

Le développement des ports français

Transport maritime, navigation fluviale : une nouvelle dynamique

Dossier établi par Francine Loiseau
en collaboration avec la DTMPL, TLF, VNF
et les Ports autonomes du Havre et de Paris

Autoroutes de la mer, décentralisation, progression importante du transport fluvial, report de trafic routier vers le transport maritime ou la voie d'eau, développement d'un réseau d'infrastructures cohérent et continu à l'échelle européenne, autant de questions et de projets à l'ordre du jour en France.

Qu'il s'agisse de politique, d'investissements, de développement durable, d'intermodalité, ou de besoins des partenaires économiques – autorités portuaires, chargeurs, transporteurs, collectivités territoriales, État – projets d'infrastructures et nouveaux schémas logistiques sont nombreux.

Après tout, les ports maritimes et fluviaux ne sont-ils pas des portes sur le monde et sur la ville ?

État des lieux avec la DTMPL, Hervé Cornède (TLF), Jean Gadenne (VNF), Jean-Marc Lacave (Port autonome du Havre) et Yves Morin (Port autonome de Paris).

UN VENT DE RENOUVEAU souffle sur les transports maritimes et la navigation fluviale en France. En partie, bien sûr sous l'effet de la concurrence de plus en plus vive entre ports européens pour capter des parts de marché du trafic maritime mondial en forte progression. Mais sans doute aussi parce que la France, tout comme ses partenaires européens, dans le cadre d'un développement plus durable, entreprend un rééquilibrage en faveur des modes alternatifs à la route – maritime, fluvial et rail – tant pour des motifs économiques et écologiques, que pour des raisons d'épuisement des ressources énergétiques fossiles.

Le secteur portuaire maritime en pleine évolution

En France, la Direction du transport maritime, des ports et du littoral (DTMPL) a la charge de la mise en valeur des côtes et de la promotion de la flotte de commerce battant pavillon français. Également chargée de la gestion du domaine public maritime, la DTMPL doit veiller à maintenir l'équilibre entre aménagement et protection du littoral.

En 2003, les ports maritimes français ont traité 357,4 millions de tonnes (Mt) de fret dont la moitié sont des vrac liquides (essentiellement du pétrole), un quart de vrac solides

(céréales, charbon, minerais), 20 % de marchandises diverses hors conteneurs et 8 % – une part croissante – de conteneurs.

En 2003, indique la DTMPL, les trafics portuaires ont retrouvé un taux de croissance de + 3,5 %, après avoir progressé de + 4 % en 2000, reculé de - 1,4 % en 2001 et avant de progresser à nouveau de + 1,1 % en 2002.

Le trafic maritime mondial de conteneurs explose : + 8 à 10 % par an environ ; sur les 90 millions d'unités transportées en 2003, la Chine représente aujourd'hui à elle seule 20 % du trafic mondial.

Enfin, hors fret, n'oublions pas l'activité passagers des ports français, puisque, tous les ans, 34 millions de passagers entrent ou sortent par un port maritime français, dont plus de 20 millions pour le seul port de Calais qui est le plus grand port de passagers d'Europe continentale.

Les ports maritimes français...

Sur ses 5 500 km de côtes métropolitaines et ses 1 500 km de littoral d'outre-mer, la France compte 7 ports autonomes, 23 ports d'intérêt national et 532 ports de commerce, de plaisance et de pêche gérés par les Conseils généraux et les communes.

Les ports d'intérêt national (ports de commerce et de pêche relevant des compétences de l'État, généralement



Marseille, vue aérienne du vieux port et des installations portuaires.

concedés aux Chambres de commerce et d'industrie) assurent environ 20 % du tonnage de marchandises mais représentent 50 % des marchandises diverses non conteneurisées et plus de 80 % du trafic passagers. Avec 74,3 Mt, leur trafic est en progression de 1,8 % par rapport à 2002 qui était déjà une année favorable.

Ce sont les ports autonomes, établissements publics de l'État – Bordeaux, Dunkerque, La Guadeloupe, Le Havre, Marseille-Fos, Nantes-Saint-Nazaire et Rouen – qui traitent plus de 80 % du trafic maritime de marchandises, soit 278,1 Mt – chiffre global en hausse de 4,0 % en 2003 par rapport à l'année précédente. Le trafic est en progression de 3,6 % à Marseille (95,6 Mt) par exemple, il progresse de 5,4 % au Havre (71,4 Mt), tandis que, à Nantes-Saint-Nazaire (30,8 Mt), les résultats sont en recul de 2,7 % malgré une hausse des marchandises diverses et des trafics conteneurisés due notamment à la bonne tenue des *feeders*¹, aux trafics avec l'Afrique et à la progression de la ligne de cabotage Dublin-Bristol-Montoir-Bilbao.

... face aux ports européens

La concurrence entre ports étant très vive au plan européen, les résultats des ports de Rotterdam et d'Anvers

sont intéressants à observer. Rotterdam, avec un tonnage de 327,5 Mt, a connu une hausse de 1,8 % (+ 2,3 % en 2002) due surtout à la hausse forte (+ 8,3 %) des marchandises diverses (89,5 Mt) sous l'effet d'une hausse conjointe des trafics conteneurisés (70,7 Mt, soit + 7,4 %) en tonnage, avec notamment un accroissement des échanges avec le Royaume-Uni et l'Asie, du trafic roulier² (+ 10,8 %) et du conventionnel (+ 12,6 %).

À Anvers, les échanges sont restés stables en 2002 mais ont progressé de 8,3 % en 2003 (142 Mt) avec une forte progression des trafics conteneurisés (61 Mt) + 15 % en tonnage ; Hambourg continue de progresser : + 8 % (105 Mt) après une hausse de 5,7 % déjà en 2002 ; Gênes est en hausse de 4,7 %, Barcelone de 5,7 % et Valence de 6,5 %.

Décentralisation

Fin juillet 2004, le "projet de loi relatif aux libertés et responsabilités locales" a été définitivement adopté par le Parlement. Il comporte deux articles spécifiques concernant les ports maritimes non autonomes relevant de l'État – les actuels ports d'intérêt national – qui organisent le transfert de compétences, des moyens financiers et des services de l'État (en 2005 et 2006, la date limite étant fixée au

1^{er} janvier 2007) aux collectivités territoriales à l'issue d'une concertation locale. L'articulation entre les compétences de l'État en matière de police portuaire, de sécurité et de sûreté et celles des collectivités locales en tant que nouvelles autorités portuaires sera précisée par une ordonnance qui adaptera le code des ports maritimes.

Transport et logistique

Les ports, leurs zones industrielles et logistiques jouent un rôle stratégique pour le développement de l'économie des régions françaises et européennes et sont générateurs d'emploi : 40 000 emplois portuaires directs, 70 000 postes industriels et 200 000 emplois liés à la logistique portuaire ou induits (source : DTMPL, 2004). Étant donné qu'en matière maritime, il y a toujours un (ou plusieurs) pré- et postacheminement(s), les services offerts aux industriels et autres chargeurs sont de plus en plus complets et intègrent tous les modes – maritime, rail, route et fluvial – afin de proposer une prestation porte-à-porte complète. Ce qui a donné naissance à un nouveau métier, les commissionnaires, organisateurs de transports internationaux, affréteurs et autres logisticiens qui deviennent de véritables "intégrateurs de services" ; ensemble, tous modes de transport confondus, ils représentent en France 3 000 entreprises qui emploient 120 000 salariés ce qui fait d'elles les premiers employeurs des ports et aéroports français.

C'est un secteur en développement d'autant plus important, indique Hervé Cornède, délégué général de TLF, qui regroupe en France les entreprises de transport et de logistique, *que les industriels et la grande distribution continuent à externaliser les services de transport, de stockage, etc., déjà sous-traités aux*

1. *Feeder* : petit porte-conteneurs permettant de collecter (ou de redistribuer) les conteneurs dans les ports secondaires pour les rassembler dans les grands ports à destination (ou à partir des) des grands porte-conteneurs.

2. Navire roulier (ou *ro-ro*, de l'anglais *roll on, roll off*) : navire muni d'une passerelle permettant aux manutentionnaires de "rouler" les marchandises à bord/à terre horizontalement.

deux tiers. Ce mouvement de recentrage des industriels sur leur cœur de métier a favorisé le développement de l'activité logistique et l'émergence d'un véritable marché de la prestation de services. Les grands ports maritimes – et fluviaux – deviennent ainsi de véritables bases logistiques, des plates-formes multimodales où la réforme portuaire entreprise en 1992 a permis de faire entrer la concurrence.

Cabotage et autoroutes de la mer

On sait que les "autoroutes de la mer" sont à la mode mais répondent à un vrai besoin de désengorgement des grands axes routiers. Ce que l'on sait moins, c'est que le cabotage – le transport maritime à courte distance ou *short-sea shipping* – occupe déjà une place importante dans les échanges intracommunautaires : 41 % en 2001 selon le Livre blanc de la Commission européenne sur les transports³. Selon ce dernier : *c'est le seul mode de transport de marchandises dont le taux de croissance (+ 27% entre 1990 et 1998) s'est rapproché de celui du transport routier (+ 35%)*. Le cabotage concerne de plus en plus un flux de marchandises diverses (pièces industrielles, véhicules neufs, etc.) conteneurisées et le transport de remorques, accompagnées ou non. C'est ce dernier type de transport sur courte distance, consistant à embarquer des camions sur des navires maritimes – *de préférence non accompagnés* selon le délégué général de TLF – que l'on caractérise aujourd'hui par "autoroutes de la mer". À terme, estime-t-on au Comité interministériel de la mer, les lignes régulières qui le pratiqueront permettront de retirer de la route des centaines de milliers de camions qui seront transportés par des navires spécialisés (des ferries à poids lourds) qui transporteront entre 100 à 150 camions ou remorques.

La première ligne de merroutage – *financée par l'État comme n'importe quelle infrastructure (ici, la flotte de bateaux nécessaires)* recommandait déjà Henri de Richemont dans son rapport d'avril 2003 – devrait voir le jour en 2006 sur l'arc Atlantique entre les ports Nantes-Saint-Nazaire, vraisemblable-



© VNF/P. CHEUVA

Port du Havre alliant maritime et fluvial.

ment associés à La Rochelle, et l'Espagne, sans doute Bilbao. Elle vise à retirer de la route 350 000 remorques de camions par an et permettra d'accroître l'activité portuaire de 15 à 25 % et de générer la création d'un milliard d'emplois. Autre ligne envisagée : Fos-Savone qui a déjà été soumis à la Commission de Bruxelles pour une mise de départ européenne abondée par l'État français et à des accords entre la Société des autoroutes maritimes du Sud, le Port autonome de Marseille et les dockers.

Renouveau du transport fluvial

Il y a quinze ans à peine, on ne donnait pas cher de l'avenir de la voie d'eau en France. Aujourd'hui, le transport fluvial prouve sa pertinence en progressant bien plus rapidement (+ 20% de 1997 à 2001 en nombre de tonnes-kilomètres, source : VNF) que les deux autres modes terrestres de transport de marchandises, le rail et la route.

En 2003, si la voie d'eau a globalement préservé ses parts de marché, le secteur des conteneurs affiche un dynamisme réjouissant : + 28 % en volume (source VNF) et la complémentarité entre les modes s'organise. Notamment avec le transport maritime, comme sur la Seine, où le trafic tous types de fret a littéralement explosé (+ 80%) bénéficiant du regain

d'activité du port du Havre. Suivent alors le fret transporté dans le bassin du Rhône (+ 52%) et celui du Nord-Pas-de-Calais avec + 22,7 %. Le Rhin, responsable de la moitié de l'activité fluviale nationale, affiche une croissance de 10 % malgré les conséquences de la sécheresse estivale.

Politique de transport fluvial

En France, la mise en œuvre de la politique fluviale est confiée par la Direction des transports terrestres (DTT) à Voies navigables de France (VNF, établissement public industriel et commercial) qui a commencé à fonctionner à plein régime en 1994 à Béthune. L'objectif gouvernemental inscrit dans les schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises, approuvés par le décret du 18 avril 2002, consiste à valoriser le réseau existant et à doubler le trafic fluvial français en dix ans pour atteindre 13 milliards de tonnes-kilomètres par an. Au-delà, la réalisation progressive de la liaison Seine-Nord à grand gabarit (voir ci-après) devrait permettre de réaliser un trafic additionnel de 2,3 milliards de tonnes-kilomètres par an.

³. Source : Livre blanc. La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix – Commission européenne, 2001.



Au sud et au nord du tronçon central de la liaison Seine-Nord-Europe, le futur canal de 105 km entre l'Oise et le canal Dunkerque-Escaut qui, comme la Seine, fait déjà l'objet de travaux de modernisation, notamment par le relèvement des ponts.

Pour Jean Gadenne, directeur du développement de Voies navigables de France, *l'ambition de la voie d'eau est de montrer, un peu plus chaque jour, que pour le transport des produits nécessaires au quotidien : massifs, qui encombrant, lourds, etc., la voie d'eau, en les amenant au cœur des villes, apporte une solution durable où le facteur vitesse ne joue plus.*

Sans oublier que, en termes d'efficacité énergétique³, 1 kg de pétrole permet de déplacer sur 1 km 50 tonnes de marchandises par camion, 9 tonnes par un wagon de chemin de fer et 127 tonnes par barge sur la voie d'eau.

Réseau français et le projet Seine-Nord-Europe

Le réseau navigable français confié à VNF a une longueur de 6 700 km de fleuves, rivières et canaux qui traversent 2 763 communes, 57 départements et 17 régions; l'établissement public gère aussi – et c'est fondamental pour avoir des connexions

avec les territoires – un domaine de 80 000 ha le long de toutes ces voies. Si la part du transport fluvial dans le trafic de fret transporté par voie terrestre se situe pour l'heure à seulement 3 % en France contre 12,5 % en Belgique, 13,7 % en Allemagne et 42 % aux Pays-Bas, c'est en partie parce que le réseau fluvial français ne couvre que 9 % du territoire (14 % pour la région parisienne). Alors que, aux Pays-Bas, la couverture en voies navigables est particulièrement dense.

Avec l'objectif de mettre en réseau les grands pôles économiques nord-ouest et centre européens, et pour décongestionner le corridor routier nord-sud, tout en respectant les impératifs du développement durable, la liaison fluviale Seine-Escaut du projet Seine-Nord-Europe a été inscrite comme projet prioritaire européen. Côté français, devant être soumis à DUP en 2007 et **mis en service en 2012, le tronçon central de ce projet, lancé fin 2003, reliera le canal**

Dunkerque-Escaut à l'Oise (voir illustration ci-contre) pour permettre à terme la circulation continue de la flotte européenne à grand gabarit.

Marchandises transportées

En tête des marchandises transportées par la voie d'eau, les produits dits traditionnels en vrac : céréales, sables, graviers. C'est ainsi que, en 2000, les minéraux bruts et les matériaux de construction constituaient effectivement 34 % (en tonnes-kilomètres) du fret de la voie d'eau, les produits agricoles 22 % et les produits pétroliers 10 %. Au total, si le charbon, les minéraux, les matériaux de construction et les céréales représentent encore 80 % du tonnage transporté, la voie d'eau s'ouvre à de nouveaux trafics : le textile, la chimie, l'agroalimentaire, les produits semi-finis, la grande distribution... Des contrats de progrès sont d'ailleurs signés dans ces secteurs par VNF avec l'Office national interprofessionnel des céréales (Onic) par exemple afin de doubler le trafic de céréales par voie d'eau à l'horizon 2010.

Le cas particulier de l'évacuation des déchets mérite d'être noté. En vrac, en balles ou en conteneurs, les déchets ménagers ou industriels voyagent de plus en plus par voie fluviale, comme à Lille et Paris où des schémas logistiques complexes se mettent en place au plus près des lieux de collecte.

Des camions déposent les déchets évacués sur barge pour être triés, traités ou valorisés tout au long de l'artère fluviale.

Massifier les transports fluviaux

Puisque, à de très rares exceptions près, le transport par voie d'eau ne peut être *door to door*, les opérateurs ont dû développer des solutions intégrées, au-delà de la seule voie d'eau et transporter les marchandises de bout en bout. Quand on sait, comme le fait remarquer le rapport Clément-Grancourt⁴, qu'une

4. Rapport demandé par Dominique Bussereau, secrétaire d'État aux Transports et à la Mer, publié courant 2004 dans la perspective du développement des trafics fluviaux.

partie significative des trafics de conteneurs par exemple, partant de ou arrivant dans des départements français, sont aujourd'hui détournés au profit des ports d'Anvers, Zeebrugge et Rotterdam, on comprend l'intérêt non seulement d'optimiser les services de pré- et de postacheminement mais aussi de massifier le transport fluvial lui-même pour faire baisser les prix. On comprend surtout la nécessité pour les opérateurs d'organiser la complémentarité entre modes de transport et d'offrir des services complets, de bout en bout.

Car ce sont bien ces chaînes de transport globales qui sont en concurrence aujourd'hui aux yeux des chargeurs ; ce qui montre l'intérêt, pour les ports maritimes français, de disposer non seulement d'un réseau fluvial pour irriguer leur hinterland portuaire, mais aussi d'un système ferroviaire efficace sous peine de continuer à voir s'échapper d'importantes parts de marché à leur détriment.

Sous peine aussi de voir s'asphyxier complètement une autoroute comme l'A13 desservant le port du Havre.

Une comodalité nécessaire

Pour Jean Gadenne, VNF : *Chargeurs, transporteurs et opérateurs portuaires ont besoin du mode fluvial comme du rail et il faut étudier comment ces modes peuvent s'organiser au mieux, en comodalité, pour répondre à une demande sociétale et aller plus loin que la simple intermodalité qui n'est autre que l'échange entre les modes dans des lieux ou pôles aménagés pour cela.*

Bien organisé, massif et complet, le transport de conteneurs sur le Rhin par exemple, à partir des terminaux fluviaux alsaciens à destination de Rotterdam, est 5 à 6 fois moins cher que le même trajet par la route.

Même à Duisburg, Allemagne, pourtant distant de 200 km seulement de Rotterdam, la route est deux fois plus chère que le transport flu-

vial. À Duisburg, la chaîne de transport, complexe certes mais complète, comprend aussi des *trains-blocks* de rabattement, ceux de Bâle accueillant les navettes ferroviaires de Zurich et de Berne qui se déchargent directement du wagon à la barge... Le rapport Clément-Grandcourt va clairement dans ce sens et propose d'organiser une liaison entre Duisburg et Le Havre où une capacité existe sur les deux réseaux (fleuve et rail).

Pour que ce type d'opération réussisse, note Jean Gadenne (VNF), *il faut réunir trois conditions : qu'une capacité existe sur le trajet concerné, que le transbordement soit efficace et surtout réussir à susciter un ou deux opérateurs qui montent le service complet et le vendent aux chargeurs.*

VNF fonctionne alors comme "facilitateur", par contrats de progrès, indispensables sur certains sillons, alors que, avec la route, une telle complémentarité existe déjà. ■

Le port du Havre

PREMIER PORT FRANÇAIS pour le commerce extérieur, pour le trafic de conteneurs et cinquième port européen avec 72 millions de tonnes de fret traitées, le Port autonome du Havre accueille aussi des passagers, en provenance ou à destination de l'Angleterre et fait toujours fonction d'escale de croisières internationales.

Son espace portuaire comprend des aires directement liées au trafic maritime, des espaces qui font partie de la réserve naturelle de l'estuaire de la Seine et une vaste zone industrielle et de services desservie par un large canal maritime accessible aux navires transocéaniques, par un canal fluvial relié à la Seine et par les réseaux autoroutier, ferroviaire et fluvial à grand gabarit.

Si 10 % de son trafic total est du transbordement, la majorité du trafic est acheminée soit par voie terrestre, soit par *pipe-lines*.

Plus qu'ailleurs peut-être, et paradoxalement en apparence, la bataille des ports se gagnera à terre note Jean-Marc Lacave, directeur du Port autonome du Havre, reprenant à son compte une formule qui demeure plus que jamais d'actualité.

Le port est par définition un nœud où convergent un grand nombre d'intervenants – manutentionnaires, armateurs, transitaires qui organisent le transport pour leurs clients les chargeurs, transporteurs, au total, 250 entreprises privées partenaires du Port autonome qui a un rôle de coordinateur – à l'occasion d'un changement de mode de marchandises arrivées du monde entier ou amenées là pour être exportées.

La connexion à terre (autoroutes, rail, oléoducs) et avec la voie d'eau est fondamentale pour un aménagement comme le Port autonome du Havre car c'est là où les services de transports offerts peuvent gagner ou perdre des parts de marché.

Modes de transport et trafics

En dehors des marchandises réacheminées par *pipe-lines* ou transbordées vers d'autres ports, les marchandises (toutes catégories confondues) débarquées ou embarquées au port du Havre sont transportées à 71 % par la route, 16 % par la voie ferroviaire (3,9 Mt en 2003, dont 1,15 Mt de conteneurs, soit près de 140 000 EVP*) et 13 % par la voie fluviale (3,1 Mt, dont 0,66 Mt pour les conteneurs). Soulignons à ce titre la forte progression de l'ensemble du trafic fluvial de conteneurs (+ 80 % exprimé en EVP) entre Le Havre et son hinterland.

Plusieurs services fluviaux de transport combiné de conteneurs relient le port du Havre aux plates-formes multimodales de Gennevilliers, de Bonneuil-sur-Marne (GIE Logiseine) et Nogent-sur-Seine (SNTC-Carline). Les conteneurs acheminés par voie



Vue aérienne du port du Havre.

ferrée sont transportés vers quelque 21 terminaux français et européens par CNC, filiale de la SNCF, et Le Havre Shuttles (LHS), compagnie créée en 1998 à l'initiative de la Communauté portuaire havraise qui opère des services de et vers Lille, Strasbourg et Dijon.

Le transport combiné par feroutage, c'est-à-dire le transport de semi-remorques routières et de caisses mobiles par la voie ferroviaire, est assuré par Novatrans de et vers Novara (Milan) avec des connexions vers Rome, Naples et Patras en Grèce ; de l'autre côté cette liaison ferroviaire est

connectée à Portsmouth par des services de car-ferry quotidiens. L'objectif du Port du Havre est de doubler la part du transport combiné ferroviaire d'ici 2010 par d'importants investissements d'ores et déjà programmés en liaison avec Port 2000.

Enfin, Le Havre est également un lieu d'accueil pour le transport maritime à courte distance (cabotage) avec des navires de plus petite taille que ceux du maritime longue distance. Au niveau du conteneur, il existe ainsi 13 services réguliers entre Le Havre et 5 ports français, 9 ports nord-européens et 6 ports de la péninsule ibérique.

Port 2000 et liaison avec l'Europe du Nord

C'est dans le cadre d'une concurrence exacerbée entre ports européens, que se situe Port 2000, *Un des plus importants projets d'extension portuaire d'Europe qui doit permettre, à terme, le triplement du trafic de conteneurs qui progresse de 8 à 10 % chaque année dans le monde selon Jean-Marc Lacave.*

Sachant que, sur un total de fret traité au Havre de 72 millions de tonnes (Mt), les vracs liquides – du pétrole surtout – représentent 62,4 % des marchandises traitées, les vracs solides 6,8 % et les marchandises diverses 30,8 % dont les conteneurs représentent à eux seuls près de 9/10^e (soit environ 20 Mt). Première mise en service (partielle) : fin 2005.

Sur un investissement total de 1 milliard d'euros – dont 275 millions d'euros à charge des opérateurs privés pour les superstructures – l'État participe par une dotation de 91,47 millions d'euros au budget général et par une dotation en capital de 68,60 millions d'euros. Un contrat a d'ailleurs été signé entre PAH et l'État à ce sujet portant sur l'investissement de 2001 à 2007 ; c'est une première en France pour une autorité portuaire.

Quant au projet Seine-Nord-Europe, indique Jean-Marc Lacave, qui mettra en communication directe le bassin nord et les pays nord-européens avec le bassin Île-de-France, à nous, Port du Havre, de consolider et d'améliorer encore la fiabilité des liaisons fluviales existantes avec tout notre hinterland naturel (300 millions d'habitants dont la région Île-de-France) et, face aux ports d'Anvers et de Rotterdam, de développer notre activité vers les autres régions du Nord et de l'Est.

F.L.

* EVP : équivalent vingt pieds, mesure utilisée pour le trafic de conteneurs d'origine anglaise, *Twenty foot equivalent uni* (TEU).

Les ports de Paris

Le Port autonome de Paris, créé en 1970, a pour zone d'action la région Île-de-France et anime à ce titre 70 ports publics – dont une dizaine de plates-formes multimodales : principalement les ports de Gennevilliers, de Bonneuil et de Limay – et quelque 60 ports urbains.

Puisque sa mission consiste à développer le trafic fluvial de marchandises et de passagers, il assure non seulement l'exploitation commerciale et l'entretien des ports et de 200 installations portuaires industrielles et privées mais favorise aussi, sur ses 1 000 hectares de patrimoine foncier sur berges, l'implantation d'entreprises, d'entrepôts et de centres logistiques.

OUTRE NOS MISSIONS d'amélioration de l'attractivité portuaire, souligne Yves Morin, directeur des affaires stratégiques et financières du Port autonome de Paris nous devons concilier aménagement portuaire et environnement ; nos actions visent notamment à valoriser ou requalifier les espaces portuaires, en concertation avec les collectivités territoriales ce qui n'est pas chose aisée au sein d'une agglomération où la pression foncière est forte.

Temps forts de 2003-2004

Si l'activité transport de conteneurs – en constante évolution, avec une marge de progression importante (actuellement 2 % du trafic marchandises) – a été particulièrement florissante (+ 38 %), l'exercice s'est soldé au total par une baisse de trafic de 2,8 %, le chiffre d'affaires ayant tout de même progressé de 1,4 %. Ce résultat a permis d'accroître de 6 % l'investissement du Port autonome de Paris qui se monte à 160 millions d'euros pour la période 2003-2007.

En revanche, sur les six premiers mois de 2004, note Yves Morin, le trafic fluvial enregistre une croissance de 4,2 %, due surtout aux matériaux de construction (+ 5,3 %) et au boom des conteneurs (+ 29,3 %), caractérisée par l'arrivée de clients de la grande distribution. Les activités de promenade, croisières, etc., ont à nouveau progressé (+ 5 %), grâce à un effort soutenu d'équipement de la part

du Port autonome de Paris et de l'appui des collectivités régionales et locales, de plus en plus sensibles à l'apport économique de ces activités et à leur contribution à l'animation des espaces au bord de l'eau.

Diversification des trafics

En 2003, le trafic maritime, minoraire, a progressé de 6,9 % pour atteindre 0,453 million de tonnes (Mt). Il s'agit de transports effectués directement par cabotage maritime entre les sites du Port autonome de Paris vers (ou en provenance) de ports anglais, espagnols ou portugais, ce qui constitue un mode d'ache-

minement particulièrement économique. Pour le transport fluvial, le trafic du Port autonome de Paris concerne à 57 % des matériaux de construction, suivi par les trafics liés à l'environnement, les déblais et déchets (18 %), puis les produits agricoles (8 %) et les combustibles et minéraux solides pour 6,9 %, les autres trafics se répartissant entre les machines et véhicules (2,9 %), les produits métallurgiques, les produits pétroliers, les denrées alimentaires (en progression de près de 24 %).

C'est le trafic de minerais et déchets qui s'accroît le plus (91 % avec 0,165 Mt!) et qui se transfère de plus en plus sur le mode fluvial. Pour la première fois en 2003, la SNCF a en outre choisi d'utiliser la logistique fluviale pour approvisionner en ciment le chantier de la ligne C du RER, *Castor*.

Massification du transport de conteneurs

Associé à la Compagnie fluviale de transport et les Terminaux de Normandie, le Port autonome de Paris, à travers sa filiale Paris-Terminal SA,



© PORT AUTONOME DE PARIS



Porte-conteneurs.

est présent dans le GIE Logiseine qui vise à intensifier le service fluvial par barges pour le transport de conteneurs entre Le Havre, Rouen et les ports de Paris.

Yves Morin :

Une prestation logistique complète est proposée aux chargeurs qui séduit de plus en plus la grande distribution qui commence à privilégier la voie d'eau pour des raisons de pertinence, certes écologique mais aussi et surtout économique.

Il s'agit d'un marché potentiel estimé à 230 000 EVP* à l'horizon 2008, lié aux produits de grand import qui transitent par Le Havre : AuchanDirect ouvre son centre logistique à Gennevilliers, tandis que Monoprix, Carrefour, Toys'R'Us, Pier Import se voient de plus en plus sur la Seine.

Les seuls conteneurs de Carrefour, arrivant par le fleuve par exemple (30 % de son flux textile amont), enlèvent ainsi 2 500 camions des routes, grâce aux nouvelles escales et navettes créées sur les lignes régulières reliant, quatre fois par semaine, les ports de Bonneuil-sur-Marne et de Gennevilliers au Havre. Résultat, une augmentation du trafic total de conteneurs du Port de Paris : la manutention de conteneurs a porté en 2003 sur 151 599 EVP (contre 115 287 en 2002).

Rappelons à ce sujet qu'un seul convoi poussé de 5 000 tonnes permet de supprimer 250 camions de 20 tonnes sur la route.

Le contrat de progrès, signé en novembre 2003 entre VNF et les ports autonomes du Havre, de Rouen et de Paris, conclut Yves Morin, a pour objectif de développer de manière durable le transport fluvial sur le bassin de la Seine comme alternative au tout routier, notamment dans la perspective des nouvelles possibilités offertes par Port 2000 au Havre qui permettra d'accroître encore le trafic de conteneurs et d'inciter à l'implantation de nouveaux terminaux à conteneurs en Île-de-France. ■

F.L.