

## L'Île-de-France, premier hinterland fluvial des conteneurs du port du Havre



J.-G. JULIEN/AGENCE IAU IDF

**Sept chargeurs issus de la grande distribution utilisent la voie d'eau pour transporter leurs conteneurs entre le port du Havre et les terminaux franciliens. Ils représentent 87 % du trafic fluvial de conteneurs pleins entre Le Havre et Gennevilliers ou Bonneuil.**

L'Île-de-France est l'hinterland privilégié des grands chargeurs utilisant la voie d'eau au départ du port du Havre : la totalité des conteneurs qu'ils acheminent par voie fluviale est destinée aux entrepôts implantés en Île-de-France. Et lorsqu'ils utilisent la route, 20 % seulement des conteneurs transportés par voie routière depuis le port du Havre sont à destination de l'Île-de-France. Ainsi, tous modes confondus, 74 % des conteneurs sont desti-

nés à des entrepôts implantés en Île-de-France<sup>(1)</sup>. 67 % des conteneurs sont transportés par voie d'eau jusqu'aux terminaux de Gennevilliers et de Bonneuil-sur-Marne en Île-de-France et 33 % de ces conteneurs sont transportés par la route<sup>(2)</sup>.

Si, pour les armateurs et les opérateurs, la voie d'eau est un moyen de développer leur marché, elle permet aussi aux chargeurs de gagner sur le plan économique et de communiquer sur leur contribution à la réduction

des impacts environnementaux. Ces gains conditionnent le recours aux terminaux et aux services multimodaux à venir, qu'ils soient d'ailleurs fluviaux ou ferroviaires.

En 2006, les chargeurs ont fait transiter 58 000 EVP<sup>(3)</sup> par les ports européens, dont 38 000 EVP par le port du Havre (65 % des importations maritimes), 15 000 EVP par le port de Marseille-Fos (26 %) et 5 000 EVP par les autres ports nord-européens (9 %).

### Voyage d'un produit importé par conteneur maritime

Les conteneurs transportent tous types de produits. Les produits importés sont le plus souvent des produits manufacturés finis ou semi-finis destinés à notre consommation ou à l'activité

industrielle (l'automobile par exemple) ou des produits agro-alimentaires secs.

Les chargeurs que nous avons interviewés font partie de la grande distribution. Ils importent trois catégories de produits manufacturés :

- produits textiles,
- équipement de la maison (meubles, produits électroménagers...),
- maison et loisirs (bricolage, jardinage, jouets, décoration...).

### Des importations essentiellement asiatiques

Les marchandises ont deux origines :

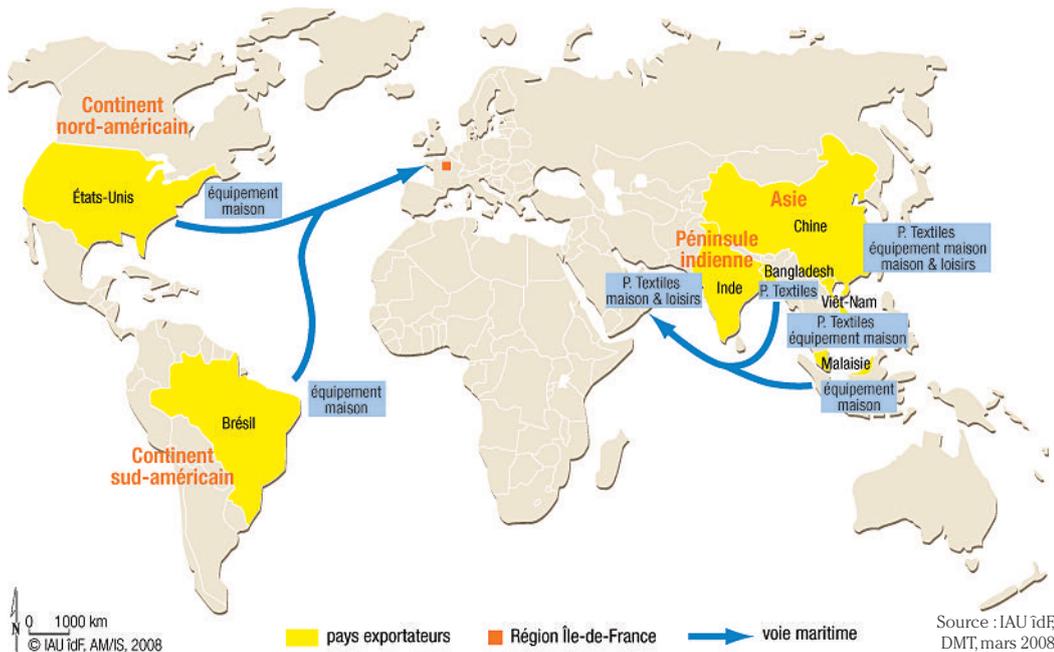
- Le petit import : il se limite à l'Europe, l'Afrique du Nord, la Turquie. La route est le mode dominant des échanges devant les modes ferroviaires et maritimes.
- Le grand import : il prend ses origines sur les autres continents (Amérique du Sud, péninsule indienne et Asie). Principale source d'approvisionnement, la Chine, dont les importations ont augmenté de

(1) La région Centre est la seconde destination, avec 19 % des conteneurs transportés.

(2) Les services conteneurisés ferroviaires n'existaient pas à l'époque de cette étude (2006). Ce mode n'apparaît donc pas dans les chiffres.

(3) EVP ou équivalent vingt pieds : unité de mesure standard qui permet d'élaborer des statistiques. Les chiffres sont ici exprimés en EVP. Ils incluent des conteneurs maritimes de 20 pieds et de 40 pieds. Un conteneur de 20 pieds équivaut à un EVP, un conteneur de 40 pieds équivaut à deux EVP.

## Les principales destinations terrestres des conteneurs maritimes



35 % en 2006, représente jusqu'à 75 % des importations maritimes des chargeurs rencontrés.

### Une à trois portes d'entrée maritimes

Les conteneurs arrivent par une, deux ou trois portes d'entrée maritimes en fonction des régions de destination. Au total, deux conteneurs sur trois ont transité par le port du Havre, un sur quatre par le port de Marseille-Fos et 9 % par les autres ports nord-européens. Le port du Havre est bien la première porte d'entrée des importateurs rencontrés.

Le choix des ports est lié à la localisation des entrepôts :

- Les ports nord-européens viennent alimenter en priorité les plates-formes logistiques implantées dans le Nord-Pas-de-Calais.
- Le port de Marseille-Fos alimente les entrepôts implantés en Provence-Alpes-Côte d'Azur et en Rhône-Alpes.
- Le port du Havre alimente les entrepôts situés principalement en Île-de-France.

Quand les conteneurs transitent à la fois par Le Havre et Marseille-Fos, Le Havre alimente les entrepôts situés au nord de la Loire et le port de Marseille-Fos ceux implantés au sud de la Loire.

C'est ainsi que Le Havre est la porte d'entrée maritime de l'Île-de-France, du Centre, de la Picardie, du Nord-Pas-de-Calais...

Pour nos chargeurs, 28 000 EVP, soit 74 % des EVP déchargés au port du Havre, tous modes confondus, sont destinés à l'Île-de-France, 19 % à la région Centre.

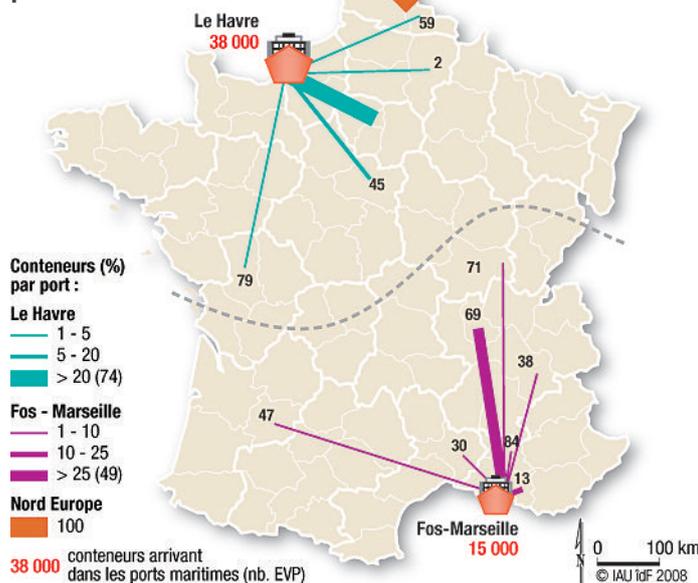
### L'Île-de-France, terre d'accueil logistique

L'Île-de-France est la première région logistique de l'hexagone, devant les régions Rhône-Alpes

et Nord-Pas-de-Calais. Ceci s'explique par :

- un bassin de consommation de 11 millions d'habitants ;
- un parc d'entrepôts de grande taille adapté aux organisations logistiques mises en place à la fin des années 1990 (en 2006, 18 millions de mètres carrés d'entrepôts, dont 7 millions font plus de 10 000 m<sup>2</sup>, les entrepôts de nos importateurs – allant de 17 000 m<sup>2</sup> à 100 000 m<sup>2</sup> – étant implantés principalement en Seine-et-Marne et en Essonne) ;

### Les origines des produits issus du grand import transportés par voie maritime



- un réseau d'infrastructures développé et une position centrale permettant d'assurer une fonction de *hub* national.

### Trois modes terrestres jusqu'aux entrepôts

Une fois déchargé du navire maritime sur le terminal du port d'importation, le conteneur est acheminé jusqu'à l'entrepôt ou le site de transformation :

- soit par camion directement jusqu'à l'entrepôt ou le site de production,
  - soit par barge fluviale jusqu'au terminal intérieur, puis acheminé par camion jusqu'à l'entrepôt,
  - soit par navette ferroviaire jusqu'au terminal ferroviaire intérieur ou chantier de transport combiné, puis acheminé par camion jusqu'à l'entrepôt.
- Une fois arrivé à l'entrepôt, le conteneur est « dépoté » (vidé), la marchandise est entreposée et préparée (palettisée par exemple) pour être livrée dans un magasin directement ou via un entrepôt secondaire. En parallèle, le conteneur vide est réacheminé vers le dépôt de l'armateur propriétaire de la boîte, pour être exporté vide vers les marchés de production, ou plein après repositionnement vers les marchés de consommation outremer.

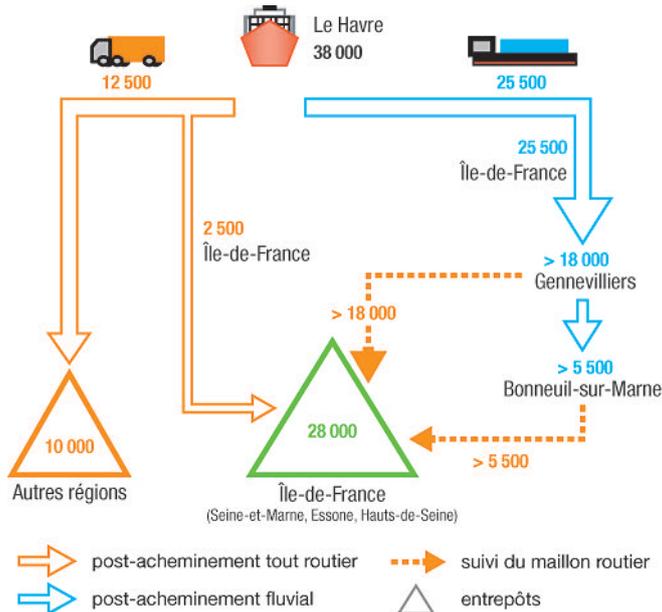
### La voie d'eau, mode de transport privilégié

Depuis l'ouverture de la première ligne fluviale conteneurisée en 1994 et du terminal de Gennevilliers, le nombre de conteneurs traités sur les terminaux implantés en Île-de-France a été multiplié par 20 pour atteindre 277 000 mouvements EVP en 2007, tous modes confondus. La croissance la plus remarquable est celle de la voie d'eau, dont le trafic est passé de 440 EVP en 1994 à 87 500 EVP<sup>(4)</sup> en 2007.

L'essentiel des conteneurs transitant par le port du Havre est destiné à la grande distribution, qui a largement opté pour le mode

(4) Hors trafic de conteneurs de déchets de la REP (Routière de l'Est parisien).

## Les échanges de conteneurs au départ du Havre : le cas de sept chargeurs, en nombre EVP



Source : IAU ÎdFDMT, janvier 2008

fluvial. Deux conteneurs sur trois ont ainsi été acheminés par voie fluviale jusqu'aux terminaux de Gennevilliers et de Bonneuil-sur-Marne. 80 % des EVP sont déchargés à Gennevilliers et 20 % à Bonneuil. Ils en sont repartis par la route vers des entrepôts implantés en Île-de-France. À partir du Havre, un conteneur sur trois a été transporté par voie routière jusqu'aux entrepôts : 20 % des EVP ont été ainsi acheminés

jusqu'en Île-de-France et 80 % jusqu'aux régions Centre, de Picardie, du Poitou-Charentes... Pour les conteneurs transitant par les autres ports maritimes, la voie d'eau est également utilisée. Elle représente 76 % des flux au départ des ports nord-européens devant la route (24 %). Pour les flux au départ de Fos-Marseille, la route est le premier mode terrestre (49 %), devant la voie d'eau (37 %) et la voie ferrée (14 %).

### Le trafic conteneurisé du port du Havre

Aujourd'hui, 70 % (en valeur) du trafic maritime sont effectués en conteneurs. Avec 2,6 millions d'EVP traités en 2007, Le Havre est le neuvième port européen, le sixième du «range» nord-européen allant de Hambourg au Havre et le premier port français pour ce trafic, devant Marseille (1 million d'EVP). Avec la montée en charge de Port 2000, ouvert en 2006, Le Havre devrait traiter 4,5 millions d'EVP à l'horizon 2012 et 6 millions à terme.

Les échanges terrestres conteneurisés du Havre sont essentiellement effectués par la route, qui achemine 1,6 million d'EVP (88,5 %). 70 000 EVP (4,4 %) sont transportés par voie ferroviaire et 112 000 EVP (7,1 %) par voie d'eau. Globalement, les échanges routiers se situent au nord de la Loire, avec l'Île-de-France et la Haute-Normandie en tête (28 % et 23 % en 2004), loin devant les Pays de la Loire, la région Centre, la Picardie...

Les échanges ferroviaires, exception faite de l'Alsace (15 %), se font avec des terminaux situés au sud de la Loire, en région Aquitaine (42 %), Rhône-Alpes (36 %) et PACA (8 % en 2006).

En ce qui concerne la voie d'eau, l'Île-de-France arrive en tête (61 %), devant la Haute-Normandie (36 %). À noter la présence de la Champagne-Ardenne (3 %), grâce au port de Nogent-sur-Seine (en 2004). En 2006, le trafic conteneurisé entre le port du Havre et l'Île-de-France a été de 69 000 EVP. 36 000 EVP ont été importés par les terminaux fluviaux franciliens.

### Priorité au transport fluvial et aux terminaux intérieurs

Au début des années 2000, des enseignes de la grande distribution ont engagé des démarches portant sur le développement durable. Le choix de nouveaux modes de transport pour l'acheminement terrestre des conteneurs maritimes en a été l'un des axes privilégiés.

### Quand intérêt écologique et intérêt économique se rejoignent

Si le développement durable est au cœur de cette réflexion, il n'en demeure pas moins que les aspects économiques ont été déterminants. L'approche fluviale permet de massifier les flux, de réduire le parcours routier et la congestion et ainsi les émissions de gaz à effet de serre. Lorsque les volumes sont suffisants, elle permet également de réduire les coûts de transport en comparaison d'une chaîne de transport reposant uniquement sur le mode routier.

Pour les armateurs, outre ces deux aspects, développer leur aire d'influence pour gagner des parts de marché a motivé leur investissement comme opérateur de transport fluvial. Il s'agissait de répondre à la demande des chargeurs, de s'approcher de nouveaux marchés, de faciliter l'évacuation de leurs conteneurs depuis les terminaux maritimes, et d'anticiper le développement à venir du port du Havre.

En réduisant le parcours routier, ces acteurs prennent également en compte les contraintes à venir comme la pénurie annoncée de conducteurs de poids lourds et les futures contraintes environnementales qui pourraient prendre la forme de taxation et de restrictions de circulation.

### Une question d'organisation

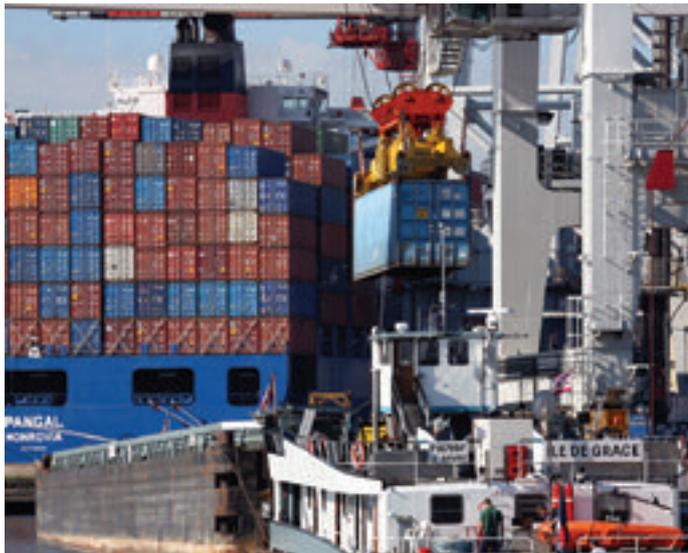
Le passage à la voie d'eau n'a pas été sans poser de difficultés. Ce mode véhicule toujours l'image d'un mode lent, inadapté aux délais imposés par la logistique, toujours plus rapides. Mais cette difficulté est levée quand le délai de transport fluvial est

### Le ballet des conteneurs : enquête sur un terminal fluvial en Île-de-France

Le terminal voit défiler cinq jours sur sept, de 6 h à 18 h 30, des barges et des camions. En sortie du terminal, le conducteur routier charge la boîte pour la livrer à l'entrepôt. En entrée, le conducteur apporte un conteneur qui aura été déposé sur un site d'importation ou empoté sur un site d'exportation. La période de pointe pour les camions se situe entre 8 h et 11 h. Mais pour les conducteurs qui livrent aux franges de l'Île-de-France et réalisent parfois plusieurs rotations dans la journée, le premier conteneur peut être chargé dès 6 h. Il arrive qu'une boîte chargée soit déposée à proximité du terminal, puis reprise et amenée sur un autre site par un deuxième chauffeur.

En trois jours, entre avril et mai 2007, 316 conteneurs sont sortis du terminal par la route. 47 % des conteneurs étaient pleins, dont 80 % des conteneurs de 40 pieds contenant principalement des produits destinés aux entrepôts de la grande distribution (électroménager, meubles, textile). Plus de 80 % des 40 pieds ont été déposés en Île-de-France. Quant aux 20 pieds, dont 80 % contenaient du carrelage ou des produits alimentaires secs destinés aux grossistes, la quasi-totalité des conteneurs pleins ont été déchargés en Île-de-France, dont deux tiers en Seine-Saint-Denis et en Essonne. Le marché des conteneurs pleins se situe dans un rayon de 70 km du terminal fluvial. Quatre communes franciliennes absorbent quasiment 60 % du volume, 20 pieds et 40 pieds pleins confondus.

intégré dans la chaîne logistique allant de la production à la mise en rayon dans le magasin. Il peut s'écouler cinquante jours entre le moment où le produit quittera le port d'exportation et la mise en rayon. Aussi la chaîne peut-elle intégrer dix jours de transport entre le port du Havre et l'entrepôt situé en Île-de-France.



Port autonome du Havre

**D'autres ports fluviaux à conteneurs devront être développés en Île-de-France pour accueillir les nouveaux trafics du port du Havre.**

Si la contrainte de temps peut être levée, il reste néanmoins un problème d'ordre structurel pour les terminaux fluviaux implantés dans le sud-est de Paris comme celui de Bonneuil-sur-Marne. Le passage des ponts du cœur de Paris limite à deux niveaux de conteneurs la capacité d'emport des barges au lieu de quatre, ce qui handicape les services et en réduit la rentabilité économique. Pour les chargeurs dont les entrepôts sont implantés en Essonne et en Seine-et-Marne, cette contrainte est dommageable, car Bonneuil est pour eux bien plus proche que Gennevilliers. Cette contrainte est doublée, jusqu'à présent, de la problématique des conteneurs vides, dont la restitution se fait davantage à Gennevilliers qu'à Bonneuil. Mais cette situation change et les armateurs

tendent à développer aussi des dépôts de vides sur le terminal val-de-marnais.

Outre ces contraintes, en Île-de-France, d'autres faiblesses limitent encore le développement de la voie d'eau : l'absence de connexion fluviale directe des terminaux de Port 2000, le déséquilibre des marchés import-export et le problème de la gestion des conteneurs vides.

### Et demain ?

Pour réduire le parcours routier, les terminaux doivent se trouver le plus près possible du marché des entrepôts. Au-delà de 100 kilomètres entre le terminal intérieur et l'entrepôt, la voie d'eau n'est plus concurrentielle par rapport à la route et, entre 30 et 100 kilomètres en Île-de-France, notamment en zone dense, l'équilibre économique n'est pas toujours

atteint. Enfin, la viabilité d'un terminal est conditionnée par l'existence d'un minimum de trafic préalable de plusieurs milliers de conteneurs.

Le rôle du terminal de Gennevilliers dans le transport fluvial de conteneurs va se renforcer avec son extension ; sa connexion fluviale est adaptée, puisque les barges peuvent transporter jusqu'à quatre niveaux de conteneurs. Mais la capacité de développement de ce terminal restera limitée à 400 000 EVP. Par ailleurs, Gennevilliers n'est pas idéalement situé par rapport aux sites logistiques de Seine-et-Marne ou d'Essonne, éloignés de 60 kilomètres, voire plus.

Bonneuil, plus proche du marché actuel, voire du marché à venir dans les départements voisins de l'Île-de-France, est mieux positionné, mais les contraintes structurelles évoquées ci-dessus limitent la rentabilité des services fluviaux et, par conséquent, le développement de ce mode. Ce problème sera en partie levé avec la mise en place de la navette ferroviaire de Rail Link entre le port du Havre et Bonneuil-sur-Marne. En tout état de cause, d'autres ports fluviaux à conteneurs devront être développés en Île-de-France pour accueillir les nouveaux trafics du port du Havre ; l'un d'eux devrait être suffisamment dimensionné et bénéficier de la tri-modalité pour devenir un grand «port inland», maillon désormais essentiel dans les chaînes logistiques du transport maritime et continental.

### Pour en savoir plus

- ROPITAL Corinne, *La place de l'Île-de-France dans l'hinterland du Havre : le maillon fluvial. Résultats des entretiens auprès des chargeurs et des opérateurs de transport fluvial - année 2007*, IAU Île-de-France, juin 2008.
- FRÉMONT Antoine, *Le monde en boîte. Conteneurisation et mondialisation*, Inrets, janvier 2007.

#### Directeur de la publication

François Dugeny

#### Responsable des éditions

Frédéric Theulé

#### Rédactrice en chef

Marie-Anne Portier

#### Article

Corinne Ropital

#### Maquette

Élodie Beaugendre

#### Diffusion par abonnement

76 € les 40 numéros (sur deux ans)

#### Service diffusion-vente

Tél. : 01 77 49 79 38

#### Librairie d'Île-de-France

15, rue Falguière 75015 Paris

Tél. : 01 77 49 77 40

ISSN 1967 - 2144