

***Du port fluvial à la plateforme logistique. L'évolution fonctionnelle,  
des sites portuaires dans le contexte franciliens***

Elsa Paffoni

Université Paris Est

Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail (SPLOTT)

IFSTTAR

[elsa.paffoni@ifsttar.fr](mailto:elsa.paffoni@ifsttar.fr)

**Ce quatre pages est issu d'une communication rédigée pour le colloque ASRDLF (Association des Sciences Régionales De Langue Française) – Belfort, 9-11 juillet 2012.**

**Pour citer cet article, merci d'indiquer :**

PAFFONI E., (2012). Du port fluvial à la plateforme logistique. L'évolution fonctionnelle, opportunité durable des sites portuaires dans le contexte métropolitain, 4 pages, Programme de recherche FLUIDE, Agence Nationale de la Recherche, Université Paris Est, Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail.

**Ce document n'engage que la responsabilité de son auteur**

## ***Du port fluvial à la plateforme logistique, opportunité durable dans le contexte métropolitain francilien***

Les ports fluviaux ont longtemps été des maillons indispensables au bon fonctionnement de la métropole. Les activités portuaires traditionnelles sont tournées vers l'industrie lourde et le transport de produits pondéreux. Hérités du XIX<sup>ème</sup> siècle, les sites portuaires étaient surtout implantés en Petite Couronne. Mais le déclin régulier de la voie d'eau a réorienté le fret vers le mode routier et les zones logistiques associées, restreignant de fait l'usage des ports fluviaux à des trafics captifs. L'activité fluviale reste néanmoins significative pour le transport des granulats et des matériaux de chantiers, celui des céréales provenant de la ceinture agricole francilienne. Aujourd'hui, le renouvellement de l'activité passe par les nouvelles lignes de conteneurs depuis les ports maritimes jusqu'au cœur de la métropole. Les ports créés récemment revendiquent plus explicitement sur une activité logistique liée aux chaînes mondialisées. La diversification de la fonction portuaire s'est faite de concert avec les évolutions des attentes métropolitaines et la complexification des chaînes de transport. Comment, dès lors, cette évolution se répercute-t-elle sur la fonction des sites portuaires franciliens depuis une trentaine d'années ?

### **1. Des industries lourdes à la logistique**

Aujourd'hui, le transport fluvial se définit de plus en plus couramment comme un lien entre le port maritime et la grande ville. La présence de sites portuaires se justifie donc au sein du tissu urbain, car plus à même de desservir l'agglomération. Ce phénomène cristallise tend à renouveler profondément un lien pourtant historique entre les ports et les villes, qui remonte souvent à l'apparition même du phénomène urbain. Au cours du dernier siècle et demi, ce lien a progressivement perdu de son évidence et a connu de nombreuses vicissitudes. Actuellement, un nouvel équilibre semble se dessiner qui marque l'apaisement des confrontations entre urbanisation et industrialisation, sans toujours écarter les tensions qui résultent de la définition d'un équilibre entre aménagement urbain et activité économique. Avec le temps, les sites portuaires se sont de plus en plus détachés des espaces urbains (Chaline, 1994). Sous la pression urbaine croissante, les sites des ports fluviaux ont eu tendance à se disséminer le long des voies navigables, de plus en plus à l'écart des zones centrales, s'assurant par là l'accès à des espaces fonciers plus importants et moins conflictuels.

Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, les ports fluviaux étaient avant tout des sites dédiés à une industrie lourde et au transport de produits pondéreux qui nécessite un recours massif à la voie d'eau (Lalandre, 2004), et sur lesquels le chemin de fer vient rapidement se connecter (Millard, 1994). Entre 1930 et 1940, le besoin d'acheminement des matériaux de construction en région parisienne a entraîné la création de quelques ports modernes, dont la mise en chantier du site de Gennevilliers. Cependant, le transport fluvial a connu des disfonctionnements qui ont entraîné une baisse du trafic (Guillerme, 1990). Dans les années 1960, d'autres ports de plus petite taille, surtout dédiés aux produits du BTP, comme Évry ou Lagny, ont été réalisés dans le cadre de l'aménagement des villes nouvelles. Mais l'étalement urbain a de nouveau rattrapé les sites nouvellement aménagés en zones périphériques. Si le lien entre les ports fluviaux et la métropole est donc toujours prégnant, l'organisation des sites portuaires au sein de l'espace urbain pose des questions d'efficacité économique, de gestion foncière, et aussi d'acceptation des activités portuaires.

Les ports fluviaux sont tout d'abord des lieux de rupture de charge entre les modes massifiés (fluvial, ferroviaire) et la route. C'est le rôle des soixante-dix sites de *Ports de Paris* dont le trafic de vrac représente 80% du trafic fluvial régional. Dans le cas de l'Ile-de-France, nous sommes loin du constat de la disparition des fonctions des ports comme lieu de transformation, au profit du rôle de simple porte d'entrée des marchandises dans la ville (Hoyle, 1988).

Cependant, dans un objectif d'« *intégration urbaine et de mixité des usages* », *Ports de Paris* a engagé avec les différents pouvoirs municipaux un partenariat pour la définition de projets où s'équilibrent les dimensions urbaines et économiques (Ports de Paris, 2008). Le développement de la filière des conteneurs a conduit au développement des équipements adéquats avec les plates-formes comme Gennevilliers et Bonneuil-sur-Marne, mais aussi sur des sites portuaires de plus petite taille comme Évry.

Entre 1980 et 2008, on assiste donc au maintien des filières traditionnelles de vrac et à la progressive introduction de nouvelles filières rattachées à la logistique. Cette évolution marque aussi une évolution des fonctions portuaires. En 1980, l'ensemble des ports traitent de façon indifférenciée les différents types de trafic, alors qu'en 2008, le nombre de filières présent dans chaque port a eu tendance à diminuer. Les ports se sont spécialisés. Par ailleurs, les filières surreprésentées en 2008 ne sont plus les mêmes qu'en 1980. Certaines filières ont pris de l'importance comme celle du BTP qui domine le trafic de neuf ports sur trente, ou encore les déchets qui s'appuient sur trois ports. Au contraire, les produits agricoles, les minerais, les produits chimiques et engrais importants jusqu'à début des années 1980 ont perdu leur suprématie et ne sont plus dominantes que sur un port. Aujourd'hui, le choix de localisation des trafics portuaire s'est simplifié combinant plusieurs types d'impératifs : les logiques de production (lieu où est transformé le produit), les impératifs de distribution (dans quelle condition doit être transporté le produit) et les impératifs de consommation (lieu de destination où est consommé le produit). Le nombre croissant de sites portuaires a permis offre donc une opportunité de spécialisation des trafics qui s'explique par l'évolution de l'économie du transport (massification par le biais du conteneur) et de celle structurelle du tissu productif (fermeture des ports privés, recul des pondéreux).

## 2. Vers une hiérarchisation croissante entre ports urbains et plateformes portuaires

L'analyse de la spécialisation portuaire illustre le fait que les ports franciliens ne transportent pas les mêmes produits que dans un passé récent. Du fait de l'introduction de nouvelles filières, l'activité des ports a évolué, ce qui permet aujourd'hui d'en distinguer deux types : ceux qui ne sont plus spécialisés que dans une seule filière et ceux qui ont vu le nombre de filières augmenter entre 1980 et 2008. Pour confirmer l'idée que les ports ont aujourd'hui des profils spécifiques, nous avons réalisé une typologie des ports grâce à une analyse en classification ascendante hiérarchique qui établit des profils portuaires selon le poids des différentes filières transportées.

L'évolution des profils portuaires entre 1980 et 2008 démontre deux tendances (cf. Figures 1 et 2) : les fonctions portuaires se sont orientées vers de nouvelles filières, davantage liées à l'économie de la métropole qu'à celle de l'économie régionale et certaines de ces filières particulières (conteneurs) génèrent une valeur ajoutée supérieure aux filières traditionnelles. La première évolution concerne le nombre de ports par profils portuaires. Le profil BTP comptait neuf ports en 1980 contre seize ports en 2008. Au contraire, le profil agricole ne s'appuie plus que sur deux ports en 2008, contre quatre en 1980. Seul le profil pétrochimie n'a pas évolué, Nanterre restant le seul port de cette catégorie.

L'autre évolution concerne la disparition du profil portuaire minerais et du profil portuaire métallurgie, présents en 1980, au profit du profil conteneurs et du profil minerais-déchets-engrais. L'apparition de la filière conteneurs confirme que le poids de la logistique s'accroît dans les trafics des ports fluviaux, suite à l'ouverture de dessertes régulières de conteneurs entre Le Havre et Paris depuis 1994 (Port Automne de Paris, 2009). Le trafic de conteneurs sur la Seine atteint ainsi une croissance de +13,4% en 2010. Quant au profil minerais-déchets-engrais, ce sont des ports dont le nombre de filières spécialisées s'est accru au cours du temps.

*Figure 1 : Les profils portuaires franciliens en 1980*

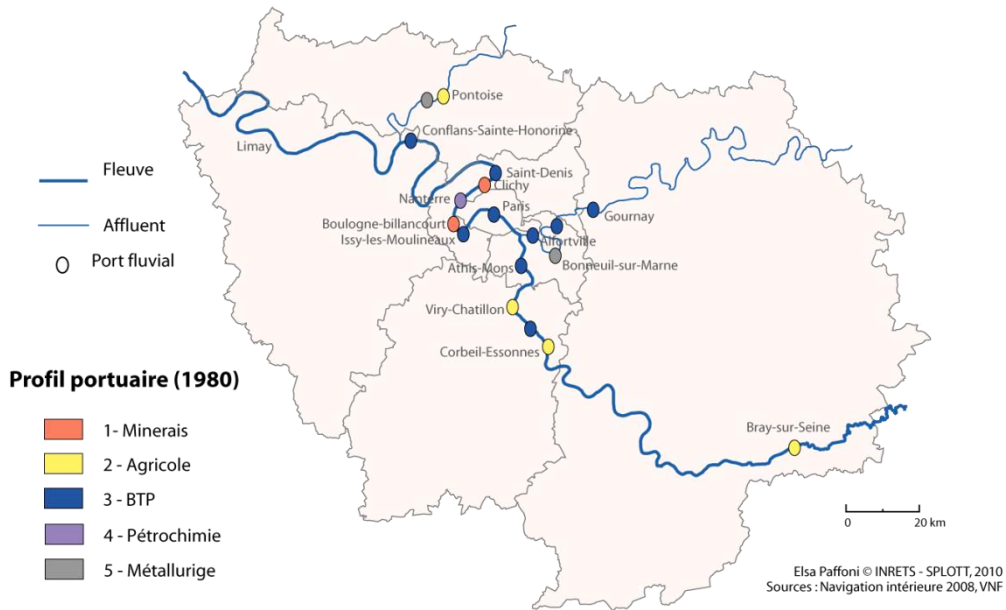
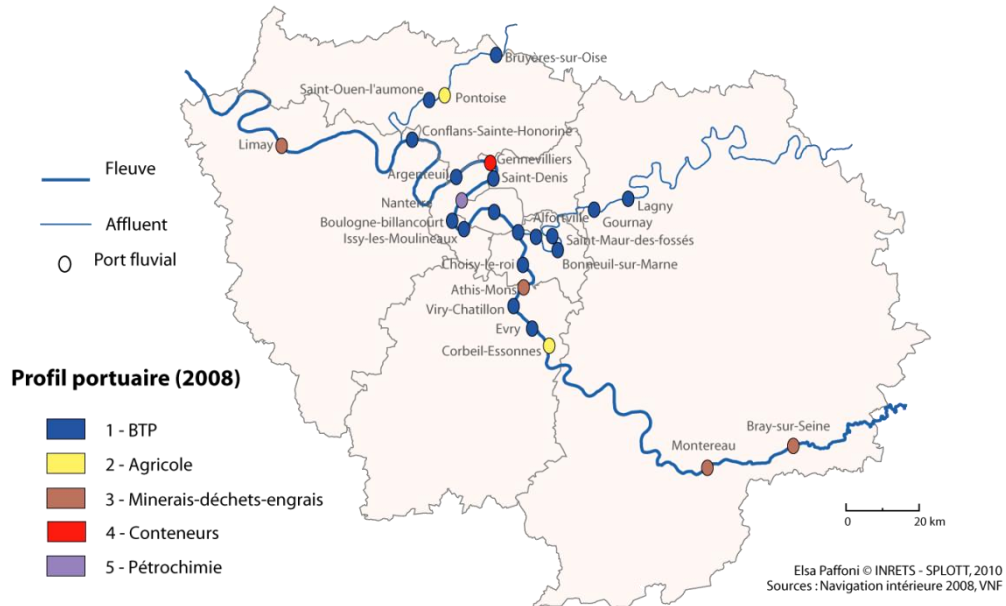


Figure 2 : Les profils portuaires franciliens en 2008



L'analyse illustre donc que le rôle des ports connaît aujourd'hui une certaine dualité fonctionnelle : des petits ports spécialisés dans une seule filière comme le BTP et de plus grands sites portuaires aux trafics diversifiés (parmi lesquelles, les conteneurs). Ces deux types de ports apparaissent avant tout comme complémentaires au bon fonctionnement du transport fluvial au sein de la métropole. A travers ces logiques, *Ports de Paris* cherche donc à répondre à deux objectifs les besoins de consommation de la métropole à l'aide de la logistique fluviale urbaine, un plus grand rôle en amont des chaînes de distribution des grands chargeurs. Ces deux types de ports suivent des caractéristiques et un fonctionnement différents que nous allons analyser plus en détails.

### 3. Le port urbain au service de la logistique métropolitaine

Dans une acception précise, la logistique fluviale urbaine correspond au recours à la voie d'eau pour les imports entre la grande couronne et Paris *intramuros*, en substitution de la route. Elle reste encore largement à l'état expérimental, même si les services suscitent un intérêt croissant. Cette organisation logistique possède différentes finalités selon les acteurs : pour l'autorité portuaire, celle de conforter la présence de leurs emprises

dans les espaces urbains denses, pour les entreprises chargeurs, celle de valoriser leur image par la mise en place d'une logistique dite 'verte' et d'anticiper une évolution face à leurs concurrents.

Parmi les sites portuaires parisiens, seuls ceux situés en amont et en aval de Paris *intramuros* possèdent des installations portuaires et réalisent un trafic fluvial. L'enjeu est donc comme pour celui de La Bourdonnais, de pouvoir continuer à desservir l'hypercentre. Le plan local d'urbanisme de la ville de Paris conforte ainsi la présence de quais de transit, en temps partagé, qui permettraient de développer dans la journée une activité de logistique fluviale urbaine (IAU, 2004).

Le développement de la logistique fluviale urbaine s'appuie sur les ports de transit parisiens qui nécessitent l'appui d'une politique de transport et de logistique favorable aux modes doux, de la part des acteurs urbains. Cependant, à la lecture des documents d'aménagement des territoires métropolitains (schéma directeur, PLU), on constate que le poids des fonctions portuaires y reste minime. Ainsi, le plan de fermeture et d'aménagement des voies sur berges à Paris, réserve surtout le développement d'activités de loisirs sur les quais. La défense et le développement des activités portuaires, même pour la distribution urbaine, reste donc un objectif important pour l'autorité portuaire.

Même si les acteurs urbains parlent de la logistique fluviale urbaine comme d'un procédé nouveau, les filières traditionnelles à fort caractère urbain (BTP, déchets), sont en réalité des éléments classiques. Pour l'Agence portuaire de Bonneuil-sur-Marne, la distribution réalisée en cabotage par le bateau Madagascar, pour les magasins Point P et Rabonni situés bord à voie d'eau, correspond déjà à du fret urbain. Dans ce contexte, différentes filières perçoivent les atouts d'une logistique fluviale urbaine. Tout comme pour les produits du BTP, des centres de tri sur les sites de Nanterre et Gennevilliers permettent la collecte des plastiques, avant que ces deniers ne soient transportés sur le port de Limay, par France Plastique Recyclage, filiale de SITA et Paprec. Il y a donc une pertinence renouvelée du transport de déchets par la voie d'eau, en milieu urbain dense.

Si les chargeurs se tournent aujourd'hui vers l'usage du transport fluvial pour leurs dessertes finales des métropoles, ils le font surtout dans un contexte de développement des chaînes logistiques vertes (SETRA, 2008). Mais pour ces entreprises, il s'agit avant tout d'un vecteur de communication qui leur permet de jouer sur leur image citoyenne, face à leurs concurrents. D'autres acteurs publics, comme le Conseil Général du Val-de-Marne, encouragent le développement d'expérimentations de logistique fluviale urbaine, avec un projet d'approvisionnement de la presse par la voie d'eau. L'entreprise de messagerie Géodis souhaite réaliser l'import de la presse par le fer, puis la distribution des magazines par la voie d'eau jusque dans Paris. Il par ailleurs envisagé de rééquilibrer cette distribution par le flux retour de cartons pour recyclage, vers Bonneuil-sur-Marne. Pour les acteurs portuaires, la hausse du prix du pétrole, l'encombrement croissant de la capitale permet un retour vers la voie d'eau de la part des gros logisticiens, comme différentes enseignes dont *Franprix* et *Les Galeries Lafayette*. Ainsi, l'usage de la logistique fluviale est de manière plus explicite en mesure de répondre aux attentes de la grande distribution. Cependant, ce genre de chaîne de distribution ne peut être viable et rentable que si les entrepôts des chargeurs se situent bord à voie d'eau, pour limiter les frais de pré-acheminements.

Deux conditions sont donc nécessaires pour assurer l'efficacité de la logistique fluviale urbaine en Île-de-France et plus précisément dans Paris : pouvoir s'appuyer sur le maintien des petits sites portuaires *intramuros* ou en petite couronne et trouver la proximité des centres de stockage de la voie d'eau. Mais elle doit aussi convaincre les industriels et chargeurs, qui restent peu enclins à modifier leur chaîne logistique de distribution routière en faveur de la voie d'eau.

#### 4. Les ports fluviaux, de potentiels plateformes logistiques

Avec la mondialisation de la production et la maritimisation des échanges, les chaînes de distribution et de transport tendent à s'allonger depuis les grands ports maritimes vers l'intérieur du continent. Ces processus de transformation des chaînes de transport donnent un nouveau rôle des ports fluviaux. Dans cette lecture, l'autorité portuaire francilienne souhaite que ses grands ports fluviaux deviennent de potentielles plateformes logistiques. Ces sites portuaires possèdent à la fois du foncier disponible et des possibilités multimodales (fer, voie d'eau). Les ports fluviaux cherchent à jouer un rôle de plateformes logistiques, grâce à un double transfert, à la fois amont et aval, de compétences maritimes et logistiques. Ils désirent ainsi répondre aux changements des

logiques de distribution, relevant d'un côté des ports maritimes, de l'autre des entreprises de la grande distribution. Les opérateurs maritimes réalisent un transfert continental de certaines de leurs activités (stockage de conteneurs, dépotage...), des terminaux maritimes vers les ports intérieurs, sur la base de flux massifiés et réguliers.

Penser le port fluvial comme une plateforme portuaire continentale, c'est aussi ajouter à sa fonction première de rupture de charge, celle plus valorisante de stockage et de transformation des produits à plus forte valeur, ce qui impose alors des aménagements spécifiques.

Parmi les différents sites, les ports de Bruyères-sur-Oise et le futur port d'Achères sont perçus comme ceux présentant les potentiels logistiques les plus marqués. *Ports de Paris* souhaite en effet y développer des entrepôts d'envergure européenne pour les grands chargeurs. Ces deux ports possèdent chacun des prédispositions favorables à cette orientation. Le futur port d'Achères sera construit sur une surface de 500 ha (dont 100 ha seulement pour les entrepôts). Dans le cas du site de Bruyères-sur-Oise, le port se trouve au débouché du futur canal Seine-Nord-Europe et possède 30 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts disponibles.

Toutefois, un certain nombre de contraintes persistent. Concernant l'usage de la voie d'eau, les volumes à transporter doivent être assez conséquents pour justifier ce choix modal. Le principal obstacle est que les entreprises de la grande distribution se refusent pour l'instant à mutualiser leur chargement sur une même barge, pour des raisons de concurrence. Cette méthode aurait pourtant l'avantage de conforter le choix du transport fluvial. Le second obstacle reste l'adaptation aux besoins immobiliers des activités logistiques des grands chargeurs, qui nécessitent souvent des surfaces d'au moins 10 000 m<sup>2</sup>, comme en témoignent les entrepôts actuels de la grande distribution.

## Conclusion

Les ports urbains ont été l'une des victimes de ces délocalisations industrielles. Outre ses modifications territoriales, l'activité portuaire a aussi évolué depuis 1980, car si les filières traditionnelles de vrac restent prépondérantes, de nouvelles filières liées à la consommation urbaine sont apparues. De ce nouvel équilibre entre filière « structurelles » comme le BTP et filières « à potentiel » comme les conteneurs et les déchets, une dichotomie des sites portuaires émerge, entre ports urbains au service de la logistique métropolitaine et grande plateformes portuaire et multimodale.

Dans ce contexte et en faveur des préoccupations environnementales et des objectifs de développement durable, les ports fluviaux pourraient être appelés à limiter et à encadrer le desserrement logistique et favoriser le report modal vers le fleuve. Cependant, les acquisitions foncières ne sont pas suffisantes pour faire face à la demande, sachant que les délais d'aménagement restent très importants (exemple d'Achères).

En tant qu'autorité investie du pouvoir d'aménager, *Ports de Paris* cherche à s'assurer une place de plus en plus importante dans la logistique, et ce à deux échelles, dans la logistique d'arrière-pays et dans celle liée à la distribution urbaine, dont l'articulation n'est pas encore acquise.

Pour l'autorité portuaire, il s'agit de conforter le rôle de ses sites dans les chaînes de distribution. Le développement de la fonction logistique des plateformes portuaires est l'un des vecteurs d'attrait des grands chargeurs. L'autorité portuaire apparaît donc comme un gestionnaire foncier, dont la stratégie doit s'accorder avec le transport fluvial et la métropole. Encourager des entreprises à s'installer sur les ports limiterait le processus de desserrement logistique. Cependant, les marges de manœuvre de l'autorité portuaire restent contraintes par un contexte urbain, qui remet en questions la présence des sites portuaires. La localisation d'entrepôts résulte encore de la décision des acteurs économiques et non, des acteurs métropolitains.

La région Ile-de-France joue un important rôle de plate-forme logistique, que ce soit pour son territoire, pour la France et pour l'Europe. Cette fonction nécessite des équipements importants sur le territoire. Mais ces trente dernières années, parallèlement aux déconcentrations industrielles, les implantations logistiques monomodales routières ont proliféré dans la petite, et surtout aux limites de la grande couronne francilienne.

## Bibliographie

- CHALINE C., (1994). *Ces ports qui créèrent des villes*, L'Harmattan
- GUILLERME, A., (1990). « Le testament de la Seine ». *Revue de géographie de Lyon*, v. 65, n° 4, p. 240 - 250
- HOYLE, B.S., (1988). *Development dynamics at the port-city interface. Revitalising the waterfront*, Belhaven Press: London.
- IAU, (2004). « Le fleuve, un système, des territoires, des acteurs », *Les Cahiers de l'IAU*, n°141.
- LALANDRE, A., (2004). *Histoire des ports de Paris et de l'Ile-de-France*, Ouest-France, Rennes, 125 p.
- MILLARD, J., (1994). *Paris, Histoire d'un Port. Du Port de Paris au Port Autonome de Paris*, L'Harmattan, Paris, 175 p.
- PORTS DE PARIS, (2008). *Rapport d'activités*.
- PORTS DE PARIS, (2009). *Ports de Paris au service du grand Paris portuaire. Projet stratégique 2010-2015*, 58 p.
- SETRA, 2008, *Revue transport*, n°7.

**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>

