



La voie d'eau, une solution logistique d'avenir dans l'acheminement des produits sidérurgiques et de la ferraille

Dossier de presse
Décembre 2006

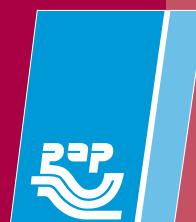
2, quai de Grenelle
75732 Paris cedex 15
Tél. : 01 40 58 28 80
Fax : 01 40 58 29 48

www.paris-ports.fr

Contact presse :

TARA
Brigitte LESCURE
bl@tara-communication.com
Tél. : 01 43 05 24 40

L'autre voie en Ile-de-France



PORT
AUTONOME
DE PARIS

Introduction.....	3
Sidérurgie et recyclage de la ferraille : des secteurs en pleine mutation.....	4
EVOLUTION DU MARCHÉ DE LA FERRAILLE.....	4
ETAT DES LIEUX EN ILE-DE-FRANCE.....	4
LES CHIFFRES DU TRAFIC.....	4
PROBLEMATIQUES DE LA PROFESSION.....	5
Le manque de moyens face à la saturation des autres modes de transport (rail/route)	5
Le stockage.....	5
l'évolution de la profession.....	5
L'aspect international du transport.....	5
La demande de traçabilité des clients finaux.....	5
RÉPONSES AUX PROBLEMATIQUES.....	5
LES PERSPECTIVES.....	6
Deux exemples.....	7
LE GROUPE DUPUY / MONSIEUR FABIEN VANDAMME, DIRECTEUR.....	7
L'entreprise.....	7
Les problématiques.....	7
Les réponses apportées en collaboration avec le Port autonome de Paris.....	7
Les moyens mis en œuvre et les investissements.....	8
LE GROUPE TMF OPERATING / MONSIEUR DENYS METAYER, DIRECTEUR GENERAL.....	9
L'entreprise.....	9
Ses problématiques.....	9
Des réponses apportées en partenariat avec le Port autonome de Paris.....	9
Les moyens mis en œuvre et les investissements.....	10
Le Port autonome de Paris et son action.....	11
LE PORT AUTONOME DE PARIS DANS LE BASSIN DE LA SEINE.....	11
LES MISSIONS DU PORT AUTONOME DE PARIS.....	11
UNE POLITIQUE D'INVESTISSEMENT À LA HAUTEUR.....	11
LE SCHÉMA D'INFRASTRUCTURES PORTUAIRES.....	11
Conclusion.....	12

Traditionnellement le domaine des grands trafics de pondéreux massifiés* (sidérurgie, charbon, BTP, céréales...), la voie navigable se développe également grâce à de nouveaux trafics de conteneurs ou de déchet. Elle a connu une croissance de 40 % en 10 ans.

Cette performance est liée à un regain d'intérêt des pouvoirs publics et des industriels pour la voie d'eau qui constitue une solution alternative au tout routier et offre de nombreux avantages logistiques.

En 2005, les industries de la sidérurgie et de la ferraille ont généré 695 702 tonnes de trafics fluvial et fluvio-maritime en Ile-de-France.

Grâce au développement des plates-formes multimodales, à l'amélioration des dessertes fluviales et au soutien du Port autonome de Paris, l'ensemble de la chaîne sidérurgique trouve sur les implantations portuaires des solutions logistiques complètes adaptées à leurs besoins d'acheminement.

Deux acteurs majeurs des secteurs sidérurgiques et de la ferraille ont restructuré leur logistique pour y intégrer le transport par voie d'eau. Les raisons qui les y ont incités, leurs approches et quelle part active prend le Port autonome de Paris dans ces actions seront développées dans ce dossier sous la forme de témoignages :

Monsieur Yves MORIN, directeur commercial et financier du Port autonome de Paris, expose les missions du Port autonome de Paris en matière de développement fluvial ainsi que les enjeux des marchés de la filière métallurgique.

Monsieur Fabien VANDAMME, directeur du groupe DUPUY spécialisé dans la récupération, le traitement et le recyclage de matériaux ferreux et non ferreux, détaille les raisons qui l'ont poussé à opter pour la voie d'eau, 4 ans après son installation.

Monsieur Denys METAYER, directeur général de TMF Operating, opérateur de logistique industrielle dont les deux tiers de l'activité sont dominés par la sidérurgie, explique pourquoi il privilégie le multimodal pour le transport d'un million de ferraille par an.

** Marchandises pesant plus d'une tonne au mètre cube, transportées en vrac*



PORT
AUTONOME
DE PARIS

EVOLUTION DU MARCHÉ DE LA FERRAILLE

Secteur très concurrentiel, le marché de la ferraille connaît de fortes fluctuations de prix liées, entre autres, à la consommation explosive d'acier en Chine.

Si les prix des produits longs à destination du bâtiment restent stables, ceux des produits plats utilisés pour les voitures ou l'électroménager et ceux des plaques pour les machines de construction ou les plates-formes offshore restent très élevés.

Ces coûts fluctuants et élevés obligent les industriels de ces secteurs à minimiser les autres coûts, dont le transport. Depuis 2003, sur un marché mondial où le coût de la ferraille avoisine les 200€/t* , la part du transport représente environ 15 %.

* Prix rendu, ce qui signifie que le ferrailleur prend à sa charge le transport des marchandises jusqu'à l'usine.



Par ailleurs, la réglementation impose une gestion rigoureuse des déchets, ce qui amène les transporteurs de ferrailles issues de la démolition, à opter pour la voie d'eau, un transport sûr et écologique. En 2004, la voie fluviale a ainsi permis de débayer par la Seine près de 15 000 tonnes de ferrailles issues de la démolition de l'usine Renault sur l'île Seguin à Boulogne Billancourt. De même, la démolition de la centrale électrique de Gennevilliers a généré 30 000 tonnes de ferrailles évacuées par voie d'eau.

Ce volume devrait s'amplifier et se développer, vers entre autres les D3E (déchets d'équipements électriques et électroniques). Les prestataires recherchent des solutions économiques pour maîtriser le surplus de coûts engendrés et le transport par voie d'eau constitue une réponse à cette problématique. Il permet également au prestataire de se positionner en Europe et à l'international. Le Port autonome de Paris, en facilitant l'implantation des « ferrailleurs », leur propose des clés pour l'export.

Le secteur de la sidérurgie, grand consommateur de ferrailles, travaille selon deux procédés :

- à partir de minerais et du charbon devant être acheminés dans les hauts fourneaux (aciéries de conversion) basés principalement dans le Nord de l'Europe.
- à partir de ferrailles alimentant les aciéries électriques, fortement présentes en Ile-de-France.

Le fluvial est une réponse adaptée aux besoins des aciéries de s'approvisionner en amont en matières premières et d'expédier en aval les produits semi-finis, notamment auprès des transformateurs de l'acier tels que COFRAFER (Bonneuil-sur-Marne), CORUS (Gennevilliers), EXMA (Limay). Ces derniers font également transiter par voie d'eau leurs produits transformés, sous forme de produits longs (bobines,...) ou de produits plats (coils,...), auprès de leurs clients en grande partie situés dans les industries du BTP ou de transformation (automobile et électroménager).

ETAT DES LIEUX EN ILE-DE-FRANCE

Filière traditionnelle du Port autonome de Paris, la filière métallurgique est très présente en Ile-de-France grâce à 3 grands sites de production de l'acier : SAM à Montereau, Alpa à Limay et Iton à Bonneuil-sur-Marne. Ces aciéries ont favorisé l'implantation dans la région d'entreprises complémentaires aussi bien en amont de la filière (récupération et traitement de la ferraille) qu'en aval (distribution de pièces en acier).

Cf. carte page 6

LES CHIFFRES DU TRAFIC

En 2005, les industries de la sidérurgie et de la ferraille ont généré 695 702 tonnes de trafics fluvial et fluvio-maritime en Ile-de-France.

Trafic fluvial (en tonnes)	2005	2006 (9 premiers mois)
Produits sidérurgiques	285 653	230 611
Ferrailles	166 667	148 116

Le Port autonome de Paris a estimé les développements du trafic fluvial à plus de 500 000 tonnes pour 2009. En effet, les implantations, réalisées et/ou commencées en 2006 grâce au Port autonome de Paris et aux municipalités, vont augmenter le flux de ferrailles et de produits sidérurgiques par transport fluvial et fluvio-maritime d'environ 70 % par rapport au trafic actuel. Il s'agit :

- d'**Unitol**, filiale de Corus (stockage et distribution de pièces en acier) : implantation au bord de la Seine à Evry
- du **Groupe Bartin** (récupération et stockage de ferrailles) : nouvelle implantation à Bonneuil-sur-Marne
- de **TMF Operating** (stockage, distribution, transformation, emballage et amélioration de l'acier) : aménagement de la plate-forme de Gennevilliers
- de **GDE** (récupération et stockage de matériaux ferreux et non ferreux) : implantation à Limay



PORT
AUTONOME
DE PARIS

Sidérurgie et recyclage de la ferraille:
des secteurs en pleine mutation

PROBLEMATIQUES DE LA PROFESSION

Les industries de la métallurgie et de la ferraille trouvent dans le trafic fluvial des réponses aux principaux enjeux de la profession qui sont :

Le manque de moyens face à la saturation des autres modes de transport (rail/route).

Moyen de transport massif, le transport fluvial constitue une alternative économiquement avantageuse au tout routier à l'heure où les prix du carburant flambent.

Le coût du transport par voie d'eau pour les chargeurs est évalué entre 7,6 et 38,1 € par 1 000 tonnes-kilomètre. Il est de 30 % inférieur à celui du transport ferroviaire (frais de rupture de charge inclus) qui représente entre 22,9 et 45,7 € par 1 000 tonnes-kilomètre et pour la route entre 22,9 et 53,4 € par 1 000 tonnes-kilomètre*.

* Etude sur le niveau de consommation de carburant des unités fluviales françaises, Efficacités énergétiques et émissions unitaires de CO² du transport fluvial de marchandises, rapport final, ADEME et VNF, janvier 2006

Un moyen de transport économique et écologique

20 millions de tonnes de marchandises transportées chaque année par voie d'eau en Ile-de-France équivalent à un million de camions en moins sur les routes.

Avec 5 litres de carburant pour une tonne de marchandise, on parcourt 500 km en voie d'eau contre 100 km en camion.

Un seul convoi poussé de 5 000 tonnes permet d'éviter la circulation de 250 camions de 20 tonnes sur les routes de la région.

La pollution générée par le trafic fluvial représente à peine 1 % des émissions d'oxyde d'azote contre 51 % pour les gaz d'échappement.

Le stockage

Le besoin de stockage de la filière est particulièrement important. Les entreprises se trouvent confrontées à la délicate question de trouver un espace suffisamment grand pour accueillir les stocks à court (dans l'attente d'un bateau) ou long terme (pour faire face aux tendances du marché).

En effet, l'accumulation des stocks pour parer à une éventuelle hausse des prix est courante. Deux solutions se dessinent alors : stocker dans un entrepôt au port ou stocker en franchise sur l'eau pour un stockage flottant occasionnel. Un convoi fluvial de 4 400 tonnes a en effet la même capacité de contenu qu'un train de 110 wagons de 40 tonnes chacun ou de 220 camions de 20 tonnes chacun.

L'évolution de la profession

Les clients finaux imposent de nouvelles exigences à la profession. Ils veulent désormais être livrés en « Juste à Temps », au dernier moment, et payer seulement à la livraison. Il est donc important de situer les stocks de produits finis et d'acier à très grande proximité des clients pour une livraison rapide.

En outre, les industries sidérurgiques n'achètent plus des ferrailles mais un produit spécifique et homogène qui doit être utilisable dès livraison : du rail cisailé, de l'acier compacté en cube, des ferrailles cisillées E40 (servant à la fabrication de coils ou de bobines d'acier), des ferrailles E8 (chutes neuves de production cisillées), de l'E 3 ou

ferraille de démolition (pour la fabrication de billettes par exemple), des ferrailles HMS ½ cisillées...

Aujourd'hui un spécialiste de la récupération et du recyclage de la ferraille doit offrir une prestation supplémentaire en triant et conditionnant la matière première.

L'aspect international du transport

Les transports étant de plus en plus internationaux, la voie d'eau est une solution économique aux transports au long cours. Elle limite les ruptures de charges par rapport au transport routier ou ferroviaire.

Cependant, des transbordements restent nécessaires aux niveaux des ports maritimes car les canaux intérieurs sont moins profonds qu'en mer, et cela augmente le coût du transport. De plus l'offre de bateaux fluvio-maritimes est encore faible. En outre de nombreuses industries, notamment automobiles, ne sont pas embranchées voie d'eau, ce qui nécessite le recours à une complémentarité des transports pour l'acheminement des marchandises.

La demande de traçabilité des clients finaux

Les clients finaux sidérurgistes souhaitent désormais connaître à tout moment le lieu de fabrication, d'emballage, de stockage des produits qu'ils achètent ainsi que l'endroit où ils se trouvent quand la livraison est déclenchée.

RÉPONSES AUX PROBLEMATIQUES

Le Port autonome de Paris aide les industries sidérurgiques en menant des actions auprès de ces filières avec :

Actions réalisées ou en cours :

- l'accompagnement, depuis 2 ans, d'un interlocuteur spécialisé dédié à ces filières
- la mise à disposition d'entrepôts de type sidérurgique avec des investissements lourds :
 - *renforcement à 30 tonnes des ponts roulants et des chemins roulants du bâtiment A1 pour TMF Operating à Limay, d'un montant de 460 000 € financé par le Port autonome de Paris,
 - *accompagnement logistique du Port autonome de Paris dans la construction d'un entrepôt de 7 000 m² pour le compte d'Unitol,...
- des investissements directs par le Port autonome de Paris sur des terrains loués aux ferrailleurs existants (*voir l'intervention de monsieur Vandamme du groupe Dupuy*)
- la construction de deux estacades (l'une dédiée au déchargement de ferrailles et l'autre au chargement de produits finis) pour la SAM à Montereau, d'un montant de 950 000 €. Le Port autonome de Paris intervient en conseil logistique complet (études) et en maîtrise d'œuvre.

Actions prévues :

- la mise à disposition de terrains pour des implantations lourdes en installations classées (répondant aux normes ICPE), d'une superficie de 40 500 m² pour Bartin et de 80 000 m² pour GDE.



LES PERSPECTIVES

Une politique de relance portuaire était cependant nécessaire pour rendre ce mode de transport attractif et accessible aux échelles nationale et internationale.

Dans leur volonté de promouvoir ce mode alternatif de transport, les pouvoirs publics ont réalisé l'importance d'une politique de relance portuaire pour :

- accompagner l'explosion à l'international de la conteneurisation
- améliorer les échanges intra et inter-régions.

Pour pouvoir accueillir en eau profonde les porte-conteneurs de 9 200 EVP (Equivalent Vingt Pieds)*, la France vient de réaliser la phase 1 de Port 2000. Grâce à des infrastructures modernes, le Port autonome du Havre prévoit de manutentionner 3 millions d'EVP en 2008 puis 6 millions en 2015 contre 2,1 millions en 2005 et verra une hausse de la part de ses transbordements de 5 %**.

Le canal Seine Nord Europe constitue le barreau manquant dans la liaison européenne à grand gabarit « Seine-Escaut » entre la Seine et le réseau fluvial Bé-

nélux. Il a pour objectif de désenclaver le bassin de la Seine et d'ouvrir la France à l'ensemble du réseau fluvial à grand gabarit du nord de l'Europe (Belgique, Allemagne, Hollande).

La mise en service de ce canal à grand gabarit, long de 106 km, interviendrait vers 2015. A terme, il permettra de reprendre 25 % du trafic de marchandises à la route dans la région du Nord et apportera une certaine flexibilité dans l'offre de transport.

** Unité de mesure de conteneurs, lesquels font conventionnellement 20 pieds de longueur (6,058 m). Un conteneur d'EVP mesure 20 pieds de long, 8 pieds de large (2,438 m) et 8,5 pieds de haut (2,591 m).*

*** Source : Au fil de la Seine / Hors-Série, octobre 2006*



LOCALISATION DES CLIENTS SIDERURGIE/FERRAILLE SUR LES SITES DU PORT AUTONOME DE PARIS

Source: Port autonome de Paris (carte non exhaustive)

LE GROUPE DUPUY / MONSIEUR FABIEN VANDAMME, DIRECTEUR

L'entreprise

Installé en région parisienne depuis 1953, le groupe DUPUY est leader de la récupération et du recyclage des matériaux ferreux et non ferreux en Ile-de-France. Son activité comporte différentes facettes : stockage, distribution, transformation, emballage et amélioration de l'acier.

La société financière VANDAMME a racheté en juin 2003, dans le cadre d'une OPA amicale, l'ensemble du groupe DUPUY, déjà coté en bourse au marché libre depuis 2000.

Le groupe possède 3 sites où se côtoient plusieurs modes de transport :

- Ivry-sur-Seine, embranché route et fer
- Bonneuil-sur-Marne, embranché fer, route et voie d'eau
- Nanterre, embranché fer, route et voie d'eau.

Grâce à ses positions routière, ferroviaire et fluvio-maritime stratégiques, le groupe DUPUY exporte ses produits recyclés en Europe et en Asie.

Les problématiques

Reporter à moyen terme une grande partie des transports de matériaux ferreux et non ferreux sur la voie d'eau

En 2003, alors que 2 des 3 sites que compte le groupe (Bonneuil-sur-Marne et Nanterre) sont directement embranchés voie d'eau, presque toutes les expéditions étaient effectuées par la route (99,98 %). Or, avec 3 sites situés en petite couronne, l'activité du groupe était impactée par les inconvénients liés à la route (bouchons, manque de camions disponibles...).

Créer des espaces de stockage pour faire face au changement du mode de colisage

Alors que les camions utilisés jusqu'alors chargeaient 25 tonnes du même produit, la charge minimum des péniches utilisées est de 750 tonnes. En effet, les expéditions de ferrailles se font essentiellement vers le nord et l'intracommunautaire et empruntent donc le canal du Nord à son gabarit actuel. Le groupe Dupuy a dû réfléchir à la nécessité de stocker jusqu'à 1 200 tonnes par produit unitaire, selon les possibilités de restriction des clients sidérurgistes.

S'équiper pour charger et décharger les navires

Les réponses apportées en collaboration avec le Port autonome de Paris

L'expertise du Port autonome de Paris

Avec la volonté de s'ouvrir au trafic fluvial, le groupe

consulte le Port autonome de Paris dès septembre 2003. Tous deux imaginent alors un projet logistique global intitulé Ile-de-France Terminal Ferrailles (ITF) qui verra à court terme une réduction de plus de 70 % de la part de la route dans les transports de matériaux ferreux et non ferreux du groupe.

Des plates-formes multimodales pour une meilleure synergie des transports

Le Groupe DUPUY développe des plates-formes multimodales pour une meilleure réactivité. La multimodalité permet de livrer tous les clients, même ceux qui ne sont pas embranchés voie d'eau. En outre, dans le métier du recyclage de la ferraille, tous les modes de transport sont nécessaires car, sur les 49 types de produits finis existants, certains (comme l'étain) sont produits en trop petite quantité ou trop peu denses pour être transportés par voie d'eau.

La construction de silos de stockage de 12 m de haut pour stocker 10 000 tonnes

Ce tonnage correspond à la capacité de production mensuelle d'un site et permet de faire face, avec une certaine souplesse, à des problèmes de gel, de grève, de problèmes techniques de bateaux chez les clients sidérurgistes.

Les moyens mis en œuvre et les investissements

La prise en charge par le Port autonome de Paris des différentes phases du projet ITF

- Réalisation des études technico-économiques,
- Recherche d'un bateau capable d'effectuer les trajets entre ses sites embranchés voie d'eau de Bonneuil-sur-Marne et Nanterre vers la Belgique et le nord de la France. Un contrat de tonnage sur un engagement de 35 000 t/an a été signé avec un transporteur francilien, dédiant à DUPUY le bateau *le Zodiaque* pour ses expéditions.
- Maîtrise d'œuvre de l'ouvrage portuaire sur Bonneuil-sur-Marne, dont le quai existant a été transformé pour recevoir des barges et des fluvio-maritimes et optimiser les chargements de ferrailles grâce à une nouvelle grue.

Des investissements partagés

Sur Bonneuil-sur-Marne, les investissements ont été partagés par plusieurs partenaires :

- le groupe Dupuy a investi 740 000 € dans la réalisation des box et 750 000 € dans l'achat d'une grue portuaire pour faire face au changement du mode de colisage,
- le Port autonome de Paris a participé à la construction des silos de stockage, d'un ponton et d'un quai droit pour un montant de 420 000 €.



PORT
AUTONOME
DE PARIS

Sur les deux sites, l'investissement total s'élève à 3,2 millions d'euros, le site de Nanterre ayant nécessité un investissement moindre.

Un investissement sur 12 ans

En 2005, les efforts ont déjà porté leurs fruits puisque la part de la route dans les expéditions a diminué d'environ 15 %, au profit du rail (5 %) et de la voie d'eau (11 %).

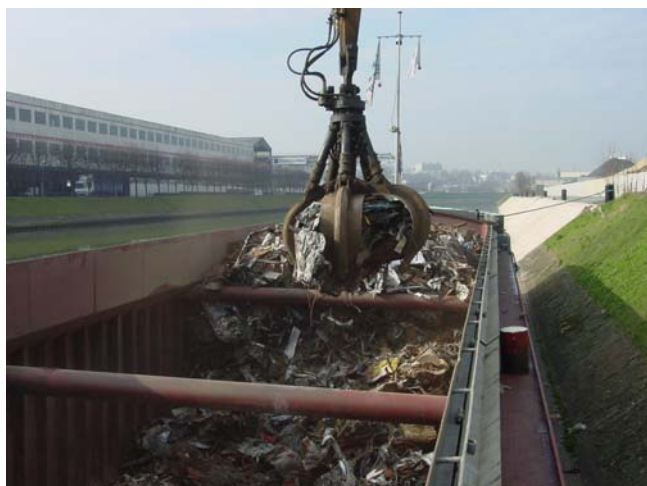
En 2007, le groupe estime que les deux sites de Bonneuil-sur-Marne et de Nanterre permettront de faire monter ce chiffre de 11 % à 46 %, dont 30 % grâce à la mise en route des équipements nouvellement installés sur le site de Bonneuil-sur-Marne (quais, ponts, pontons pour charger). Le groupe prévoit d'expédier 110 000 tonnes de produits sidérurgiques aux aciéries par voie d'eau en 2007, contre moins de 100 000 tonnes par la route.

Avec un retour sur investissement sur 12 ans, ce choix correspondait à une vraie volonté logistique et environnementale.

Le groupe Dupuy a aujourd'hui entamé une réflexion sur le mode de réception de sa matière première, c'est-à-dire les ferrailles brutes par voie d'eau. Les outils de logistique nécessaires au déchargement des navires engageront de nouveaux investissements, en moindre proportion néanmoins puisqu'une partie de l'investissement a déjà été fait.

LE GROUPE DUPUY EN ILE-DE-FRANCE EN 2005 :

- 64 M€ de chiffre d'affaires
- 70 % des ventes réalisées à l'exportation (transports longs ou moyennes distances)
- 49 collaborateurs (dont 21 chauffeurs, tous employés à la collecte de ferrailles)
- 21 camions de collecte de 12 à 40 tonnes
- 205 000 tonnes de ferrailles recyclées
- 18 000 tonnes de métaux non ferreux recyclés



Chargement de ferrailles récupérées sur le Zodiaque



PORT
AUTONOME
DE PARIS

LE GROUPE TMF OPERATING / MONSIEUR DENYS METAYER, DIRECTEUR GÉNÉRAL

L'entreprise

Le groupe TMF Operating se définit comme un organisateur logistique de transport dans une logique trimodale. Possédant 18 agences en France, il est implanté sur Gennevilliers depuis 2003 (rachat d'un entrepôt existant) et sur Limay depuis juillet 2006.

Spécialisé dans l'industrie sidérurgique, il compte les plus grandes entreprises sidérurgiques parmi ses clients (Mittal-Arcelor, le groupe Riva, Thyssen, Corus...).

Avec 1 million de tonnes de ferrailles transportées par an, il est aujourd'hui le 1^{er} transporteur fluvial de ferraille en Europe. Le groupe est très présent dans le Nord. Il approvisionne ainsi les usines de LME à côté de Valenciennes, les aciéries Riva sur Nancy et 100 % des usines de Vallourec à Saint-Saulve.

TMF Operating EN ILE-DE-FRANCE EN 2005 :

- 3 agences
- 63 M€ de chiffre d'affaires
- 63 % de son CA réalisé avec de grands sidérurgistes
- 18 % CA réalisé par voie d'eau
- 10 collaborateurs
- 50 camions
- 1 000 000 tonnes de ferrailles transportées
- 1 000 000 tonnes de produits sidérurgiques transportés
- 170 000 tonnes de ferrochromes (additifs ajoutés à la ferraille pour faire l'inox)

Ses problématiques

Transporter en grande quantité des produits industriels longs, lourds et volumineux

Eviter les ruptures de charge entre les modes de transport qui peuvent entraîner un ralentissement de la production

Stocker

Se conformer aux demandes de traçabilité des clients qui gèrent ainsi la livraison de leurs produits et le déclenchement du paiement

Des réponses apportées en partenariat avec le Port autonome de Paris

La voie d'eau pour le transport massifié de produits encombrants

Tout en proposant une alternative efficace à la saturation de la route et au manque de camions disponibles, elle reste le mode de transport le mieux adapté et le plus économique pour les grands volumes et les produits lourds. Ainsi, TMF Operating a choisi avec les aciéristes concernés de reporter le trafic combiné fer-route entre Dunkerque et Liège sur la voie d'eau.

Le fluvio-maritime pour réduire les ruptures de charges

Le transport de marchandises entre la France et l'Espagne par voie ferroviaire obligeait le groupe à effec-

teur un transbordement car l'écartement des rails entre ces deux pays diffère et nécessite un changement d'essieu des trains, donc une rupture de charge.

Différence fluvial / fluvio-maritime

Le fluvial reste limité au continent. Les bateaux, d'une capacité minimum de 750 tonnes et pouvant monter jusqu'à 1 200 tonnes, permettent de naviguer sur des canaux moins profonds et moins larges mais ne peuvent pas prendre la mer.

Le fluvio-maritime autorise des capacités de stockage de 1 500, 1 800 et jusqu'à 2 000 tonnes. A la différence des péniches, les navires fluvio-maritimes ont une coque et des étraves plus hautes sur l'eau, des ponts étanches et fermés pour leur permettre de prendre la mer.

Les plates-formes multimodales, des solutions étudiées par le Port autonome de Paris

TMF Operating peut intervenir sur tous les « produits » de la chaîne logistique sidérurgique : transport par voie d'eau de ferraille vers les aciéries, produits finis et demi-finis depuis les aciéries vers les clients, produits de transformation de type bobines pour le compte des industries de transformation (automobile entre autres).

Selon le marché, il faut pouvoir expédier rapidement et changer les destinations. La gestion optimisée du transport multimodal et son utilisation à bon escient selon les matériels transportés apportent une souplesse dans la logistique.

C'est pourquoi le groupe TMF Operating loue deux entrepôts franciliens au Port autonome de Paris qui lui permettent de poursuivre une logique trimodale (embranchement fluvial/maritime et ferroviaire pour les approvisionnements et route pour les livraisons).

Des magasins avancés pour stocker à proximité de ses clients

Pour répondre aux exigences de ses clients finaux qui demandent à avoir un produit livré rapidement chez eux et prêt à être utilisé, TMF Operating met en place des magasins avancés. Dans ces derniers, le groupe est capable d'enlever tous les emballages, de commencer à préparer la bobine et de les stocker ou de leur livrer directement, selon les désirs des clients finaux.

Pour ce faire, le Port autonome de Paris travaille avec le groupe afin d'augmenter la capacité du pont roulant à 30 tonnes au port de Limay et permettre ainsi le chargement et déchargement des coils. En outre, il participe à l'isolation des entrepôts pour en contrôler la température et éviter la rouille.

Les réponses apportées par le Port autonome de Paris à TMF Operating lui ont permis de réaliser 18 % de son chiffre d'affaires par la voie d'eau en 2005.



PORT
AUTONOME
DE PARIS



Plate-forme de Gennevilliers



Exemple d'entrepôt sous température contrôlée
(magasin Valsid à Valenciennes)

Les moyens mis en œuvre et les investissements

Des investissements pour permettre le stockage à Gennevilliers dans 5 400 m² d'entrepôts.

Le fluvio-maritime, une réponse à l'import/export

Le groupe transite de manière internationale et réalise l'export et l'import de 100 000 tonnes de produits finis en acier sur la plate-forme de Gennevilliers :

- TMF Operating expédie 70 000 tonnes de fils-machines* pour le groupe Riva en fluvial et fluvio-maritime, vers l'Angleterre notamment. En effet, une des usines du groupe RIVA, est située à Montereau où les fluvio-maritimes n'ont pas accès (essentiellement pour des raisons économiques car l'enfoncement disponible sur la Seine amont ne permet pas à un fluvio-maritime d'optimiser son chargement). Les produits sont donc chargés sur des barges, puis transbordés en fluvio-maritime via l'entrepôt de TMF Operating. Ce mode d'expédition oblige parfois à des approches sur des ports avancés qui peuvent recevoir le fluvio-maritime.
- Il réalise l'importation en France de 30 000 tonnes de produits inox pour le compte d'Acerinox, le premier aciériste en inox d'Europe situé à Algésiras (Espagne). Dans cette optique, TMF Operating s'est développé sur Limay pour se rapprocher des industries automobiles (Peugeot-Poissy, Renault-Flins) et du groupe Riva qui exporte de plus en plus sur l'Angleterre et l'Espagne.

* Le fil-machine sert dans les travaux publics à réaliser des armatures ou des treillis soudés par exemple.

La voie d'eau représente une ouverture vers l'international et offre des perspectives pour les logisticiens. C'est ainsi que TMF Operating représente le seul exemple de transbordement fluvio-maritime en Ile-de-France grâce à la desserte exceptionnelle de la plateforme de Gennevilliers. Il bénéficie de ce fait du trafic de la ligne fluviale de conteneurs avec le Havre, Rouen et l'Europe du Nord pour ses acheminements.

L'évolution d'une profession contribue à des réponses plus adaptées

Denys METAYER rappelle que la voie fluviale s'est développée grâce à l'abandon du tour de rôle des mariniers. Les bateaux arrivés les derniers repartaient les premiers, même s'ils n'étaient pas les mieux adaptés aux marchandises transportées (le transport des coils nécessite que le bateau soit renforcé).

La possibilité de choisir son marinier pour un transport a permis de réduire les prix de transport de -15 à 20 %. Quant au marinier, il évite de naviguer à vide.

Cependant les mariniers se raréfient et les transporteurs se trouvent confrontés à un manque de cale.

Créé en 1970, le Port autonome de Paris est aujourd'hui le 1^{er} port fluvial de France et le 2^{ème} en Europe. En 2005, 20,8 millions de tonnes de marchandises ont transité par ses installations, un chiffre en hausse qui démontre l'attractivité et la pertinence de la voie d'eau.

LE PORT AUTONOME DE PARIS DANS LE BASSIN DE LA SEINE

Le bassin de la Seine s'étend sur 5 régions et 17 départements, ses frontières s'étendant à tout le quart Nord-Ouest de la France.

Les 1 500km de voies navigables de ce bassin assurent l'approvisionnement en marchandises de l'Île-de-France via le Port autonome de Paris. Ce dernier a enregistré, en 2005, une hausse du trafic par voie d'eau de 6 % (20,8 millions de tonnes) en Île-de-France réalisant ainsi son meilleur résultat sur les 10 dernières années.

Par ailleurs, les trafics de conteneurs maritimes entre Paris et Le Havre ont augmenté de 41,4 %, soit 73 694 EVP, plaçant ainsi le Port autonome de Paris parmi les premiers terminaux fluviaux avec Strasbourg et Lyon. Cette progression est le résultat du développement de l'activité de l'opérateur Logiseine entre Paris-Gennevilliers, Rouen et le Havre et de l'ouverture de 2 nouvelles lignes conteneurisées entre Paris et le Havre.

LES MISSIONS DU PORT AUTONOME DE PARIS

Le Port autonome de Paris a pour mission la promotion et le développement du trafic fluvial en privilégiant :

- la gestion et le développement d'installations portuaires en Île-de-France tout en veillant à leur intégration paysagère dans le milieu urbain. Le Port autonome de Paris met à disposition l'expertise d'ingénieurs et d'urbanistes compétents en aménagement de ports et d'installations portuaires.
- le développement logistique et commercial, en favorisant par exemple l'implantation des entreprises dans les zones portuaires. Le Port autonome de Paris participe au dynamisme du tissu économique local en accompagnant les entreprises qui souhaitent s'implanter sur les installations portuaires.
- le désengorgement des axes routiers grâce à une politique active en faveur des modes de transport alternatifs.
- la préservation de l'environnement, en contri-

buant à diminuer l'impact environnemental des activités logistiques des entreprises : avec moins de camions sur les routes, les nuisances sonores et les pollutions atmosphériques diminuent.

UNE POLITIQUE D'INVESTISSEMENT À LA HAUTEUR

Le Port autonome de Paris a établi un plan d'investissement 2005 - 2009 de 181,5 M€. En 2005, l'investissement s'est élevé aux alentours de 28 millions d'euros, soit la moitié de son chiffre d'affaires. En 2006, le montant des investissements s'élèvera à 33 millions d'euros, soit 17,5 % de plus que l'année précédente.

Une moitié de ces investissements répond à la mission d'intérêt public du Port autonome de Paris, elle est destinée à des opérations structurantes d'aménagement de ports et de leurs infrastructures dans des perspectives de long terme. L'autre moitié est consacrée à des investissements générant des recettes dans le court terme avec une rentabilité moyenne de 7 à 11 %.

Le Schéma des Infrastructures Portuaires, adopté par le Conseil d'administration du Port autonome de Paris le 6 octobre 2005, vise à soutenir dans un cadre national et européen :

LE SCHÉMA D'INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

Le Schéma des Infrastructures Portuaires, adopté par le Conseil d'administration du Port autonome de Paris le 6 octobre 2005, vise à soutenir dans un cadre national et européen :

- l'aménagement des plates-formes multimodales,
- l'insertion des ports urbains dans la ville par leur rénovation, leur réhabilitation.

Pour préparer l'ouverture du canal Seine-Nord Europe qui reliera la Seine et le port de Paris au nord de l'Europe fluviale, le Port autonome de Paris procède à :

- l'acquisition de terrains stratégiquement situés sur le tracé du canal, à l'exemple de Bruyère-sur-Oise ;
- l'aménagement des sites existants comme à Saint Ouen l'Aumône ;
- la réalisation d'un pôle logistique à Achères.

Le Port autonome de Paris anticipe également l'ouverture officielle de Port 2000 en Haute-Normandie et investit pour devenir un véritable *hinterland* du port du Havre.

Pour répondre à une hausse du trafic fluvial sur la Seine estimée à 200 %, le Port autonome de Paris a développé sa plate-forme fluvio-maritime de Gennevilliers. Pour ce faire, 12 hectares de terrains sur Gennevilliers ont été acquis et la capacité du port va être doublée.



Saturation des transports, mutation de la profession, actions en faveur de l'aménagement des voies d'eau : ces différents paramètres concourent à promouvoir le transport fluvial.

Le Port autonome de Paris soutient activement le développement des industries des filières métallurgiques et sidérurgiques par des investissements mais aussi par la mise à disposition d'expertises, de terrains en bordure de voie d'eau et d'équipements.

La promotion de ce mode alternatif de transport risque d'être néanmoins freinée si, à l'avenir, les pouvoirs publics ne se penchent pas sur deux enjeux du secteur :

- étoffer et rajeunir la flotte française, qui ne compte actuellement que 1 800 bateaux, pour pouvoir assurer un pré-acheminement ou un post-acheminement de qualité des conteneurs vers les ports maritimes.
- renouveler les effectifs pour éviter que, dans la prochaine décennie, l'offre de service de marinières soit inférieure à la demande.

LE PORT AUTONOME DE PARIS EN QUELQUES CHIFFRES

Le Port autonome de Paris est un établissement public de l'Etat, présent en Ile-de-France avec :

- 200 salariés
- un chiffre d'affaires de 61,8 millions d'euros en 2005
- 70 sites dont 60 ports urbains et 10 plates-formes multimodales (qui combinent plusieurs modes de transport : fluvial, maritime, routier, ferroviaire et parfois oléoduc)
- 500 km de voies navigables en Ile-de-France
- 1 000 hectares d'espaces portuaires dans la région
- près d'1 million de m² d'entrepôts, bureaux et locaux d'activité (dont 300 000 sont directement la propriété du Port)
- 7 millions de passagers transportés en 2005
- 20,8 millions de tonnes de marchandises transportées par voie d'eau dont près des deux tiers concernant des matériaux de construction
- 5% du linéaire des berges franciliennes gérés par le PAP
- Trafic conteneurs par voie d'eau en forte hausse (+ 41,4 % en 2005) avec 73 700 EVP (Equivalent Vingt Pieds)
- 600 entreprises implantées dans les secteurs industriels de l'automobile, les matériaux de construction, les aciers, les produits agroalimentaires...
- 10 000 emplois directs sur l'ensemble des sites générant plus de 60 000 emplois indirects



PORT
AUTONOME
DE PARIS