

# Le système portuaire et logistique de la Tamise

## Analyse du cas de Thames Gateway



©Thames Gateway Kent Partnership



©AURH



©DP World

# THAMES GATEWAY : LE PROJET DE RECONQUÊTE DE LA TAMISE PAR LA CAPITALE LONDONNIENNE

Thames Gateway fédère des territoires depuis l'est de Londres jusque la mer du Nord. Il s'étend sur environ 70 km et couvre plus de 80 000 hectares répartis sur trois régions : le Grand Londres, le South Essex, le North Kent et 18 collectivités locales (deux comtés et 16 districts).

Thames Gateway constitue le projet de développement de la métropole londonienne sur les bords de la Tamise. Il se traduit par le desserrement urbain de la capitale britannique vers l'ouest et la réappropriation du fleuve.

L'enjeu est de faire face à un accroissement rapide de la population et de conforter la place de Londres en tant que ville-monde. Le projet comprend le développement de zones d'activités économiques (tertiaires, industrielles et logistiques), des programmes immobiliers et de rénovation urbaine, le développement des infrastructures et des offres de transport (fer, route, air, fret et passagers). Il se déploie sur un territoire, en déshérence, mal desservi, ponctué de friches industrielles et confronté à d'importantes difficultés économiques.

Initié depuis le milieu des années 1990, Thames Gateway s'inscrit dans une double dynamique :

- la **reconquête urbaine des Docks Lands**, ancien port de Londres peu à peu vidé de ses activités et transformé en espace de négoce, de finance et de logements ;
- la **connexion de la métropole londonienne et du Royaume-Uni à l'Europe et au reste du monde** à travers la desserte ferroviaire, portuaire et aérienne. La réalisation de la ligne à grande vitesse reliant Londres au continent européen via l'Eurostar, la création d'un nouveau port en eau profonde à l'embouchure de la Tamise et le projet avorté de nouvel aéroport (Boris Island) constituent les piliers de cette ambition.

Le projet connaît une nouvelle impulsion à partir de juillet 2005, lorsque Londres est choisie pour organiser, en 2012, les Jeux Olympiques d'été, en particulier dans les limites du Grand Londres.

Plusieurs facteurs clés de réussite ont été ciblés par les autorités pour la réalisation du projet :

- le développement de la connectivité multimodale (rail, fleuve, mer, air) tant pour les passagers que pour les marchandises ;
- la systématisation des infrastructures intelligentes ;

- l'atteinte de masses critiques en terme de flux (personnes et marchandises), justifiant le développement d'une offre de logements et d'importants investissements dans le réseau d'infrastructures, en particulier ferroviaire ;
- l'attraction de personnes créatives afin de renforcer l'économie de la connaissance ;
- l'intégration environnementale et paysagère ;
- l'utilisation des énergies renouvelables.

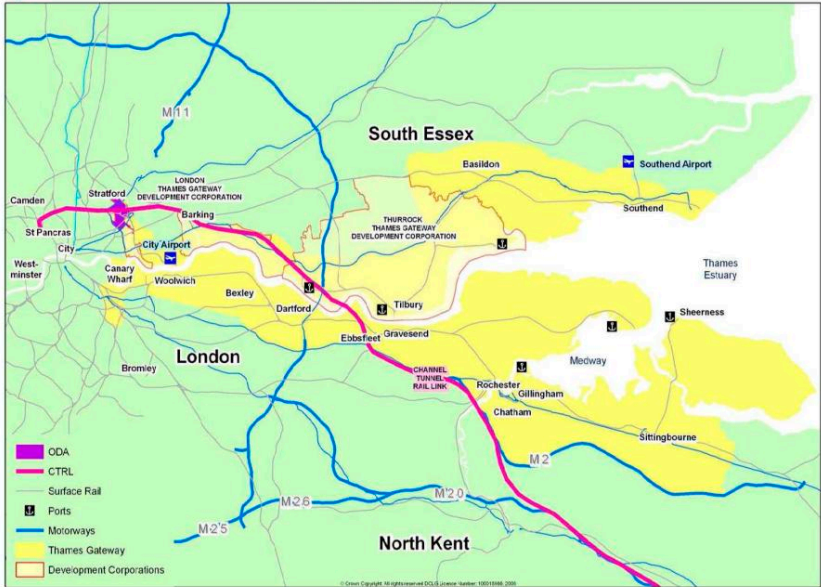
Parmi les projets les plus emblématiques du Thames Gateway on peut citer :

- les gares de Stratford et Ebbsfleet en lien avec la réalisation de la ligne à grande vitesse reliant Londres à l'Europe continentale. Un important programme de développement urbain accompagne ces réalisations (logements, équipements, activités), programme aujourd'hui inabouti concernant Ebbsfleet. Le secteur de Stratford a quant à lui profité de la candidature londonienne aux Jeux Olympiques de 2012 pour se développer ;
- le Thames Gateway Bridge, pont routier devant relier Beckton et Thamesmead, projet abandonné ;
- le crossrail project, qui consiste en la création d'une nouvelle ligne de transport en commun d'est en ouest de la capitale londonienne. Il devrait être opérationnel à partir de 2018 ;
- la réalisation du London Gateway, nouveau port de Londres en eau profonde dans l'estuaire de la Tamise.

Si aujourd'hui beaucoup de projets ont été abandonnés, en particulier sur les territoires en dehors des limites du Grand Londres, ou font face à un certain nombre de difficultés (à l'instar du projet d'aménagement autour de la gare d'Ebbsfleet), Thames Gateway n'en demeure pas moins un projet inédit en terme d'ambition, de dimension territoriale, de financement. Il aura permis à Londres de renforcer son attractivité et d'asseoir sa puissance économique en anticipant les effets de la globalisation.



### Thames Gateway



Source : Institute For Sustainability

### Projet d'aménagement des Docks Land - vue projetée



Source : Institute For Sustainability

### Projet d'aménagement autour de la gare d'Ebbsfleet, vue projetée



©Land Securities

## ■ ■ ■ SUITE THAMES GATEWAY : LE PROJET DE RECONQUÊTE DE LA TAMISE

### Focus sur la gouvernance du Thames Gateway

Le projet de transformation de Thames Gateway était mené à l'origine par l'État sous la responsabilité du Département for communities and local government (DCLG) en charge de la planification stratégique et de la coordination des actions. La mise en œuvre a été confiée à des agences régionales de développement : SEEDA, EEDA et LDA respectivement pour les régions du sud-est de l'est et de Londres, sous tutelle de l'État.

Les élections de 2010 ont redistribué les cartes de la gouvernance du projet. Si l'État reste un acteur incontournable, de nouvelles dispositions ont permis de donner plus de poids aux acteurs locaux. Les agences régionales de développement ont été dissoutes en 2012. Les compétences de la LDA (London Development Agency) ont été transférées à la greater London authority, structure administrative locale unique pour Londres, responsable entre autre de la planification des transports, de l'aménagement et des grands projets urbains. Dans le même temps, au niveau gouvernemental, l'unité dédiée à la mise en œuvre de Thames Gateway a été dissoute, laissant la démarche sans coordination globale.

S'agissant de la mise en œuvre des projets, celle-ci repose sur une vision partagée de la stratégie de développement entre acteurs publics et privés et sur une approche libérale, typiquement anglaise, visant à investir le minimum

d'argent public dans les infrastructures et les équipements et le maximum dans le marketing, tout en proposant des incitations fiscales pour attirer les investisseurs privés.

À ce jour, il n'existe plus, d'après les informations disponibles, d'organisme de gouvernance unifié dédié au développement de Thames Gateway, bien que l'État garde un rôle important conformément au mode de gouvernance britannique. L'organisation actuelle penche plutôt en faveur d'une communauté d'acteurs publics et privés, partageant une vision et des enjeux communs, cherchant à faire entendre leur voix et à tirer profit des effets liés à la dynamique de projets et de métropolisation engagée il y a près de 30 ans. Parmi ces acteurs on peut citer :

- le Greater London Authority, qui se limite à l'aire métropolitaine londonnienne ;
- Transport For London, en charge de la gestion et de l'organisation des transports londonniens ;
- Port of London Authority, autorité en charge de la gestion du port de Londres ;
- le Thames Gateway South Essex, agence de coordination des projets de développement du South Essex dans sa partie incluse dans le périmètre de Thames Gateway. L'agence regroupe des représentants d'entreprises et de 6 collectivités locales ;
- le Thames Gateway Kent partnership, l'at-ter-ego du Thames Gateway South Essex pour le Kent.

### Vue vers le dôme du millénaire sur la péninsule de Greenwich



Source : AURH



# LONDON GATEWAY : LA COMPOSANTE PORTUAIRE ET LOGISTIQUE DE THAMES GATEWAY

## Inscrire la métropole londonienne dans la mondialisation

Mis en service fin 2013 et localisé à une quarantaine de kilomètres de Londres, London Gateway est devenu le nouveau terminal à conteneurs de la capitale britannique. Il constitue la composante portuaire et logistique du projet Thames Gateway. L'objectif : permettre l'inscription de Londres dans le parc logistique européen, mais aussi une plus forte intégration des flux logistiques avec le bassin de consommation londonien. Dans cette optique, Felixstowe et Southampton ont été jugés trop éloignés de la capitale, tandis que le port de Tilbury situé plus en amont vers Londres ne permet pas l'accueil des porte-conteneurs de dernière génération. La décision de créer un nouveau port est également à mettre en relation avec des arguments d'ordre économiques et environnementaux : il s'agit à la fois de réduire les coûts et le bilan carbone du transport de marchandises et d'accroître sa compétitivité.

Localisé à l'embouchure de la Tamise, le London Gateway a été mis en service en 2013. Il est un des maillons du système portuaire de la Tamise. Celui-ci est constitué d'un chapelet de terminaux et de quais de toute nature et de toute taille offrant à la métropole londonienne un système portuaire complet en capacité de traiter tous les types de trafic (vracs liquides, vracs solides, conteneurs, roro, etc.). Aménagé, opéré et géré par DP World pour 1,79 milliard d'euros, London gateway a pour objectif de devenir le premier port britannique pour le trafic de conteneurs et l'un des plus grands parcs logistiques européens. Ce port en eaux profondes, aménagé sur un site occupé auparavant par une raffinerie, comprend six postes à quai sur 2,7 km de quais capables de recevoir des porte-conteneurs de nouvelle génération. Sa capacité annuelle est de 3,5 M EVP, l'équivalent du volume traité à Felixstowe.

## La localisation du London Gateway



Source : AURH

Sa localisation dans l'Estuaire de la Tamise et son organisation répond à une triple stratégie visant à massifier les flux, augmenter la productivité tout en réduisant les coûts. Il s'agit à cet effet de :

- permettre une rotation rapide des navires en tirant profit d'une importante longueur de quai et d'une bonne accessibilité nautique à l'embouchure de la Tamise ;
- tirer profit de la proximité avec l'un des plus grand bassin de consommation européen ;
- maximiser les relations avec un hinterland plus éloigné grâce à de bonnes connections ferroviaires.

Au total, l'emprise foncière du projet est de 600 hectares, dont 175 pour le terminal embranché fer. Celui-ci est adossé à une zone logistique en capacité d'accueillir jusqu'à 1 million de m<sup>2</sup> d'entrepôts.

En termes de services et de fonctionnalités, le port est connecté aux principales routes maritimes mondiales et pourrait devenir un port de transbordement pour les ports britanniques. L'imbrication des activités de chargement/déchargement des navires et de stockage/distribution constitue un avantage compétitif pour la desserte de la zone dense londonienne et de l'ensemble du Royaume-Uni, dans une recherche d'optimisation des coûts et des temps de livraison.

À partir de London Gateway, DB Schenker propose ainsi des liaisons régulières sur Manchester, Daventry, Wakefield et le sud du Pays de Galles. De son côté, Freightliner a étendu son offre ferroviaire à Birmingham, Bristol, Liverpool, Manchester, Leeds et Glasgow. London Gateway s'inscrit ici dans une logique de hub de distribution massifié, maritime et terrestre.

## ■ ■ ■ LONDON GATEWAY : LA COMPOSANTE PORTUAIRE ET LOGISTIQUE DE THAMES GATEWAY

Vue projetée du London Gateway, du parc logistique attenant et du terminal ferroviaire



Vue d'ensemble du système portuaire de la Tamise

Source : DP World - London Gateway



Source : Port of London Authority

Vue du London Gateway et du parc logistique attenant en développement



Source : DP World - London Gateway



## Un parc logistique intégré et connecté aux terminaux portuaires

La force de London Gateway, outre le dimensionnement de ses infrastructures, est d'avoir adossé son développement à celui d'un parc logistique connecté aux terminaux portuaires et ferroviaires : le London Gateway Logistic Park. La création d'une offre logistique attractive, performante et intégrée constitue une priorité de développement. À cet effet, DP World a développé une stratégie volontariste pour accompagner et fluidifier le passage de la marchandise, à travers la mise en place d'un panel de services visant à proposer aux clients une offre clé en main et flexible. La Joint venture réalisée avec Prologis pour la construction de deux bâtiments d'une superficie cumulée de 30 000 m<sup>2</sup> est un exemple de la stratégie déployée. Celle-ci vise à la mise en place d'un écosystème logistique complet tourné vers la satisfaction client et permettant de répondre le plus efficacement possible aux aléas et opportunités du transport de marchandises. Les implantations de dépôts par les sociétés Transport Maritime ou Wincanton, spécialisées notamment dans le transport routier et multimodal de conteneurs, et Pentalver pour le stockage, l'entretien et la réparation de conteneurs participe à cette ambition.

L'objectif de DP World pour le London Gateway est de tirer parti de sa proximité avec Londres et de sa bonne connectivité intermodale pour attirer des plateformes de distribution urbaine. À ce jour, LIDL exploite un entrepôt de 17 000 m<sup>2</sup> qui ambitionne de faciliter l'approvisionnement de ses 640 magasins britanniques. SH Pratt Group, l'un des principaux importateurs de fruits en Europe exploitera, à partir de mi-2018, 10 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts à température contrôlée. UPS exploite quant à lui 16 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts avec une capacité de traiter environ 30 000 colis par heure. La qualité des services proposés en terme d'accompagnement, de flexibilité, rapidité, sécurité, etc., la proximité avec les terminaux portuaires, ferroviaires et les échangeurs autoroutiers, l'accès facilité au bassin de consommation londonien (moins de kilomètres parcourus, moins d'émission de CO<sub>2</sub>) sont les arguments mis en avant pour encourager l'installation de ces centres de distribution.

## Une desserte de la zone dense londonienne tournée vers l'usage de la route

Bien que DP World mette en avant des arguments d'ordre environnementaux en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre (- 28 % par conteneur manutentionné en 2017), force est de constater l'absence d'offres alternatives à la route pour la desserte de la zone dense londonienne, malgré une bonne interconnexion entre les modes maritime et ferroviaire. En cause, la difficulté d'organiser des navettes ferroviaires sur une distance aussi faible, car peu rentable, et l'absence d'interconnexion fluviale au sens stricte du terme. En effet, l'usage du fleuve, dans le cas de London Gateway est limité à un usage maritime et en aucun cas à des fins de desserte intérieure. Si l'argument peut être d'ordre économique il est également organisationnel, le camion offrant plus de flexibilité que la barge ou le train pour une desserte rapide et sur-mesure. Par ailleurs le modèle anglais, très libéral ne favorise pas le développement d'activités qui ne seraient pas rentables d'un point de vue économique.

### Exemple d'un schéma de distribution depuis le terminal à conteneur London Gateway



Source : DP World - London Gateway

# VERS UN SCHÉMA DE LOGISTIQUE URBAINE PRIVILÉGIANT LES MODES ALTERNATIFS À LA ROUTE

La « Low Emission Zone » de Londres (LEZ) et la congestion urbaine : une opportunité en faveur d'une logistique urbaine durable

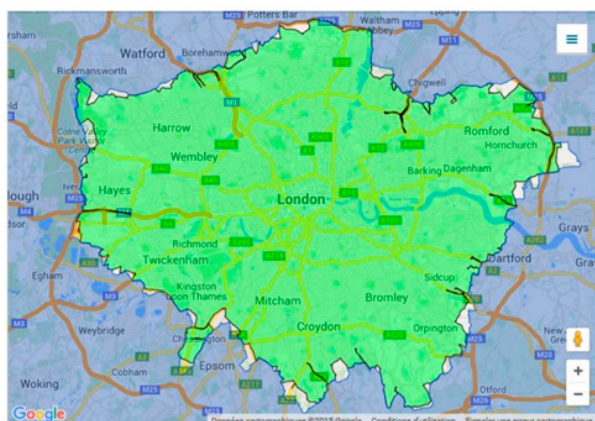
Les autorités londonniennes ont mis en place, en février 2008, une Low Emission Zone afin de réduire les coûts de santé publique liée à la pollution de l'air. Cette mesure se traduit par des restrictions ou des interdictions d'entrée pour les véhicules les plus polluants, dans une zone délimitée par l'autoroute périphérique M25, soit la majeure partie de l'agglomération londonnienne. Les véhicules entrant dans Londres doivent, depuis cette date, respecter la norme Euro IV (2012) sous peine de devoir s'acquitter d'une taxe journalière de 100 ou 200 livres. Sont concernés les poids-lourds, les camionnettes de plus d'1,2 tonne, les cars, bus et minibus, mais aussi certains camping-cars et les 4x4 et pickups immatriculés avant 2002.

Fin 2015, sous l'impulsion du maire, les autorités locales ont décidé de renforcer la LEZ pour le centre de Londres, en la transformant en Ultralow Emission Zone (ULEZ)

dès 2019. Cette ULEZ aura pour principe de s'ajouter au périmètre du péage urbain, et de n'y laisser entrer sans supplément que les véhicules n'émettant aucun rejet à l'échappement. Les autres véhicules seront taxés à l'entrée de la zone d'un montant pouvant aller jusqu'à 100 livres pour les véhicules les plus polluants (cars, camions ne répondant pas au minimum à la norme Euro VI en 2020).

Si la « Low Emission Zone » a permis de limiter l'impact de la circulation automobile sur la qualité de l'air, en accélérant notamment la mise au norme et la modernisation de la flotte de camions, la « LEZ », n'a cependant pas permis de régler les problèmes de congestion, conséquence, entre autre, d'un modèle économique et sociétal qui encourage la mobilité des biens et des personnes. Le transport London authority constate en effet une augmentation du trafic de poids lourds de 3,8 % entre 2011 et 2012, posant de fait la question de la gestion et de l'impact de ces flux au sein de la zone dense.

La Low Emission Zone (en vert) du Grand Londres (en blanc)



Source : Transport for London

Le trafic fluvial sur la Tamise : un enjeu de développement



Source : AURH



---

## Focus sur la stratégie de gestion du transport de fret dans la zone dense londonienne

---

Pour répondre aux enjeux du transport de fret dans la capitale londonienne et aux impératifs liés à l'amélioration de la qualité de l'air et à la gestion de la congestion, un certain nombre d'actions ont été mises en place par les différents acteurs concernés.

Transport of London, l'autorité en charge de la gestion des transports londoniens a défini dès 2008 un plan fret (the London freight plan). Celui-ci se présente sous la forme d'un guichet unique et vise notamment à encourager le report modal du fret sur la Tamise, à assurer un plus grand nombre de livraisons en dehors des heures de pointe, à améliorer les normes en vigueur et à proposer, diffuser un certain nombre d'outils, de bonnes pratiques visant à limiter les nuisances et à accroître la performance de la logistique urbaine. Le plan fret londonien est conçu comme un outil dynamique et intégré mobilisant l'ensemble des acteurs du transport de fret, en témoigne le « freight forum » crée en 2010 et réunissant deux fois par an 120 à 150 décideurs impliqués dans la réception et la livraison de marchandises au sein de la zone dense.

En écho à la mise en œuvre du plan fret londonien, the Port of London Authority a mis en place une stratégie à échéance 2035 (The vision for the tidal thames) visant à renforcer l'usage de la voie d'eau pour des opérations de logistique urbaine. Cette stratégie devrait se traduire par :

- des actions visant à encourager l'usage du fleuve notamment pour déplacer les déblais/remblais des grands projets d'infrastructures ;
- des actions d'accompagnement des acteurs souhaitant tirer profit des installations portuaires londoniennes pour des opérations de logistique urbaine ;
- des opérations de sauvegarde/préservation des bords à quai à vocation portuaire et logistique ;
- des réflexions visant à mieux connecter les terminaux à conteneurs de Tilbury et de London Gateway à la voie d'eau pour des opérations de distribution urbaine.

L'acquisition en 2016 par the Port of London Authority du Peruvian Wharf, situé à proximité de Canary Wharf et du London City Airport, traduit cette ambition. Le site sera transformé un hub pour le traitement des matériaux de construction.

---

## Focus sur le port de Tilbury : base arrière logistique de Londres

---

Situé plus en amont vers Londres, le port de Tilbury, propriété de Forth Port, fait aujourd'hui l'objet de développements importants sur le modèle de ceux réalisés par DP World pour le London Gateway. L'objectif est identique : il s'agit de profiter de la proximité de la zone dense londonienne, des terminaux portuaires et ferroviaires pour développer une offre logistique intégrée de distribution urbaine. Le London Distribution Park, zone logistique accolée aux terminaux portuaires, se déploie ainsi sur une superficie de 28 ha. Travis Perking, leader britannique des magasins de bricolage a choisi d'y implanter sa logistique, Amazon devrait suivre en 2018.

D'une façon plus générale, le port de Tilbury se positionne comme la base arrière logistique du Grand Londres tous types de trafic confondus. Outre sa proximité avec Londres, l'atout du port réside dans la diversité des volumes traités : conteneurs, roro, vracs solides, produits forestier, passagers (terminal croisière), alors que le port de London Gateway est exclusivement tourné vers le conteneur. Cette diversité lui permet de développer tout un écosystème d'activités et de services lui permettant de renforcer son positionnement de hub logistique, portuaire et intermodal. Contrairement au London Gateway, le port de Tilbury propose également des solutions de logistique urbaine par le fleuve pour les gravats, les déchets ou l'acheminement de matériaux de construction. Le London construction link (LCL) résulte ainsi d'une collaboration entre le port de Tilbury et S.Walsh & Sons, spécialiste de l'acheminement de matériaux de construction. Le partenariat vise à réduire la congestion sur les routes de la capitale et la réduction des émissions de gaz à effet de serre en favorisant l'usage de la voie d'eau pour des projets de construction sur ou près de la Tamise. La construction d'une centrale électrique alimentée par des déchets de bois devrait renforcer ce positionnement.

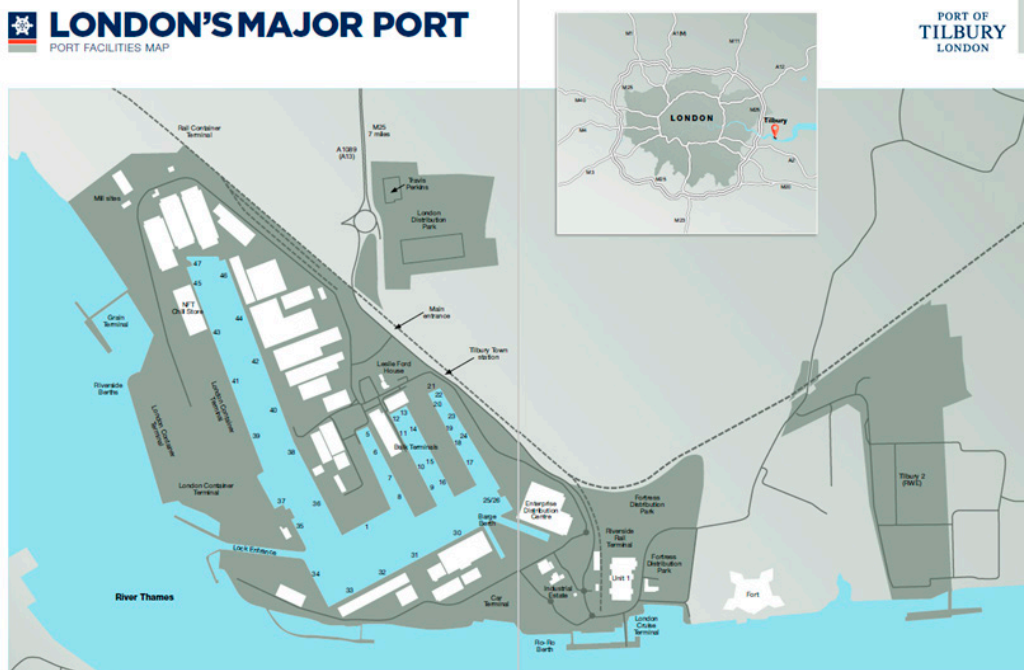
■ ■ ■ SUITE VERS UN SCHEMA DE LOGISTIQUE URBAINE

Vue vers le port de Tilbury et le London Distribution Park



Source : felixstowedocker.blogspot.fr

Le port de Tilbury



Source : Port of London Authority

## Ce qu'il faut retenir du cas de Thames Gateway

---

- un modèle de développement portuaire et logistique prenant la forme de hubs intégrés regroupant tout un panel de services visant à réduire les ruptures de charges, les coûts et les temps de livraison. Il s'agit, ni plus ni moins, d'un véritable écosystème du flux qui se déploie tout le long de la Tamise ;
- l'importance des connexions ferroviaires dans les terminaux portuaires qui contribuent à la logique de hub ;
- Le triptyque parc logistique / terminal conteneurs / terminal ferroviaire, comme modèle de développement portuaire ;
- une puissance publique qui donne un cadre à l'action et impose un certain nombre de contraintes (ex : la « low emission zone »), des acteurs privés qui s'organisent en conséquence pour maximiser leurs profits et satisfaire leurs clients ;
- une stratégie à long terme visant à encourager et développer l'usage du fleuve dans des opérations de logistique/distribution urbaine ;
- un modèle de développement anglo-saxon, très libéral, favorisant la rentabilité économique et encourageant les initiatives du secteur privé.



## Bibliographie

AURH (2012), Mission partenariale Seine Gateway@ 1.0, préfiguration du Gateway de la Seine et éléments clefs de mise en œuvre.

Coopération des agences d'urbanisme : APUR, AUCAME, AURBSE, AURH, IAU IDF (2017), La Vallée de la Seine XXL.

GERBAUD H. (2013) Panorama du transport fluvial britannique, 4 pages, Programme de recherche FLUIDE, Agence Nationale de la Recherche, Université Paris Est, IFSTTAR.

IAU IDH (2016), La voiture à Londres, coûts, contraintes et politique de stationnement.

LOEW S. (2008), Le projet Thames Gateway, la régénération économique et urbaine de l'estuaire de la Tamise, objectifs et acteurs, cas de Greenwich et Medway.

Port of London Authority (2016), The vision for the Tidal Thames.

Port of Tilbury (2016), Port Handbook 2016/2017.

## Sites internet

London Gateway : <http://www.londongateway.com/>

Transport for London : <https://tfl.gov.uk/>

Port of London Authority : <http://www.pla.co.uk/>

## Le projet de recherche pour un « RER multimodal Fret »

L'AURH est partenaire du projet de recherche « pour un RER multimodal fret ». Celui-ci intervient dans le cadre de l'Appel à Manifestations d'Intérêts « Transition Ecologique et Valorisation Economique » de l'ADEME pour le compte du Contrat de Plan Interrégional Etat-Région « Vallée de la Seine ». La finalité de ce projet initié et piloté par le bureau d'étude SAMARCANDE, est de proposer un nouveau modèle d'organisation logistique à l'échelle de la Vallée de la Seine s'inspirant du principe du RER ou du réseau de métro du Grand Paris, mais pour les marchandises. L'objectif est d'identifier un schéma de desserte multimodal de l'axe Seine qui répondent aux besoins des chargeurs et aux attentes des clients et qui tiennent compte de l'évolution des supply chain et des schémas de distribution urbaine.

L'AURH a été missionnée pour la réalisation d'un benchmark portant sur l'étude des cas de Thames Gateway et Anvers/Liège/Bruxelles. L'objectif était d'analyser l'organisation et le fonctionnement logistique de ces deux ensembles, d'identifier les clés de succès et les éléments transposables à l'échelle de la Vallée de la Seine. Ce benchmark est complété par l'étude des cas de Barcelone et des interporti italien (réalisé par SAMARCANDE).

Sont partenaires du projet aux côtés de l'AURH :



@aurh\_officiel  
@aurh\_veille



Agence d'urbanisme de la région du Havre  
et de l'Estuaire de la Seine

4 quai Guillaume Le Testu  
76063 LE HAVRE cedex

[www.aurh.fr](http://www.aurh.fr) / Tél. : 02 35 42 17 88 / Fax : 02 35 21 51 57