

# FRET ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

## Le constat

Le transport des marchandises est majoritairement effectué par le mode routier pour plus de 85% du tonnage. Malgré les efforts incessants et les volontés affichées des différentes politiques de transport, le report modal constaté de la route vers les modes alternatifs reste limité. Dans les conditions actuelles, ces politiques peinent à infléchir

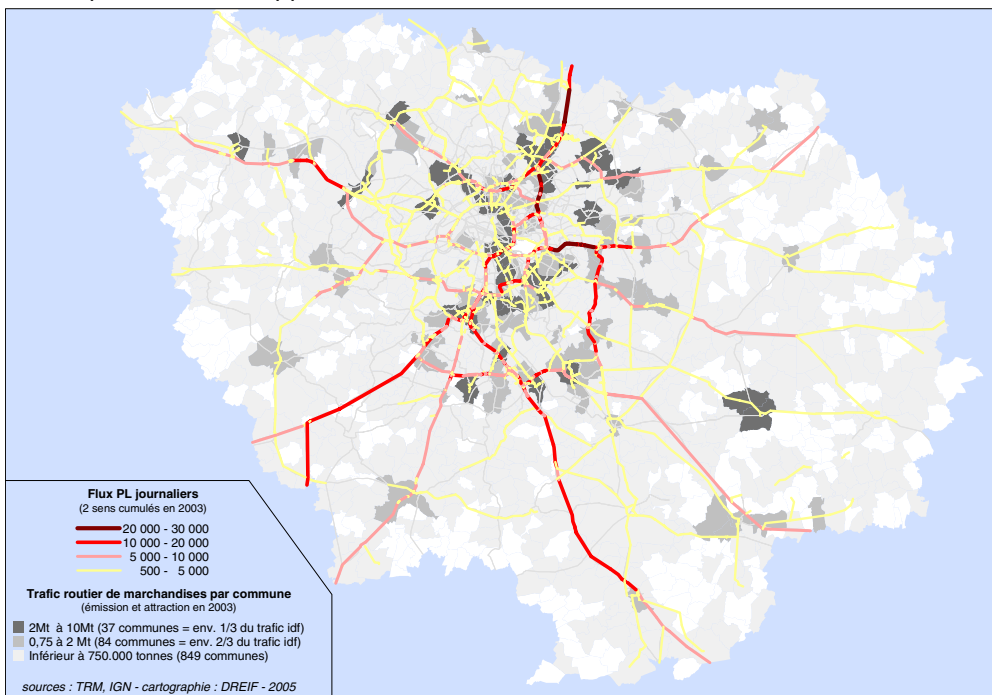
cette tendance principalement liée à la flexibilité du transport routier de point à point par rapport aux modes ferroviaires ou fluviaux, qui nécessitent par ailleurs un pré-acheminement ou un post acheminement routier ainsi qu'une certaine massification des volumes.

## Les enjeux liés au réseau routier

Les infrastructures routières de la région sont articulées autour d'un système de grandes radiales construites en étoile à partir de Paris. Ce système radial a progressivement été complété par un maillage plus récent composé de rocadés achevés ou partiellement achevés à ce jour (boulevard périphérique, A86 et francilienne).

L'enjeu portant sur les infrastructures routières repose à la fois sur l'achèvement des rocadés existantes (A86 et francilienne à l'ouest), et sur une hiérarchisation et une complémentarité entre les différentes infrastructures supportant du trafic de transit ou des trafics de desserte (voies rapides à privilégier pour le transit jusqu'à la voirie locale destinée à la réalisation du dernier km). Enfin des améliorations de la desserte de certaines zones logistiques existantes (nouveaux échangeurs ou compléments de mouvements) seraient susceptibles de soulager des itinéraires actuellement empruntés par certains trafics mais dont les caractéristiques ne correspondent pas au trafic supporté.

Les hypothèses nationales de croissance du trafic routier ont été revues à la baisse par rapport aux prévisions antérieures (+1,5% par an d'ici 2025). Elles sont toutefois encore supérieures au taux de croissance constaté en Île-de-France (aux alentours de +1%). Globalement, les flux de poids lourds internes à l'Île-de-France sont stables ; les échanges de l'Île-de-France avec l'extérieur et le transit sont toujours en augmentation mais avec une tendance à la hausse plus modérée que par le passé. Il demeure toutefois qu'en Île-de-France, le trafic de poids lourds sur le réseau routier ne représente que 8% du trafic moyen journalier total. Par ailleurs, le trafic de transit routier de marchandises représente environ 15% du trafic routier de marchandises journalier, et est supporté à 70% par le réseau de voirie rapide.



La carte ci-dessus met en évidence l'itinéraire de transit nord-sud, avec une densité de trafic importante sur le tronçon A1/A3/BP Est et A1/A3/A4/A104 au nord et sur le tronçon A86/A6 ou A86/A10 au sud ; on note également des points durs comme les troncs communs A4/A86 et A3/A86. Cela soulève la question de l'opportunité de création d'un itinéraire de contournement plus à l'est (4<sup>ème</sup> rocade et liaisons francilienne/4<sup>ème</sup> rocade) qui pourrait participer, à terme, à un déchargement des rocadés intermédiaires, tout en sachant qu'un itinéraire de contournement existe déjà dans le grand Bassin Parisien.

Toutefois, il est probable que, sans mesures d'accompagnement complémentaires, ce type d'aménagement serait de nature à favoriser le

### **Les enjeux du réseau ferroviaire**

La région Île-de-France se situe au cœur du réseau ferré français du fait de l'organisation historique qui a fait converger les lignes radiales vers la région capitale, lignes par la suite reliées entre elles par la grande ceinture (GC). **Cette organisation donne la possibilité à la région Île-de-France de s'interfacer facilement avec tous les pôles d'activités économiques logistiques nationaux voire européens.** Cette situation conduit cependant à une sollicitation des infrastructures ferroviaires d'Île-de-France pour acheminer les transits de fret, la GC étant le seul itinéraire de transit existant pour l'instant, en plus des trafics intra-régionaux et interrégionaux de voyageurs, indispensables aux déplacements collectifs de la population la plus nombreuse et la plus dense de France.

Même si le contexte du fret ferroviaire français n'est pas à l'heure actuelle sur une tendance de nature à saturer l'infrastructure ferroviaire d'Île-de-France, **le développement désiré des modes alternatifs destiné à faire face aux problèmes environnementaux et de congestion routière, fera que les infrastructures ferroviaires seront de plus en plus sollicitées pour l'acheminement des marchandises en transit ou échangées avec l'Île-de-France.**

Sur les lignes radiales convergeant vers l'Île-de-France, la cohabitation des activités de fret, de desserte interne à la région (Transilien et RER), interrégionales, grandes lignes et TGV, met le système ferroviaire à rude épreuve. Cette mixité des trafics est aujourd'hui à l'origine d'une dégradation de la qualité de service tant sur les services de fret, qui ne bénéficient pas des créneaux de circulation les plus concurrentiels (les trains de marchandises circulant le plus souvent la nuit, et de façon très contrainte le jour), que sur les dessertes régionales dont certaines lignes de RER, ne

développement de zones logistiques mono-modales (exclusivité de la route) le long de ce nouvel itinéraire ou aux carrefours avec les infrastructures radiales (ex : RN36/RN4).

Cet exemple illustre bien la nécessité de raisonner de manière multimodale ; il souligne en particulier la nécessité d'élaborer un schéma multimodal (route, voie ferrée, voie navigable notamment) des infrastructures de transport et des plates-formes logistiques à vocation régionale prenant en compte la qualité et les possibilités de dessertes tout mode des zones et plate-formes pressenties, leurs capacités intrinsèques de traitement des marchandises et leur bonne intégration au sein d'une organisation régionale.

disposant pas de voies dédiées, en sont des exemples frappants.

Sur les infrastructures tangentielles, le maintien de capacités pour le trafic fret semble incompatible avec leur ouverture au trafic voyageur. Le développement du fret ferroviaire soulève donc deux questions :

- Quels arbitrages et quel niveau d'investissement consentir afin d'améliorer le système, à la fois pour le fret et la circulation des voyageurs ?
- Quels itinéraires complémentaires de contournement de l'Île-de-France pour le trafic de transit ne nécessitant pas d'arrêt en Île-de-France (et qui représente environ 10% du fret ferroviaire transitant dans la région, en raison de la caractéristique de point nodal que présente l'Île-de-France et qui confère aux gares de triage de Villeneuve-Saint-Georges et du Bourget des positionnements stratégiques) ?

En 2004, une centaine de points de desserte ferroviaire étaient ouverts à l'activité fret, **dont une trentaine traitait la majeure partie des 15 millions de tonnes d'origine ou à destination de l'Île-de-France** et représentait un appoint encore non négligeable à la demande de déplacements de marchandises générées par la région (12,4 % des tonnes.km de l'ensemble des modes).

L'évolution du marché des transports, les difficultés rencontrées par l'opérateur ferroviaire historique et la disparition de l'industrie lourde sur la région conduisent à la sous utilisation de certains sites ferroviaires voire à leur déshérence. Le devenir de ces sites fortement convoités est incertain alors que, dans le même temps, la sauvegarde des possibilités de desserte de la zone agglomérée par le mode ferroviaire est de plus en plus ressentie comme une nécessité pour préserver la qualité de vie urbaine en Île-de-France et pour les futures générations.

## Les enjeux fluviaux

Le réseau fluvial francilien est caractérisé par un axe de transit fort, la Seine, du sud-est au nord-ouest vers laquelle convergent un nombre important de fleuves : l'Oise au nord-ouest de Paris, la Marne au sud-est, l'Yonne aux confins de la Seine-et-Marne ainsi que le canal de l'Ourcq à l'est. Des aménagements de mise au gabarit de l'Oise, de l'Yonne et des écluses doivent faciliter les liaisons interrégionales.

Aujourd'hui, 15 millions de tonnes de marchandises, soit 5% des flux totaux régionaux, sont transportées par voie fluviale en Île-de-France. L'essentiel de ces trafics (90%) est composé de matériaux de construction et de combustibles, c'est à dire de vracs secs, les marchandises diverses ne représentant, pour leur part, que 6% du trafic.

En Belgique comme aux Pays-Bas et en Allemagne, la croissance du trafic fluvial est depuis une dizaine d'années, fortement liée à celle du **trafic conteneurs des ports maritimes** (Rotterdam et Anvers notamment). En Île-de-France, un potentiel important de développement du trafic par voie d'eau existe d'une part en liaison avec la mise en service des nouveaux terminaux à conteneurs réalisés dans le cadre du projet « Port 2000 » au Havre

## Les enjeux aéroportuaires

La plate-forme aéroportuaire de Roissy est le premier aéroport européen de fret avec 1,724 MT traitées en 2003 (Orly traite un volume très marginal de 106 000 tonnes en 2003). S'il reste marginal en volume (le fret aérien représente 0,8% des échanges franciliens de marchandises), il représente 25% de la valeur des échanges internationaux et constitue de ce fait un enjeu de premier ordre pour les compagnies aériennes mais aussi pour les intégrateurs (Fedex, DHL, TNT, UPS, Chronopost International).

Actuellement, entre 50 et 60 % du fret aérien est transporté dans les soutes des avions de ligne, engendrant ainsi moins de nuisances que s'il était exclusivement transporté par des avions dédiés fret positionnés sur des horaires de nuit. Cependant l'activité de fret express des intégrateurs s'est fortement développée ces dernières années (croissance de ce type de trafic de plus de 20% par an depuis 1990) ce qui a conduit à l'émergence d'aéroports dédiés au fret dans certains pays européens (par exemple Liège-Airport en Belgique est le 8<sup>ème</sup> aéroport fret européen avec 374 000 T en 2003 et Hahn en Allemagne, à 120 km de Francfort).

et d'autre part avec la réalisation de la liaison fluviale à grand gabarit Seine-Nord Europe qui pourrait constituer un élément central du futur dispositif d'approvisionnement de l'Île-de-France en matériaux de construction.

Les installations portuaires franciliennes sont constituées d'une dizaine de plates-formes multimodales à vocation extra-régionale et d'une soixantaine de ports urbains à vocation départementale. Le principal port francilien, toutes filières confondues, est celui de Gennevilliers, situé sur une boucle de la Seine. Il est le port d'entrée de l'Île-de-France pour les acheminements de Rouen ou du Havre et assure la redistribution des marchandises par le mode fluvial. Au sud-est, dans une moindre mesure, se développe le port de Bonneuil-sur-Marne notamment sur la filière conteneurs.

Le développement probable du trafic fluvial pose la question de l'organisation portuaire et fluviale à privilégier dans le futur afin d'y répondre au mieux (réseau de sites de transbordement notamment pour les conteneurs et les matériaux de construction, ports dédiés à certaines filières, polarisation des conteneurs sur les ports principaux, ...).

En France, Vatry (8 700 tonnes en 2003) et Châteauroux-Déols (3 900 tonnes) se positionnent sur ce créneau, mais à défaut d'intégrateurs intéressés, le développement du trafic est aujourd'hui très faible.

Si la croissance du fret express se poursuivait, la question des possibilités de croissance du fret aérien sur les plate-formes actuelles serait ainsi posée, dans un contexte environnemental prégnant, mais également dans un contexte économique tendant à valoriser à la fois l'accessibilité depuis la zone aéroportuaire vers les bassins de consommation principaux et celles des bassins d'emploi au site aéroportuaire.

*Un souci de clarté nous a amené à effectuer cette présentation des enjeux des infrastructures de transport mode par mode. Toutefois, c'est bien dans une démarche intégrant l'ensemble des modes que doivent être menées les réflexions.*