

SYNTHÈSE ET PROPOSITIONS

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

Rapport présenté par Jean-Marc Schaeffer

au nom de la commission

des transports

4 novembre 2003

Au fil des ans, le transport fluvial s'est transformé : les passagers sont maintenant des touristes et les marchandises y sont devenues très spécifiques. Le développement des chemins de fer et des routes a favorisé l'émergence de nouveaux pôles d'activités et les populations se sont éloignées de la voie d'eau. Jugée trop lente et peu souple, dans une époque où tout s'accélère, la voie d'eau a été délaissée au profit des autres modes.

Aujourd'hui on constate un regain d'intérêt pour le fleuve. Pouvoirs publics et transporteurs semblent redécouvrir les qualités de la voie d'eau : sécurité, fiabilité, ponctualité et faible consommation énergétique. S'y ajoute l'avantage, pour les conteneurs en provenance du Havre, d'exécuter les formalités de douane pendant le trajet. Par ailleurs, les touristes apprécient de plus en plus ce mode de promenade.

Plusieurs facteurs militent aujourd'hui en faveur de la voie d'eau : la problématique de développement durable, la saturation de certains axes routiers et les insuffisances du ferroviaire. La question de la réhabilitation du fleuve comme l'un des éléments de base du développement de l'Ile-de-France et de l'ensemble du bassin séquanais se pose avec une acuité nouvelle.

Des pouvoirs publics attentifs

Le Conseil régional a mandaté l'IAURIF et le Port Autonome de Paris (PAP) pour faire le point sur les conditions de développement de l'usage de la voie d'eau. « L'étude régionale voie d'eau 2003 » a ainsi examinés deux secteurs : les granulats et les conteneurs.

Parallèlement, le PAP s'est attaché à élaborer un projet de schéma des infrastructures portuaires à l'horizon 2020.

Enfin, le gouvernement, dans le cadre du « débat parlementaire sur la politique de transports », a posé la problématique des liaisons fluviales françaises dans le cadre européen, notamment dans le Livre Blanc et le programme Marco Polo. Deux grands projets structurants sont remis à l'ordre du jour : l'écluse fluvio-maritime de Port 2000 au Havre et la liaison à grand gabarit Seine Nord..

Particularités de l'Ile-de-France

Avec ses 11 millions d'habitants, et ses 550 000 entreprises, l'Ile de France constitue un gigantesque marché de consommation qu'il s'agit d'approvisionner quotidiennement. Pour les flux internes à la région, la route assure 96 % du trafic, le fluvial 4 %, le fer étant marginal. Pour l'entrée des marchandises, la route reste le principal mode de transport avec 73 %, la voie ferrée représente 16 % et la voie d'eau 11 %. Pour les sorties, les parts des trois modes sont respectivement 83 %, 12 % et 5 %. Le trafic fluvial intra-régional représente le quart des flux fluviaux en Ile-de-France.

La région dispose de 500 kilomètres de voies navigables à grand gabarit et de nombreuses installations portuaires à Paris, Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne, Nanterre, Bruyères-sur-Oise, Lagny, St Ouen l'Aumône, Limay, Montereau, Évry, etc.

Dans le cadre francilien, des perspectives concernant la voie d'eau sont fixées dans :

1. Le SDRIF 1994-2015 qui aborde le fluvial dans 3 secteurs différents :
 - Dans le cadre de son ambition européenne, il place l'Ile-de-France et le Bassin parisien au cœur du réseau des échanges ;
 - Il préconise une approche environnementale axée sur l'entrée de la nature dans la ville par le biais de l'eau, sur la réduction des nuisances et sur la lutte contre les inondations ;
 - il soutient les projets d'infrastructures Seine Nord et Seine Est, et propose la réalisation de plates-formes multi-modales pour compléter le réseau actuel.
2. Le CPER 2000-2006 qui soutient la problématique d'alternative au tout routier à travers plusieurs actions en matière de transports de fret en site propre (art.3) parmi lesquels on retrouve les voies navigables. La logistique y est qualifiée de vecteur de dynamisation économique et sociale, pour les territoires prioritaires (art. 20).
3. Le PDU 2000-2005 qui présente l'ambitieux objectif de diminuer de 3% le recours à la route, en proposant un report de transports de fret sur le fer, la voie d'eau, et le transport combiné. Il prévoit notamment un effort de sensibilisation des acteurs : transporteurs, chargeurs, industriels...

Les propositions du CESR

Le CESR se félicite des travaux menés par l'IAURIF et le Port Autonome de Paris (PAP) et souhaite qu'ils soient largement pris en compte lors de la révision du SDRIF. Il demande, en préalable, la reprise de la démarche menée, il y a plus de 10 ans, par le CALIF (Comité d'aménagement logistique d'Ile-de-France) afin de synthétiser les études déjà réalisées en vue de l'élaboration d'un schéma des implantations logistiques en Ile-de-France.

Rappelant l'importance du « 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 la liaison Seine Nord Europe.

Estimant que les schémas logistiques d'ensemble doivent porter sur toute la chaîne de transport et concerner l'intégralité des modes, le CESR demande que, pour toute implantation de nouvelles plates-formes multi-modales, ports, chantiers de transport combiné, ..., le raccordement au réseau d'autoroutes et de voies rapides de la région soit prévu.

Des secteurs à dynamiser :

- Conteneurs : le CESR propose de favoriser sa progression par l'adaptation, voire l'implantation de plates-formes multimodales de proximité, judicieusement réparties, ainsi que leur mise en réseau.
- Passagers : cet aspect du trafic fluvial doit être analysé en termes d'intérêt et d'opportunité. En zone dense, 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.
- Déchets : compte tenu du caractère innovant du recours à la conteneurisation et aux plate-formes de transfert, le CESR recommande le lancement d'études concertées et d'expérimentations.

Des secteurs à soutenir :

- Granulats : provenant de plus en plus de carrières situées en dehors du Bassin parisien, leur transport par la voie ferrée suivi d'un transfert vers la voie d'eau sur des plates-formes spécialement aménagées, doit être favorisé.
- Déchets du BTP : des efforts doivent être réalisés pour faciliter leur évacuation par la voie d'eau, par exemple par le biais d'aides publiques pour l'aménagement d'aires de réception.
-
- En conclusion, le CESR observe que depuis le SDRIF de 1994, les marchandises - transport et logistique – ont pris une place croissante dans les préoccupations des responsables régionaux. Il souhaite donc que ce secteur trouve sa juste place dans la démarche de révision du SDRIF

Les ports publics en Ile-de-France

