

Lettre #18 A la Une



- Direction territoriale de Paris -
Publié le 7 Avril 2021

"Le développement du fluvial passe par le partage des usages sur les zones de transbordement"



L'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme) a publié en mars 2021 une étude portant sur "l'Evolution des besoins de matériaux pour les chantiers du Grand Paris : première approche pour le béton". Cette étude prospective sur les besoins a intégré la question de l'acceptabilité. Patricia Pelloux, la directrice adjointe de l'APUR, nous en livre ici les principaux enseignements.

Pouvez-vous nous rappeler dans quelles circonstances a été menée cette étude ?

L'APUR est l'agence d'urbanisme de Paris et de la Métropole du Grand Paris. Elle travaille de longue date sur les grands services urbains indispensables à la vie de la cité et en particulier, concernant la Seine, sur la nécessaire cohabitation des usages en bords de Seine, sur les quais et les espaces portuaires. Il y a deux ans nous avons produit une étude qui mettait en avant l'importance des mètres carrés à construire et les besoins corrélés en termes de matériaux de construction. L'étude concluait à l'importance des besoins et au rôle d'accélérateur des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, à la fois pour des nouvelles pratiques en matière d'économie circulaire, mais aussi pour l'utilisation de la voie fluviale. En 2020, nous avons lancé une nouvelle étude sur l'évolution des besoins en matériaux de construction, avec une première étape sur les

URL of the page: <https://www.haropaports.com/fr/paris/lettre-18-la-une>

□ besoins en béton prenant en compte l'émergence de nouvelles filières.



Cette étude dresse en premier lieu un panorama des implantations existantes de centrales à béton sur le territoire de la Métropole du Grand Paris. Quels premiers enseignements en tirez-vous ?

Nous avons recensé 59 centrales à béton. Sur ce total, 39 sont fixes, dont 33 installées en bord à voie d'eau. Cette base de données intéresse HAROPA-Ports de Paris, mais aussi les services des canaux de la Ville de Paris, certaines installations étant situées le long du canal de l'Ourcq ou du canal Saint-Denis. Première vérification, ce maillage correspond aux zones des grands chantiers urbains à venir. C'est ce que l'on constate sur le secteur Seine Amont, dans les XIIe ou XIIIe arrondissements par exemple, ou encore dans la plaine de l'Ourcq.

Sur l'évaluation des besoins, quelle a été votre démarche ?

Nous avons consolidé notre base de données des projets urbains par territoire pour les grands projets d'aménagement. Nous avons ajouté les constructions en secteur diffus à partir des données des permis de construire des dix dernières années, que nous avons pris comme base de référence tendancielle. Le cœur de métropole est particulièrement

URL of the page: <https://www.haropaports.com/fr/paris/lettre-18-la-une>

□ dense et il concentre beaucoup de projets de renouvellement qui passent soit par de la démolition, soit par de la réhabilitation. Pour la période 2020-2024 nous avons recensé au total 36 millions de m² à construire dont 14 millions en ZAC, 2 millions dans des projets de renouvellement urbain (Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain) et plus de 20 millions dans le secteur diffus, c'est-à-dire des chantiers à la parcelle ou dans des ilots. Au final, ces données sont utiles pour objectiver le débat.

Vous étudiez également l'impact de l'utilisation croissante du bois dans les constructions sur la production de béton dans la décennie à venir...

Les hypothèses les plus crédibles font état de 10 % de bois dans les constructions entre 2020 et 2024 sur l'ensemble des chantiers. A partir de 2025, ce chiffre pourrait monter jusqu'à 30 %. Mais même dans ce cas de figure nous aurons toujours besoin de béton. Avec l'utilisation du bois pour 10 % des surfaces prévues, les besoins en béton s'élèveraient à 14,1 millions de m³ entre 2020 et 2024. On peut en déduire qu'il est aujourd'hui nécessaire de préserver ce maillage même dans l'hypothèse de stagnation de la production de béton d'ici 2030.

Le principal atout de la filière, dites-vous, est d'être largement installée en bord à voie d'eau. Un atout logistique qui pose également la question de l'acceptabilité vis-à-vis des riverains et des usagers des quais dans leur ensemble ?

Le grand avantage de ce maillage, c'est indéniablement le fluvial ! L'utilisation de la voie d'eau permet des gains importants en matière d'émission de CO₂, d'où l'intérêt de maintenir ce système. Avant les années 90, les marchands de matériaux de construction s'installaient en bord de Seine mais utilisaient très peu la voie fluviale. C'est devenu par la suite une condition pour se maintenir en bord à voie d'eau. Désormais, on recherche à la fois à renforcer cet usage du fluvial et à développer d'autres usages en travaillant à de nouveaux équilibres. A Paris, il faut se souvenir que seuls 12 % du linéaire de berges est situé en zone UGSU (zone urbaine de grands services urbains). L'espace est rare et le partage et la cohabitation sont indispensables : c'est ce qui permet l'acceptabilité de ces activités de logistique des matériaux du BTP. Il est important de les maintenir en cœur de métropole avec des efforts d'insertion paysagère, architecturale, environnementale mais aussi de partage d'usage, ce qui est de plus en plus le cas. Si l'on veut développer le mode fluvial, il faut préserver des zones de transbordement.