

# Valoriser le Fleuve en Île-de-France

Fleuve, logistique et environnement

Entre ports maritimes et centres de  
consommation, le rôle essentiel des terminaux  
fluviaux intérieurs

**Table ronde du 8 octobre 2009**

Lydia Mykolenko – Responsable des études logistique-marchandises



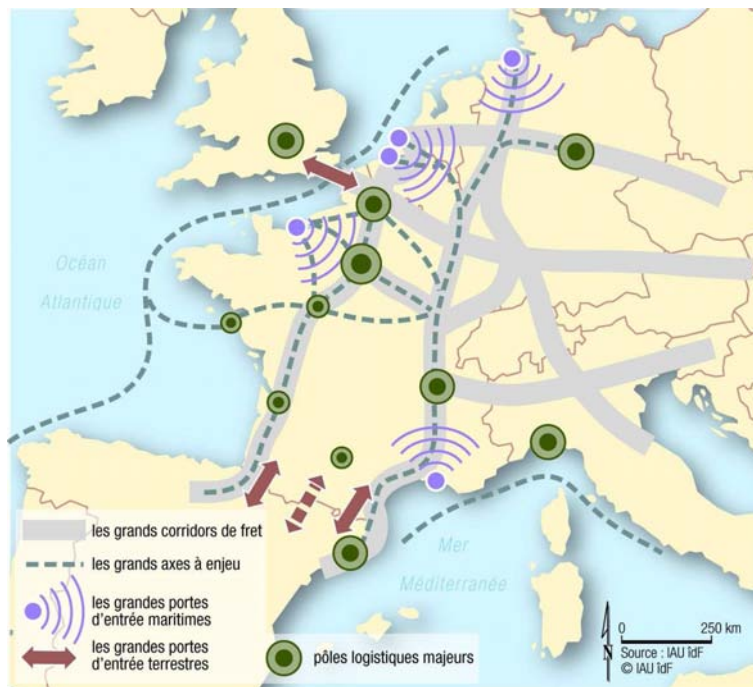
INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE





# Le paysage de l'organisation des flux européens de marchandises est en pleine mutation



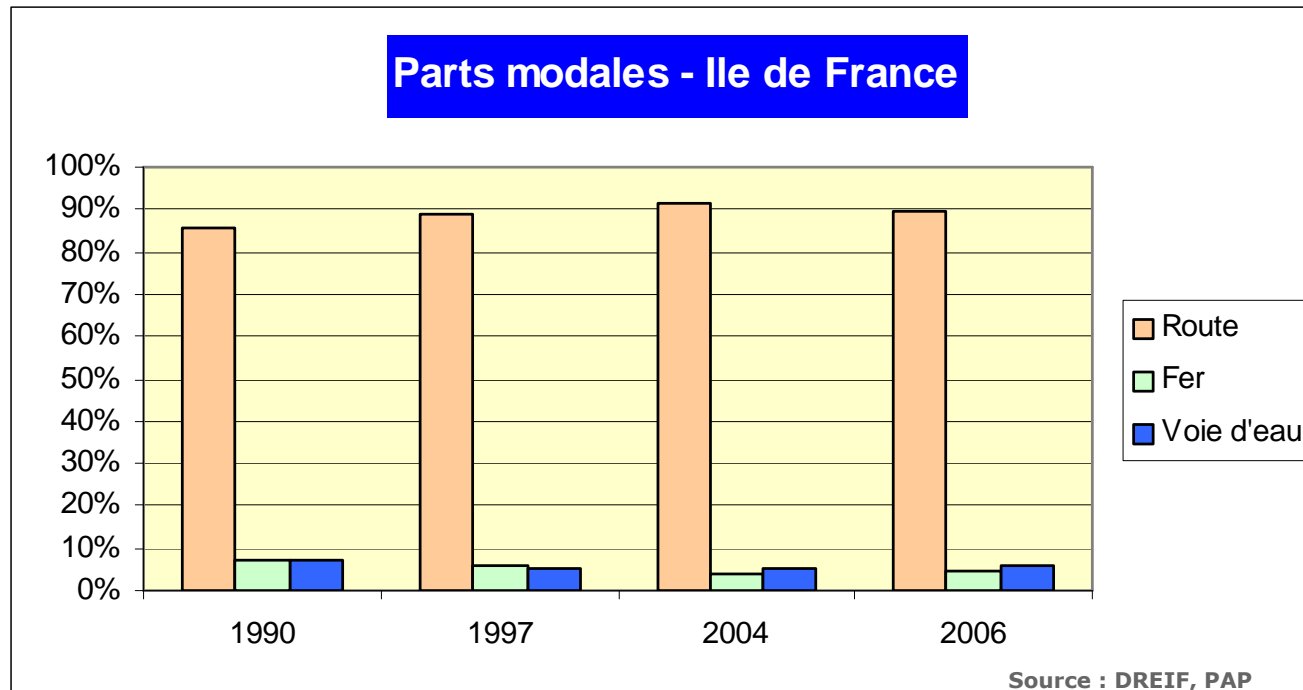
Les grands ports maritimes sont devenus les grandes portes d'entrée continentales

La concentration des flux sur les axes qui vont des grands ports de la mer du Nord vers le Sud et l'Est de l'Europe se poursuit

La constitution de nombreux itinéraires massifiés notamment au départ d'Anvers et de Rotterdam

**Émergence du Havre** : futur outil transcontinental de premier rang

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

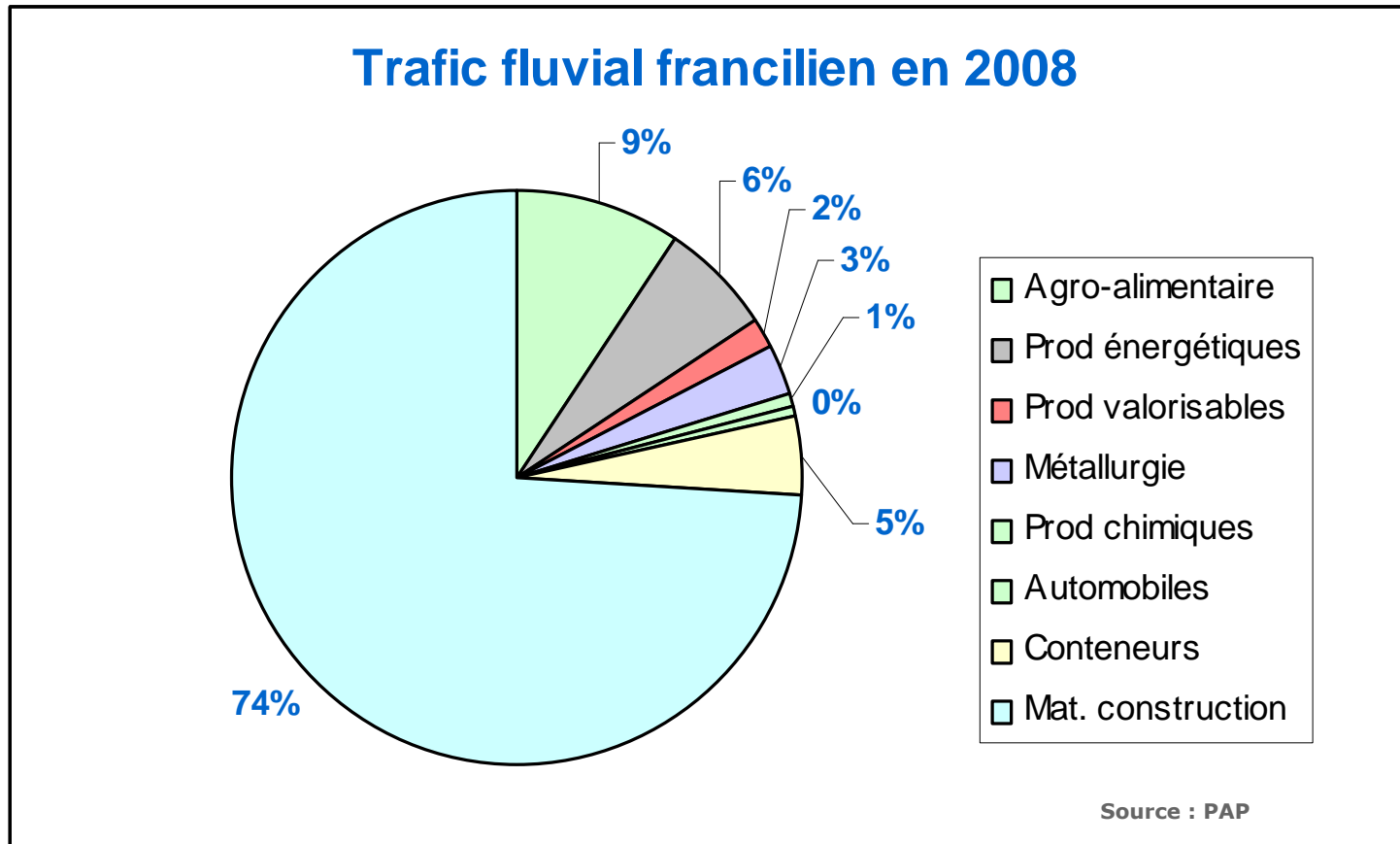


## Le trafic fluvial en Île-de-France :

**19,7 MT en 2007** sur un trafic total en Ile de France de **264,6 MT** (interne + entrant + sortant)

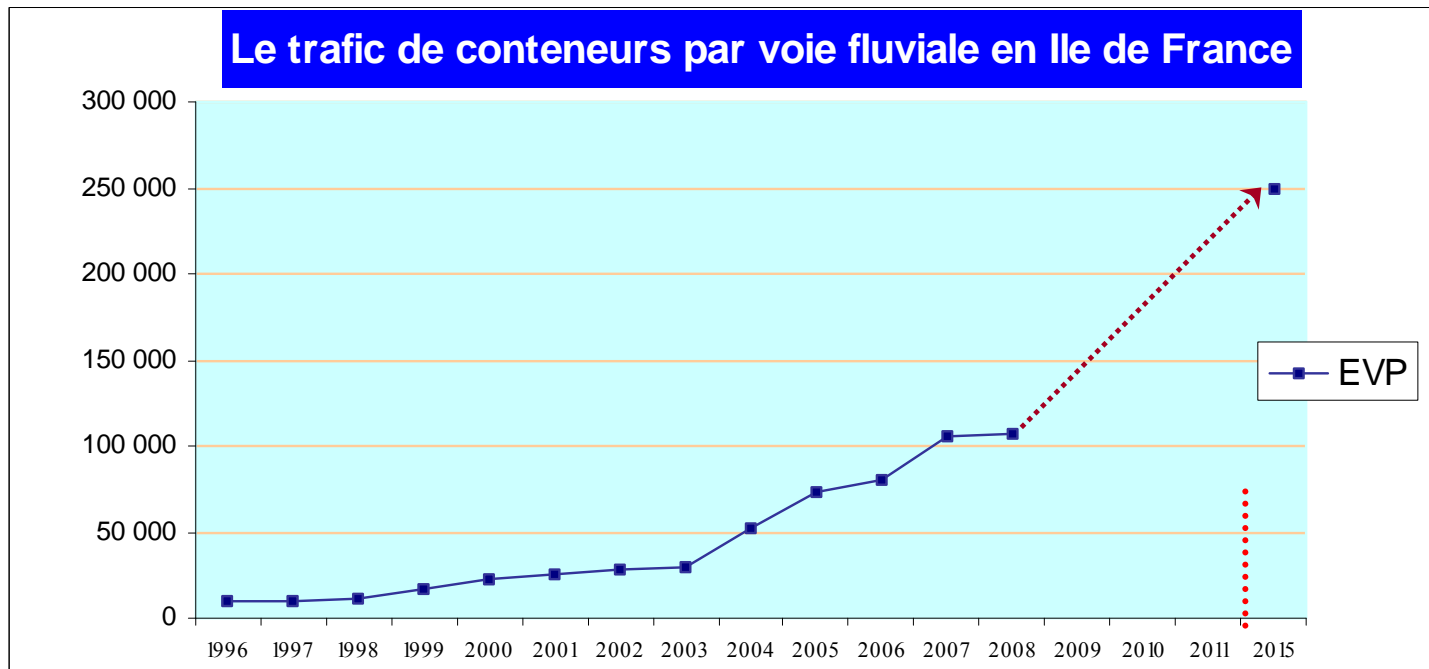
**Soit 7% de part modale**

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



**Pour les matériaux de construction : 74 % du trafic fluvial ...**

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



**... et pour l'approvisionnement de l'Île de France**

**Le trafic fluvial conteneurisé en Île-de-France :**

- **22 000 EVP en 2000**
- **52 000 EVP en 2004**
- **107 000 EVP en 2008**

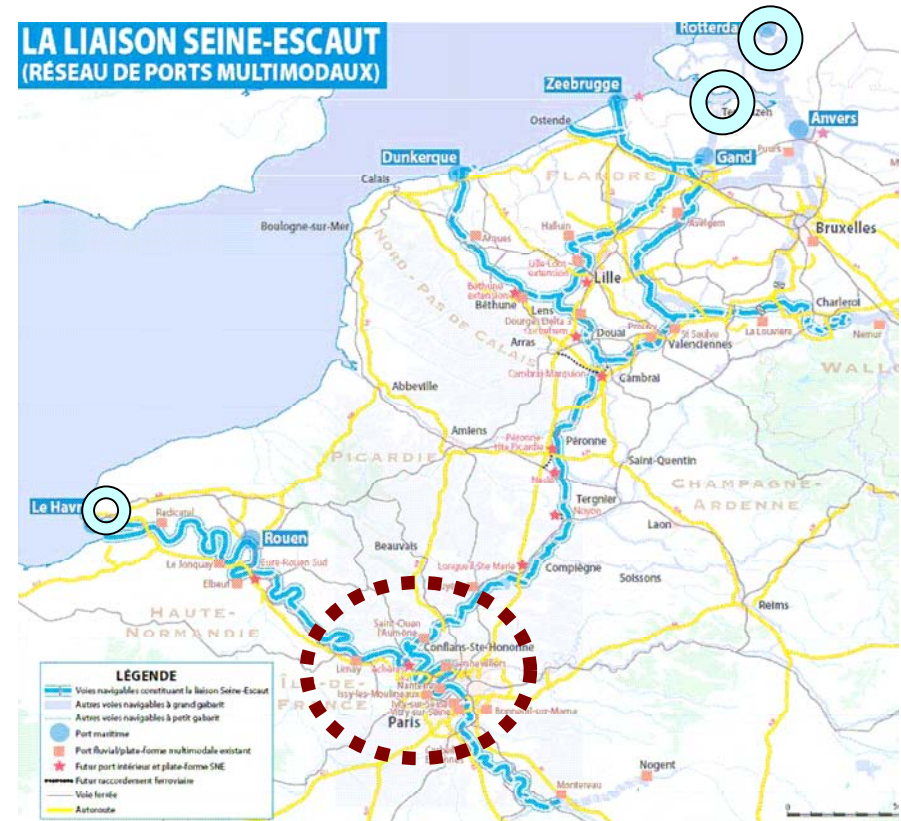
# Transport fluvial : quels enjeux pour les vracs ?

## 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'Ile de France :

soit une répartition 50-50 entre le fer et voie d'eau, c'est au minimum un doublement des tonnages à transporter par la voie d'eau (23 MT en 2006, 45 à 60 MT en 2022)



- Faut-il développer de nouveaux ports (pour les matériaux de construction et autres vracs) en Ile de France ?
- Les plates-formes en développement ou en projet de Bruyères, Montereau, Triel, Achères sont-elles suffisantes ?



# Le transport fluvial de conteneurs : quels enjeux pour demain ?

## La demande aujourd'hui :

**Le port du Havre : 2,6 M EVP** en 2007 dont 0,7 M EVP pour le transbordement et 1,9 M EVP pour la desserte terrestre

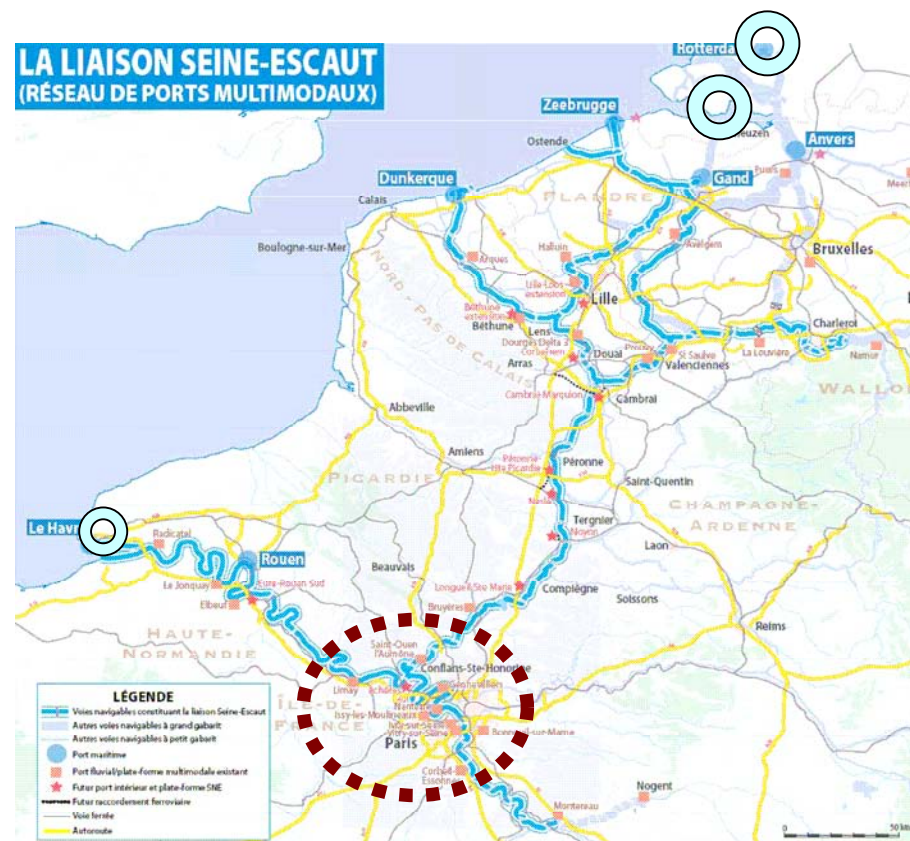
La route : le mode très largement dominant : 87% du marché

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

## L'Ile 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



## Les terminaux fluviaux franciliens : un rôle encore très secondaire

1 conteneur havrais sur 3 traité en Ile de France l'est sur un terminal fluvial francilien

1 conteneur havrais sur 8 traité en Ile de France emprunte le mode fluvial

# Le transport fluvial de conteneurs, quels enjeux pour demain ?

## La demande en 2020 :

**Le port du Havre : 6 M EVP en 2020**  
dont :

- 2,4 M EVP pour le transbordement
- 3,6 M EVP pour la desserte terrestre

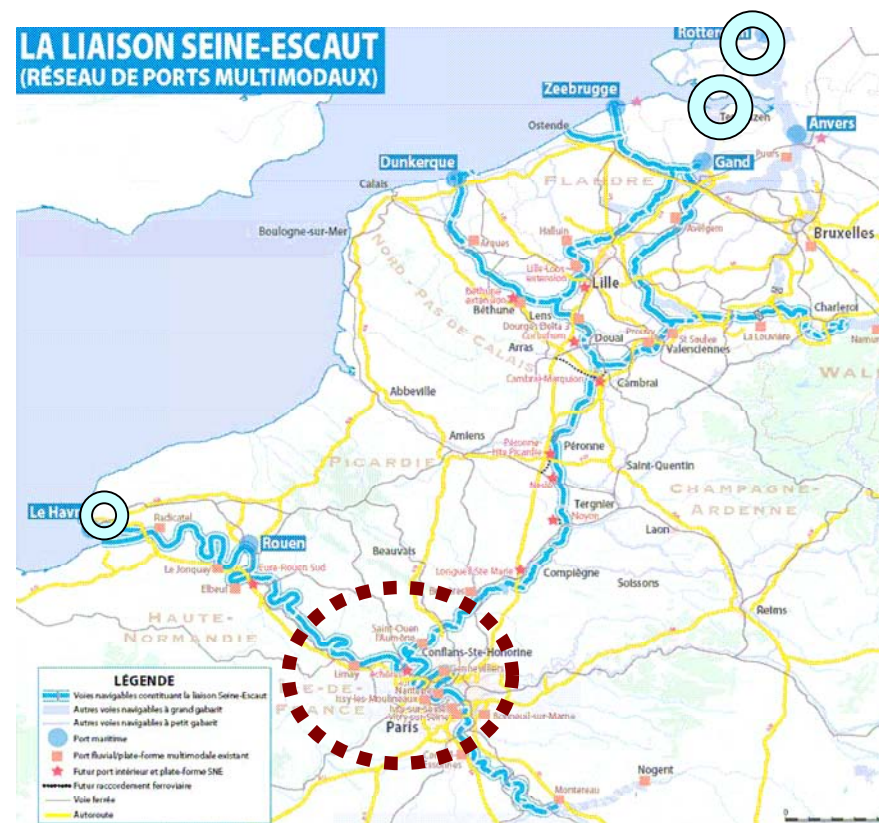
**Part des modes fer et fleuve :**

**Objectif : 1 M EVP soit > 25% du marché**

## L'Ile de France :

- environ 1,4 M EVP « havrais » dont **350 000 EVP fluviaux** (objectif Grenelle)

- un trafic de **254 000 EVP fluviaux** en 2020 sur le canal Seine Nord Europe  
**soit 600 000 EVP fluviaux en 2020**



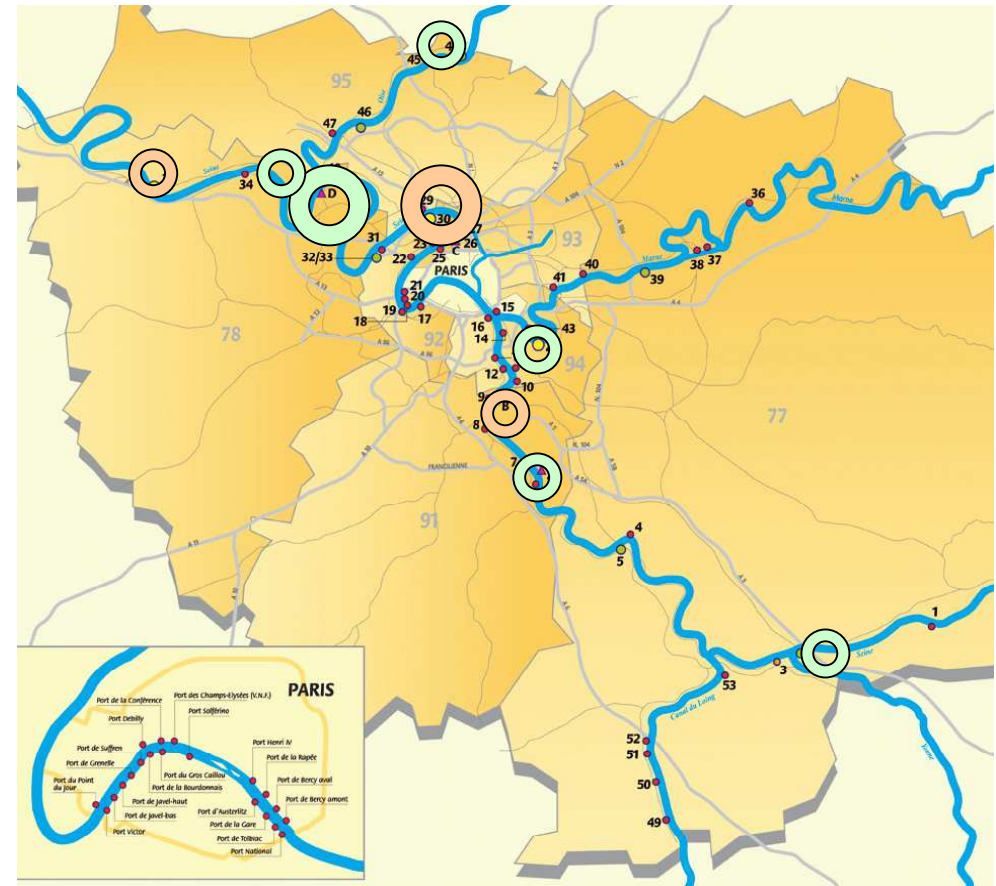
**Faut-il développer une nouvelle offre de terminaux fluviaux à conteneurs en Ile de France ?**



# Vers un réseau de terminaux franciliens en 2020 ?

## Des projets de nouveaux terminaux en Ile de France

- Extension du terminal de **Gennevilliers** ; capacité actuelle : 120 000 EVP, 240 000 en 2012
- Extension de **Bonneuil** ; capacité actuelle : 15 000 EVP, capacité future : 30 000 EVP
- Extension de **Limay** - capacité actuelle : 10 000 EVP ; capacité future : 30 000 EVP
- Création du terminal d'**Evry** : démarrage prévu en 2010 ; capacité : 10 000 EVP
- Création du terminal **Bruyères sur Oise** : capacité phase 1 : 30 000 EVP ; phase 2, 2020 : 60 000 EVP
- **Triel** : horizon 2013-2014 : 30 000 EVP ?
- **Achères** : 110 ha ; En 2020 : 100 000 EVP ? Ob desserte routière et ferroviaire
- **Montereau, Vigneux** ? 30 000 EVP par terminal ?



... **Si Achères 100 000 EVP, une capacité à terme de l'ordre de 500 000 EVP**

Valoriser le fleuve en Île-de-France – TR3 Fleuve, logistique et environnement

# Vers un réseau de terminaux franciliens en 2020 ?

**A minima, l'extension et la création des terminaux fluviaux à conteneurs en Ile de France qui ont été envisagés est nécessaire.**

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

## **Que faire et comment faire ?**

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

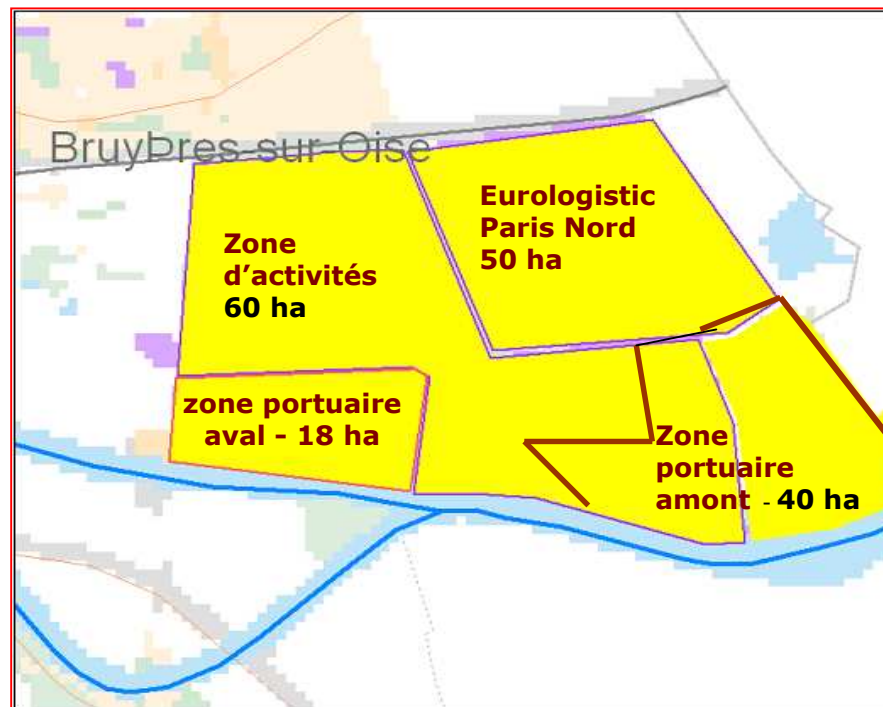
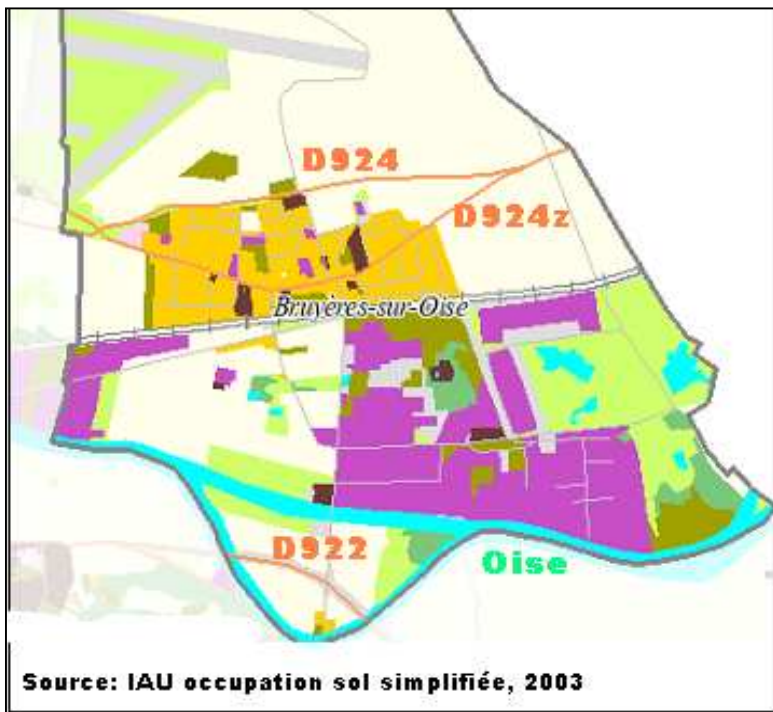
Mais elles ne seront pas suffisantes pour répondre aux objectifs du Grenelle de l'environnement et à la demande prévisible de trafic Pour autant, la multiplication de terminaux de taille réduite est-elle pertinente

Quel type de port développer, pour quels types de trafic, où ?

A quelles conditions environnementales ? L'exemple du développement de la plate-forme de Bruyères/Oise

# Quels terminaux intérieurs franciliens en 2020 ?

## L'exemple du projet de développement de la plate-forme multimodale de Bruyères/Oise



Une autorisation accordée par la préfecture en avril 2008 moyennant des mesures compensatoires (couloir pour le passage des cervidés).

Aujourd'hui, l'aménagement des terrains du Jacloret risque de prendre du retard ...



# Quels terminaux intérieurs franciliens en 2020 ?

*Merci pour votre attention*