

Le Fleuve en Île-de-France

Enjeux, échelles, territoires...

Enjeux du transport de marchandises par voie fluviale
Lydia Mykolenko

Journée formation CESR 3 mai 2010



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE



Mondialisation, ports maritimes et grands corridors européens de fret

Le transport maritime assure 80% des échanges entre les pays

- 550 MT en 1950
- 2,5 Mrds T en 1970
- 4 Mrds T en 1990
- 5,8 Mrds T en 2000
- 7.4 Mrds T en 2006
- 8,2 Mrds T en 2008

Il s'effectue sur quelques axes :

- Asie – Europe
- Europe – Amérique du Nord
- Amérique du Nord – Asie

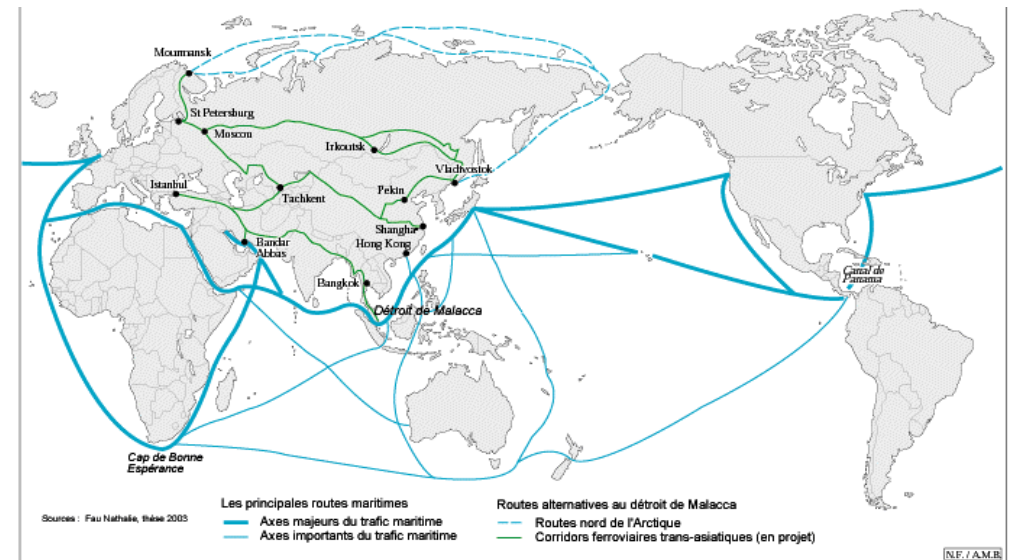
Forte croissance des marchandises diverses :

26% en 1970

39% en 2006

La mondialisation amplifie les besoins de transport

Les grandes routes maritimes



Mondialisation, ports maritimes et grands corridors européens de fret

Le transport maritime mondial de conteneurs :

Croissance supérieure à + 10%/an depuis la fin des années 90

- 60,5 millions EVP en 2000
- 137 millions EVP en 2008

Ports de la rangée Nord

(du Havre à Hambourg) :

- 34 M EVP en 2007
- Prév 2020 : 77 M EVP

Des itinéraires massifiés se constituent ou sont projetés au départ d'Anvers et de Rotterdam

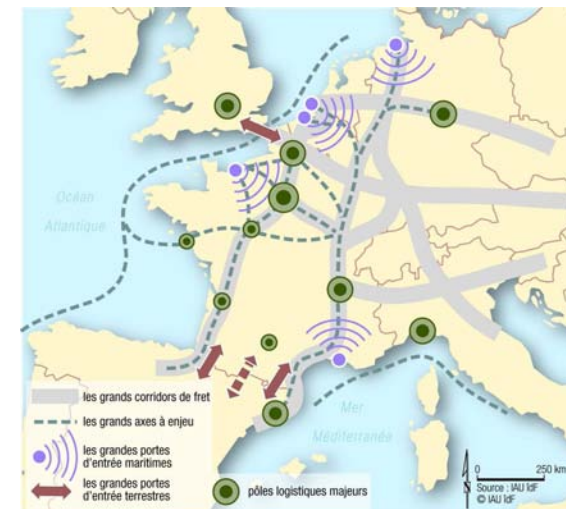
Émergence du Havre : futur outil transcontinental de premier rang

Les grands ports maritimes sont devenus les grandes portes d'entrée continentales

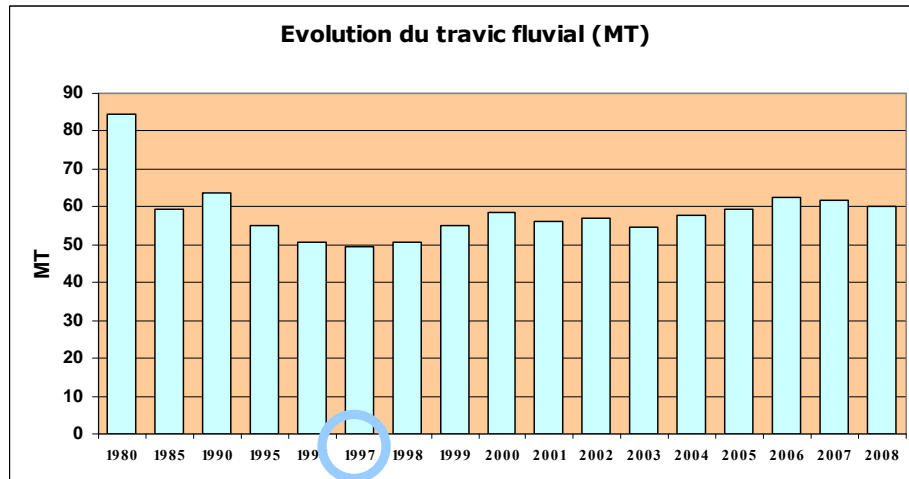
« Le Fleuve en Île-de-France: enjeux, échelles, territoires ... »

Trafic conteneurs des principaux ports européens en 2008

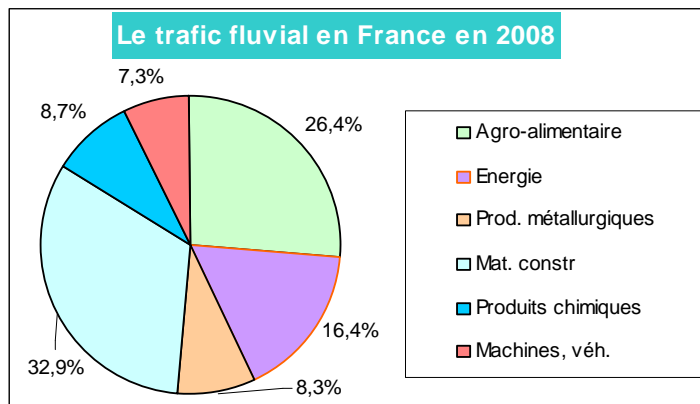
	M evp
Rotterdam	10,8
Hamburg	9,7
Antwerpen	8,7
Bremerhaven	5,5
Valencia	3,6
Gioia Tauro	3,5
Algeciras	3,3
Felixstowe	3,2
Barcelona	2,6
Le Havre	2,5



Le transport fluvial, une part modeste mais un rôle essentiel



Source : DREIF, PAP



2 secteurs : 60% des trafics :

- Matériaux de construction : 33%
- Prod agricoles et alim. : 26%

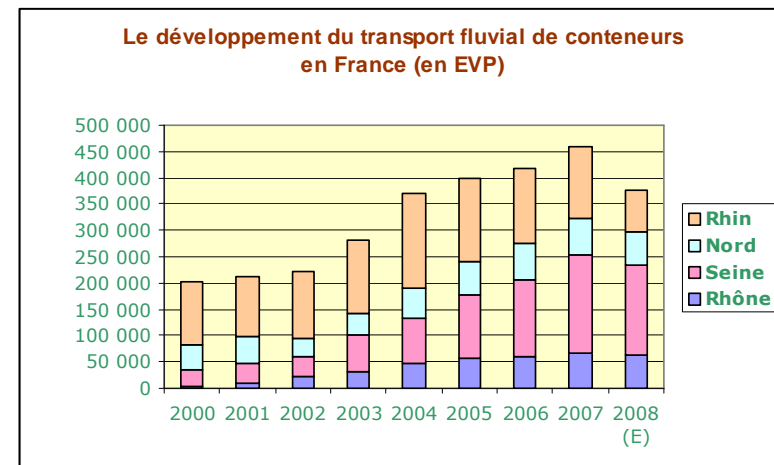


« Le Fleuve en Île-de-France: enjeux, échelles, territoires ... »

**Le trafic fluvial en France :
60 MT et 7,5 milliards t.km en
2008**

**En progression depuis 1997 :
+38% en 10 ans**

Le développement du transport fluvial de conteneurs



**1995 : 84 000 EVP
2000 : 200 000 EVP
2008 : 460 000 EVP**

**C'est l'enjeu
majeur du
transport fluvial**

Le transport fluvial, une part modeste mais un rôle essentiel



Longueur du réseau fluvial

	Km
Belgique	1 529
Pays-Bas	5 046
Allemagne	6 754
France	5 789

En France, un réseau à grand gabarit non maillé

Des maillons manquants en projet :

- Seine-Nord
- Moselle-Saône
- Saône-Rhin

Objectif trafic SNE 2020 :

- 15 MT
- 254 000 EVP

Le transport fluvial, une part modeste mais un rôle essentiel



Longueur du réseau fluvial

	Km
Belgique	1 529
Pays-Bas	5 046
Allemagne	6 754
France	5 789

En France, un réseau à grand gabarit non maillé

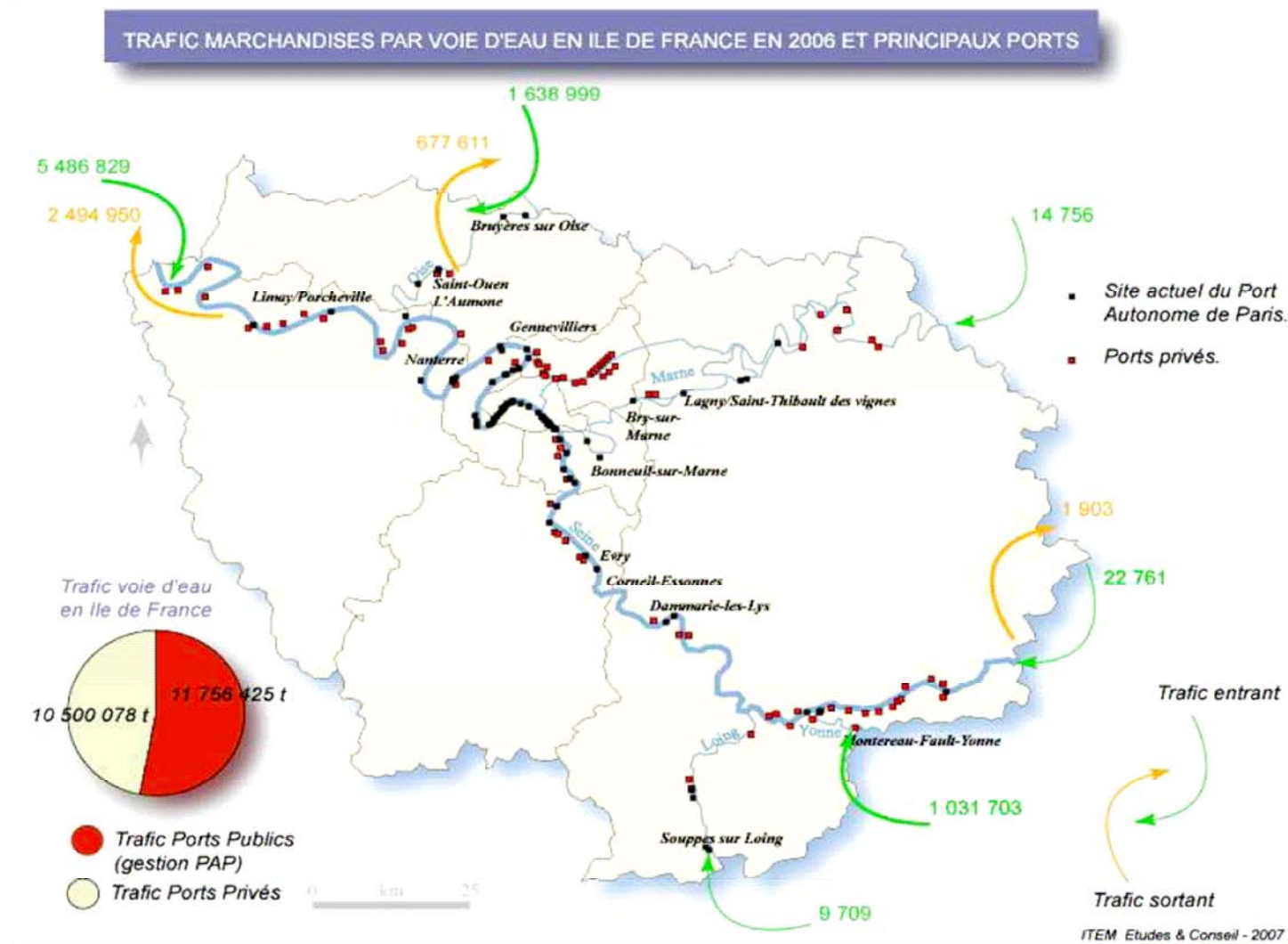
Des maillons manquants en projet :

- Seine-Nord
- Moselle-Saône
- Saône-Rhin

Objectif trafic SNE 2020 :

- 15 MT
- 254 000 EVP

Le transport fluvial en Île-de-France



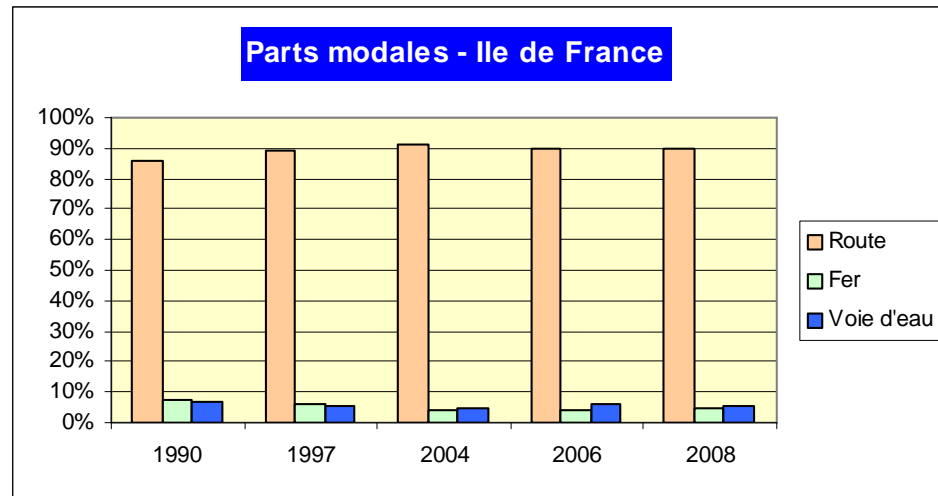
Le transport fluvial, une part modeste mais un rôle essentiel en Île-de-France

Le trafic fluvial en Île-de-France :

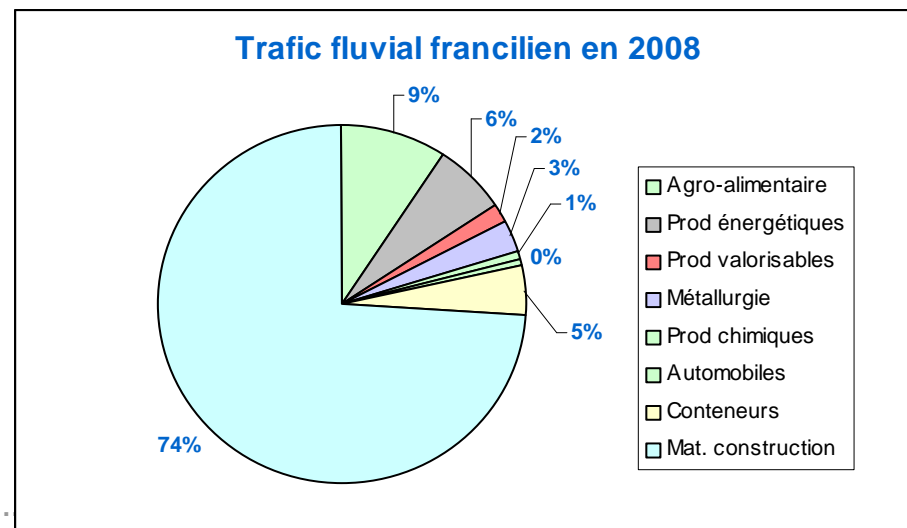
13,7 MT en 2008 sur un trafic total en Ile de France de 256 MT (interne + entrant + sortant)

Soit 5,3% de part modale

Les matériaux de construction :
74 % du trafic fluvial ...



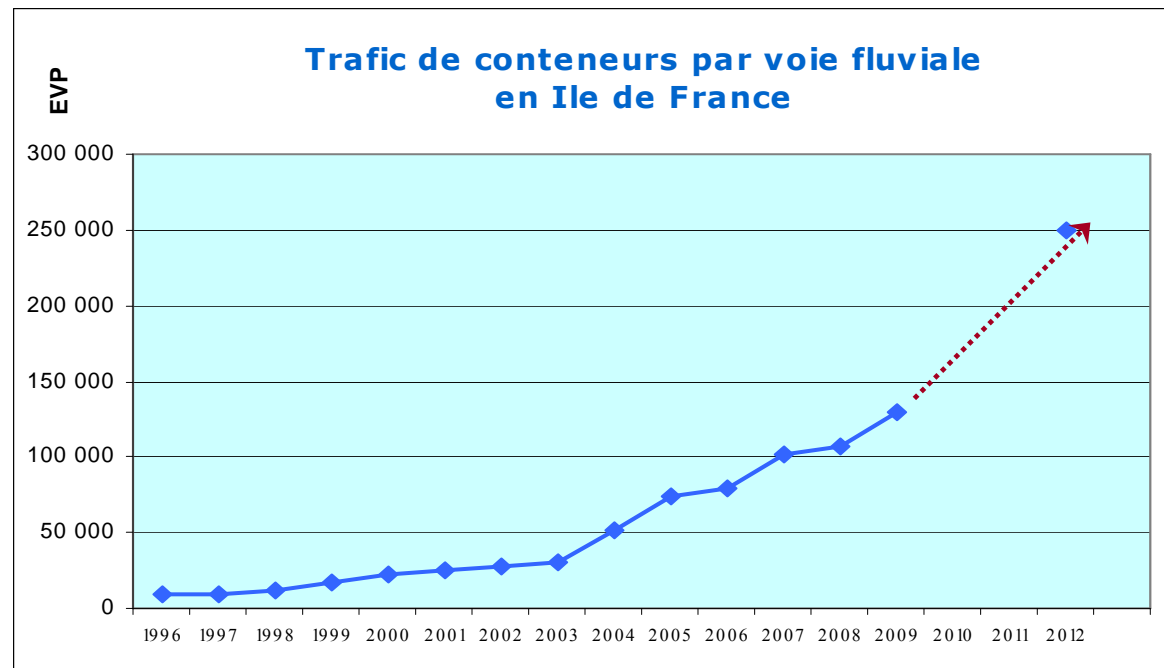
Source : DREIF



Le transport fluvial, une part modeste mais un rôle essentiel en Île-de-France

Le trafic fluvial de conteneurs en Île-de-France

- 22 000 EVP en 2000
- 52 000 EVP en 2004
- 107 000 EVP en 2008
- 129 000 EVP en 2009



Objectif 2025 :

augmentation du trafic fluvial de conteneurs de 200% sur la Seine à l'horizon 2025

Transport fluvial : quels enjeux ?

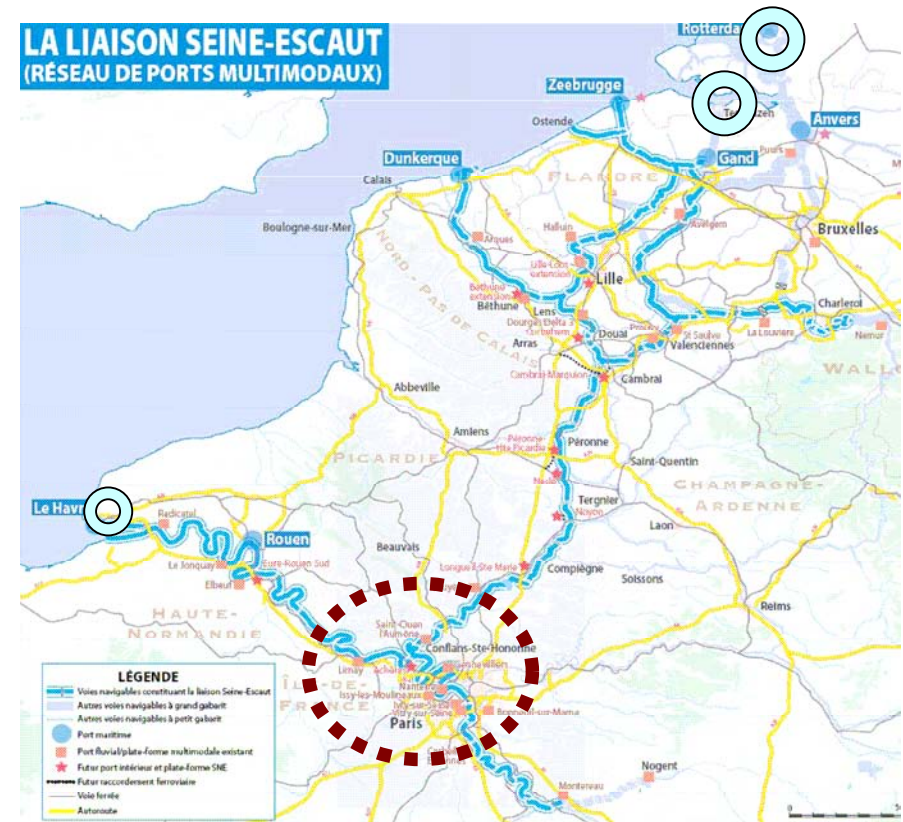
Les objectifs du Grenelle de l'environnement :

Une croissance de 25% d'ici 2012 de la part du fret non routier

Une part de marché de 25% du fret non routier en 2022

Des objectifs très ambitieux pour l'Île de France :

soit une répartition 50-50 entre le fer et voie d'eau, c'est un doublement des tonnages à transporter par la voie d'eau (20 MT en 2008, 35 à 40 MT en 2022)



Les plates-formes en développement ou en projet de Bruyères, Montereau, Triel, Achères seront-elles suffisantes ?

Le transport fluvial de conteneurs : quels enjeux pour demain ?

La demande aujourd'hui :

Le port du Havre : 2,5 M EVP en 2008 dont 0,7 M EVP pour le transbordement et 1,8 M EVP pour la desserte terrestre

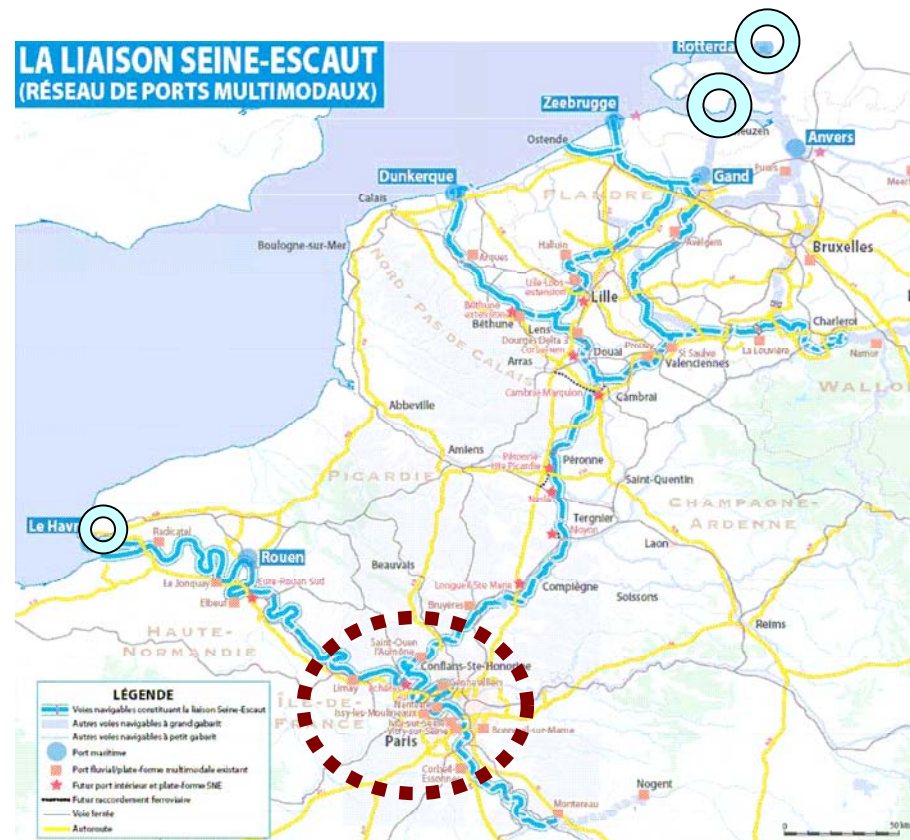
La route : le mode très largement dominant : 87% du marché

Part des modes fer et fleuve : 250 000 EVP soit 13% du marché

L'Île de France :

40% du marché d'hinterland du Havre soit environ 800 000 EVP dont :

- 283 000 EVP sur les terminaux fluviaux franciliens soit 35%
- 110 000 EVP fluviaux (soit 12% du marché)



Le transport fluvial de conteneurs, quels enjeux pour demain ?

La demande en 2020 :

Le port du Havre : 5 M EVP en 2020 dont :

- 2 M EVP pour le transbordement
- 3 M EVP pour la desserte terrestre

Objectif des parts des modes fer et fleuve : 25% du marché soit 750 000 EVP

L'Île de France :

- environ 1,2 M EVP « havrais » dont 300 000 EVP fluviaux (objectif Grenelle)
- un trafic de 254 000 EVP fluviaux en 2020 sur le canal Seine Nord Europe

soit 550 000 EVP fluviaux en 2020



Faut-il développer une nouvelle offre de terminaux fluviaux à conteneurs en Île de France ?

Le rôle essentiel des ports urbains

Ports de Paris c'est 60 ports urbains : une emprise foncière limitée mais 80% du trafic

En Seine Saint Denis : des schémas directeurs des implantations portuaires sur les canaux de Saint Denis et de l'Ourcq

Un enjeu majeur pour l'approvisionnement en **matériaux de construction et l'évacuation des déchets** de l'agglomération parisienne et **pour la logistique urbaine** (distribution de colis ...)

Des problèmes d'aménagement particuliers :

- cohabitation des activités
- insertion paysagère, architecturale et urbaine

Le port d'Ivry : une opération exemplaire

La taille des installations a été réduite pour permettre l'aménagement d'espaces verts, des cheminements piétons ...



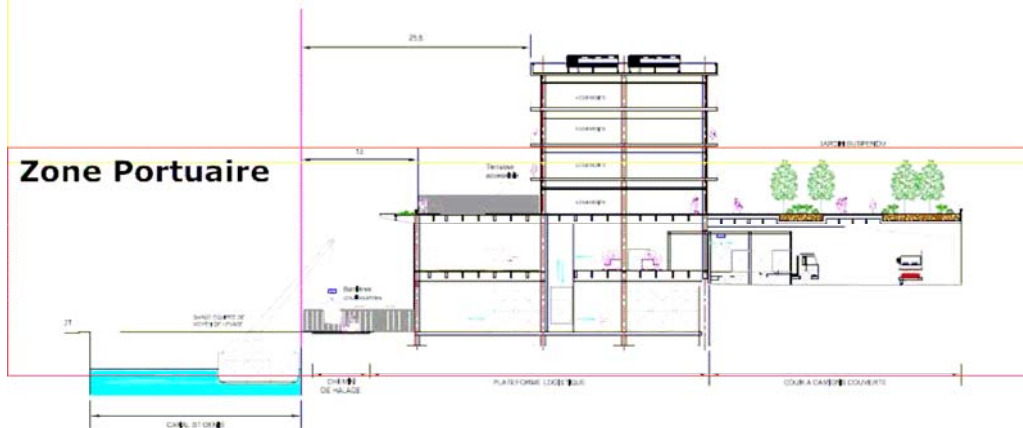
Port de Bercy : 300 000 T
crédits image : Ports de Paris



Port d'Ivry : 700 000 T
crédits image : Ports de Paris

Le rôle essentiel des ports urbains

Le projet de Port de l'Allier



Source : Ville de Paris

- Au cœur d'un secteur en mutation de 200 ha et d'un programme de logements, équipements publics, bureaux, espaces verts ...
- Filière produits envisagée : collecte du verre
- Barge autonome en transbordement

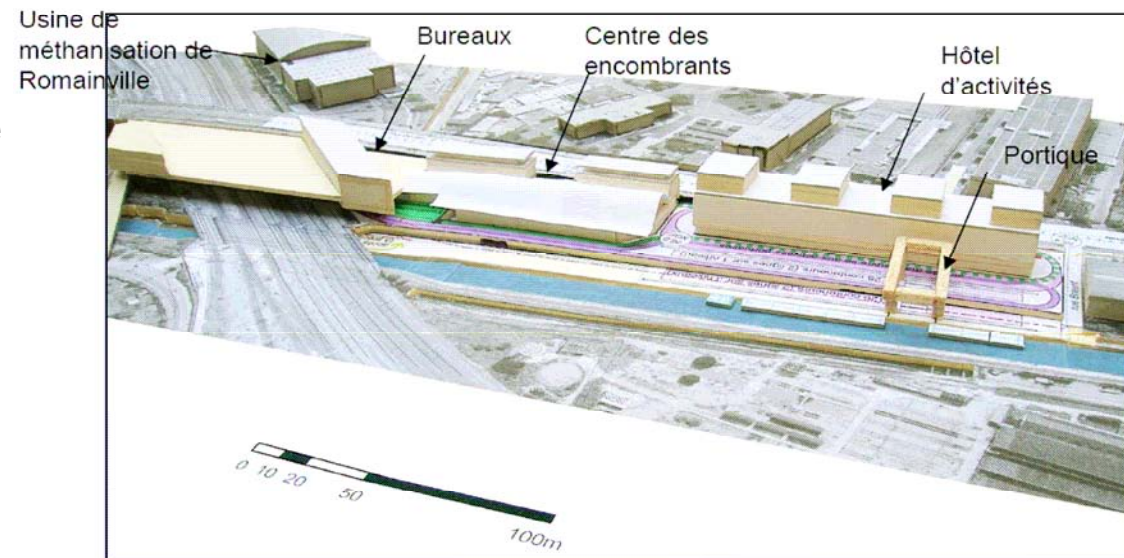
Le rôle essentiel des ports urbains

Le projet de Port de Bobigny

- Un espace de transbordement fluvial (portique) et de stockage des conteneurs
- Un hôtel industriel destiné aux entreprises utilisatrices de la voie d'eau
- Un espace de transit des conteneurs en lien avec le centre de méthanisation
- Un espace d'accueil des encombrants et traitement des déchets
- Des bureaux près de la future gare Tangentielle
- Un chemin de halage continu le long du canal



Proposition de maquette du port urbain de fret à Bobigny



Source : Conseil Général Seine Saint Denis

Le rôle essentiel des ports urbains

La logistique urbaine : un enjeu de premier plan

Plusieurs projets en cours ...

- grande distribution
- automobile
- messagerie
- restauration rapide
- ...

Un matériel à construire

Barges auto-déchargeantes (type matériel Mercurius utilisé en Hollande) ou barges Ro-ro

Une offre de service fluvial à créer

Pas d'offre aujourd'hui faute de volume.

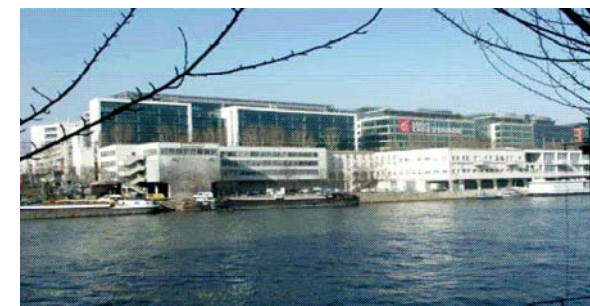
Pascal Muh, directeur logistique de BSH recherche des partenaires pour mettre en place une offre fluviale pour distribuer dans Paris



crédits image : Ports de Paris



crédits image : Ports de Paris



Les magasins généraux d'Austerlitz
crédits image : Ports de Paris

Que faire et comment faire ?

Les plates-formes fluviales à conteneurs

Les plates-formes fluviales intérieures franciliennes existantes sont une chance pour l'Île de France

Seront-elles suffisantes pour répondre aux objectifs du Grenelle de l'environnement et à la demande prévisible de trafic ?

La réalisation des projets (extension ou création) de terminaux fluviaux à conteneurs en Île de France est indispensable.

La question de l'accessibilité routière d'Achères doit être résolue.

Les ports urbains

La préservation de tous les ports urbains est indispensable de même que le maintien de leur accessibilité routière

La création de nouveaux ports urbains doit être facilitée et la construction de matériel adapté à la logistique fluviale urbaine encouragée.

La création d'offres fluviales doit être encouragée par l'aide à des expérimentations

Merci de votre attention



**INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME**

ÎLE-DE-FRANCE



Photo:Dreif/Gobry