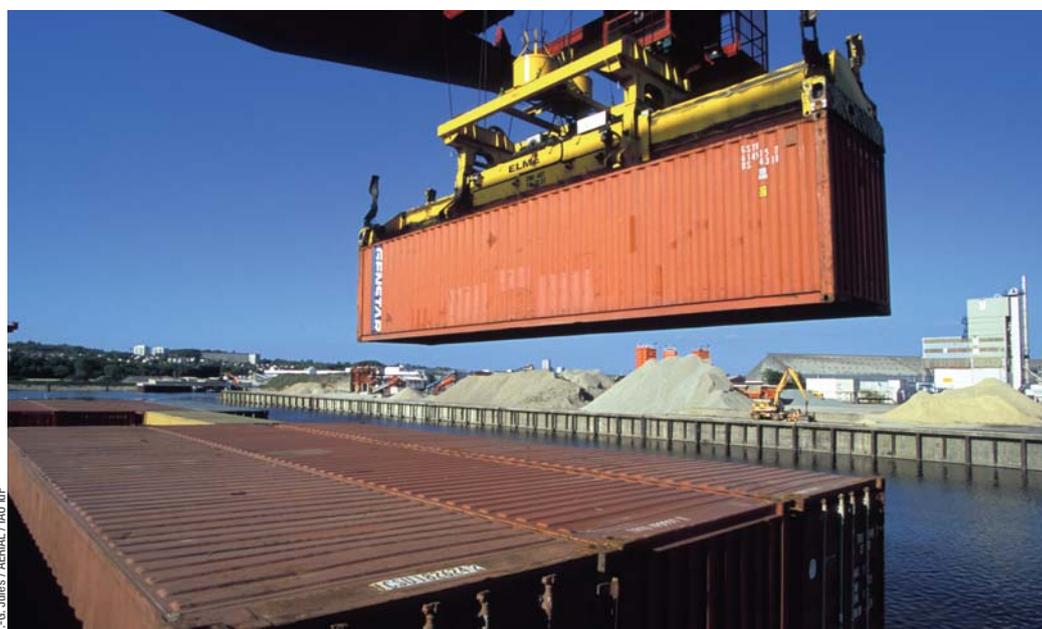


Rôle et vocation des terminaux fluviaux à conteneurs franciliens



J.-G. Jules / AERIAL / IAU IDF

En Île-de-France, l'ouverture progressive des terminaux à conteneurs favorise et accompagne la croissance du trafic des bassins fluviaux. Ainsi, celui de Seine-Oise, premier bassin de France au regard des trafics de conteneurs. Quelles sont les vocations de ces terminaux ? Sont-ils complémentaires ou concurrents ?

Bien que le transport de marchandises par voie d'eau représente, en France, moins de 4 % de part modale, il bénéficie aujourd'hui d'un contexte favorable avec le développement des terminaux à conteneurs au port du Havre, le projet du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe et l'ambition du Grenelle de l'environnement qui indique comme objectif d'amener la part du fret non routier

de 14 % à 25 % en quinze ans. Le trafic fluvial de conteneurs a été multiplié par trois au cours de la dernière décennie : 129 000 conteneurs équivalent vingt pieds (EVP) transportés par voie d'eau en 1999, et plus de 440 000 EVP en 2009. Alors que la crise économique s'est traduite, en 2009, par une diminution des trafics maritimes de plus d'un quart, la part du fret fluvial s'est accrue de près de 11 % cette même année.

Si le trafic fluvial, en Île-de-France, reste stable autour de 20 Mt, le trafic fluvial de conteneurs a quant à lui quintuplé depuis 2000 (22 700 EVP en 2000, 128 900 en 2009) avec une croissance de + 20,9 % en 2009. Face à la croissance prévisible des trafics à l'avenir, l'Île-de-France bénéficie aujourd'hui, avec la Seine, de la seule connexion à grand gabarit non saturée au port du Havre et, demain, d'un canal à grand gabarit qui la connectera aux ports de la mer du Nord. Parmi les conditions qui devront être réunies pour que ces connexions permettent effectivement de privilégier le mode fluvial par rapport au mode routier, de très loin le plus utilisé, figure bien sûr la question des terminaux à

conteneurs : leur nombre, leur capacité, leurs hinterlands et l'offre de transport fluvial qui les dessert.

Vers la constitution d'un réseau de terminaux à conteneurs ?

C'est sur le port de Gennevilliers qu'a été aménagé le premier terminal à conteneurs et qu'a démarré en 1994 la première ligne de transport fluvial de conteneurs exploitée par Logiseine⁽¹⁾. Le service, artisanal à ses débuts, assurait un aller-retour hebdomadaire entre Le Havre, Rouen et Gennevilliers. Il s'est progressivement intensifié pour passer, dès 1998, à trois liaisons hebdomadaires. Parallèlement, d'autres opérateurs sont arrivés sur le marché, qui ont ouvert de nouvelles lignes régulières entre Le Havre et Gennevilliers.

Aujourd'hui, le terminal géré par Paris Terminal est desservi par trois opérateurs de transport combiné fluvial : Logiseine, MSC et RSC.

En 2003, Logiseine décide d'étendre sa ligne Le Havre-Gennevilliers jusqu'au port de Bonneuil, à l'amont de Paris. En octobre 2007, un terminal est inauguré sur le port de Limay, en Seine aval et quatre opérateurs y font escale. Enfin, en août 2010, un nouveau terminal est

(1) À l'origine organisé en groupement d'intérêt économique (GIE), Logiseine regroupait la Compagnie fluviale des transports (CFT), Terminals de Normandie au port du Havre et Paris Terminal SA au port de Gennevilliers.

inauguré à Évry, desservi par trois opérateurs.

Trois nouveaux terminaux à conteneurs sont prévus en Île-de-France : celui de Bruyères-sur-Oise dans le Val-d'Oise, en limite nord de l'Île-de-France, et celui de Montereau en Seine-et-Marne, dans le sud de la région, devraient être mis en service d'ici 2012-2013 ; celui d'Achères (Yvelines), devrait l'être en 2020. Comme cela est indiqué dans son projet stratégique, il s'agit pour Ports de Paris de répondre à la croissance prévisible du transport de conteneurs par le « déploiement d'un réseau de terminaux à conteneurs situés au plus près des grands secteurs logistiques franciliens ».

Plusieurs questions se posent toutefois quant à la constitution d'un véritable réseau. Certes, en raison des contraintes techniques de navigation que représente la traversée de Paris, certains terminaux pourront jouer le rôle de hub (plaque tournante), tandis que d'autres traiteront du trafic de redistribution à partir de ces hubs. Pour autant, quelle stratégie adopteront les opérateurs fluviaux et quelle offre de service de transport proposeront-ils sur chacun des terminaux ? En outre, les terminaux étant gérés par des sociétés concurrentes, tous seront-ils aussi intéressants à desservir ou certains, plus compétitifs, concentreront-ils une offre de transport bien meilleure ? Sera-t-on sûr, dès lors, que les conteneurs arrivant au Havre seront déchargés sur le terminal le plus proche de l'entrepôt auquel ils sont destinés ? Ou, au contraire, assistera-t-on à un « partage » des terminaux entre opérateurs fluviaux, les trafics n'étant pas suffisants pour que chaque opérateur desserve l'ensemble des terminaux dans des conditions économiques satisfaisantes ? Signalons enfin que des projets existent également en dehors de l'Île-de-France. Deux projets sur l'Oise, l'un à Creil à une vingtaine de kilomètres au nord du futur terminal de Bruyères et l'autre à une trentaine de kilomètres au

nord de Creil, à Longueil-Sainte-Marie près de Compiègne, devraient voir le jour en 2012 et atteindre 30 000 EVP dès leur mise en exploitation.

Dans l'Yonne, le « port de Haute-Bourgogne » a été inauguré en janvier 2010 à Gron, près de Sens, à 45 km au sud de Montereau. Une ligne régulière hebdomadaire relie Gron au Havre ; des arrêts seraient programmés à Évry et Gennevilliers.

Au travers de ce rapide état des lieux des terminaux à conteneurs existants et en projet en Île-de-France et dans sa périphérie proche, c'est la question de leur vocation qui est posée et, partant, de leurs hinterlands.

Afin d'apporter des éléments de réponse, l'IAU îdF a réalisé des enquêtes sur les terminaux de Gennevilliers et Bonneuil-sur-Marne directement auprès des chauffeurs routiers venus chercher ou restituer un conteneur.

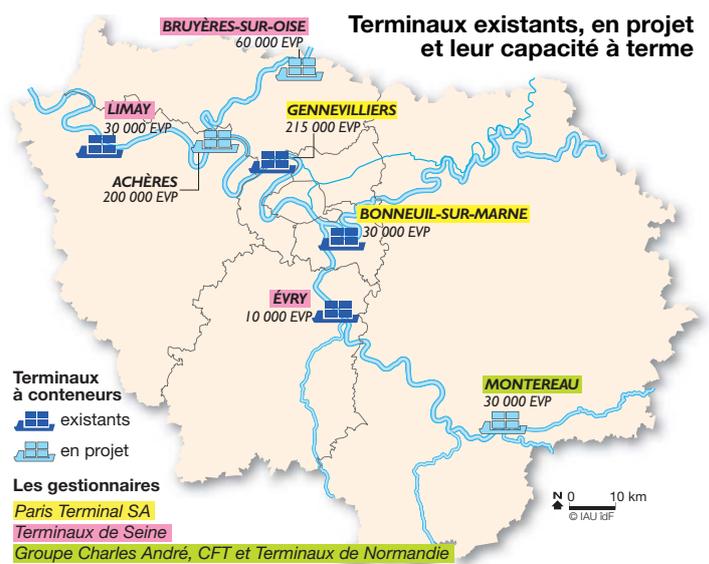
Gennevilliers et Bonneuil : terminaux, hinterlands et vocations

Lorsque l'IAU îdF a mené son enquête sur le terminal de Gennevilliers en 2008 et sur celui de Bonneuil-sur-Marne en 2009, un troisième était en activité : Limay. Et les projets des nouveaux terminaux étaient annoncés.

Les questions posées aux chauffeurs routiers ont porté sur la commune de destination, l'entreprise destinataire et la nature de la marchandise transportée.

Gennevilliers : une fonction importante de dépôt des conteneurs vides

Les responsables du terminal ont indiqué que, durant la semaine où les enquêtes ont été menées, 400 à 500 EVP fluviaux avaient été manutentionnés (entrée + sortie). Selon nos interlocuteurs, le trafic était faible depuis plusieurs semaines, le nombre de conteneurs traités hebdomadairement en période normale étant plutôt de 1 000 à 1 500 EVP. Pourtant, ce sont 600 EVP, uniquement sortant du terminal, qui ont été compta-



bilisés et cela en seulement trois jours.

Cette incohérence apparente a permis de mettre en évidence une fonction importante remplie par le terminal, celle de dépôt pour conteneurs vides. D'après l'enquête, les chauffeurs interrogés en ont sorti 60 %. Ce pourcentage peut avoir été surestimé, les barges de Logiseine et de RSC étant arrivées en retard cette semaine-là, et les chauffeurs en ayant profité pour repositionner des boîtes vides chez les clients. Il semble cependant qu'un flux régulier et significatif de conteneurs vides sort du terminal. Cette fonction est particulièrement stratégique, car elle fournit aux chargeurs clients du transport fluvial une offre de service performante, à laquelle ils peuvent d'autant plus facilement s'adapter qu'ils ont la possibilité de restituer les conteneurs à l'endroit même où ils les ont enlevés.

Un hinterland qui s'étend hors de l'Île-de-France

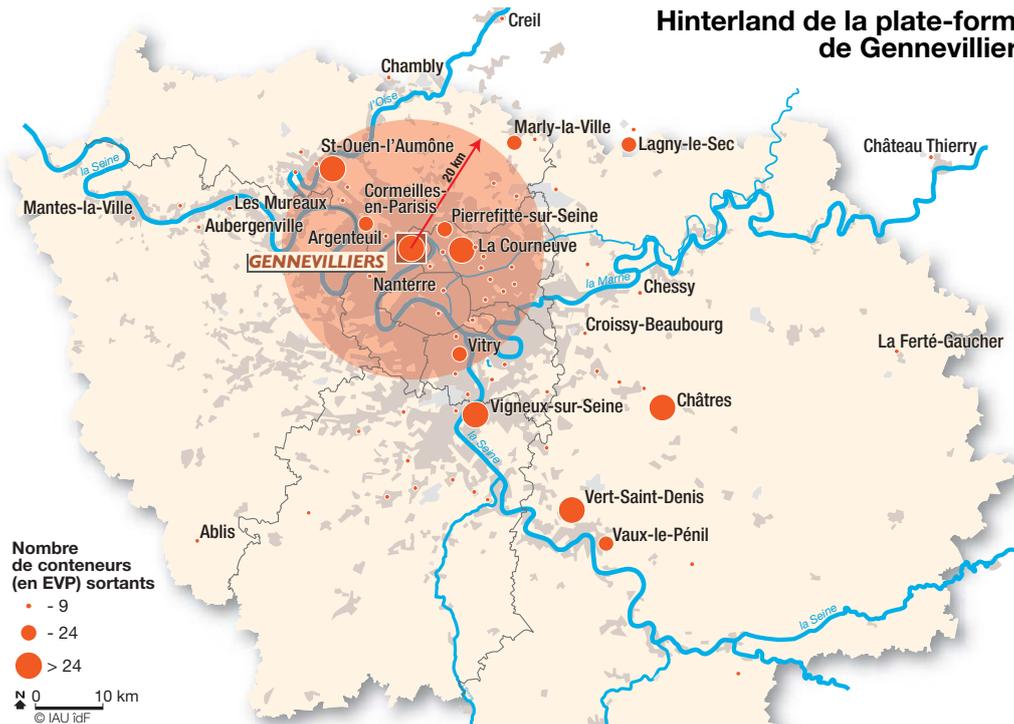
Concernant l'importance spatiale de l'hinterland du terminal de Gennevilliers, près de deux conteneurs sortant du terminal sur trois (63 %) ont une destination située dans un rayon de plus de 20 km. L'analyse fine de la destination des conteneurs pleins et des conteneurs vides montre que les départements de grande couronne (la Seine-et-Marne, en premier lieu, département de desti-

nation d'un conteneur plein sur deux, puis le Val-d'Oise et l'Essonne) reçoivent davantage de conteneurs pleins ; ces départements accueillent les plus grandes surfaces d'entrepôts de la grande distribution. En revanche, les départements de petite couronne (Seine-Saint-Denis et Hauts-de-Seine essentiellement) reçoivent davantage de conteneurs vides. De même, les départements non franciliens reçoivent essentiellement des conteneurs vides.

Autre point à noter : trois conteneurs sortant sur dix sont des petits conteneurs (20 pieds) et sept sur dix, des grands conteneurs (40 pieds).

Quatre communes de grande couronne ont accueilli le plus grand nombre de conteneurs de 40 pieds : Châtres et Vert-Saint-Denis en Seine-et-Marne, Villabé et Lisses en Essonne. D'autres communes apparaissent également comme destinataires de grands conteneurs : Pierrefitte et Le Bourget en Seine-Saint-Denis ; Gennevilliers dans les Hauts-de-Seine ; Saint-Ouen-l'Aumône, Marly-la-Ville dans le Val-d'Oise ; Vitry-sur-Seine dans le Val-de-Marne. Ces communes accueillent toutes d'importantes surfaces logistiques. Enfin, hors de l'Île-de-France, quelques communes qui appartiennent à l'espace fonctionnel d'extension de la logistique francilienne ont accueilli également des grands

Hinterland de la plate-forme de Gennevilliers



Nombre de conteneurs (en EVP) sortants

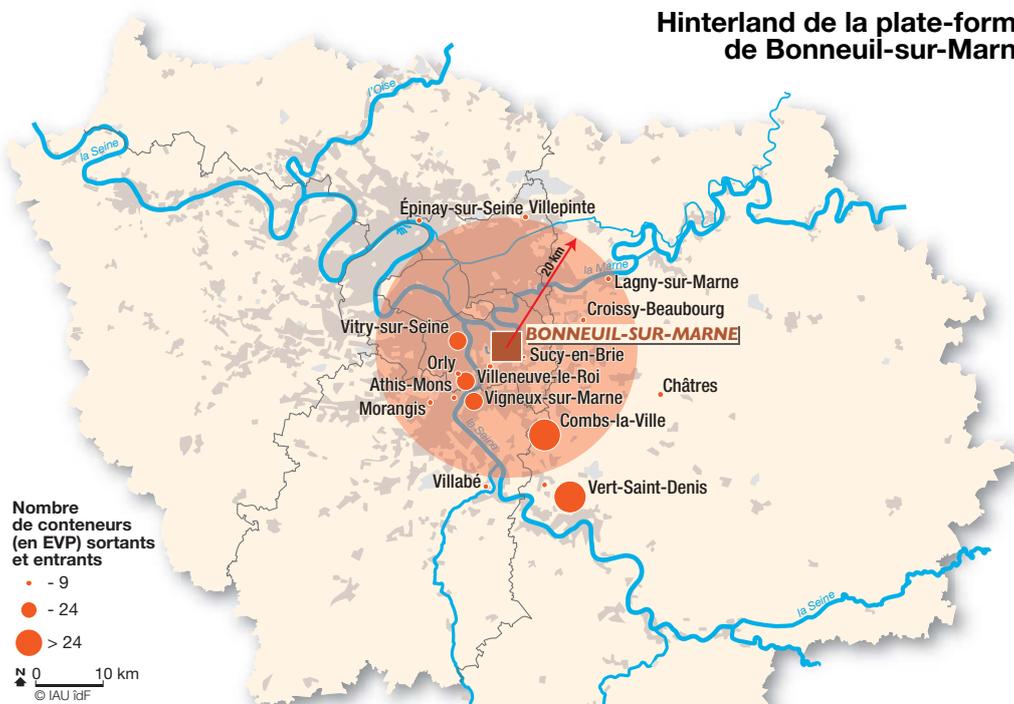
- - 9
- - 24
- - > 24

0 10 km
© IAU tdf

Communes de destination recevant au moins 5 EVP

Gennevilliers58	St-Ouen-l'Aumône...28	Cormeilles-en-Parisis 13	Bondoufle 9	Athis-Mons..... 6
Châtres45	Pierrefite-sur-Seine...20	Lagny-le-Sec12	Tourman..... 8	Aulnay-sous-Bois 6
Vert-Saint-Denis.....45	Vitry-sur-Seine.....17	Marly-la-Ville12	Nanterre..... 8	Osny 6
Vigneux-sur-Seine36	Le Havre.....14	Soissons11	Gretz 7	Brétigny-sur-Orge 5
La Courneuve34	Vaux-le-Pénil14	Le Mesnil-Amelot10	Lisses..... 7	Argenteuil..... 5

Hinterland de la plate-forme de Bonneuil-sur-Marne



Nombre de conteneurs (en EVP) sortants et entrants

- - 9
- - 24
- - > 24

0 10 km
© IAU tdf

Communes génératrices de trafic entrant + sortant (en EVP)

Gennevilliers58	Vigneux14	Orly 6	Vatry 4	Lagny-sur-Marne 2
Vert-Saint-Denis.....39	Bussy Lettree13	Athis-Mons..... 4	Savigny-le-Temple... 3	Sucy-en-Brie 2
Combs-la-Ville.....37	Châtres 9	Bondoufle 4	Châlons-en-Champagne2	Villepinte..... 2
Villeneuve-le-Roi24	St-Martin-le Perreux.. 7	Croissy Beaubourg.. 4	Cherbourg 2	Le Havre..... 1
Vity-sur-Seine.....16	Morangis-sur-Orangis 6	Valenton 4	Épinau-sur-Seine 2	Villabe..... 1

EVP : équivalent vingt pieds. Source : enquêtes IAU tdf.

Modalités des enquêtes

En 2008, trois jours d'enquête sur le terminal de Gennevilliers :
 • lundi 14 avril, jeudi 17 avril, vendredi 18 avril.

605 EVP sortants comptabilisés durant les trois jours dont 41 % pleins, 59 % vides; 31 % 20 pieds, 69 % 40 pieds.

En 2009, trois jours d'enquête sur le terminal de Bonneuil-sur-Marne :
 • mardi 19 mai, mardi 16 juin, vendredi 3 juillet.

208 EVP entrants + sortants comptabilisés durant les trois jours dont 56 % pleins, 44 % vides ; 28 % 20 pieds, 72 % 40 pieds.

conteneurs : Lagny-le-Sec, Creil, Le Plessis-Bouchard situés dans l'Oise ; Saint-Quentin, Guignicourt situés dans l'Aisne.

Les petits conteneurs, quant à eux, ont des destinations plus éparées et plus fréquemment extérieures à l'Île-de-France.

Bonneuil : une vocation locale

Une fois arrivés sur le terminal de Gennevilliers en provenance du Havre, soit les conteneurs sont déchargés et parcourent en camion les kilomètres restants jusqu'à leur destination, soit certains sont de nouveau chargés sur une barge de plus petite taille qui poursuit alors jusqu'au terminal de Bonneuil-sur-Marne. Là, ils sont déchargés et transportés par camion jusqu'à leur destination. Comme à Gennevilliers, les circuits des conteneurs présentent des spécificités selon qu'il s'agit de petits ou de grands conteneurs, de conteneurs vides ou pleins. L'analyse fine de tous ces mouvements a permis de mettre en évidence les éléments suivants.

Les conteneurs pleins sortant du terminal sont en grande partie (trois sur quatre) à destination de la Seine-et-Marne (notamment des communes de Vert-Saint-Denis et de Combs-la-Ville).

Sept conteneurs vides sur dix sortant du terminal sont à destination du Val-de-Marne (notamment Villeneuve-le-Roi et

Vitry-sur-Seine) et secondairement de l'Essonne (Vigneux). Ainsi, 40 % de l'activité du terminal a concerné les chargeurs de la grande distribution localisés dans la Seine-et-Marne (Carrefour, Monoprix et Castorama) qui importent leurs marchandises « textile et bricolage » à partir du Havre. Ce sont les destinataires des conteneurs pleins.

30 % de l'activité a concerné les chargeurs localisés dans le Val-de-Marne et dans l'Essonne (Paprec, CRR, Interseroh CDI et TER) qui exportent leurs marchandises (déchets cartons, papiers) à partir du port du Havre. Ce sont les destinataires des conteneurs vides, qui ramènent des conteneurs pleins.

Les mouvements restants ont concerné des chargeurs qui utilisent le site de Bonneuil-sur-Marne pour des activités de camionnage-stockage et qui n'ont donc pas de lien direct avec le transport fluvial.

En définitive, le terminal de Bonneuil présente un fonctionnement assez similaire à celui de Gennevilliers, avec toutefois quelques différences. Bonneuil, comme Gennevilliers, joue le rôle de dépôt de conteneurs vides, mais dans une proportion plus faible (59 % de conteneurs vides dans le cas de Gennevilliers, 44 % dans le cas de Bonneuil). Ceci est dû très probablement à la surface du terminal, beaucoup plus réduite à Bonneuil, qui constitue une véritable contrainte pour le développement de nouveaux trafics. Mais la différence la plus significative se situe au niveau de l'étendue de leurs hinterlands respectifs, beaucoup plus réduite dans le cas de Bonneuil : 60 % des conteneurs (en EVP) traités sur le terminal de Bonneuil ont une destination située dans un rayon de 20 km maximum ; cette part n'est que de 37 % dans le cas de Gennevilliers.

Bonneuil apparaît donc comme un « petit Gennevilliers » ou, plus exactement, un Gennevilliers

avec une vocation locale. En effet, les deux terminaux étant gérés par Paris Terminal SA, ils fonctionnent très probablement en réseau, ou du moins ont des rôles complémentaires, et l'on peut supposer que transitent de préférence par Bonneuil les conteneurs destinés à l'hinterland proche.

Quels terminaux à conteneurs pour l'Île-de-France ?

L'enquête avait pour objectif de répondre à une question *a priori* très simple, celle du nombre et de la taille des terminaux à conteneurs nécessaires à l'Île-de-France.

La comparaison des résultats provenant des terminaux de Gennevilliers et de Bonneuil montre à l'évidence que leur vocation n'est pas identique : le premier joue un rôle régional et tend à dépasser les limites de ce cadre, tandis que le second se concentre sur la sphère locale.

Mais quels seront les hinterlands de Gennevilliers et de Bonneuil lorsque les terminaux de Limay et d'Évry auront atteint leur rythme de croisière ? Et lorsque ceux de Bruyères, Montereau et Achères entreront en activité ? Ces terminaux de périphérie, notamment ceux localisés au sud de l'Île-de-France, resteront-ils de petits terminaux destinés au seul marché local ? Un tel investissement se justifie-t-il pour un trafic de quelques dizaines de milliers d'EVP par an ? Et que penser des terminaux en projet ou qui viennent d'être mis en service dans l'Oise et l'Yonne ?

Il est certes logique d'accompagner le mouvement d'éloignement des plates-formes logistiques vers la périphérie et au-delà de l'Île-de-France par l'aménagement de terminaux éloignés du cœur de l'agglomération parisienne. Mais il demeure que le bassin de consommation reste, lui, essentiellement concentré sur l'agglomération parisienne. La question

de l'allongement du « dernier kilomètre », c'est-à-dire de la distance qui sépare l'entrepôt de la destination finale, reste entière.

Au-delà de cette question de la vocation, c'est aussi la question de l'échelle de gouvernance pertinente qui est posée. Alors que les chaînes logistiques de produits conteneurisés sont par nature intercontinentales, et donc interrégionales, comment peut-on agir efficacement dans un cadre régional ? Comment ne pas prendre en compte l'ensemble d'une chaîne, du port de débarquement à l'entrepôt qui approvisionnera le magasin pour localiser au mieux les ports terrestres et les autres points de rupture de charge ? Doit-on, sous prétexte que l'agglomération parisienne regroupe plusieurs millions d'habitants, ne considérer que les fonctions d'approvisionnement urbain (la logistique urbaine) ? Au contraire, parce que le bassin de consommation francilien représente déjà à lui seul 11,5 millions d'habitants, cela justifie-t-il de faire de cet espace un grand hub national, voire international ?

À l'évidence, l'espace fonctionnel de la logistique francilienne composé de l'Île-de-France et des départements limitrophes constitue une échelle pertinente pour aborder la question de la desserte conteneurisée des ports maritimes par voie fluviale et du rôle des terminaux intérieurs franciliens. Face à ce constat, ne doit-on pas permettre aux acteurs économiques institutionnels de mener leurs missions sur un territoire plus adapté que le leur ? Peut-on espérer que les coopérations entre acteurs économiques et institutionnels seront suffisantes pour éviter les concurrence inefficaces et être en mesure de proposer un aménagement de l'espace optimal ?

Lydia Mykolenko ■

Pour en savoir plus

- FRÉMONT A., « Le monde en boîtes, conteneurisation et mondialisation », *Synthèse*, n° 53, Paris, Inrets, 2007.
- IAU îdF, « Vers une mobilité durable en Europe », *Les Cahiers*, n° 150, mars 2009.
- MYKOLENKO L., « Le Bassin parisien, un territoire logistique à structurer », *Les Cahiers*, n° 153, fév. 2010.
- ROPITAL C., « L'Île-de-France, premier hinterland fluvial des conteneurs du port du Havre », *Note rapide*, n° 456, nov. 2008.
- ROPITAL C., *La place de l'Île-de-France dans l'hinterland du Havre : le maillon fluvial Résultats des entretiens auprès des chargeurs et des opérateurs*, IAU îdF, juin 2008.
- ROPITAL C., *Les portes d'entrée marchandises de l'Île-de-France* :
 - *Quatre terminaux fluviaux intérieurs : Liège, Bruxelles, Meerhout, Willebroek*, IAU îdF, déc. 2007.
 - *La plate-forme portuaire d'Anvers*, IAU îdF, nov. 2006.
 - *La plate-forme portuaire de Zeebrugge*, IAU îdF, nov. 2006.

Note rapide réalisée dans le cadre de l'appel à projets « Villes durables » financé par l'ANR. Le programme de recherche « Fluide » (Fleuve, Urbain, Intermodal, Durable) porte sur les grandes villes fluviales françaises et leur port (Paris-Lyon-Lille-Strasbourg) avec des comparaisons internationales. Il est piloté par l'Ifsttar.

Directeur de la publication

François Dugeny

Directrice de la communication

Corinne Guillemot

Responsable des éditions

Frédéric Theulé

Rédactrice en chef

Marie-Anne Portier

Maquette

Vay Olivier - Nuria Gorris

Cartographie

Jean-Eudes Tillot

Correctrice

Madeleine Caux

Diffusion par abonnement

80 € par an (≈ 40 numéros) - 3 € le numéro

Service diffusion-vente

Tél. : 01 77 49 79 38

www.iau-idf.fr

Librairie d'Île-de-France

15, rue Falguière 75015 Paris

Tél. : 01 77 49 77 40

ISSN 1967 - 2144