

Le transport fluvial de conteneurs au service de la compétitivité des ports français et de l'aménagement du territoire

Plan de Priorités National

Le Comité des Armateurs Fluviaux a pris note avec un vif intérêt de la Stratégie nationale de relance portuaire, publiée par le Ministre délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche, Frédéric Cuvillier. Notre secteur ne peut que se féliciter de l'intérêt porté par le gouvernement au transport de marchandises et à l'activité portuaire. Il s'agit d'une urgence tant la situation économique est difficile pour l'ensemble de la filière et plus particulièrement ses acteurs fluviaux. Dans le prolongement de cette démarche le secteur fluvial souhaite appeler l'attention de toutes les parties prenantes sur la fragilité des schémas logistiques en place et sur l'impérieuse nécessité de soutenir la filière fluviale conteneurs, seule à même de répondre aux défis portuaires du moment.

Le fluvial, un atout pour l'hinterland des ports insuffisamment exploité

- ✓ Mode de transport privilégié des principaux ports maritimes européens pour leur desserte terrestre, le transport fluvial a conforté, depuis 15 ans, sa place au sein des chaînes logistiques modernes et multimodales. En France, depuis 1997, le trafic fluvial, exprimé en tonnes kilométriques, a progressé de près de 40 %. Consolidant ses positions sur ses trafics historiques et gagnant des parts de marché sur les conteneurs et des trafics spécialisés (produits chimiques, biocarburants...), il affiche une hausse continue dans le transport de conteneurs : + 8,6 % en 2011, + 5,3 % en 2012 après des hausses de près de 11 % les deux années précédentes. Près de la moitié des trafics fluviaux ont pour origine ou destination un port maritime.
- ✓ Les performances environnementales et sociétales (réduction des nuisances, de la congestion et de l'accidentologie) en font un outil d'optimisation durable des choix logistiques. Les coûts externes (pollution, congestion, accidentologie) en € par tonne / kilomètre du transport fluvial sont 5 fois moins élevés que ceux du transport routier.

La croissance du trafic fluvial de conteneurs en passe d'être stoppée

- ✓ Sa capacité d'emport est telle qu'il est le seul mode de transport capable de répondre aux enjeux de massification des portes conteneurs géants qui arrivent sur le marché (jusqu'à 16 000 « boîtes »).
- ✓ Le trafic sur la Seine et sur le Rhône peuvent être multiplié par 3 ou 4 à coût marginal extrêmement faible.
- ✓ Cette croissance des activités fluviales doit beaucoup plus à la confiance des armateurs maritimes et des chargeurs, à la professionnalisation et à la promotion du secteur dans un contexte porteur pour lui qu'à un soutien de la filière. Cette tendance a désormais atteint ses limites.



- ✓ Depuis le début de l'année la croissance s'essouffle sur certains axes :
 - Marges négatives des opérateurs
 - Baisse marquée des trafics (particulièrement sur l'axe Seine au 1er trimestre)
 - Projets reportés
 - Début de crise de confiance liée aux incertitudes sur Seine-Nord Europe
 - Absence de visibilité sur les aménagements.
- ✓ Le modèle économique du transport fluvial de conteneurs est manifestement à consolider.

Le transport fluvial de conteneurs doit devenir partie intégrante de l'hinterland portuaire

La France peut et doit opérer un véritable changement d'échelle des trafics de fret fluvial qui ne pourra se faire en l'absence :

- D'une politique volontariste et stable en matière d'infrastructures : l'infrastructure est le principal « outil de travail » des transporteurs ;
- D'une appréhension du segment fluvial comme partie intégrante des chaînes logistiques, et une prise en compte du transport fluvial de conteneurs comme une priorité nationale.

✓ Sur les infrastructures, si les contraintes budgétaires actuelles amènent de plus en plus souvent les autorités à différer la réalisation des grandes infrastructures, cette règle ne peut et ne doit s'appliquer au transport fluvial qui a su faire la démonstration de sa capacité de rebond et qui n'a sollicité le budget de l'Etat sur aucun projet d'envergure depuis 60 ans. Le CAF renvoie ici à sa prise de position dans le cadre des travaux de la « Commission 21 ».

✓ Sur la logistique, la priorité semble-t-il accordée par le Gouvernement aux transports dits du quotidien, pour louable qu'elle soit, ne doit pas conduire à laisser de côté les infrastructures à vocation logistique et à dimension européenne, et singulièrement fluviales, tant il est vrai que par sa géographie et par ses talents, la France a une carte maîtresse à jouer dans ce secteur. Activité à fort potentiel d'emplois directs et indirects, non délocalisables, la logistique est un facteur prépondérant d'attractivité des territoires autant qu'il peut être un facteur de dissuasion à l'heure du choix d'une implantation industrielle.

Les pouvoirs publics peuvent aujourd'hui faire le choix du fluvial

✓ Les ports de la rangée nord-ouest européenne d'Anvers à Hambourg appliquent une stratégie de structuration de l'hinterland fluviale depuis 20 ans. Elle se traduit par une part de marché des modes lourds comprise entre 30 et 50 % (contre environ 10 % en France).

✓ Dans la pratique, le principal vecteur de massification est aujourd'hui le mode fluvial compte tenu de ses capacités d'écoulement, de sa fiabilité et des prix qu'il propose.

La France a la chance de disposer à la fois des ports et des voies navigables, parmi ceux et celles qui ont été retenus par les autorités européennes pour constituer le réseau central multimodal lequel a fait l'objet des nouvelles orientations communautaires des RTE-T.

Les Pouvoirs Publics doivent afficher et mettre en œuvre une politique claire en faveur des modes de transport massifiés et en particulier le transport fluvial, sans cela c'est la compétitivité même des ports et des territoires qui sera atteinte. Dans cette perspective, c'est donc à un véritable Plan de Priorités National en matière de transport fluvial de conteneurs que le secteur en appelle :

***10 mesures concrètes
économiques en investissements publics
qui peuvent être mises en œuvre rapidement***



Mesure n°1

Réorientation de la politique commerciale des acteurs portuaires et instauration de la THC Tous modes.

Les Terminal Handling Charges (THC) négociées entre armateurs et aconiers ne comprennent pas la prestation de manutention verticale depuis et vers les unités fluviales, ce qui constitue par voie de conséquence une discrimination du transport fluvial par rapport aux autres modes de transport terrestre.

La solution réside dans la mutualisation des coûts de manutention entre les différents modes terrestres en intégrant les coûts de manutention verticale dans la THC.

C'est la règle dans tous les ports concurrents de la rangée nord, qui grâce à cette disposition commerciale, ajoutée à de nombreuses mesures incitatives, permettent d'afficher une part fluviale avoisinant les 50 %.

Cette décision qui appartient en définitive aux seuls armateurs, pourrait intervenir rapidement dans les ports français si un dialogue s'instaurait entre les armateurs maritimes, les acteurs du transport fluvial, les chargeurs avec à l'appui une véritable politique d'incitation des ports et des pouvoirs publics en faveur de la massification fluviale.

C'est l'intérêt stratégique des ports qu'ils deviennent les acteurs de la promotion du mode de transport fluvial.

➡ Les règles et usances applicables dans les ports français (« Liner Terms ») doivent **évoluer à l'initiative des armateurs maritimes en faveur du fluvial.**

➡ **Une aide au report modal versée à la compagnie maritime pendant la période d'équilibrage du dispositif ou une baisse temporaire des droits de port** pourrait donner un signe fort permettant de voir émerger la THC tous modes.

➡ **Les autorisations d'occupation temporaire et les contrats de terminaux**, dès le contrat d'origine ou lors du renouvellement, doivent inclure des objectifs de report modal et les favoriser.



Mesure n°2

■ Accès portuaire direct au Havre : « chatière » / Prolongement du grand canal.

Le transport fluvial réalise près de 10% du trafic conteneur vers l'hinterland au Havre et près de 7 % à Marseille, soit un doublement depuis 10 ans, performance unique parmi les modes de transport terrestres.

Or depuis 2006 et la mise en service de PORT 2000, en l'absence d'un accès direct fluvial, l'autorité portuaire a dû mettre en place un certain nombre d'outils palliatifs (brouettage vers la SAITH, dérogations pour permettre aux bateaux fluviaux d'accéder par la mer).

Ces mesures importantes, dans un contexte de difficultés du mode ferroviaire, relayées par un engagement volontariste des professionnels - au-delà même de la stricte logique économique - ont conduit à garder une possibilité d'évacuation fluviale des conteneurs de Port 2000. Mais le développement aurait pu être bien supérieur avec un accès direct. Les augmentations de part modale reflètent davantage un changement de mentalité et un investissement des opérateurs que le simple effet des mesures d'organisation.

Ces outils bien que nécessaires, apportent des réponses dégradées et génèrent des coûts supplémentaires, un manque de fiabilité et des délais de transbordement élevés.

En définitive pour les clients directs, qu'ils soient transporteurs, armateurs ou logisticiens, comme pour les autres intervenants de la chaîne, ce schéma logistique ne garantit pas la fluidité du passage portuaire et n'est pas durable sur le plan économique.



La réalisation de l'accès direct est donc indispensable pour permettre à 100 % de la flotte fluviale assurant les trafics conteneurisés de travailler dans des conditions optimum.

A moyen terme le prolongement du grand canal du Havre qui a pour objectif de fluidifier le trafic routier, ferroviaire et fluvial, en évitant le canal de Tancarville et ses nombreux ponts levants routiers et ferroviaires est essentiel pour garantir au port du Havre la régularité, la compétitivité et la capacité des modes de transport terrestres d'approche.

Le prolongement du grand canal permettra en outre un accès facilité pour le fluvial aux nouvelles surfaces logistiques ou industrielles qui pourront s'implanter sur le domaine portuaire au bord du grand canal.



Le prolongement du grand canal s'avère complémentaire (des améliorations programmées) du fonctionnement des écluses de Tancarville et de l'aménagement du terminal multimodal. Il permettra à moyen terme d'assurer la fluidité des trafics qui ne seront plus soumis à des mesures de régulation.



Mesure n°3

■ Accès portuaire direct à Marseille : accès direct à Fos 2 XL.

L'accès fluvial à Fos 2XL se fait actuellement par le canal du Rhône à Fos, la Darse n°1 et l'anse de Carteau ce qui soumet les bateaux fluviaux aux aléas météorologiques, en raison de la navigation nécessaire dans le golfe de Fos, ainsi qu'aux risques liés aux croisements avec les navires maritimes.

L'accès direct est un gage de flexibilité accrue en diminuant de 90 minutes en temps et 10 km en distance l'accès aux terminaux conteneurs, avec pour avantage l'amélioration de la compétitivité du mode fluvial.

➡ Comme le prévoit le projet stratégique du GPMM, **la réalisation d'une liaison directe entre le canal du Rhône à Fos et le fond de la Darse n°2 permettrait un accès direct, sécurisé et plus rapide à Fos 2XL pour les bateaux fluviaux.** Ce dossier nécessite à ce jour l'expression d'une volonté de l'Etat pour se réaliser.



Mesure n°4

Gouvernance des infrastructures par axe.

Le développement d'offres portuaires « axiales » est un instrument majeur de fluidité du trafic.

Ce souci de faciliter l'interface terre / mer a été, entre autres, à l'origine de la création récente (Janvier 2012) du GIE HAROPA regroupant les Ports de Rouen, Le Havre et Paris.

Le rôle d'HAROPA est de faire de la coordination portuaire une réalité opérationnelle en proposant une offre commerciale fondée sur une logique d'axe.

Cette initiative part également de l'idée que l'industrie de réseaux physiques de transport fluvial est ainsi indissociable d'une industrie de réseaux de services coordonnés, qu'il s'agisse de l'offre commerciale portuaire elle-même, des facilités de manutention, de la douane, des systèmes d'information, de la gestion des interfaces multimodales....

Les trois ports précités ont ainsi commencé à mettre ainsi en commun leurs fonctions principales : développement commercial, qualité de services des réseaux vers l'hinterland, communication, stratégie.

Cette initiative implique de structurer les flux sur des corridors entre ports maritimes et plateformes multimodales majeures de l'arrière-pays, pour faire en sorte qu'aux yeux du client, les trois ports n'en forment plus qu'un.

Il faut également rappeler la spécificité de l'axe Rhône Saône où le concept « MEDLINK » développe depuis plusieurs années la dématérialisation des procédures douanières et encourage à la mise en place d'AP+ sur les ports intérieurs. En outre il intègre les ports intérieurs dans une démarche commune de promotion fluviale vis-à-vis des ports maritimes de Marseille Fos et Sète, aidé en 2013 par l'action du comité des ports du bassin.



Cette démarche de gestion des infrastructures fluviales par axe doit être étendue aux autres bassins.



Il convient de faire participer les représentants des transporteurs fluviaux aux organes de gouvernance de ces nouvelles formes d'organisation.



Mesure n°5

Favoriser l'émergence d'opérateurs fluviaux de proximité.

L'émergence ou le maintien de services de transport fluviaux de proximité pose souvent des problèmes d'équilibre économique, particulièrement dans le contexte de crise actuel.

L'autorité portuaire peut jouer le rôle d'opérateur de transport combiné, au moins dans une phase initiale, en cas de déficience des autres acteurs, notamment dans le cadre d'une compétition interportuaire dans un même range, pour ne pas perdre les bénéfices d'une desserte fluviale et préserver voire élargir son hinterland.

Ces initiatives ne doivent pas avoir pour effet de concurrencer des lignes déjà en place.

Dans d'autres cas, l'autorité portuaire doit pouvoir être partie prenante aux côtés des opérateurs et selon des modalités juridiques à définir pour, pendant la phase de montée en régime des services, proposer aux clients une offre point à point à même de gommer les contraintes liées à la dispersion des sites et au repositionnement des conteneurs vides.

➡ **Des montages public-privé peuvent permettre de favoriser l'émergence d'opérateurs fluviaux de proximité**, pour combler les maillons manquants de services et dynamiser l'offre de bout en bout proposée aux chargeurs.

➡ **Ces montages doivent répondre à des critères stricts : ils doivent être temporaires, favoriser le Pavillon français et ils ne doivent pas avoir pour effet de concurrencer des services déjà existants.**



Mesure n°6**Réglementation nautique (division 229).**

Faute d'existence de lien fluvial direct pour l'accès à Port 2000, deux textes réglementaires permettent l'accès fluvial à Port 2000 pour les portes conteneurs, l'un pour la route nord (par le port historique) l'autre pour la route sud (par l'estuaire).

Or il s'avère que les conditions posées pour permettre à des bateaux fluviaux d'accéder par la route sud sont très contraignantes techniquement. La réglementation spécifique (division 229) ne correspondant à aucun standard international ce qui implique un risque très important pour les opérateurs, compte tenu de l'investissement initial exigé et de l'absence de marché de revente ou de location pour ce type d'unité.

➡ **Il convient de faire évoluer très rapidement cette réglementation en adaptant les conditions techniques requises :**

- **normes modulées en fonction de la conception et de l'armement des navires,**
- **harmonisation européenne** permettant de créer les conditions d'un marché d'achat de revente et de location de ce type d'unités,
- **élargissement du domaine d'application des textes aux transports de colis lourds et exceptionnels.**



Mesure n°7

Dispositif d'aide au report modal.

L'appui qu'apportent les Pouvoirs Publics à la filière conteneurs depuis environ 10 ans au travers de l'aide à l'exploitation des services réguliers de transport combiné est à saluer.

C'est d'ailleurs la démarche entreprise par nos pays voisins au moins pour le transport ferroviaire, à une échelle très supérieure à la notre. Plusieurs conséquences : la part des modes non routiers dans les transports d'approche est 3 à 4 fois supérieure à la part française, les transports d'approche étant très compétitifs la distance de chalandise des ports du range nord s'allonge et touche ainsi tout le tiers nord de la France, les compagnies maritimes n'hésitent pas à vendre du Paris ou même du Lyon via Anvers et Rotterdam à des prix très compétitifs.

Ce dispositif est à revoir dans ses critères (au mouvement) et ses modalités de versement (délais).

➡ **Il est absolument impératif que cette aide à la pince perdure** (tant que les avancées précédentes n'auront pas toutes été mises en œuvre et tant que le modèle économique ne sera pas arrivé à maturité).

➡ Ce dispositif est à **revoir dans ses critères (octroi de l'aide à chaque « coup de pince ») et ses modalités de versement (délais).**



Mesure n°8**Promouvoir le transport fluvial grâce aux facilitations douanières.**

Le transport fluvial a un rôle majeur à jouer pour améliorer et densifier la connexion entre les grands ports maritimes du Havre et de Fos avec leurs hinterlands, condition sine qua non pour leurs développements. Dans cette perspective, la procédure fluvio-maritime (PFM) a été créée pour favoriser le transport fluvial de conteneurs sur les axes Seine et Rhône/Saône, ainsi que sur la liaison reliant Dunkerque à la région lilloise.

A l'importation, la PFM a pour but d'optimiser la massification permise par le mode fluvial en autorisant le transit global depuis le port maritime vers les ports intérieurs (Gennevilliers, Lyon, Lille) de lots entiers de conteneurs sous un régime non cautionné très économique.

Cette procédure douanière dématérialisée doit être complétée par un régime simplifié destiné à couvrir le « dernier kilomètre », pouvant faire appel aux CCS (Cargo Community System) portuaires (AP+) dorénavant implantés sur les ports intérieurs et dont l'ouverture à tous les acteurs de la chaîne logistique (transporteurs fluviaux, transitaires non portuaires, utilisateurs de transport) est en cours de réalisation.

A l'export, la PFM permet également de simplifier les formalités de dédouanement.

Les travaux menés actuellement sous l'égide de la Direction générale des douanes, sous la double impulsion du Ministre du commerce extérieur et du Ministre délégué aux transports, ont pour but d'harmoniser le fonctionnement des PFM et d'en simplifier la mise en œuvre pour en réduire les coûts.



Donner toute sa portée à la procédure douanière fluvio-maritime (PFM) selon une logique d'axe et en associant tous les acteurs.



Proposition n°9

La normalisation des conteneurs 45 pieds.

Les conteneurs 45 pieds (*Pallet wide 45 PW45*) permettent une capacité d'emport plus importante en nombre de palettes et en tonnage que les conteneurs maritimes, similaire à celle d'une semi-remorque.

Cet outil n'a pas vocation à se substituer aux unités existantes mais participe à la diversification de l'offre logistique multimodale, notamment pour les flux intra-européens.

Au-delà, son développement impose de lever plusieurs freins analysés par le programme de recherche européen Utile :

- la normalisation de ses dimensions – en particulier sa largeur (de 2,5 à 2,55 m aujourd'hui).
- l'optimisation du 45'PW en fluvial. Sur le réseau navigable à grand gabarit, la largeur hors tout des cales est de 11,4 mètres au maximum pour garantir le passage des écluses et offre une largeur utile de 10,1 mètres. Pour quelques dizaines de centimètres, celle-ci ne permet pas le chargement de quatre conteneurs 45'PW de front. Deux solutions sont envisagées pour atteindre une capacité intérieure de 10,5 mètres : récupérer de l'espace sur les plats-bords ou augmenter la largeur hors-tout des bateaux nécessitant alors une révision réglementaire (problème d'accès aux écluses de 12 m).

➡ **Le développement du conteneur 45 pieds (*Pallet wide 45 PW45*) pour le transport intra-européen** est freiné par l'absence de norme (poids, dimensions). Les travaux de normalisation engagés par VNF avec l'AFNOR sont de nature à lever ce handicap. De même les études engagées par VNF avec le CETMEF pour spécifier les gabarits acceptables au passage des écluses doivent permettre de faire évoluer l'emport des conteneurs 45 pieds par les unités fluviales. Il faut accélérer le processus.



Mesure n°10

Moderniser les services à la navigation

■ Moderniser les services à la navigation.

Comme cela est prévu dans le contrat d'objectifs et de performance de VNF sur le réseau principal, à vocation de fret, constitué de voies à grand gabarit et de voies connexes, l'offre de service doit être renforcée afin d'atteindre les objectifs de report modal.

L'objectif est d'ouvrir l'ensemble du réseau à grand gabarit 24h/24 et de fiabiliser les ouvrages nécessaires à sa performance.

Pour le Corridor Seine, il s'agit essentiellement de l'Oise (dans la perspective de Seine-Nord Europe), de la Seine amont et de la Marne aval (accès à Bonneuil).

➡ Pour donner à ces itinéraires une cohérence (mêmes horaires d'ouverture sur tout le corridor) et en améliorer la compétitivité, **les horaires d'ouverture actuels du réseau (14 heures) doivent être élargis à 18 heures puis 24 heures, dès 2013.**

VNF a engagé à titre expérimental, le développement du Système d'Information Fluvial (SIF) sur la Seine et le bassin du Nord. Ce dispositif, basé sur l'utilisation de l'AIS, est apprécié par les transporteurs fluviaux car il est européen et bénéfique pour la sécurité, surtout lorsqu'il est associé à une cartographie numérique embarquée.

Victime de son succès, ce système doit maintenant être développé pour y intégrer :

- le fonctionnement des écluses (disponibilité)
- les ouvrages mobiles des gestionnaires autres que VNF
- les terminaux (heures de manutention)
- les hauteurs d'eau & hauteurs libres sous les ponts
- les informations sur les événements

➡ **Le but à atteindre est l'optimisation des flux à tous les niveaux (écluses, ouvrages et terminaux) qui se traduira mécaniquement par un gain de compétitivité pour le mode.**



ANNEXES



ANNEXE 1 : les mesures du Plan de Priorité National

<i>Propositions</i>		<i>Porteurs</i>	<i>Calendrier</i>
1- Réorientation de la politique commerciale des acteurs portuaires et instauration de la THC Tous Modes	➔	Ports, Armateurs, VNF, Chargeurs Manutentionnaires	2013 / 2014
2- Accès portuaire direct au Havre : « Chatière » / Prolongement du grand Canal	➔	Autorité Portuaire / AFITF / Régions	2018
3- Accès portuaire direct à Marseille : accès direct à Fos 2 XL	➔	Autorité portuaire / AFITF / Régions	2018
4- Gouvernance des infrastructures par axe	➔	Autorité portuaire / Acteurs économiques	2013/2014
5- L'opérateur de proximité fluvial	➔	Autorité Portuaire / Armateurs fluviaux	2013/2014
6- Réglementation nautique (division 229)	➔	Ministère des Transports	2013/2014
7- Dispositif d'aide au report modal	➔	Ministère des Transports / Ports	2013 / 2014
8- Facilitations douanières	➔	Douanes	2013/2014
9- Normalisation des conteneurs	➔	Instituts de Normalisation	2015
10- Modernisation des services à la navigation	➔	VNF	2014

ANNEXE 2 : trafics fluviaux de conteneurs au Havre et à Fos-sur-Mer en 2012

Trafic de conteneurs du Grand Port Maritime du Havre en 2012

	Volume de trafic (milliers d'EVP)	Part de marché des modes terrestres ¹	Variation 2012 / 2011
Trafic maritime			
Trafic total	2.304	-	+ 4,0 %
dont desserte de l'hinterland	1.867	-	+ 0,9 %
Trafic de pré / post acheminement des modes terrestres			
Navigation intérieure	203	10,9 %	+ 6,0 %
Fer	101	5,4 %	- 4,0 %
TRM	1.564	83,8 %	+ 0,7 %

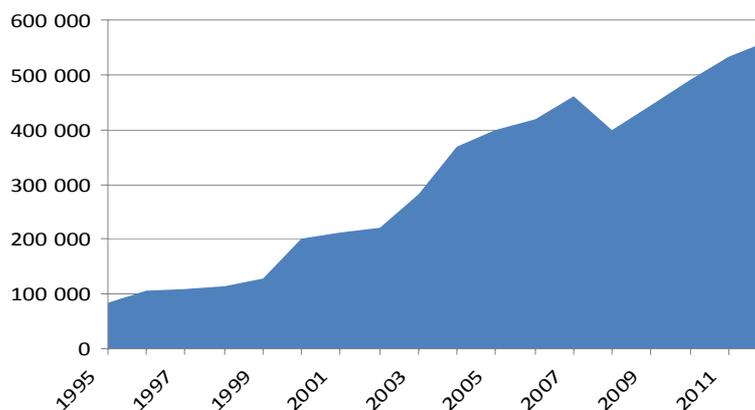
source : GPMH

Trafic de conteneurs du Grand Port Maritime de Marseille en 2012

	Volume de trafic (milliers d'EVP)	Part de marché des modes terrestres ¹	Variation 2012 / 2011
Trafic maritime			
Trafic total	1.061	-	+ 12,4%
dont desserte de l'hinterland	1.021	-	+ 12,7%
Trafic de pré / post acheminement des modes terrestres			
Navigation intérieure	75	7,4%	+ 13,3 %
Fer	75	7,3%	- 6,5 %
TRM	871	85,3%	+ 14,6 %

source : GPMM

Evolution du trafic de conteneurs de 1995 à 2012 sur les voies navigables (EVP)



¹ Sur desserte de l'hinterland uniquement

