

Valoriser le fleuve en Île-de-France

Des pistes pour un aménagement durable



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE

Table ronde du 4 décembre 2008

Lydia Mykolenko – Responsable des études transport logistique



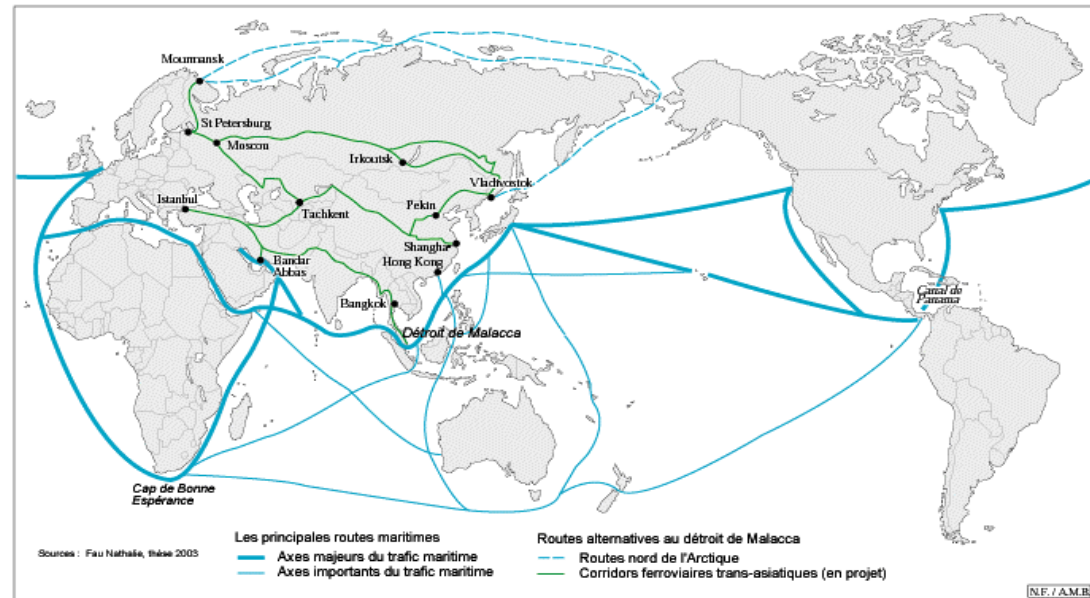
Mondialisation, ports maritimes et grands corridors européens de fret

Le transport maritime assure les 3/4 des échanges entre les pays.

Il s'effectue sur quelques axes :

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

Situation du détroit de Malacca dans le système de transport mondial

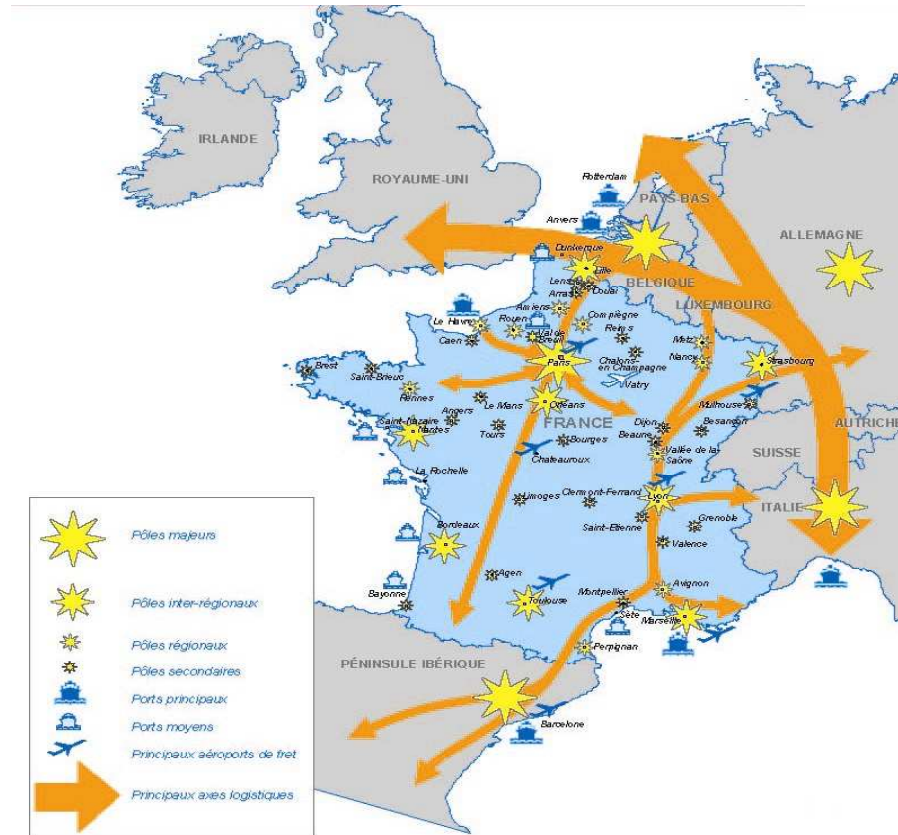


La mondialisation amplifie les besoins de transport

Mondialisation, ports maritimes et grands corridors européens de fret

Le transport maritime de conteneurs : >+10% / an depuis la fin des années 1990.

- 60,5 M EVP en 2000
- 110,2 M EP en 2006
- 121,5 M EVP en 2007
- Une croissance qui se poursuivra à l'avenir

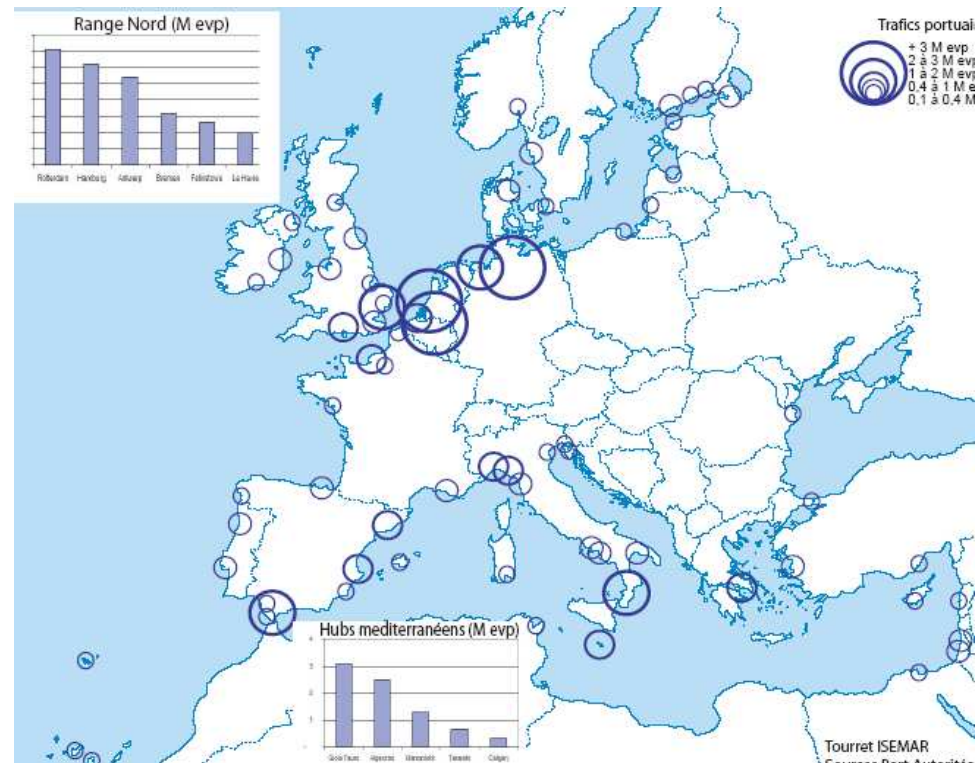


Les ports maritimes structurent les grands corridors européens de fret

Le développement des grandes portes d'entrée maritimes

Ports de la rangée Nord (du Havre à Hambourg) :

- 2/3 du trafic conteneurs européen
- 34 M EVP en 2007
- Prév 2015 : 77 M EVP



Les ports maritimes sont devenus les grandes portes d'entrées continentales

Le développement des grandes portes d'entrée maritimes

Des projets gigantesques :

A Anvers

Deurgangdock opérationnel depuis 2007 : Capacité de 4 M EVP.

4 nouveaux terminaux sont prévus
Objectif : 16 M EVP en 2015.

A Rotterdam

Maasvlakte II : 8,5 M EVP ; une capacité de 15 M EVP en 2015

Mise en œuvre d'un nouveau programme : 32-35 M EVP en 2035.

Au Havre

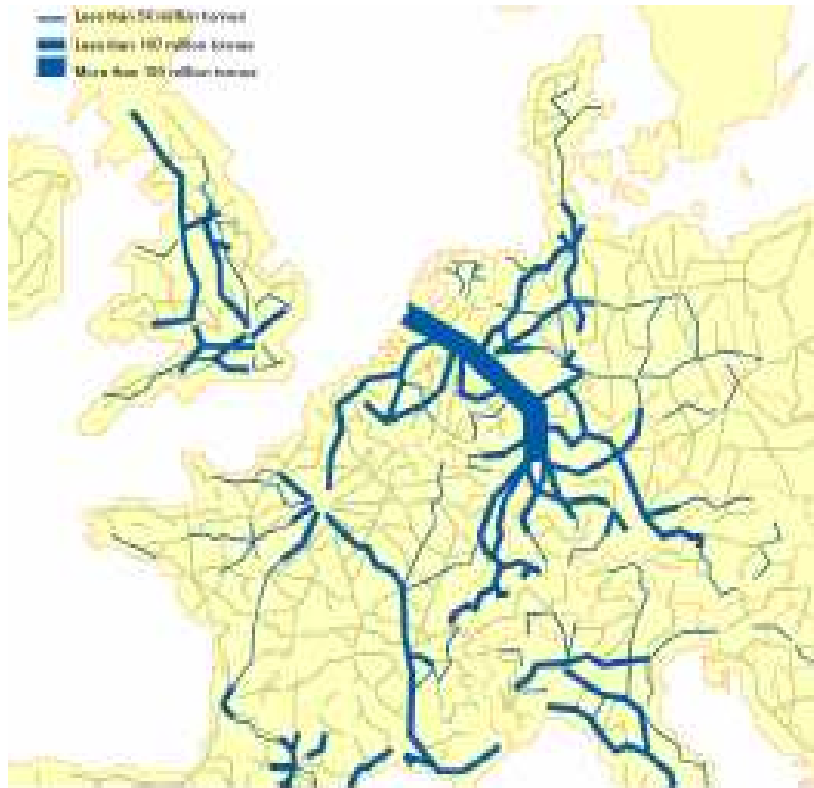
Port 2000 : 12 postes à quai à terme, 6 M EVP

Une nouvelle grande porte d'entrée maritime

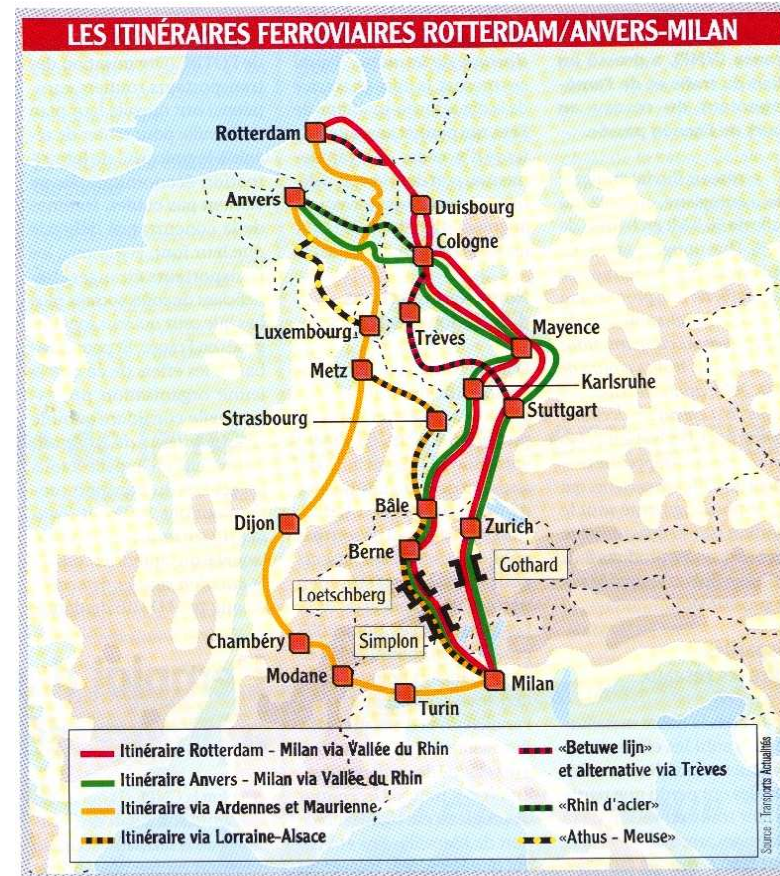
Trafic des principaux ports européens en 2007

	M evp
Rotterdam	10,8
Hamburg	9,9
Antwerpen	8,2
Bremerhaven	4,5
Algeciras	3,2
Felixstowe	3,0
Gioia Tauro	2,9
Le Havre	2,6
Valencia	2,6
Barcelona	2,3

La nécessaire massification des flux



Une 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



De nombreux itinéraires massifiés au départ d'Anvers et de Rotterdam

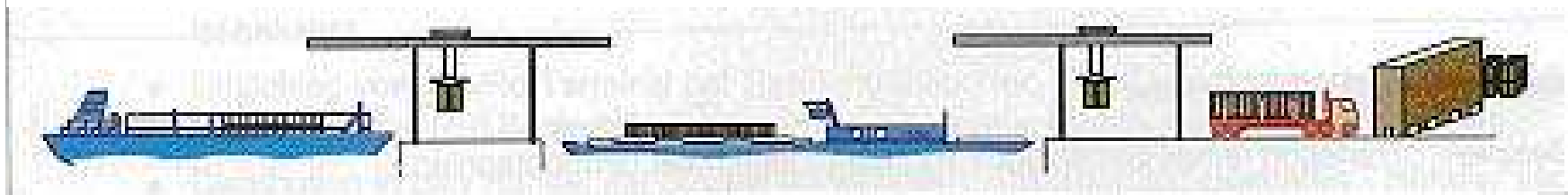
Les enjeux du transport terrestre au départ des ports maritimes

**Desserte terrestre : 25 à 30% du coût de transport global (en intercontinental)
La compétitivité des ports maritimes se joue à terre**

Trafic fluvial conteneurisé en 2005

	Trafic terrestre M EVP	Route %	Fer %	Voie fluviale %
Anvers	5,5	59,1	9,4	30,7
Rotterdam	4,1	59,6	9,3	31,1
Le Havre	1,2	86,2	8,1	5,7
Marseille	0,89	85,0	10,3	5,7

Source : Inrets



En France, développement de lignes fluviales conteneurisées depuis une dizaine d'années

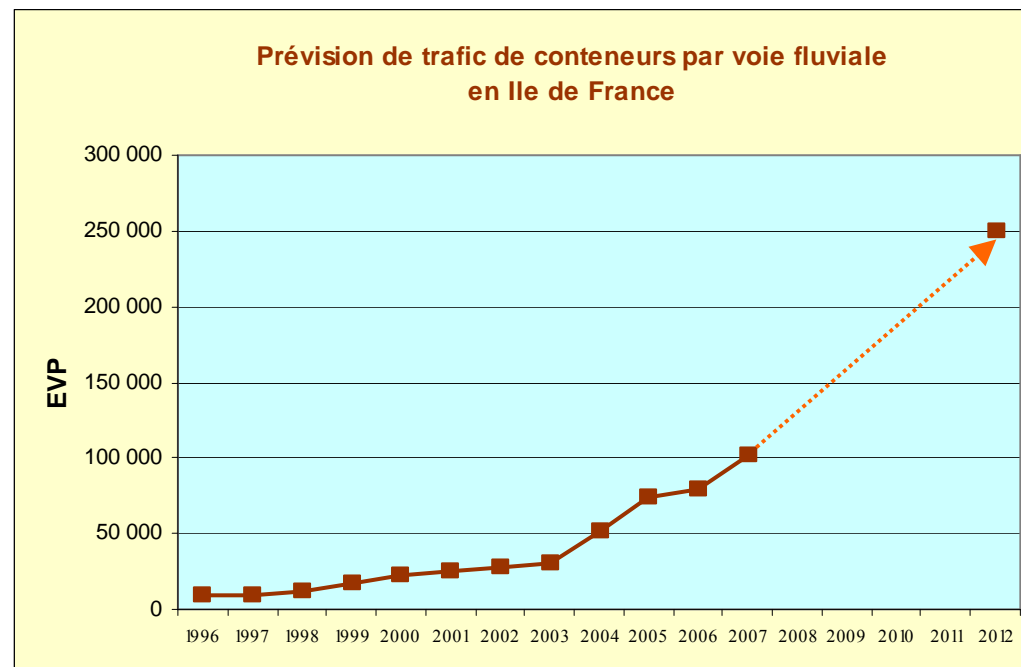
Le développement du transport fluvial en Île-de-France

Le Havre – Gennevilliers : 11 navettes fluviales par semaine

Le Havre – Bonneuil sur Marne : 4 navettes par semaine

En Île-de-France :

- **22 000 EVP** en 2000
- **80 000 EVP** en 2006
- **102 000 EVP** en 2007
- **+ 28% par rapport à 2006**
- **250 000 EVP** à l'horizon 2012



Les terminaux inland : des maillons essentiels dans les grandes chaînes internationales de transport

Duisbourg

- **le 1er port fluvial d'Europe**

Plus de 2 000 ha; 55 MT, 900 000 EVP en 2007, 1,3 M EVP en 2010)

5 terminaux à conteneurs dont 2 terminaux embranchés fer

75 destinations desservies par fer (12 navettes quotidiennes Duisbourg / ports de la mer du Nord)

- **dont une plate-forme trimodale LOGPORT :**

650 ha avec 2 terminaux à conteneurs trimodaux : DIT - capacité actuelle 200 000 EVP, 400 000 EVP à terme et D3T opéré par CMA-CGM et NYK
LOGPORT 2 en cours d'aménagement (25 ha)



Delta 3 - Dourges

- 300 ha, un terminal à conteneurs ferroviaire et un terminal fluvial

- 3 zones logistiques : 330 000 m² d'entrepôts dont 70 000 m² directement embranchés fer. Extension de 120 ha et 220 000 m² programmée

- 100 000 conteneurs manutentionnés en 2006



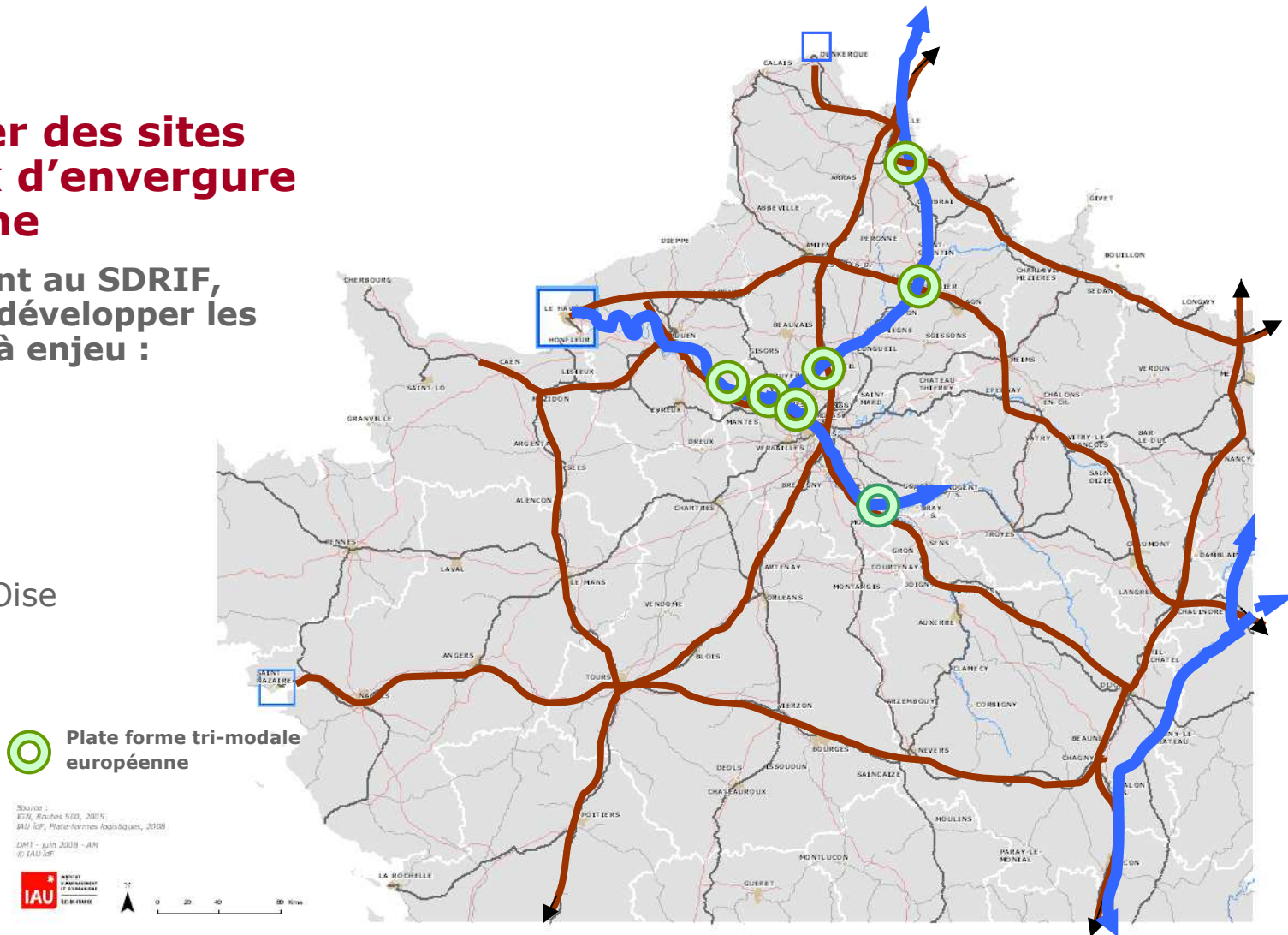
Une réponse à la congestion des ports et des accès routiers

Les sites à enjeu du transport fluvial

Développer des sites trimodaux d'envergure européenne

Conformément au SDRIF, préserver et développer les grands sites à enjeu :

- Gennevilliers
- Limay
- Achères
- Bruyères-sur-Oise
- Montereau



Les sites à enjeu du transport fluvial

Les autres plates-formes portuaires, comme les ports linéaires, sont tout aussi indispensables.

Leur vocation est régionale ou plus locale



Les trois enjeux du transport fluvial

Enjeu sociétal

Améliorer les conditions de vie (cadre de vie, santé ...)

Enjeu économique

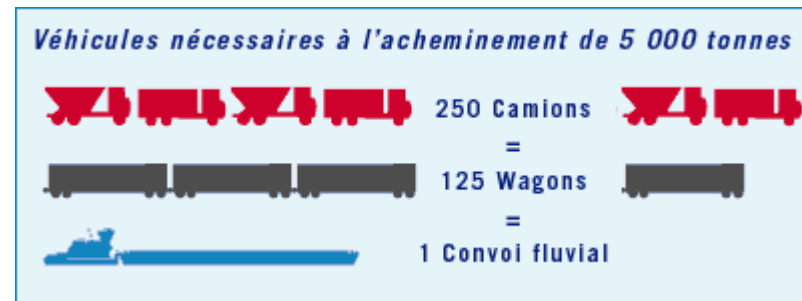
- Baisser les coûts des pré- et post-acheminements terrestres par un transport massifié et un réseau de PF multimodales
- Améliorer la compétitivité portuaire

Enjeu environnemental

- Éviter la congestion portuaire et des axes routiers
- Répondre à la demande environnementale (réduction du nb véh/km, des émissions de GES ...)

1 kilo-équivalent pétrole permet de transporter une tonne sur :

- 50 km par route
 - 130 km par voie ferrée
 - 275 km avec le transport fluvial
- une réduction de la consommation énergétique.
→ une réduction des rejets de gaz à effet de serre.



Le transport fluvial, une solution durable et complémentaire à la route