



www.isemar.asso.fr

Note de synthèse n°45 – mai 2002

LE FRET FERROVIAIRE ET LES PORTS A CONTENEURS

Cette note de synthèse s'inscrit dans la préparation d'une thèse de Géographie Humaine menée à l'Université de Lille

Résumé

La concurrence entre les ports à conteneurs en Europe s'accroît sans cesse, et l'extension des hinterlands est partie intégrante de l'attractivité des ports. Le transport ferroviaire s'avère être le moyen privilégié pour faciliter la massification et l'irrigation des territoires éloignés des littoraux. Afin de créer des services de transport efficaces qui s'insèrent dans la vision plus globale de la chaîne logistique, différentes stratégies sont à l'œuvre aux échelons locaux, nationaux, et européens. Les solutions apportées par les opérateurs et organisateurs de transport, privés comme publics, sont variées, souvent originales, et témoignent autant d'une stratégie économique que d'une vision de l'espace. Il en résulte que les développements en cours engendrent une recomposition des dynamiques territoriales à l'échelle de l'Europe.

Les enjeux de la desserte terrestre des ports maritimes

Avec la baisse des taux de fret maritimes, les armements cherchent à réaliser d'importants gains de productivité sur les maillons les plus coûteux de la chaîne de transport : la manutention et surtout les acheminements terrestres dans l'hinterland qui représentent près de 40 % du coût total. La desserte terrestre devient alors un enjeu essentiel dans la compétitivité portuaire.

A l'exception de la logique spatiale des hubs de transbordements, les armements s'appuient ainsi de

plus en plus sur des ports disposant d'une desserte de qualité, indispensable à la massification des flux dans l'hinterland et nécessaire à leur logistique terrestre.

Le transport ferroviaire s'impose comme l'un des outils majeurs de développement des ports dans l'espace communautaire. Son rôle devrait s'accroître largement dans les prochaines années. En effet, face au déclin du fret ferroviaire, l'Union européenne cherche à revitaliser le rail par la création d'un espace ferroviaire européen intégré, défini par le nouveau "paquet ferroviaire" de 2002. Ce dernier préconise ainsi une ouverture complète du marché du fret en 2006 et représente par conséquent un enjeu capital pour la desserte ferroviaire des ports maritimes.

Dans ce contexte marqué non seulement par l'échéance imminente de la libéralisation du secteur ferroviaire mais également par la mise en réseau des grands opérateurs internationaux (armements...), de nouvelles dynamiques territoriales se dessinent.

Les ports à conteneurs français et la logistique ferroviaire européenne

Le trafic ferroviaire des ports à conteneurs

En France, Le Havre représente, avec un trafic de 1,5 Mevp, la principale place portuaire à pouvoir résister à la concurrence des ports européens. Inscrit dans les stratégies des grands armements mondiaux, il fait partie des dix premiers ports européens, tirant profit de l'excellence de ses qualités nautiques. En revanche, en matière d'acheminements terrestres, son accessibilité générale fait défaut, comme bon nombre de ports maritimes français. Le tableau ci-dessous montre le classement des ports européens en 2001 ainsi que leur part modale ferroviaire.

Les principaux ports européens et leur part modale ferroviaire en 2001

Ports maritimes	Trafic EVP (milliers)	Rang Européen trafic conteneurs	Pré/post acheminements conteneurs par voie ferroviaire (%)
Rotterdam	5944	1	14
Hambourg	4689	2	38
Anvers	4218	3	10
Brême	2900	4	70
Felixstowe	2800	5	22
Gioia Tauro	2488	6	4
Algesiras	2150	7	4
Gênes	1526	8	31
Le Havre	1525	9	9
Valence	1505	10	7
Marseille	740	16	16
Dunkerque	150	-	13
Rouen	148	-	6
Nantes/St-Nazaire	105	-	3

Source : Journal de la Marine Marchande, Le Lloyd et Autorités portuaires

La part des acheminements ferroviaires dans les conteneurs situe le port du Havre loin derrière ses

rivaux européens. Au sein de la "Northern Range", façade maritime la plus dynamique, seul Anvers affiche une part relative comparable, mais à relativiser en fonction des volumes traités par le fer (500 000 EVP) et de la concurrence extrême de la voie d'eau. Les ports allemands et italiens se distinguent avec plus de 70 % pour Brême et une moyenne de 22 % pour la péninsule italienne, dont 40 % à Trieste.

Avec une part modale ferroviaire de 10 % et un poids marginal de la voie d'eau, la desserte terrestre des ports français est largement conditionnée par la route et dessine par conséquent des hinterland "régionaux" : Ile-de-France pour le Havre et PACA pour Marseille (80 % du transport routier en Europe est réalisé dans un rayon de 150 km). Considérant les limites actuelles du transport fluvial en France - pas d'interconnexion entre bassins -, le développement spatial de l'hinterland des ports français repose donc en partie sur une amélioration de la qualité des services ferroviaires.

L'organisation de la desserte ferroviaire des ports à conteneurs

Les techniques d'acheminements

En France, la desserte ferroviaire est directement liée à l'organisation spatiale de la CNC¹, opérateur de transport combiné et filiale de la SNCF. Son système repose sur la technique "hub and spoke", qui prévoit la convergence de tous les trains du dispositif vers un point nodal situé en Ile-de-France pour former des trains complets selon chaque destination. Grâce à l'importance des volumes transbordés, les ports d'Europe du Nord-Ouest peuvent eux s'appuyer davantage sur les "navettes ferroviaires", qui assurent une liaison directe avec l'hinterland sans recomposition intermédiaire (entre 200 et 300 connexions contre 2 à 5 pour Le Havre et Marseille).

L'utilisation de navettes ferroviaires et la création de "ports secs" dans l'hinterland, c'est-à-dire des points de massification adossés à des zones logistiques (création de valeur ajoutée et opérations administratives et douanières), sont les fers de lance d'une desserte ferroviaire de qualité.

Les faiblesses de la desserte ferroviaire actuelle

La principale faiblesse réside dans le niveau de la qualité de services. Le nœud parisien, par lequel transite l'essentiel du trafic de la CNC, est en voie de saturation. Cette situation est préjudiciable aux ports hauts-normands qui préconisent la création d'un itinéraire de contournement (Rocade Nord-Est), de façon à étendre leur hinterland vers le Grand-Est français. Les faiblesses du fret ferroviaire (lent, onéreux et peu fiable) sont donc avant tout relatives

à des problèmes d'infrastructure, auxquels la création d'itinéraires à priorité fret peut remédier.

La difficulté tient également à la mise en œuvre d'une réelle synergie entre acteurs opérant sur la chaîne de transport, car elle fait intervenir divers métiers qui doivent coopérer pour asseoir un système de desserte performant. Consciente de l'importance des trafics portuaires dans son activité (22 % en 2001), la SNCF cherche à renforcer son partenariat avec les autorités portuaires. Une démarche commerciale plus agressive auprès des armements, principaux clients du mode ferroviaire, reste cependant à développer pour améliorer les parts de marché.



Il convient enfin de préciser que le manque d'interopérabilité des réseaux européens entrave fortement l'efficacité des prestations ferroviaires internationales². Les directives européennes récemment publiées et l'imminence de la libéralisation devraient résoudre ce problème dans les prochaines années.

Les nouvelles dynamiques territoriales dans le combiné maritime

Nous pouvons constater dans certains ports français la création de nouvelles dynamiques dans l'interface mer/fer. Dunkerque constitue à n'en pas douter le modèle le plus original.

Dunkerque : le rail au cœur de la chaîne logistique

Ce port fait en effet figure de pionnier en France grâce à la création de l'opérateur unifié NFTIQU, associant à 60 % l'opérateur de manutention IFB³ – filiale des chemins de fer belges – et à 40 % le Port autonome. L'innovation tient également dans l'approche logistique, puisque IFB est aussi opérateur de transport intermodal. Elle permet donc d'offrir au client une prestation globale et au port de Dunkerque un réel désenclavement spatial : intégration au réseau NEN⁴ et triplement du trafic depuis 1998. La logistique ferroviaire développée par IFB est traitée comme complément modal de la supply chain, destinée aux opérateurs maritimes. La coopération établie entre sphères publique et privée sur le modèle séculaire des ports hanséatiques a été la clé du succès de cette entreprise inédite en France.

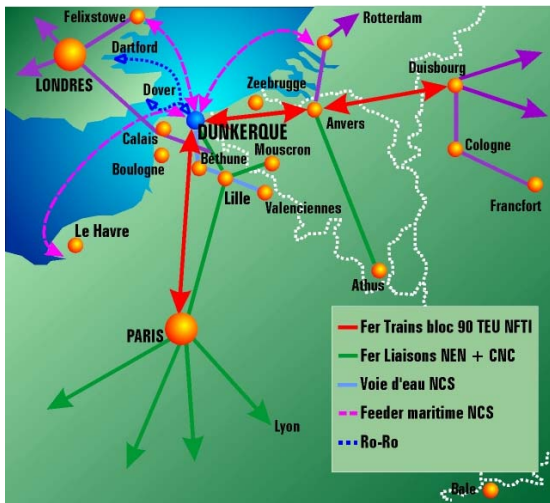
² Vitesse commerciale de 18 km/h : Livre blanc, Commission européenne, septembre 2001.

³ Inter-FerryBoats

⁴ Réseau "North European Network"

¹ Compagnie Nouvelle de Conteneurs

L'arrivée de l'opérateur belge IFB et le désenclavement du port de Dunkerque



Source : Port Autonome de Dunkerque

"Le Havre Shuttles" : la création d'un pouvoir local

Le port du Havre, lui, s'est illustré d'une autre manière en créant une structure originale en 1998, contrôlée à l'origine par l'Union Maritime et Portuaire (UMEP) et baptisée Le Havre Shuttles (LHS). Elle se définit comme un outil de massification ferroviaire, dont l'objectif est de fédérer la demande de transport sur des régions de l'hinterland très concurrentielles. Elle développe ainsi de nouvelles navettes ferroviaires, comme celle de Strasbourg, lancée en 1998, dont l'essor justifie les choix pertinents d'une telle initiative (13 500 EVP traités). Les subventions publiques, aujourd'hui versées à LHS et non plus aux opérateurs, lui permettent de faciliter le lancement des navettes. Depuis janvier 2001, un autre partenariat s'est instauré avec l'arrivée de nouveaux actionnaires, désormais majoritaires, la CNC et le Port autonome. Malgré l'augmentation du capital, cette nouvelle situation peut s'interpréter comme un "contrôle" de la structure par la CNC.

Il n'en reste pas moins que LHS, en tant qu'outil de promotion du mode ferroviaire, a attribué à l'autorité portuaire un rôle nouveau d'organisateur de transport apportant son propre fret. La synergie d'acteurs s'est consolidée alors que se posait réellement la question de l'interface commerciale entre clients et opérateurs. Enfin, la coopération entre la CNC et LHS permet non plus d'opposer les logiques de desserte (navette/point nodal) mais de les compléter en fonction des taux de remplissage. On peut néanmoins regretter que LHS n'ait pu s'imposer comme centrale d'achat pour maîtriser la commercialisation des navettes.

Ces deux illustrations peuvent être complétées par le projet d'extension du terminal à conteneurs de Marseille-Fos. Nommé "FOS2XL", celui-ci se définit comme un terminal ferroviaire à composante maritime. Son originalité réside dans la création d'un terminal exclusivement dédié à une alliance maritime internationale, c'est-à-dire un groupement composée

au minimum d'un opérateur ferroviaire, d'un grand manutentionnaire et d'un armement figurant dans le "top 20". Ces exemples français témoignent donc d'une recherche constante par tous les acteurs de la maîtrise plus affirmée des coûts logistiques.

Les stratégies de développement du mode ferroviaire sont encore plus marquées et globalisées dans les ports hanséatiques. Elles émanent à la fois de la mise en réseau des grands groupes internationaux et également de l'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire.

Les stratégies intermodales dans les grands ports européens

Les parts modales ferroviaires sont bien plus élevées dans de nombreux ports européens. Deux façades maritimes se distinguent nettement : d'un côté, les ports allemands qui offrent les meilleures dessertes en Europe (70 % de part de marché pour les volumes en transit dans l'hinterland supérieur à 200 km), de l'autre, les ports italiens avec une part moyenne du mode ferroviaire de 22 % dans les conteneurs.

Le port de Hambourg représente sans aucun doute le modèle le plus intéressant en terme de dynamique territoriale et d'intégration du maillon ferroviaire dans la chaîne globale. Les terminaux à conteneurs du port municipal sont contrôlés par deux acteurs majeurs : HHLA (60 % du trafic), émanation publique de la communauté portuaire et le groupe privé EUROGATE (25 %), résultante de la fusion des opérateurs Eurokai de Hambourg et BLG de Brême. Les deux opérateurs développent une stratégie forte en faveur du transport ferroviaire. L'un s'appuie davantage sur la synergie d'acteurs, l'autre sur une mise en réseau des acteurs et des territoires.

De la coopération...

La ville-état de Hambourg, par l'intermédiaire de HHLA, s'est impliquée dans l'organisation des services ferroviaires, en coopération avec des organisateurs de transport ferroviaire. Le partenariat s'appuie sur la coordination des opérations depuis les terre-pleins des terminaux jusqu'à la destination finale chez le client. Des navettes directes avec fréquence élevée et temps de transit réduits ont été lancées sur la Pologne, la République Tchèque et la Hongrie⁵. Elles représentent annuellement un volume de 200 000 EVP (un quart du trafic ferroviaire total). Cette stratégie volontariste apporte une grande souplesse au système et permet d'asseoir une réelle synergie d'acteurs, recherchée par les clients armateurs et transitaires. L'efficacité de la chaîne ferroviaire dépend cependant de l'opérateur historique Deutsch Bahn (DB) Cargo, qui réalise toujours la traction en Allemagne.

⁵ Ces informations résultent d'un séminaire organisé par l'INRETS sur les services ferroviaires de HHLA en décembre 2001.

...à l'intégration

Le groupe EUROGATE se distingue, lui, dans la recherche d'une dynamique territoriale plus ambitieuse encore, puisque sa logistique ferroviaire repose en outre sur une logique de réseaux systèmes, c'est à dire un ensemble de réseaux de nature différente (transport maritime, ferroviaire, manutention...), qui se combinent entre eux à l'échelle européenne, pour mettre en synergie plusieurs territoires éloignés.

Ce modèle poussé d'intégration s'appuie sur le développement d'un service baptisé "BoxXpress", reliant les terminaux de Hambourg et Brême aux länders du sud de l'Allemagne. L'originalité tient d'un côté dans la création d'une joint-venture entre ERS⁶, le groupe EUROGATE et le logisticien Netlog, proposant ainsi une offre d'acheminement complète. Elle repose de l'autre sur le choix stratégique de recourir à plusieurs compagnies privées pour la traction ferroviaire (Siemens, AAE et MEV). Avec un parc de 6 locomotives et 100 wagons, BoxXpress est ainsi devenu le 3^{ème} client en Allemagne du gestionnaire d'infrastructure⁷ DB NETZ, grâce à un transport de 160 000 EVP en 2000.

Le service "BoxXpress" du groupe EUROGATE



Source : autorités portuaires de Brême

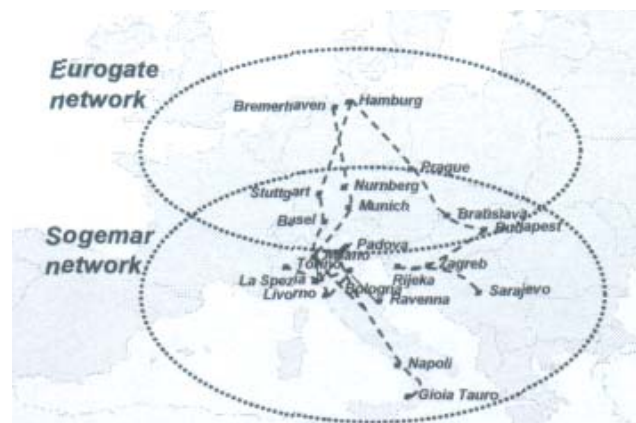
Pour saisir les enjeux territoriaux, il faut replacer le groupe dans un contexte plus global. Depuis la fusion en 2000 avec le groupe Contship Italia (opérateur de terminaux et transport intermodal via le réseau Sogemar), EUROGATE représente aujourd'hui le troisième groupe mondial de manutention après HPH et PSA. Ses nombreuses délocalisations dans les ports de la péninsule italienne sont directement liées à la logique intermodale décrite plus haut. En effet, la stratégie du groupe vise à consolider cette mise en réseau portuaire par une stratégie d'intégration verticale, reposant sur la constitution de "ponts terrestres" par

⁶ European Rail Shuttle : opérateur intermodal privé créé en 1994 par les deux plus grands armements du monde Maersk-Sealand et P&O Nedlloyd. Le réseau européen ERS connecte les grands ports d'Europe du Nord-Ouest à la "banane bleue" et aux PECO.

⁷ La directive 91/440 de 1991, posant les premiers jalons de l'ouverture du marché ferroviaire en Europe, a conduit les Etats membres à séparer la gestion de l'infrastructure ferroviaire et l'exploitation du réseau. Ainsi, en France, la SNCF n'est plus propriétaire des voies. Réseau Ferré de France (RFF), créé en 1997, gère désormais le réseau ferré national., comme DB NETZ le fait en Allemagne. L'entreprise ferroviaire DB Cargo, comme BoxXpress et BASF, en est ainsi son client et doit s'acquitter d'un péage pour exploiter tout ou partie du réseau.

voie ferroviaire, entièrement contrôlés par le même acteur.

La naissance d'un réseau système : le projet "Hannibal"



Source : Contship Italia Group

Ce projet se nomme "HannibalExpress". Il vise à transposer l'expérience actuelle nationale vers un rayonnement ferroviaire international. La libéralisation du fret ferroviaire constituera à n'en pas douter le levier de ce vaste chantier. Cette dynamique réticulaire insufflée par le géant EUROGATE représente un modèle d'interface entre milieux maritimes et continentaux. La mise en œuvre des réseaux trans-européens de fret ferroviaire (RTEFF), intégrant les principaux ports maritimes, tendra à généraliser cette tendance...

Conclusion

La situation des ports maritimes français dans l'espace communautaire est largement tributaire d'une desserte terrestre intermodale de qualité. Confinés actuellement à un hinterland "régional", ils risquent à terme la marginalisation sur l'échiquier portuaire européen s'ils ne parviennent pas à s'inscrire dans les stratégies des grands groupes internationaux. Le nécessaire contrôle des flux maritimes et terrestres passe par la transition des réseaux portuaires, tissés par ces opérateurs mondiaux, vers la notion de ports réseaux pour la maîtrise d'hinterlands toujours plus vastes et émetteurs de trafic. Le projet IFRABEL, qui repose sur la coopération des réseaux ferroviaires belge, français et italien, afin de mieux gérer les flux du combiné maritime nord-sud, s'inscrit dans cette stratégie globale. Les ports français n'ont pas d'autre alternative que de s'y greffer, à défaut d'alimenter en leur défaveur la dichotomie centre/périphérie au bénéfice des ports nord-européens et méditerranéens.

Alexis ADELMANT

Mai 2002 – ISSN : 1282-3910 – dépôt légal : mois en cours
Directeur de la rédaction : Nicolas Terrassier