

Le transport fluvial de marchandises en Ile-de-France

L'Ile-de-France dispose d'un remarquable réseau fluvial : 500 kilomètres de fleuves, rivières et canaux, dont 420 kilomètres à grand gabarit. Ce réseau de voie d'eau, qui est loin d'être saturé, est très compétitif pour des distances courtes ou moyennes en zone urbaine dense et ne génère que très peu de nuisances. Il est ponctué par un système de 70 ports urbains et plates-formes portuaires permettant toutes les méthodes combinatoires de transport, et qui accueillent, d'ores et déjà, plus du quart des 240 millions de tonnes produites ou consommées par les Franciliens.

par Gilles Leblanc
Directeur général du Port autonome de Paris
et Bernard Guérin
Responsable de la mission développement et environnement

Le développement d'un réseau routier et autoroutier de plus en plus dense a, durant les dernières décennies, été la réponse quasi unique envisagée pour satisfaire les besoins

des grandes agglomérations en matière de transport pour l'approvisionnement en marchandises, comme pour l'évacuation des déchets, avec, en corollaire, l'augmentation des nuisances (bruit, pollution, accidents, embouteillages...). Cependant, peu à peu, est apparue une prise de conscience collective de la nécessité de faire appel aux deux autres modes de transport en déclin, à savoir le mode ferroviaire et le mode fluvial.

Sous la pression de l'opinion publique, de plus en plus sensible aux problèmes d'environnement, les pouvoirs publics, après une longue période d'indifférence, ont fini par considérer le transport fluvial comme alternative crédible dans une politique des transports privilégiant la combinatoire des modes.

L'Ile-de-France dispose d'un remarquable réseau fluvial puisqu'elle est irriguée par 500 kilomètres de fleuves, rivières et canaux, dont 420 kilomètres

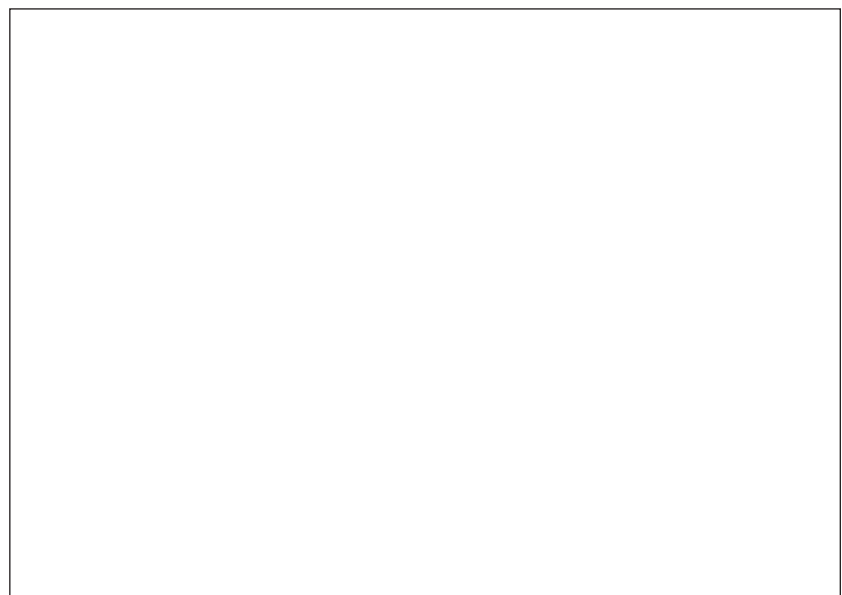
à grand gabarit. Ces derniers peuvent accueillir des convois allant jusqu'à 5000 tonnes de port en lourd, soit l'équivalent de 200 camions de 25 tonnes. Ils sont à comparer aux réseaux des autoroutes et voies rapides de la région qui représentent sensiblement le même kilométrage.

Le transport fluvial ne gêne pas (pas d'embouteillage sur l'eau, peu de bruit ou d'émission de gaz toxiques, accidents rarissimes...), donc pour certains... il n'existe pas, ou presque pas

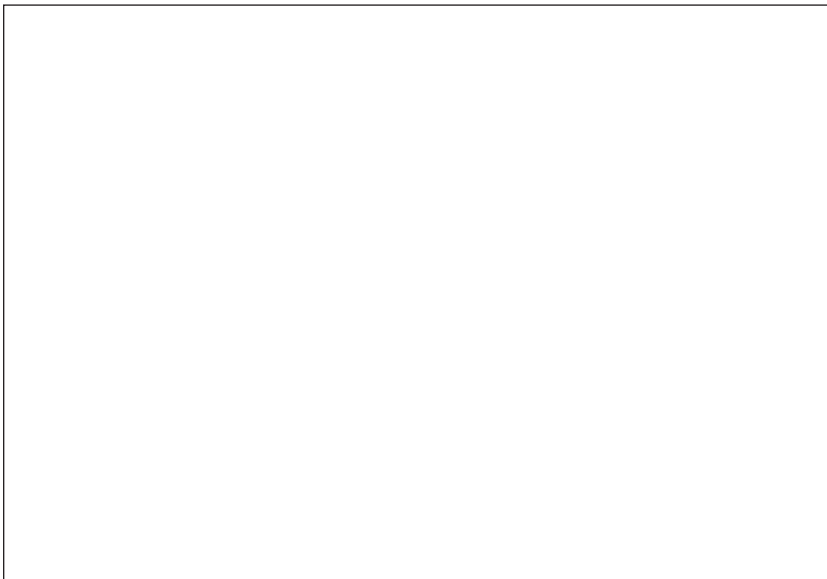
La configuration de ce réseau est, en outre, particulièrement favorable à la desserte régionale, puisque les trois quarts de

la population, donc des consommateurs, résident à moins de 5 kilomètres d'une voie navigable.

Cette infrastructure, qui est loin d'être saturée, est très adaptée aux besoins d'une région où la majorité des transports, tous modes confondus, s'effectue sur des distances inférieures à 150 kilomètres. En ce qui concerne le transport fluvial, plus de la moitié du trafic est réalisé entre deux points situés à l'intérieur de la région Ile-de-France ; la voie



Le port de Gennevilliers. Photo Port autonome de Paris.



Le port d'Ivry-sur-Seine. Photo Port autonome de Paris.

d'eau est donc très compétitive pour des distances courtes ou moyennes en zone urbaine dense.

Ce réseau de voies est ponctué par un système de 70 ports qui sont autant de lieux d'échange entre modes de transport, permettant toutes les méthodes combinatoires, et que l'on peut classer en deux grandes catégories au rôle très complémentaire : les ports urbains et les plates-formes portuaires. Ensemble, ils accueillent d'ores et déjà plus du quart des 240 millions de tonnes produites ou consommées par les Franciliens.

Les ports urbains

C'est un lieu commun que de rappeler que les villes se sont développées autour de leurs ports, la voie d'eau étant autrefois pratiquement le seul moyen d'approvisionnement des marchandises. Affirmer que la voie d'eau, au début du XXI^e siècle, est un mode obsolète, désuet, voire folklorique en est un autre. Le premier est une évidence, le second mérite un examen plus attentif.

L'existence et le rôle que joue aujourd'hui ce mode de transport discret sont complètement occultés par le trafic routier dont personne ne peut, hélas, ignorer l'impact sur l'environnement et sur la sécurité.

Le transport fluvial, bien que vital pour l'économie de la région capitale,

souffre paradoxalement de l'une de ses principales qualités : sa discrétion, le niveau très réduit des nuisances qu'il génère. Il ne gêne pas (pas d'embouteillage sur l'eau, pas ou peu de bruit ou d'émission de gaz toxiques, accidents rarissimes...), donc pour certains... il n'existe pas, ou presque pas. Par conséquent, pourquoi conserver ces ports dont l'activité, elle non plus, n'attire pas l'attention et sur lesquels rien ne semble se passer ? Les stocks visibles ne paraissent-ils pas figés d'un bout de l'année à l'autre ? Qui imaginerait, en effet, que les installations industrielles qui y sont implantées tirent parti d'une autre caractéristique du transport fluvial, sa ponctualité, et fonctionnent, souvent, depuis des décennies, selon la technique du « juste à temps » ?

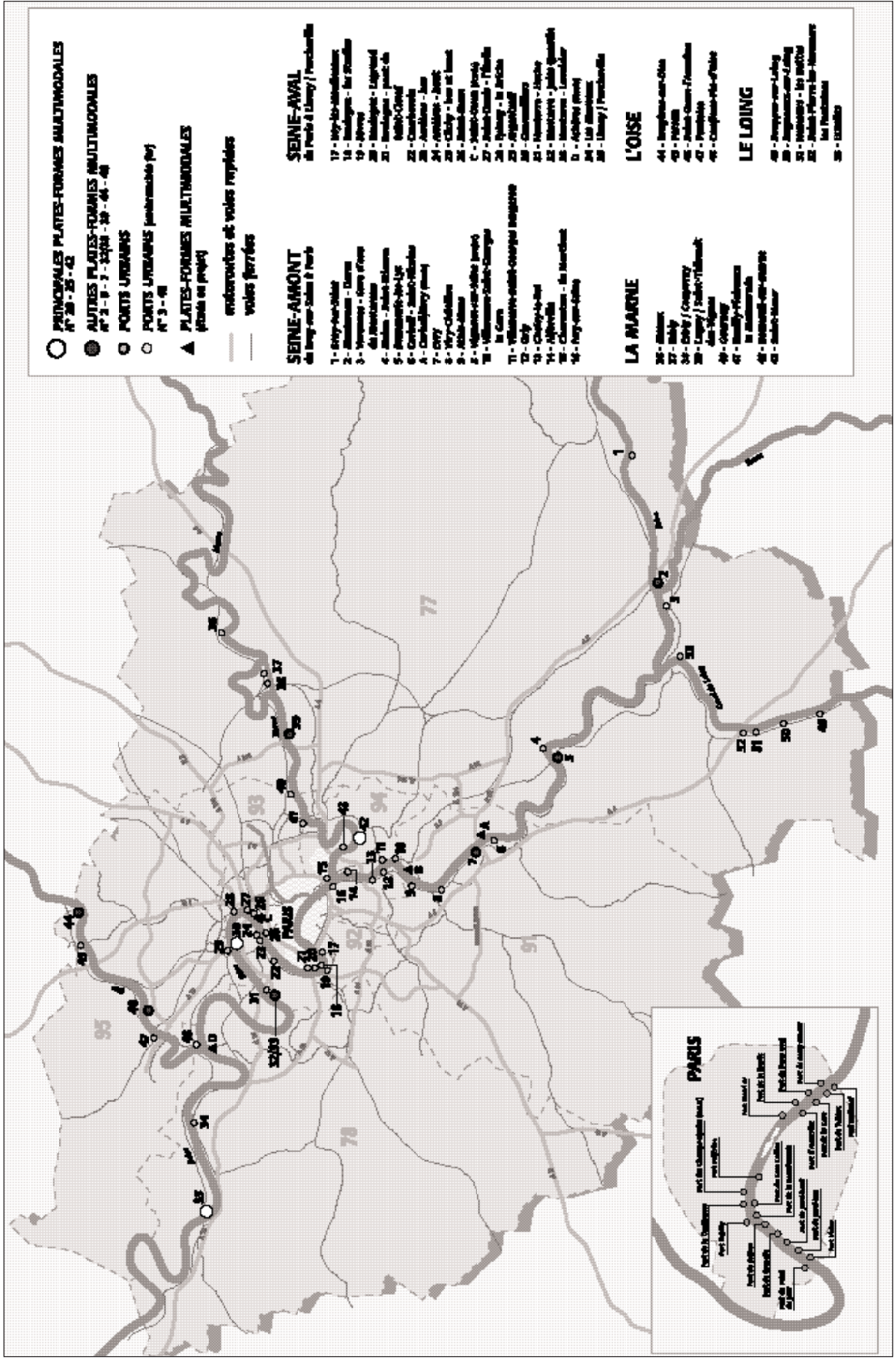
En fait, sur les ports, les stocks sont très réduits ; ils sont constamment mis à contribution et renouvelés dans des délais très courts, de l'ordre de la journée. Provenant, pour ce qui est, par exemple, des matériaux de construction, en majeure partie de sablières ou de ballastières situées le long des rivières, acheminés par bateau jusqu'au port, les granulats sont ensuite livrés soit sans transformation, soit sous forme de béton prêt à l'emploi, vers les chantiers situés à quelques kilomètres de là. Les bateaux repartent en sens inverse chargés de produits de démolitions des chantiers voisins.

Non seulement l'approvisionnement par voie d'eau passe inaperçu, mais le transport terminal, réalisé le plus souvent par camions, est un acheminement sur une distance courte (2 à 3 kilomètres). C'est ainsi que ce sont quelque 13 % de l'approvisionnement régional qui utilisent le mode de transport fluvial. Ce trafic pourrait être multiplié par 3 sans investissements majeurs. Il s'élevait d'ailleurs au double du trafic actuel dans les années 60 / 70, époque de réalisation des grandes infrastructures de la région parisienne et de développement des nouveaux quartiers. Les réserves de capacité de la voie d'eau sont donc importantes et la diversification des trafics largement engagée.

Bien que l'importance des ports urbains, au nombre d'une soixantaine, soit donc aujourd'hui largement méconnue du public, ils n'en assurent pas moins la livraison des marchandises au plus près des lieux de consommation, au cœur même de l'agglomération dense, en réduisant d'autant la circulation automobile et son impact sur l'environnement.

Actuellement, ces ports accueillent principalement des activités du secteur du bâtiment et de travaux publics : réception de granulats, fabrication de béton prêt à l'emploi, négoce d'éléments de construction pour tous les corps d'état, évacuation des produits de démolition et des déblais. Leur rayon d'influence n'est que de quelques kilomètres, se limitant à la desserte de la commune sur laquelle ils sont implantés et, quelquefois, à ses plus proches voisines.

Ils sont certainement appelés à jouer un rôle encore plus important à l'avenir pour acheminer d'autres produits de consommation (conditionnés en palettes, rolls, citernes...) ou évacuer les déchets provenant de centres de tri ou de déchetteries (également conditionnés en bennes, conteneurs, balles...) vers les centres de recyclage. L'utilité de ces ports est évidente pour le fonctionnement urbain. Dans bien des cas, leur réhabilitation est cependant nécessaire. Des investissements doivent également être faits pour moderniser les installations industrielles de transit. Des transformations,



Les ports publics en Ile-de-France. Photo autonome de Paris.

quelquefois importantes, doivent être concomitantes, ou même préalables, à celles de l'environnement urbain où ils se situent.

La requalification des ports doit accompagner, sinon précéder, celle de la cité :

- en continuant d'assurer (voire d'améliorer) leur rôle logistique à un moment où celle-ci en a particulièrement besoin (démolitions, reconstructions...), puis en participant au fonctionnement urbain courant, avec des postes de transit parfaitement intégrés dans le tissu ;
- en réduisant la coupure qu'ils peuvent, dans certains cas, constituer entre la ville et le fleuve, par la création de liaisons parallèles et perpendiculaires au fleuve.

Dans les très grandes opérations urbaines des prochaines années (Nanterre, Saint-Denis / Aubervilliers, Issy-les-Moulineaux / Boulogne / Meudon, Paris XIII^e/ Ivry), plus encore qu'ailleurs, il importe que les urbanistes prennent en compte, dès l'origine des projets, la dimension logistique urbaine (approvisionnement - évacuation), afin d'intégrer de manière moderne les ports urbains dont la ville de demain aura besoin.

Les plates-formes portuaires

Il existe en Ile-de-France un autre type de ports dont la dimension, le rôle et le mode de fonctionnement diffèrent fortement des précédents et qui s'apparentent, pour les plus importants, à ceux des ports maritimes : ce sont les 10 plates-formes portuaires.

Si les ports urbains sont de taille réduite, en général de l'ordre de quelques milliers de mètres carrés, les zones portuaires, par essence multimodales, industrielles et logistiques, s'étendent sur des surfaces allant d'une dizaine d'hectares à près de 400 hectares pour la plus importante sise à Gennevilliers. On y trouve ainsi, convergents, la route, le fer, la voie d'eau, mais également l'oléoduc et le fluvio-maritime encore trop méconnu en Ile-de-France.

Les plates-formes portuaires sont les sites de prédilection du transport combiné puisqu'elles permettent toutes les combinaisons possibles entre les différents modes.

Quelques exemples récents illustrent ce rôle essentiel.

Sur le port de Gennevilliers, le centre de conteneurs Paris-Terminal, qui traite près de 100 000 EVP (équivalant vingt pieds) annuellement et dont 24 000 sont acheminés par eau, connaît un succès grandissant. Les chargeurs et organisateurs de transport ont découvert la compétitivité et la fiabilité du transport fluvial pour acheminer les conteneurs entre la région parisienne et les ports de la Manche. La ligne fluviale Logiseine assure trois fois par semaine la liaison avec les ports de Rouen et du Havre. Elle constitue un atout pour ces ports. Parallèlement, deux opérateurs ferroviaires, NFTI et CNC, travaillent à fiabiliser leurs services, l'un entre Dunkerque et la région Ile-de-France, l'autre entre Gennevilliers et Avignon.

Sur le même site, l'installation d'un grand groupe meunier français a permis de transporter de nouveau par voie d'eau de la farine destinée à l'exportation et induit la construction de quatre grandes barges modernes dédiées à cette

activité. Le groupe concurrent s'est également converti à ce mode de transport pour ses sacs de farines préélingués. Ces installations portuaires en Ile-de-France confortent la deuxième place mondiale de Rouen comme port céréalier. Dans un autre domaine, ce sont quelque 70 000 automobiles qui empruntent la Seine chaque année grâce à la CAT, pour le compte du groupe Renault. Grâce au partenariat que le Port autonome de Paris entretient, de longue date, avec la CAT, celle-ci prévoit de nouveaux développements.

Sur le port de Bonneuil, la société TAB s'est récemment implantée pour réaliser une liaison ferroviaire quotidienne de caisses mobiles avec Milan, soit l'équivalent de 64 camions aller-retour

en moins sur les routes chaque jour. Il est envisagé, à partir de ce terminal, de transporter par voie d'eau des caisses ou des conteneurs à partir ou à destination de ce site portuaire du sud-est de la région parisienne vers Gennevilliers, Rouen et Le Havre.

Les plates-formes portuaires sont, par ailleurs, particulièrement adaptées pour favoriser le développement du transport fluvio-maritime entre la région capitale et les villes portuaires situées dans un rayon de 2 500 à 3 000 kilomètres.

La voie d'eau à grand gabarit permet en effet de relier l'Ile-de-France sans rupture de charge aux Iles britanniques, à la péninsule ibérique, au Maghreb, à la Scandinavie ou aux pays baltes. Ce mode, qui représente un trafic de l'ordre de 700 000 tonnes par an, est spécialement utilisé pour approvisionner les industries franciliennes en produits métallurgiques et en pâte à papier ainsi que pour expédier certaines productions de céréales régionales.

Les plates-formes portuaires favorisent ainsi le nécessaire rééquilibrage entre les modes de transport au service à la fois d'une meilleure efficacité économique et d'une véritable politique environnementale en offrant aux logisticiens, aux organisateurs de transport, aux chargeurs, le choix d'une vraie multimodalité.

Ce faisant, elles sont également à l'origine de créations et de fixations d'emplois des secteurs de la région qui en ont besoin.

Concilier des objectifs apparemment contradictoires

Les ports, par nature multimodaux, qu'il s'agisse des ports urbains ou des plates-formes portuaires, sont le lieu privilégié pour rationaliser les circuits d'approvisionnement et de distribution, donc pour réduire les coûts et améliorer la qualité de service.

Si la logistique joue un rôle déterminant dans le fonctionnement urbain, elle a bien souvent façonné la ville de

manière non maîtrisée : transformation brutale des entrées de ville, mitage d'espaces agricoles, induction d'un choix du « tout-routier ». Les ports peuvent permettre d'enrayer les dysfonctionnements urbains en conciliant des objectifs apparemment contradictoires. Les autorités portuaires et les pouvoirs publics doivent faire cohabiter chacune des organisations logistiques, mais aussi

les orienter en offrant aux entreprises des conditions optimales d'accès, de circulation, de stationnement et d'implantation. Une gestion portuaire coordonnée de la composante dynamique (circulation - offre de dessertes multimodales avec des réserves de capacité) et la composante statique (traitement de la marchandise - offre de terrains et d'entrepôts...) est indispensable.

Le Port Autonome de Paris, établissement public de l'Etat, premier port fluvial de France et second d'Europe, au cœur du premier bassin de consommation de France et l'un des plus importants d'Europe, accompagne dans leurs projets les entreprises qui souhaitent s'implanter sur l'un de ses 70 sites portuaires qu'il gère. ●