

# EXEMPLES A SUIVRE DE TRANSPORT COMBINE



## TANG FRERES-LOGISEINE



FLEUVE - ROUTE

PRODUITS AGRO-ALIMENTAIRES

### LE HAVRE-GENNEVILLIERS



#### Acteurs impliqués

Chargeur : TANG FRERES  
Opérateur : LOGISEINE

Depuis 1994, le trafic acheminé par voie fluviale entre le Havre et Gennevilliers est en constante progression. Avec 90.000 EVP en 2006, le trafic fluvial a connu une nouvelle hausse ce trafic incluent les flux des Ports de Rouen et Le Havre). Tang Frères utilise la voie d'eau dès que la nature des produits le permet. Reconnaisant les avantages importants du transport fluvial et convaincus de l'intérêt commun, les deux acteurs se sont alliés afin d'optimiser l'opération.

## Contexte de la liaison de transport combiné

#### Nature du projet

Type de Transport combiné :  
Fleuve-Route dans le prolongement d'une ligne maritime

Secteur d'activité : Grande distribution

Type de marchandises :  
Alimentaire non périssable

Date de création : 1999

#### L'opérateur Logiseine

Depuis 1994, Le GIE LOGISEINE assure le service de transport combiné fleuve-route via la Seine. Il regroupe trois acteurs :

- Un armement fluvial : La CFT (Compagnie Fluviale de transport)
- Un opérateur de terminaux havrais : Terminaux de Normandie
- Une société gestionnaire de la plate-forme de Paris Gennevilliers : Paris terminal

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007 la CFT est devenue majoritaire en détenant 55% du GIE.

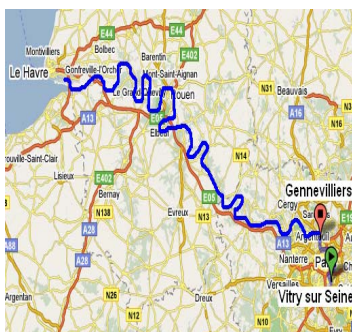
#### Le chargeur Tang frères

Avec plus de 4000 EVP par an et près de 68.000 tonnes (flux total), Tang Frères est un acteur important. Ses marchandises, en provenance de l'Extrême Orient essentiellement de la Thaïlande, de la Chine, du Vietnam ou des Etats-Unis sont livrées aussi bien dans la Région Parisienne qu'en province et à l'étranger. Toutes les marchandises sont groupées en Chine afin de réduire les coûts liés au transport. Tang Frères travaille avec Logiseine mais aussi avec CMA/CGM sur la Seine avec des départs de convois fluviaux le mardi et le vendredi.

#### Description des opérations

Les importations de Tang Frères en provenance de l'Extrême Orient représentent environ 95% du volume total des marchandises importées par le chargeur. Deux facteurs rentrent en compte pour le choix du moyen de transport utilisé : d'une part la plupart des marchandises sont périssables, car essentiellement alimentaires, et d'autre part les impératifs de livraison en Région parisienne. Ces deux facteurs empêchent Tang Frères de faire transiter un volume plus important de conteneurs par le fleuve. La part du transport combiné dans l'activité totale de transport est de 15%. Pour toute marchandise non périssable et moins urgente Tang Frères fait appel à la voie fluviale.

#### Trajet emprunté



#### Genèse du projet

Depuis 1999, le chargeur utilise le transport fluvial pour acheminer les marchandises jusqu'au port de Gennevilliers et quelques fois jusqu'au Port de Bonneuil en fonction du dépôt final : Vitry Sur Seine ou Alfortville. Ce moyen de transport vient en substitution au mode ferroviaire qui n'est utilisé aujourd'hui que pour l'import de farines ou de riz en provenance d'Italie (le coût étant plus faible).

Les multiples faiblesses commerciales et opérationnelles de la SNCF ont incité Tang Frères à rechercher un moyen de transport plus fiable et sûr.

L'association avec Logiseine s'est faite naturellement de part leur relation déjà existante. Le chargeur a misé sur le fluvial et fait transiter près de 600 EVP par an par ce mode, étant contraint d'acheminer le restant de ses flux par la route du fait leur caractère urgent et/ou périssable.

## Organisation logistique et technique

### Actions réalisées en amont de la mise en place de la liaison

La proximité de la plateforme maritime et fluviale a favorisé la mise en place de la liaison. La démarche commerciale de Logiseine auprès de Tang Frères ainsi que les relations entre les deux acteurs, ont convaincu le chargeur de la viabilité de l'opération.

### Description des opérations logistiques

Les flux de Tang Frères sont saisonniers. Les opérations de transport sont alors simplifiées car les commandes sont établies à l'avance. Par conséquent, la planification du transport par barge ne pose aucun problème pour ce chargeur.

Les flux à l'import arrivent au port du Havre en provenance de l'Extrême Orient et sont transbordés à l'aide de portiques électriques sur des barges appartenant à la CFT : il peut s'agir de pousseurs ou de barges à ballast amovibles. Avec quatre départs par semaine, Logiseine, assure le transport entre Le Havre et Gennevilliers. Avec une telle fréquence, le chargeur peut pallier les urgences qui peuvent survenir : une demande plus importante, etc....

Arrivés à Gennevilliers, les conteneurs sont alors transbordés sur des camions (44 T à 3 essieux ou 40 T à 2 essieux), pour être acheminés vers le centre de distribution de Tang Frères à Vitry Sur Seine. L'opérateur Logiseine propose un transport combiné fleuve-route porte à porte associant barge et camion. Tang Frères centralise la marchandise pour ensuite la redistribuer dans la Région Parisienne avec ses propres véhicules. Une part des marchandises est réexpédiée à l'étranger, surtout vers la Belgique ou l'Espagne, par la route. Tang Frères dispose d'une flotte de camions en propre pour la livraison mais fait aussi appel à d'autres transporteurs pour les livraisons à l'étranger.

### Services associés au transport

Dans le cas considéré, Tang Frères dispose d'une franchise de stockage de 3 jours calendaires puis facturée 10€ par conteneur et par jour au delà. Le chargeur dispose d'un service de dégroupage des conteneurs et bénéficie également du dédouanement sur le Terminal à Gennevilliers.

D'autres services sont proposés par Logiseine aux chargeurs à l'import et à l'export notamment le dédouanement sur barge.

### Conditions de délais

Les impératifs de livraison chez le client obligent au respect des délais, mais dans la mesure où les contraintes des marchandises qui transitent par le fleuve sont faibles (non périssable), la lenteur du transport fluvial ne gêne aucunement le chargeur.

Les fréquences des rotations des barges opérées par Logiseine ainsi que les deux départs CMA/CGM sont satisfaisantes.

Chargement Le Havre	Déchargement Paris Gennevilliers
De 7h à 19h selon rotation entre les terminaux maritimes	Début des opérations 6h
Lundi	Mercredi
Mercredi	Vendredi
vendredi	Lundi

### Facteurs d'optimisation

Pour les deux acteurs, l'élément essentiel pour optimiser l'opération serait une hausse des volumes de marchandises transportées.

Pour le chargeur un autre élément rentre en ligne de compte : Tang Frères fait transiter des flacons de « sauces » par la route, car ces marchandises nécessitent un contrôle sanitaire. En effet, ce passage obligatoire défavorise le transport par barge car le conteneur est repris directement de la station sanitaire par le transporteur routier. Dans le cas contraire, le chargeur doit reprendre le conteneur de la station sanitaire et le déposer sur le terminal fluvial (une manutention supplémentaire): cette opération engendre un coût supplémentaire de 183€ qui représente un handicap pour le transport combiné. Une baisse de ce coût supplémentaire permettrait d'avoir recours au transport fluvial pour ce trafic.

### Éléments clefs

**Fiabilité et qualité du transport**

**Dédouanement sur l'entrepôt à Gennevilliers**



### Éléments opérationnels

**Fréquence des liaisons** : 4 par semaine

**Vitesse moyenne** : 14 Km/h

**Trafic annuel** : 600 EVP

**Matériel utilisé** : barges pousseurs  
Conteneurs 20'

Portiques pour les transbordements

**Taux de trajets à vide** : 20%

**Fiabilité des délais** : 100%

**Conditionnement** : conteneurs /palettes

**Distance** : 390 km pour le TC (dont post acheminement 35 km) et 200 km par la route

**Temps de parcours** : TC : 36h et par la route 4h

## Aspects environnementaux

Différentes études ont été menées lors du lancement de Logiseine en 1994, car le GIE a été créé dans le but de développer le transport par voie fluviale.

Le recours au transport combiné permet aujourd'hui une réduction de 35% des émissions de gaz à effet de serre. De même, 500 camions sont ainsi évités sur l'axe déjà congestionné entre Le Havre et la région parisienne.

Les deux acteurs considèrent que l'impact du transport combiné est positif pour l'image de marque de l'entreprise. L'aspect environnement fait partie de la stratégie commerciale de Logiseine.

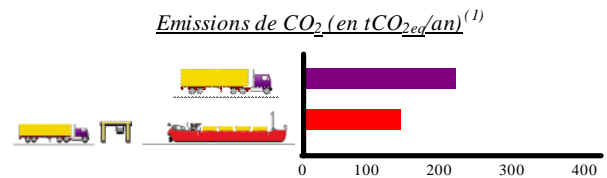
### Critères clés

**Emissions de GES évitées** : 82 tonnes de CO<sub>2</sub>eq.

**Economie d'émissions par rapport au scénario routier** : 35 %.

**Nombre de camion évités sur les routes** : 500 camions

**Consommation de carburants évités** : 30 725 litres de gazole.



(1) Données calculées à partir de la méthodologie du bilan carbone de l'ADEME sur la base des trajets aller entre Vitry et le port du Havre pour la période de janvier à décembre 2006.

## Aspects économiques

### Financement du projet de transport combiné

Cette liaison bénéficie de l'aide à la manutention du Ministère des Transports.

### Facteurs de prix

Le chargeur négocie avec la compagnie maritime le prix du transport de bout à bout. Le trajet Le Havre-Vitry Sur Seine est facturé au chargeur 400€ par conteneur. Ce prix est fixe et ne subit aucune altération.

Le coût du transport par barge, environ 5% inférieur au coût du transport routier, n'a pas été un paramètre majeur pris en compte lors du report modal.

### Perspectives économiques et projets d'investissements

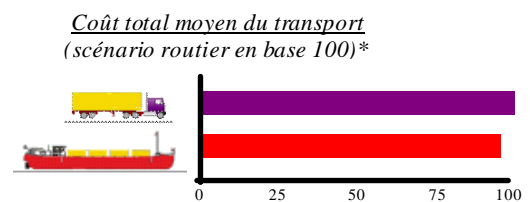
Le chargeur prévoit une hausse du volume des marchandises de 10%, et il a des projets d'investissement dans un entrepôt à Bonneuil afin de pouvoir dédouaner ses marchandises.

Avec la hausse de la part du capital détenu par la CFT dans le GIE, Logiseine a des projets d'investissement et de modification de l'offre, qui ne font pas l'objet de communication à l'heure actuelle.

### Critères clés

**Prix de revient estimé du transport combiné par rapport au routier** : le transport combiné est environ 5% moins cher que le routier

**Coûts du post acheminement**: 150€



\* Pour des raisons de confidentialité, le prix du transport combiné est donné sous forme de comparaison par rapport au transport routier

## Aspects sociaux

Dans le cadre de cette liaison spécifique avec ce chargeur, aucun emploi n'a été créé chez Logiseine. C'est la création de l'opérateur et l'ouverture de cette ligne qui a créé des emplois : 15 au départ.

De manière générale, le recours au transport combiné fleuve-route rend le transport routier plus flexible, le travail des chauffeurs est optimisé, et sûr car en permettant de positionner les chauffeurs routiers autour des terminaux fluviaux, il réduit les distances routières limitant ainsi les risques d'accidents.

## Comparaison avec un scénario routier

Le trajet routier (Le Havre-Gennevilliers) est beaucoup plus court que le trajet fluvial : 200 km contre 355 km. Les délais d'acheminement sont globalement plus longs par le fleuve, 36 h au total alors que le trajet routier se fait en seulement 4h.

Cependant, dans un contexte européen de plus en plus favorable aux modes de transport alternatifs à la route saturée, la voie d'eau reste une solution performante et respectueuse de l'environnement.

Par ailleurs, la distance entre Le Havre et Paris est courte et sauf une « explosion qualitative de l'offre ferroviaire », l'alternative pour les transports routiers non urgents, comme c'est le cas dans cet exemple, est essentiellement la voie fluviale (Seine).

S'il est vrai que le transport routier reste très compétitif et capable de s'adapter aux besoins des donneurs d'ordres, les coûts externes pour la société dont il est à l'origine sont encore très importants.

- ⇒ Encombrement des axes routiers (Vallée de la Seine, arrivée au Havre)
- ⇒ Nuisances sonores pour les riverains d'infrastructures routières
- ⇒ Environnement : émissions importantes de CO2 et polluants

D'autre part le chargeur estime que les poids lourds sont encore la cause de nombreux accidents sur la route dus à un rythme de travail très soutenu pour les chauffeurs. En contrepartie les accidents survenus dans le transport fluvial restent très rares.

## Enseignements

### Facteurs de réussite déterminant de l'opération

Le chargeur considère que pour que l'opération fonctionne il fallait avant tout une excellente collaboration entre les différents acteurs, surtout lorsque l'opération débuta. L'opération se distingue aujourd'hui par sa qualité et par la fiabilité du service.

Pour l'opérateur, la réussite est due à une internalisation des postes de charge en créant le GIE (groupement d'intérêt économique).

Le transport fluvial revêt plusieurs avantages :

- ⇒ économique car peu coûteux en énergie
- ⇒ peu polluant
- ⇒ permet aussi de transporter des tonnages importants à moindre coût : massification et réduction du prix de revient.
- ⇒ peut représenter un avantage logistique, en permettant d'économiser des frais d'entreposage

### Freins et obstacles rencontrés

Le chargeur n'a pas rencontré d'obstacles particuliers depuis la mise en place de l'opération.

L'opérateur considère que le plus difficile a été de changer les habitudes de travail des chargeurs dans l'anticipation de la demande de transport. Contrairement au transport routier, le transport fluvial nécessite anticipation et programmation. Ce mode de fonctionnement n'est pas courant pour le chargeur ayant uniquement recours au transport routier qui fonctionne souvent au coup par coup.

La compétitivité du transport routier a rendu le début de l'opération difficile : à prix égal comment convaincre les chargeurs d'avoir recours au transport fluvial ? Il fallait une réelle volonté du chargeur pour qu'il adhère au projet.

### Pistes d'amélioration et facteurs d'optimisation

Les deux acteurs prévoient une hausse de la demande des chargeurs quant au recours au transport fluvial. Pour satisfaire les besoins, plusieurs objectifs sont encore à atteindre :

- ⇒ Continuer d'améliorer la viabilité et l'efficacité du transport fluvial
- ⇒ Améliorer les infrastructures de navigation et supprimer les goulets d'étranglement (écluses...)
- ⇒ Rendre le transport fluvial plus compétitif vis-à-vis du routier, notamment en réduisant le coût des manutentions sur les terminaux pour les barges (problème lié aux petits volumes manipulés par les portiques pour ce type de transport).

### ✉ Contacts

Mr PRASIT, TANG FRERES, Directeur Logistique,  
Tel : 01.49.60.56.24 Email : [prasit@tang.fr](mailto:prasit@tang.fr)

Yves BODILIS, LOGISEINE,  
Tel : 02.35.53.50.76 Email : [yves.bodilis@logiseine.com](mailto:yves.bodilis@logiseine.com)

### 📖 Pour en savoir plus

#### Sites des partenaires :

<http://www.logiseine.com>

<http://www.cft.fr>

#### Sites de l'ADEME et Viacombi :

<http://www.ademe.fr>

<http://www.viacombi.fr>