

Fiche L8, rattachée au thème

▲ La logistique : qui, quoi, comment ?

- ▲ La logistique en Paca
- ▲ Evolutions et innovations



L'ESSENTIEL SUR...

## LE TRANSPORT FLUVIAL

**Contexte :** Les transports intérieurs terrestres de marchandises (328,5 milliards de t-km) sont largement dominés par le transport routier dont la part modale (87,8 %) est stable depuis 2011. La généralisation de la gestion en flux tendus et le fractionnement des lots, qui correspondent à deux grandes tendances de la logistique moderne, ont contribué à favoriser son développement. Le transport ferroviaire s'est fortement dégradé depuis 1990 et atteint une part modale de 9,8 % en 2014 tandis que le transport fluvial reste toujours très faible (2,4 %).

Or même si le transport routier des marchandises (et des personnes) reste une réponse flexible et adaptée à la plupart des situations, une priorité est à donner aux modes alternatifs à la route qui sont plus sobres sur le plan énergétique et plus vertueux en matière d'émissions polluantes. La loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite Grenelle 1, a ainsi fixé l'objectif, d'ici 2022, d'augmenter la part du transport non routier et non aérien de marchandises de 14% à 25%.

### Description générale

Le transport fluvial est un mode de déplacement terrestre par voie d'eau (canaux, voies navigables, fleuves, rivières...). La France dispose du plus long réseau fluvial navigable européen<sup>1</sup>. Il est cependant concentré sur la partie est de l'Hexagone et les principaux axes de grand gabarit<sup>2</sup> (convois généralement de 4.400 tonnes, avec maximum autorisé de 5.000 T sur le Rhône avec 2 barges) ne sont, malheureusement, pas connectés entre eux, sauf en utilisant des unités de type Freycinet de 250 T de capacité (38,5 m de long).

Deux types d'unités motorisées sont utilisés : les automoteurs sont principalement représentés par des petits gabarits (inférieurs à 400 tonnes) ; les pousseurs poussent des barges de grands gabarits (2.800 T par unité).

#### — Atouts

Le transport fluvial est reconnu comme présentant de nombreux avantages par rapport aux autres modes de transports terrestres.

En matière d'externalités négatives, un convoi poussé<sup>3</sup> peut transporter 4.400 tonnes, soit l'équivalent de 220 camions de 20 tonnes, sans bruit marqué ; une barge génère aussi six fois moins d'émissions de gaz à effet de serre qu'un camion.

Non soumise aux mêmes réglementations, la voie fluviale ne requiert pas d'autorisation spéciale pour le

1 En termes de part modale, la France est au 4<sup>e</sup> rang derrière les Pays-Bas (43 % de part modale), l'Allemagne (15 %) et la Belgique (12 %).

2 Grands gabarits : le Rhin (à grand gabarit sur 196 km), la Moselle (sur 150 km), le Rhône (sur 550 km), le réseau Nord-Pas-de-Calais (sur 186 km) et le bassin Seine-Oise (à grand gabarit sur 520 km). L'interbassin, constitué de réseau à petits gabarits, représente 60% de la longueur des voies d'eau navigables.

3 Sur le Rhône, un automoteur Greenmodal (135 m x 11.40 m) a une capacité de 204 EVP, un convoi poussé Logirhône (185m x 11.40 m) peut emporter 288 EVP

transport de colis lourds ou encombrants et se prête aussi particulièrement bien au transport de matières dangereuses.

Elle permet en outre de s'affranchir de nombreux coûts supportés par le transport routier, grâce à sa fiabilité et à la proximité des ports intérieurs avec les zones logistiques et de consommation. Sont ainsi réduits les coûts de stationnement sur les terminaux maritimes, l'exposition aux aléas de la congestion routière (et aux malveillances) ainsi que le risque de modification tarifaire liés aux coûts de gasoil ou à la fiscalité du transport.

La proximité des plates-formes intérieures avec le destinataire final permet des rotations élevées en pré et post-acheminements routiers (décrochage du châssis en mode «norvia»<sup>4</sup>) et de modifier si nécessaire les heures de livraison. De plus, la lenteur d'acheminement peut parfois représenter un avantage, en permettant des économies en frais d'entreposage (stock flottant).

#### — Faiblesses

Cependant les capacités du réseau fluvial national comme rhodanien restent, de fait, largement sous-exploitées. Divers éléments de réponse peuvent être trouvés dans les champs politiques, économiques et techniques.

Malgré des lois environnementales tendant à promouvoir le transport fluvial, d'autres choix politiques l'ont freiné : le renoncement au projet de canal Rhin-Rhône ou encore des mesures favorables au transport routier en sont des exemples.

4 Economie conducteur + tracteur estimée à 15 €/conteneur (Source : présentation Greenmodal en 2013)



La complexité du système d'acteurs rend aussi plus difficile la mise en œuvre de grands projets de modernisation or certaines parties du réseau sont vétustes et il existe des défauts d'interconnexion à l'intérieur de celui-ci et avec les autres modes de transport.

Deux autres éléments grèvent aussi sa compétitivité économique : une mauvaise prise en charge des bateaux fluviaux

dans les ports maritimes<sup>5</sup> et, en France, le coût de la rupture de charge dans ces ports lors des opérations de manutention : les Terminal Handling Charges (THC) appliqué au fluvial pénalisent en effet ce mode par rapport au ferroviaire et routier.

5 Utilisation d'infrastructures non adaptées ou dédiées aux bateaux fluviaux, qui engendre des délais et retards importants lors des transbordements ainsi que des surcoûts.

## Quelles évolutions en termes de trafics ?

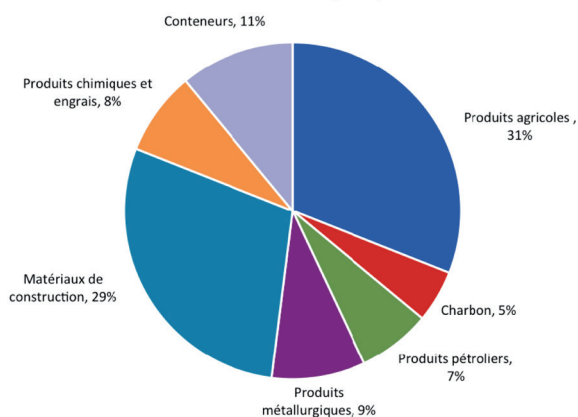
### Données nationales

Depuis la fin des années 1990, le transport fluvial connaît en France une progression de 40 % du volume de marchandises transportées, notamment grâce à des filières spécialisées (conteneurs, déchets...), mais sa part modale stagne et reste globalement très faible.

Malgré ses avantages logistiques et économiques, le fluvio-maritime reste, lui, encore marginal en France. Il pâtit de plus une baisse d'activité assez nette en 2015 (- 27,7% en t-km en national, - 16 % en Rhône-Saône).

Le transport fluvial est un mode de transport qui permet de déplacer des marchandises très diverses. Il est particulièrement approprié pour des marchandises lourdes et denses. Sur les voies navigables françaises sont transportées principalement des produits agricoles (céréales, graines oléagineuses), des matériaux de construction (sable, gravats, goudron, ...), des produits pétroliers, des combustibles minéraux, des déchets métalliques, des engrais et produits chimiques et des conteneurs.

Structure des trafics en 2014 (t-km) - Source VNF



Globalement, du fait notamment des difficultés conjoncturelles de certains secteurs d'activité, l'activité fluviale de transport de marchandises s'est contractée en 2015 dans une proportion qui, quoique notable (- 3,7%), ne remet pas en cause les fondamentaux de long terme :

- une croissance soutenue du trafic sur le grand gabarit depuis dix ans (+ 30 % sur le Nord-Pas de Calais et de l'ordre de + 10 % sur le Rhône et la Seine)
- un secteur agricole porteur qui reste aujourd'hui le premier client de la voie d'eau en France, avec près d'un tiers du trafic général.

### Situation du bassin Rhône Saône

#### Chiffres

En 2015, le réseau à grand gabarit allant de Sète / Fos jusque Pagny (Beaune, Côte d'or) a permis le transport de 5,5 millions de tonnes de marchandises transportés, près de 103.300 EVP (+ 2,9 % contre - 5 % en national sur les 540 500 EVP transportés en tout par voie fluviale).

En 2015, le bassin Rhône-Saône est relativement stable, la baisse des trafics enregistrés sur la zone Paca étant presque compensée par ceux d'ARA. Il enregistre même des performances notables dans les filières énergétiques (+ 6,7%) et les matériaux de construction (+ 15%).

#### Forces et faiblesses

Outre ses bonnes caractéristiques physiques, le bassin Rhône-Saône est jalonné de ports dynamiques et multi-activités, mais présentant parfois un certain retard en matière d'équipements de manutention. Il permet la desserte en direct des marchés de Rhône-Alpes (Fos-Lyon : 30 h) et Bourgogne (Lyon-Châlon : 12 h) depuis ou vers la Méditerranée.

Néanmoins, s'agissant d'un bassin d'exploitation « fermé », les investissements des opérateurs y sont plus difficiles à rentabiliser. Concernant le marché dynamique du conteneur, la hauteur libre sous les ponts restreint aussi le nombre de couches de conteneurs possibles : jusqu'à 3 couches pour le Rhône, puis 2 couches seulement sur la Saône contre 5 couches pour le Bassin Rhénan.

#### Les attentes des opérateurs

En termes d'infrastructures, les opérateurs appellent bien sûr de leurs vœux la liaison Saône Moselle Saône Rhin (SMSR) mais aussi le développement de nouvelles plates-formes multimodales (Salaise-Sablons, Avignon Courtines...) et la modernisation du canal de Rhône à Sète. Sont aussi évoqués le doublement des écluses (un seul sas actuellement) et la création d'un nouveau chantier naval (un seul site à ce jour).

En termes de marché, sont espérés de nouveaux trafics comme le conteneur 45' PW ou ceux liés à de nouvelles filières (biomasse - économie circulaire).

**A noter :** en janvier 2015, signature des statuts de « l'Agence de développement Medlink Ports » regroupant les ports maritimes de Marseille et Sète, CNR, VNF et les ports du bassin Rhône-Saône. Cette nouvelle association est chargée de promouvoir le transport fluvial de marchandises et de développer l'offre multimodale des plates-formes portuaires sur l'ensemble du bassin. Site : [medlinkports.fr](http://medlinkports.fr)

Sources principales : sources citées, les comptes des transports en 2014 (SOeS), Flow n° 30 du Cluster, présentations d'opérateurs (Logirhône, Greenmodal) lors de réunions et colloques, site VNF.

Fiches liées : L7- Le transport maritime, P9 - Le transport ferroviaire, P3 - Flux de marchandises en Paca



Démarche soutenue par

