

**RAPPORT PREPARE PAR M. JEAN-MARC SCHAEFFER**

**AU NOM DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS**

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

---

**Jean-Marc SCHAEFFER**  
**4 NOVEMBRE 2003**

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

## SOMMAIRE

<i>Préambule</i>	4
<i>Historique de la voie d'eau en région parisienne</i>	4
<i>Une ville née autour de son fleuve</i>	4
<i>Une logique ancienne qui a ses raisons</i>	4
<i>Une logique remise en cause plus récemment</i>	5
<i>Aujourd'hui, de nouvelles données</i>	5
<b>1 – ETATS DES LIEUX DE LA VOIE D'EAU</b>	<b>6</b>
<b>1.1. - En Europe</b>	<b>6</b>
<b>1.2. - En France</b>	<b>7</b>
<b>1.3. - En Ile de France</b>	<b>9</b>
1.3.1. - Situation globale	9
1.3.2. - L'organisation du trafic fluvial repose sur quatre entités	10
<b>2.1. - La démarche de « développement durable »</b>	<b>11</b>
<b>2 - LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT EN ILE-DE-FRANCE</b>	<b>11</b>
<b>2.2. - Les éléments favorables de développement de la voie d'eau</b>	<b>12</b>
2.2.1. - Le contexte européen : Le Livre blanc et le programme Marco Polo	12
2.2.2. - Le Schéma Directeur d'Île de France (SDRIF)	12
2.2.3. - Le Contrat de Plan Etat Région	13
2.2.4. - Le PDU	14
<b>2.3. - Les projets en discussion</b>	<b>15</b>
2.3.1. - Le schéma des infrastructures portuaires	15
2.3.2. - Le projet Seine Nord	16
2.3.3. - Le projet de Port 2000 au Havre	16
<b>3 – LE TRANSPORT FLUVIAL DE DEMAIN</b>	<b>17</b>
<b>3.1. - Une synergie de bassin</b>	<b>17</b>
<b>3.2. - Les propositions du PAP pour le "Schéma des Infrastructures portuaires" à l'horizon 2020</b>	<b>17</b>
3.2.1. - Le transport de passagers	18
3.2.2. - Les granulats	19
3.2.3. - Les déchets	20
3.2.4. - Les céréales	22
3.2.5. - Les produits énergétiques	23
3.2.6. - Les produits métallurgiques et les véhicules	24
3.2.7. - Les conteneurs	25
3.2.8. - Les colis lourds ou volumineux	26
3.2.9. - L'immobilier logistique	27

<b>4 – PRECONISATIONS DU CESR</b>	<b>29</b>
<b>5 - CONCLUSION</b>	<b>37</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>38</b>
<b>1. - Bibliographie</b>	<b>39</b>
<b>2. – les personnes rencontrées par le rapporteur et les personnes auditionnées par la commission des transports du CESR</b>	<b>40</b>
<b>3. – Les documents graphiques</b>	<b>41</b>
<i>Figure 1 - CARTE DU RESEAU EUROPEEN – Source : Nations Unies - ECE</i>	<i>42</i>
<i>Figure 2 – CARTE DES RÉSEAUX FLUVIAUX FRANÇAIS – Source : VNF</i>	<i>43</i>
<i>Figure 3 - CARTE DU RÉSEAU NORD – Source : VNF</i>	<i>44</i>
<i>Figure 4 - CARTE DU RÉSEAU RHONE-SAONE - Source : VNF</i>	<i>45</i>
<i>Figure 5 - CARTE DU RÉSEAU DE LA MOSELLE - Source : VNF</i>	<i>46</i>
<i>Figure 6 - CARTE DU RÉSEAU FRANCILIEN - Source : PAP</i>	<i>47</i>
<i>Figure 7 – ÉLEMENTS DE COMPARAISON ENVIRONNEMENTAUX – Source : VNF</i>	<i>48</i>
<i>Figure 8 – LES GRANULATS : État des lieux – Source : Projet de SIP - PAP</i>	<i>49</i>
<i>Figure 9 – LES GRANULATS : Propositions – Source : Projet de SIP – PAP</i>	<i>50</i>
<i>Figure 10 – LES DÉCHETS : Propositions – Source : Projet de SIP – PAP</i>	<i>51</i>

# Préambule

## Historique de la voie d'eau en région parisienne

### Une ville née autour de son fleuve

Paris est née dans l'île de la cité, au croisement d'une route fluviale et d'une route terrestre. L'île, formant un réduit défensif naturel, offrait un point de passage commode sur le fleuve qui séparait les deux moitiés de la Gaule. La Seine et ses affluents offraient des moyens de communication par eau.

Paris s'est développée au fil des siècles sur et autour de ses rives. Depuis quelques années, les franciliens et les visiteurs de la capitale redécouvrent leur fleuve: en témoignent le succès des manifestations liées à l'eau, les demandes de promenades le long des berges, le nombre de passagers des bateaux fluviaux ....

Le fleuve est très présent dans les représentations de la ville de Paris comme dans ses armoiries. Le nom même de la région – Ile de France – évoque l'importance de la voie d'eau.

La qualité des rapports au fleuve doit redevenir, aujourd'hui comme hier, l'un des éléments de bases du développement économique, culturel et patrimonial de la région Ile de France et de l'ensemble du bassin séquanien.

La voie d'eau est une infrastructure naturelle de transport et un couloir de vie. Elle participe non seulement à la circulation des marchandises et des personnes ou à l'alimentation en eau de différents utilisateurs, mais est également un système vivant qu'il faut entretenir, restaurer et préserver.

### Une logique ancienne qui a ses raisons

Outre la nécessité vitale de vivre à proximité de l'eau, les populations se sont très vite appropriées ces voies de transport, notamment dans le domaine du fret. Capables de véhiculer des marchandises très diverses, parfois volumineuses, où même des matières dangereuses, la voie d'eau n'en est pas moins le mode de transport le plus sécurisant.

Peu dépensier en énergie, le transport fluvial est également le mode de transport le plus favorable à l'environnement, sujet très sensible aujourd'hui. Il faut sur ce point souligner le travail de VNF (Voies Navigables de France) qui met en œuvre d'une politique active de protection et de valorisation de l'environnement. Il s'agit là de veiller au respect des règlements (lois sur l'eau, sur l'environnement, sur les paysages etc...) et de poursuivre, dans l'exécution de ses missions au quotidien, une protection de la nature et de ses ressources pour un développement durable.

## **Une logique remise en cause plus récemment**

L'augmentation des populations, et leur densité accrue ont fait migrer les habitants et les ont parfois éloignés des cours d'eau. Par ailleurs, et malgré des aménagements le plus souvent importants, le mode fluvial n'apparaissait plus jusqu'à ces dernières années comme un mode de transport particulièrement pertinent.

Jugée trop lente et peu souple, dans une époque où tout s'accélère, la voie d'eau a été dans de nombreux cas délaissée au profit d'autres modes .

A l'ère de l'industrialisation, le développement des chemins de fer et des routes a favorisé l'émergence de nouveaux pôles d'activité, les cours d'eau n'étant plus indispensables. La mise en place accélérée de ces nouvelles liaisons, et plus particulièrement le développement considérable du transport routier, ont quasiment marginalisé le transport fluvial, le cantonnant à quelques types de marchandises spécifiques et souvent à faible valeur ajoutée.

## **Aujourd'hui, de nouvelles donnes**

Les infrastructures de transport ferroviaires et routières, fortement développées dans notre pays, sont dans certaines zones de plus en plus saturées. Ce qui amène les pouvoirs publics à manifester un regain d'intérêt pour le fluvial. Le dernier rapport de la DATAR reflète bien ce nouvel état d'esprit.

Par ailleurs, l'Union Européenne estime que les transports maritimes et fluviaux sont des modes sous-exploités alors qu'ils peuvent faire face à la congestion de certaines infrastructures routières et au manque d'infrastructures ferroviaires.

# 1 – ETATS DES LIEUX DE LA VOIE D’EAU

## 1.1. - En Europe

Sur les quinze Etats que comptaient encore récemment l’Union Européenne, six seulement offrent un véritable réseau fluvial (Allemagne, Autriche, Belgique, France, Luxembourg et Pays-Bas) avec des réalités diverses quant aux réseaux, à la cale, à l’organisation de la profession, et au soutien des Etats.....

Voir en annexe : Figure 1 - CARTE DU RESEAU EUROPEEN – Source Nations Unies - ECE

Le réseau fluvial européen est axé sur le Rhin à grand gabarit, interconnecté, et dessert des portes d’entrée maritimes importantes (Anvers, Rotterdam...). Le développement de cet axe s’est accompagné de la mise en place de pratiques organisationnelles et opérationnelles qui ont largement assuré le succès commercial de la voie d’eau : près de 42% des flux de marchandises aux Pays-Bas, près de 13% en Allemagne et de 12% en Belgique contre 4% en France selon l’Inland Navigation Europe (INE); toutefois, si on ne considère en France que les bassins navigables, cette part peut monter à 10% ou plus selon le bassin retenu.

La notion de grand gabarit apparaît comme primordiale. Toutefois, c’est essentiellement en Belgique, en Allemagne voire aux Pays-Bas que les principaux investissements de mise au grand gabarit ont eu lieu ces dernières années. Le pourcentage de voies navigables au grand gabarit (bateaux de 1350 tonnes et plus de capacité) est de 82 % du réseau en Belgique, 68 % en Allemagne et 48 % aux Pays-Bas contre 30 % en France. Actuellement le trafic fluvial se développe essentiellement dans le secteur des conteneurs (le réseau dense à grand gabarit permet la circulation de super-barges de 400 EVP).

La répartition entre les modes de transport pour les échanges par les seules voies terrestres dans l’union européenne s’établit à 5% pour les oléoducs ; 7% pour le fluvial ; 14 % pour le fer et enfin 74 % pour la route. En incluant dans les échanges le mode maritime les parts modales actuelles (*Communauté Européenne : Livre blanc sur la nouvelle politique européenne des transports du 12 septembre 2001*) sont les suivantes : route 44 %, cabotage maritime 41 %, rail 8 %, voie d’eau 4 % et oléoducs 3%.

Les pays du Benelux, ainsi que l’Allemagne, ont une forte tradition d’utilisation de la voie d’eau pour les transports intérieurs qui a permis un développement de celle-ci plus rapide qu’en France.

Cependant, l’expérience acquise par ces pays et leur pratique en matière de promotion de la voie d’eau, peuvent servir de référence pour assurer le développement de la voie d’eau en France.

La structure de la batellerie dans ces pays est, quant à elle, comparable à celle de la France. La profession est principalement constituée d’indépendants qui travaillent en

sous-traitance pour de grandes entreprises ou de grands armateurs fluviaux. Toutefois le nombre de ces derniers est plus important, et il existe une réelle offre logistique globale dont le fluvial est l'un des maillons.

Autre point commun entre tous les pays concernés : l'évolution des bateaux. En effet, les infrastructures fluviales évoluent peu, mais la profession reste confrontée au besoin d'augmenter ses capacités de transport. La stratégie générale consiste à adapter les bateaux en respectant les caractéristiques limitatives des infrastructures.

Une fois ce contexte précisé, il convient de s'intéresser à la stratégie mise en œuvre par nos voisins pour assurer la réussite économique de la voie d'eau.

La première constatation porte sur le développement du trafic de marchandises. En Europe du Nord, comme chez nous, les marchandises traditionnellement transportées par voie d'eau correspondent à du transport en vrac. Toutefois, la principale évolution observée ces dernières années concerne la progression du trafic conteneurisé.

## 1.2. - En France

L'infrastructure fluviale se décompose en plusieurs réseaux sur le territoire français. On ne peut que regretter l'absence d'un réseau français complet qui permettrait un meilleur développement du trafic interrégional.

Voir en annexe : Figure 2 – CARTE DES RÉSEAUX FLUVIAUX FRANÇAIS – Source : VNF

**Le réseau Nord** : L'artère principale de cette partie du réseau français est constituée par le canal de Dunkerque à Valenciennes, long de 160 km. Celui-ci permet le passage de convois et automoteurs de 1500 à 3000 tonnes. Le reste du réseau permet le passage d'unités inférieures à 650 t.

Le trafic conteneurisé global de Lille Conteneurs Terminal a connu une forte croissance en passant de 3500 EVP fluviaux en 1990 à 23000 EVP en 1999 et 32192 EVP en 2001. Selon le Port de Lille, la répartition modale en 2000 a été de 50 % par la route, 10 % par le fer et 40 % par le fluvial. Une navette ferroviaire circule entre Le Havre et Lille.

Voir en annexe : Figure 3 – CARTE DU RÉSEAU NORD – Source : VNF

**Le réseau Rhône-Saône** : De Fos s/Mer à Châlon sur Saône, le Rhône et la Saône offrent une longueur navigable au gabarit 4400 t en fluvial et 2000 t en fluvio-maritime. Jusqu'à Lyon (320 km), il y a 12 écluses à franchir et le tirant d'air offert est de 6 m avec un tirant d'eau de 3 m.

Voir en annexe : Figure 4 – CARTE DU RÉSEAU RHONE-SAONE - Source : VNF.

**Le réseau Rhéna**n : Le Rhin dessert sur la partie française, des agglomérations importantes puisque qu'entre Strasbourg, Colmar et Mulhouse (170 km environ), la population représente de l'ordre de 700.000 habitants. De plus, jusqu'à Bâle cette région est très industrialisée. De Bâle à Lauterbourg (frontière nord), le gabarit autorisé est celui des plus grands automoteurs rhénans ('jusqu'à 3000 t) et des convois de 5000 t. A partir de Lauterbourg, il y a 9 écluses à franchir pour rejoindre les ports de Mulhouse puis une dixième jusqu'à Bâle. De Lauterbourg à Rotterdam, il n'y a pas d'écluse.

Des trafics importants de produits industriels en vrac (matières premières et produits transformés), empruntant la voie d'eau depuis longtemps, qu'il s'agisse des combustibles, des produits énergétiques, des granulats et matériaux de construction mais aussi des produits agricoles (céréales au premier rang), des produits chimiques et des produits papetiers. Près de 17 Mt ont été traités sur les terminaux rhénans français (source VNF et autorités portuaires).

Concernant le trafic de marchandises conteneurisées, de nombreuses compagnies, assurant des services communs, sont présentes sur le Rhin français, compagnies qui opèrent toutes entre Anvers, Rotterdam et les terminaux fluviaux jusqu'à Bâle. Le transport sur le Rhin est d'une manière générale ouvert à la concurrence. Devant la croissance régulière des trafics fluviaux et notamment conteneurisés, les ports français mettent en oeuvre aujourd'hui des projets de développement importants.

**Sur la Moselle** : La Moselle irrigue un bassin industriel et agricole très riche. Le trafic fluvial est essentiellement tourné vers les vracs agricoles et industriels et les produits industriels : céréales, minerais, charbon et coke pour EDF et la sidérurgie, granulats, bois et sous-produits, pâtes à papiers, produits sidérurgiques (SOLLAC, Pont-à-Mousson), calcin de verre, colis lourds. Ce trafic a représenté près de 9 Mt en 2000 (source VNF). Le gabarit sur l'ensemble de la Moselle française est de 3600 t.

Certains ports sont gérés par des opérateurs privés comme celui de Nancy-Frouard qui est géré par Nancy port : ces opérateurs peuvent apporter une valeur ajoutée au transit portuaire en réalisant une transformation sur les produits (criblage et tri de charbon, trituration de déchets forestiers). Ce même opérateur gère l'apportement EDF de Blénod.

Voie en annexe : Figure 5 – CARTE DU RÉSEAU DE LA MOSELLE - Source : VNF

**En France**, la voie d'eau dispose, vis-à-vis de nombreux opérateurs économiques ou logistiques, d'une image encore négative alors que de nombreux efforts ont été consentis depuis un certain nombre d'années, notamment en matière de terminaux fluviaux. Il apparaît ainsi utile de rappeler les conclusions d'une étude réalisée en 1999 par différents partenaires (Port de Lille, Paris Terminal, MDS) :

*« En analysant la physionomie et l'offre des terminaux fluviaux à conteneurs (français et en comparaison avec leurs homologues européens), on se rend compte que la France dispose d'outils parfaitement équipés et capables d'être aussi performants que les terminaux fluviaux étrangers ».*



## 1.3. - En Ile-de-France

### 1.3.1. - Situation globale

Avec **11 millions d'habitants**, et **550 000 entreprises** intervenant dans l'industrie, le commerce, le BTP et les services, l'Île de France constitue un **gigantesque marché de consommation** qu'il s'agit d'approvisionner quotidiennement. Ce marché est principalement concentré sur Paris et sur la petite couronne.

Pour les flux internes à la région Ile-de-France, la route assure 96 % du trafic, le fluvial 4 % et le fer est marginal. En entrée dans la région, la route reste le principal mode de transport avec 73 %, la voie ferrée représentant 16 % et la voie d'eau 11 %. Pour les sorties, les parts de ces trois modes sont respectivement 83 %, 12 % et 5 %.

Notons que le trafic fluvial intra-régional représente le quart des flux fluviaux en Ile-de-France.

L'Île de France dispose de 500 km de voies navigables à grand gabarit. Le réseau navigable est organisé autour de la Seine et de ses affluents avec au sud l'Yonne, au centre la Marne et au nord l'Oise. A cela s'ajoutent les canaux du Loing, de Bonneuil et de Chelles ainsi que ceux de la ville de Paris (canaux de Saint-Denis, de l'Ourcq, et de St Martin).

Voie en annexe : Figure 6 – CARTE DU RESEAU FRANCILIEN – Source PAP

Outre Paris, les principales places portuaires en Île de France sont : Gennevilliers (2 441 783 t.), Bonneuil-sur-Marne (1 083 910 t.), Nanterre (390 005 t.), Bruyères s/Oise (311 006 t.), Lagny (242 520 t.), St Ouen l'Aumône (150 617 t.), Limay (55 673 t.), Montereau (3 145 t.), Evry (1 330 t.).

La Seine permet de son embouchure jusqu'à l'aval de Paris, la remontée de convois de 5000 tonnes avec un tirant d'eau de 3,5 m. Jusqu'à Montereau, le tonnage est de 4000 t et un tirant d'eau de 2,8 m. L'Oise accepte les bateaux de 3000 t jusqu'à Creil et 2000 t jusqu'à Compiègne.

### **1.3.2. - L'organisation du trafic fluvial repose sur quatre entités**

**Voies navigables de France**, est un Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial, créé en 1991. Il est chargé de l'exploitation, de l'entretien, de l'amélioration, de l'extension des voies navigables, de la gestion du domaine public fluvial qui lui est confié par l'Etat, ainsi que du développement de l'utilisation des voies navigables.

En France, VNF gère 6 700 km de voies navigables, dont 1 670 km de canaux à grand gabarit, et les 80 000 hectares du domaine public fluvial qui les bordent. Il exerce des compétences sur l'ensemble du territoire national dans le cadre des politiques gouvernementales dans les secteurs du transport, de l'environnement, et de la préservation des milieux naturels aquatiques

**la Ville de Paris** est propriétaire de canaux qui totalisent une longueur de 119,2 km dont 22,2 km à moyen et grand gabarit ; canal Saint-Martin, 4,5 km de petit gabarit ; canal de Saint-Denis, 6,7 km de moyen gabarit ; canal de l'Ourcq, 108 km dont 11 km à grand gabarit. Ces canaux ont comme fonction de base l'alimentation en eau de Paris et le transport de fret.

Pour le transport des marchandises, seuls les canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis sont utilisables. Le canal Saint-Martin n'a pas d'installation portuaire fret et son utilisation se limite à la navigation de péniches « Freycinet » (bateaux < 350 t).

**Le Service de la Navigation de la Seine (SNS)** est un service interdépartemental déconcentré du Ministère des Transports, placé sous l'autorité du Préfet de la Région Île de France. Il est mis à la disposition de Voies Navigables de France en tant que direction interrégionale de l'Etablissement. Le SNS est chargé de la sécurité des navires, de la police des eaux et de la prévention des pollutions.

**Le Port autonome de Paris (PAP)** est un Etablissement public d'Etat, il a pour missions essentielles de promouvoir le transport fluvial et fluvio-maritime, de créer et développer les ports en Ile de France en les insérant dans leur environnement et en valorisant les espaces portuaires en milieu urbain. Le PAP dispose de 70 sites dont dix plates-formes réparties sur la Région : - (Limay, Montereau, Dammarie-les-Lys, Lagny-sur-Marne, Bruyères-sur-Oise, Saint-Ouen-l'Aumône, Nanterre, Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne, Evry), et 60 ports urbains, pour l'essentiel implantés dans les quatre départements centraux. Ces ports urbains sont des points de transit permettant d'approvisionner les communes ou les arrondissements de Paris, et d'évacuer leurs produits.

Le Conseil d'administration est composé de 32 membres représentants de l'Etat, des collectivités locales, des organisations professionnelles, des usagers et des personnels du Port. Le commissaire du Gouvernement, le contrôleur d'Etat et le Préfet de région assistent aux séances du CA.

Le patrimoine immobilier du PAP représente 300 000 m<sup>2</sup>, celui des entreprises accueillies grâce à l'offre portuaire de 700 000 m<sup>2</sup>. Il dispose dans son périmètre de 240 Km de voies ferroviaires sur son espace.

Pour son fonctionnement le PAP perçoit d'une part des redevances domaniales sur le domaine public fluvial qui lui a été remis, d'autre part des droits de port. Il peut également percevoir des subventions.

A ces entités s'ajoutent **les collectivités locales** avec lesquelles il est indispensable de travailler pour assurer la réussite des opérations : les Départements, les Communes qui sont traversés par des cours d'eau, et dont les berges et les installations fluviales sont sur le territoire.

## **2 – LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT EN ILE DE FRANCE**

*Les données, les perspectives et les propositions reprises dans la suite du rapport s'appuient, très largement, sur « l'étude régionale voie d'eau » publiée en janvier 2003 et pilotée conjointement par le Port Autonome de Paris et l'IAURIF qui a pour objet de faire le point sur les conditions du développement de la voie d'eau en Île de France, ainsi que sur le projet de « schéma des infrastructures portuaires », établi par le PAP, également daté de janvier 2003, qui se veut un document d'orientations stratégiques en vue de la révision du SDRIF.*

### **2.1. - La démarche de « développement durable »**

Les orientations politiques et stratégiques des acteurs institutionnels, en matière de transport, s'inscrivent toutes dans une perspective de développement durable. Par le report modal en faveur de la voie d'eau ou de la voie ferrée, préconisé à tous niveaux de décisions politiques, il est maintenant permis de favoriser des expérimentations de nouvelles chaînes logistiques intégrant la voie d'eau. La mise en œuvre de projets concrets ne pourra toutefois se réaliser que si les instances politiques régionales adoptent un comportement et une démarche volontariste. La mise en œuvre devrait se faire ensuite avec la participation des différents acteurs précités.

Vous trouverez en annexe des schémas comparatifs des impacts environnementaux de chacun des modes : la figure 7 – ÉLEMENTS DE COMPARAISON ENVIRONNEMENTAUX - Source : VNF.

## 2.2. - Les éléments favorables de développement de la voie d'eau

### 2.2.1. - Le contexte européen : Le Livre blanc et le programme

#### Marco Polo

Le **Livre Blanc** de la Commission des Communautés Européennes consacré aux transports et intitulé « la politique européenne à l'horizon 2010 : l'heure des choix » marque la volonté de réaliser progressivement un rééquilibrage modal. Pour fluidifier les principaux axes d'échange européen le document replace le transport dans le cadre de la chaîne logistique intégrée de bout en bout et propose des mesures pour le soutien du trafic maritime à courte distance.

Ce rapport constate que le rôle de la voie d'eau est minimisé et que ses potentialités sont occultées. Il demande que la navigation intérieure ne soit pas réduite au rôle de complément du transport maritime, mais considérée, au même titre que le ferroviaire, comme un secteur stratégique offrant des potentialités de développement rapidement disponibles. Il rappelle que la voie d'eau, si elle est moins rapide que la route ou le chemin de fer, est en revanche très fiable notamment en termes de ponctualité (l'interruption en moyenne inférieure à dix jours par an en raison des crues, entre Paris et Le Havre).

Le programme d'aide européen « **Marco Polo** » a pour objectif d'aider au "décollage" des opérations intermodales et ainsi de transférer l'accroissement prévu du fret routier européen vers le rail, la navigation maritime à courte distance et la navigation intérieure. Cela implique que ces trois modes soient en mesure d'absorber 12 milliards de t/km/an.

### 2.2.2. - Le Schéma Directeur d'Île de France (SDRIF)

Le SDRIF affiche une ambition européenne puisque, d'une manière générale, il s'agit de placer l'Île de France avec le Bassin parisien dans le réseau des grands échanges européens.

Sur le Bassin parisien, il marque la nécessité d'initiatives locales pour la réalisation d'actions, notamment en matière de politiques :

- d'amélioration de la qualité des eaux de la Seine et de la Marne,
- d'extraction de matériaux.

Concernant l'aménagement et l'environnement en Île de France, il estime souhaitable de :

- faire entrer la nature dans la ville, par l'intégration de l'eau en tant qu'élément à part entière de la qualité de vie urbaine et à travers les cours d'eau, étangs, bassins artificiels dont l'embellissement est envisageable,
- réduire les nuisances par la gestion rigoureuse et économe de l'eau et par un traitement efficace des eaux,
- prendre toute disposition pour lutter contre les inondations.

Concernant le transport, il juge que la voie d'eau constitue, au même titre que le fer, une sérieuse alternative au tout routier. Du fait des énormes réserves de capacité du mode fluvial, le SDRIF incite à une exploitation maximum de ce réseau par le développement de grandes plates-formes multimodales, telles que Gennevilliers, Bonneuil, Limay, ainsi qu'un chapelet de ports de stockage-distribution répartis le long des rivières, dont le maintien et la protection sont vitaux. Il fixe également les réalisations à entreprendre en complément du réseau existant : une plate-forme multimodale à Vigneux, des ports de stockage-distribution à Triel, Dammarie-les-Lys et La Ferté-sous-Jouarre.

Il souligne que des projets comme Seine Nord et Seine Est permettraient de renforcer la capacité et l'attractivité de la voie d'eau.

### **2.2.3. - Le Contrat de Plan Etat Région**

Signé entre l'Etat et la Région pour une durée de 7 ans, le Contrat de Plan 2000-2006 définit les priorités d'investissement en Ile-de-France.

Le développement du transport de marchandises par voie d'eau ou voie ferrée, condition nécessaire au développement durable du territoire régional, est l'une des priorités du Conseil Régional d'IDF qui s'est traduite pour la première fois par l'inscription d'une enveloppe de 119,5 M € .

En matière de voies navigables, les investissements portent prioritairement sur un programme de modernisation des ouvrages sur l'axe qu'est la Seine à l'aval de Paris, sur l'Yonne et sur la Seine amont. Le coût total des investissements est évalué à 52 M€). Ces opérations, dont le maître d'ouvrage est Voies Navigables de France VNF, seront financées par l'Etat et la Région selon la clé de financement de 65% pour l'Etat et 35% pour la Région, pour la part qu'ils financent en commun. L'Etat complétera ces financements par des crédits non contractuels.

La Région Ile-de-France a également mis en place une politique d'aide pour le développement du transport de marchandises par voie d'eau ou voie ferrée. Le budget 2002 de la Région Ile-de-France consacre au transport de marchandises en site propre (transport ferroviaire et fluvial) 14,025 M €, soit une enveloppe en forte augmentation par rapport à 2001 (+15%).

Outre cette augmentation liée à l'engagement des projets inscrits au contrat de plan, la Région Ile-de-France a marqué la priorité du Conseil régional pour le transport de marchandises en site propre par la création de deux lignes budgétaires nouvelles, dont la première concerne les « études des projets fret » par fer et par voie d'eau, et la deuxième, la « mise en œuvre du fonds régional en faveur du transport combiné ».

Le contrat de plan Etat-Région 2000/2006 a par ailleurs de grandes ambitions au plan économique et social, comme au plan de l'environnement, afin de réduire les disparités territoriales.

Les zones prioritaires citées dans l'article 20 du contrat de plan sont, pour nombre d'entre elles, des secteurs qui ont été structurés par les voies d'eau et les ports.

La géographie humaine et industrielle nous montre qu'en région Ile-de-France, les trois quarts de la population, et les quatre cinquièmes des industries, sont implantés à une distance de moins de 5 km de la voie d'eau.

La logistique est un excellent vecteur pour re-dynamiser au plan économique et social certaines zones citées dans les derniers rapports établis par la commission d'aménagement du territoire du CESR (il s'agit principalement de quatre territoires prioritaires : Boucle Nord des Hauts-de-Seine, Seine-amont, Seine-aval, Val-de-Seine), et qui avaient pour activité principale l'industrie.

#### **2.2.4. - Le PDU**

Longtemps négligé et souvent décrié, le transport de marchandises est indispensable à la vie économique des agglomérations. Le volet marchandise est donc un élément essentiel des PDU. Le PDU d'Ile de France indique comme objectif un report de 3% de part modale du transport de marchandises par route sur le fer et la voie d'eau à l'horizon de 5 ans (ce qui correspond à 8-9 Mt par an sur la base des données actuelles), (rappelons que chaque Francilien consomme l'équivalent de 24 tonnes de marchandises par an).

.Pour atteindre cet objectif le PAP s'est fixé 4 objectifs :

- Maintien et renforcement, jusqu'au cœur de l'agglomération, des ports et plates-formes urbaines,
- Conciliation des activités industrielles et commerciales avec les exigences de l'intégration environnementale, architecturale et urbaine,
- Aménagement des ports publics pour permettre, en étroite collaboration avec les collectivités locales, de favoriser, dans la mesure où les conditions de sécurité le permettent, les cheminements piétons,
- Développement de nouveaux services de transport de marchandises et de passagers.

La stratégie est de sensibiliser les commissionnaires de transport, les logisticiens, et les industriels, dont les entreprises sont situées à proximité d'un port intérieur aux possibilités de la voie d'eau dans le respect de l'environnement, et de les amener à diversifier leur logistique vers le fleuve.

## **2.3. - Les projets en discussion**

Un objectif majeur du Port autonome de Paris est d'aménager des zones logistiques en bord de voie d'eau. Il mobilise des moyens financiers importants pour maintenir le réseau en état et diminuer les friches industrielles, ce qui permet de générer des ressources financières pour les collectivités locales, et de maintenir des emplois. Aujourd'hui de la valeur ajoutée se crée au sein des entrepôts qui ne sont plus de simple lieu d'entreposage. De même, de plus en plus de biens de consommation non périssables peuvent avoir recours à la voie d'eau pour être acheminés depuis leur port d'entrée maritime jusqu'à leur lieu de distribution ou de consommation. De nombreuses réflexions et les premières expérimentations, sont en cours pour introduire la voie d'eau dans les chaînes logistiques de ces produits.

Dans un projet de schéma des infrastructures portuaires le Port autonome de Paris se fixe, tant pour les passagers que par les marchandises, pour les quelles il analyse les différents types de trafic, des orientations stratégiques à l'horizon 2020 pour développer son activité au service de la collectivité.

La prochaine mise en service de Port 2000 au Havre et le projet Seine-Nord seront par ailleurs des éléments notables pour favoriser ce développement.

### **2.3.1. - Le schéma des infrastructures portuaires**

Pour prévoir et préparer le développement des installations, un premier schéma des infrastructures portuaires (SIP) avait été approuvé en décembre 1989 par le Port autonome de Paris. Ce document intervenait dans le cadre des travaux du Comité d'Aménagement et de logistique d'Ile de France, qui ont été réalisés en même temps que le Livre blanc, en tenant compte du Contrat de Plan Etat Région (1989-1993).

Le bilan de ce SIP de 1989 vient d'être réalisé et, en même temps, des propositions pour un nouveau schéma sont soumis à la concertation depuis le début de l'année 2003.

L'examen du premier schéma des infrastructures portuaires fait état d'objectifs partiellement atteints, la seconde partie de la décennie 1990 étant toutefois plus favorable que la première. Le Port autonome de Paris a su conserver le maillage des ports urbains existants, développer et moderniser son réseau de plates-formes portuaires, diversifier le trafic fluvial et dans le cadre du PDU, inscrire le mode fluvial comme un moyen de transport structurant en région Ile de France.

Dans la perspective de la révision du SDRIF, le PAP a élaboré un nouveau projet de SIP qu'il soumet aux instances concernées, et notamment au CESR. Le nouveau projet de SIP est enrichi par rapport au précédent d'un volet sur le transport de passagers. Dans un contexte plus favorable à la voie d'eau, il ambitionne de donner à la région un réseau qui sera un outil au service de l'économie et de la qualité de vie

des franciliens. Il procède à une analyse très intéressante des perspectives de développement du trafic fluvial par grandes filières.

### **2.3.2. - Le projet Seine Nord**

Un grand projet d'aménagement du réseau fluvial intéresse particulièrement l'île-de-France et donnerait un nouvel élan au développement du PAP. Il s'agit du canal Seine Nord qui s'inscrit dans une démarche d'aménagement équilibré du territoire, et de liaison avec le réseau européen, de respect de la qualité de vie et de l'environnement, dans une perspective de développement durable.

L'efficience du transport fluvial ne sera véritablement aboutie sans le maillage complet du réseau notamment sur les axes où transitent les flux de marchandises les plus importants observés en France et en Europe. C'est l'enjeu du canal Seine Nord.

Alors que l'audit demandé par le gouvernement au Conseil Général des Ponts et Chaussées, et à l'Inspection Générale des finances au printemps dernier n'a pas pu retenir ce projet à l'horizon fixé, le CESR rappelle l'urgence de sa réalisation et souhaite que lors des prochaines rencontres interministérielles sur les infrastructures soit enfin prise une décision positive afin d'engager les travaux dès que possible.

### **2.3.3. - Le projet de Port 2000 au Havre**

Autre projet d'envergure dont les travaux vont bientôt s'achever : Port 2000 qui sera, à partir de fin 2004, le nouveau site portuaire du Havre dédié aux trafics de conteneurs.

Port 2000 comptera à terme 12 postes à quai sur une longueur totale de plus de 4 kilomètres. Dans un premier temps, l'objectif du port autonome du Havre est de doubler le trafic conteneurisé global du port, avec la mise en service des 6 premiers postes à quai et d'atteindre 4 millions d'EVP à l'horizon 2007, ce qui ne sera pas sans effet sur les trafics routiers en direction de la région Ile de France.

En ce qui concerne le projet d'écluse entre Port 2000 et la voie fluviale, l'audit visé ci-dessus a proposé une suspension de la décision pour compléments d'informations au regard de l'objectif initial du projet d'extension du Port. En effet, en 1998, le parti pris était de dédier Port 2000 à l'accueil de barges fluviales, situé dans la Darse de l'Océan sans communication directe par la voie d'eau avec les terminaux maritimes situés plus à l'est. L'option du « brouettage » commun au fluvial et au ferroviaire avait alors été retenue pour le transfert de conteneurs entre les deux types de terminaux. L'alternative consisterait à réaliser une desserte directe par le fleuve en creusant un canal entre les deux terminaux. Cet aménagement devrait prévoir une écluse fluvio-maritime et un bassin de retournement. Une première estimation est de : 100M€ et la mise en service pourrait intervenir vers 2007-2008.



## **3 – LE TRANSPORT FLUVIAL DE DEMAIN**

### **3.1. - Une synergie de bassin**

Afin de se donner les moyens d'atteindre les différents objectifs fixés, Il est nécessaire de disposer d'une infrastructure portuaire attractive et performante. Pour cela il est indispensable de développer les synergies de bassins et d'amener à la voie d'eau de nouveaux usagers tant en terme de passagers que de marchandises.

Un contrat de progrès fluvial est en cours de signature (entre VNF et les trois ports autonomes). Il a pour but de « favoriser le transfert modal vers le fleuve par un meilleur traitement dans les ensembles portuaires des deux extrémités du bassin de la Seine et sur le parcours fluvial. Cette démarche s'inscrit dans la perspective de contribuer à satisfaire au plan de déplacements urbains de l'Île de France, en associant les ports de la région francilienne et le port du Havre, port d'entrée et de sortie maritime privilégiée de la marchandise ».

Ce document vise à mettre en avant les complémentarités essentielles entre les 3 ports autonomes (le Havre, Rouen et Paris) et Voies Navigables de France sur le bassin de la Seine, et de construire une stratégie commune permettant un meilleur développement du transport par voie d'eau.

Ce travail commun pourrait favoriser l'augmentation du trafic fluvio-maritime assuré par les navires de mer naviguant sur les fleuves . La Seine et l'Oise ont accueilli en 2002, plus de 420 000 tonnes de marchandises sur des caboteurs de mer entre l'Île de France et les ports d'Europe et d'Afrique du Nord.

### **3 2 - Les propositions du PAP pour le "Schéma des Infrastructures portuaires" à l'horizon 2020**

Au plan général, les propositions du Port Autonome de Paris visent à accroître sa contribution aux grands enjeux économiques, sociaux et environnementaux de notre société:

-au plan économique et social, il s'agit essentiellement de favoriser l'économie régionale en permettant aux entreprises implantées en bordure de la voie d'eau de se développer et en attirant de nouvelles.

Deux filières économiques particulières font l'objet d'une grande attention: les granulats et les déchets qui nécessitent des aménagements spécifiques conçus globalement.

-au plan des relations de la ville avec son fleuve, il s'agit de permettre un aménagement harmonieux, et d'assurer une meilleure logistique urbaine grâce notamment à l'implantation d'entrepôts au voisinage de la voie d'eau.

-au plan du transport, il convient de développer pour les marchandises l'utilisation des modes alternatifs à la route et notamment de favoriser l'usage du conteneur, du transport combiné et du fluvio-maritime. Pour les passagers il faut promouvoir le tourisme et proposer un service public de transport dans les cas où il est pertinent.

-au plan de l'environnement enfin, l'objectif est de prévenir les risques d'inondation et de diminuer la production des gaz à effet de serre. Il est par ailleurs indispensable, pour en faciliter l'acceptation, que les réalisations portuaires préservent au mieux, tant sur le plan de la construction que sur celui de l'exploitation, la qualité de leur environnement.

Au plan particulier, chaque secteur d'activité fait l'objet dans le document du PAP d'un sous-chapitre comportant un état des lieux, les perspectives et des propositions d'actions. Nous en analysons sommairement le contenu ci-dessous

### **3.2.1. - Le transport de passagers**

#### **Etat des lieux**

Le tourisme par voie fluviale est en plein essor en France (+9 %/an) Son chiffre d'affaire a plus que doublé depuis 1995.

En Île de France, on dénombre 47 compagnies et 115 bateaux. L'activité se répartit pour 77 % en promenade commentée, 13 % en promenade avec restauration, 7 % en navettes fluviales et 1 % en réceptions diverses.

80 escales sont utilisées, dont une cinquantaine sur les canaux de la ville de Paris.

34 « établissements-bateaux » reçoivent du public à quai (réceptions, séminaires, animations, restauration...)

#### **Perspectives**

La réappropriation du fleuve par la population, et le potentiel offert par le développement du tourisme, et notamment des touristes étrangers, amènent à rechercher une croissance de l'offre. Celle-ci était essentiellement limitée à Paris en raison de la faible disponibilité d'emplacements. En petite et en grande couronne, la réhabilitation de ports offre de réelles perspectives de développement de l'activité.

La nécessaire limitation du trafic d'autocars de tourisme dans Paris, en utilisant le fluvial comme moyen d'acheminement vers le centre et les sites touristiques, offre également des perspectives intéressantes.

#### **Propositions d'actions du PAP**

Afin d'améliorer et d'accroître l'offre, il convient de développer les services existants, et d'aménager de nouveaux sites. En particulier, de nouveaux ports d'attache devront être aménagés pour répondre au développement attendu des compagnies. Le développement du réseau d'escales pour bateaux à passagers devra être poursuivi. De façon complémentaire, des parkings pour les autocars seront

aménagés. Des escales sont à prévoir au plus près de ces parkings, comme des sites touristiques.

"En matière de navettes fluviales, il n'est pas prévu de nouvelles escales dans le cadre du service actuel. Pour autant, l'aménagement de sites d'escales sera étudié pour l'accueil des lignes de transport régulières de passagers, notamment aux extrémités du bief de Paris (Hauts-de-Seine, Val-de-Marne, Seine-Saint-Denis, Essonne,...) pour des trajets d'agrément et des trajets domicile-travail."

Tout projet, d'aménagement ou de réhabilitation sera étudié en liaison avec les collectivités locales en fonction des besoins et des potentialités. Il devra prendre en compte la dimension d'intégration dans l'environnement. La mise en valeur des berges, la création d'espaces à vocation ludique, ou d'établissements d'accueil, sont des pistes à développer.

### **3.2.2. - Les granulats**

Les granulats (sables et graviers) sont la composante principale de la filière matériaux de construction, car utilisés dans la fabrication des bétons, des produits hydrocarbonés et des graves routières. On distingue 4 types de granulats : alluvionnaire, massif, recyclé et marin.

#### **Etat de lieux**

30 Mt de granulat sont consommées en Île de France, 40 % provenant d'autres régions. 40 % sont consommés dans Paris et la petite couronne, qui ne pèse que 3 % dans la production. A Paris et en petite couronne, 60 % des granulats consommés sont acheminés par voie d'eau.

Le transport fluvial est prédominant, pour les roches alluvionnaires, les roches calcaires sont acheminées par la route et le fer, et les roches éruptives essentiellement par la voie ferrée.

Les principaux flux sont : granulats alluvionnaires de Haute-Normandie (4,1 Mt), granulats alluvionnaires et de roches massives calcaires de Belgique, du Nord et de Picardie (3 Mt), de Champagne (0,5 Mt), du Centre et de l'Yonne (1,8 Mt), granulats alluvionnaires de roches massives calcaires et éruptives des régions Ouest (2,5 Mt). Par ailleurs, des activités de recyclage commencent à se développer sur les plates-formes de Montereau et de Gennevilliers.

#### **Perspectives**

D'après l'UNICEM (Union Nationale des Industries de Carrières et Matériaux de construction) la tendance est à l'augmentation de la consommation de 5 Mt d'ici 2006. En revanche, on s'oriente vers une baisse de la production des alluvionnaires (de 12 Mt à 8 Mt en Ile-de-France) au profit des granulats massifs, ce qui modifie sensiblement les flux de trafics (forte augmentation des origines du Sud-Ouest). La distance moyenne entre les lieux de production et de consommation doit donc

augmenter. Par ailleurs, les lieux de production de roches massives étant souvent éloignés de la voie d'eau, le risque d'un report important vers le mode routier existe.

L'utilisation de granulats recyclés (9,5% actuellement) continuera de se développer.

### **Propositions d'actions du PAP**

L'adaptation des transports aux nouveaux flux nécessite d'importantes évolutions.

Afin de renforcer le report modal vers la voie d'eau, il est indispensable de conforter le rôle des plates-formes multimodales portuaires pour :

- assurer le transbordement de granulats arrivant de loin par la route et le fer vers la voie d'eau ;
- amener des volumes importants de granulats jusqu'au cœur des villes via le réseau des ports urbains ;
- accueillir des activités de recyclage de produits de démolition du bâtiment à base de béton.

Des activités de ce types se développent a Montereau et a Gennevilliers mais il convient d'aménager des plates formes de transbordement:

- dans le secteur de Seine Aval (projet d'Achères au confluent de l'Oise)
- dans la zone Est (Montereau et Vigneux pour les roches massives du sud ouest et du sud Est, secteur de la Marne pour les roches massives de l'Est)

Voir en annexe les extraits du projet de SIP :

- Figure 8 – état des lieux,
- Figure 9 – propositions.

### **3.2.3. - Les déchets**

Le PAP distingue deux grandes catégories de déchets, d'une part les ordures ménagères (OM) et les déchets industriels banaux (DIB) et d'autre part les déchets pour l'ensemble du secteur du bâtiment (BTP).

#### **Etat des lieux**

La première catégorie représente 11 Mt pour l'Île de France, (5 Mt pour les OM, 6 Mt pour les DIB). Le transport de ces déchets par voie d'eau est relativement peu développé. Seuls les DIB utilisent la voie d'eau pour 27 %.

Concernant la seconde catégorie, la production régionale des déchets pour l'ensemble du bâtiment et des travaux publics est de l'ordre de 20,5 Mt/an. "Sur les 11 Mt de déchets du bâtiment, en moyenne, en Île de France, plus de trois transitent chaque année sur la voie d'eau. En dehors des chantiers exceptionnels, 2,2 Mt de déblais sont régulièrement transportées".

La majeure partie des installations (centres de tri ou d'incinération, plates-formes de recyclage etc.) étant à proximité de la voie d'eau, une organisation logistique beaucoup plus efficace devrait pouvoir être mise en place.

## **Perspectives**

"Le transport de déchets représente près de 15 % du trafic fluvial en 2001 et le potentiel de tonnage existant, ainsi que le développement des collectes sélectives, laissent entrevoir une importante marge de développement." De nombreuses communes utilisent la voie d'eau pour l'acheminement des déchets, ou en expérimentent l'usage (Lille, Londres, Genève etc...). C'est également un véritable enjeu pour le mode fluvial, à l'échelle de la région Île de France. L'objectif du PDU d'un report modal de la route vers le fluvial impose de s'intéresser au transport des déchets. En outre, "le transport des déchets du BTP peut être complémentaire de celui des granulats alluvionnaires, les carrières étant souvent remblayées par des matériaux dits « inertes » issus de démolitions ou de chantiers de terrassement."

Voir en annexe la figure 10 – Propositions.

## **Propositions d'actions du PAP**

En application du PDU, il faut inciter les trafics de déchets (OM et DIB) à emprunter la voie d'eau en associant à la réflexion générale les autorités locales, les syndicats de collectivités, et les groupes privés concessionnaires.

Sur le plan technique, il faut équiper ou développer les installations nécessaires aux manutentions ou aux transferts, et encourager l'implantation des futurs équipements de traitement des déchets à proximité de la voie d'eau.

Concernant la collecte des OM, l'idée est de remplacer le parc de bennes par de nouvelles bennes équipées d'un système « compacteur + conteneur », ce qui permet un transfert modal aisé. Ce transfert par conteneurs pourrait être réalisé via les espaces portuaires, ce qui implique une réflexion sur les postes de transferts situés sur les ports urbains, dans le respect strict des règles sur l'environnement. A terme, il conviendrait d'implanter les centres de traitement sur les plates-formes multimodales portuaires, voire sur des sites privés, mais desservis tant par le fer que par la voie d'eau.

Concernant le BTP, "les cahiers des charges des différents marchés, doivent si possible, comporter des clauses sur l'utilisation d'un mode de transport alternatif à la route pour l'évacuation des déblais de chantier, comme pour l'approvisionnement des matériaux de construction. Les prescriptions correspondantes devraient être édictées par les instances compétentes (maires et, pour ce qui est des permis relevant de l'Etat, préfets) dans les autorisations données : création de ZAC, permis de démolir, permis de construire, etc.. Il convient donc de mettre en place un réseau efficace de prise en charge des déchets du BTP au sein des secteurs qui seront en rénovation dans le cadre du prochain SDRIF".

Les actions de communication menées par les pouvoirs publics et/ou les organisations professionnelles et portant sur les avantages du transport fluvial, doivent être multipliées afin de sensibiliser l'ensemble des acteurs que ce soit pour les OM, les DIB ou encore le BTP.

### **3.2.4. - Les céréales**

9Mt de céréales transitent par l'Île de France vers les ports de Haute-Normandie (répartition modale : route 72 %, fer 13 %, eau 15 %), et il faut dans ce domaine raisonner en termes de grand bassin parisien.

#### **Etat des lieux**

Les céréales sont, stockés chez les producteurs, dans des silos de longue durée gérés par l'ONIC (Office National Interprofessionnel des Céréales), ou dans des silos portuaires maritimes (attente de chargement).

La commercialisation se fait par des sociétés de négoce. En Ile-de-France les lieux de livraison de céréales, ou d'expédition de farines sont principalement les moulins de Gennevilliers, Pantin, et Corbeil. Tous sont embranchés route-fer-voie d'eau.

#### **Perspectives**

"Le coût et la fiabilité du transport sont des enjeux centraux, pour un meilleur report modal vers la voie d'eau, notamment pour ce type de produit à faible valeur ajoutée. Le contrat passé entre l'ONIC et VNF vise à lutter contre l'augmentation du mode routier en créant les conditions d'une mobilisation plus rationnelle de la voie d'eau".

La voie d'eau est avantagée par son coût, par l'amélioration des conditions de chargement à Rouen, par la localisation des moulins franciliens, par le potentiel d'offre qu'elle représente. Elle doit cependant, s'agissant d'un système de vente spéculatif, s'attacher à améliorer la mobilisation de la cale. Elle doit également veiller à ce que les coûts des manutentions portuaires soient contenus.

#### **Propositions d'actions du PAP**

Le PAP souhaite :

- voir développer la capacité de stockage et la capacité de production des moulins en bord de voie d'eau ;

- accroître l'exportation des céréales à destination de l'étranger en fluvio-maritime ;

- inciter les moulins de Pantin qui doivent déménager à s'implanter à nouveau en bordure d'une voie d'eau.

Par ailleurs, pour remédier aux difficultés signalées ci-dessus, il faut aider les chargeurs à fiabiliser la cale qu'ils souhaitent pouvoir mobiliser (problème de massification).

### **3.2.5. - Les produits énergétiques**

#### **Etat des lieux**

12,5 Mt de produits pétroliers sont consommés chaque année en Île de France, (soit 18 % de la consommation nationales) dont 80% par les différents secteurs du transport.

L'approvisionnement fluvial en charbon, essentiellement destiné aux centrales thermiques, représente environ 880000 tonnes par an.

L'approvisionnement en produits pétroliers bruts et raffinés est quasiment exclusivement assuré par pipelines.

Deux centres majeurs assurent les fonctions de raffinage, transformation et stockage :

- Grandpuits en Seine-et-Marne,
- Gargenville, dans les Yvelines, .

A ces deux installations de stockage s'ajoutent de nombreux dépôts, dont 25 d'une capacité supérieure à 400m<sup>3</sup>.

#### **Perspectives**

Les perspectives ne sont guère favorables à la voie d'eau. En particulier l'avenir des centrales thermiques alimentées par du charbon est remis en cause à l'horizon des années 2015, et le trafic lié aux centrales de chauffage urbain est sujet à une incertitude comparable.

En revanche, les besoins en fuel de certaines chaufferies urbaines vont nécessiter un approvisionnement plus important et les produits spéciaux, voire dangereux, vont être transportés de plus en plus par fer et par voie d'eau.

#### **Propositions d'actions du PAP**

Suite aux recommandations de la DRIRE:

"Le maintien dans les prochaines années, des capacités de stockage existantes de produits pétroliers est une priorité pour garantir la sécurité d'approvisionnement de la capitale et de la région, en particulier en période de crise".

Dans ce cadre, le maintien de l'activité du dépôt de Gennevilliers est stratégique, d'autant qu'il, est bien situé tant par rapport aux zones de consommation, que sur le plan de la sécurité et sur celui de ses liaisons tous modes.

Un enjeu particulièrement important est par ailleurs celui de la livraison par voie d'eau des chaufferies urbaines au fuel.

### **3.2.6. - Les produits métallurgiques et les véhicules**

#### **Etat des lieux**

"La part de la voie d'eau est faible. 1,198 Mt de produits métallurgiques sont transportés en Île de France, dont 93,7 % par la route, 5,1 % par la voie d'eau et 1,2 % par la voie ferrée. Le trafic fluvio-maritime s'élève à 285000 tonnes dont plus de 200000 t à l'exportation".

Cette filière est essentiellement liée à l'industrie automobile, aux déchets (ferrailles) et au BTP, .

Les principaux centres d'activités fluviaux sont Limay/Flins (8 %), Gennevilliers/Nanterre (31 %), Livry/Aulnay, Ivry, Bonneuil (34 %), Montereau (17 %).

"Quant aux véhicules acheminés par voie d'eau, ils sont déchargés sur la plate-forme de Gennevilliers à raison de 130000 par an, dont 65000 arrivant par le fleuve en provenance d'usines françaises situées le long de la voie d'eau ou localisées à l'étranger, via Le Havre".

L'industrie automobile utilise peu ou pas la voie d'eau pour sa logistique d'approvisionnement et de fabrication, les déchets, et les pièces détachées transportées en conteneurs.

#### **Perspectives**

Le secteur de la métallurgie et de la transformation des métaux connaît depuis plus de 10 ans en Ile-de-France une fortes baisse d'activité, mais la filière est en pleine restructuration et c'est une opportunité a saisir.

L'objectif de développement durable favorise les réflexions autour du recyclage des métaux et doit être un point central de la gestion des produits métallurgiques. L'utilisation de la voie d'eau et des plates-formes multimodales dans ce domaine doit être recherché.

#### **Propositions d'actions du PAP**

"Il faut aborder la gestion du transport des produits métallurgiques de manière transversale, de façon à prendre en compte les centres de productions, les zones de consommation (industrie automobiles et du BTP), et les points de retraitement, afin de les considérer comme faisant intégralement partie de la filière" et, partant de la restructuration sur ces bases, réorienter les installations vers la voie d'eau. La centralisation des collectes de déchets de produits métallurgiques peut se faire par des sociétés spécialisées implantées sur les plates-formes multimodales

Tout en confortant pour les véhicules les plates-formes de Gennevilliers, il faut regrouper l'accueil et la préparation des véhicules sur les plates-formes telles que Limay, Bruyères-sur-Oise, Dammarie-les-Lys ou encore Aulnay-sous-Bois. Pour approvisionner Paris un site amont (Bercy) et aval (Javel) pourraient être aménagés.



Enfin la voie d'eau doit chercher à pénétrer sur la logistique de l'industrie automobile (approvisionnement, pièce détachées, déchets)

### **3.2.7. - Les conteneurs**

#### **Etat des lieux**

"Malgré la réussite du plan de développement (1999-2002) des services assurés par le GIE-Logiseine, la voie d'eau joue un rôle encore limité dans le transport de marchandises conteneurisées avec 2 % de parts de marché (le marché francilien représentant 600 000 conteneurs par an) sur l'ensemble des Equivalents Vingt Pieds (EVP) traités par le Port Autonome du Havre (PAH) ou plus de 4 % si l'on regarde les échanges PAH/Île de France. Les chiffres sont encore plus faibles si l'on considère le nombre de conteneurs arrivant à Anvers et Rotterdam et ayant l'Île de France pour origine ou destination".

Actuellement, les flux d'origine Le Havre, ont essentiellement pour plates-formes terminales : Limay, Saint-Ouen-l'Aumône, Gennevilliers et Bonneuil.

Le transport des conteneurs maritimes entre Le Havre et Gennevilliers demande trente-six heures. Mais, avantage non négligeable, ils sont dédouanés quand ils sont mis à la disposition des clients ou des organisateurs de transport, les services des Douanes ayant mis en place une procédure spéciale qui permet d'effectuer les formalités pendant que les conteneurs voyagent, ce qui permet de neutraliser le temps habituellement consacré aux opérations de dédouanement.

#### **Perspectives**

Le transport par conteneurs devrait augmenter considérablement dans les années à venir. Or, "l'Etude Régionale Voie d'eau a mis en évidence la sous-utilisation actuelle du transport de conteneurs par voie d'eau en Île de France, notamment par rapport au Benelux. Le secteur des biens d'équipements a connu la plus forte croissance durant les dernières années. Il cristallise ainsi le plus de potentialités de développement pour la voie d'eau, et devrait constituer le principal marché de la navigation intérieure d'ici 2020. Le renforcement du Port du Havre, dont le trafic de marchandises conteneurisées augmente de près de 5 % par an, pourrait permettre de réduire les flux routiers entre Anvers, Rotterdam et l'Île de France."

"En Europe, la navigation intérieure est le seul mode de transport capable de transporter des conteneurs superposés, atout économique majeur en raison de la saturation des routes dans les grandes agglomérations consommatrices de ces biens d'équipements".

L'Etude Régionale voie d'eau a montré qu'un chantier de transbordement était économiquement viable à partir de 15000 EVP/an ce qui offre la possibilité d'aménager des plates-formes portuaires réparties pour desservir les entreprises en limitant l'usage de la route

En outre, la garantie des délais de livraison ou de collecte des marchandises devient un critère important pour les chargeurs, dans la mesure où la compétitivité du transport global, en terme de coût, n'est pas affectée par la rupture de charge fluviale. Avec l'inévitable augmentation de la congestion routière, ce critère deviendra un atout fondamental pour le fluvial.

### **Propositions d'actions du PAP**

"Pour gagner des parts de marché, il est essentiel d'assurer la mise en réseau de plates-formes multimodales, et de compléter ce réseau par un réseau de port relais que constituent les ports urbains, afin d'assurer les services de la ville. Il convient de créer de nouveaux points de manutention de conteneurs afin de diminuer radicalement les distances routières terminales".

Il faudra donc programmer les investissements portuaires nécessaires à l'accompagnement de cette politique, et ainsi développer une offre de services de transport attractive.

Il est important parallèlement, de promouvoir la voie d'eau en faisant connaître les possibilités, capacités et intérêts du transport fluvial.

### **3.2.8. - Les colis lourds ou volumineux**

#### **Etat des lieux**

Sur le grand gabarit « européen », les convois peuvent être de 180 m de long sur 11,40 m de large, et le matériel transporté peut peser jusqu'à 2500 tonnes.

Sur les voies d'eau de petit gabarit « Freycinet », la longueur peut être de 24 m, la largeur de 4 m, la hauteur de 5 m et le matériel transporté peut atteindre 240 tonnes.

La prise en charge de colis lourds ou volumineux peut nécessiter des infrastructures portuaires spécifiques et fait appel à deux techniques pour la manutention des colis :

- par glissement horizontal type « RO-RO » (Roll-on – Roll-off), technique routière utilisant une rampe,
- par manutention verticale faisant appel à des grues flottantes ou à des outillages portuaires (portique, ou grue).

Le trafic cumulé fluvial et fluvio-maritime a été, en 2001, de 10468 t pour 133 colis. Les sites équipés pour manutentionner des colis lourds ou volumineux couvrent le Nord-Ouest et le Sud-Est de la région, tandis que l'Est, y compris en première couronne, est dépourvu d'équipement dédié.

## **Perspectives**

La réduction des nuisances des transports routiers exceptionnels amène, pour ce type de marchandises, et quand cela est possible, à utiliser quasi systématiquement le transport fluvial. La densification, et parfois l'exiguïté, des axes routiers interdisent certains transports exceptionnels. Dans ce cas le marché est captif.

## **Propositions d'actions du PAP**

Pour que ce type d'activités se développe, "le réseau de chargement et de déchargement des colis lourds doit être développé en fonction des opportunités et des besoins". Les sites aujourd'hui équipés pour la manutention de colis lourds ou volumineux doivent être maintenus ou renforcés (Limay à l'Ouest, Gennevilliers et Saint-Ouen en première couronne, Evry au Sud, Bray-sur-Seine au Sud-Est).

Les sites situés aux croisements de la voie d'eau et d'autoroutes ou routes autorisées doivent être considérés comme stratégiques.

Une réflexion devrait être lancée au niveau inter-régional afin que des propositions logistiques basée sur la voie d'eau et prenant en charge le plus en amont possible les colis exceptionnels s'articulant autour du fluvial, puissent être proposées.

### **3.2.9. - L'immobilier logistique**

Le PAP remarque que:

"Le développement de la logistique est une tendance lourde en raison de la globalisation et de la complexification des marchés qui favorisent le recours à des spécialistes à même d'intégrer les différentes réglementations depuis la sortie de la chaîne de fabrication jusqu'à la prise en charge complète des livraisons. A cela s'ajoute le recentrage des chargeurs sur leur cœur de métier, où se situe la valeur ajoutée, avec une meilleure flexibilité du coût logistique grâce à l'externalisation (meilleure rentabilité globale)".

## **Etat des lieux**

En Île de France, le parc logistique s'est principalement développé le long de la Francilienne. Le parc des entrepôts d'une superficie supérieure à 10000 m<sup>2</sup> représente environ 8,5 M de m<sup>2</sup> sur un total de 22 M de m<sup>2</sup>. Il se développe sur des sites proches des grands axes routiers, des bassins d'emploi, et des lieux de consommation.

"La capacité immobilière des plates-formes multimodales portuaires joue un rôle capital pour amener les marchandises vers la voie d'eau en favorisant l'implantation des activités de production et de transformation, ainsi que les prestataires logistiques".

L'immobilier propre du PAP est constitué de parcelles de 1000 à 10000 m<sup>2</sup> et est localisé sur les ports de Limay, Gennevilliers et Bonneuil. Le patrimoine immobilier du PAP représente 300 000 m<sup>2</sup>, celui des entreprises 700 000 m<sup>2</sup>. Aujourd'hui, il existe encore de réelles possibilités foncières.

Dans Paris intra-muros, la logistique concerne de 31,5 M de t de fret par an (données 1995). Les 55000 points de vente recensés dans Paris entraînent plus de 1 600 000 mouvements de marchandises (livraisons ou enlèvements). Certes, la part du routier est largement prépondérante, et ce mode demeurera indispensable, mais le ferré et le fluvial demeurent sous-utilisés.

### **Perspectives**

De nombreuses inconnues existent quant à l'immobilier logistique d'avenir. Toutefois, il apparaît nécessaire "d'accroître l'offre de grandes plates-formes pour accueillir des entrepôts de nouvelle génération, maintenir et développer l'offre d'entrepôts urbains inférieurs à 10000 m<sup>2</sup> en zone dense".

### **Propositions d'actions du PAP**

Gennevilliers, Bonneuil et Limay disposant de possibilités foncières, ces sites peuvent être étendus en fonction d'opportunités.

"Sur les plates-formes intermédiaires (Montereau, Bruyères-sur-Oise, Lagny-sur-Marne...), il convient d'étudier les opportunités de renforcer le patrimoine foncier et de favoriser la réalisation des programmes immobiliers adaptés au marché local potentiel"

D'une manière générale, les emplacements les plus pertinents se situent au croisement de la voie d'eau et de la Francilienne. Dans un objectif d'accroître la complémentarité entre le fluvial et le ferroviaire, la localisation à proximité des ceintures ferroviaires doit être examinée.

Le site de Vigneux, constitue à moyen terme une offre adaptée pour ce type de demande.

Pour le PAP, un enjeu pourrait être d'intégrer le marché de la logistique concernant les entrepôts de plus de 10000 m<sup>2</sup> particulièrement générateurs de fret de conteneurs. A cela, deux conditions :

- proposer des sites d'implantation et des caractéristiques d'entrepôts (de 10000 à 30000 m<sup>2</sup> par exemple) au moins équivalent à l'offre existante sur le marché ;
- apporter en complément la dimension fluviale et ferrée.

## 4 – PRECONISATIONS DU CESR

Le projet de schéma des infrastructures portuaires présenté par le PAP traduit une réflexion de qualité s'appuyant sur « l'étude régionale voie d'eau de 2003 », réalisée par l'IAURIF conjointement avec le PAP, et qui a pour objet de faire le point sur les conditions de développement de l'usage de la voie d'eau en Île de France.

Ce projet a examiné les perspectives d'activités essentiellement dans deux secteurs : les granulats et les conteneurs.

Cette réflexion conduit à des orientations ambitieuses justifiées par le fait :

- qu'elles inscrivent dans **une réelle démarche de développement durable** ; l'objectif affiché par le PDU d'absorber la croissance inéluctable des trafics par la voie d'eau et la voie ferrée devrait conduire à une réflexion sur les infrastructures de demain.

- que portée par ce mouvement actuel en faveur de la voie d'eau, celle-ci rencontre des premiers succès dans les secteurs d'avenir (conteneurs).

Ce projet et ces orientations appellent cependant des observations générales, et des observations propres à certains secteurs d'activités, qui conduisent aux préconisations suivantes.

### 4-1 Les préconisations générales

Il paraît souhaitable :

#### 4.1.1. de s'inscrire davantage dans une perspective multimodale

La diversité des marchandises à transporter, comme celle des lieux d'origine et de destination, implique que tous les modes de transport (fluvial, ferroviaire et routier) soient utilisés au mieux en fonction des impératifs économiques, environnementaux et géographiques.

La voie d'eau a certes un rôle important à jouer compte tenu :

- de la saturation des grands axes routiers dans la zone la plus agglomérée de l'Île de France,
- des réserves de capacités qui sont les siennes,
- et des facilités qu'elle offre, compte tenu de l'importance des implantations portuaires tout au long de la Seine, pour pénétrer le milieu urbain dense.

Mais son développement dépend souvent de sa bonne articulation avec d'autres modes de transport dans le cadre de plates-formes multimodales, à développer ou à créer. Par exemple, le transfert des approvisionnements des granulats alluvionnaires vers les granulats de roches massives, le développement de la voie d'eau dans les secteurs des déchets ou des conteneurs, s'inscrivent bien dans une stratégie multimodale.

Dans ces cas, les études devraient concerner l'intégralité des modes. Les schémas logistiques d'ensemble devraient porter sur toute la chaîne de transport, et les grands projets devraient être étudiés globalement en concertation avec les différents professionnels et transporteurs intéressés. Chaque partie devra s'intégrer dans une optique de développement durable dans les plans d'urbanisme locaux et faire l'objet de concertation pour la protection et l'indemnisation éventuelle des habitants.

Une telle approche en forme de « chaîne logistique multimodale » emporte la nécessité d'une desserte routière terminale de qualité connectée au réseau routier et autoroutier et facilitant l'accès aux installations portuaires. A cette occasion, il faudra une large concertation avec les riverains et les autorités locales en vue de limiter l'impact environnemental de telles infrastructures et de mettre en œuvre éventuellement des compensations.

Il convient de noter que, dans cette démarche de recours aux modes alternatifs ferré ou fluvial, le transport routier terminal demeure le complément indispensable du transport en site propre (par exemple : le « combiné » réduit le transport routier de quelques centaines à quelques dizaines de Km).

Il s'ensuit qu'il n'y a pas, de gare, pas de port, pas de chantier combiné sans un réseau routier dimensionné qui les relie au maillage des voies rapides de l'agglomération et à la région. Cette donnée doit être intégrée dans la planification territoriale « marchandises » plus que jamais indispensable. Ainsi, en Essonne, la plate-forme de Vigneux ne pourra pas remplir son rôle sans une desserte routière appropriée et soucieuse de préserver la qualité de vie des habitants, alors même que dans le secteur (Villeneuve-st-Georges et autres villes...) les conditions de la circulation routière sont extrêmement dégradées.

#### **4.1.2. de s'engager plus avant , dans le cadre de la révision du SDRIF, dans la planification territoriale.**

Deux préconisations générales s'imposent :

##### **4.1.2.1. Les orientations proposées, stratégiques et très générales, doivent trouver leur traduction géographique**

L'intéressant exercice auquel s'est livré le PAP pose, en effet, toute la question d'une planification territoriale des plates-formes logistiques, et plus généralement à la place faite au transport de marchandises.

La réaffirmation par le projet de loi sur la décentralisation du rôle des régions en matière de développement économique vient à point nommé nous rappeler que ce domaine des marchandises n'a pas été appréhendé suffisamment par le SDRIF en 1994.

Les études, relativement fouillées, menées au début des années 1990 au sein du CALIF (Comité d'Aménagement Logistique en Île de France) pour organiser et planifier l'implantation de plateformes logistiques sur le territoire francilien, n'ont pas été véritablement prises en compte par le SDRIF ni suivies de décisions. D'autres études ont été menées depuis une dizaine d'années par la DRE, l'IAURIF et divers

opérateurs publics et privés, des recommandations appuyées ont été formulées par le Plan des Déplacements Urbains (PDU), certains investissements ont été réalisés ou décidés en matière de chantiers de transport combiné ferro-routier, de voies navigables, de ports, mais dans l'ensemble, la profonde transformation des flux logistiques (marché unique, concentration des opérateurs et de la distribution, nouvelles techniques de communication...) s'est opérée sans plan d'ensemble, et s'est traduite par un fort déploiement de plates-formes routières localisées pour l'essentiel dans l'Est parisien.

La révision du SDRIF ou tout autre processus décisionnel public doit être l'occasion à saisir pour tenter une remise en ordre, et pour accorder les évolutions qui se poursuivent avec les objectifs européens, nationaux de reporter une part significative des trafics routiers toujours en croissance vers les modes alternatifs ferré, fluvial et combiné ferré-fluvio-routier.

Les orientations stratégiques proposées doivent, à chaque fois que possible, trouver leur traduction géographique. La tâche est délicate, mais il n'est que temps de s'y atteler sérieusement, en fixant un seuil réaliste (entre 10.000 et 100.000 m<sup>2</sup>) d'assignation géographique des plates-formes logistiques nouvelles à créer.

Le but de cet effort de planification portant aussi, bien entendu, sur les « friches industrielles » à réhabiliter devrait être triple :

- éviter une surconsommation foncière et financière par excès de projets mal étudiés et mal localisés (« à chacun sa zone industrielle » ne doit pas se transformer en « à chacun sa plate-forme logistique »),
- distinguer entre les localisations destinées à l'approvisionnement de la région (2/3 importations, 1/3 exportations !) et celles qui s'intègrent dans les schémas logistiques nationaux et européens (mondiaux par le truchement des ports maritimes et des aéroports fret),
- faire en sorte que, le plus possible, ces localisations ne rendent pas les plates-formes exclusivement tributaires du transport routier, mais puissent être desservies par le fer et par la voie d'eau sans rupture de charge quand cela se peut, avec une rupture aussi brève, donc aussi peu aberrante que possible, dans les autres cas.

A noter d'ailleurs que, dans l'Est parisien (Sénart, N 104, etc..), de nombreuses plates-formes reliées au fer, ou peu éloignées de la voie d'eau, ne fonctionnent jusqu'à présent qu'avec le seul transport routier.

#### **4.1.2.2. L'Est parisien doit être mieux desservi par la voie d'eau**

L'Est francilien utilise peu la voie d'eau, à savoir la Seine, si ce n'est pas les trafics des sables et granulats provenant des carrières de Seine-et-Marne et, de l'Yonne à destination de la zone dense de l'agglomération ainsi que pour les céréales provenant de ces mêmes départements et de l'Aube (Nogent-sur-Seine) principalement à destination de Rouen.

Force est de constater que la logistique « nouvelle », celle des produits consommables et semi-finis, n'a cessé de se développer à l'Est de l'Île de France sans que jusqu'ici la voie d'eau ait joué un rôle significatif. La priorité géographique pour le PAP, pour les pouvoirs publics à tous niveaux, pour les opérateurs distributeurs, logisticiens est bien celle de la Seine-Amont.

Il faut certes noter avec satisfaction (outre les implantations nouvelles déjà citées à Bonneuil) le démarrage effectif de la plate-forme de Montereau (confluent Seine-Yonne) d'un chantier d'inter-connexion fer-voie d'eau permettant de transférer du fer à la voie d'eau les matériaux de construction acheminés par le fer depuis les gisements non alluvionnaires de plus en plus lointains auxquels il est de plus en plus nécessaire d'avoir recours.

Plus difficile est le cas de l'Essonne, alors même qu'a été réalisé à Evry, dans les années 1970, un port à colis lourds qui pourrait servir de base à un trafic de conteneurs et diminuer d'autant – comme à Gennevilliers et, depuis l'été, à Bonneuil – les trafics de camions de bout en bout entre Le Havre ou Rouen et l'Est francilien.

#### **4.1.3. de veiller à la qualité environnementale**

Il est indispensable, tant pour l'agrandissement que pour la création de nouvelles plates-formes, que des études soient entreprises le plus possible en liaison avec les professionnels et les collectivités locales intéressées, en s'attachant particulièrement à la bonne intégration dans l'environnement. Il y aurait lieu de veiller à la qualité environnementale par la mise en place d'un comité de suivi.

#### **4.1.4. d'élaborer en Ile de France un schéma d'aménagement des berges**

L'utilisation des rives aussi bien pour les loisirs ou les circulations douces des franciliens que pour des activités de type industriel, nécessiterait l'élaboration d'un schéma général d'aménagement des berges. Le Conseil Général des Hauts-de-Seine vient de décider de s'engager dans une telle démarche.

Dans son rapport du 3 juillet 2003 sur les territoires prioritaires d'Île de France, le CESR a précisé, pour ceux qui bordent le fleuve, l'intérêt de combiner au mieux les approches logistiques et urbanistiques.

#### **4.1.5. de conjuguer qualité de vie et optimisation de l'espace**

En termes d'aménagement, il apparaît judicieux que les opérations nouvelles ou même de modifications intègrent la notion d'optimisation des atouts de la voie d'eau tant pour les déchets du BTP et l'approvisionnement des matériaux que pour la vie au quotidien de la zone, et ce dans la durée.



## **4.2. Les préconisations par secteurs d'activité**

### **4.2.1. Des secteurs à dynamiser et/ou transformer**

#### **4.2.1.1. Les passagers**

Les territoires concernés sont situés en zone dense et plus particulièrement dans Paris. L'utilisation des cours d'eau dans Paris et les territoires limitrophes pour le transport de touristes et des groupes organisés doit être encouragée. Au-delà de l'aspect ludique de ce type de transport, la Seine et les canaux parisiens traversent de nombreux sites touristiques.

Pour la réalisation de nouveaux ports d'attache, et surtout la création d'escales, il est indispensable de ne pas s'en tenir aux demandes présentées, mais de procéder à des études approfondies pour investir à bon escient.

La limitation du nombre d'autocars de tourisme dans Paris est vivement souhaitable surtout au regard du nombre d'aires de stationnement.

Des structures avec parkings d'autocars et de voitures de tourisme doivent être développées aux portes de Paris ou de la petite couronne, en bordure de Seine et si possible desservies par le métro ou le RER.

Dans l'esprit du PDU, il peut sembler indiqué de développer les « batobus ». Cependant, ce développement ne saurait se faire à partir des études menées par le STIF en s'appuyant sur la RATP : il faut en particulier examiner avec attention et prudence la création de lignes régulières.

#### **4.2.1.2. Les déchets (Ordures Ménagères et Déchets Industriels Banals)**

La voie d'eau, qui n'est pas bien placée aujourd'hui pour le transport des déchets, doit trouver là un potentiel très important.

Ces flux de transport sont croissants par l'amélioration régulière et continue du tri, tant chez les ménages que dans les industries. L'évolution réglementaire dans ce secteur a été très forte durant ces dernières années et implique la mise en œuvre de nouvelles solutions de traitement.

Dans ce domaine, la volonté politique est primordiale et doit se manifester dans le cadre de l'élaboration des plans départementaux.

L'idée de recourir aux conteneurs, et à des plates-formes d'accueil réparties le long du fleuve, pour desservir les quartiers proches avant transfert vers des sites de traitement ou d'enfouissement, paraît judicieuse (les implantations futures des centres de tri pourraient se faire dans les secteurs « Montereau/Dammarie-les-Lys et Achères/Limay).

Elle implique cependant :

- que des études préalables et des expérimentations soient effectuées avec les professionnels,
- que les diverses installations soient bien traitées au plan environnemental,
- qu'une grande attention soit portée aux problèmes du coût.

Une campagne de sensibilisation et d'information à destination des collecteurs et des entreprises de recyclage permettrait de leur faire mieux appréhender les possibilités du fluvial.

#### **4.2.1.3. Les conteneurs**

Le transport conteneurisé sur la Seine correspond à une offre de transport attractive comme en témoigne le succès rencontré par LOGISEINE dernièrement. Le PAP doit concentrer son effort sur ce secteur.

L'utilisation par Carrefour de la voie fluviale, pour des produits de grande importation, est révélatrice de l'intérêt pour ce mode de transport. Ce succès devrait servir d'exemple dans une campagne de sensibilisation en direction des industriels et des grands distributeurs.

Ce trafic par voie d'eau possède de nombreux atouts encore méconnus, par exemple : si le temps de transport reste beaucoup plus long par le fleuve que par la route, en fait il est partiellement compensé par la possibilité d'effectuer les opérations de dédouanement pendant le trajet.

Les possibilités d'acheminement de barges de gros tonnage depuis Le Havre jusque Gennevilliers et maintenant Bonneuil ont déjà permis de capter des trafics réguliers.

L'« étude régionale voie d'eau 2003 » a considéré que les plates-formes locales de transfert de conteneurs sur la voie d'eau étaient rentables à partir de 15000 EVP par an. Il faut maintenant compléter la structure par la mise en réseau des plates-formes multimodales et le développement de ports relais afin d'assurer les services routiers terminaux les plus courts possible.

### **4.2.2. Des secteurs à soutenir prioritairement**

#### **4.2.2.1. Les granulats**

L'approvisionnement de l'Île de France doit mêler au mieux de leur intérêt économique et environnemental les différentes sources possibles de granulats (marins, alluvionnaires, roches massives).

Il fait observer que le transfert envisagé de l'approvisionnement de granulats alluvionnaires proches de Paris vers des granulats massifs en provenance de carrières plus lointaines va renchérir les coûts des matériaux et de la construction.

Cette considération doit donc être présente à l'esprit des responsables auxquels sont soumis les autorisations d'ouvrir de nouvelles carrières d'alluvionnaires. Il faut, au demeurant, rappeler que les anciennes carrières de ce type font l'objet aujourd'hui de réhabilitation de qualité.

Pour ce transfert, le schéma proposé est judicieux :

- approvisionnement principalement par fer depuis les carrières de roches massives,
- transfert vers la voie d'eau sur les plates-formes spécialement aménagées (type Montereau),
- desserte fluviale des installations réparties dans la ville, et bien traitées au plan environnemental.

#### **4.2.2.2. Les déchets du BTP**

Il faut favoriser, mais ce doit être intéressant au plan financier, l'utilisation des déchets du BTP comme fret de retour sur les barges acheminant les granulats alluvionnaires.

L'obligation doit être faite aux maîtres d'ouvrage de recourir à la voie d'eau pour l'évacuation des déchets provenant de chantiers proches de celle-ci. Des aides publiques peuvent cependant s'avérer nécessaires. Le recyclage des déchets doit être valorisé.

### **4.2.3. Les autres secteurs**

#### **4.2.3.1. Les céréales**

Outre l'implantation bord à quai à rechercher pour les silos et les moulins, et la bonne articulation entre la voie d'eau et l'ONIC, le problème principal à régler par les professionnels (particulièrement les artisans) est celui de la mobilisation rapide des cales en cas de nécessité.

#### **4.2.3.2. Les produits pétroliers**

Un soin tout particulier doit être apporté dans ce secteur, tant pour le stockage que pour le transport, au traitement des questions de sécurité.

#### **4.2.3.3. Les produits métallurgiques**

Le souhait du PAP de profiter de la reconstitution des filières dans ce secteur (qui nécessite des prix de transport réduits) est judicieux, mais il nécessite une sensibilisation et une concertation étroite, d'abord avec les professionnels, ensuite avec les collectivités locales, compte tenu de leur prévention envers ce type de produits (ferrailles notamment), pour des raisons d'environnement.

#### **4.2.3.4. Les véhicules**

Pour le transport des véhicules neufs, la voie d'eau est largement utilisée. En revanche, dans les autres domaines de la logistique de l'automobile (approvisionnement des usines, des pièces détachées, la distribution urbaine), compte tenu de la très faible pénétration de la voie d'eau, les propositions du PAP nécessitent des études plus approfondies.

### **4.3. Intégrer le fluvial dans les chaînes logistiques**

De plus en plus, ce n'est pas la rapidité du transport qui compte mais plutôt, un service fiable et sans surprise, les chargeurs ayant besoin d'un partenariat stable. Ce qui ouvre des opportunités pour la voie d'eau qui peut être intégrée dans les

chaînes logistiques pour lesquelles la régularité, le bas coût et la fiabilité importent plus que la rapidité.

La croissance des biens d'équipement, notamment sur le secteur parisien est un défi à relever pour le fluvial. L'utilisation de la voie d'eau en logistique urbaine donne à la ville de Paris, qui s'est développée le long de la Seine, la possibilité de soulager son trafic urbain.

#### **4.4. Une véritable politique foncière**

La massification et l'optimisation des chantiers de transbordement impliquent la mise en œuvre d'une offre de locaux d'entreposage pour permettre aux entreprises d'organiser une logistique adaptée aux contraintes spécifiques de la voie d'eau et d'autre part le développement d'une offre foncière pour accueillir des entreprises potentiellement utilisatrices de la voie d'eau.

Le choix des sites et les conditions de leur développement doivent faire l'objet d'une validation. Cela pourrait se concrétiser par l'élaboration, au sein du SDRIF, d'un schéma régional des terminaux de conteneurs ou des sites d'accueil d'entrepôts en bordure de voie d'eau (comme proposé par le PAP précédemment).

## 5 – CONCLUSION

Le CESR approuve cette volonté affichée, tant par les pouvoirs publics que par les différents organismes impliqués, d'engager une réelle politique en faveur du développement de modes de transport alternatif à la route. S'inscrivant dans les objectifs du PDU, la re-dynamisation de la voie d'eau doit déboucher sur des projets concrets de développement d'infrastructures. Mais la plupart des initiatives sur le territoire régional, ne pourra trouver une réelle efficacité que dans la mesure où on développe le projet « Seine-Nord ».

En prolongement du travail effectué par le PAP dans son rapport de janvier 2003 (« schéma des infrastructures portuaires »), les schémas futurs des chaînes de transport devront être élaborés avec les professionnels et les transporteurs intéressés, la complémentarité des modes devant être recherchée et actée.

A l'occasion de la révision du SDRIF, il paraît indispensable de traduire ces orientations stratégiques de report du trafic routier vers le fluvial et le ferroviaire, de prendre les dispositions foncières en vue d'une réelle organisation du transport de marchandises multimodale, dans une démarche de développement durable.

# **ANNEXES**

## 1. - Bibliographie

Schéma des infrastructures portuaires en IDF à l'horizon 2020 (PAP) ;

Etude régionale voie d'eau en IDF (PAP et IAURIF) ;

Rapport d'activités 2003 (PAP) ;

Politiques publiques et logistique fluviale urbaine (PAP, rapport 2003) ;

Le canal à grand gabarit Seine-Nord Europe (VNF) ;

PDU (Région IDF) ;

Avis de la chambre de commerce et d'industrie de Paris - Île de France sur le Schéma des infrastructures portuaires du PAP.

## 2. – les personnes rencontrées par le rapporteur et les personnes auditionnées par la commission des transports du CESR

Monsieur	Joseph	BERTHET	Ancien Directeur	IAURIF Département des transports et des infrastructures
Monsieur	Alain	MEYÈRE	Directeur	IAURIF Département des transports et des infrastructures
Madame	Lydia	MYKOLENKO	Chargée d'études	IAURIF Département des transports et des infrastructures
Monsieur	Philippe	LAJUS	Responsable du département urbanisme, foncier et environnement	Port Autonome de Paris
Monsieur	Didier	DEPIERRE	Responsable du département études et prospectives	Port Autonome de Paris
Monsieur	Gilles	LEBLANC	Directeur général	Port Autonome de Paris
Monsieur	Michel	DAVID	Directeur général	Paris Terminal SA
Monsieur	Jean	FLEURY-GOBERT		SNCF Direction générale déléguée FRET Pôle "Développement infrastructure et aménagement"
Monsieur	Jean	HOUYVET	Directeur de la logistique	Morillon et Corvol



### 3. – Les documents graphiques

<i>Figure 1 - CARTE DU RESEAU EUROPEEN – Source : Nations Unies - ECE</i>	42
<i>Figure 2 – CARTE DES RÉSEAUX FLUVIAUX FRANÇAIS – Source : VNF</i>	43
<i>Figure 3 - CARTE DU RÉSEAU NORD – Source : VNF</i>	44
<i>Figure 4 - CARTE DU RÉSEAU RHONE-SAONE - Source : VNF</i>	45
<i>Figure 5 - CARTE DU RÉSEAU DE LA MOSELLE - Source : VNF</i>	46
<i>Figure 6 - CARTE DU RÉSEAU FRANCILIEN - Source : PAP</i>	47
<i>Figure 7 – ÉLÉMENTS DE COMPARAISON ENVIRONNEMENTAUX – Source : VNF</i>	48
<i>Figure 8 – LES GRANULATS : État des lieux – Source : Projet de SIP - PAP</i>	49
<i>Figure 9 – LES GRANULATS : Propositions – Source : Projet de SIP – PAP</i>	50
<i>Figure 10 – LES DÉCHETS : Propositions – Source : Projet de SIP – PAP</i>	51

Figure 1 - CARTE DU RESEAU EUROPEEN – Source : Nations Unies - ECE

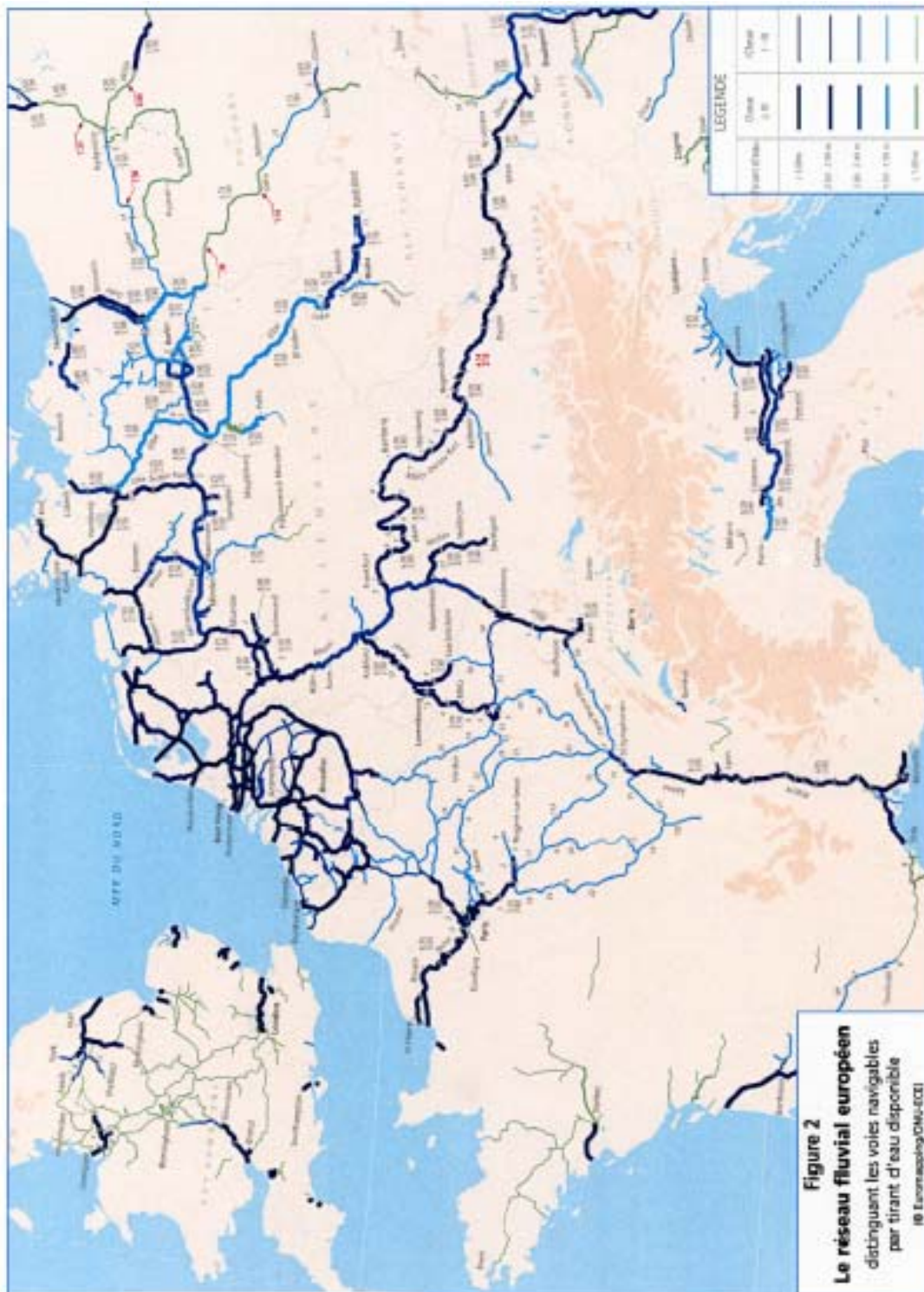
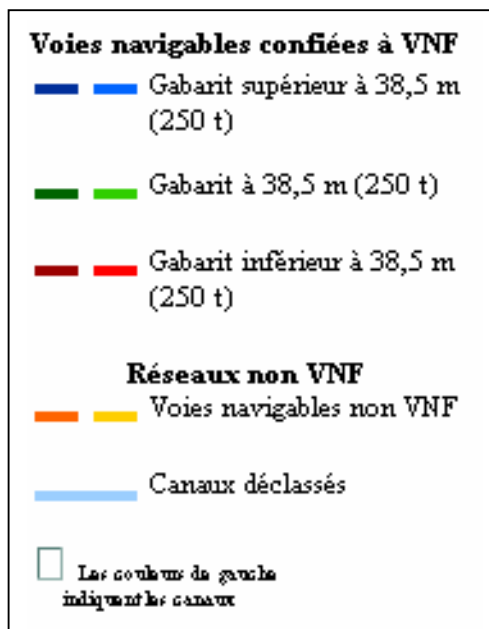


Figure 2 – CARTE DES RÉSEAUX FLUVIAUX FRANÇAIS – Source : VNF



Source : VNF

Figure 3 - CARTE DU RÉSEAU NORD – Source : VNF



Figure 4 - CARTE DU RÉSEAU RHONE-SAONE - Source : VNF



Figure 5 - CARTE DU RÉSEAU DE LA MOSELLE - Source : VNF

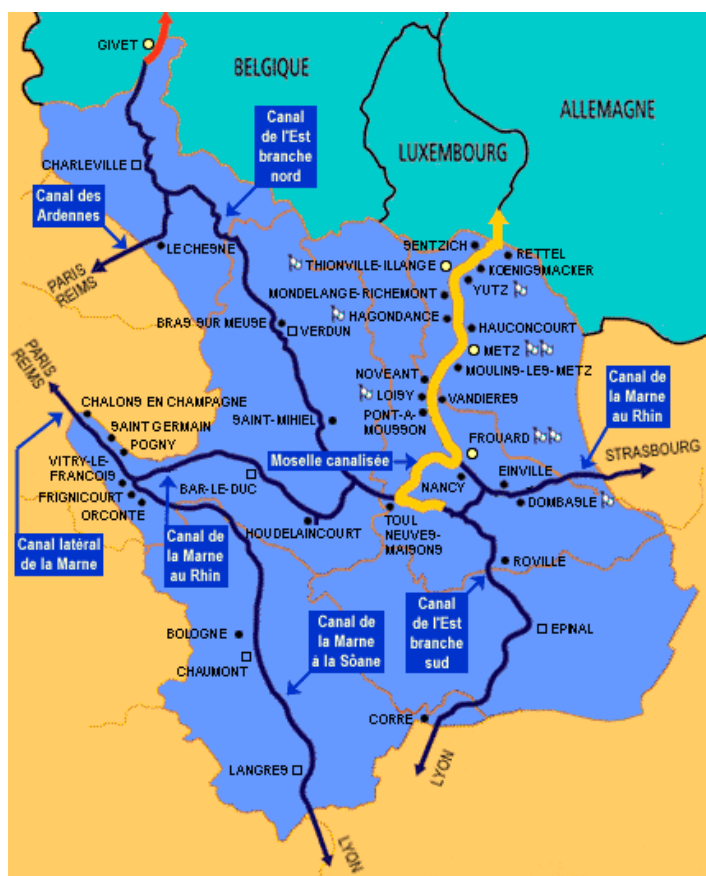




Figure 6 - CARTE DU RÉSEAU FRANCILIEN - Source : PAP



Figure 7 – ÉLÉMENTS DE COMPARAISON ENVIRONNEMENTAUX – Source : VNF

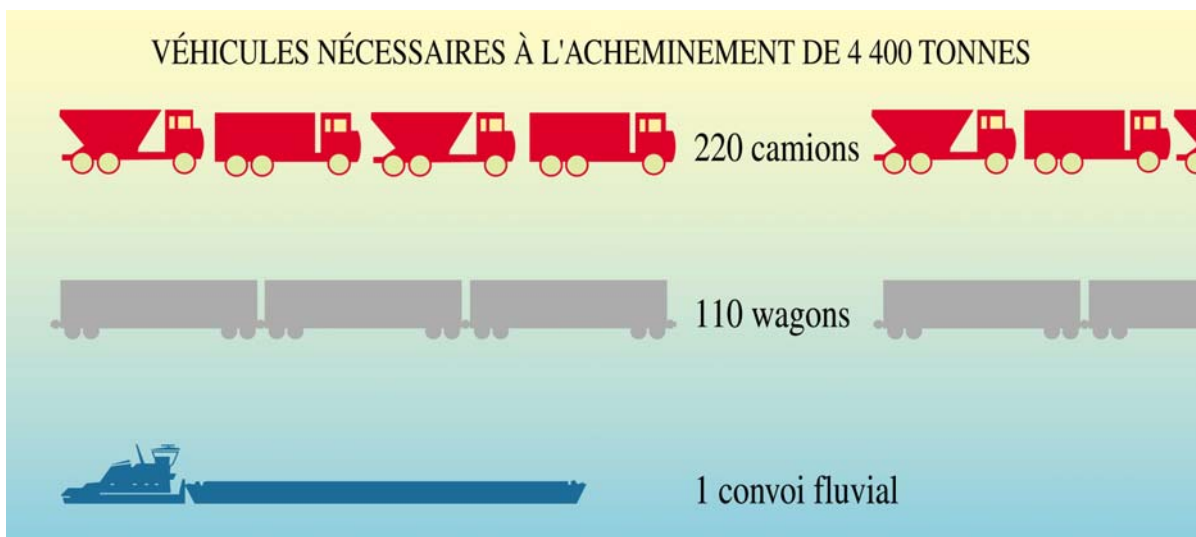
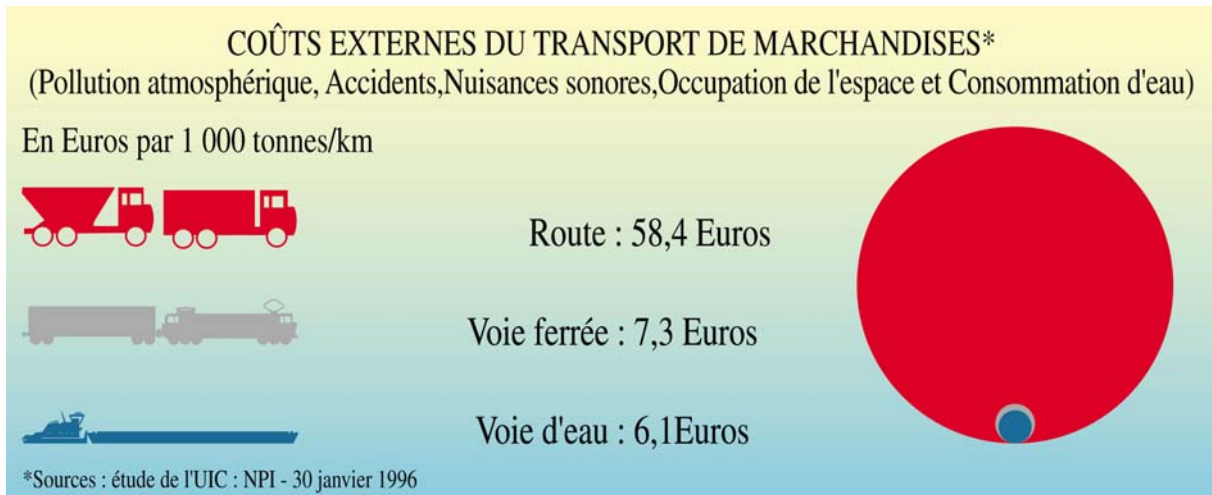






Figure 9 – LES GRANULATS : Propositions – Source : Projet de SIP – PAP

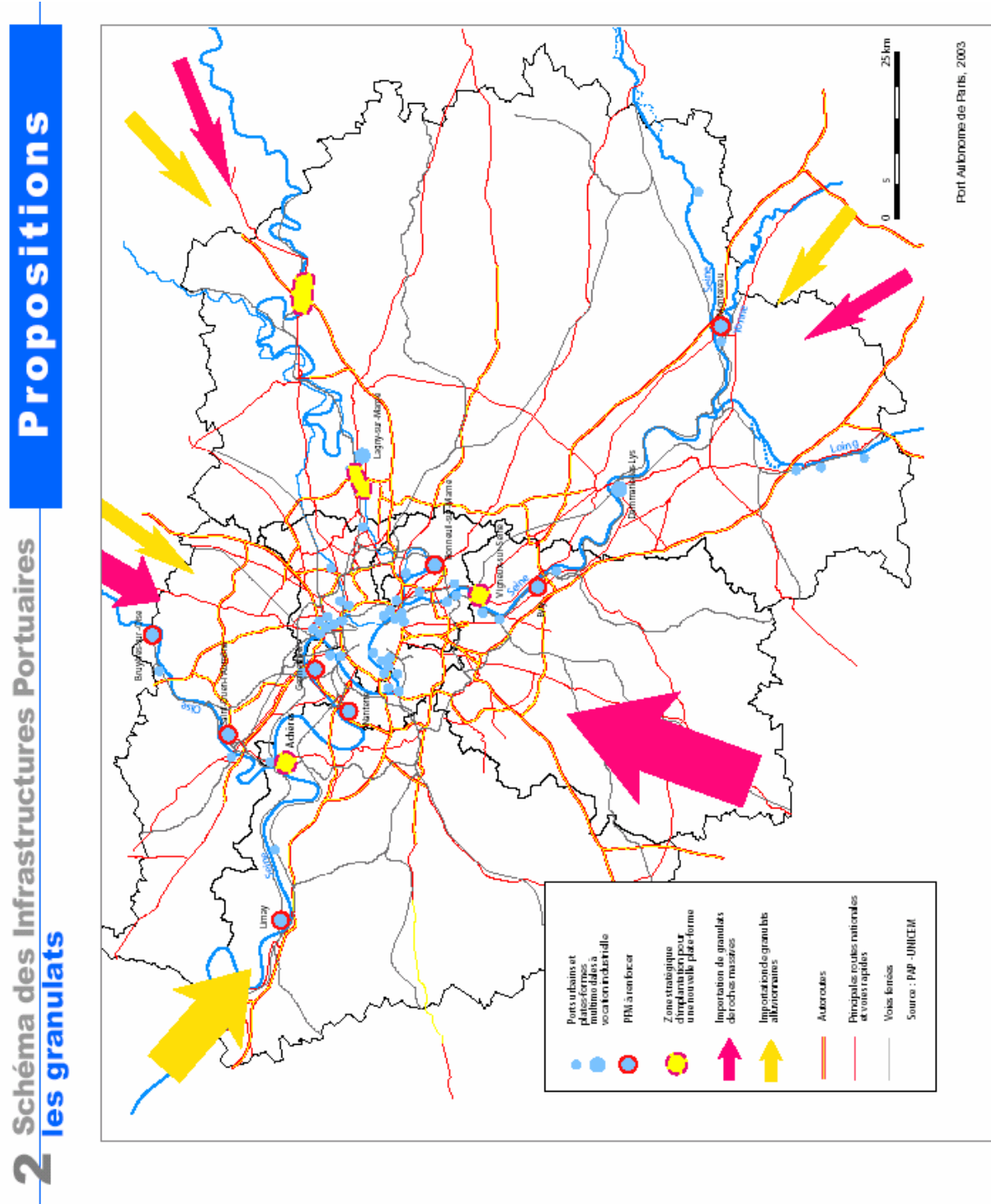


Figure 10 – LES DÉCHETS : Propositions – Source : Projet de SIP – PAP

# Propositions

## 3 Schéma des Infrastructures Portuaires les déchets

