

Reconnecter le fleuve et métropole

Antoine Frémont
Université Paris Est
Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail (SPLOTT)
IFSTTAR
antoine.fremont@ifsttar.fr

Cartographie : Françoise Bahoken

Ce quatre pages reprend des éléments d'un article soumis à publication dans la revue *L'Espace géographique*.

Pour citer cet article, merci d'indiquer :

FREMONT. A., (2011) *Reconnecter le fleuve et métropole*, 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 ses auteurs

Introduction

Une reconnexion entre le fleuve et la métropole est-elle possible pour le transport des marchandises, des grands flux internationaux qui arrivent par la voie maritime jusqu'aux derniers kilomètres, ceux de la logistique urbaine ? Quelques pistes sont ici proposées.

Tirer les leçons de l'essor du trafic conteneurisé fluvial sur la Seine

Il est intéressant de tirer les leçons de l'essor du trafic fluvial conteneurisé sur la Seine entre le port du Havre et le terminal de Gennevilliers. Rien a priori ne militait en faveur de la voie d'eau : rapidité d'un côté, lenteur de l'autre accentué par les méandres de la Seine, transport direct du terminal maritime à la destination finale avec le camion contre, de l'autre, plusieurs ruptures de charge et la contrainte d'un trajet routier pour assurer les derniers kilomètres du terminal intérieur à la destination finale. Pourtant, depuis le début des années 2000, le trafic ne cesse de se développer.

Ce succès s'explique par la réunion de conditions nécessaires au développement de ce type de transport (Frémont et alii, 2009, 2010). Le service proposé au chargeur doit être un service porte à porte, du terminal portuaire à l'entrepôt. Cela suppose un opérateur de transport qui coordonne tous les maillons et intervenants de la chaîne de transport : manutention portuaire, transport fluvial, manutention sur le terminal intérieur, pré et post acheminements routiers. Un intégrateur de transport est responsable de la mise en place de ce service de transport combiné. C'est le métier par exemple des sociétés Logiseine ou RSC (River Shuttle Container).

Le prix porte à porte doit être inférieur de 10 à 20% par rapport à celui de la route afin de créer un effet de levier en faveur du transport combiné. La massification du transport sur la voie d'eau permet d'obtenir ce prix inférieur. Des convois de deux barges contenant chacune 192 EVP sont possibles sur la Seine. Tout ce qui tend à renchérir le coût du transport terrestre, notamment routier, comme une augmentation des prix du gasoil, une pénurie de l'offre ou un renforcement de la législation sociale, donne un avantage comparatif aux transports massifiés et inversement, une baisse des prix du transport routier, par exemple liée à la crise économique, leur est très défavorable.

Les services fluviaux doivent proposer une fréquence suffisante et une fiabilité identique voire supérieure à celle de la route. Ce n'est pas tant la durée du transport qui compte que la possibilité d'insérer les flux de marchandises dans les rythmes juste à temps de la production et/ou de la distribution. Le temps de parcours et le stationnement des conteneurs sur le terminal fluvial donnent une latitude supplémentaire pour ajuster le délai de livraison.

Des avantages innovants peuvent aussi être trouvés, ainsi la possibilité de dédouaner la marchandise sur le port fluvial, voire dans les entrepôts, et non dans le port maritime. Cela permet au chargeur de réaliser des économies confortables de trésorerie. Enfin, la voie d'eau permet aux chargeurs et/ou aux transporteurs d'associer dans l'esprit des consommateurs, leurs enseignes avec la notion de développement durable.

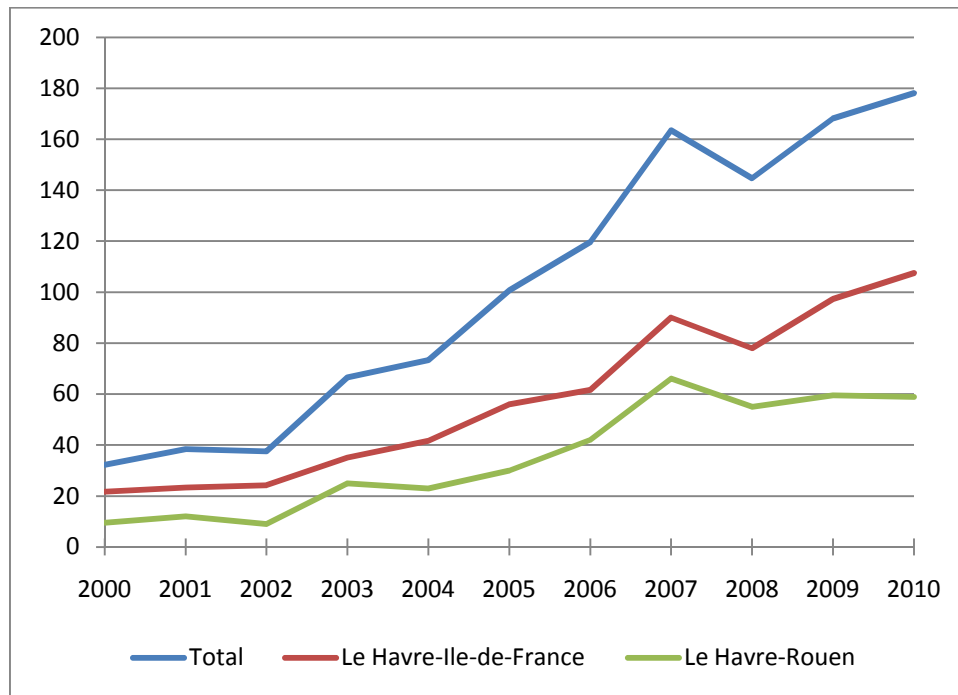
Les grandes compagnies maritimes ont joué un rôle décisif dans le développement des trafics fluviaux conteneurisés parce qu'elles y avaient un intérêt : assurer des flux de conteneurs entre Le Havre et la Région parisienne, l'hinterland le plus riche et le plus proche du port maritime, afin de remplir leurs très gros navires, tirer les prix terrestres vers le bas en jouant sur la massification des flux dans l'hinterland afin d'accroître leurs parts de marché, ce qui engendre une concurrence vertueuse, chacun imitant l'autre.

A cet intérêt des compagnies maritimes a répondu celui des très gros chargeurs de la grande distribution. Des enquêtes menées par l'IAU-IF en 2007, 2008 et 2009 sur les terminaux de Gennevilliers et Bonneuil-sur-Marne montrent que plus de 80% des trafics sont liés à une dizaine de chargeurs qui alimentent leurs supermarchés en produits venus d'Asie orientale (Ropital, 2008). Elles révèlent aussi que la destination des conteneurs à partir de Gennevilliers

se calque sur celle des entrepôts de ces grands chargeurs, principalement localisés dans le département de la Seine-et-Marne qui capte à lui seul plus de la moitié des conteneurs pleins (Figure 5). De très longs pré- et post-acheminements routiers de 50 kilomètres et plus, en zone urbaine dense, sont nécessaires pour atteindre à partir du terminal de Gennevilliers les zones de Sénart ou d'Evry par exemple. Le port de Bonneuil-sur-Marne, beaucoup mieux situé pour desservir l'Est et le Sud de l'Ile-de-France, n'est que très peu utilisé. La traversée de Paris limite le tirant d'air des convois à deux hauteurs de conteneurs, ce qui impose une réorganisation coûteuse des convois à Gennevilliers.

Le paradoxe économique et environnemental est complet puisque le transport fluvial s'effectue là où n'existe pas de problème majeur de congestion, entre Le Havre et les portes de Paris, alors que le transport routier est nécessaire et incontournable pour effectuer les derniers kilomètres dans l'aire urbaine dense. Cela démontre aussi par l'absurde à quel point les gains engendrés par la massification du transport fluvial sont importants pour supporter de tels pré- et post-acheminements routiers tout en restant pertinent par rapport à une solution directe par la route entre Le Havre et la région parisienne. Par conséquent, le transport combiné fleuve-route, dans sa configuration actuelle, est lui aussi très fortement dépendant de la déconnexion spatiale entre le fleuve et la métropole. Dans ces conditions, sa part, malgré les succès enregistrés, ne peut rester que marginale.

Figure 1. Trafics conteneurisés sur la Seine, en milliers d'EVP (conteneurs Equivalent Vingt Pieds)



Source : Voie Navigable de France

Reconnecter le fleuve à la logistique métropolitaine

La reconnexion entre le fleuve et la logistique métropolitaine peut être envisagée à plusieurs échelles. La première est la petite échelle, celle des corridors qui mettent en relation la métropole avec les grandes portes d'entrée maritime. Ces corridors s'opposent à la logique diffuse du transport routier. Les trafics conteneurisés sur la Seine et a fortiori sur le Rhin

donnent l'exemple de tels corridors. Les axes fluviaux sont des outils de massification exceptionnels, y compris sur la courte distance.

Plus complexe est la reconnexion à plus grande échelle, à celle de l'aire urbaine, pour aller vers un quatrième moment logistique (figure 2, moment 4). Elle nécessite d'inventer un couple massification/dispersion des flux de marchandises reposant sur le fleuve et qui offre une alternative crédible par rapport à la route. Ce couple ne peut se limiter aux niches actuelles et devenir véritablement métropolitain que s'il concerne aussi les produits manufacturés et alimentaires. Outre les conditions mises en évidence avec l'exemple des conteneurs, quelques pistes peuvent être dégagées en partant du constat suivant. Sur un transport combiné fleuve-route, les deux seules variables d'ajustement possibles pour faire baisser les coûts sont la taille des convois fluviaux – plus les convois sont importants, plus le coût à la marchandise transportée est faible- et l'optimisation des pré- et post-acheminements à partir du terminal intérieur pour minimiser le coût du transport routier, la solution la plus radicale étant des entrepôts en bord à voie d'eau afin d'éviter tout transport routier.

L'identification et la valorisation de sites logistiques multimodaux sont essentielles pour organiser l'offre logistique et la massification le long des axes fluviaux afin d'organiser le corridor à ses deux bouts. A la massification des trafics dans les ports maritimes doit répondre celle dans les métropoles. Un nombre très limité d'une ou deux très grandes plates-formes de rang supérieur pourraient jouer dans la métropole intérieure un rôle de hub fluvial et ferroviaire et proposer une offre logistique via la présence de grands entrepôts. Elles auraient une vocation nationale et européenne en étant raccordées aux itinéraires européens du fret, par le maillage des itinéraires ferroviaires et fluviaux. Elles pourraient assurer un rôle de redistribution des marchandises aux échelles internationales, régionales et locales, jusqu'à la distribution urbaine via des plates-formes secondaires. De fortes réserves foncières sont nécessaires à leur mise en place, un peu à la façon d'un aéroport. Les sites existant qui sont des héritages sont sans doute trop exigus et trop insérés dans le tissu urbain pour jouer un tel rôle. Mais ils doivent être préservés avec une vocation plus régionale de gestion des flux de marchandises en étant bien reliés aux quelques plates-formes de rang supérieur. La localisation de ces dernières ne peut être sans doute que périphérique pour des questions de disponibilité foncière. Paradoxalement, pour répondre à l'étalement routier, un desserrement logistique de l'offre de transport combiné s'impose.

Reste à gérer les derniers kilomètres, ceux qui permettent d'amener les marchandises dans les rayons. Le fleuve peut encore jouer un rôle, comme il le fait pour les matériaux de construction, car il traverse souvent l'ensemble de l'aire urbaine. Cette « logistique fluviale urbaine » reste largement à inventer en dépit de quelques expérimentations aux Pays-Bas mais aussi à Paris. Elle nécessite des innovations pour charger/décharger des bateaux de palettes en zone urbaine dense, grâce à des quais à temps partagé, pouvant accueillir, en fonction des différents moments de la journée des promeneurs ou une activité de manutention, comme le fait aujourd'hui *les Ports de Paris* sur le site de Tolbiac pour des trafics du BTP. Cela nécessite aussi de contenir la pression urbaine sur le fleuve à un moment où ce dernier redevient très attractif.

Figure 2. Vers une reconnexion du fleuve et de la ville ?

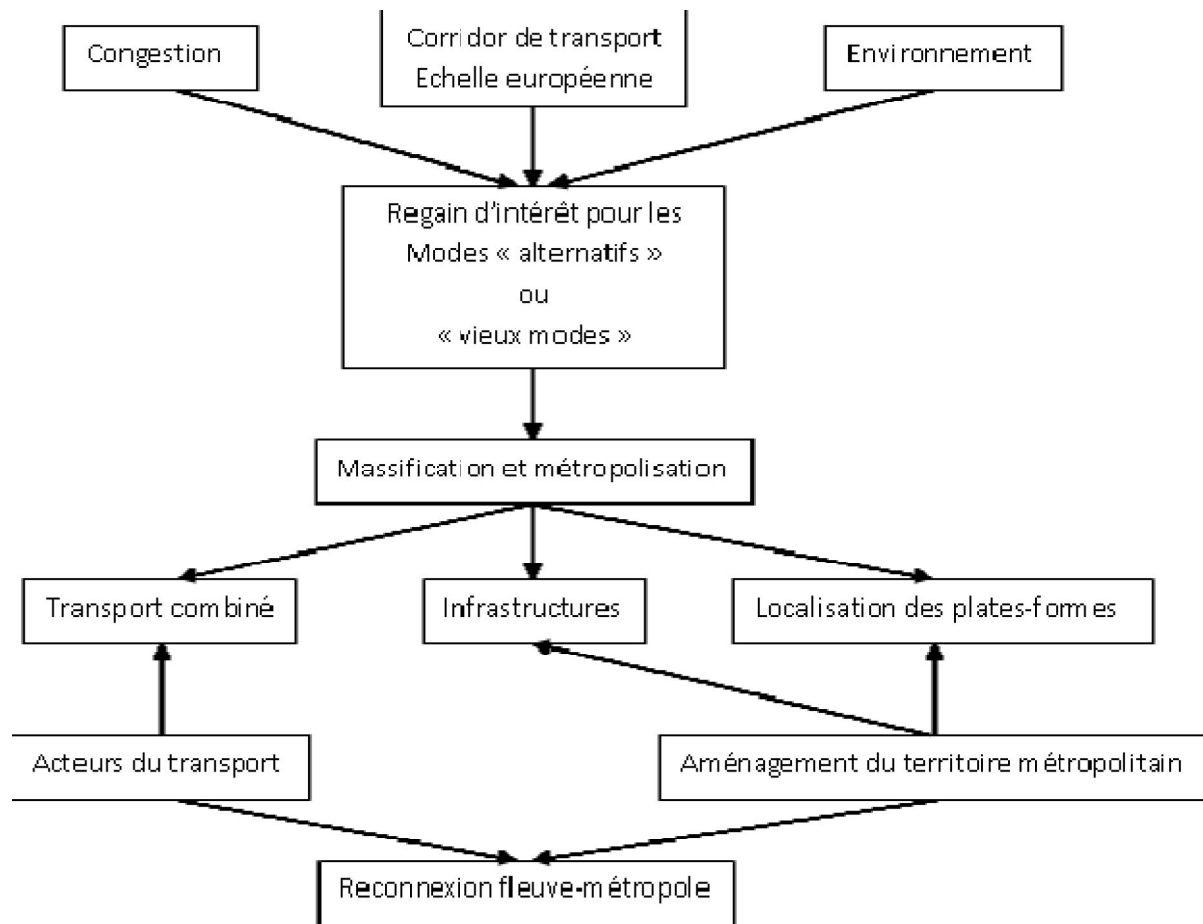
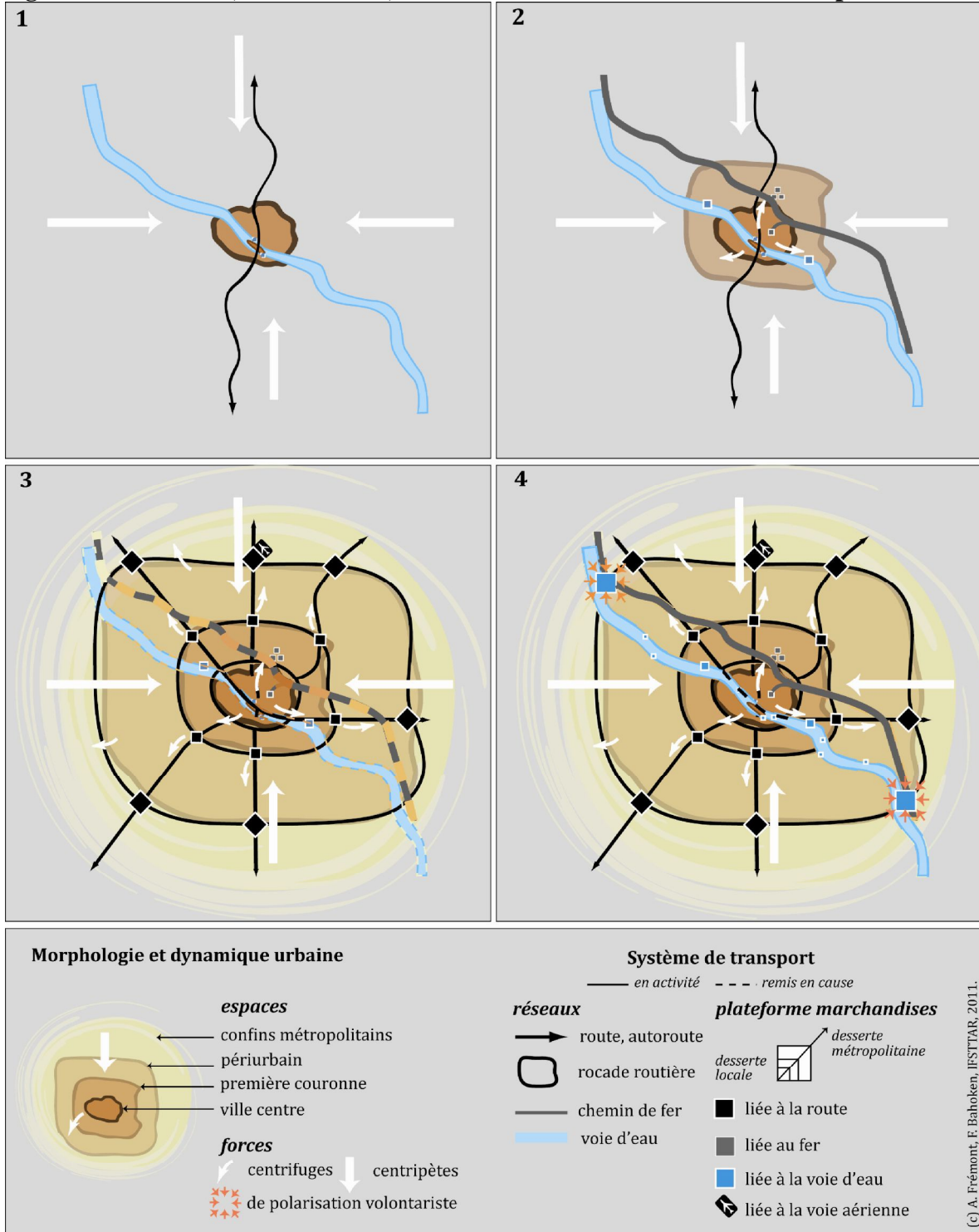


Figure 3. Connexion, déconnexion, reconnexion entre le fleuve et la métropole



Bibliographie

Combes P-Ph., Mayer Th., Thisse J-F. (2006). *Economie géographique. L'intégration des régions et des nations*, Paris, Economica, 397p.

Frémont A., Franc P. (2010). « Hinterland transportation in Europe: Combined transport versus road transport », *Journal of Transport Geography*, Vol.18, p. 548-556.

Frémont A., Franc P., Slack B. (2009). « Desserte fluviale des ports maritimes et transport de conteneurs : quels enjeux pour les ports français du Havre et de Marseille dans le contexte européen ? », *Cybergéo : European Journal of Geography*, document 437, <http://www.cybergegeo.eu/index21743.html>.

Hall, P. (2010), "Maritime ports and the politics of reconnection", *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*, Desfor, G, Laidley, J, Schubert, D, and Stevens, Q. (eds), Abingdon: Routledge, pp. 17-34.

Hesse M., Rodrigue J.-P. (2004). « The transport geography of logistics and logistics distribution », *Journal of Transport Geography*, Vol.12, p.171–184.

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France. (IAU-IF) (2008). *La place de l'Île-de-France dans l'hinterland portuaire du Havre*, rapport, 29p.

Merlin P., Choay F. (2009). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Quadrige-PUF, 963p.

Savy M. (2006). *Le transport de marchandises*, Paris, Eyrolles, 372p.

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>

