

L'avenir du transport fluvial en Ile-de-France

Le transport des marchandises et la logistique occupent aujourd'hui une place croissante dans l'économie et l'environnement de la région Ile-de-France. Un rapport du CESR préconise une réelle démarche de développement durable dans la prise en compte des infrastructures portuaires lors de la révision du Schéma directeur de l'Ile-de-France.



Il est indispensable de prendre en compte l'importance du transport de marchandises et la logistique dans la révision du SDRIF.

Avec 500 kilomètres de voies navigables à grand gabarit et de nombreuses installations portuaires tant à Paris, qu'à Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne, Nanterre, Montereau... la voie d'eau joue un rôle important dans l'approvisionnement quotidien des marchandises de la région irriguée par la Seine, ses affluents et ses canaux.

Certes, le trafic routier représente encore 73 % du transport de marchandises, la voie ferrée 16 % et la voie d'eau 11 %. En termes de flux, la route assure jusqu'à 96 % du trafic. Mais depuis quelques années, pouvoirs publics et transporteurs semblent redécouvrir les qualités intrinsèques de la voie d'eau : sécurité, fiabilité, ponctualité et faible consommation énergétique. La problématique du développement durable, la saturation des axes routiers et les insuffisances du ferroviaire militent aujourd'hui en faveur de la voie d'eau. Pourtant, à l'inverse de la route, la voie d'eau est un mode de transport sous-utilisé. « *La question de la réhabilitation du fleuve comme l'un des éléments de base du développement de l'Ile-de-France et de l'ensemble du bassin séquanais se pose aujourd'hui avec une acuité nouvelle* », écrit Jean-Marc Schaeffer dans son rapport présenté au nom de la commission transports du CESR sur la « voie d'eau et les infrastructures portuaires d'Ile-de-France. ».

Après avoir rappelé l'importance des différents travaux déjà réalisés, notamment « l'étude régionale voie d'eau » publiée en 2003 conjointement par l'IAURIF (Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-

M. BONNAMOUR/PORT AUTONOME DE PARIS

Quelles marchandises aujourd'hui et demain ?

Les granulats. Environ 30 Mt de granulats sont consommés en Ile-de-France chaque année. À Paris, 60 % sont déjà transportés par voie d'eau, essentiellement des roches alluvionnaires provenant de Haute-Normandie, du Nord, de Picardie, de Champagne, du Centre, de l'Yonne et de Belgique. La tendance est à l'augmentation de la consommation : + 5 Mt d'ici 2006, entraînant un risque d'augmentation du trafic routier.

Les déchets. Le PAP distingue deux grandes catégories de déchets, d'une part les ordures ménagères (OM) et les déchets industriels banals (DIB), et d'autre part les déchets du secteur du bâtiment (BTP). Seuls les déchets industriels banals utilisent la voie d'eau, à raison de 27 % des 6 Mt enregistrés actuellement sur un total de 11 Mt de l'ensemble des déchets (5 Mt d'ordures ménagères). Sur les 11 Mt de déchets du bâtiment, un peu plus de 3 Mt sont transportées par voie d'eau.

Les céréales. 9 Mt de céréales transitent par l'Ile-de-France vers les ports de Haute-Normandie, dont 15 % seulement par voie d'eau, 72 % par la route et 13 % par le fer.

Les produits énergétiques. Environ

800 000 tonnes de charbon sont transportées chaque année par voie d'eau jusqu'aux centrales thermiques.

Les produits métallurgiques. Le trafic fluvio-maritime est évalué à 285 000 tonnes (dont plus de 200 000 tonnes pour l'export), essentiellement lié à l'industrie automobile et à ses déchets ainsi qu'au BTP.

Les conteneurs. Le transport par voie d'eau ne représente que 2 % de parts de marché (600 000 conteneurs/an). Du Havre à Gennevilliers, la durée de transport est de 36 heures. Mais les conteneurs sont dédouanés pendant le transport, ce qui fait gagner du temps. Le renforcement du port du Havre devrait jouer un rôle important. Il est, là aussi, indispensable de mettre en réseau les plates-formes multimodales.

Les colis lourds ou volumineux. Sur le grand gabarit européen, les convois peuvent atteindre 180 m de long sur 11,40 m de large et le matériel transporté peut peser jusqu'à 2 500 tonnes. Sur les voies de petit gabarit « Freycinet », la longueur peut être de 24 mètres, la largeur de 4 m et la hauteur de 5 m. On peut transporter 240 tonnes par bateau.

France) et le Port autonome de Paris (PAP) sur les possibilités de développement de l'usage des voies d'eau, ou le projet de « schéma des infrastructures portuaires à l'horizon 2020 » élaboré par le PAP, le rapport insiste sur leur nécessaire prise en compte pour la révision du SDRIF et l'élaboration d'un schéma des implantations logistiques en Ile-de-France.

Profiter de la révision du Schéma directeur

« Il est indispensable de prendre en compte l'importance du transport de marchandises et de la logistique dans la révision du SDRIF », explique le rapporteur en rappelant que « les évolutions proposées s'inscrivent dans une démarche de développement durable et ont pour objectif primordial de reporter une partie des trafics routiers vers la voie d'eau ».

L'Ile-de-France est, en effet, un énorme marché à approvisionner avec ses 11 millions d'habitants et ses 550 000 entreprises. Au moment où s'engage la révision du SDRIF, les orientations formulées par le projet de schéma des infrastructures portuaires du Port autonome de Paris pour encourager le trafic

fluvial, notamment pour les granulats, les déchets du BTP, et pour les conteneurs, doivent être prises en compte. Le trafic de conteneur par voie fluviale, essentiellement en provenance et à destination du Havre, est en pleine expansion à Gennevilliers et à Bonneuil. Le rapport propose d'accompagner la progression

de ce trafic par l'adaptation, voire l'implantation de plates-formes multimodales de proximité, judicieusement réparties, ainsi que leur mise en réseau.

Il insiste également sur l'urgence d'engager deux grands projets dont la réalisation aurait des conséquences favorables pour l'Ile-de-France : l'écluse fluvio-maritime de Port 2000 au Havre et la liaison à grand gabarit Seine-Nord. Le projet d'écluse permettrait d'augmenter considérablement le trafic par conteneurs de Port 2000 sur des barges fluviales. Le canal Seine-Nord, en instaurant un maillage complet du transport de marchandises entre le Nord et l'Europe, donnerait un nouvel élan au développement du Port autonome de Paris.

Cette approche suppose la mise en place d'une desserte routière terminale de qualité. « Il n'y a pas de gare, de port, de chantier combiné sans un réseau routier dimensionné qui les relie au maillage des voies rapides de l'agglomération ou de la région. Cette donnée doit être intégrée dans une planification territoriale « marchandises » plus que jamais indispensable », poursuit le rapporteur en recommandant le maintien et l'implantation d'installations multimodales à proximité d'agglomérations afin de limiter au maximum la longueur des trajets terminaux.

En attirant l'attention sur l'importance des implantations logistiques, le CESR plaide enfin pour une nécessaire mise en



Le développement de la voie d'eau implique une meilleure articulation avec d'autres modes de transports.

SCAT

synergie des trois ports autonomes, Le Havre, Rouen et Paris, afin de favoriser le trafic fluvio-maritime. Il recommande par ailleurs d'accorder une priorité à la desserte fluviale de l'Est francilien où se sont récemment développées de très importantes installations logistiques, exclusivement routières jusqu'à présent. Il convient d'attacher une importance particulière au nord de la région, par l'Oise, en vue de mieux desservir les zones industrielles et logistiques aux franges de l'Ile-de-France et de la Picardie, mais aussi d'anticiper les effets positifs de Seine-Nord Europe pour les ports du Havre et de Rouen. La Seine et l'Oise ont déjà accueilli, en 2002, plus de 420 000 tonnes de marchandises sur des caboteurs de mer entre l'Ile-de-France et les ports d'Europe et d'Afrique du Nord. Le transport des passagers est lui aussi évoqué. En hausse de 9 % par an en Ile-de-France, son chiffre d'affaires a plus que doublé en 8 ans. 47 compagnies disposent actuellement de 115 bateaux et de 80 escales dans la région, dont une cinquantaine sur les canaux de la ville de Paris. Il convient d'y ajouter les 34 « établissements-bateaux » qui reçoivent du public à quai. Le CESR encourage le transport régulier de passagers par bateaux, notamment de touristes, qui nécessite le développement d'aires de stationnement judicieusement placées. Enfin, le CESR plaide pour un schéma général d'aménagement des berges, prenant en compte, dans toutes leurs dimensions, les différentes vocations des sites. Il rappelle que la satisfaction des besoins d'approvisionnement et l'amélioration des conditions de déplacement des personnes et des biens favorisent le bon fonctionnement de l'économie et amélioreraient la qualité de vie des Franciliens. Il s'agit bien d'objectifs essentiels du Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF), du Contrat de plan État-région (CPER) et du Plan de déplacement urbain (PDU).

Voies d'eau et infrastructures portuaires d'Ile-de-France

Rapporteur : Jean-Marc Schaeffer
4 novembre 2003

Téléchargeable sur www.cesr-iledefrance.fr



“Le SDRIF doit permettre le développement de ports urbains et de plateformes multimodales bien raccordées aux fleuves et aux autres modes de transport.”

Trois questions à **JEAN-FRANÇOIS DALAISE**

Président du Port autonome de Paris et membre du CESR depuis octobre 2004.

● **Que vous inspirent les conclusions du rapport du CESR ?**

Ce rapport souligne avec justesse tous les enjeux posés par le transport de marchandises en Ile-de-France et l'importance du transport fluvial de marchandises dans le développement économique de la région, à l'heure où la crédibilité économique et politique de ce mode de transport est désormais reconnue aux niveaux européen, national et régional. Par ailleurs, il insiste sur deux nécessités : une politique de planification territoriale prenant en compte les modalités aptes à assurer un développement durable en matière de fret et la réalisation de la liaison fluviale à grand gabarit Seine-Nord Europe, puissant facteur de développement des échanges et de gains de productivité.

● **Quelles sont vos préconisations pour le prochain SDRIF ?**

Un des axes majeurs du SDRIF est la planification territoriale. Elle doit permettre tout à la fois le maintien et le développement de ports urbains et de plateformes multimodales bien raccordées aux fleuves et aux autres modes de transport. En effet, les collectivités accepteront d'autant plus facilement les ports s'ils s'insèrent au mieux dans un environnement de centres de vie, s'ils décongestionnent les voiries terrestres sur de longues distances et donc s'il existe des approches et des dessertes terminales routières et ferroviaires de qualité. Avec le même objectif, une politique active d'acquisition foncière et de restauration des ouvrages navigables, indispensable pour une bonne maîtrise territoriale à l'horizon du SDRIF.

● **La synergie entre les différents ports vous semble-t-elle suffisante ?**

Le réseau de ports est une notion émergente. Elle a trouvé une première application dans la logistique des matériaux de construction. Elle commence à s'affirmer et à se développer dans le combiné fluvial qui, pour son efficacité, a besoin de pôles de massification puissants, à l'image des « hubs » dans le transport aérien. Ainsi la plate-forme de Gennevilliers joue un rôle essentiel, elle est désormais couplée avec le terminal de Bonneuil-sur-Marne. Le Port autonome de Paris étudie d'autres projets sur l'Oise et sur la Seine en amont de Paris afin de mettre en place un maillage portuaire pertinent à l'échelle de la région et en synergie avec les autres modes. Deux objectifs sont ainsi poursuivis : développer par la voie d'eau les échanges interrégionaux, notamment avec les ports maritimes séquanais et jeter les premières bases d'une logistique fluviale urbaine, au premier chef dans Paris et sa couronne.