



HAL
open science

La desserte conteneurisée des ports maritimes par la voie fluviale : des enseignements pour développer le transport combiné

A Fremont, P Franc

► **To cite this version:**

A Fremont, P Franc. La desserte conteneurisée des ports maritimes par la voie fluviale : des enseignements pour développer le transport combiné. 2008. hal-02130877

HAL Id: hal-02130877

<https://hal.science/hal-02130877v1>

Submitted on 16 May 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La desserte conteneurisée des ports maritimes par la voie fluviale : des enseignements pour développer le transport combiné

AXE 2

CONTRAT QUADRIENNAL 2006-2009

Moins de camions, plus de trains, de péniches et de navires pour transporter les marchandises. Au cœur des ambitions du Grenelle de l'environnement, cet objectif paraît pourtant relever du vœu pieux : en effet, jusqu'à présent, le camion ne cesse de gagner des parts de marché sur les autres modes, démontrant ainsi, par les faits, son adaptation aux réalités du marché. Le développement du transport combiné en France exige en préalable une bonne compréhension de son fonctionnement. La desserte conteneurisée des ports maritimes par la voie fluviale fournit un bon exemple de réussite. L'équipe de SPLOT (Systèmes productifs, logistiques et organisation des transports) de l'INRETS en propose une analyse riche d'enseignements.

Un marché en plein essor, un bilan énergétique favorable

En France, le transport des conteneurs maritimes par la voie fluviale, entre Le Havre et la région parisienne via la Seine et le port de Gennevilliers, entre Marseille/Fos et la région lyonnaise via le Rhône et le port Edouard Herriot, donne l'exemple d'un transport combiné en plein essor. Sur les deux fleuves, le trafic enregistre une croissance exponentielle depuis le début des années 2000.

Le premier travail de l'équipe a consisté à dresser un bilan énergétique, en prenant l'exemple de la Seine. Quelles sont les émissions de carbone générées par un transport combiné fleuve-route en intégrant les pré et post acheminements routiers à partir de Gennevilliers ? Quelles auraient été ces émissions si les conteneurs acheminés par la voie fluviale l'avaient été par la route ? Le bilan énergétique s'avère nettement favorable au transport combiné, avec des gains de 20 à 50 % par rapport à la route. Ce résultat est d'autant plus remarquable que la distance fluviale Le Havre-Gennevilliers est courte dans l'absolu, tout en étant beaucoup plus longue que par la route en raison des méandres. Bien sûr les gains varient en fonction de la destination finale : ils sont plus importants lorsque les convois utilisés sur la Seine ont une forte capacité et que le matériel fluvial utilisé est adapté à la navigation. Un automoteur consomme beaucoup moins qu'un pousseur et une barge. Mais globalement, le bilan énergétique incite à encourager fortement le transport combiné.

Être au service des clients chargeurs

Le succès des services combinés fleuve/route nécessite une adhésion des clients chargeurs car ceux-ci doivent modifier leurs habitudes. La réussite passe par six conditions principales pointées par les chercheurs de Splot. D'abord un service porte à porte, du terminal portuaire à l'entrepôt, doit être proposé. Cela suppose un intégrateur de services qui coordonne tous les maillons et tous les intervenants de la chaîne de transport combiné : manutention portuaire, transport fluvial, manutention sur le terminal intérieur, pré et post acheminements routiers. Le prix porte à porte doit être inférieur à celui de la route ; un gain de 10 à 20 % permettant de créer un effet de levier de la route vers le transport combiné. Les services doivent ensuite proposer une fréquence suffisante et une fiabilité identique à celle de la route. Ce n'est pas tant la durée du transport qui compte que le respect de l'heure de livraison, pour insérer le flux de marchandises, juste à temps, dans les cycles de production et/ou de distribution. Des services additionnels par rapport à la route peuvent aussi permettre de faire la différence : possibilité de dédouaner la marchandise sur le port fluvial et non dans le port maritime d'où un gain de temps et de l'argent, ou utilisation du temps de parcours par barge ou du terminal fluvial comme une zone de stock pour ajuster le délai de livraison... Le stockage des conteneurs coûte moins cher à Gennevilliers que sur les terminaux maritimes et cette localisation au cœur de l'agglomération favorise la proximité par rapport au marché. Enfin, la voie d'eau permet aux chargeurs, notamment aux grands groupes de distribution, d'associer, dans l'esprit des consommateurs, leurs enseignes avec la notion de développement durable.



Une implication très forte des grandes compagnies maritimes

La croissance des trafics fluviaux à partir de 2000 est directement corrélée à l'implication de trois compagnies maritimes (Maersk, MSC et CMA-CGM) dans le transport combiné. Ce sont elles qui contrôlent une bonne partie des flux terrestres de conteneurs et qui sont donc à même d'orienter les flux vers le transport combiné. Le succès du transport combiné s'explique donc ici par l'implication de gros donneurs d'ordre qui maîtrisent des volumes suffisamment importants pour les concentrer sur la voie fluviale.

Leur motivation s'explique par une volonté de remplir leurs très gros navires à la suite des investissements qu'elles ont consentis pour être présentes sur les terminaux du Havre. Le transport combiné leur offre la possibilité de tirer les prix terrestres vers le bas en jouant sur la massification des flux sur la partie fluviale. Pour elles, il s'agit d'accroître leurs parts de marché sur la région parisienne, hinterland principal et immédiat du port du Havre. Ces trois armements sont actuellement dans une phase de concurrence féconde sur la partie terrestre où ils renforcent leurs positions au détriment des concurrents. A cela s'ajoute des raisons de maîtrise des coûts : en jouant sur le terminal de Gennevilliers comme dépôt intérieur et sur les capacités des barges, le transport combiné devient un outil dans la gestion du parc de conteneurs. De plus, il permet, dans une certaine mesure, une moindre dépendance par rapport à la route, alors que des risques de pénuries existent sur ce marché, notamment pendant la période estivale de congés des transporteurs routiers. Enfin, comme les chargeurs, ces armements peuvent en tirer un profit en terme d'image.

Ces trois armements ont investi dans la commercialisation et l'exploitation de services de transport combiné. En bout de chaîne, les compagnies de navigation fluviale ou les routiers pour les pré et post acheminements, n'ont qu'un simple rôle de transporteur, totalement dépendant de ces intégrateurs de services.

L'objectif des armements, via l'intégrateur de services, est d'offrir un prix attractif par rapport à la route, tout en ne perdant pas d'argent. Le prix du transport combiné devient le prix de référence sur le marché. Rappelons que sur un transport combiné fleuve-route, les deux seules variables d'ajustement possibles pour faire baisser les coûts sont la taille des convois fluviaux – plus les convois sont importants, plus le coût à la boîte est faible- et l'optimisation des pré et post acheminements à partir du terminal intérieur pour minimiser le coût du transport routier. En outre, l'existence de subventions publiques permet aux opérateurs d'équilibrer financièrement leurs services.

La rentabilité exige volume et trafics concentrés

Les conditions à réunir pour un service combiné viable économiquement sont, certes, l'existence d'un axe de transport combiné, mais surtout l'existence d'un volume minimum afin de mettre en œuvre les économies d'échelle propres à ce type de transport. Cela suppose l'existence d'un marché où les trafics sont concentrés. De plus, la chaîne de transport doit être organisée en porte à porte, avec de la fréquence, de la fiabilité et un prix attractif par rapport à la route. Sa pérennité et son équilibre financier passent par la massification sur la partie rail ou voie d'eau et la minimisation des pré et post acheminements.

De telles conditions sont difficiles à réunir. Il faut donc ne pas disperser les efforts et travailler sur les points de concentration du trafic : les ports maritimes et fluviaux, les terminaux rouliers, les tunnels ferroviaires, les obstacles physiques comme les barrières montagneuses. Cela milite en faveur d'un choix très limité de plates-formes intérieures, localisées à bon escient dans les plus grandes agglomérations. Mais il faut aussi et surtout que certains gros clients chargeurs ou de gros faiseurs de volume, comme dans l'exemple ci-dessus les compagnies maritimes, soient directement impliqués dans la chaîne de transport combiné parce qu'il y va de leur intérêt.

Contacts antoine.fremont@inrets.fr

pierre.franc@inrets.fr