



**HAL**  
open science

## Le conteneur, vecteur du renouveau fluvial

Antoine Beyer

► **To cite this version:**

Antoine Beyer. Le conteneur, vecteur du renouveau fluvial. Guide du conteneur fluvial en Europe, 2011, pp.9 - 12. halshs-00653127

**HAL Id: halshs-00653127**

**<https://shs.hal.science/halshs-00653127>**

Submitted on 18 Dec 2011

**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.

## **Le conteneur, vecteur du renouveau fluvial**

Antoine Beyer, Université Paris-Est, IFSTTAR, SPLOTT, F-93160, Noisy-le-Grand, France

BEYER A., « Le conteneur, vecteur du renouveau fluvial », *Guide du conteneur fluvial en Europe*, VNF, décembre 2011, pp. 9 – 12,  
[www.vnf.fr/vnf/img/cms/Document/Guide\\_du\\_conteneur\\_201112011511.pdf](http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/Document/Guide_du_conteneur_201112011511.pdf)

### **L'enjeu du conteneur fluvial en Europe**

L'intérêt renouvelé pour les ports fluviaux est lié à la redéfinition de leur fonction dans les chaînes globales de transport. Ces dernières ont connu de très rapides évolutions avec l'avènement du conteneur qui placent désormais les ports intérieurs en position de relais continental des grands ports maritimes. Sur ce segment, la voie d'eau n'a cessé de renforcer sa position et se présente aujourd'hui comme une puissante alternative dans l'intensification et l'élargissement de la desserte des arrière-pays maritimes. Plus que jamais, le conteneur apparaît comme un puissant levier de modernisation du transport fluvial du secteur. Car en élargissant la gamme de services et en renforçant sa complémentarité avec les autres modes, il renforce l'intérêt des investisseurs privés et l'attention des pouvoirs publics. En quelques années, le conteneur est ainsi devenu le fer de lance du marketing fluvial qui dans les faits se traduit par l'affirmation du plurimodalisme et d'une fonction logistique élargie. Le conteneur insuffle ainsi à l'ensemble du secteur un incontestable repositionnement stratégique.

#### **1. Le conteneur, vecteur du renouveau fluvial**

L'offre fluviale de conteneurs s'inscrit dans un cercle vertueux assez bien identifié. Poussée par l'envolée des trafics de conteneurs maritimes, elle assure des économies d'échelle par l'emploi d'unités fluviales plus capacitaires. L'accroissement de la demande permet de plus de réaliser des services plus denses et des rotations plus régulières. La meilleure rentabilité des outils encourage en retour les gestionnaires portuaires à investir pour attirer de nouveaux trafics. Enfin, le développement des volumes suscite le développement de la concurrence qui amplifie encore l'attractivité de ce mode de transport.

Avec un certain décalage temporel, et à une échelle bien plus modeste, le trafic fluvial a entamé la révolution de la conteneurisation. Cet engouement répond à l'attente d'un transport de pré- ou post-acheminement maritime régulier, peu coûteux, massif et fiable qui permet de drainer des volumes croissants depuis les terminaux maritimes. Un tel développement se traduit par une maritimisation croissante des logiques du transport

fluvial. D'abord parce que les services fluviaux se calquent sur les offres maritimes dans la continuité de laquelle ils s'inscrivent. Mais aussi parce que les types de services, les logiques économiques et, de plus en plus les acteurs de cette offre ont partie liée avec les opérateurs maritimes, armements et manutentionnaires. Les acteurs publics soutiennent également ce transfert. Les autorités des ports maritimes cherchent à renforcer leur compétitivité en limitant les risques de congestion. De leur côté, les autorités publiques mettent en avant les avantages environnementaux du transfert modal.

Les plans de transport procèdent essentiellement de la superposition de lignes. Elles sont rarement interconnectées, car le principe de correspondance fluviale reste peu attractif du fait des surcoûts de manutention et de la nécessité de stockage intermédiaire. Le conteneur fluvial ne se limite toutefois pas à un simple outil de massification le long de couloirs de transport. Il participe à la diffusion et à l'intensification des échanges dans de grands espaces portuaires maritimes en cours de régionalisation. Un temps envisagé pour les seuls trafics à moyenne et longue distances pour lesquels les gains de compétitivité croissent vis-à-vis de la route, les trajets courts ont connu un développement très important. Ils accompagnent activement le desserrement des fonctions logistiques au sein des *extended gateways*. A moins de 100 km, le transport fluvial participe par exemple au rééquilibrage des flux conteneurisés massif entre les ports de l'ARAZ (Amsterdam-Rotterdam-Anvers- Zeebruges). Il favorise l'ambition de plates-formes fluviales intérieures, comme le Trilogiport à Liège. Pour faire face à la croissance des trafics de faible capacité à destination des terminaux maritimes, le Port de Rotterdam envisage la réalisation d'un site de concentration en amont, le *Container Transferium*. Rappelons enfin que 1 000 000 EVP sont repositionnés chaque année entre Rotterdam et Anvers et près de 500 000 entre Anvers et Zeebruges, ce qui en fait de loin les premières liaisons de ce type en Europe.

L'intégration croissante des ports fluviaux dans un horizon maritime s'exprime par l'association des services et des modes de gouvernance qui en font des plates-formes avancées des grands ports. Selon les modalités et le degré d'intégration, on distinguera le **port intérieur**, relié par des services classiques de transport et éventuellement associés à une offre multimodale, le **terminal avancé** qui recherche l'optimisation des flux amont en offrant un éventail de services portuaires délocalisés, tels que le dédouanement ou la gestion des conteneurs vides, enfin le **terminal relais**, à l'image du *Transferium* de Rotterdam qui répond aux contraintes de congestion des grands ports maritimes par la consolidation préalable des envois. Il ya là à nouveau une prime à la massification puisque le niveau et la diversité des services offerts s'accroissent avec les volumes manutentionnés.

## **2. Des bassins fluviaux aux profils différenciés**

La dynamique du marché du conteneur fluvial est indissociable de la puissance d'entraînement des ports maritimes et de l'accessibilité de leurs bassins fluviaux respectifs.

Seuls les grands ports de la *Northern Range* répondent pleinement à cette double exigence et ont été en mesure de structurer des navettes fluviales efficaces. Encore faut-il nuancer le caractère trop général de cette affirmation : Le Havre avec ses 3M d'EVP est loin du potentiel de report des ports du Delta qui revendiquent la manutention de près de 20 M de boîtes. Comme les services sont centrés sur un port maritime suffisamment puissant, il en résulte une fragmentation géographique. En cela, le conteneur ne fait que calquer, en l'accroissant, la fragmentation de l'Europe fluviale. Malgré le trait commun d'une rapide expansion à partir du milieu des années 1990, l'articulation des potentiels maritimes et fluviaux conjuguée à une configuration géoéconomique diversifiée conduit à une disparité de trajectoires.

### **Le Rhin, un système majeur en voie de complexification**

95% des conteneurs acheminés par barge en Europe arrivent à Anvers et à Rotterdam, chiffre. A lui seul, ce chiffre rappelle la puissance du Rhin qui concentre l'essentiel des trafics et a l'avantage de l'antériorité, puisque les premières offres y voient le jour dès le milieu des années 60. Cette position s'explique par le potentiel conteneurisable de son arrière-pays, de la place centrale des ports maritimes dans ce type de trafic et enfin des faibles contraintes de navigabilité qui caractérisent le fleuve. La montée en puissance s'est faite par étape. Les opérateurs fluviaux sont les premiers à comprendre le potentiel du conteneur, vite soutenus par les autorités portuaires qui investissent dans les équipements nécessaires avant 1975, à Strasbourg, Bâle, Karlsruhe ou Mannheim. La constitution de pools assure dans un second temps l'industrialisation et la régularité des services et le développement régulier des trafics. A partir des années 1990, l'explosion des volumes attire l'attention des puissants groupes logistiques qui vont prendre le contrôle des terminaux intérieurs et des principaux opérateurs fluviaux. Rhenania Intermodal passe sous le contrôle de Wincanton en 1990 avant d'être cédé avec les activités logistiques du groupe britannique à Rhenus mi-2011, Combined Services, Alcotrans par Imperial, Rhinecontainer en 1998.

La puissance de l'offre et la longueur de l'itinéraire a poussé la structuration de navettes cadencées en trois segments indépendants. Sans escales sur le Rhin en aval de Cologne. Avec escales sur le Rhin moyen et le Rhin Supérieur. Aujourd'hui, le succès de l'offre conduit à une ramification des dessertes sur le Neckar, le Main ou la Moselle, avec des transbordements dans les ports de confluence. L'offre ferroviaire, initialement concurrente, est aujourd'hui envisagée dans des offres complémentaires selon taux de remplissage et les exigences des clients et de plus en plus en prolongement du parcours fluvial où les filiales ferroviaires des sociétés portuaires jouent un rôle particulièrement actif.

### **Seine et Rhône, le succès d'une offre industrielle portée par les armements**

Sur la Seine, il faut attendre 1994 pour que le premier service fluvial régulier soit lancé avec Logiseine. L'essor des trafics sera amplifié avec la mise en place en 2005 de l'offre de RSC, filiale de CMA-CGM. Les mêmes acteurs se retrouvent sur le Rhône, où RSC est actif depuis

2001 et Logirhône depuis 2008. La Seine présente une très forte concentration sur les principales plates-formes desservies avec essentiellement Le Havre, Rouen, Gennevilliers, de même que le Rhône entre Fos, Valence et Lyon. Cette forte productivité contrebalance la forte concurrence de la route que favorise la proximité des ports maritimes. Le rail souffre d'un manque flagrant de qualité de service vers les métropoles francilienne et lyonnaise et au-delà. Les acteurs maritimes ont joué un rôle particulièrement actif dans la construction des services, aussi bien les manutentionnaires portuaires (Terminaux de Normandie détient 30 % de Logiseine) que les armements, via l'investissement direct (CMA-CGM) ou l'engagement ferme sur des capacités de transport par barge (services dédiés Maersk et MSC). Des perspectives de développement sont désormais envisagées via l'accroissement des capacités des sites desservis ainsi que par l'ouverture de nouvelles plates-formes, notamment le long de l'Oise en articulation avec le futur Canal Seine-Nord.

### **L'Elbe, la Weser, le Nord de la France, des bassins encore émergents**

Si Hambourg connu un remarquable développement de ses trafics de conteneurs, le trafic conteneurisé sur l'Elbe, Elbe Seiten Kanal - Mittellandkanal reste limité. L'offre est à la fois contrainte par les gabarits qui contraignent en amont les capacités d'emport à 48 conteneurs vers Dresde par exemple et surtout par une desserte ferroviaire très efficace de l'arrière-pays. L'opérateur de référence est la filiale *Deutsche Binnenreederei* du groupe logistique polonais Odratrans. Le succès dans les arrière-pays de premier rang a incité le développement des services à partir d'autres ports maritimes qui peuvent notamment compter sur les armateurs fluviaux à la recherche de nouveaux marchés. On note ainsi les nouveaux services sur les canaux au départ de Dunkerque vers Lille, Dourges et Valenciennes ou au départ des voies navigables intérieures allemandes (RHK ou MLK) où ce type de trafic joue encore un rôle secondaire. Il faut toutefois compter là avec les contraintes d'infrastructures qui limitent les capacités d'emport, même si des efforts d'adaptation des infrastructures sont engagés.

### **Le Danube, grand absent de l'offre européenne.**

L'absence d'offre notable sur le Danube s'explique en partie par la faible capacité d'entraînement de son débouché maritime, le port de Constanta dont les trafics de conteneurs sont plus liés à une fonction de transbordement en Mer Noire qu'à une desserte de son arrière-pays, plus agricole par ailleurs. Le potentiel autrichien est quant à lui handicapé par les conditions nautiques du canal de liaison avec le Main (60 écluses séparent les ports autrichiens des ports de l'ARA), peu compétitives face à une offre de trains complets nettement plus compétitive. Les crises des Balkans ont durablement handicapé la capacité des acteurs. Après une tentative avortée de DSC (Danube Container Service) en 2000, la société autrichienne *Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft* a relancé en août 2010 un service entre Budapest et la Mer Noire, pour répondre à des trafics de repositionnement de conteneurs le long de l'axe ainsi qu'à un poids croissant de vracs conteneurisés.

Ce rapide tour d'horizon conduit à envisager quelques tendances. D'abord, l'intensification des échanges maritimes mondiaux continuera à être portée par la conteneurisation. Cette croissance a toutes les chances d'être relayée vers la navigation intérieure, dans la mesure où l'accroissement des volumes rend l'offre fluviale plus attractive et que les grands ports maritimes conditionnent désormais l'exploitation de nouveaux terminaux à des impératifs chiffrés de transfert modal. D'abord, simple relais fonctionnel dans le pré- et post-acheminement maritime, les plates-formes portuaires intérieures sont aujourd'hui en passe de développer des compétences élargies pour le transport combiné continental et les dessertes métropolitaines. Elles s'avèrent donc être des points naturels de valorisation logistiques. Mais ce rôle, comme le précédent se heurte à d'importantes contraintes foncières, car contrairement aux ports maritimes qui disposaient d'importantes réserves, les ports intérieurs, souvent enchâssés dans des espaces urbanisés n'ont souvent comme issue que d'apprendre à composer avec la densité.