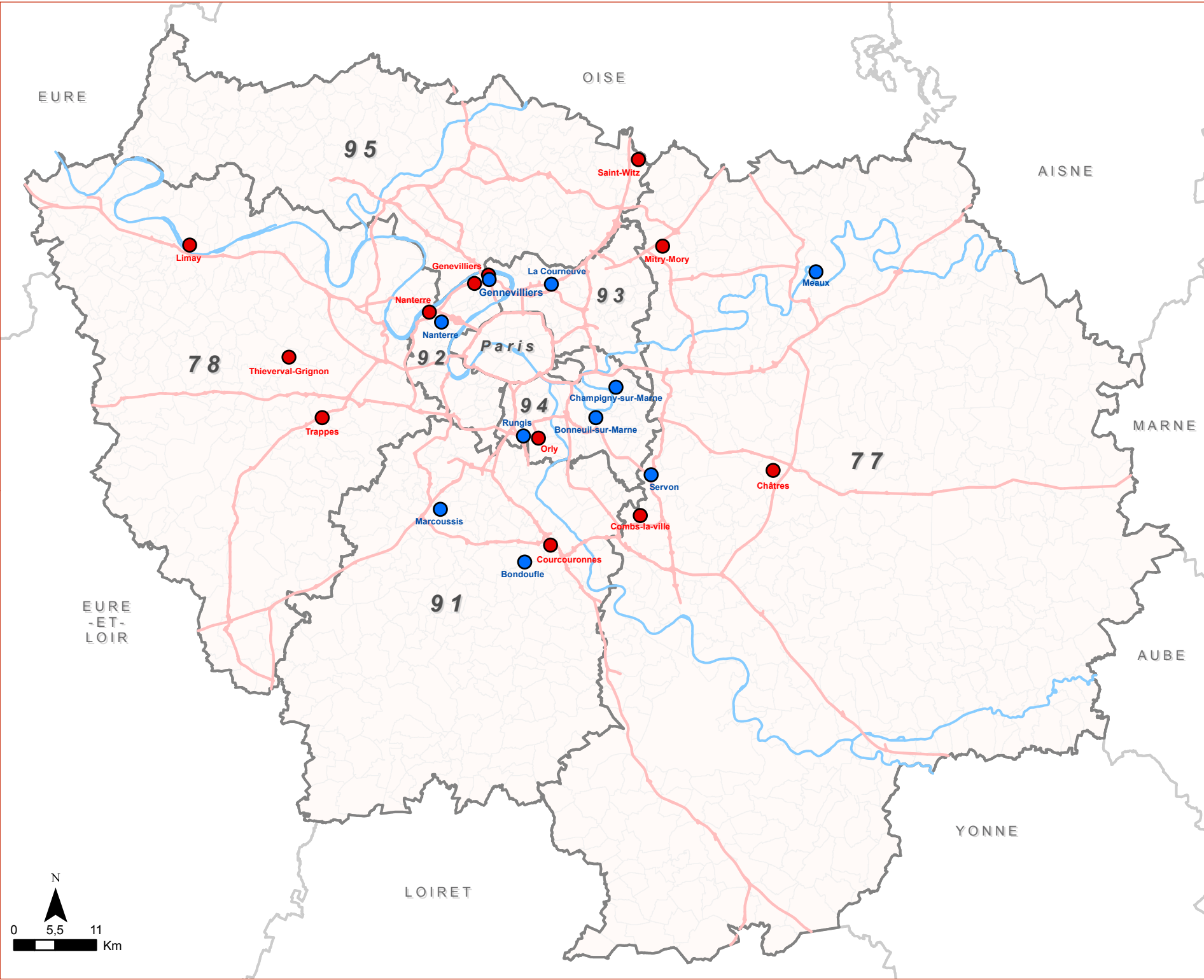
- Département
- Commune



Réalisation :
© CRIF-DGS-DCPT-PTT-2017



Sources : Copyright © IGN - 2011 / CRIF-Pôle logement et transports - Direction des transports - Service Fret et Entreprises - 2017



Annexe 4 - Présentation des dispositifs de Voies navigables de France de soutien à l'intégration du mode fluvial dans les chaînes logistiques (PARM et PAMI)

1/ Soutien à l'intégration du fluvial dans les chaînes logistiques : abondement du dispositif Plan d'Aides au Report Modal (PARM) 2018-2022 de Voies navigables de France

Le dispositif PARM

Le mode fluvial permet de massifier les marchandises sur un réseau à grandes réserves de capacité. Les besoins en transports massifiés de marchandises vont s'accroître avec une concentration de travaux en Ile-de-France dans la décennie à venir pour lesquels la solution fluviale peut être pertinente : notamment les travaux d'EOLE, du Grand Paris Express, les aménagements liés aux Jeux Olympiques etc. Toutefois, l'intégration du fluvial dans une chaîne logistique nécessite parfois des réorganisations qui peuvent entraîner un surcoût pour les entreprises : l'adaptation des chaînes logistiques, la gestion des pré et post acheminements par la route, l'équipement en outils de manutention spécifiques...

Le dispositif Plan d'Aides au Report Modal (PARM), développé et géré par Voies navigables de France (VNF), vise précisément à aider les entreprises (chargeurs) à surmonter ces coûts d'investissements et à réorganiser leur supply-chain afin d'y intégrer la solution fluviale.

Dans le cadre de la « Stratégie régionale pour le fret et la logistique », la Région Île-de-France souhaite renforcer l'effet levier de ses investissements sur les infrastructures du réseau fluvial dans le cadre du CPER et du CPIER, notamment en facilitant l'intégration du mode fluvial dans les chaînes logistiques des entreprises et en élargissant le recours au mode fluvial pour des filières émergentes et pour des transports à haute valeur ajoutée comme par exemple la logistique urbaine.

Dans ce but, la Région décide de renouveler sa participation au dispositif PARM pour la période

2018-2022 porté par VNF.

Bilan du PARM 2013 – 2017

Le PARM est un dispositif d'aides aux chargeurs, mis en œuvre par VNF et défini pour une période de 5 ans. Il permet de verser une aide financière à la réalisation d'études de faisabilité, d'expérimentations en conditions réelles ainsi qu'à l'acquisition d'outils de transbordement qui permettent la création ou l'augmentation de trafics par la voie d'eau des chargeurs concernés.

Sur le PARM 2013-2017, la Région a abondé le dispositif à hauteur de 221 000 € pour accompagner 11 dossiers (23 versements) pour l'aide à l'acquisition d'engins de manutention pour le développement et le renforcement de lignes fluviales, principalement pour des entreprises des filières céréalières, granulats et conteneurs.

La faible sollicitation du PARM 2013-2017 s'explique notamment par la baisse des trafics de la filière du BTP liée à la crise du secteur et au décalage des calendriers de travaux d'envergure à forte potentialité d'utilisation du fluvial pour l'approvisionnement et l'évacuation des chantiers ainsi qu'aux résultats hétérogènes des récoltes céréalières de cette période.

Nouveau PARM 2018-2022

Le nouveau plan 2018-2022 s'inscrit dans la continuité du précédent tout en tenant compte des difficultés et attentes identifiées. Par conséquent, VNF a adapté son dispositif et revu les critères de sélection des projets afin de diversifier les bénéficiaires et d'encourager de nouvelles filières.

Le nouveau PARM, en vigueur pour une période de 5 ans (2018-2022), fait l'objet d'une notification à la Commission européenne.

La Région abondera le dispositif pour aider l'expérimentation en conditions réelles du transport fluvial sur un itinéraire test et aider à l'acquisition d'outils de manutention afin de renforcer l'intermodalité des chaînes logistiques et d'inciter plus de chargeurs à utiliser le mode fluvial.

Conditions financières de l'apport de l'aide régionale à VNF :

- La Région Île-de-France abondera le dispositif PARM à parité avec l'opérateur VNF ;
- La subvention régionale à VNF sera plafonnée à 1 000 000 € sur la durée du plan (5 ans).

La définition des modalités de participation de la Région au dispositif PARM est déléguée à la commission permanente. Ces modalités seront détaillées dans une convention pluriannuelle couvrant la période du plan (2018-2022).

2/ Soutien au renouvellement, à la remotorisation ou à l'acquisition d'unités fluviales plus vertueuses : abondement du dispositif Plan d'Aides à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI) 2018-2022 de Voies navigables de France

Le dispositif PAMI

L'offre de cale française, vieillissante et à majorité artisanale, s'appauvrit (environ 10% de la flotte disparaît chaque année). Il y a un fort enjeu à maintenir et à développer la cale afin qu'elle puisse répondre aux besoins accrus en transport fluvial massifié pour la décennie à venir dans le cadre des chantiers du Grand Paris et particulièrement les chantiers de construction du métro Grand Paris Express.

Par ailleurs, le recours au mode fluvial pour le transport des marchandises est souvent vu comme la garantie d'une limitation des nuisances notamment de la pollution atmosphérique au regard des volumes transportés. Mais la performance environnementale du fluvial est fortement perfectible. La flotte française est artisanale et les moteurs, très anciens, obéissent à des normes dépassées, notamment par rapport au routier. Le marché de renouvellement des cales est extrêmement réduit (120 unités par an à l'échelle européenne) et les constructeurs et motoristes s'intéressent peu à ce secteur, situé à mi-chemin entre les domaines maritime et routier.

Pour autant, les réglementations nationales et européennes sur le plan des émissions polluantes se renforcent. Le règlement européen 2016/1628 du 14 septembre 2016 est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2017 en se substituant à la directive 97/68/CE qui prescrivait des maxima en termes de NO_x (norme CCNR2). Le nouveau règlement européen abaisse les valeurs limites d'émission des moteurs des engins mobiles non routiers (EMNR) et élargit le champ d'application, notamment aux particules fines (PM10 et PM2,5). Le règlement s'appliquera aux nouveaux moteurs de bateaux fluviaux ou nouveaux bateaux, à partir du 1^{er} janvier 2019 pour la mise sur le marché des moteurs de moins de 300 kW et au 1^{er} janvier 2020 pour les moteurs de plus de 300 kW.

Le dispositif Plan d'Aides à la Modernisation et au Report Modal (PAMI), développé et géré par VNF vise à soutenir l'adaptation de l'offre de cale aux besoins du transport de marchandises, principalement pour améliorer sa compétitivité.

C'est dans ce contexte que la Région Île-de-France a choisi de s'intégrer dans le dispositif Plan d'Aides à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI) mis en œuvre par VNF.

Nouveau PAMI 2018-2022

Le PAMI est un dispositif d'aides principalement à destination des transporteurs fluviaux, mis en œuvre par Voies navigables de France et défini pour une période de 5 ans.

Il permet de verser une aide financière aux transporteurs fluviaux afin de les aider à surmonter les investissements de modernisation de leur flotte et d'acquisition de nouvelles unités pour l'amélioration de leur performance environnementale et de leur compétitivité.

Dans son nouveau plan, VNF a adapté son dispositif et revu les critères de sélection des projets afin de les adapter aux nouvelles réglementations et de diversifier les bénéficiaires.

Le nouveau PAMI, en vigueur pour une période de 5 ans (2018-2022), fait l'objet d'une notification à la Commission européenne.

La Région abondera le dispositif PAMI pour favoriser la remotorisation, le renouvellement et la modernisation de la flotte fluviale afin de l'aider à se positionner sur des marchés en croissance (gestion des déchets, colis lourds, produits chimiques) et de pousser l'innovation dans le transport fluvial.

Conditions financières de l'apport de l'aide régionale à VNF :

- La Région Ile-de-France abondera le dispositif PAMI à parité avec l'opérateur VNF ;
- La subvention régionale à VNF sera plafonnée à 1 500 000 € maximum sur la durée du plan (5 ans).

La définition des modalités de participation de la Région au dispositif PAMI est déléguée à la commission permanente. Ces modalités seront détaillées dans une convention pluriannuelle couvrant la période du plan (2018-2022).

PROJET DE DÉLIBÉRATION DU 15 MARS 2018

STRATÉGIE RÉGIONALE POUR LE FRET ET LA LOGISTIQUE

Le conseil régional d'Île-de-France,

VU Le Règlement (UE) n°1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides *de minimis* ;

VU Le Règlement (UE) n°651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité, modifié par le Règlement (UE) n°2017/1084 de la Commission du 14 juin 2017 ;

VU Le régime cadre exempté de notification n° SA.40206 relatif aux aides à l'investissement en faveur des infrastructures locales pour la période 2014-2020 pris sur la base du Règlement (UE) n° 651/2014 ;

VU Le régime cadre exempté de notification n° SA.40391 relatif aux aides à la recherche, au développement et à l'innovation (RDI) pour la période 2014 – 2020 pris sur la base du Règlement (UE) n° 651/2014 ;

VU Le régime d'aide exempté n° SA.40405 relatif aux aides à la protection de l'environnement pour la période 2014-2020 pris sur la base du Règlement (UE) n° 651/2014 ;

VU Le Code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L1511-1, L4211-1 et L4221-1 ;

VU Le Code des transports, notamment dans ses articles art. L1511-1 et suivants, L1512-1, L1214-10 et suivants et L4311-1 ;

VU La loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement ;

VU La délibération n° CR 98-12 du 23 novembre 2012, approuvant le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) ;

VU La délibération n° CR 97-13 du 18 octobre 2013, adoptant le Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) ;

VU La loi n° 2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des Régions ;

VU La délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 et le Contrat de Plan Interrégional État-Région Vallée de la Seine 2015-2020, modifiée par délibération n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de Plan État Région Île-de-France 2015-2020 et du Contrat de Plan Interrégional État-Région Vallée de la Seine 2015-2020 ;

VU La délibération n° CR 92-15 du 18 décembre 2015 relative aux délégations d'attributions du Conseil régional à sa Commission Permanente, modifiée par la délibération n° CR 2017-162 du 22 septembre 2017 ;

VU La délibération n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 portant sur la prorogation du règlement budgétaire et financier adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 ;

VU l'avis de la commission des transports et des mobilités ;

VU l'avis de la commission de l'environnement et de l'aménagement du territoire ;

VU l'avis de la commission de l'emploi de la formation professionnelle et de l'apprentissage ;

VU l'avis de la commission du développement économique et de l'innovation ;

VU l'avis de la commission des finances ;

VU le rapport n°CR 2018-001 présenté par madame la présidente du conseil régional d'Île-de-France ;

Après en avoir délibéré,

Article 1 :

Adopte le dispositif de soutien à l'amélioration de la desserte des zones logistiques joint en annexe n°1 à la présente délibération.

Article 2 :

Adopte le dispositif de soutien aux actions d'innovation en matière de logistique joint en annexe n°2 à la présente délibération.

Article 3 :

Adopte l'appel à projets « accompagnement des territoires pour une logistique vecteur de développement local » joint en annexe n°3 à la présente délibération.

Article 4 :

Décide de participer au dispositif Plan d'Aides au Report Modal (PARM) de Voies navigables de France pour la période 2018-2022.

Délègue à la commission permanente la compétence pour définir les modalités d'intervention de la Région Île-de-France au dispositif PARM et approuver la convention correspondante entre Voies navigables de France (VNF) et la Région Île-de-France.

Article 5 :

Décide de participer au dispositif Plan d'Aides à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI) 2018-2022 de Voies navigables de France pour la période 2018-2022.

Délègue à la commission permanente la compétence pour définir les modalités d'intervention de la Région Île-de-France au dispositif PAMI et approuver la convention correspondante entre Voies navigables de France (VNF) et la Région Île-de-France.

Article 6 :

Abroge les articles 10 et 11 de la délibération n° CR 37-14 du 19 juin 2014 approuvant le Plan d'action Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD).

Article 7 :

Délègue à la commission permanente la compétence pour approuver les conventions types relatives aux dispositifs visés aux articles 1 et 2 de la présente délibération, ainsi que celles relatives à l'appel à projets visé à l'article 3 de la présente délibération.

Délègue à la commission permanente la compétence pour modifier les dispositifs visés aux articles 1 et 2 de la présente délibération, ainsi que l'appel à projets visé à l'article 3 de la présente délibération.

**La présidente du conseil régional
d'Île-de-France**

VALÉRIE PÉCRESSE

ANNEXES À LA DÉLIBÉRATION

Annexe 1 - Dispositif de soutien à l'amélioration de la desserte des zones logistiques

DISPOSITIF DE SOUTIEN À L'AMÉLIORATION DE LA DESSERTE DES ZONES LOGISTIQUES

1. Objet du dispositif d'aides

La bonne accessibilité des zones logistiques est l'un des facteurs de la compétitivité globale des chaînes logistiques (multimodales). Le confortement et le renforcement du réseau logistique régional sont nécessaires pour répondre aux ambitions régionales en matière de renforcement de l'attractivité du territoire francilien.

Le dispositif « soutien à l'amélioration de la desserte des zones logistiques » vise à compléter le maillage du réseau logistique de dimension régionale, en assurant sa bonne intégration dans les territoires et le renforcement de la performance et la résilience des infrastructures et équipements qui le composent ou s'y rattachent.

2. Critères d'éligibilité

Le dispositif concerne des projets d'infrastructure visant à améliorer l'accessibilité des équipements logistiques et des zones accueillant des activités logistiques. Les projets doivent relever de l'intérêt régional et être situés à proximité immédiate du RRIR. Ils concernent un ou plusieurs des points suivants :

1. **La construction ou la modernisation d'infrastructures d'accès** à des zones accueillant des activités logistiques ;
2. **La création ou la sécurisation de places de stationnement** destinées aux poids-lourds à proximité immédiate du réseau routier d'intérêt régional ou d'une zone accueillant des activités logistiques ;
3. **L'installation d'équipements de voirie** permettant le développement des systèmes de transport intelligents et coopératifs en vue, d'une part d'améliorer la connaissance des flux logistiques et d'en réduire les externalités négatives, d'autre part d'anticiper l'utilisation de véhicules autonomes et connectés pour le transport de marchandises.

Les infrastructures devront être mises à la disposition des utilisateurs intéressés sur une base ouverte, transparente et non discriminatoire.

Les critères de sélection d'un projet sont :

- Sa bonne intégration dans une logique de territoire, notamment :
 - o La capacité à limiter ou réduire les nuisances liées aux activités logistiques ;
 - o La pertinence de la réponse à un besoin du tissu économique local ou des riverains ;
- Sa bonne intégration au réseau logistique régional, notamment
 - o Le renforcement de la performance ou de la résilience de ce réseau ;
 - o Le souci de valoriser les infrastructures et équipements existants, et d'assurer la continuité des itinéraires ;
 - o La recherche de l'agglomération (*clustering*) et de la plateformes afin d'éviter le mitage et favoriser la mutualisation et la massification des flux ;

- Son potentiel de création d'emplois et de renforcement des entreprises bénéficiaires du projet.

3. Bénéficiaires

- L'État, les collectivités territoriales et les établissements publics qui ont en charge la gestion d'une infrastructure, notamment un réseau routier ou des équipements publics ;
- Les entreprises au sens du Règlement européen (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 modifié par le règlement n° 2017/1084 du 14 juin 2017 publié au JOUE du 20 juin 2017.

4. Modalités de financement

4.1. Dépenses éligibles

Les dépenses éligibles sont les coûts d'investissement directement nécessaires à la réalisation du projet.

Les investissements faisant l'objet d'une dépense éligible doivent être exploités sur le territoire francilien.

Ne sont pas éligibles les dépenses faisant déjà l'objet d'un financement de la Région Ile-de-France.

4.2. Taux de subvention

Le taux de subvention maximum applicable est de 50% des dépenses éligibles hors TVA.

Cependant, lorsque l'organisme subventionné justifie, soit qu'il ne récupère pas tout ou partie de la TVA soit qu'il n'est pas éligible au fonds de compensation de la TVA (FCTVA), le montant de la subvention est calculé à partir des dépenses « TVA incluse ».

4.3. Plafonnement

Les dépenses subventionnables sont plafonnées, selon la nature du projet :

1. À 800 000 € pour les projets relevant du point 1. Toutefois, si la zone desservie comporte une station GNV, ce plafond est porté à 1 000 000 € ;
2. À 8 000€ par place de stationnement PL pour les projets relevant du point 2 ;
3. À 500 000€ pour les projets relevant du point 3.

5. Dispositions spécifiques applicables aux aides d'État

Pour les aides qui seraient qualifiées d'aides d'État :

- Le présent dispositif d'aide est pris en application du régime-cadre exempté n° SA.40206 relatif aux aides à l'investissement en faveur des infrastructures locales pour la période 2014-2020, ou des articles 56 ter et quater du Règlement général d'exemption par catégorie n° 651/2014 de la Commission européenne, modifié par le règlement n° 2017/1084 du 14 juin 2017 publié au JOUE du 20 juin 2017.

- Les modalités de financement décrites dans l'article 4 ci-dessus s'appliquent dans le respect des dispositions du Règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission modifié par le règlement n° 2017/1084 du 14 juin 2017 et du régime cadre exempté de notification n° SA.40206.

6. Conventions

Les aides attribuées par la Région au titre du présent dispositif font l'objet de conventions conclues entre le bénéficiaire et la Région (et éventuellement les autres co-financeurs).

Annexe 2 - Dispositif de soutien aux actions d'innovation en matière de logistique

DISPOSITIF DE SOUTIEN AUX ACTIONS D'INNOVATION EN MATIERE DE LOGISTIQUE

1. Objet du dispositif d'aides

La mobilité des marchandises s'inscrit dans un contexte en pleine évolution, portée par une économie de plus en plus servicielle (exigences des consommateurs notamment avec le e-commerce) et numérique (plateforme, multiplication des données). La promotion des activités logistiques sur les territoires peut être un vecteur important de création d'emplois.

Le présent dispositif vise à soutenir l'émergence de solutions innovantes pour répondre aux enjeux d'une « smart logistique » vecteur de développement économique et social.

Les innovations visées par ce dispositif s'entendent au niveau technologique comme organisationnel. Elles portent aussi bien sur la création de nouveaux outils que sur des outils, matériels ou processus déjà existants mais dont l'utilisation inventive permettra de renouveler les usages ou d'ouvrir à de nouveaux marchés au profit de systèmes logistiques plus efficaces et plus vertueux.

Les projets soutenus proposeront d'exploiter les potentialités offertes par ces innovations et permettront de préciser les conditions de leur déploiement, afin d'anticiper les transformations des systèmes de production et/ou de consommation (mutualisation des flux, plateformes, circuits courts, e-commerce, standardisation de matériel..) et leurs impacts sur l'ensemble des composants de la chaîne logistique (équipements, véhicules, services, formations ...).

Les projets aideront les collectivités à mieux comprendre comment elles peuvent accompagner et intégrer ces mutations dans leur stratégie de développement local (développement des ELU, consignes sur espace public, anticipation des nouveaux besoins fonciers et immobiliers...).

2. Critères d'éligibilité

Les projets soutenus proposeront d'exploiter les potentialités nouvelles offertes par les nouvelles technologies. Ils pourront porter sur :

- **La réorganisation des chaînes logistiques** favorisant la mutualisation et l'optimisation des flux pour l'entreprise et pour la collectivité.
- **Le développement d'un immobilier logistique adapté** s'appuyant sur des entrepôts ou bâtiments connectés, mutualisés, à plus forte valeur ajoutée dans la chaîne logistique, sur l'utilisation de nouveaux procédés, sur la création de nouveaux lieux de traitement et de gestion des flux.
- **L'utilisation de nouveaux véhicules propres, autonomes et/ou connectés** routiers, fluviaux ou ferroviaires pour réinventer des chaînes de livraison et faciliter l'intégration des activités logistiques dans le territoire
- **le développement des outils permettant d'améliorer la connaissance des flux de marchandises en Ile de France notamment** outils de recueil de données, outils de modélisation, outils de simulation, enquêtes ciblées. Ces outils devront notamment aider les collectivités à intégrer les enjeux de la logistique dans leurs documents de planification.

Les projets doivent proposer une mise à disposition la plus ouverte possible des données produites et sont évalués en fonction de la qualité de leur réponse à cet enjeu.

Les projets doivent démontrer leur impact au regard des objectifs visés ci-dessus.

3. Bénéficiaires

- Les collectivités territoriales, leurs groupements et les établissements publics ;
- Les entreprises au sens du Règlement européen (UE) n ° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 modifié par le règlement 2017/1084 du 14 juin 2017 publié au JOUE du 20 juin 2017.

4. Modalités de financement

4.1 Dépenses éligibles

Les dépenses éligibles sont celles relatives aux études, ingénierie, travaux de recherche, équipements, investissements matériels et immatériels, communication, frais de personnel directement liés au projet financé.

Sont éligibles les projets en phase de développement expérimental et innovation au sens du Règlement (UE) n ° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014, modifié par le règlement 2017/1084 du 14 juin 2017.

Sont éligibles les projets mis en œuvre sur le territoire d'Ile-de-France.

Ne sont pas éligibles les dépenses faisant déjà l'objet d'un financement de la Région Ile-de-France.

4.2. Taux de subvention et plafond

Le taux de subvention maximum applicable est de 50% des dépenses éligibles hors TVA.

Cependant, lorsque l'organisme subventionné justifie, soit qu'il ne récupère pas tout ou partie de la TVA soit qu'il n'est pas éligible au fonds de compensation de la TVA (FCTVA), le montant de la subvention est calculé à partir des dépenses « TVA incluse ».

Les dépenses de fonctionnement sont plafonnées à 10% maximum de l'ensemble des dépenses éligibles par projet ou à 50 000 € par projet.

Les projets éligibles aux dispositifs votés au CR 105-16 du 16 juin 2016 seront financés en priorité par ces dispositifs (Innov'up, TP'up, PM'up).

5. Dispositions spécifiques applicables aux aides d'État

Pour les aides qui seraient qualifiées d'aides d'État :

- Le présent dispositif d'aide est pris en application du régime-cadre exempté n° SA.40391 relatif aux aides à la recherche, au développement et à l'innovation (RDI) pour la période 2014-2020, adopté sur la base du règlement général d'exemption par catégorie n° 651/2014 de la Commission européenne, modifié par le règlement 2017/1084 du 14 juin 2017 publié au JOUE du 20 juin 2017 ;

- Les modalités de financement décrites dans l'article 4 ci-dessus s'appliquent dans le respect des dispositions du Règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission et du régime-cadre exempté n° SA.40391.

6. Conventions

Les aides attribuées par la Région au titre du présent dispositif font l'objet de conventions conclues entre le bénéficiaire et la Région (et éventuellement les autres co-financeurs).

Annexe 3 - Appel à projets « Accompagnement des territoires pour une logistique vecteur de développement local »

APPEL À PROJETS

ACCOMPAGNEMENT DES TERRITOIRES POUR UNE LOGISTIQUE VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT LOCAL

1. Objet de l'appel à projets

La Région souhaite favoriser l'émergence de projets partenariaux répondant aux besoins des territoires.

Le présent dispositif permet à la Région d'accompagner et soutenir les projets des territoires pour faciliter la déclinaison de la stratégie régionale pour le fret et la logistique à l'échelle locale, et inscrire la logistique dans les stratégies de développement des collectivités.

2. Critères d'éligibilité et de sélection

2.1 Projets éligibles

Les projets soutenus portent sur un ou plusieurs des axes de développement suivants :

- Prise en compte des problématiques liées à la logistique dans les projets d'aménagement urbain (notamment en amont des constructions, au sein de programmes mixtes innovants, dans l'adaptation de l'espace public existant, etc.) ou dans les grands chantiers (JOP 2024, Grand Paris Express, etc.) ;
- Adaptation de l'espace public aux besoins de la logistique et création d'équipements complétant l'offre logistique locale afin d'améliorer sa performance ;
- Valorisation et adaptation des équipements et sites logistiques existants et valorisation du foncier disponible ;
- Mutualisation ou rationalisation des flux à une échelle intercommunale ;
- Adaptation des outils règlementaires et gestion intelligente des livraisons, intégration dans les outils de planification ;
- Utilisation des modes actifs, des véhicules propres, autonomes et/ou connectés ;
- Développement des circuits courts ;
- Création ou développement d'outils de connaissance et d'analyse des flux de marchandises : recueil de données, de simulation, de modélisation, d'aide à la décision, et évaluation.

Les projets doivent :

- Viser la création de prototypes, la démonstration, l'élaboration de projets pilotes, les essais et la validation de produits, de procédés ou de services nouveaux ou améliorés dans des environnements représentatifs des conditions de la vie réelle et s'inscrire dans une perspective de déploiement généralisé ;
- Impliquer plusieurs acteurs dont au moins une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités ;

- Intégrer les mesures nécessaires en termes d'emploi, de formation, de qualification, de réduction des nuisances liées aux activités logistiques pour engendrer des bénéfices socio-économiques directs pour la population locale ;
- Proposer une mise à disposition la plus ouverte possible des données produites ;
- Démontrer leur impact au regard des objectifs visés ci-dessus.

2.2 Critères de sélection

Les critères de sélection des projets sont :

- L'intérêt régional ;
- L'intérêt en termes de retombées économiques ;
- Les opportunités d'innovation et la contribution à l'effet système, incluant la mise à disposition ouverte des données produites ;
- Leur intégration dans une stratégie de développement local
- L'intérêt en termes d'impact environnemental ;
- La qualité de la gouvernance du projet.

Sont valorisés les projets répondant aux attentes d'un appel à projets ou à candidatures européen (de la Commission européenne, de ses agences ou de ses organismes associés) déjà annoncé sur le portail du participant de la Commission européenne, et dont la date limite de dépôt des candidatures est ultérieure à la date du dépôt de la demande de subvention.

Les projets doivent systématiquement comporter une évaluation à priori des impacts attendus et préciser les modalités de suivi prévues.

3. Bénéficiaires

- Les collectivités territoriales, leurs groupements et les établissements publics ;
- Les entreprises au sens du Règlement européen (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 modifié par le règlement n° 2017/1084 du 14 juin 2017 publié au JOUE du 20 juin 2017.

4. Modalités de financement

4.1. Dépenses éligibles

Les dépenses éligibles sont toutes les dépenses internes (dont dépenses de personnel) ou externes directement liées au projet et nécessaires à sa bonne réalisation : études (diagnostics pré-opérationnels, ingénierie, AMO, etc.), équipements, investissements matériels et immatériels, communication, frais de personnel.

Les investissements faisant l'objet d'une dépense éligible doivent être exploités sur le territoire d'Île-de-France.

Ne sont pas éligibles les dépenses faisant déjà l'objet d'un financement de la Région Ile-de-France.

Les dépenses internes peuvent être prises en compte dans la limite de 50% maximum de l'assiette éligible.

Les dépenses externes sont prises en compte sur devis.

4.2. Taux de subvention et plafond

Le taux de subvention maximum applicable est de 40% des dépenses éligibles hors TVA. Ce taux est porté à 50 % pour les projets exclusivement développés sur des terrains dont la destination dans les documents d'urbanisme applicable n'est ni agricole, ni espaces naturels.

Cependant, lorsque l'organisme subventionné justifie, soit qu'il ne récupère pas tout ou partie de la TVA soit qu'il n'est pas éligible au fonds de compensation de la TVA (FCTVA), le montant de la subvention est calculé à partir des dépenses « TVA incluse ».

Le plafond des dépenses subventionnables s'élève à 1M € par projet sélectionné.

Les dépenses de fonctionnement sont plafonnées à 10% maximum de l'ensemble des dépenses éligibles par projet ou à 50 000 € par projet.

4.3. Attribution des aides

L'aide et son montant sont décidés par la Commission permanente du Conseil régional d'Ile-de-France.

Le dossier de candidature est composé au minimum de :

- le nom du porteur / coordinateur du projet et la liste complète des partenaires associés et les modalités du pilotage du projet ;
- la description technique du projet ainsi que des éléments qui le motivent et le justifient, précisant notamment la localisation du projet, les impacts attendus et le calendrier prévisionnel ;
- un volet financier fourni sous forme de tableur avec le plan de financement faisant apparaître notamment les autres financements publics envisagés, sollicités ou obtenus, le coût global, le détail des postes de dépenses, le montant de l'aide sollicitée et son affectation ;
- un courrier de demande, à l'attention de la Présidente du Conseil régional, daté et signé par les représentants habilités du coordonnateur et des différents partenaires.

La Région se réserve le droit de demander au porteur de projet toute autre pièce qui serait nécessaire à l'instruction de son dossier de candidature.

5. Dispositions spécifiques applicables aux aides d'État

Pour les aides qui seraient qualifiées d'aides d'État, en fonction de la nature du projet, le présent dispositif d'aide est notamment pris en application, au choix :

- du Règlement général d'exemption par catégorie n° 651/2014 de la Commission européenne, publié au JOUE du 26 juin 2014, modifié par le règlement n° 2017/1084 du 14 juin 2017 publié au JOUE du 20 juin 2017, notamment ses articles 56 et suivants ;
- du régime cadre exempté n° SA.40391 relatif aux aides à la recherche, au développement et à l'innovation (RDI) pour la période 2014-2020, adopté sur la base du règlement général d'exemption par catégorie n° 651/2014 de la Commission européenne, publié au JOUE du 26 juin 2014 ;
- du régime-cadre exempté n° SA.40206, relatif aux aides à l'investissement en faveur des infrastructures locales pour la période 2014-2020, adopté sur la base du Règlement général d'exemption par catégorie n° 651/2014 de la Commission européenne, modifié par le règlement n° 2017/1084 du 14 juin 2017 publié au JOUE du 20 juin 2017;
- du régime d'aide exempté n° SA.40405, relatif aux aides à la protection de l'environnement pour la période 2014-2020, adopté sur la base du règlement général d'exemption par catégorie n° 651/2014 de la Commission européenne, publié au JOUE du 26 juin 2014, modifié par le règlement 2017/1084 du 14 juin 2017 publié au JOUE du 20 juin 2017 ;
- du Règlement (UE) n° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides *de minimis*.

Les délibérations d'attribution des aides précisent, pour chaque projet, le ou les règlements et le ou les régimes-cadres exemptés sur la base duquel ou desquels l'aide est allouée.

Les modalités de financement décrites dans l'article 4 ci-dessus s'appliquent dans le respect des dispositions du Règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission modifié par le Règlement (UE) n° 2017/1084 du 14 juin 2017, du Règlement (UE) n° 1407/2013 de la Commission, et des régimes-cadres exemptés visés ci-dessus lorsque ces textes sont applicables.

6. Conventions

Les aides attribuées par la Région au titre du présent appel à projet font l'objet de conventions de financement conclues entre la Région et le bénéficiaire (et éventuellement les autres cofinanceurs et partenaires).