

## Comment promouvoir un approvisionnement des agglomérations par le transport fluvial ?

Colloque de restitution FLUIDE, 24 janvier 2013 - Cité Internationale Universitaire de Paris.  
Restitution des échanges de la table-ronde.

Animateur : Antoine Frémont (initiateur du projet FLUIDE, actuellement chez RFF)

Participants :

- Laurent Darley : Port Autonome de Strasbourg (PAS), directeur d'exploitation
- Philip Maugé : Voies Navigables de France, directeur du développement
- Michel Raffin : CESER Assemblée consultative régionale Rhône-Alpes
- Didier Depierre, Ports de Paris, direction des études et de la prospective
- Janine Ruf : Agence d'urbanisme de Strasbourg (ADEUS)

### Introduction A. Frémont :

Antoine Frémont estime que la journée de restitution FLUIDE a bien mis en lumière deux axes importants de la problématique fluviale pour le transport des marchandises :

-D'une part, ce qui concerne l'organisation de la chaîne de transport fluvial. Il rappelle à ce sujet que l'on ne peut concevoir la chaîne fluviale sans se référer au routier, mode de transport dominant.

-D'autre part, ce qui concerne la logistique urbaine, c'est-à-dire la manière dont on organise l'approvisionnement de la ville en marchandises. Il insiste sur la nécessité de ne pas réduire la ville à la ville-centre, en considérant plutôt les grandes aires urbaines. Est-ce que ce n'est pas à cette échelle que la ville est en train de se faire ?

Antoine Frémont décline ensuite brièvement le principe de la table ronde et les questionnements à avoir en tête : comment faire pour que le transport fluvial fonctionne mieux qu'actuellement ? Quels sont les leviers d'action, les marges de progrès ? Il propose aussi d'identifier les principaux freins en essayant d'en déterminer les causes.

### 1- LA RELATION VILLE / PORT

Question d'Antoine Frémont à Janine Ruf : **A Strasbourg, comment la relation Ville/Port a-t-elle évolué entre les élus et l'administration portuaire ? Comment la connexion a-t-elle été réalisée en matière de politique publique sur la problématique de l'insertion du port dans la ville ? Quels ont été les moteurs de ce rapprochement ?**

**Janine Ruf** (ADEUS) : Cette insertion est en train de se faire. La concertation à Strasbourg, de grande envergure, est incarnée aujourd'hui par le Schéma directeur des deux rives. Il se met en place progressivement. Le port et la ville travaillent en concertation sur ce sujet. Ils sont chargés de créer des ateliers urbains. Pour autant, l'insertion du port dans la ville n'est pas encore réalisée. La connaissance du domaine portuaire par les habitants de Strasbourg est faible, car ces derniers ne perçoivent pas encore les avantages que représente le port. Si les habitants ne viennent pas vers le port, le port doit par contre pouvoir s'ouvrir à la ville, et communiquer sur les projets portuaires à différentes échelles. Il faut arriver à convaincre les habitants que cet outil est intéressant pour la ville.

**Question d'Antoine Frémont à Laurent Darley : Est-ce que le port s'est ouvert facilement à la ville ?**

**Laurent Darley (PAS) :** Pendant des années, le port et la ville se sont tourné le dos, selon le terme de déconnexion entre ville et port évoqué plus tôt dans la journée par Jean Debrie. La ville développait ses projets urbains avec suffisamment d'espace ; le port de Strasbourg avait lui sa propre territorialité, adossée à son domaine privé, sur laquelle il développait des projets industriels et logistiques. C'était une entente « de bon voisinage » pour chacun. Pour rappel, le port de Strasbourg est sous la double tutelle de la ville de Strasbourg et de l'Etat.

Dans la zone centrale du port, l'interface entre quatre politiques publiques a initié le rapprochement ville-port : le développement économique, le développement durable porté sur les modes doux, qu'il s'agisse de transport de fret ou de personnes, l'aménagement urbain et l'habitat, et enfin la coopération transfrontalière. Toutes ces politiques publiques parfois contradictoires nécessitaient en effet de travailler ensemble sur la zone centrale. Le port, comme la ville, se sont rendus compte que cette évolution était inéluctable, d'où le rapprochement ville-port de ces dernières années. Cela se traduit ainsi aujourd'hui par des visites du port pour les conseils de quartier. Il faut montrer ce qu'est l'activité portuaire, et faire comprendre que le camion qui traverse le quartier va servir à faire du report modal puis du transport massifié à grande distance. Il s'agit par exemple d'expliquer aux riverains ce que sont les pré- et post-acheminements.

**Question d'Antoine Frémont à Michel Raffin : En Rhône-Alpes, quelle est la nature de la connexion à l'échelle du bassin du Rhône ? Comment la prise de conscience autour des enjeux du fleuve évolue-t-elle ?**

**Michel Raffin (CESER) :** Effectivement, on voit aussi une évolution très importante en Rhône-Alpes, comme c'est le cas sur les autres fleuves pour les deux sujets identifiés : sur la prise en compte du fleuve dans la chaîne de transport ; et sur le lien ville-port. Sur le premier volet, on enregistre une progression du trafic en t.km depuis une quinzaine d'années, ce qui pourrait faire croire que tout va bien, mais cette dynamique est fragile. Il faut donc préserver la compétitivité des zones portuaires dans les marchés porteurs, à savoir les agglomérations. L'exemple de Lyon est significatif avec l'avenir du port Edouard Herriot, dont le terrain a fait l'objet de beaucoup de convoitises. Les décideurs ont finalement signé une charte de partenariat qui précise qu'il est nécessaire d'avoir un port d'agglomération, même s'il va falloir délocaliser un jour certains trafics (hydrocarbures). La CNR fait ce qu'il faut pour faire connaître son port, comme c'est le cas à Strasbourg. Cela se traduit aussi par un souci d'intégration urbanistique, une amélioration de la qualité de bâti, et le développement de centres de vie. Sur Valence aussi, il y a une synergie entre ville et port.

**Question d'Antoine Frémont à Didier Depierre : Le dialogue autour de la ville et du port n'est-il pas uniquement focalisé sur la ville-centre, avec des investissements importants ? N'y-a-t-il pas là une forme d'hypocrisie à rendre le centre attractif tout en rejetant en périphérie les activités qui dérangent sous couvert de développement durable ? N'est-ce pas un peu le schéma incarné par les ports de Paris situés intramuros ?**

**Didier Depierre (Ports de Paris) :**

Je ne crois pas. A Paris, les ports accueillant des sables et des graviers ont été les premiers à faire l'objet de réaménagement. Ce sont des sites qui ont de plus été ouverts parallèlement à la circulation piétonne. Aujourd'hui, en région Ile-de-France, la ville de Paris accepte même parfois plus facilement les contraintes liées à ces activités que certaines communes

avoisinent. Dans le cadre de Franprix, il y a par exemple un Reach Stacker qui opère au pied de la tour Eiffel. Les efforts d'intégration sont les mêmes, mais ces efforts ne sont peut-être pas toujours partagés de la même manière. L'acceptation peut même s'avérer plus difficile dans les communes périphériques, selon la perception de l' élu. Localement les sites génèrent des camions, ce qui peut représenter un aspect négatif de la voie d'eau. Dans tous les cas, c'est un travail de partenariat, il faut vendre les projets et les expliquer pour que chacun partage les efforts ou les contraintes.

**Question de la salle à Didier Depierre : Sur Paris intra-muros, est-ce que Ports de Paris gère tous les linéaires de quai ou est-ce qu'il est obligé de faire des concessions avec la municipalité, notamment sur le port de Gros caillou qui devrait finir en jardin flottant alors qu'il était prévu initialement des activités de transbordement ?**

**Didier Depierre :**

La logistique urbaine existe depuis longtemps à Paris, notamment avec le BTP. Beaucoup de projets comme Franprix ou Vert-chez-vous ont pu être développés en raison du travail réalisé en amont dans le cadre des travaux sur le PIU de la ville de Paris. Des terrains avec un usage partagé ont été mis à disposition. Globalement, la ville a porté très fortement le développement de la logistique fluviale. Sur le port de Gros caillou, il y a un espace qui est réservé pour la logistique urbaine intégré à la zone piétonnière. Ce port pourra être accessible avec des restrictions, en temps partagé. Il serait possible d'évacuer par des triporteurs ou des camions électriques... Il y a aura une période où il sera possible d'évacuer par la route.

Ports de Paris gère les terrains portuaires localisés à Paris exceptés le Port des Champs Elysées et ceux situés le long du canal Saint Martin.

**Question d'Antoine Frémont à Philip Maugé : Comment les différents acteurs dialoguent-ils entre eux ? Comment VNF est-il interpellé par ces problématiques urbaines ?**

**Philip Maugé (VNF) :** Voies Navigables de France est pour rappel le gestionnaire de l'infrastructure fluviale mais aussi l'établissement en charge de la promotion du transport fluvial. Pour la région Ile-de-France, un gros travail a été réalisé avec Ports de Paris afin de lui affecter quasiment tous les quais situés à l'intérieur de la ville-centre. Il ne reste que le port des champs Elysées (Gros Caillou), mais qui ne se prête peut-être pas à toutes les possibilités ou toutes les réflexions, en raison de sa géographie et de son insertion dans la circulation globale.

Pour le reste, VNF est tout-à-fait conscient du fait qu'il existe trois chantiers à mettre en œuvre pour que le transport fluvial soit pertinent en ville. D'abord le réseau fluvial, pour lequel des améliorations sont possibles. C'est le cas notamment avec le développement de certaines livraisons qui nécessiteraient d'intervenir sur l'allongement des horaires d'exploitation des écluses. Cet allongement est susceptible de voir le jour courant 2014. Sur le terrain, il s'agit de travailler à l'organisation d'équipes de travail, de trouver les outils de rémunération pour faire travailler les gens la nuit, en accord avec les représentants du personnel. Depuis janvier 2013, date de création de l'EPA VNF, l'établissement gère désormais directement tout l'effectif (4700 personnes) concourant à la gestion du réseau, ce qui devrait faciliter les choses.

Ensuite, il est nécessaire de travailler sur le maillage des ports en zone dense comme en périphérie. Les problématiques sont exactement les mêmes dans les autres villes. A Strasbourg comme a pu l'évoquer, mais aussi sur le secteur lyonnais, où on réfléchit à des solutions pour évacuer des déblais ou ramener des granulats sur la ville.

Enfin, la manutention est un vrai sujet. Les quais ne sont pas toujours faits pour accueillir du matériel lourd (reach stacker). D'autres solutions sont à réfléchir comme celles de Vert-chez-vous qui a sa propre petite grue. Il faut dans tous les cas que la voie d'eau apporte des

solutions innovantes, comme on l'a fait avant le mode routier. Beaucoup de villes peuvent aujourd'hui bénéficier du transport par voie d'eau pour de nombreux types de marchandises.

## **2- INNOVATION / MATERIELS / INFRASTRUCTURES**

Question d'Antoine Frémont sur la profession de la batellerie : la profession est-elle en capacité d'innover ?

**Réponse dans la salle** d'un représentant des armateurs fluviaux: Cette question est très vaste. Mais nous avons largement prouvé que nous étions capables d'investir dans des matériels neufs, il suffit de regarder ce qu'il s'est passé dans la flotte citernes où l'on a remplacé des bateaux simple coque par des bateaux doubles coques. Il suffit aussi de regarder les bateaux qui ont été construits pour transporter la fusée Ariane sur la Garonne... Le fluvial est caractérisé par des investissements lourds, en matériel et en infrastructures, les choses se font au moins sur quinze ans/ vingt ans, pas sur le court terme par contre...

**Réponse complémentaire** de M. Dourlent (CNBA) :

Au niveau de la flotte artisanale, on reste aujourd'hui sur un petit millier d'entreprises. Ces dernières années, ce nombre n'augmente pas et ne diminue pas. Toutefois, pour ce qui est de s'adapter, bien-sûr que la flotte artisanale y parviendra. Tout en sachant qu'en prenant l'exemple du bassin rhodanien, on a bien des indépendants qui travaillent sur des gros porte-conteneurs, comme sur le bassin de la Seine d'ailleurs. C'est-à-dire qu'il y a aussi une complémentarité au niveau des armements et de la flotte artisanale qui devient plus importante. Sur la façon de s'adapter, il y a des bassins qui sont captifs, et où l'on voit des gens qui achètent du matériel plus important pour se préparer à la concurrence de Seine Nord ; donc oui il y a des possibilités de s'adapter s'il y a des systèmes de financement derrière mais aussi des infrastructures. Le réseau date de Freycinet. S'il y avait eu autant d'investissement dans le fluvial que sur la route et le rail, on n'en serait pas là. Il y a tout un potentiel à développer.

Question de la salle à Didier Depierre : Quand on veut faire de la distribution urbaine, on cite des exemples très différents, « Vert chez vous » où on se contente de décharger des triporteurs... Est-ce que vous êtes certains (Ports de Paris) d'avoir des solutions à offrir pour la distribution urbaine ? Car il faut des linéaires de quai mais aussi de la surface attenante pour faire certaines choses.

**Didier Depierre :**

Cette question prouve que la logistique urbaine n'est pas un gadget et qu'elle tend à se développer. Il faudra gérer l'espace en fonction des projets ; aujourd'hui il y a dans Paris intramuros une vingtaine d'emplacements qui pourraient convenir. L'idée serait vraiment de faire du transit, d'évacuer rapidement, pas de stocker sur place les marchandises. Il y a un travail en cours sur un schéma de service portuaire pour l'Ile-de-France pour réserver des espaces à ce type de logistique. Si ces services peuvent se faire aujourd'hui, c'est aussi grâce aux réflexions menées dès les années 1995/2000.

Question d'Antoine Frémont à Phillip Maugé : Ne faut-il pas fermer le réseau Freycinet qui coûte cher ?

**Philip Maugé :** Nos marchés traditionnels ont considérablement évolué depuis l'origine du transport fluvial. Il y a certes toujours des pondéreux mais nous ne transportons plus autant de produits pétroliers du fait de la création des pipelines. Aujourd'hui le transport de céréales

reste très important et VNF a contractualisé avec la filière pour s'assurer du maintien voire du développement des volumes remis à la voie d'eau. Dans ce cas, il serait d'ailleurs aberrant de se priver du petit réseau, car il est de plus indispensable d'avoir un réseau connecté pour approvisionner le grand gabarit, pour envoyer ensuite des grosses unités vers les usines de production ou, vers l'exportation.

### Combien cela coûte-t-il ? Dans quelle mesure ce critère peut-il intervenir ?

**Philip Maugé** : Il y a toujours cette question dans nos sujets. Une chose importante pour le petit réseau, les régions sont convaincues que le transport fluvial peut apporter un certain nombre de solutions. Il y a une réelle économie autour du petit gabarit qui n'est pas uniquement liée au trafic qui passe dessus. Les chemins de halage et le bâti bord voie d'eau peut participer à cette économie globale. Sur certains secteurs, les temps de transport sont beaucoup trop longs. Tout ne peut donc être dédié au transport de fret notamment du fait de temps de parcours trop long. Il faut trouver d'autres fonctions de la voie d'eau, comme le tourisme et tout ce qui va avec. Il faut faire en sorte que ce petit gabarit subsiste.

### A Strasbourg ?

**Laurent Darley** : Il y a bien sûr un principe de réalité. Comme VNF, les allemands aussi, de l'autre côté de la frontière, ont récemment fixé des priorités en termes d'investissement et d'usages pour leurs voies d'eau. Mais faut-il pour autant tout couper et ne conserver que le grand gabarit ? Je ne le crois pas. Il y a un réel intérêt à maintenir la petite voie d'eau en interconnexion. A Bruges, des bateaux de 8 conteneurs passent sous les ponts historiques et vont alimenter des ports de mer. Des projets devraient réapparaître sur le petit gabarit, c'est le cas notamment du transport des déchets pour la Communauté Urbaine de Strasbourg ou de l'étude du feeding conteneur pour les chargeurs situés le long du canal de la Marne au Rhin qui se rendent au Port. La pertinence économique pourrait arriver au fur et à mesure des projets. En termes d'innovation, il faut qu'il y ait une prise de risque, et dans ce cas l'aide publique peut-être intéressante, surtout au départ.

### En Rhône-Alpes ?

**Michel Raffin** : je voudrais aussi défendre l'intérêt du petit gabarit, surtout sur le plan des liaisons interbassins. Il semble aussi que les trafics du petit gabarit sur le Rhône se portent plutôt pas mal, cela veut dire que tout n'est pas noir ou blanc.

**CNBA** : Une petite information supplémentaire au niveau de la CNBA, 60% de la cale est de la cale Freycinet ; Il faut maintenant dissocier je pense le réseau Freycinet et le gabarit Freycinet. Le bateau Freycinet au niveau de la logistique n'est pas assez utilisé. Il y a une nouvelle piste à trouver là-dessus. Au niveau de la route, nous n'avons pas besoin partout d'un camion de 40 tonnes, on utilise aussi des camions de 3,5 tonnes. Au niveau des villes le bateau Freycinet peut remplacer 14 camions.

**Question d'Antoine Frémont** : **La France est caractérisée par des bassins fermés. Ils sont une source de protection pour ceux qui travaillent dessus. Seine/Nord Europe n'est-il pas aussi une manière d'ouvrir à la concurrence extérieure et de créer un certain dynamisme dans le système ? Comment la profession s'y prépare-t-elle ?**

**Philip Maugé** : VNF est un fervent défenseur du canal Seine-Nord-Europe. On pense que c'est un réel avantage pour les grands ports maritimes français, comme pour la région francilienne, de pouvoir disposer d'une liaison vers le nord et vers le réseau grand gabarit européen. En analysant les flottes qui aujourd'hui opèrent sur le réseau européen, notamment

néerlandaises, on se rend compte qu'on est sur des très gros bateaux récents, qui ont beaucoup de difficultés à travailler.

Si on analyse maintenant les besoins des clients français, je crois qu'on est sur des tailles de lots qui ne sont pas proposées par des bateaux de 135 m. Il y a donc tout un travail à faire avec les chargeurs et les donneurs d'ordre, pour se préparer à cette ouverture de Seine Nord, et pour que les chargeurs nous confirment leurs besoins et leur capacité à contractualiser des volumes à transporter sur ces unités. On ne va pas livrer avec un 135 m dans Paris. Il y a donc un travail d'adaptation des cales aux besoins des chargeurs pour se préparer, chose que les cales étrangères ne prévoient pas à ce jour.

### **3- PLANIFICATION / GOUVERNANCE / COOPÉRATION**

**Question de la salle :** N'y-a-t-il pas un schéma à long terme qui serait présenté par les autorités portuaires à l'horizon 2030 ? Celle d'un port du futur urbain métropolitain ? Est-ce qu'en interne cela existe ? Travaillez-vous sur des schémas de ce type là ?

**Laurent Darley :** Il n'y a pas à Strasbourg de master-plan 2030 en tant que tel, comme peuvent le faire par exemple certains ports étrangers. Pour autant, ma réponse à cette question est la suivante. Pour les projets d'infrastructures conséquents, il faut compter environ 10 à 15 ans. Ce qui fait que le plan 2030, on le connaît car il est déjà dans les tuyaux. Ce sont au plus tous les grands projets que l'on connaît inscrits dans les documents d'urbanisme.

Par ailleurs, un tel schéma serait compliqué à mettre au point quand on regarde la vitesse des changements extérieurs. Par exemple, ce qui émerge sur les ports, sur les dernières années, ce sont plutôt les implantations liées aux déchets et à l'énergie. Il y a un dynamisme certain autour de ces thématiques là. Mais estimer à quel rythme et comment de telles thématiques structurantes peuvent évoluer et impacter un port est difficile.

**Janine Ruf :** L'agence travaille aussi avec le PAS sur différents scénarios de gouvernance portuaire, différents périmètres, pour réfléchir à la dimension transfrontalière à plus long terme. Il est intéressant de regarder les différentes variables qui peuvent faire évoluer les territoires portuaires.

**Didier Depierre :**

Pour Ports de Paris, dans le cadre du GIE HAROPA, à l'horizon 2030, il y a des tendances qui apparaissent, on travaille sur un schéma s'adaptant et tentant d'anticiper les évolutions de la logistique des différentes filières (conteneurs, la logistique urbaine, les produits valorisables...) Il y a des réflexions autour des enjeux pour développer de nouveaux sites comme Achères ou Triel.

**Michel Raffin :** Pour le CESER Rhône-Alpes, notre Leitmotiv c'est l'anticipation, c'est s'inscrire dans le temps long. Cela concerne le foncier et ce que l'on en fait, donc ce qu'on réserve ; ainsi que les dessertes (routières et ferroviaires en particulier).

-Sur le foncier portuaire, il faut avoir une vision prospective et cohérente. Quelques schémas existent en la matière : Schéma directeur des ports (VNF) ; un schéma de logistique de la région urbaine de Lyon... Nous souhaiterions avant tout disposer d'un schéma des schémas, afin d'y voir plus clair et de comprendre les enjeux. Savoir ce qu'il faut faire pour préserver du foncier portuaire compte-tenu de la pression foncière. Il faut donc mettre en perspective les besoins.

-Sur l'intégration des dessertes. Il y a actuellement un débat public sur l'Anneau des sciences dans lequel se pose la question de la desserte du port Edouard Herriot. Il est donc nécessaire d'intégrer ces enjeux dans un projet d'urbanisme global.

**Laurent Darley :** -Sur la partie gouvernance, il y a des vraies réflexions de tous les acteurs (Collectivités, Port autonome, Etat, VNF). On réfléchit à un modèle, à confirmer par voie législative, pour le port intérieur de Strasbourg et les ports alsaciens en général, où on distingue la propriété des terrains, la gestion domaniale des parcelles, la question de l'exploitation portuaire. On a bien un schéma à trois niveaux selon le modèle landlord, où le PAS conserverait la propriété des terrains. On pourrait en revanche travailler sous la forme de société portuaire pour la partie gestion domaniale des terrains d'une part, et pour la partie exploitation portuaire d'autre part.

Toujours sur la partie gouvernance, il y a un intérêt à fédérer l'ensemble des ports du Rhin supérieur. Pour être plus forts vis-à-vis des ports maritimes d'Anvers et de Rotterdam. Mais aussi pour faire valoir une position portuaire d'un point de vue européen vis-à-vis de nos territoires respectifs. A ce titre, s'est montée, sous l'impulsion de Strasbourg, une importante étude RTE-T portant sur la coordination entre neuf ports du Rhin supérieur, de Mannheim à Bâle. Cela traduit bien l'idée que, sans être déjà dans une nouvelle gouvernance du Rhin supérieur, on assiste à une émergence de quelque chose de nouveau. L'envie de travailler ensemble est présente.

**Philip Maugé :** VNF est aussi autorité concédante sur 34 ports intérieurs, qui font environ un quart des trafics manutentionnés dans les ports nationaux. La vision est de dire que VNF n'a pas vocation à être l'exploitant direct. Ensuite, grâce aux schémas portuaires et grâce aux études qui ont été faites, notamment sur le secteur alsacien, on peut dire qu'il y a aussi une taille minimum pour les ports intérieurs. Cette dernière permet de faire des réserves foncières, d'élargir son champ d'action, d'investir grâce aux recettes ainsi générées. Pour nous, c'est l'évolution du modèle concessif qui permettra également d'être plus réactif vis-à-vis du client. On pense que c'est le sujet d'avenir. Demain, il y aura peut-être un peu moins de ports car ils se seront regroupés. Et nous travaillons à partager cette vision.

**Didier Depierre :**

HAROPA doit permettre le développement de la coopération entre les 3 ports (Paris, Rouen, Le Havre). L'idée est de construire une identité unique lisible dans le monde entier pour développer le trafic du Port du Havre, et faire en sorte qu'il y ait des implantations sur l'ensemble des terrains de Rouen et de Paris. Aujourd'hui, cela se met en place. Il faut mettre en œuvre les actions opérationnelles, réaliser une mutualisation de la communication et des études. Un schéma d'axe sera lancé en ce sens.

**Projet FLUIDE (Fleuve, Urbain, Intermodal, DurABLE)**

*Au service d'une mobilité durable : les grandes villes fluviales françaises et leur port.*

**Etude comparée Paris-Lyon-Lille-Strasbourg et comparaisons internationales (2010/2013)**



Paris, Lyon, Lille et Strasbourg disposent chacune d'un ou plusieurs ports fluviaux situés au cœur de leur aire urbaine. Ces derniers peuvent-ils être au service d'une mobilité durable pour approvisionner en marchandises leur aire urbaine, depuis les grands flux internationaux jusqu'à la distribution en ville ?

<http://www.inrets.fr/les-partenariats/sites-web-projets-de-recherche/fluide.html>

