



RÉPARTITION MODALE DES TRAFICS TERRESTRES DE CONTENEURS (EN % DU NOMBRE DE CONTENEURS EVP - 2007)

	Hambourg	Rotterdam	Anvers	Le Havre	Marseille
Fluvial	2 %	30 %	32 %	9 %	4,7 %
Ferroviaire	34 %	11 %	8 %	5 %	13,7 %
Routier	64 %	59 %	60 %	86 %	81,6 %

La mondialisation des échanges a contraint les acteurs du transport à fortement rationaliser leur production. D'une part, les capacités des bateaux ont été fortement revues à la hausse, des portes conteneurs de 18.000 EVP font leur apparition. D'autre part, la taille de ces nouveaux arrivants va indéniablement scinder les bassins maritimes. Nous assistons à une réorganisation de l'offre maritime, les navires amiraux des grands océans réduisent le nombre de leurs escales et de ce fait relèguent la Méditerranée en bassin secondaire. Lors des escales, le temps de traitement lié aux équipements des ports et à leur organisation sociale sont privilégiés. Les données illustrées montrent que le Havre qui vient pourtant d'ouvrir Port 2000 se retrouve relégué au-delà de la huitième place et que Marseille n'apparaît pas dans les 20 premiers. Les moyens de desservir l'arrière-pays depuis le port d'escale sont déterminants. Si jusqu'ici il était acquis que la guerre maritime entre compagnies se gagnait sur terre, il faudra aujourd'hui tenir compte qu'il existe souvent un maillon maritime entre le port d'escale de ces énormes portes conteneurs et le port de destination final des marchandises, ceci va demander une efficacité terrestre de distribution encore plus performante. De culture voisine au Maritime, le fluvial tient une place en complémentarité toujours plus importante. La disponibilité des capacités fluviales offre en France des solutions techniques et économiques sur la Seine, Le Rhône et le Rhin. Dès lors en plus des ports maritimes manutentionnant des conteneurs que sont Le Havre, Marseille, St Nazaire et Sète, ce dispositif est complété par des ports fluviomaritimes comme Rouen, Portes les Valence ou Lyon et des ports fluviaux comme Gennevilliers, Mulhouse et Strasbourg. Cette liste de ressource dispose des moyens pour combiner également le Ferroviaire en alternative à la route. Pôles de massification du transport combiné, les équipements de ces ports peuvent voir leur productivité s'améliorer par une mutualisation d'utilisation étendue au rail- route. La faiblesse des volumes Français demande ce rapprochement tri modal pour pouvoir charger du ferroviaire avec régularité. L'ensemble des opérateurs combinés ferroviaires européens s'appuie déjà sur le maritime pour rentabiliser les services sur des axes Espagne – Italie, Allemagne, Benelux et UK.



Le dernier armateur volontariste positionné sur les services maritimes transcontinentaux : CMA-CGM avait fortement investi dans le ferroviaire au travers de Rail-Link, mais constatant la faiblesse des flux il s'est replié. Pendant ce temps, des projets ferroviaires divers et isolés cherchent une niche autonome dans le transport combiné en délaissant le potentiel des ports maritimes alors que cinquante ans d'histoire prouvent par les échecs systématiques que cette voie n'est pas cohérente. Allier le Ferroviaire au Maritime est une obligation, leur adjoindre les installations fluviales existantes est une nécessité qui valoriserait une concentration des trafics sur des outils repérés. Ensuite, il serait stratégique de lister les installations terrestres, complémentaires et voisines, séparées entre elles par des distances de 400 à 500 kilomètres. Toulouse, Vierzon, Bordeaux peuvent être des points stratégiques. C'est en rationalisant chacune des dessertes que les ports français disposeront sur leurs hinterlands des outils nécessaires à leur développement. Rester à l'écart des flux portuaire ne permettra pas aux services de transport combiné d'obtenir les tonnages critiques utiles à leur développement.



Equivalent Porte conteneur de 18 000 EVP

Mode	Nombre	Distance
Camion	10000	250-500 kms
Péniche	200	250-500 kms
Train	200	500-1000 kms
Navire	1	sup 1000 kms

