

AVIS N° 2003-12
du 4 novembre 2003

VOIE D'EAU ET
INFRASTRUCTURES PORTUAIRES
D'ILE-DE-FRANCE

Présenté au nom de la Commission des transports

Par M. Jean-Marc SCHAEFFER

CERTIFIE CONFORME
LE PRESIDENT
Jean-Claude BOUCHERAT

LE CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL RÉGIONAL D'ILE-DE-FRANCE

Vu :

- le code général des collectivités territoriales ;

- le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France approuvé en 1994 ;

- les rapports et avis adoptés par le CESR :
 - en matière de voie d'eau :
 - « Les voies navigables, le transport fluvial et les ports en Ile-de-France », présenté par Jacques Trorial le 21 juin 1990 au nom de la Commission de la circulation et des transports,
 - « L'intégration des voies navigables d'Ile-de-France au réseau à grand gabarit national et européen », présenté par Daniel Rabardel le 7 février 1994 au nom de la Commission de la circulation et des transports,
 - « La réalisation de la liaison à gabarit européen Seine-Nord », présenté par Daniel Rabardel le 21 mai 2001 au nom de la Commission de la circulation et des transports,
 - « Le tourisme fluvial » présenté par Jean-Jacques Ivain le 15 mai 2003 au nom de la Commission du tourisme, des sports et des loisirs,

 - spécifiques au transport de marchandises :
 - « Le transport de marchandises en Ile-de-France » présenté par Jacques Trorial, Raymond Monnet et Lucien Dumont-Fouya le 1^{er} décembre 1994 au nom de la Commission de la circulation et des transports,
 - « Le développement, en Ile-de-France, du transport combiné de marchandises » présenté par Lucien Dumont-Fouya et Michel Fève le 13 novembre 1997 au nom de la Commission de la circulation et des transports,
 - « Le Plan de Déplacements Urbains en Ile-de-France » présenté par Daniel Rabardel le 21 septembre 1999 au nom de la Commission de la circulation et des transports,
 - « Le développement du transport combiné de marchandises en Ile-de-France » présenté par Lucien Dumont-Fouya et Michel Fève le 3 octobre 2001 au nom de la Commission de la circulation et des transports,

 - relatifs à l'aménagement :
 - « A propos du projet de plan régional 2000-2006 et mandat de négociation CPER » présenté par André Granouillac le 22 novembre 1999 au nom de la Commission des finances et du plan,

- « Les projets de Schémas de Services Collectifs » présenté par Michel Fève le 25 avril 2001 au nom de la Commission des finances et du plan,
 - « Les territoires prioritaires d'Ile-de-France inscrits au CPER 2000-2006 » présenté par Pierre Moulié le 3 juillet 2003 avec le rapport de synthèse et, notamment, les rapports territoriaux : Plaine de France, Val de Seine, Boucle Nord des Hauts de Seine, Seine Amont et Seine Aval, au nom de la Commission de l'aménagement du territoire,
- relatifs au Bassin Parisien :
 - « Le développement des transports et l'ouverture de l'Ile-de-France vers le Grand Bassin parisien » présenté par Jean-François Benon le mars 1992 au nom de la Commission des transports et de la circulation,
 - Communication du CES sur le Livre Blanc du Bassin parisien présenté par Jean-Claude Boucherat le 12 octobre 1992 au nom du Groupe Spécial Schéma Directeur ;
- le projet de Schéma des infrastructures portuaires du Port Autonome de Paris transmis le 5 mars 2003 ;
 - la décision du Bureau en date du 4 juin 2003 de confier à la Commission des transports une autosaisine sur ce thème ;
 - le rapport de Monsieur Jean-Marc SCHAEFFER au nom de la Commission des transports.

CONSIDERANT :

- l'importance historique et géographique de la voie d'eau autour de laquelle s'est créée et développée au cours des âges l'agglomération parisienne,
- L'émergence du développement durable,
- La nécessité de gérer, au mieux, dans l'intérêt général, la ressource rare que constituent les berges des rivières et voies navigables d'Ile-de-France en prenant en compte ses différentes vocations, parfois contradictoires, (patrimoine historique et paysager, cadre de vie, loisirs, tourisme, transport, logistique, activités...),
- L'importance du fret pour l'efficacité économique et la qualité de vie,

- Les problèmes spécifiques à une grande agglomération (approvisionnement en pondéreux, évacuation des déchets...),
- La montée en puissance de la conteneurisation et les potentialités du transport combiné,
- L'appartenance de l'Ile-de-France au « Bassin parisien » et à « l'Europe du Nord Ouest » cadres de référence incontournables, dans le cadre de l'élargissement de l'Union européenne et de la mondialisation de l'économie, pour la recherche de solutions durables en matière d'aménagement et de transports,
- La situation géographique de l'Ile-de-France qui la désigne naturellement comme carrefour logistique européen en liaison avec les grands bassins économiques de l'Europe,
- L'importance particulière, dans le cadre, de l'ouverture sur la mer que constitue l'ensemble des ports de Paris, de Rouen et du Havre.

ÉMET L'AVIS SUIVANT :

Article 1 : Une réflexion prospective

Le CESR se félicite des travaux menés en commun par l'IAURIF et le PAP (Port Autonome de Paris) – « Etude régionale voie d'eau 2003 », à la demande du Conseil régional pour étudier les perspectives de développement de la voie d'eau en Ile-de-France. Les données statistiques et les perspectives économiques et sociales ont servies de support à l'élaboration d'un projet de schéma des infrastructures portuaires à l'horizon 2020.

Le CESR souhaite que ces travaux soient largement pris en compte lors de la révision du SDRIF.

Article 2 : Le triple défi des transports de marchandises :

- **croissance,**
- **développement durable,**
- **multi-modalité**

2.1. Le développement de la voie d'eau en Ile-de-France, pour ce qui concerne le fret, ne se fera qu'en créant les conditions nécessaires pour permettre l'exploitation du réseau compétitif dans un contexte de complémentarité intermodale.

Le CESR rappelle l'importance de l'« unité séquanais » et la nécessité d'améliorer les liaisons entre les plates-formes portuaires franciliennes et les ports du Havre et de Rouen.

Le CESR insiste sur la nécessité d'engager au plus vite les travaux de l'écluse fluvio-maritime de Port 2000 au Havre et renouvelle sa position constante en faveur de la réalisation rapide de Seine-Nord Europe.

2.2. Les orientations et les préconisations formulées dans le schéma des infrastructures du PAP devront s'inscrire dans une réelle démarche de développement durable, démarche engagée notamment par le PDU.

Le CESR rappelle que les projets élaborés dans le cadre d'un développement ou d'un aménagement d'infrastructures de la voie d'eau, dans le respect de l'environnement doivent avoir comme objectif primordial le report d'une partie des trafics routiers vers la voie d'eau.

2.3. Le maintien et l'implantation d'installations multimodales aux centres de l'agglomération, doit permettre de limiter le plus possible la longueur des trajets routiers terminaux.

Le CESR estime que les schémas logistiques d'ensemble doivent porter sur toute la chaîne de transport et concerner l'intégralité des modes. Ainsi, tout projet d'implantation, plate-forme multimodale, port, chantier de transport combiné fer/route etc., ne peut se réaliser sans qu'ait été au préalable réglé la question des raccordements au réseau d'autoroutes et de voies rapides de la région.

Article 3 : Des secteurs d'activité à dynamiser et/ou transformer

3.1. Le trafic des passagers

En zone dense (Paris et territoires limitrophes), le CESR préconise d'encourager le transport de groupes, notamment de touristes, par bateaux, ce qui nécessite le développement d'aires de stationnement d'autocars judicieusement placées en bordure de la voie d'eau.

Le CESR estime par ailleurs que le transport régulier de passagers par voie d'eau qui a fait l'objet de nombreuses études, doit être analysé en termes d'intérêts et d'opportunité.

3.2. Le trafic des conteneurs

Ce trafic par voie fluviale, essentiellement en provenance et à destination du Havre, est, depuis quelques années, en pleine expansion à Gennevilliers et vient de démarrer à Bonneuil. Le CESR propose, sur la base des conclusions de l'Etude régionale voie d'eau, 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.

3.3. Le trafic des déchets

Le recours aux conteneurs et à l'implantation de plates-formes spécialisées pour la collecte des déchets apparaît comme une formule innovante et intéressante au CESR.

Le CESR propose d'approfondir les études avec les professionnels et les pouvoirs publics, en tenant compte de l'impact environnemental. Les premières expérimentations doivent être lancées en concertation avec les populations concernées (notamment dans le cadre des commissions consultatives des services publics locaux).

Article 4 : Des secteurs d'activité à soutenir prioritairement

4.1. Le trafic des granulats

Le CESR constate la substitution progressive de l'approvisionnement de granulats alluvionnaires extraits dans le Bassin parisien, par des granulats de roches massives en provenance des carrières plus lointaines. Il propose de favoriser l'approvisionnement par fer depuis ces carrières et le transfert vers la voie d'eau sur les plates-formes spécialement aménagées à cet effet, à l'exemple de Montereau.

Il fait remarquer que si, après les concertations appropriées, il était décidé de recourir aux granulats marins pour l'approvisionnement partiel de l'Ile-de-France, le recours à la voie d'eau s'imposerait naturellement.

4.2. Le trafic des déchets du BTP

Le CESR estime que tous les chantiers proches de la voie d'eau doivent utiliser celle-ci pour l'évacuation des déchets. Tout devra être mis en œuvre pour que cette préconisation soit appliquée (y compris des aides publiques pour l'aménagement d'aires de réception à l'intention des petits chantiers de travaux).

Article 5 : Prendre en compte l'importance du transport de marchandises et la logistique dans la révision du SDRIF

Le CESR rappelle que le bon fonctionnement de l'économie francilienne – industrie, commerce, transport, logistique – la satisfaction des besoins d'approvisionnement des habitants, l'amélioration des conditions de déplacement des personnes et de leur cadre de vie, sont trois objectifs affichés dans le SDRIF, le Contrat de Plan État – Région (CPER) et le plan de déplacements urbains (PDU). Ces trois objectifs convergent vers l'exigence d'une prise en compte approfondie du secteur des marchandises lors de la prochaine révision du SDRIF.

Le CESR rappelle que l'objectif central, à cet égard, demeure le report d'une part significative des trafics routiers vers les modes alternatifs ferré, fluvial et combiné.

Le CESR insiste sur la nécessité, pour y parvenir, de porter la plus grande attention à la localisation géographique de toutes les implantations logistiques d'une certaine importance, de donner priorité aux localisations en bord de fleuve en vue de

développer le transport par voie d'eau, d'assurer, chaque fois que cela est possible, la desserte ferroviaire des plates-formes, portuaires ou non, et de prévoir, dans tous les cas, leur raccordement au réseau des autoroutes et voies rapides : à titre d'exemple, cet impératif vaut pour la plate-forme portuaire projetée à Vigneux qui ne pourra remplir son rôle sans desserte routière appropriée.

Le CESR demande, qu'en préalable à la révision du SDRIF, on reprenne la démarche menée au début des années 1990 par le Comité d'Aménagement Logistique d'Ile de France (CALIF) pour synthétiser les études faites et établir des schémas des implantations logistiques dans notre région. Cette démarche, dont les conclusions devront être intégrées au nouveau SDRIF, est d'autant plus nécessaire que les implantations se multiplient en Ile-de-France qui devient, sur ce plan, une plate-forme européenne majeure.

Le CESR recommande d'accorder une priorité à la desserte fluviale :

- de l'Est parisien (Sénart, Francilienne Est...) où se sont récemment développées de très importantes installations logistiques exclusivement routières jusqu'à présent ;
- du Nord de l'Ile-de-France 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.

D'une manière générale, le CESR préconise l'élaboration par les pouvoirs publics et les professionnels, en concertation avec les associations représentatives, d'une charte d'intégration dans l'environnement des installations logistiques des divers modes.

Il préconise également la mise au point, avec les différents acteurs dont les collectivités territoriales, d'un schéma général d'aménagement des berges prenant en compte, dans toutes leurs dimensions, les différentes vocations des sites concernés.

