

Spécialisation portuaire et localisation métropolitaine des filières

Elsa Paffoni

Université Paris Est

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

IFSTTAR

elsa.paffoni@ifsttar.fr

Ce quatre pages est issu d'un article soumis à publication dans la revue *Mappemonde*.

Pour citer cet article, merci d'indiquer :

PAFFONI E., (2012). *Spécialisation portuaire et localisation métropolitaine des filières*, 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

Spécialisation portuaire et localisation métropolitaine des filières

En Ile-de-France, les filières transportées par la voie d'eau ont évolué suivant un processus similaire au transport maritime, à travers l'exemple de la conteneurisation. Même si les vrac traditionnels restent majoritaires, on assiste à l'émergence de nouvelles filières logistiques qui répondent aux besoins de l'agglomération parisienne. Dans ce contexte, et compte-tenu du nombre important de ports fluviaux en Ile-de-France, on peut s'interroger sur la manière dont l'activité de ces derniers a été amenée à évoluer. Les filières sont chacune sources de contraintes liées à leur rapport aux territoires. Les liens établis entre les filières portuaires et les territoires entraînent-ils une organisation spatiale portuaire spécifique et expliquent-ils l'originalité de la répartition spatiale des ports fluviaux franciliens ? Les filières ne sont pas présentes sur chaque port, et leur répartition reste inéquitable. La cartographie de ces spécialisations illustre que les filières s'appuient en réalité sur des ports spécifiques. Chaque filière forme des configurations spatiales particulières, afin de répondre aux contraintes de production, de transport ou encore de consommation qui lui sont propres.

1. Des ports qui répondent aux contraintes de production des filières

Le premier impératif de localisation de certaines filières est celui du lieu de production. Ainsi, ces filières ont besoin de s'appuyer sur des infrastructures proches de leurs lieux de production. L'implantation de ces filières est le plus souvent orientée par la localisation des matières premières.

- **La localisation en périphérie des filières agricoles et engrais**

Les produits agricoles, les engrais et les déchets s'appuient sur des ports situés au plus proche de leur lieu de production. L'activité agricole repose sur d'importantes terres agricoles situées en périphérie de l'Ile-de-France (Picardie, Lorraine). Cette organisation territoriale fait référence au modèle de Von Thünen (Von Thünen, 1851) : plus les cultures sont extensives, plus elles s'éloignent de la ville. Entre 1980 et 2008, ces types de filières se sont de plus en plus appuyés sur des ports situés à proximité de l'agglomération parisienne ou alors situés en très grande périphérie. Jusqu'en 2000, les ports spécialisés agricoles se trouvaient pour l'essentiel en amont de Conflans-Sainte-Honorine sur la Seine ou sur l'Oise. À partir de 2008, le nombre de ports s'est amoindri au profit de sites portuaires situés sur la Seine, en aval (Limay) et en amont (Montereau-Fault-Yonne, Bray-sur-Seine).

Depuis 1980, les filières agricoles ont eu tendance à se localiser sur des ports situés en seconde couronne périurbaine, car au plus près des espaces agricoles. Ces derniers sont des lieux de concentration des récoltes avant un export intra-régional ou destiné au grand export vers les ports maritimes. Cependant, la voie d'eau ne participe que faiblement à cette distribution. En 2005, sur les neuf millions de tonnes de céréales transitant par l'Ile-de-France vers les ports de Haute-Normandie, seuls 15% étaient transférés par voie d'eau contre 72% par la route et 13% par le fer (CESR, 2005). Quant aux sites portuaires dédiés à l'import de produits agricoles, leur nombre s'est relativement réduit. Ces sites restent plus proches de la première couronne, car celle-ci accueille des structures industrielles qui transforment les produits céréaliers puis qui les redistribuent en ville. Ainsi, Corbeil-Essonnes possède l'un des plus grands moulins d'Europe, qui

transforme 1800 tonnes de blé par jour. À Gennevilliers, le port compte depuis 1957 un silo à grains d'une contenance de 2300 tonnes, qui est détenu depuis 1996 par les Grands Moulins de Paris.

- **La localisation entre centre et périphérie de la filière déchets**

Tout comme les produits agricoles, les déchets traités par la voie d'eau suivent aussi sur une logique centre-périphérie, mais plus en lien avec la métropole parisienne. Ces déchets forment en réalité des flux de *reverse logistic* (Stock, 1998). Il s'agit du processus inverse de la plupart des chaînes de distribution : ils sont récoltés depuis les lieux de consommation pour être transportés vers des lieux de traitement. La filière déchets dépend donc des contraintes des collectes réalisées en centre-ville (Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne, Athis-Mons), alors que le déchargement s'effectue en grande périphérie (Limay, Montereau-Fault-Yonne). Entre 1980 et 2008, cette séparation entre les ports s'est accrue, en faveur d'une plus grande distance entre sites de chargement et de déchargement. Ainsi, en 1980, ce sont les ports d'Athis-Mons et de Viry-Châtillon qui jouaient un rôle de déchargement. Au contraire, en 2000, les ports de déchargement étaient les sites de Montereau-Fault-Yonne et de Bruyères-sur-Oise. En 2008, ce sont les ports de Montereau-Fault-Yonne et Limay qui ont adopté ce rôle.

Cette dichotomie résulte des contraintes de production et de traitement des déchets. Les sites de collecte doivent être au plus près des lieux de consommation, c'est-à-dire dans Paris intra-muros. Au cours du temps, les nuisances générées par le traitement des déchets ont encouragé l'éloignement des centres de traitement de la ville. Il a donc fallu que ces produits s'appuient sur des ports implantés en seconde couronne périurbaine, à proximité de ces lieux de traitement. Pour exemple, les déchets de type papiers sont aujourd'hui collectés par la ville de Paris et regroupés sur Gennevilliers. Ils sont par la suite envoyés par convoi fluvial vers une usine de recyclage à Rouen, et reviennent ensuite par la voie d'eau sous forme de rouleaux de papier destinés à l'industrie de la presse (UPM, 2008).

2. Des ports qui répondent aux contraintes de distribution des filières

Les conditions de distribution de certaines filières les obligent à s'implanter sur des ports spécifiques. Ces impératifs résultent le plus souvent de conditions de transport ou de consommation. Il s'agit surtout de filières dont la consommation est réalisée au sein même de l'agglomération, et dont les caractéristiques requièrent un transport adapté selon la dangerosité ou le traitement subi par la marchandise.

- **La localisation concentrée des filières pétrole et conteneurs**

Les contraintes des conteneurs, des produits pétroliers et des produits issus du BTP sont spécifiques à chaque type de marchandises. Les ports qui accueillent le trafic de ces filières se spécialisent en fonction de leurs impératifs de distribution. Dans le cadre de la filière conteneurs, notre analyse ne prend pas en compte la période antérieure à 1980, afin d'avoir un certain recul sur l'évolution des logiques d'implantation de la filière conteneurs. En 1980, la catégorie NST 9 comprenait uniquement les machines et transactions spéciales, jusqu'à l'introduction des lignes conteneurs régulières sur la Seine en 1996.

Pour les produits pétroliers, la capacité de stockage se situe à 70% en petite couronne, dont 40% dans les Hauts-de-Seine. Les plus gros dépôts pétroliers (d'une capacité supérieure à 100 000 m³) sont implantés sur

les ports de Gennevilliers et de Nanterre (DRIRE, 2001). Les produits pétroliers doivent être stockés à proximité de l'agglomération, pour desservir au mieux les points de distribution, mais ne doivent pas être trop proches du fait des risques engendrés. Si les produits pétroliers sont aujourd'hui majoritairement transportés vers l'Ile-de-France par oléoducs depuis le port maritime du Havre, la plupart des dépôts restent multimodaux : vingt-trois possèdent une desserte routière, dix-huit sont reliés par oléoducs, cinq par le fer et cinq par la voie d'eau. Cette multimodalité dénote une volonté économique de diversification des moyens de transport envers un produit sensible, qui s'est peu à peu détaché de la voie d'eau¹.

Dans le cas des conteneurs, ils se concentrent sur peu de ports, le plus souvent implantés en aval de l'agglomération. Entre 2000 et 2008, seul le port de Limay s'est spécialisé dans le trafic de conteneurs, en complément de Gennevilliers. La création de Limay s'explique par une localisation des trafics de conteneurs en aval de la première couronne pour des raisons de distribution logistique et de navigation (faible tirant d'air à cause des ponts parisiens). Cette filière grand import se charge de la desserte urbaine des produits de consommation, et les conteneurs vides sont repositionnés vers des zones de stockage des ports maritimes. Ces ports fluviaux à conteneurs sont trop imposants pour être proches de la ville. Mais leur éloignement augmente le post-acheminement routier et rend caduque le recours à la voie d'eau.

- **La localisation diffuse de la filière BTP**

Au contraire, d'autres filières comme celles du BTP se sont toujours appuyées sur un grand nombre de ports, tous situés à proximité de la zone urbaine dense (cf. **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**). Cette tendance s'est accentuée entre 1980 et 2008 pour deux raisons. Les nouveaux ports dédiés aux produits du BTP ont suivi l'extension de l'agglomération. D'autre part, l'amenuisement des carrières franciliennes les plus proches a obligé les entreprises de BTP à s'appuyer sur des carrières plus éloignées (exemple de Bruyères-sur-Oise, Bray-sur-Seine, Lagny-sur-Marne). Les granulats sont extraits de ces carrières, puis transportés par la voie d'eau jusque sur des ports urbains pourvus de centrales à béton. Ces ports de transformation sont situés en plein centre-ville pour rayonner sur le plus grand nombre de chantiers possibles. Les produits du BTP nécessitent une très courte distance de post-acheminement, qui est réalisé par transport routier. La localisation urbaine des ports leur permet aussi d'assurer l'évacuation des déblais de chantiers des grands projets d'aménagement, comme celui de la Bibliothèque Nationale de France dont un million de tonnes de déblais ont été évacués par le port de Tolbiac (Lalandre, 2004).

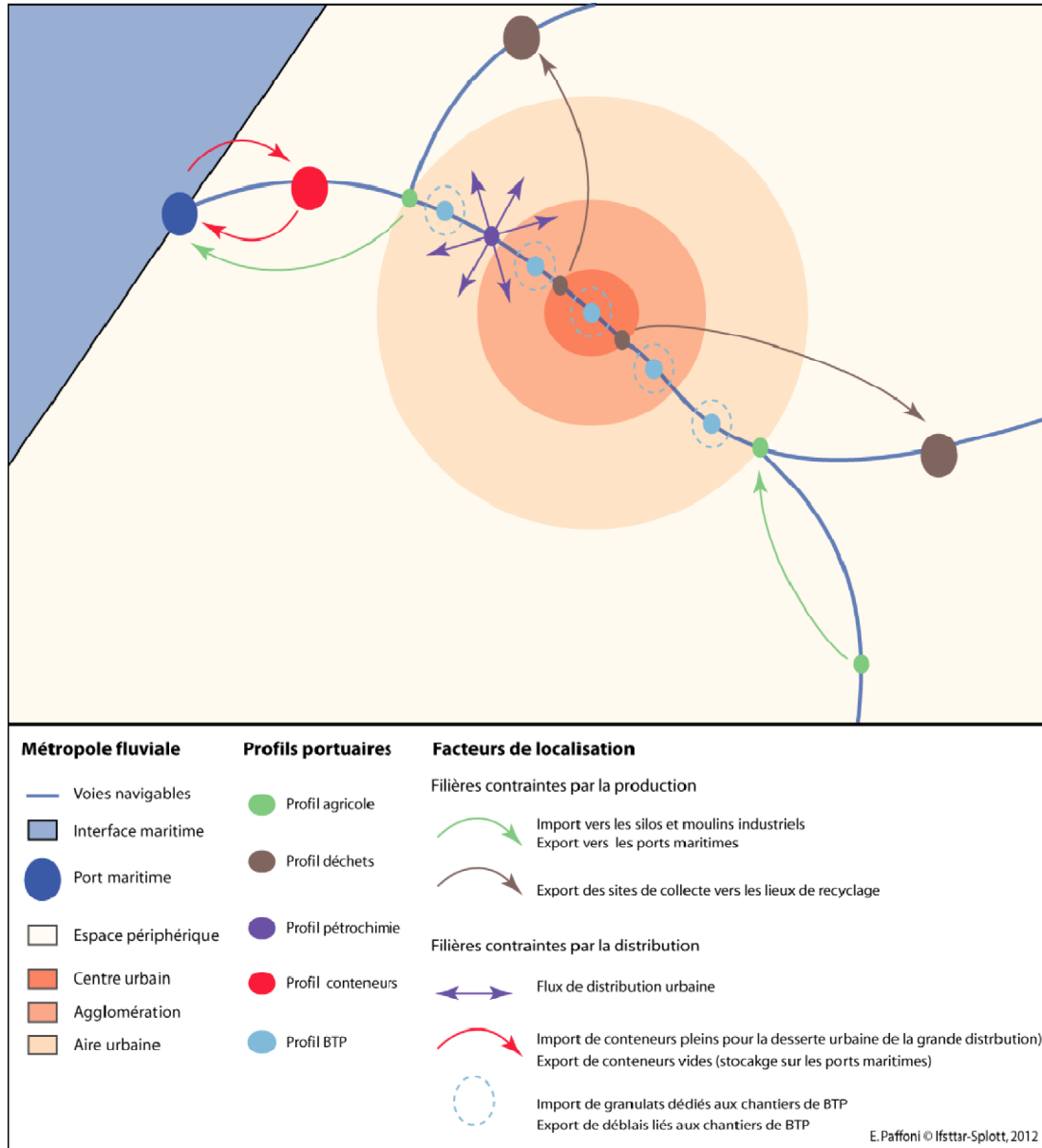
Conclusion

L'étude des filières transportées par la voie d'eau et des ports sur lesquels elles s'appuient, illustre comment leurs spécificités marquent l'activité des ports. La localisation des filières sur les ports franciliens répond donc à des logiques propres de production et de distribution de chaque filière. Il s'agit d'une véritable organisation portuaire, mise en place à l'échelle suprarégionale (cf. Figure 1), afin de satisfaire les besoins de la production régionale, mais surtout de la consommation métropolitaine. Les différents produits fluviaux ne s'appuient pas sur les mêmes ports, pour des questions de contraintes inhérentes aux produits (conditions de production, de distribution, de consommation). Cela confirme que les ports, selon leur

¹ Création de nouveaux dépôts éloignés du fleuve dans la région de Rouen afin de desservir Paris.

implantation, ne traitent pas les mêmes filières. L'activité de ces ports apparait donc comme complémentaire afin de répondre à l'ensemble des besoins de la région métropolitaine. Les ports fluviaux accueillent des filières qui n'ont pas les mêmes aires de chalandises, selon si elles s'appuient sur la métropole parisienne et / ou sur la région de façon plus large. Outre cette spécialisation portuaire, les ports n'ont donc pas les mêmes rôles dans la desserte métropolitaine.

Figure 1. Localisation des filières et fonctions des ports fluviaux en Ile-de-France



Bibliographie

- CESR. (2005). « L'avenir du transport fluvial en Ile-de-France ». *Magazine du CESR*.
- DRIRE. (2001). « Le pétrole en Ile-de-France. De la ressource aux consommateurs ».
- LALANDRE, A. (2004). *Histoire des ports de Paris et de l'Ile-de-France*. Ed. Ouest-France.
- STOCK, J. R. (1998). "Development and implementation of reverse logistics programs". Annual Conference Proceeding Council of Logistics Management, Anaheim, CA, USA, p. 579-586.
- UPM. (2008). « Avec UPM, les papiers préfèrent la Seine ». communiqué de presse, 13 p.
- VON THÜNEN J. H. (1851). « Recherches sur l'influence que le prix des grains, la richesse du sol et les impôts exercent sur les systèmes de culture ». traduit de l'allemand par J. Laverrière, Guillaumet et Cie, Librairies, Paris.

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>

