

Possibilités et conditions du développement du trafic de conteneurs des ports rhénans alsaciens : synthèse de l'étude CTS (avril 2007)

L'utilisation de la voie d'eau, qui constitue, pour l'Alsace, à la fois un vecteur de développement économique et un enjeu de développement durable, figure parmi les priorités retenues au titre du Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013.

Une étude visant à établir un état des lieux du transport multimodal en Alsace, ainsi que les perspectives d'évolution du transport de conteneurs par voie d'eau ou rail, a été confiée au bureau d'études « Container terminal Services » (CTS) dans le cadre du programmes des interventions territoriales de l'Etat (PITE).

Ce document constitue une synthèse des principales thématiques développées dans le rapport final rendu par le bureau d'études CTS.

I. Le contexte global

1) Le marché nord-européen du trafic conteneurisé

La gestion et le développement des terminaux maritimes à conteneurs ont considérablement évolué ces dernières années. En particulier, dans un secteur fortement concurrentiel, l'industrie du transport maritime est constamment contrainte de s'adapter aux exigences du marché, en augmentant ses capacités de transport par la multiplication de ses services (globalisation) ou encore la taille des navires (gigantisme).

Même si sa part devrait baisser au profit des régions émergentes, le marché nord-européen demeure prépondérant dans le transport maritime mondial. Il est dominé par des sociétés indépendantes de transport maritime (principalement Maersk Line, MSC ou encore CMA CGM), concurrencées, depuis les années 1990, par quelques groupements de compagnies.

2) Les ports nord-européens

Sept ports principaux concentrent 95% des volumes manutentionnés dans la zone « Le Havre-Hambourg ». Sur la période 2000/2005, chacun d'eux a enregistré une croissance significative des volumes manutentionnés.

Dans leur quasi-totalité, les ports nord-européens sont des terminaux « publics » contrôlés et gérés par des entités privées, dans le cadre de partenariats « public-privé ».

Dans le contexte de croissance des flux de transports maritimes, le développement de ces ports nord-européens réside dans leur capacité à :

- recevoir mais également à évacuer des volumes importants, par création ou optimisation des infrastructures (développement de « méga hubs », c'est-à-dire de terminaux capables d'opérer de très grands navires, de fournir des connexions rail-route-barge et de traiter des volumes importants par escale) ;
- s'étendre, car la majorité de ces ports est proche de la saturation ;
- devenir de véritables « nœuds » intermodaux, afin de fournir une prestation logistique adaptée à l'environnement international.

Le devenir du secteur se trouve également largement conditionné par les choix politiques, notamment en matière d'arbitrage entre les différents modes de transport et de mesures incitatives en faveur du développement des transports fluviaux et ferrés (mesures fiscales, libéralisation du rail par l'Union européenne, ...) qui en découleront éventuellement.

3) Le marché rhénan du trafic conteneurisé

Compte-tenu des volumes qui y sont transportés, le Rhin constitue un cas unique en Europe en matière de transport fluvial et joue un rôle déterminant dans les échanges rhénans.

S'étendant sur 850 kms de voie navigable, le Rhin est découpé en trois segments, à savoir le Rhin inférieur (entre Rotterdam et Cologne), le Rhin moyen (entre Cologne et Karlsruhe) et le Rhin supérieur (entre Karlsruhe et la Suisse). En raison, tant de l'absence de liaison fluviale vers le Sud que du poids des grands ports européens dans le trafic maritime mondial, les échanges fluviaux rhénans se font exclusivement à destination et en provenance des ports maritimes, principalement d'Anvers et de Rotterdam.

II. Diagnostic du marché alsacien

1) Caractéristiques des ports rhénans alsaciens

Les trois ports alsaciens constituent des terminaux tri modaux (services fluviaux, ferroviaires et routiers) ; leurs caractéristiques techniques de haut niveau leur confèrent un potentiel élevé de développement, malgré la contrainte liée au pont de Kehl qui limite la hauteur de chargement des barges. Au total, ils occupent 6,7 % des parts du marché rhénan global, soit près de la moitié du marché du Rhin Supérieur.

Plus spécifiquement, chacun des terminaux est marqué des caractéristiques suivantes :

- le Port Autonome de Strasbourg (184.000 conteneurs en « équivalents 20 pieds » (evp) vides et pleins y ont été manipulés en 2005, dont 108.000 en mode routier, 71.000 evp en mode fluvial et 5.000 evp en mode ferroviaire) : il possède le statut et la structure d'un port autonome et compte 2 terminaux depuis les aménagements réalisés en 2004. En terme d'accessibilité, son principal handicap réside dans la proximité de l'agglomération strasbourgeoise et l'engorgement routier qui en découle. Au niveau ferroviaire, la maîtrise des tarifs constitue un enjeu fort. En matière de perspectives de développement, le PAS dispose d'indéniables potentialités, sous réserve de poursuite des aménagements au terminal Nord ;
- le terminal de Mulhouse-Ottmarsheim (181.000 evp vides et pleins y ont été traités en 2005, dont 69.000 evp en mode routier, 85.000 evp en mode fluvial et 27.000 evp en mode ferroviaire) est géré par la CCI. Ce terminal a la responsabilité directe de la desserte ferroviaire (statut d' « Installation Terminal Embranché »), mais ne bénéficie pas de liaison directe vers les ports d'Anvers et Rotterdam. Au niveau fluvial, des contraintes techniques limitent la hauteur des barges. En terme de perspectives, le développement du terminal d'Ottmarsheim ne se heurte à aucun frein opérationnel. Un ajustement des modes opératoires (diminution du temps de stationnement des conteneurs,...) devrait toutefois permettre des gains de productivité. Enfin, le terminal d'Ottmarsheim souffre d'une forte dépendance vis-à-vis de Peugeot (ainsi, la baisse significative de son activité depuis 2004 (-25 %) semble-t-elle directement imputable à la diminution du trafic Peugeot). La diversification de sa clientèle constitue de ce fait un enjeu majeur à court terme ;
- le terminal de Colmar-Neuf-Brisach (5.000 evp vides et pleins y ont transité en 2005, en utilisant les modes route et fleuve) : son activité conteneurs est récente et ses capacités sont loin d'être saturées. Ce terminal pâtit indéniablement de l'absence de lignes régulières fluviales et ferroviaires, ainsi que de l'absence de conteneurs vides. De plus, sa zone de

chalandise se trouvant rognée par celle du terminal d'Ottmarsheim, une stratégie de synergie (notamment par des positionnements sectoriels différents) plutôt que de concurrence avec celui-ci devrait être recherchée.

2) Intégration des ports dans le schéma logistique global

A l'exception du port de Neuf-Brisach, les ports alsaciens sont assez bien servis par barges, avec 20 services hebdomadaires. Au niveau ferroviaire, la fréquence des liaisons, récentes, avec les ports d'Anvers-Zeebrugge (qui constitue la porte d'entrée principale du marché alsacien) et du Havre (au nombre de 2 par semaine) mériterait d'être augmentée. Par ailleurs, il n'existe aucune liaison avec le plus grand port européen, Rotterdam, et les possibilités de massifier les volumes vers l'Allemagne et l'Europe Centrale sont limitées du fait de l'absence d'infrastructures ferroviaires dans le sens Est-Ouest le long du Rhin.

Si, du point de vue de la politique tarifaire, les ports alsaciens se montrent en cohérence avec les autres ports rhénans, ceux-ci n'en possèdent pas moins les spécificités notables suivantes :

- les 3 ports alsaciens sont gérés par des entités publiques, illustrant une spécificité française (sur 45 terminaux répartis sur le Rhin, seuls 4 (dont les 3 alsaciens) sont publics) ;
- ils ne font pas office de « hub intérieur », contrairement à des agglomérations comme Duisbourg, Mannheim ou Bâle, qui commercialisent des connexions barge-rail voire barge-barge ;
- leur stratégie est moins intégrée que celle de la majorité des autres ports rhénans :
 - ils sont indépendants de tout acteur du transport intermodal (compagnie fluviale ou maritime, opérateur ferroviaire,...),
 - la commercialisation y est centrée exclusivement sur la prestation de manutention du conteneur et ne déborde pas sur les services de transport hinterland « porte à porte ».

3) Structuration du marché alsacien

Sur un marché alsacien total estimé, en evp pleins, à 180.000 en 2006, les trois ports alsaciens captent environ 56 % (c'est-à-dire 100.000 evp pleins : 88.000 qui passent par le fluvial et 12.000 acheminés par voies ferrées) du marché des volumes import/export de la région.

Pour ce qui est du trafic routier généré par l'import/export sur le marché alsacien, il correspondrait environ à 380 camions par jour ouvré depuis/vers la région Alsace. Les projections estiment à 700 camions par jour à l'horizon 2012 le trafic conteneurisé import/export, en cas d'absence de mesure en faveur du transfert modal.

Enfin, en terme de structure des flux conteneurisés en Alsace, il peut être noté que :

- à l'export, la part de la barge est environ de 90 %, le reste étant acheminé par rail ou par route ;
- à l'import, la route capte près de 60 % des volumes. Malgré une part qui reste globalement faible (5 à 10% des volumes), le rail semble avoir un rôle à jouer notamment sur ce marché, sous réserve toutefois d'une amélioration de l'image de l'opérateur (SNCF) ;
- 90 % des pré- et post- acheminements depuis/vers les ports rhénans se font par camion ;
- Anvers capte 60 à 70 % des imports/exports de l'Alsace, contre 25 à 30 % pour Rotterdam (dont le poids est toutefois amené à augmenter du fait du développement attendu du marché

à l'import venant d'Asie) et 5 à 10 % pour Le Havre. Les flux depuis/vers le Sud sont quasiment inexistantes pour le marché alsacien.

Conclusion : perspectives et conditions de réussite du transfert modal et du développement des trafics conteneurisés des ports alsaciens

Les réserves de capacité du transport sur le Rhin et de celles du réseau ferré, conjuguées au potentiel des terminaux tri modaux, permettent d'envisager un report modal d'une partie du trafic routier vers le fluvial/ferroviaire, au travers des terminaux alsaciens. Ce report impliquera nécessairement une massification des flux au niveau des ports fluviaux, supposant en particulier des services plus fréquents (3 à 5 départs par semaine) et à la rentabilité accrue par des volumes plus importants.

Les initiatives qui pourront être engagées en la matière devront en priorité viser le marché import (trafic 2006 : 380 camions par jour), pour lequel il peut être estimé que 70 % de report modal peut être obtenu à moyenne échéance (5 ans).

Pour sa part, le marché de pré et post acheminement (trafic 2006 : 520 camions par jour) peut être difficilement massifié (distribution de détail en bout de destination). En l'espèce, les principaux enjeux consisteraient à favoriser l'implantation des entreprises dans l'enceinte des zones portuaires (par la réglementation des PLU, des aides à l'investissement ou des mesures de défiscalisation) et à cibler les grands importateurs/exportateurs disposant d'entrepôts embranchés, en vue de leur éventuel raccordement par rail. En terme de report modal, le potentiel du marché de pré et post acheminement est estimé à 20 % en 5 ans.

Enfin, le marché de transit (trafic 2006 : 10.000 camions par jour) est le plus important, mais son transfert supposerait la conjonction d'initiatives en matière de mesures coercitives (type taxe « Maut » allemande), d'actions commerciales et marketing ou encore, d'investissements conséquents (mise en place de trains continentaux). Un report modal du marché de transit ne pourrait ainsi être envisagé qu'à long terme (10 ans).

D'une manière générale, une stratégie de transfert modal et de développement des trafics conteneurisés alsaciens impliquerait la mise en œuvre d'une série de moyens, à savoir :

- un positionnement des ports fluviaux au cœur de la chaîne logistique terrestre en tant que nœud modal (concept de « hub logistique ») ;
- l'ouverture du rôle du manutentionnaire fluvial à des services logistiques intégrés, de façon à le rendre chef de file de la massification des flux ;
- une implication des autres acteurs de la chaîne logistique, permettant la mise en œuvre d'actions spécifiques (proposer des services ferroviaires fiables en périodes de basses eaux, se rapprocher des autorités portuaires d'Anvers et Rotterdam afin d'assurer la promotion des services fluviaux et ferroviaires alsaciens et de développer des systèmes d'informations fiables et standardisés, prendre des mesures coercitives (taxes,...)).

Synthèse réalisée par :
Eric FROMEYER (10.05.2007)