

La Seine et le Grand Paris des marchandises

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

Cartographie :

Françoise Bahoken
Université Paris Est
Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail (SPLOTT)
IFSTTAR
francoise.bahoken@ifsttar.fr

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) *La Seine et le Grand Paris des marchandises*, 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

Le fleuve peut-il jouer un rôle dans le Grand Paris des marchandises ? Il faut d'abord décrire la déconnexion entre le fleuve et la métropole du point de vue du transport des marchandises pour être en mesure d'esquisser ensuite des pistes crédibles de reconnexion.

Le Grand Paris des marchandises dominé par le « tout routier »

En 2006, les flux de trafic générés par l'Ile-de-France s'élèvent à 296 millions de tonnes. 84% de ces trafics s'effectuent par la route et cette part monte à 90% pour les volumes échangés entre l'Ile-de-France et le reste de la France métropolitaine (DREIF, 2007).

L'organisation logistique de la métropole parisienne est déconnectée du fleuve, entièrement structurée par la route, comme le révèle l'évolution de la localisation des entrepôts en Ile-de-France. Elle a été appréhendée à la commune via les permis de construire connus par la base de données SITADEL du MEEDEM (figure 1). Un cumul sur des périodes de 5 ans depuis 1980 permet de mettre clairement en évidence la dynamique spatiale.

La construction d'entrepôts s'effectue de plus en plus loin de Paris. Dans les années 1980, la première couronne reste un lieu privilégié d'implantation. Vient ensuite un processus de desserrement qui implique les départements de la seconde couronne (tableau 1). Il se traduit par une modification dans les « axes logistiques ». Dans les années 1980, deux axes Ouest-Sud-Ouest/Est-Nord-Est se situent de part et d'autre de Paris, l'un dans le Nord, l'autre dans le Sud, essentiellement le long de l'A86 alors en construction. L'axe au Nord correspond à l'ancienne banlieue industrielle de Paris avec un étirement progressif des localisations d'entrepôts vers l'aéroport de Roissy. Au Nord Ouest, le pôle de Cergy, notamment avec le parc logistique situé sur la commune de Saint-Ouen-l'Aumône, ne cesse de prendre de l'importance, profitant de la Francilienne qui lui donne une forte accessibilité à Roissy. Une évolution majeure se produit dans les années 1990. L'axe se décale nettement vers l'Est pour devenir Nord-Sud, le long de la Francilienne, de Roissy jusqu'à Evry/Corbeil-Essonnes.

Au total, l'observation de la carte du parc logisticien francilien en 2009 (figure 2) permet de mettre en évidence un axe Nord-Est/Sud-Ouest qui va de l'A1 au Nord à l'A6 et l'A10 au Sud et qui court le long de l'A86 et de la Francilienne, cette dernière devenant le lieu privilégié de la localisation des nouveaux entrepôts.

Un triple jeu d'échelles explique ce changement. Aux échelles européenne et nationale, la Francilienne appartient à l'axe européen qui met en relation l'Europe du Nord avec l'Europe du Sud. L'Ile-de-France est aussi à l'échelle nationale un carrefour essentiel. A cette échelle jouent à plein les effets d'agglomération. De fait, l'Ile-de-France concentre à elle seule 25% des surfaces d'entrepôts en France. Le couloir Nord-Sud de la Francilienne permet aux chargeurs et/ou transporteurs de répondre aux besoins du très vaste marché local et d'assurer un rôle de redistribution des marchandises aux échelles nationales et européennes.

A l'échelle de la métropole, cette localisation le long de la Francilienne et des radiales autoroutières traduit le mouvement de desserrement et de périurbanisation logistique. Elle pérennise une opposition Ouest-Est. L'Ouest de la métropole parisienne est un véritable désert logistique, ce qui est très défavorable aux ports du Havre dont le marché principal s'éloigne en distance temps.

A très grande échelle, les effets d'agglomération sont à nouveau à l'œuvre. Les entrepôts sont localisés d'une façon privilégiée à l'intersection de l'axe Nord-Sud (la Francilienne) et des autoroutes qui partent en radiale de Paris vers la Province. C'est la recherche d'une accessibilité maximum, à toutes les échelles, aussi bien pour desservir le supermarché local qu'une usine à l'autre bout de la France, qui explique ces localisations. De fait, 75% des surfaces d'entrepôts se concentrent dans cinq grandes zones avec un rôle important joué par les villes nouvelles (tableau 2). La logistique participe à l'émergence de nouvelles centralités en périphérie et à donner à la métropole francilienne son caractère polycentrique.

Figure 1. Evolution de la localisation des entrepôts neufs en Ile-de-France (1980-2009)

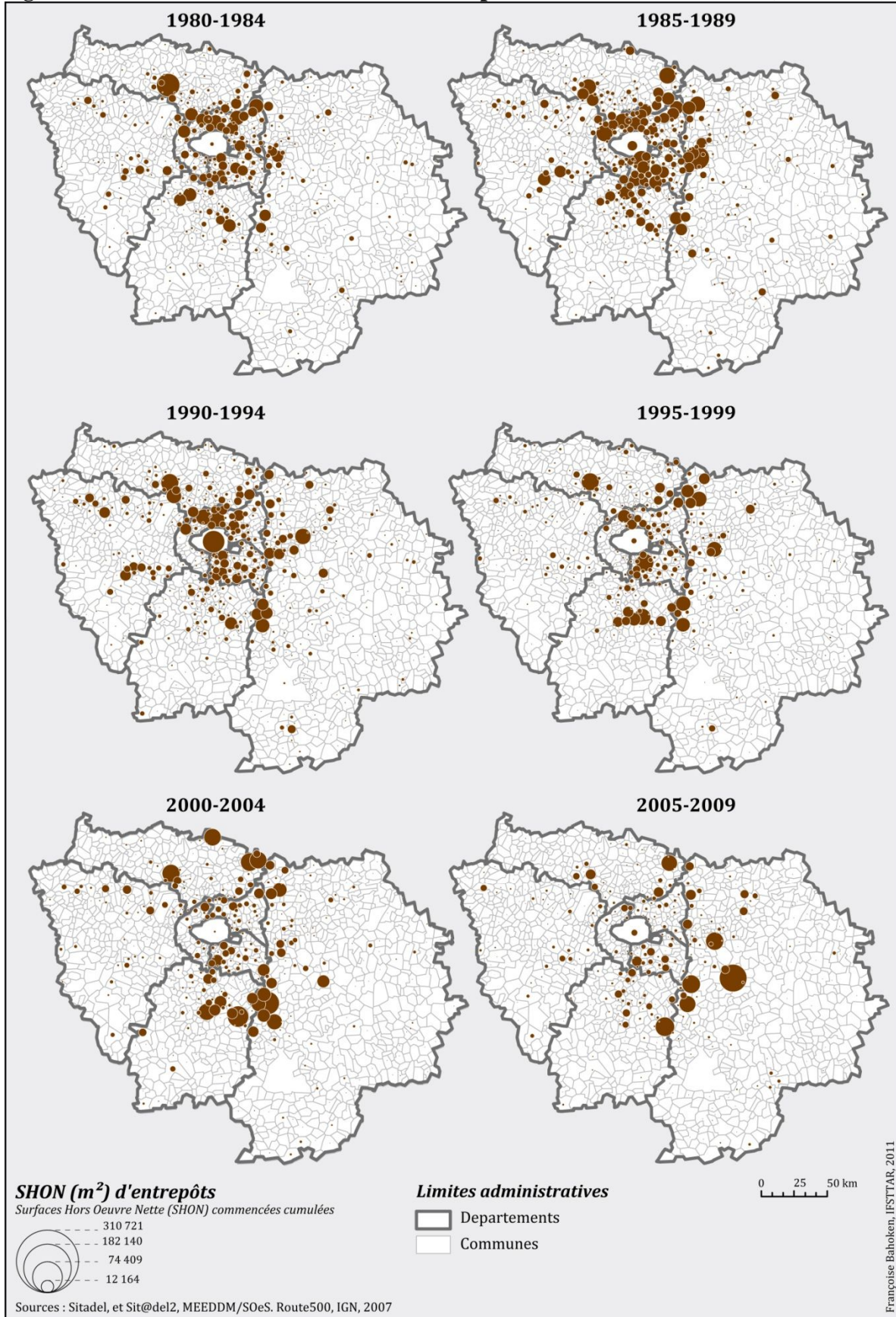
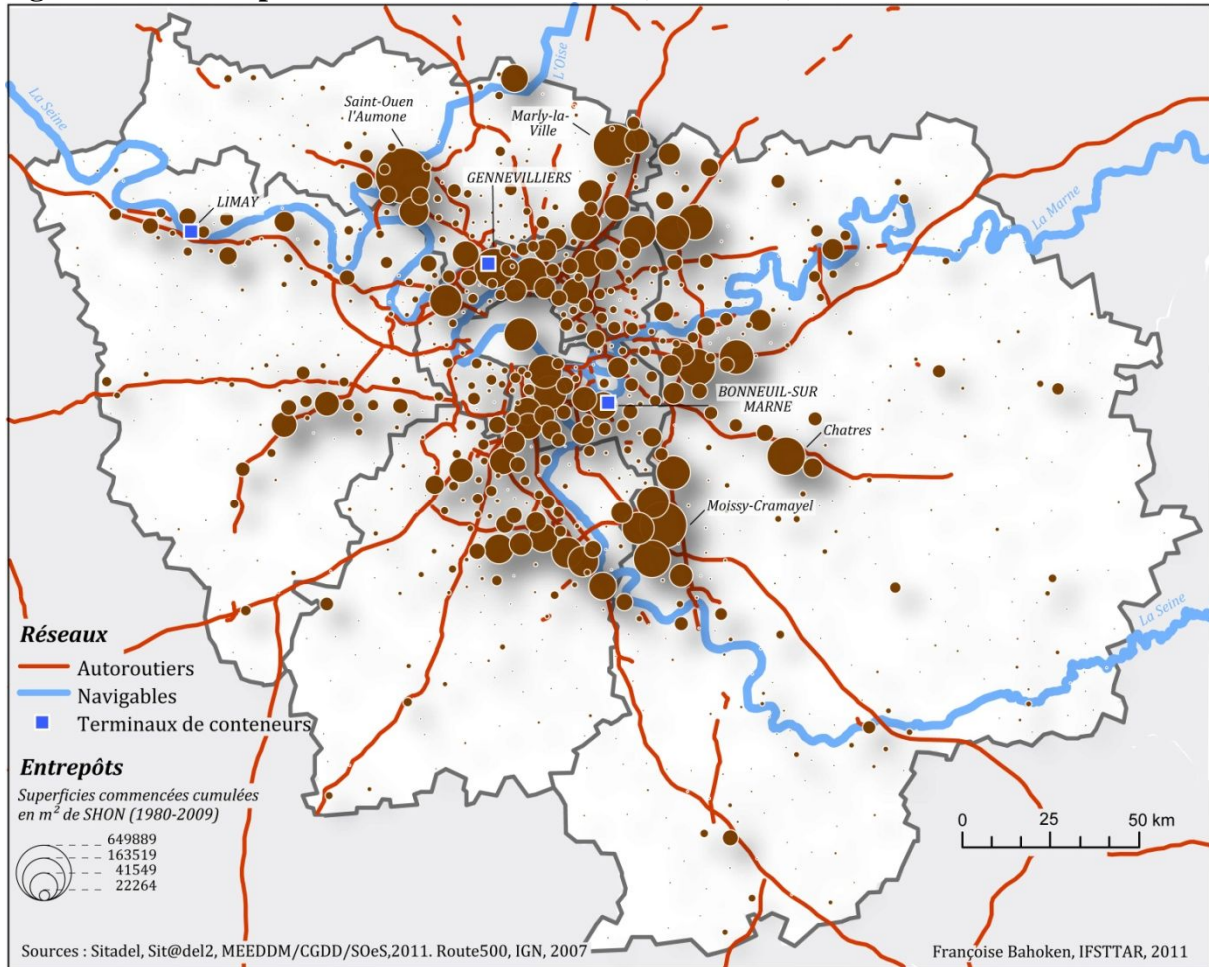


Figure 2. Les entrepôts neufs en Ile-de-France (1980-2009)



La voie d'eau et les ports : d'un rôle de niche à une possible reconnexion avec la logistique métropolitaine

La prépondérance de la route est telle pour le transport des marchandises que la voie d'eau ne peut jouer en Ile-de-France qu'un rôle marginal. En 2006, 16 millions de tonnes ont été transportées par le mode fluvial, soit 6% des trafics de l'Ile-de-France. Elle occupe aujourd'hui une niche importante, celle de l'acheminement des produits en vrac. Les matériaux de construction, les produits agricoles, les minerais et les déchets, les produits pétroliers et les combustibles solides représentent plus de 90% de l'activité de la voie d'eau. Elle permet d'exporter les productions céréalières vers le port de Rouen, d'importer des produits énergétiques en provenance du Havre mais surtout d'acheminer des matériaux de construction en provenance de la Haute-Normandie, de la Picardie et de la Région Ile-de-France elle-même. La complémentarité avec la route est évidente. La voie d'eau est utilisée dans la partie la plus longue du trajet, les camions permettant d'effectuer les derniers kilomètres pour atteindre les chantiers. Les très nombreux sites portuaires multiplient les possibilités de chargement/déchargement, y compris dans ou à proximité immédiate de Paris intra-muros, avec une réelle complémentarité entre les différents sites (Paffoni, 2011). Par exemple, à l'Ouest de Paris, le port d'Issy-les-Moulineaux traite près de 1 millions de tonnes par an.

Dans ce marché de niche, l'axe Seine est essentiel. 40% des trafics des *Ports de Paris* ont pour origine ou destination la Haute-Normandie et 46% la région Ile-de-France elle-même. La Picardie et la Bourgogne arrivent loin derrière avec un peu plus de 3% des trafics chacune. Il

est vrai que vers la Bourgogne comme vers la Picardie, les gabarits se réduisent brutalement. La Seine est un bassin enclavé.

Les Ports de Paris sont aussi des lieux essentiels d'implantation logistique. Ils réunissent 1 millions de m² d'entrepôts, soit près de 6% du parc francilien. Le port de Gennevilliers en concentre à lui seul 30%. Conçus dans les années 1920, Gennevilliers comme Bonneuil se révèlent être une aubaine. Ils offrent des espaces à des entreprises de messagerie, de la distribution et de l'automobile dans le cœur de l'agglomération et à Ports de Paris de vivre de la rente foncière grâce aux revenus générés par la location des entrepôts. Très logiquement, les trafics de ces ports sont essentiellement routiers.

Au-delà de cet important rôle de niche, l'enjeu consiste à reconnecter le fleuve à la logistique métropolitaine. A la petite échelle, l'Ile-de-France dispose avec la Seine d'une ouverture maritime proche grâce aux ports de Rouen et du Havre, complémentaires dans la nature de leurs trafics. Cet axe fluvial, sans contrainte de gabarit ni de capacité jusqu'aux ponts de Paris, est un outil de massification exceptionnel, comme le montre l'exemple des conteneurs, en dépit de la courte distance. Le canal Seine-Nord-Europe va permettre de désenclaver le bassin de la Seine. Il ouvre certes la possibilité d'une autoroute fluviale entre Anvers et la Région parisienne. Inversement, il donne aussi aux acteurs rhénans, transitaires ou bateliers, l'opportunité de s'intéresser au marché français, de s'y implanter, d'y apporter leur savoir faire, de dynamiser le transport fluvial sur la Seine actuellement entre les mains d'un nombre restreint d'entreprises en situation de rente, et cela en faveur des ports du Havre et de Rouen tant la proximité avec la Région parisienne est évidente.

La reconnexion à plus grande échelle, à celle de l'aire urbaine, nécessite un nombre très limité d'une ou deux très grandes plates-formes de rang supérieur en Ile-de-France. 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. Le rééquilibrage de l'offre logistique passe par la création d'une de ces plates-formes de rang supérieur à l'Ouest. C'est le projet d'Achères. Une seconde plate-forme de rang supérieur pourrait se situer à l'Est, Sud-Est de l'agglomération à proximité de la Francilienne, probablement vers Evry/Sénart. Paradoxalement, pour répondre à l'étalement routier, un desserrement logistique de l'offre de transport combiné s'impose.

Les sites de Gennevilliers et Bonneuil doivent être préservés avec une vocation plus régionale et urbaine en étant bien reliés aux plates-formes de rang supérieur. Pour la desserte des derniers kilomètres, en zone urbaine dense, les initiatives prises par les *Ports de Paris* pourraient aboutir au développement d'une « logistique fluviale urbaine » qui irait au-delà des seuls trafics du BTP pour concerner aussi les produits de la grande distribution.

Bibliographie

Allio R. (2010). *Suivi des plates formes fluviales multimodales inscrites au SDRIF. Etat des lieux et perspectives de développement*, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Ile-de-France, mars.

Blanc Ch. (2010). *Le Grand Paris du XXI^e siècle*, Paris, Le Cherche Midi, 262p.

Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France (2007). « Le fret en Ile-de-France. Statistiques 2006 », *Note de synthèse*, 4p.

Gilli F., Offner J-M. (2008). *Paris, métropole hors les murs. Aménager et gouverner un Grand Paris*, Paris, Presses de SciencesPo, 186p.

Graille F. (2009). « Approfondissement de l'estimation régionale du parc d'entrepôts en Ile-de-France », *Note de synthèse*, Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France novembre, 16p.

Grumbach A. (2009). *Seine Métropole. Paris Rouen Le Havre. Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne*, Paris, Antoine Grumbach & Associés, 191p.

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

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France. (IAURIF) (2006). *immobilier d'entreprise, nouvelle géographie, nouvelles stratégies*, Cahier n°145.

Lalandre A., Roblin L. (2004). *Histoire des Ports de Paris et de l'Ile-de-France*, Rennes, Editions Ouest France, 127p.

Paffoni, E. (2011), « Localisation urbaine et spécialisation fluviale des sites portuaires en Ile-de-France », soumis prochainement à la revue *Mappemonde*.

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>

