

Gl. 1 : les territoires de proximité.

Etude de cas : **Le port de Limay** :

L'impact d'un aménagement à vocation régionale dans un territoire de proximité.

Cette étude de cas prend appui sur la sortie organisée au port de Limay et la rencontre d'acteurs du développement local, M. Saint-Amaux, Conseiller Général du Canton de Limay et Mme Gros-Dubois, directrice de la plateforme portuaire de Limay (Ports de Paris).

Introduction :

Territoire de proximité : se définit comme le **territoire de vie et le territoire « pratiqué » par une population locale**. Le port s'intègre dans un espace local formé par Limay et les communes voisines pour lequel il est à la fois un aménagement de transport mais aussi une source d'emplois.

Aménagement : ce terme désigne en géographie, une réalisation mise en œuvre par l'état et les collectivités territoriales dans le cadre d'une **politique d'aménagement**. Un aménagement s'intègre dans un espace à plusieurs échelles et associe différents acteurs publics et privés et à différentes fonctions (production, transports, culture, loisirs, services...)

Le port de Limay est un terminal de l'établissement public **Ports de Paris**, chargé par l'Etat de **développer le transport fluvial en Ile-de-France**. Nous nous interrogerons sur *l'impact économique et environnemental du port*, premièrement, dans le développement du territoire local puis dans le cadre plus large de la politique des transports en Ile-de-France.

I. Le port de Limay dans le territoire de proximité.

1. L'intégration du site dans l'espace local.



Le Site : bords de Seine (entre pont de chemin de fer et centrale EDF) soit plus de 2 km de berges. La darse couvre 1700 m de quai.

L'emprise foncière :

Le port couvre 125 ha mais dispose d'une réserve foncière pour de future extension.

Les installations :

- 35 000 m² d'entrepôts et 1 800 m² de bureaux.
- Rampe « ro-ro » (Roll on- Roll off) pour colis lourds
- un port à conteneurs de 10 000 EVP (2ha) qui atteindra dans quelques années 30 000EVP.
- accès routier et ferroviaire permettant l'intermodalité.

Le site portuaire occupe plus de 2 km de berges sur la rive droite de la Seine en périphérie de l'agglomération de Limay. C'est un espace clôt à vocation économique qui accueillent 24 entreprises.

2. De multiples acteurs :

a) les acteurs publics :

- **L'Etat** : Il est promoteur du projet dans les années 1960-1970. Période faste de la **politique d'aménagement** piloté par l'état, le port de Limay (ouvert en 1980) est aménagé et intégré à l'Etablissement Public **Ports Autonome de Paris**.
- **Ports de Paris** : **Etablissement Public à vocation industrielle et commerciale (EPIC)** a succédé à **Ports Autonome de Paris (PAP)**, il gère 70 plateformes en IdF dont 13 de plus de 40 000 t. Limay est la plateforme la plus à l'Ouest. Le port et le chenal d'accès sont suffisamment profonds pour accueillir des **caboteurs fluvio-maritimes** de 2000 t (= 80 poids-lourds) et des **convois fluviaux poussés** de 5000 t (= 200 poids-lourds). **Ports de Paris** est le gestionnaire du site et un fournisseur de service pour les entreprises implantées.
- **Les collectivités territoriales** : **la commune de Limay** et **les Conseils général et régional** grâce au PLU (Plan Local d'urbanisme) sont des **partenaires institutionnels** associés dans les projets d'extension, dans la gestion de l'environnement et la prévention des risques (PPRI et organisation de simulation d'accident industriel).

b) Les acteurs privés :

Les entreprises du site et les clients : 2 types d'entreprises sont présents sur le site. Les entreprises spécialisées dans le **transport et la logistique** comme Schenker-Joyau (5500 emplois en France et 91 000 dans le monde) et les **entreprises industrielles** qui stockent (Citröen) ou produisent sur le site (GDE, SARP). Plusieurs secteurs sont présents à Limay, principalement, l'agroalimentaire, le BTP, la métallurgie et **l'environnement (retraitement)** secteur le plus dynamique. **Le port** génère plus de **1000 emplois directs**, il est donc **un acteur majeur de l'économie locale**.

D'autre part, de nombreuses entreprises locales comme Lapeyre ou Monoprix optent pour le transport fluvial et sont donc des clients pour les sociétés de transport-logistique.

c) La population locale :

Une grande majorité des habitants de Limay ignore la présence d'un port dans leur commune. Cependant ils sont concernés à différents niveaux :

- Les risques industriels et ceux liés au transport fluvial sont connus et font l'objet **d'un PPRI** établi par la commune et enregistré par la préfecture ; ce plan fixe la conduite à tenir en cas d'accident.
- l'extension du port peut se faire sur des terrains occupés et nécessiter des expropriations.
- l'installation de nouvelles entreprises peuvent être l'objet de contestations importantes et de création de collectifs comme dans le cas de l'implantation de GDE et des nuisances que produit l'entreprise.

3. Les perspectives et les contraintes :

a) les perspectives et les limites au développement portuaire.

Le port prévoit déjà son **expansion future (30ha)**, il détient des terrains hors du site actuel près de la gare de Limay et va doubler sa capacité d'accueil de son port à conteneurs passant de près de 15 000 EVP à 30 000 EVP.

Le port veut développer **l'intermodalité** en associant **transport fluvial-transport routier- transport ferroviaire**. C'est un atout pour lutter contre la saturation routière de l'IdF mais peut avoir à l'échelle locale un effet inverse en augmentant les volumes transportées dans l'agglomération Mantes-Limay. La contrainte du franchissement de la Seine pour rejoindre l'A13 est aussi une limite à son expansion et forte contrainte pour les transports à l'échelle locale. Plus de 500 poids-lourds circulent sur le port chaque jour.

b) La préservation d'un milieu sensible.

La seine et ses berges sont un milieu écologique sensible. Le transport fluvial et les activités du port sont sources de pollution et de risques. **Ports de Paris** s'est engagé sur 4 points :

- « Protéger la ressource en eau »,
- « maintenir la biodiversité »,
- « veiller à la qualité des sols »,
- « réduire les consommations d'énergie ».

Le site de Limay abrite **un centre de recherches (CREED)** spécialisé dans l'environnement et la valorisation des déchets ; il contribue à la dimension environnementale du port de Limay.

Le port de Limay s'intègre dans l'espace local. C'est un acteur du développement économique mais son rôle doit aussi être étudié à l'échelle régionale dans le cadre de la politique des transports en IdF.

II. Un port qui s'inscrit dans une politique des transports en IdF.

1. Accroître l'intégration de l'espace parisien dans la mondialisation.

a) Développer l'Axe Paris-Le Havre.

Pourquoi Le Havre ?

- 1^{er} port français de l'Ouest, 100 Mt de Fret traitées chaque année.
- Porte d'entrée de l'espace nationale et « **Gateway** » de l'IdF.

Axe Paris-Le Havre :

- C'est un **Axe majeur** des **projets d'aménagement du Grand Paris**, étude commandée par N. Sarkozy pour accroître l'attractivité parisienne dans un espace mondialisé. En effet, les villes mondiales telles N-Y, Tokyo mais aussi Londres disposent de façades maritimes qui accentuent leur intégration et leur rayonnement internationaux. Le Havre apparaît comme l'entrée maritime de Paris mais son éloignement (220 km) nécessite l'aménagement de l'espace intermédiaire appelé **Seine-aval**. C'est pourquoi, les communes de l'Ouest parisien située dans la vallée de la Seine ont été intégrées à une **Opération d'Intérêt National (OIN Seine-Aval)**. Limay et son port sont donc intégrés à ce grand projet d'aménagement multiforme.

- **La création du GIE (Groupement d'Intérêt Economique) HAROPA (le HAVre-ROUen-PARis)** a permis de créer le premier espace portuaire français capable de rivaliser avec les grands ports européens. «**4^{ème} ensemble portuaire européen**, HAROPA accueille un total de **130 millions de tonnes de trafics maritimes et fluviaux**. HAROPA constitue la «**supply-chain**» (chaîne d'approvisionnement) d'un bassin de vie de 25 millions de consommateurs et participe à la création

de valeur **d'un nouveau territoire unifié par l'axe Seine**. Plus que jamais, ce corridor économique participe à l'amélioration de la distribution du marché français et ouest-européen». (Extrait du site internet haropaports.com).

Dans ce cadre coopératif, **le port de Limay est une interface entre la Basse vallée de la Seine (Normandie) et l'espace Parisien**.

Le 4^{ème} rang européen en termes de trafic maritime

Rang	Port	Maritime	fluvial	tonnage total 2010 (en Mt)
1	Rotterdam	429,9	131,9*	561,8
2	Anvers	178,2	85,9	264,1
3	Hambourg	121,2	9,9	131,1
4	HAROPA	96,9	30**	126,9
5	Amsterdam	90,6	57*	147,6
6	Bremen	68,7	5	73,7
7	Zeebrugge	49,6	0,6	50,2
8	Dunkerque	42,7	2,4	45,1
9	Zeeland Seaports	33	25,8	58,8
10	Gand	27,2	20	47,2
11	Wilhelmshaven	25,7	n.a.	25,7

*chiffre 2009, dernière année disponible

**cumul de tonnage de Ports de Paris et du tonnage réalisé par Rouen et Le Havre

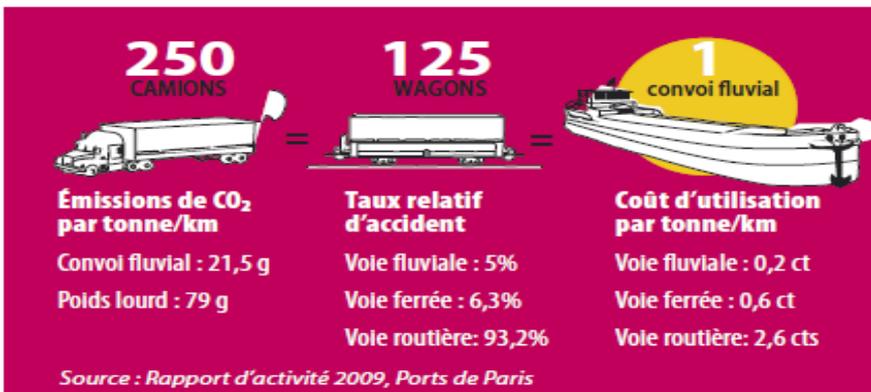
b) Intégrer Paris à la façade maritime de la Northern Range.

La **Northern Range** est la principale façade portuaire de l'Europe. Elle s'étend du **Havre à Hambourg**. Ces ports concentrent plus de 2/3 du trafic maritime européen et mettent la **Mégalopole européenne** en interface avec le reste du monde. **Paris, ville mondiale** se doit de rester attractive pour les investisseurs et ne pas être dépassé par des villes secondaires disposant d'une meilleure intégration européenne comme **Amsterdam et la Randstad Holland**.

2. Développer un transport économique et écologique :

- Film :**
1. Quels intérêts économiques du développement du transport fluvial et plus particulièrement du port de Limay ?
 2. Quels types de marchandises sont acheminés par le port de Limay ? Qui sont les clients du port ?

a) un transport économique :



Le transport fluvial représente 13% du transport de fret en IdF. Si cette part reste modeste, elle est bien plus forte que dans les autres régions de France car la Seine est la 1^{ère} voie navigable de France.

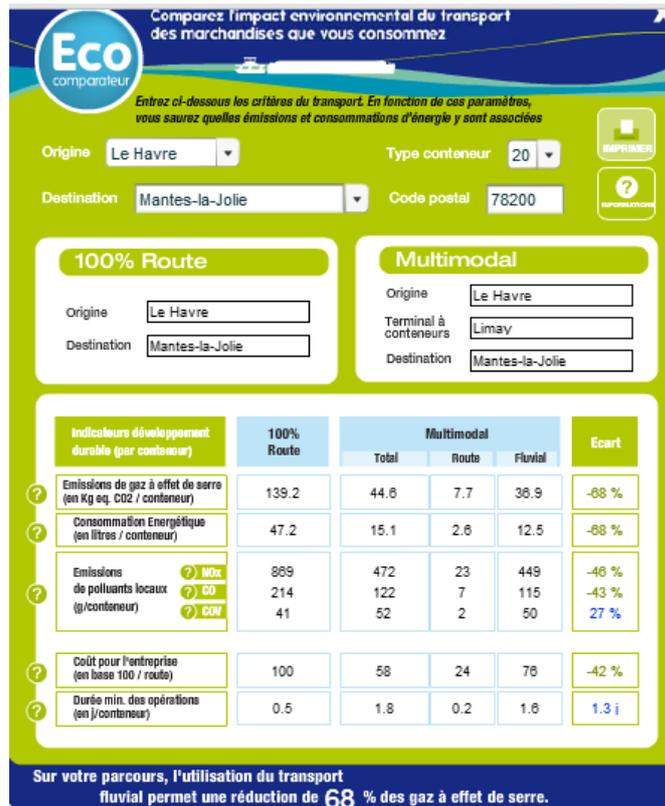
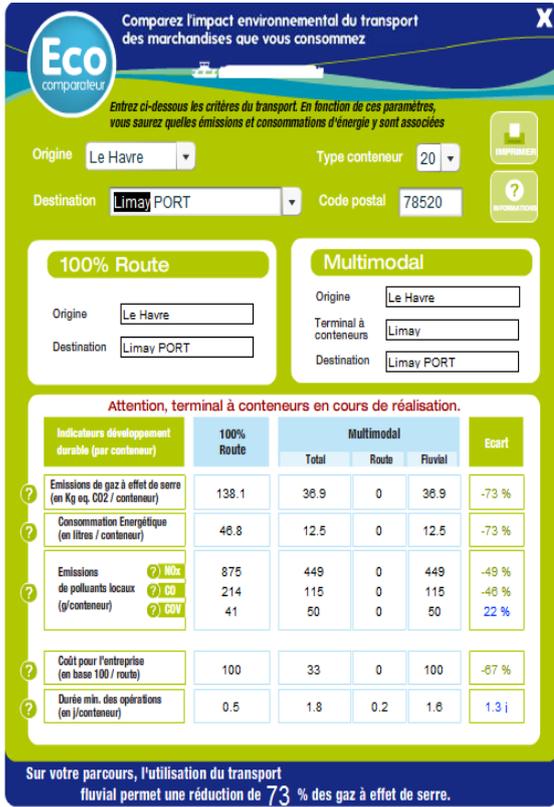
Les coûts de transport en t/km sont très favorables au transport fluvial ce qui explique le choix d'une implantation portuaire pour une entreprise nécessitant l'acheminement de matières pondéreuses. **Le Port de Limay illustre cette stratégie pour les entreprises retraitant les déchets et la ferraille.**

b) un transport écologique :

Eco-comparateur : <http://www.paris-ports.fr/environnement/eco-comparateur>

La comparaison de l'empreinte écologique entre le transport routier et le transport multimodal combinant transport fluvial-transport ferroviaire et transport routier montre que le transport fluvial peut réduire considérablement la pollution atmosphérique. Mais comme le montre les 3 exemples ci-dessous les avantages de ce mode de transport diminuent en fonction de la distance entre le port et la destination finale du convoi. Le simple fait de s'éloigner de 5 Km diminue de 10% l'efficacité écologique, à 25 km l'efficacité est divisée par 2. Le transport fluvial n'est donc pas une solution miracle mais peut être un élément de la diminution des rejets atmosphériques en particulier dans le cadre des engagements **du Grenelle**

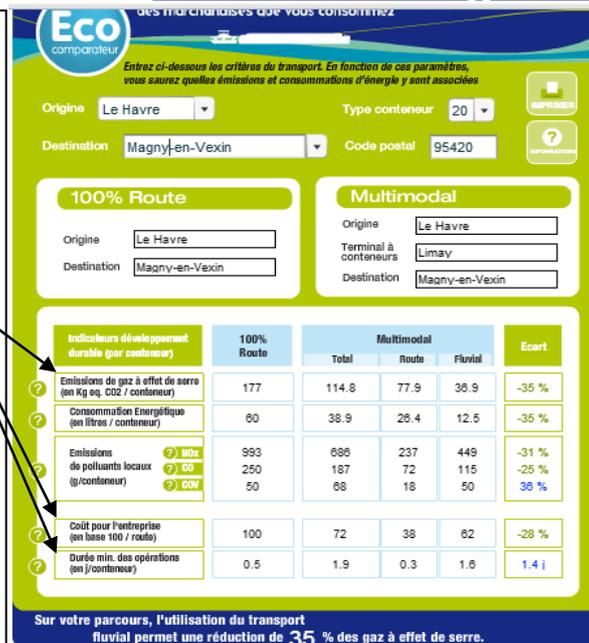
de l'environnement (2007). D'autre part, l'augmentation du transport fluvial en IdF permettrait de diminuer la saturation routière dont le coût économique et écologique est très important.



Le comparateur permet de mettre en évidence les atouts et les faiblesses respectifs du transport routier et du transport fluvial combiné.

Plus coûteux et plus polluant, le transport routier est beaucoup plus rapide.

Le transport fluvial présente des atouts mais il ne peut remplacer le transport routier, il apparaît comme un élément du transport combiné.



c) Un mode transport nécessitant de développer l'intermodalité.

L'acheminement des marchandises par voie fluviale nécessite très souvent de combiner les modes de transport. Le Port de Limay, comme la plupart des plateformes portuaires, est un espace multimodal. Le port de Limay est desservi par une voie routière le connectant à l'autoroute A13, d'une voie ferroviaire et d'un espace permettant le transport combiné train-route. Il est accessible pour le fluvial et maritime (pour des petits caboteurs) et même d'une « Hélisurface » pour le transfert par hélicoptère des clients.

L'Intermodalité est essentielle pour le développement portuaire et pour faire de Limay une plateforme centrale de l'espace ouest-parisien.

Conclusion : Le port de Limay est un acteur du développement local et de l'aménagement du territoire de l'IdF. Il reste cependant peu connu des habitants de la commune et son expansion est limitée par la proximité d'un espace urbain déjà dense et industrialisé.