

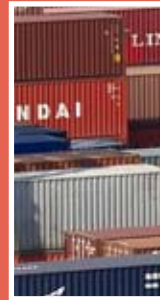
Décembre 2009

Guide du conteneur fluvial



NPI
NAVIGATION PORTS & INDUSTRIES

vnf
voies
navigables
de France



Sommaire

Préambule de Thierry Duclaux

directeur général de Voies navigables de France

5

Préambule de Philip Maugé

directeur du développement de Voies navigables de France

6

L'aventure du conteneur

7

Voyage dans la chaîne logistique

9

Les opérateurs

Compagnie fluviale de transport / CFT

14

River Shuttle Containers

16

Marfret

17

Société nogentaise de transport combiné / SNTC

18



Compagnie française de navigation rhénane / CFNR

20

Contargo

21

Wincanton

23

Haeger & Schmidt

24

Barge company d'Alsace

25

Informations techniques

<i>Bassin du Rhône</i>	30
<i>Bassin Nord/Pas-de-Calais</i>	31
<i>Bassin de la Seine</i>	33
<i>Bassin du Rhin</i>	34
<i>Les terminaux intérieurs</i>	36
<i>Le Rhin, pionnier du conteneur fluvial en Europe</i>	40
<i>La flotte</i>	42


Perspectives

<i>Seine Nord Europe : 250 000 EVP attendus pour 2020</i>	44
<i>Les déchets en boîtes</i>	46
<i>UTILE, la solution route - rail - fleuve</i>	48

Répertoire

<i>Les opérateurs</i>	52
<i>Les ports</i>	53

Avec les témoignages de Danone (11), Casino (15), Michelin (19), Heppner (19), Geismar (22), Grands chais de France (22), Alcan Rhénalu (25), DHL (30), Toyota (32), Sanofi-Aventis (32), Schenker (35), Bosch-Siemens électroménager (49)



Le «Guide du conteneur fluvial» est un numéro hors série de «NPI/Navigation, Ports et Industries», réalisé par les Editions de la navigation du Rhin, en collaboration avec Voies navigables de France.

Impression: Kehler Druck
Décembre 2009 - tous droits réservés

Photo couverture: doc. ECT



Doc. VNF

*Thierry Duclaux,
directeur général
de Voies navigables de France*

Avec une place de choix dans les dispositifs issus du Grenelle de l'environnement, le fluvial avance et propose des solutions logistiques novatrices adaptées aux différentes problématiques des chargeurs.

Avec des objectifs ambitieux tant pour le transport de vrac que le transport de produits conditionnés, le fluvial s'invite dans les villes et intègre des logistiques de plus en plus sophistiquées. Les ports intérieurs occupent une place de choix dans la chaîne logistique, une place qu'il faut conforter et renforcer en tant que lieux privilégiés de report modal. Leur développement, en harmonie avec les besoins et les contraintes des logistiques amont et aval, est au cœur des préoccupations de VNF et de ses partenaires.

La modernisation et la fiabilisation du réseau fluvial, le canal Seine Nord Europe dont l'ouverture est programmée en 2015, la nouvelle gouvernance des ports sont autant de signes forts qui confirment l'ambition que le gouvernement place dans ce mode massifié, économique et écologique. De leur côté, les chargeurs sont désormais sensibles à la performance énergétique voire sociétale de ce mode et intègrent même ces critères dans leurs appels d'offre.

Un signe visible que le changement lié à l'environnement est en marche; il s'appelle fluvial!



Doc. VNF

*Philip Maugé,
directeur du développement
de Voies navigables de France*

Après l'apparition du conteneur dans le transport maritime dans les années 1970, suivi par le développement de lignes de transport combiné fluvial desservant les grandes métropoles ou sites industriels depuis les ports maritimes, le conteneur a continué sa diversification en s'adaptant dans un premier temps aux produits à recycler, grâce à des renforts permettant la compaction ou la prise par des camions équipés de bras de manutention. Le XXI^e siècle voit le développement des Unités de Transport Intermodales (UTI) pour le transport en métropole de produits de consommation avec l'immense avantage pour ces unités d'être un quasi équivalent de l'unité de référence, le camion tautliner.

Le nombre important de lignes de transport combiné fluvial ainsi que le nombre de ports intérieurs offrant ces possibilités multimodales témoignent de ce dynamisme qui désormais se tourne vers de nouveaux défis logistiques que sont la logistique urbaine mais aussi le transport de conteneurs sur le petit gabarit. Le mode fluvial s'organise pour innover et ainsi s'intégrer aux logistiques modernes en apportant son avantage intrinsèque: une faible empreinte environnementale. Le fluvial fait désormais partie des modes associés de plein droit dans la logistique moderne.



L'aventure du conteneur

Dans l'atmosphère difficile de la crise économique actuelle, un secteur du transport fluvial progresse en France : celui du conteneur. Sur les six premiers mois de l'année, les diverses ont augmenté de plus de 23% en prestations après, il est vrai, un recul de 11% en 2008. La réforme portuaire aura signé une (re)mise aux normes du marché français du conteneur fluvial. L'avenir lui est ouvert.

400 000 EVP ont été transportés sur les fleuves et canaux de l'Hexagone l'an passé. Le chiffre est de 213 500 EVP (+8,6%) pour les six premiers mois de 2009. Le rattrapage est surtout sensible sur le Rhône (+76%), qui retrouve son niveau de 2007. La Seine reprend des couleurs (+7%); le Nord/Pas-de-Calais, à l'inverse, est touché de plein fouet par la crise (-10,6%).

Le conteneur, apparu sur le Rhin dans les années 1970 et consolidé la décennie suivante, n'a pas une longue histoire en France, puisqu'il aura fallu attendre 1994 sur la Seine (avec Logiseine) et 2001 sur le Rhône (avec RSC, filiale de la CMA/CGM) pour voir s'ouvrir les premières lignes régulières desservant les ports maritimes du Havre

et de Marseille/Fos. Mais c'est surtout au milieu des années 2000 que le secteur a véritablement «explosé».

Quelques grands facteurs expliquent ce développement récent et rapide du conteneur fluvial: la croissance des trafics maritimes, une concentration des moyens sur des dessertes fluviales simples de point à point, l'apparition d'opérateurs de transport combiné, une forte impulsion donnée par les pouvoirs publics soucieux de renforcer la compétitivité des ports français sur leur hinterland et préoccupés par les questions environnementales et, enfin, l'implication de quelques très grands armateurs.

Contrairement au modèle rhénan en effet, dans lequel 3 grands transitaires sont parvenus à maîtriser le marché en prenant le

contrôle des terminaux intérieurs et des transporteurs fluviaux, le conteneur fluvial hexagonal doit une bonne partie de son succès aux compagnies maritimes. Ce sont elles qui, au-delà de la problématique de repositionnement des vides, ont investi le fleuve pour en faire le support d'évacuation de leurs «boîtes» depuis des terminaux maritimes engorgés: la CMA/CGM tout d'abord, en investissant directement le fleuve via sa filiale RSC; MSC et Maersk ensuite, en réservant des slots importants sur lesquels ils assument le risque commercial; Marfret enfin, qui d'armement maritime est également devenu armement fluvial.

Fortement liés aux ports maritimes pour lesquels ils jouent un rôle d'évacuation de masse des «boîtes», les services fluviaux



Photo E. Berrier/Doc. NPI

On met tout en «boîte» aujourd'hui: des céréales aux bobines de tôle, des pavés en granit aux jouets pour enfant, des produits pharmaceutiques à l'eau minérale, des pièces détachés aux voitures entières...

conteneurisés pâtissent des faiblesses de ceux-ci. Ainsi, les nouveaux terminaux du Havre et de Fos/Mer ont des accès difficiles pour les bateaux fluviaux. Ils sont capables d'accueillir des porte-conteneurs maritimes géants mais, par contre, l'évacuation rapide des conteneurs vers les plates-formes continentales est délicate en raison de l'absence de connexion fluviale adéquate. Les problèmes existent aussi au niveau des services dédiés au transport fluvial dans les ports maritimes: fréquemment les modes terrestres, et en particulier le fluvial, sont traités après les navires maritimes, malgré la fixation de plages horaires de déchargement. Des efforts ont été réalisés dans les différents ports maritimes mais il reste des dysfonctionnements engendrant des problèmes dans l'exploitation des lignes régulières fluviales.

Pourtant, le mode fluvial présente des capacités d'emport importantes, un coût de transport à l'unité moindre que les modes routier et ferroviaire et une réserve considérable de transport sur son réseau, les fleuves et canaux français étant loin de leur capacité d'exploitation maximale, quand la route et le fer sont, eux, à saturation. C'est également un argument commercial de sécurisation des acheminements avec une palette trimodale pour les clients transitaires.



Photo P. Lemaître/Doc. VNF

C'est une nouveauté en effet dans la situation du conteneur fluvial en France: le mode intéresse de plus en plus les commissionnaires et autres organisateurs de transport, auprès de qui il a gagné en crédibilité. Il a pour lui des atouts incontestés, qu'aiment rappeler les professionnels interrogés:

- Sur les marchés mûres (Rhin) et les longues distances (Haute Seine), **son prix**, nettement moins cher que la route;
- **Sa flexibilité et sa souplesse.** La logistique fluviale est souvent lourde à mettre en place parce qu'elle implique une rationalisation des flux des chargeurs concernés. Mais dans le cadre de cette organisation, les opérateurs s'adaptent aussi aux contraintes des industriels. Ces derniers profitent par ailleurs de cette rationalisation;
- **Sa fiabilité** qui, contrairement aux idées reçues, permet d'envisager du juste-à-temps;

- Le temps de navigation peut être utilisé pour l'accomplissement des **formalités douanières**;
- Le fluvial permet de **massifier des flux** qui, fragmentés sur la route, seraient bien plus compliqués à suivre;
- Grâce à une forte intégration entre opérateurs fluviaux et ports intérieurs, le conteneur fluvial permet une **régulation des flux et du stockage**, les clients industriels n'étant pas toujours intéressés de réceptionner un lot de conteneurs en une seule fois. Dans ce contexte, le rôle des ports intérieurs, partie intégrante de la chaîne logistique, va au-delà de la seule manutention pour s'intéresser aux services à la marchandise – on

appelle cela la «valorisation de la rupture de charge»;

- Enfin, le transport fluvial est un mode **écologique**. Cette dimension, au départ davantage évoquée comme argument marketing auprès du grand public, est aujourd'hui de moins en moins négligeable. La perspective de l'ouverture prochaine d'un marché du carbone a amené de nombreuses enseignes de la logistique à développer des systèmes d'évaluation logistique intégrant les émissions de carbone, voire les autres coûts externes des transports.

Ces avantages permettent au mode fluvial de participer à l'optimisation du transport terrestre et à la diminution des coûts recherchés par les clients en ces temps de crise. La prochaine étape est désormais de les adapter à grande échelle aux transports continentaux.

Voyage dans la chaîne logistique

Le trajet fluvial n'est qu'un petit maillon de l'ensemble de la chaîne logistique que parcourt un conteneur depuis son empotage jusqu'au lieu de réception ou de distribution des marchandises qu'il contient. Pour s'insérer au mieux dans cette chaîne, la voie d'eau doit pouvoir apporter des réponses aux contraintes logistiques des marchandises. La preuve par l'exemple, avec l'exportation des Eaux de Volvic au Japon, via les ports de Mâcon et de Fos.



Les sources Clairvic à Volvic (Puy-de-Dôme) sont commercialisées depuis le début des années 1960. Des 12 lignes de production, intégrées depuis 1994 au sein du groupe Danone, sortent chaque année plus de 1 Mld de bouteilles d'eau Volvic nature ou aromatisée, de différents formats. Une bonne moitié de cette production part à l'exportation, en Europe mais également outre-mer. Volvic est notamment l'une des premières eaux importées au Japon.

En fonction des commandes passées à l'autre bout du monde, une partie de la production de l'usine est mise sur palettes et transportée par camion jusqu'aux entrepôts du port de Mâcon. Depuis peu, un décret autorise la réalisation des pré- et post-acheminements routiers liés à un transport fluvial par des camions d'un poids total de 44 t (au lieu de 40 t). Cette amélioration, lorsqu'elle sera devenue réalité, favorisera l'utilisation du transport fluvial en renforçant la compétitivité de l'ensemble de la chaîne.



C'est le transitaire local Mafret (groupe Alainé) qui se charge d'organiser le transport routier jusqu'à Mâcon, le stockage des palettes, la mise à disposition des conteneurs maritimes, leur empotage, leur mise à quai et la réservation de la barge. En 2009, 50 000 palettes d'eau Volvic auront ainsi été traitées au port de Mâcon, soit 5 000 EVP environ. Le rythme des envois est variable et dépend des commandes des clients et du programme de chargement de la plate-forme.

L'empotage des conteneurs est réalisé à Mâcon, en fonction des exigences spécifiques du marché japonais. La dimension des cartons conduit souvent à charger les conteneurs de «vracs», c'est-à-dire de cartons dépalettisés. Pour les cartons les plus grands en effet, le chargement en palettes empêcherait de remplir entièrement les conteneurs. Ces derniers doivent par ailleurs remplir des normes strictes de propreté, d'étanchéité et d'absence d'odeur. Les bouteilles d'eau minérale en plastique sont particulièrement vulnérables à ce dernier type de pollution.





Doc. Aproport

Le trajet fluvial depuis Mâcon jusqu'aux terminaux de Fos dure trois jours. Une durée plus importante que par la route, mais plus fiable aussi du fait du faible encombrement des voies navigables. La voie d'eau a cet avantage de proposer une gestion simplifiée des gros volumes de conteneurs, à un coût sociétal moins élevé qu'une logistique tout route. Sur le Rhône, son coût financier reste en revanche comparable à celui de la route, voire supérieur comme à l'heure actuelle où la crise amène les transporteurs routiers à diminuer fortement leurs prix. Pour Danone Eaux, l'utilisation du conteneur fluvial reste ainsi un geste politique fort.

La zone d'emportage est située à deux pas du quai de chargement des conteneurs. Ces derniers peuvent ainsi être amenés à la barge directement par les engins de parc du port. La barge sert aussi quelquefois à remonter depuis Fos les conteneurs vides nécessaires au trafic. Pour faire de l'export par conteneurs en effet, il faut qu'il existe un flux import à destination de la région, pour que des conteneurs vides soient disponibles à proximité. Il n'existe malheureusement pas de dépôt de conteneurs à Mâcon ni même à Châlon. Dans le meilleur des cas, les boîtes remontent le Rhône jusqu'au port de Lyon, qui dispose, lui, d'un parc de vides. Il faut sinon descendre jusqu'à Fos pour récupérer les conteneurs!



Photo Stéphane Penhoat



Doc. Grand port maritime de Marseille

A l'arrivée à Fos s'accomplissent les formalités douanières à l'exportation. Des accords passés entre les bargistes et les Douanes laissent cependant espérer qu'ils pourront bientôt utiliser la durée du trajet fluvial pour accomplir ces formalités et ainsi gagner du temps.

Les conteneurs «fluviaux» de Volvic s'ajoutent aux envois de conteneurs générés directement depuis la plate-forme logistique dont dispose le groupe Danone, à quelques centaines de mètres du terminal. Cette plate-forme, gérée par SDV, traite essentiellement les flux palettisés du groupe, soit 140 000 palettes en 2009.

Le choix de la compagnie maritime dépend pour beaucoup des choix opérés par les importateurs situés en région lyonnaise, dont l'activité conditionne la disponibilité en boîtes vides. De fait, l'implantation des armements maritimes au niveau local n'est souvent pas représentative de leur taille au niveau mondial.

Les lignes maritimes desservant l'Asie du Sud-Est au départ de Marseille-Fos sont nombreuses, ce qui laisse au chargeur de multiples possibilités de départs.





Pour atteindre le marché japonais, une bonne partie des conteneurs Volvic transite par le port de Yokohama. Sur place, Danone dispose d'un partenaire distributeur qui s'occupe de la réception des boîtes et de l'acheminement des marchandises vers les grandes surfaces japonaises.

Dans le cas de nos conteneurs chargés de «vracs», il est nécessaire de les dépoter et de transférer les cartons sur des palettes japonaises. Au final, le chargeur doit ainsi arbitrer entre deux possibilités: soit charger au mieux les conteneurs, en intégrant le coût des ruptures de charge aux deux bouts du transport maritime, soit charger des palettes, ce qui facilite le dépotage des conteneurs mais ne permet pas de les utiliser à pleine capacité.

8 semaine après leur sortie d'usine, les bouteilles d'eau Volvic sont maintenant prêtes pour remplir les rayons des magasins japonais.

Une logistique organisée par Danone Eaux selon le credo du groupe: offrir un produit de la meilleure qualité possible, au meilleur prix, tout en maîtrisant les émissions de carbone au niveau des flux.



Danone: «La responsabilité d'une entreprise ne s'arrête pas aux portes de l'usine»

«Depuis 30 ans, Danone poursuit un double projet, économique mais aussi social», indique Igor Chauvelot, responsable développement durable de Danone Eaux France. «Un des leviers de notre stratégie de développement durable est de diminuer notre empreinte CO₂ au niveau de la production, du packaging et des transports. Le groupe s'est ainsi lancé un objectif: parvenir d'ici à 2012 à la neutralité CO₂ d'Evian, sur la totalité du cycle de vie du produit. En matière de transport, priorité est donnée aux modes alternatifs à la route. 65 à 70% de la production d'Evian sort ainsi en trains complets. Pour Volvic, cette proportion sera atteinte d'ici trois ans. L'utilisation du fluvial s'inscrit également dans cette évolution: nous

devrions ainsi concrétiser l'année prochaine un projet d'envoi de volumes importants de conteneurs depuis Volvic via Lyon, en carrier haulage cette fois-ci, c'est-à-dire pour des flux pilotés par les armements maritimes.

Quant au reliquat routier, nous sommes engagés dans des recherches pour diminuer les émissions des moteurs et contrôlons nos sous-traitants pour rendre ce mode le plus sûr possible.

Notre supply chain a été totalement refondue pour s'adapter à cette démarche».



LES OPERATEURS



Compagnie fluviale de transport/CFT

L'aventure du conteneur fluvial a commencé au début des années 1990 pour la CFT, avec la création de Logiseine (55% CFT, 45% Terminaux de Normandie). Sa présence sur le Rhône est ancienne également mais a connu une évolution moins linéaire. Depuis 2008, sa filiale Logirhône y a repris les activités d'Alcotrans. En incluant les services dédiés réalisés par Logiseine pour le compte des armements maritimes Maersk et MSC, le groupe aura transporté au total 125 000 EVP en 2009.



Photo Philéas/Doc. VNF

«Avec la crise, les armements maritime pourraient se recentrer sur leur corps de métier et abandonner la navigation intérieure dans laquelle ils se sont diversifiés dans une période faste. Pour nous cela ne changerait rien car nous aurions toujours les mêmes clients: les armements et les transitaires. Actuellement, Logiseine partage le risque de cale avec Maersk et MSC, dont nous sommes commissionnaire pour le transport fluvial», indique Gilles Peyrot, chef d'agence Logiseine au Havre.

«De forts taux de croissance sont à attendre pour l'avenir. Ce qui sera déterminant, c'est l'aménagement du territoire portuaire du Havre. Il est indispensable que les interfaces soient bien prévues pour absorber à la fois la hausse des volumes totaux et celle de la part des modes massifiés. A l'autre bout du fleuve,

les terminaux intérieurs fleurissent: nous saurons nous organiser et faire face. Seine Nord Europe est une chance: nous n'avons pas à craindre l'ouverture car nous avons une bonne connaissance du marché et savons aller chercher les trafics. Nous n'avons pas attendu, par exemple, pour atteindre les départements de la Marne, de l'Aisne ou de l'Yonne via Bonneuil-sur-Marne», conclut-il.

Sur le bassin du Rhône à l'inverse, Alain Malinverney, responsable de l'agence Logirhône de Portes-les-Valence déplore une situation «de souffrance»: «Les retombées des grèves de 2008, ajoutées au contexte de crise économique, nous ont contraints, sous la pression de la concurrence des modes et de nos clients, à baisser nos tarifs de 5 à 10% alors que ceux-ci étaient déjà gelés depuis deux ans. Or les

Moyens techniques

Logiseine et Logirhône disposent de la flotte de leur maison-mère, la Compagnie fluviale de Transport/CFT. **Logiseine** emploie ainsi au quotidien 3 pousseurs et 6 barges, mais la CFT dispose au total pour ce trafic de 6 pousseurs et d'une dizaine de barges à conteneurs. **Logirhône** utilise 3 barges de 144 EVP et une barge de 66 EVP, soit une capacité minimum d'emport de 576 EVP/semaine.

Services

Logiseine commercialise 3 départs/semaine entre Le Havre et Gennevilliers et 2 escales/semaine à Bonneuil. Logirhône propose de son côté 2 départs/semaine entre Fos et Lyon, avec escale éventuelle à Portes-lès-Valence. La réserve de moyens propre à la CFT leur permet de répondre à des demandes supplémentaires et de livrer sur tout quai où les moyens de manutention existent.

Logiseine propose des prestations en «port-à-porte» combinant le pré/post-acheminement routier. Du fait des conventions passées avec la Douane, il est possible de faire voyager les conteneurs sous douane. L'opérateur dispose ainsi d'un magasin sous douane à Gennevilliers. **Logirhône** offre également des prestations complètes: transport one-way, round trip et FOT, incluant les pré/post-acheminements routiers (opérateur agréé 44 t sans supplément tarifaire), confirmation d'arrivée sur transport massifié à l'export, procédure fluvio-maritime import. Sur le terminal de Lyon, l'opérateur propose un pack import incluant une franchise de 7 jours et un tarif de stationnement très avantageux ainsi que la possibilité de mise en magasin sous douane des conteneurs pendant 45 jours. En 2008, la société a en effet signé la convention facilitant les procédures douanières et permettant de réduire d'une journée le temps de transport fluvial.

Conteneurs acceptés

20', 40', reefer, citernes ISO, high cube, open top, flat. Autres conteneurs spéciaux de façon marginale. Agréé ADR pour les classes 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8 et 9.

coûts, notamment de la manutention à Fos, augmentent. On devrait trouver des prix faibles pour la barge, moyens pour le fer et forts pour la route; au contraire aujourd'hui le tout route se situe plus bas que la barge avec des volumes à la baisse».

Dans ce climat de déséquilibre, l'ouverture de Valence au trafic fluvial conteneurisé est compromise. Par ailleurs, si le combiné fluvial obtient des volumes corrects sur le one-way, les allers-retours sont plus difficiles à programmer. Pour Logirhône, les perspectives d'avenir

se résument en deux mots: tenir et s'adapter à la demande. «Dans une deuxième phase, le volume remontera et nous retrouverons nos lettres de noblesse car nous nous battons pour un transport que l'on sait durable. Le trafic enregistré en 2009 est ainsi encourageant».



Témoignage

David Collas, directeur des transports du groupe Casino

Easydis, la filiale logistique du groupe Casino, a commencé à utiliser le conteneur fluvial pour ses importations de produits «bazar» en 2006. C'est en 2008 que la volonté de développer l'utilisation de la voie d'eau s'est réellement concrétisée, mais les grèves touchant le port de Fos n'ont pas permis de dépasser 200 EVP. Les conteneurs sont déchargés à Lyon et acheminés par camion vers les entrepôts de Vienne et Saint-Étienne. En 2008, la voie d'eau représentait ainsi 11% des flux import des deux sites depuis Fos.

«Nous avons établi un plan de marche pour atteindre 50% de part modale pour le fluvial à destination de ces deux entrepôts d'ici à la fin 2010. Le transport fluvial a pour nous un intérêt purement stratégique. Notre société est très volontaire en ce qui concerne le développement durable et le fluvial contribue à construire une image très positive en la matière. D'un point de vue économique en revanche, les ruptures de charge sont meurtrières en termes de coût et rallongent les délais de livraison. Nos premières études et les informations que nous recevons de la part de sociétés engagées dans le transport fluvial font apparaître

un surcoût de 20 à 30%. Nous pensons malgré tout que le prix du pétrole et les taxes sur les infrastructures routières vont, à moyen terme, le rendre économiquement intéressant. Nous privilégions d'ailleurs tous les modes alternatifs à la route et nous étudions actuellement avec la SNCF le retour sur les rails de flux qui utilisaient anciennement ce mode de transport et qui empruntent aujourd'hui la route».

L'objectif, pour le groupe Casino, est d'utiliser également le transport fluvial pour les flux en provenance de la moitié Nord de la France et du Benelux, avec une approche routière jusqu'à Pagny, puis un transfert sur la voie d'eau vers Fos et Sète, incluant des arrêts à Lyon et Valence pour alimenter les entrepôts rhônalpins. «Cela nécessite des caisses mobiles pallet-wide, dans lesquelles les bargistes ou d'autres prestataires pourraient investir, après engagement de notre part sur un certain volume. Mais le groupe Casino, à lui seul, n'a pas les volumes nécessaires pour ce type de transport. C'est pourquoi nous comptons sur l'implication des ports, de VNF et des pouvoirs publics».

River Shuttle Containers

Filiale de la CMA/CGM créée en 2001, River Shuttle Containers/RSC est entièrement dédiée au transport fluvial. Avec 3 départs hebdomadaires, la ligne Rhône-Saône dessert les ports de Fos/Marseille, Lyon, Mâcon et Chalon-sur-Saône depuis 2001. En janvier 2005, RSC a ouvert une ligne régulière sur la Seine, qui s'articule autour de 5 départs hebdomadaires, entre Le Havre et Paris/Gennevilliers. Les volumes transportés devraient atteindre 85 000 EVP en 2009.

«Les volumes transportés par RSC ont augmenté de 35% entre 2008 et 2009, une progression qui s'explique par le très bon développement de la ligne sur la Seine entre Le Havre et Paris, qui a pris des parts de marché à la route. Le Rhône à l'inverse, connu pour être très difficile, n'a pas vu de progression des volumes. La tension au niveau des prix a été très forte en raison de la pratique de fortes baisses tarifaires de la part des transporteurs routiers et de certaines compagnies concurrentes», indique Jean-Marc Lacave, directeur général de la CMA/CGM.

«Pour RSC, 2010 sera donc l'année de la reconquête du Rhône, en souhaitant bien évidemment que le marché sur Fos s'améliore et «oublie» les mouvements sociaux de 2008, encore très présents dans les esprits. Le groupe

CMA/CGM a pour stratégie de proposer des solutions porte-à-porte efficaces, moins coûteuses et responsables à ses clients, dans l'esprit et les objectifs du Grenelle de l'environnement. Ce cap est maintenu malgré la crise.

Par ailleurs, RSC se positionne déjà en qualité de futur opérateur de ligne fluviale régulière entre les bassins de l'Escaut et celui de la Seine (Anvers-Paris), sans abandonner Le Havre-Paris bien entendu. La filiale de transport fluvial du groupe CMA/CGM reste attentive aux éventuelles redistributions des trafics entre les ports. Quoiqu'il en soit, c'est la compétitivité de chaque place portuaire et des opérateurs qui permettra de trouver de nouveaux équilibres et RSC compte bien jouer sa partition dans l'ensemble des bassins concernés».



Moyens techniques

RSC dispose d'automoteurs affrétés en longue durée : les «Arc en Ciel» (110 m x 11,40, 192 EVP), «Magister» (110 m x 9,60, 126 EVP) «Smack» (110 m x 11,40, 208 EVP) et «Thales» sur la Seine (en partenariat avec la SCAT), soit une capacité de 1 300 EVP/semaine; les «Camael», «Guadiana» et «Nirvana» sur le Rhône (135 m x 11,40 et 204 EVP chacun sur trois couches), pour une capacité totale de 1 200 EVP/semaine.

Services

RSC offre 3 départs/semaine sur le Rhône et la Saône et 5 départs/semaine sur la Seine. Le service lancé sur le réseau du Nord/Pas-de-Calais en 2008 n'a pas été maintenu.

En tant qu'opérateur de transport combiné fleuve-route, RSC propose une solution port-to-door incluant les pré- ou post-acheminements routier. Une convention signée avec la Douane française permet par ailleurs le transfert de marchandises sous procédure fluvio-maritime. Les prestations de nettoyage, réparation et dépôt de conteneurs ne sont pas proposées en catalogue mais peuvent être intégrées à la demande dans le montage d'un dossier.

Conteneurs acceptés

Conteneurs maritimes ISO, in gauge. Pas de reefer. Dangereux acceptés sous conditions.

Marfret

Marfret, compagnie maritime fondée en 1987, a développé un réseau de lignes conteneurs Est-Ouest et de cabotage en Méditerranée et en Europe du Nord. En complément de ses prestations maritimes, l'armateur a ouvert une première ligne fluviale sur la Seine en 2006, avant de se développer sur le bassin du Nord. En 2009, le lancement d'une ligne sur la Loire n'a pas pu être pérennisé, mais Marfret garde plus d'une corde à son arc, avec notamment des projets sur le Rhône.

«La mise en place d'une ligne fluviale conteneurisée entre Saint-Nazaire et Nantes n'était pas évidente, car il n'y a que 3 heures de navigation. Nous avons été bien accueillis par les institutionnels de la place, mais pas par les transporteurs routiers qui n'ont pas joué le jeu, cassant les prix sur ce petit segment routier et proposant, par contre, des prix élevés pour l'offre routière au départ de Chevirey. Or il n'est pas possible de fidéliser des clients sans leur offrir du porte-à-porte. Nous avons donc vite perdu les quelques clients que nous avions. L'automoteur qui opérerait cette ligne, «La Gabare», devrait rejoindre le bassin de la Seine pour être affecté à la liaison Rouen-Le Havre. A Rouen, la situation est différente car nous y étions déjà bien implantés. D'autre part, la distance de navigation est plus longue et les armements maritimes évitent ainsi le trajet d'estuaire», explique Jérôme Baudy, chargé du développement fluvial chez Marfret.

«Nous comptons lancer un nouveau service sur le Rhône au premier trimestre 2010, entre Arles et Pagny. Il s'agira d'un transport continental de caisses bâchées de 45', comme nous le réalisons déjà sur la Seine: les bobines de papier en provenance d'Epinal seront remplacées au retour par des papiers triés à recycler. Ce fond de cale pourra être complété par d'autres conteneurs, terrestres ou maritimes. La ligne desservira le port de Lyon mais n'ira pas jusqu'à Fos, ceci pour pouvoir effectuer l'aller-retour en une semaine.

Marfret est venu au fluvial pour transporter des conteneurs maritimes mais transporte maintenant aussi des conteneurs terrestres et va s'engager dans le transport fluvial de vrac. La logique, pour nous, c'est de mettre en place une logistique fluviale pour des industriels qui ne connaissent pas la voie d'eau».



Moyens techniques

Fluiofeeder armement comprend trois bateaux: le «Marfret Marivel» (100 m x 9,80, 108 EVP sur 3 couches) et le «Marfret La Gabare» (70 m x 9,20, 63 EVP sur 3 couches), basés sur la Seine, et le «Marfret La Lys» (80 m x 9,50, 54 EVP sur 2 couches) sur les canaux du Nord de la France. Cette flotte en propre est complétée de plusieurs bateaux affrétés, allant de 32 à 81 EVP en fonction du réseau.

Services

Marfret fluiofeeder opère 2 services sur le bassin de la Seine: une ligne Rouen-Radicatel-Le Havre et une ligne Paris-Limay-Rouen-Le Havre; ainsi que 2 services sur les canaux du Nord de la France: Dunkerque-Lille-Dourges et Dunkerque-Lille-Anvers. Ces services sont susceptibles d'être renforcés en fonction des demandes des clients. Par ailleurs la compagnie a développé des services dédiés à certains industriels (Renault, UPM, Veolia, etc.).

Du fait de son activité maritime, Marfret est susceptible d'offrir des prestations logistiques élargies: passage douanier facilité, dépotage ou empotage de conteneurs, livraison routière jusqu'en entrepôt ou directement chez le chargeur, avec un seul document de transport. A Rouen, la société propose le stockage et la gestion de parc de conteneurs.

Conteneurs acceptés

Tout type de conteneurs sauf reefer^(*): 20', 40', 45', citernes, dangereux (dans les limites de ce qu'autorise la réglementation). Réponse apportée également aux demandes de transport de colis lourds ou exceptionnels.

(*) A l'heure actuelle, le maintien de la température des conteneurs reefer n'est pas assuré pour l'accès aux terminaux de «Port 2000» au Havre.

Société nogentaise de transport combiné/SNTC

La Société nogentaise de transport combiné/SNTC a été créée en juillet 2003 comme commissionnaire de transport pour des liaisons de bout en bout. Ses actionnaires sont le groupe céréalier Soufflet, à l'origine de 60% de l'activité, et la Société troyenne de transport international, qui met à disposition ses camions.

Soufflet exporte des céréales en Asie, avec des conteneurs qui doivent être préparés pour le transport de denrées alimentaires: secs, propres et étanches. Cela amène la SNTC à acheminer des conteneurs vides depuis Le Havre, Limay ou Gennevilliers lorsqu'il ne s'en trouve pas à Nogent.

«Comme tout le monde, nous avons ressenti la crise et avons perdu des volumes. Nous n'avons pas baissé nos tarifs mais avons consenti des gestes commerciaux, comme l'augmentation des franchises de frais de stationnement sur parc par exemple. Nous avons ainsi maintenu le taux d'occupation de nos bateaux à 90%», indique Vincent Dhulst, directeur d'exploitation de la ligne.

«Les perspectives de développement du trafic sur le port de Nogent sont importantes, avec la mise en service par Soufflet en février 2010 de

la plus grosse malterie d'Europe. A l'import, nos clients sont des industriels et distributeurs des départements environnants. Nous atteindrons 20 000 EVP dès 2010, contre 12 000 EVP en 2009, pour moitié dans chaque sens. C'est pourquoi nous plaçons pour l'aménagement de la petite Seine au gabarit de 3 000 t. Ce gabarit nous permettrait d'augmenter nos volumes au départ de Nogent, où de nombreux industriels se sont installés: nous commençons déjà à sentir les bouchons sur le bief.

Seine Nord nous intéresse car ce canal mettra en concurrence le port du Havre, qui ne nous a jamais aidé et bénéficie d'une situation de monopole. Le transfert au quai de l'Europe coûte une fortune et le tarif de manutention n'est pas négociable. Je ne verrais aucun inconvénient à travailler avec Anvers, via Seine Nord: l'économie sur la manutention amortira vite le surcoût de navigation».

Moyens techniques

La SNTC affrète 3 unités à long terme: les «Cyclone» (100 m x 9,5, 72 EVP), «Maneo» (60 EVP) et «Cuba Ibiza» (44 EVP). Elle est également gestionnaire du terminal de Nogent.

Services

La SNTC offre tous les jours des départs de Nogent et des arrivées au Havre. Selon les impératifs des clients, les conteneurs sont acheminés par bateaux (2 départs/semaine pour 6 jours de trajet) ou par train (via Valenton).

La société propose une procédure douanière de transit fluvio-maritime entre Nogent et Le Havre; à Nogent elle peut réaliser le nettoyage des conteneurs et leur réparation au premier échelon (trous, poignées de portes, mais non la structure de la boîte).

Dépôts de vides: CMA/GGM, Delmas, Evergreen, MSC, Hyundai et UASC.

Conteneurs acceptés

20' et 40' conventionnels, dry, high cube, flat, open top. 45' possibles. Ni reefer, ni marchandises dangereuses.





Témoignage

Gilles Muninger, responsable achats logistiques import du groupe Michelin

L'usine Kleber de la Chapelle-Saint-Luc, près de Troyes, spécialisée dans les pneus destinés aux engins agricoles, reçoit ses approvisionnements de matière première (gomme naturelle et synthétique) par la Seine depuis 2003. A ces 1 500 EVP se sont ajoutés en 2008 250 EVP de pneus fabriqués en Israël, le site servant de stockage pour toute l'Europe de l'Ouest. SNTC se charge de l'ensemble des opérations depuis le Havre: transport fluvial, stockage sur le port de Nogent et transport routier jusqu'à Troyes.

«Le transport fluvial est un mode fiable et écologique, mais aussi très sûr. Il nous permet une économie de 30% environ par rapport au transport routier. Le train, que nous utilisons aussi ponctuellement pour sa rapidité, présente les mêmes caractéristiques, mais avec un différentiel de coût plus faible par rapport à la route. De plus, il ne répond pas à nos attentes car nécessite un camionnage depuis le terminal de Valenton, en région parisienne».

Au total, 90% des importations destinées à l'usine de Troyes utilisent le fluvial. Ce dernier est aussi utilisé à l'exportation: en 2008, les pneus pour engins agricoles à destination des États-Unis ont ainsi rempli 1 600 EVP. Depuis 2005, le groupe Michelin a également recours au transport fluvial sur l'axe Rhône-Saône: RSC a ainsi transporté 1 200 EVP de matière première, de la gomme en provenance d'Asie et d'Afrique, entre Fos et Châlon.

Témoignage

Daniel Groeber, seafreight manager chez Heppner Strasbourg

«Le conteneur fluvial représente un outil formidable, vu la congestion sur la route. A l'exportation sur Rotterdam, les délais sont courts et le fluvial est d'autant plus pertinent qu'il y a peu de dessertes ferroviaires et que la route est plus chère. Pendant la navigation peuvent être réalisées certaines procédures, comme les déclarations préalables aujourd'hui obligatoires sur l'Amérique du Nord ou la Chine. A l'import il est vrai, les délais sont plus longs, mais cela peut quelquefois arranger le chargeur. Le fluvial est flexible et souple, en particulier pour les gros lots.

Nous réalisons environ 1 000 EVP fluviaux à l'export et 200 à 300 EVP à l'import. Le premier avantage du conteneur rhénan est d'être le transport le moins cher, à l'import comme à l'export. C'est avant tout ce que demandent les chargeurs. De fait, notre base est la barge, seuls certains impératifs ponctuels peuvent nous faire utiliser la route.

La conjoncture actuelle est davantage favorable à la barge, parce que les chargeurs ont plus de temps. Les basses eaux en revanche, passé la 2^e tranche, peuvent remettre en cause la compétitivité du mode. Les clients ne veulent pas payer de suppléments. La période est difficile, tant pour les bargeurs que pour les industriels ou les organisateurs».



Compagnie française de navigation rhénane/CFNR

La Compagnie française de navigation rhénane/CFNR, filiale d'Atic services, est présente de longue date sur le marché du conteneur rhénan, au travers du pool d'exploitation Penta. Celui-ci a fortement évolué ces dernières années et n'est désormais plus composé que de deux armements: la CFNR et le néerlandais Danser. L'opérateur rhénan exploite par ailleurs le terminal à conteneurs de Bruxelles et les lignes fluviales qui lui sont associées; il est également présent dans le Nord de la France.

«Le marché du conteneur est un marché pour lequel nous avons peu de visibilité. Les bargeurs n'ont pas accès au marché réel, leurs clients directs sont les transitaires ou les armements maritimes. Il est plus difficile dans ces conditions d'anticiper les besoins en cale. Le secteur du conteneur demande par ailleurs un fond de cale plus important que celui du vrac pour sécuriser le flux et s'adapter à la demande. La variabilité des coûts est plus difficile à mettre en oeuvre», explique Guy Erat, responsable de l'activité conteneurs à la CFNR.

«La visibilité est encore moins bonne en temps de crise, comme aujourd'hui. Certes, de telles périodes recèlent des opportunités. Le contexte est notamment favorable au regroupement d'entrepôts, des regroupements qui sont quelquefois bénéfiques à la voie d'eau. Mais nous n'attendons pas de croissance en 2010. Les transitaires locaux ne sont pas non plus optimistes.

L'année 2009 était particulière pour nous, avec le redéploiement de la Penta sous sa nouvelle forme. L'essentiel était de rassurer les clients et de montrer que la qualité et la disponibilité du service n'étaient pas remis en cause.

Avec l'«Alsace-Hollande», la CFNR dispose aujourd'hui de son premier convoi automoteur + barge en propre. Ce type d'unité représente l'avenir de la navigation rhénane. Nous nous devons d'acquiescer ce nouveau savoir-faire, que nous comptons développer au-delà du secteur des conteneurs.

A moyen et long terme en revanche, je n'ai aucune crainte quant à l'avenir du conteneur fluvial. Le secteur recèle des perspectives intéressantes, en particulier en Wallonie et en Europe de l'Est. Ce dernier secteur dispose de marges de croissance que l'on ne connaît plus en Europe occidentale. Je suis persuadé par ailleurs qu'il y a un avenir dans le fluvio-ferroviaire.»



Moyens techniques

Rhin: la Penta dispose d'une flotte de 8 unités, pour une capacité d'emport instantanée de 2 430 EVP.

5 de ces unités sont des convois poussés (automoteur + barge) de 185 m, capables de charger 350 EVP sur quatre couches. Le plus récent de ces convois, l'«Alsace-Hollande», a été armé en 2008 par la CFNR et dispose des dernières innovations technologiques. Les trois autres unités sont des automoteurs de 204 à 268 EVP de capacité. Cette flotte est complétée, en cas de besoin, par des unités affrétées.

Nord/Pas-de-Calais: la CFNR affrète à long terme 3 unités de plus petite capacité (de 24 à 30 EVP sur deux couches), adaptées au réseau du Nord.

Services

Sur le Rhin, la Penta offre 3 départ/semaine vers Anvers et Rotterdam. La CFNR opère également des lignes entre le port de Lille et les ports du Benelux, à raison de 4 départs/semaine vers Anvers et 2 départs/semaine vers Rotterdam et Zeebrugge.

Sur les dépôts de Strasbourg, Ottmarsheim et Bâle, gérés en sous-traitance, la CFNR propose les services classiques de lavage, nettoyage et réparation de conteneurs. Chaque agence dispose en outre d'un service de dédouanement.

A fin octobre 2009, la CFNR a transporté 73 000 EVP, dont 38 000 sur le Rhin et 24 000 dans le Nord de la France.

Conteneurs acceptés

Les bateaux rhénans sont équipés ADNR et sont donc en mesure de transporter des conteneurs chargés de marchandises dangereuses soumises à cette réglementation. Sont également acceptés, outre les conteneurs 20' et 40' traditionnels, les reefer, les conteneurs flat, high-cube ou open-top.

Contargo

Contargo est un des principaux opérateurs dans le transport des conteneurs maritimes depuis les ports du Benelux et d'Allemagne vers leur arrière-pays. Le groupe allemand gère un nombre important de terminaux intermodaux sur le Rhin et dans le Nord de la France. Il dispose également d'un réseau dense de lignes fluviales et de services ferroviaires, via sa filiale Necoss. En 2008, Contargo a transporté plus d'1 Mio EVP, dont 30 000 depuis le Nord de la France.



Dans le Nord, après un recul somme toute limité cette année, Gilbert Bredel, le directeur général de CCES, anticipe de bonnes perspectives: «Notre affiliation à Contargo nous permet de bénéficier de meilleurs contacts avec les compagnies maritimes et les chargeurs clients du groupe, tout en gardant notre ancrage local. Nous avons le projet de créer un véritable terminal à conteneurs moderne à St-Saulve, pour remédier à la saturation de notre implantation historique de Prouvy. Un projet qui prendra tout son sens avec le relèvement prévu des ponts jusqu'à la frontière belge, ce qui nous permettra de charger une couche supplémentaire sur les bateaux et de gagner ainsi en compétitivité par rapport à la route. A terme, l'ouverture du

canal Seine Nord Europe rend envisageable le lancement d'une ligne sur Le Havre depuis le Nord de la France, voire le Benelux.

L'impact de la crise économique et les basses eaux prolongées du Rhin amènent son homologue alsacien à une vision plus pessimiste: «Les importations se maintiennent, mais compte tenu des exigences des clients, les boîtes prennent plus le fer que la voie d'eau. Le phénomène est encore amplifié avec les basses eaux actuelles, qui renchérissent le coût du fluvial. A l'export, la place strasbourgeoise est restée très dynamique en 2009. Certains trafics organisés précédemment via les ports allemands sont désormais relocalisés à Strasbourg, le seul port

Moyens techniques

Contargo dispose au total d'une flotte de 26 unités, pour une capacité d'emport de 8 650 EVP. Sur le Rhin supérieur, le groupe aligne au minimum 2 convois automoteur + barge de 350 EVP chacun. Il possède par ailleurs le terminal BMT de Bâle.

Dans le Nord de la France, sa filiale CCES aligne 5 automoteurs de 60 EVP, 19 tracteurs routiers et 55 chassis porte conteneurs. Elle exploite depuis 1996 le terminal de Valenciennes/Prouvy et depuis août 2009 celui de Valenciennes/St-Saulve. CCES est également actionnaire de LDCT, opérateur de la plate-forme multimodale de Dourges.

Services

Depuis **Valenciennes**, 3 départs/semaine vers Anvers et Rotterdam, 1 départ vers Zeebrugge; Dunkerque desservi à la demande. Prestations de douane, empotage/dépotage, transport routier local. Dépôt de conteneurs (Hapag-Lloyd, Maersk, MOL, K-Line), réparation et préparation des conteneurs.

Sur le **Rhin supérieur**, 2 départs/semaine vers Anvers et Rotterdam. Prestations de douane, pré- et post-acheminement routier. Liaisons ferroviaires directes depuis le Nord Alsace vers Anvers et Le Havre, et depuis Ottmarsheim vers Anvers. Empotage/dépotage possible à Bâle et Ottmarsheim. Les opérations de maintenance et de réparation des conteneurs sont sous-traitées aux exploitants portuaires.

Contargo dispose d'un système intermodal d'information tarifaire (IMTIS) qui permet le calcul des différentes options de transport et des émissions de CO₂ sur plus de 115 000 points d'expédition ou de livraison en Europe.

Conteneurs acceptés

Tous types: dry, high cube, reefer, citerne, flat, open top. Marchandise dangereuse sur étude spécifique à Prouvy et Dourges; classes 2, 3, 4, 6, 8, 9 à Strasbourg et Ottmarsheim

à afficher une croissance de son activité conteneurs. Le Haut-Rhin, en revanche, souffre du dépérissement de son tissu industriel, ce qui réduit la visibilité du marché», note Jean-Marc Sabetta, gérant de Contargo Ottmarsheim.

«A terme, le renchérissement du transport routier devrait profiter aux modes alternatifs, dont le fluvial. Mais pour l'instant l'offre pléthorique du camion pèse à la baisse. Un autre phénomène se fait jour, avec l'implication de plus en plus forte des opérateurs portuaires dans la chaîne logistique. Leur stratégie est de massifier les flux sur les terminaux intérieurs dont ils maîtrisent la gestion, pour obtenir des coûts de traitement très compétitifs. Ecologiquement, il ne s'agit cependant pas toujours de la meilleure option: les boîtes ne sont pas forcément chargées ou déchargées sur le terminal le plus proche du lieu d'expédition ou de livraison, ce qui rallonge les trajets routiers».

Jean-Marc Sabetta regrette par ailleurs le déficit d'information quant au stockage des marchandises dangereuses sur les terminaux intérieurs. Un manque de clarté qui amène à privilégier le tout route pour ne pas avoir à faire stationner les conteneurs dans un port.

Témoignage

Eric Vautrinot, responsable logistique chez Geismar

La société Geismar est spécialisée dans la fabrication d'engins de construction de lignes de chemin de fer. Le groupe possède plusieurs sites de production en France et en Europe, mais les commandes sont consolidées sur le site de Colmar, qui gère les expéditions et les transports inter-usines.

«Nos transports sont organisés par un transitaire, mais dès que nos délais nous permettent d'utiliser le fluvial, nous le faisons, sur le Rhône pour la desserte de notre usine de Lyon mais surtout sur le Rhin, à l'exportation. Ce choix procède clairement d'un souci environnemental; la différence de prix est peu significative entre la voie d'eau et la route. Le fait que les ports intérieurs soient bien dotés en conteneurs maritimes joue aussi en faveur de la voie d'eau, parce que nous sommes automatiquement amenés à rechercher les conteneurs vides dont nous avons besoin pour nos envois dans les ports; l'utilisation de la barge est alors naturelle».

Témoignage

Christelle Sério, responsable logistique import des Grands Chais de France

«Nous importons du vin en conteneurs depuis la Californie et le Chili essentiellement, mais aussi l'Australie, l'Afrique du Sud ou encore l'Argentine. Le vin est conditionné soit en vrac, dans des poches alimentaires placées à l'intérieur des conteneurs, soit en bouteilles. Ces flux se font essentiellement via le port d'Anvers; la majeure partie des boîtes, soit 450 à 500 EVP/an, est donc acheminée par barge.»



Nous avons ainsi eu l'occasion d'organiser l'acheminement terrestre d'un flux important de conteneurs en provenance du Chili, pour lequel nous avons pris contact directement avec Wincanton. Mais en temps normal nous passons par un transitaire et n'avons donc jamais de contact direct avec les barges.

L'utilisation du conteneur rhénan est essentiellement liée au tarif, qui est environ 350 € moins cher que la route. Notre transitaire nous propose en fait 3 options: la plus lente et la moins chère est la barge; vient ensuite le train comme solution intermédiaire puis le camion pour les importations les plus urgentes (48 h). Le transport ferroviaire n'est pas recommandé, parce que les opérations d'arrêt et de redémarrage des trains peuvent causer des fuites dans les poches, à l'intérieur des conteneurs. La route intervient pour 15 % environ des importations, en particulier pour les flux conditionnés en bouteilles. Cette proportion est plus importante en cas de basses eaux du Rhin: le prix du conteneur rhénan se rapproche alors davantage du prix de la route, ce qui nous incite à profiter davantage des délais plus courts offerts par cette dernière.

Nous utilisons bien-sûr aussi le conteneur à l'export, mais il s'agit alors de ventes départ usine dont la logistique est maîtrisée par le client final».

Wincanton

Groupe logistique britannique d'envergure européenne, Wincanton est actif dans le conteneur rhénan via sa filiale Rhinecontainer. Celle-ci a convoyé quelque 370 000 EVP sur le fleuve en 2008. L'agence strasbourgeoise du groupe, historiquement spécialisée dans le transport fluvial de vracs, a ajouté les conteneurs à son arc il y a 5 ans.

«Avec la crise, le métier est aujourd'hui beaucoup plus sous tension. Auparavant, les clients se tenaient à notre grille tarifaire mais désormais, chaque transport de conteneur est négocié à 5 € près. De fait, il n'y a plus d'acquis, nous sommes continuellement en concurrence. On nous demande de baisser les prix; au final c'est le maillon situé au bout de la chaîne, le transporteur (routier ou fluvial), qui paie», indique Fabienne Wittula, responsable du service conteneurs de Wincanton Strasbourg.

«La reprise sur notre marché interviendra avec 4 à 6 mois de décalage par rapport à l'activité industrielle. Il faut espérer que d'ici-là l'hydraulicité sera revenue à la normale sur le Rhin et que le pétrole ne flambera pas, sinon ces flux iront sur le train et le camion. A long terme, du fait de la conteneurisation croissante des transports, le conteneur rhénan retrouvera une évolution positive, mais il faudra du temps pour retrouver le niveau de 2007», conclut Jean-Laurent Herrmann, directeur de l'agence.



Moyens techniques

Rhinecontainer possède une flotte de 21 unités, dont 5 convois automoteur + barge et 11 automoteurs de 135 m. Celle-ci n'opère cependant pas sur le Rhin supérieur. Sur ce bassin, Wincanton utilise les bateaux des autres opérateurs.

Le groupe possède par ailleurs 5 terminaux à conteneurs en Allemagne: Worms, Neuss, Mannheim, Mayence, Karlsruhe, Francfort/Main et Stuttgart (relié à Mannheim et au Rhin par navette ferroviaire). Rhinecontainer prévoit néanmoins d'aligner un bateau en propre pour desservir le port de Bâle à partir de janvier 2010.

Services

Wincanton propose au minimum 3 départs/semaine depuis le Rhin supérieur vers Anvers et Rotterdam.

Les pré/post-acheminements routiers sont réalisés par des sous-traitants attitrés. Wincanton propose aussi les liaisons ferroviaires disponibles sur les ports de Strasbourg et d'Ottmarsheim. Les procédures douanières, de même que l'empotage/dépotage des conteneurs, sont réalisés par Wincanton Mondia.

Sur les ports du Rhin supérieur, les services aux conteneurs (réparation, dépôt) sont réalisés par les exploitants portuaires. Ces prestations sont proposées en direct sur les terminaux exploités par Wincanton, sur lesquels la plupart des compagnies maritimes sont présentes.

Le terminal de Mannheim dispose d'un site de stockage de conteneurs dédié aux produits dangereux. A Strasbourg, Wincanton propose également la vente de conteneurs d'occasion «dernier voyage».

Conteneurs acceptés

Tous types de conteneurs. Produits dangereux sauf classes 1, 7 et 5.2.

Haeger & Schmidt container line

Haeger & Schmidt container line opère 3 services sur le Rhin inférieur, le Rhin moyen et le Rhin supérieur. La société est une filiale de IFB (groupe SNCB) et bénéficie à ce titre des services ferroviaires opérés par sa maison-mère.

«L'impact de la crise économique est encore difficile à évaluer. Certaines filières utilisatrices traditionnelles du conteneur rhénan sont touchées et diminuent en conséquence leurs ordres de transport. Le phénomène est surtout sensible à l'import. A l'export, nous bénéficions encore de l'importante zone de chalandise du Rhin supérieur qui permet de collecter les boî-

tes en provenance de plusieurs pays et, ainsi, de remplir nos bateaux.

A l'inverse, la crise amène d'autres secteurs économiques à s'ouvrir au fluvial, pour une question de coût mais aussi pour diminuer leurs émissions de CO₂. Le conteneur rhénan gagne ainsi sur la route», indique Jean Faber, responsable de la **Blue arrow line**.



Photo N. Stey/Doc. NPI

Moyens techniques

3 convois automoteur + barge de 183 m, de 336 à 368 EVP de capacité d'emport sur 4 couches; 2 automoteur de 135 m (268 EVP) et 2 automoteurs de 110 m (208 EVP), soit une capacité totale de 2 000 EVP. Elle est complétée en cas de besoin par des unités affrétées.

HSCL est également exploitant de l'Euroterminal de Kehl.

Services

Blue arrow line offre 3 départs/semaine à l'export et 2 départs/semaine à l'import. IFB offre en parallèle un service de navettes ferroviaires depuis Strasbourg (4 départs/semaine) et Ottmarsheim (2 départs/semaine) vers Anvers et Zeebrugge. Pour les pré/post-acheminements routiers, H&S fait appel à des partenaires locaux.

Sur demande, HSCL peut réaliser l'empotage/dépotage des conteneurs, en particulier sur son terminal de Kehl. Les opérations en douane sont sous-traitées à des transitaires locaux.

Certaines lignes maritimes font appel à H&S pour la gestion de leurs dépôts de conteneurs: c'est le cas de Hanjin, OPDR, OOCL à Ottmarsheim; Mitsui et Misk à Strasbourg; Hanjin, Hapag-Lloyd et China Shipping à Kehl. Le nettoyage et la réparation des conteneurs sont confiés aux exploitants portuaires.

Conteneurs acceptés

Tous types de conteneurs: 20', 40', 45', reefer, high cube, sur-larges, open top. Marchandises dangereuses: classes 3, 6 et 9. Colis lourds lorsque leur manutention peut être intégrée dans le cadre d'une rotation normale.

Témoignage

Romain Sittler, responsable logistique chez Alcan Rhénu

Implantée à Neuf-Brisach, à proximité de Colmar, l'usine Alcan Rhénu produit des bandes d'aluminium pour la fabrication de canettes de boisson. La Société expédie environ 1 900 EVP/an à l'export (Moyen- et Extrême-Orient essentiellement) via le Rhin.

«L'avantage du fluvial par rapport à la route se chiffre à 700 € par conteneur pour Anvers. Dans ces conditions, l'aspect «carbone» de la voie d'eau est un plus, mais reste cependant marginal dans notre décision d'utiliser la barge. Anvers constitue notre port de sortie traditionnel. Nous y avons notre transitaire, les lignes maritimes qui nous intéressent. Mais c'est aussi sa desserte fluviale qui fait le succès de ce port.

Les basses eaux actuelles ne sont pas trop gênantes pour nous, parce que la production est elle aussi à la baisse du fait de la crise. Les volumes à l'export se maintiennent mais nous n'avons plus de retard de production, ce qui nous laisse le temps d'utiliser la barge».

Barge company d'Alsace

Barge Company d'Alsace est la filiale strasbourgeoise de Barge company Amsterdam/BCA, une entité du néerlandais Ter Haak spécialisée dans le transport fluvial.

Le groupe Ter Haak, fondé en 1911, est actif dans tous les secteurs de la logistique. Il exploite 3 terminaux maritimes dans le port d'Amsterdam (Americahaven, Vlothaven, et Suezhaven) ainsi que des entrepôts. BCA opère différentes lignes conteneurs entre Amsterdam, Rotterdam et Anvers, ainsi que vers l'arrière-pays rhénan, notamment le service **Strasbourg express**.

«Du fait de notre appartenance au groupe Ter Haak, nous entretenons de bons contacts avec les manutentionnaires et les compagnies maritimes. Notre compagnie a fait du chemin depuis le lancement du service Strasbourg express en juin 2007; nous sommes passés en moins de deux ans d'une à trois unités. Ce développement devrait se poursuivre en gardant l'avantage inhérent à une petite structure: celui de la flexibilité», indique Mattijs Nollen, le responsable des lignes BCA.



Moyens techniques

Un convoi automoteur + barge et deux automoteurs de 110 m, pour une capacité d'emport totale de 752 EVP sur 4 couches. Un deuxième convoi devrait rejoindre la flotte en janvier 2010. La ligne Strasbourg express est aujourd'hui dirigée depuis Amsterdam, mais une représentation commerciale et opérationnelle devrait ouvrir à Strasbourg en janvier 2010. En dehors d'Amsterdam, le groupe Ter Haak/BCA opère également le terminal à conteneurs d'IJmuiden.

Services

Strasbourg express: trois départs hebdomadaires minimum depuis Strasbourg vers Amsterdam, Rotterdam et Anvers, en liaison directe. Les rotations sont organisées en fonction des volumes à transporter et des closing maritimes. Le port de Bâle est également desservi pour le compte de Swissterminal. BCA propose par ailleurs des prestations de pré-/post-acheminement routier. A Amsterdam, le groupe dispose de camions porte-conteneurs autodéchargeants et exploite des trains vers l'Allemagne. BCA dispose de son propre dépôt de conteneurs à Strasbourg et offre ses services aux compagnies maritimes ainsi qu'aux chargeurs. L'opérateur propose ainsi des conteneurs à l'achat et à la location.

Conteneurs acceptés

Tous types de conteneurs, y compris reefer, flat et open top.



Photo Sammarie van Oers

Information

Techniques

094505 0

2261

30.4
67.200 LBS

2.200 KGS

4.850 LBS

28.280 KGS

62.350 LBS

33.2 CU.M.

1.173 CU.FT.

THIS CONTAINER HAS BEEN
DESIGNED AND TESTED FOR
8 HIGH STACKING
MAX 24000 KGS (52900 LBS)
10 HIGH STACKING
MAX 24000 KGS (52900 LBS)

ATTENTION
THIS CONTAINER
MUST BE REPAIRED
ONLY
WITH
CORTEN





- Contargo
- CFNR
- Barge company d'Alsace
- Haeger & Schmidt container line
- Marfret fluviofeeder
- River shuttle containers
- Logiseine/Logirhône
- SNTC

- Capitale
 - Port
 - Canal Seine-Nord Europe
- Voies navigables**
- Réseau à grand gabarit
Bateaux de 1 000 à 3 000 tonnes
Convoy de 1 250 à 27 000 tonnes
 - Bateaux de 250 à 1 000 tonnes
 - Voie non navigable

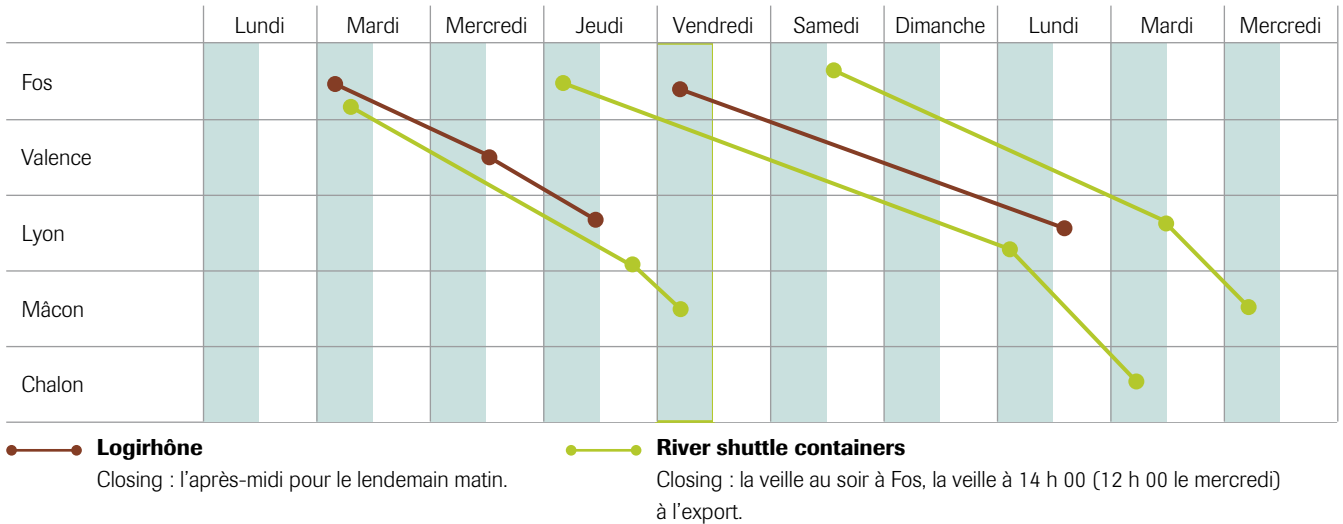


Carte des lignes fluviales conteneurisées

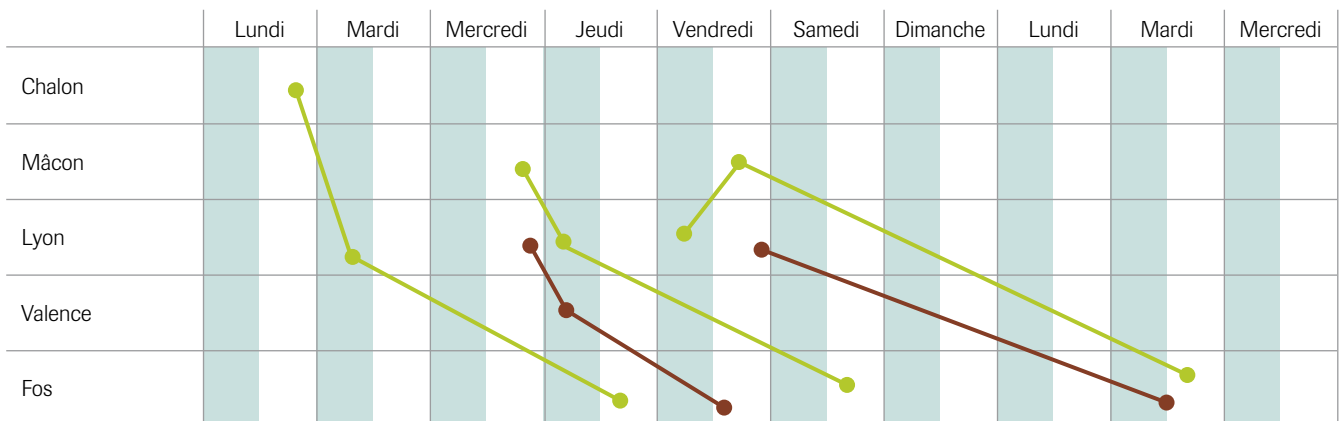


Bassin du Rhône

Import



Export



Témoignage

Simon Roy, directeur maritime France de DHL

C'est à l'occasion de la semaine du développement durable en 2008 que nous avons commencé à sensibiliser nos clients aux avantages du conteneur fluvial. Désormais, nous travaillons à l'identification des flux pour lesquels la barge est intéressante.

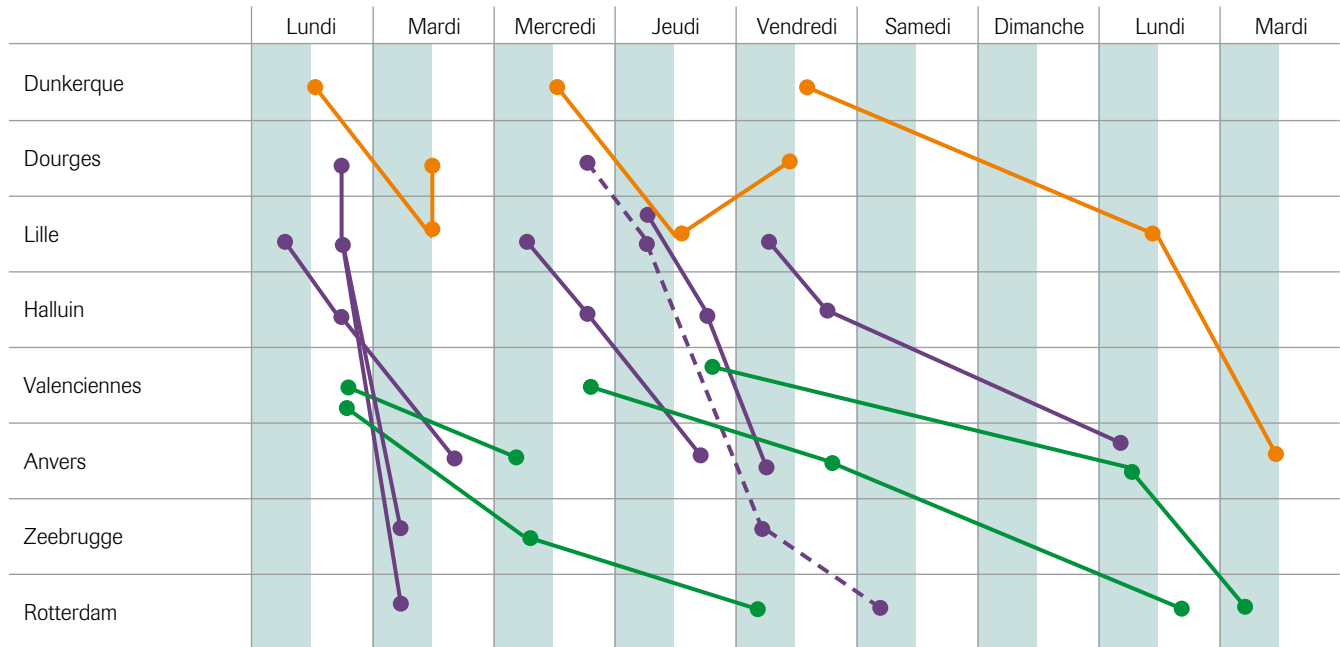
Il n'y a pas de typologie de clients utilisateurs de la barge, même si celle-ci intéresse en général les gros volumes. Certains secteurs d'activité ont plus travaillé le sujet que d'autres, nous apprenons nous-mêmes à leur contact. Je pense en particulier à la grande distribution.

L'aspect environnemental touche bien sûr les clients, mais ceux-ci font avant tout attention aux transit-time et aux coûts. Par ailleurs le fluvial n'est pas une solution en soi, il faut également pouvoir organiser la solution routière pour les derniers kilomètres et réguler les flux pour les adapter à la capacité de réception du client.

Les chargeurs ne vont pas changer leur organisation du jour au lendemain, le transfert se fera progressivement. Mais quand on aura vraiment besoin de la barge, notamment du fait des problèmes de congestion, les clients seront habitués.

Bassin Nord/Pas-de-Calais

Dunkerque-Rotterdam



CFNR

à la demande.

Desserte de Valenciennes/St-Saulve à la demande.

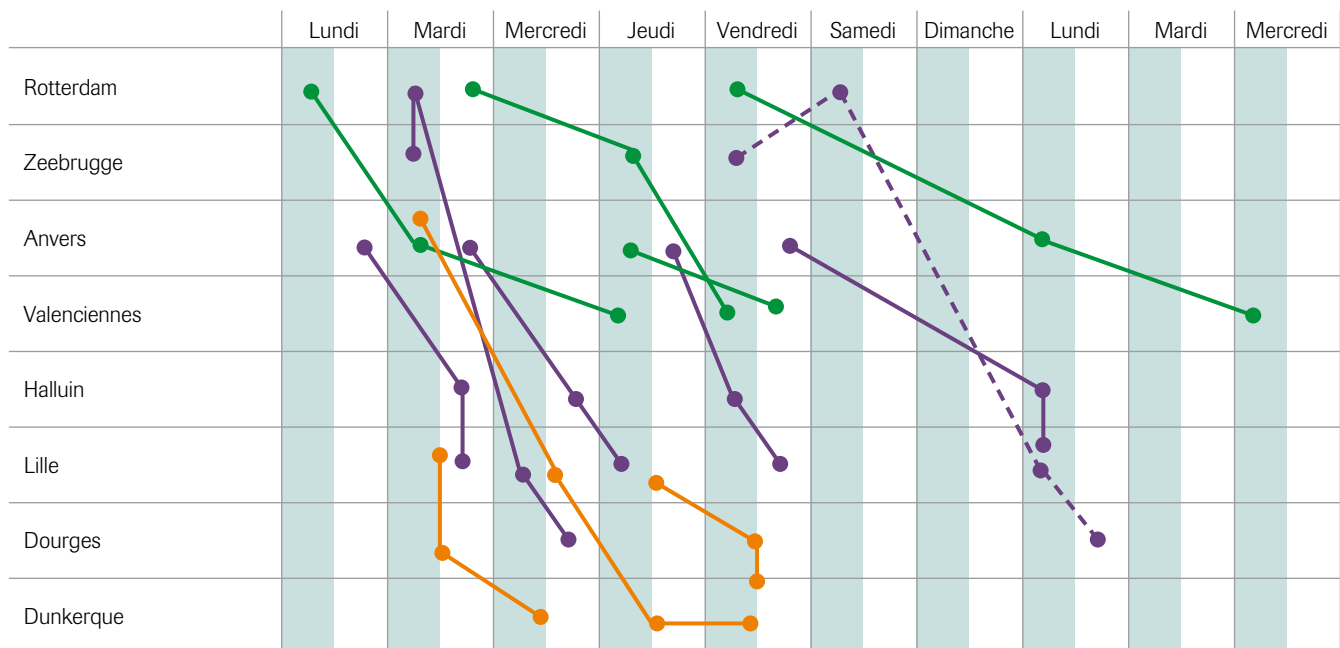
Contargo (CCES)

Desserte des terminaux de Valenciennes/St-Saulve et de Valenciennes/Prouvy.

Desserte de Dunkerque à la demande.

Marfret fluviofeeder

Rotterdam-Dunkerque



Témoignage

Benoît Chambon, directeur du département approvisionnement chez Toyota motor manufacturing

«L'usine Toyota d'Onnaing, inaugurée en 2001, produit un millier de véhicules Yaris par jour. La volonté du groupe est de s'approvisionner au maximum via des fournisseurs locaux, mais il reste des composants qui doivent être importés du Japon, qu'il s'agisse de pièces de haute technologie qui ne sont pas produites en Europe ou de pièces communes à tous les modèles Toyota. L'usine reçoit ainsi 12 conteneurs de 40'/jour. Il existe également des flux inter-usines avec la Turquie, qui concernent environ 5 conteneurs 40' high cube wide pallet/jour. L'ensemble est acheminé par la voie d'eau depuis les ports d'Anvers et de Zeebrugge.

L'utilisation du fluvial correspond à la politique pro-environnementale que poursuit Toyota depuis longtemps, avec le développement de véhicules hybrides par exemple. La barge correspond aussi à notre gestion logistique qui est de travailler en juste-à-temps. A leur arrivée, les conteneurs sont en effet stockés sur le terminal de Prouvy et ne sont déchargés qu'en fonction de la progression de notre production.



Les horaires de la barge sont calés à nos contraintes. L'autre avantage est de n'avoir qu'une barge à suivre, et non une multiplicité de camions. Pour un volume de ce type, la barge est aussi moins chère que la route.

Le transport fluvial n'offre aucun inconvénient, à condition de réaliser une bonne gestion des risques et de devancer les problèmes éventuels. Le seul souci est celui de la cale disponible. Actuellement nos volumes repartent à la hausse, mais nous avons du mal à trouver des barges qui soient adaptées. Par défaut, on nous propose des barges sous-capacitaires et le transport du reliquat des conteneurs par la route, mais nous sommes contre cette philosophie.

Témoignage

Françoise Fidalgo, responsable transport et douane de Sanofi-Aventis

Le laboratoire pharmaceutique Sanofi-Aventis a opéré une véritable révolution logistique entre 2006 et 2008 en passant du transport aérien au transport maritime pour tous ses flux intercontinentaux. A la clef, une réduction de 33% des émissions de CO₂.

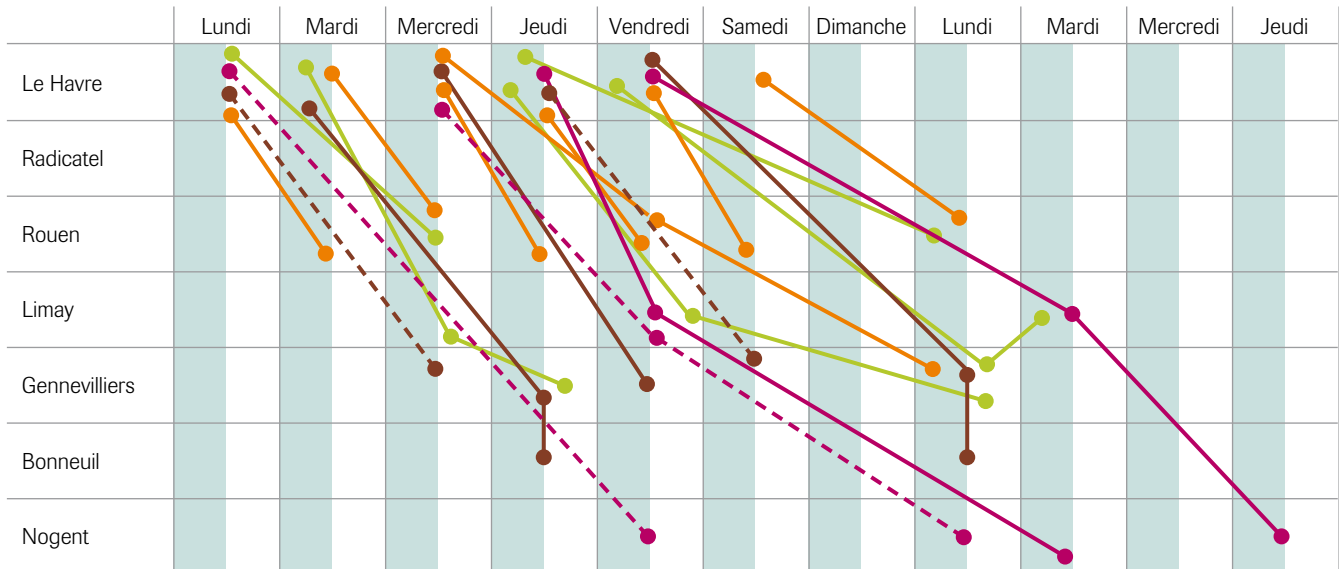
«Pour l'approche des ports de Marseille et du Havre depuis notre site de Croissy-Beaubourg (Seine-et-Marne) nous avons étudié les moyens fer et fleuve répondant à nos critères de qualité. Les conteneurs à destination de l'Asie, de l'Amérique du Nord, du Moyen-Orient et de l'Afrique sont exportés via Le Havre, où ils parviennent par transport fluvial depuis la région parisienne. Par rapport à la route, l'utilisation du transport fluvial induit une réduction considérable des émissions de CO₂. Mais ce mode de transport n'apporte aucune économie, contrairement au train à destination de Marseille, via Valenton, pour nos conteneurs exportés vers l'Afrique du Nord, qui nous fait gagner 600 € par rapport à la route».

Sanofi-Aventis se heurte toutefois à une limite à l'utilisation des transports alternatifs à la route: l'impossibilité de brancher des conteneurs reefer sur les trains ou même sur les barges, ce qui a fait passer le nombre de conteneurs optant pour un transport écologique de 1 530 à 850 EVP. En effet, même si les barges et automoteurs sont souvent équipés pour recevoir des conteneurs reefer, ce n'est pas le cas des trains, en particulier ceux permettant aux conteneurs fluviaux d'atteindre «Port 2000». Quant à l'allongement du temps de parcours, cette donnée est intégrée par Sanofi-Aventis: «On perd 48 à 72 heures sur la barge, ce qui nécessite des stocks supplémentaires. Mais c'est aussi vrai, et à plus forte raison, du transport maritime. Nous ne pratiquons de toute façon pas le flux tendu car nous ne pouvons nous permettre, dans notre métier, d'être en rupture de stock».



Bassin de la Seine

Import



RCS

Closing : la veille 12 h 00 pour les départs du Havre et de Rouen, le jour même à Gennevilliers.
+ 1 jour pour «Port 2000».
Rouen: terminal de Moulineaux uniquement.

Marfret fluviofeeder

Escales à Radicatel et Limay sur demande.
Services supplémentaires sur demande.
A Rouen, Marfret dessert les terminaux Westerlund, SOMAP, URA et Normandie.

Logiseine

----- sur demande.
Escales à Rouen, Radicatel et Limay sur demande.
Desserte de Dunkerque à la demande.

SNTC

----- Services réalisés en alternance toutes les 3 semaines.

Export

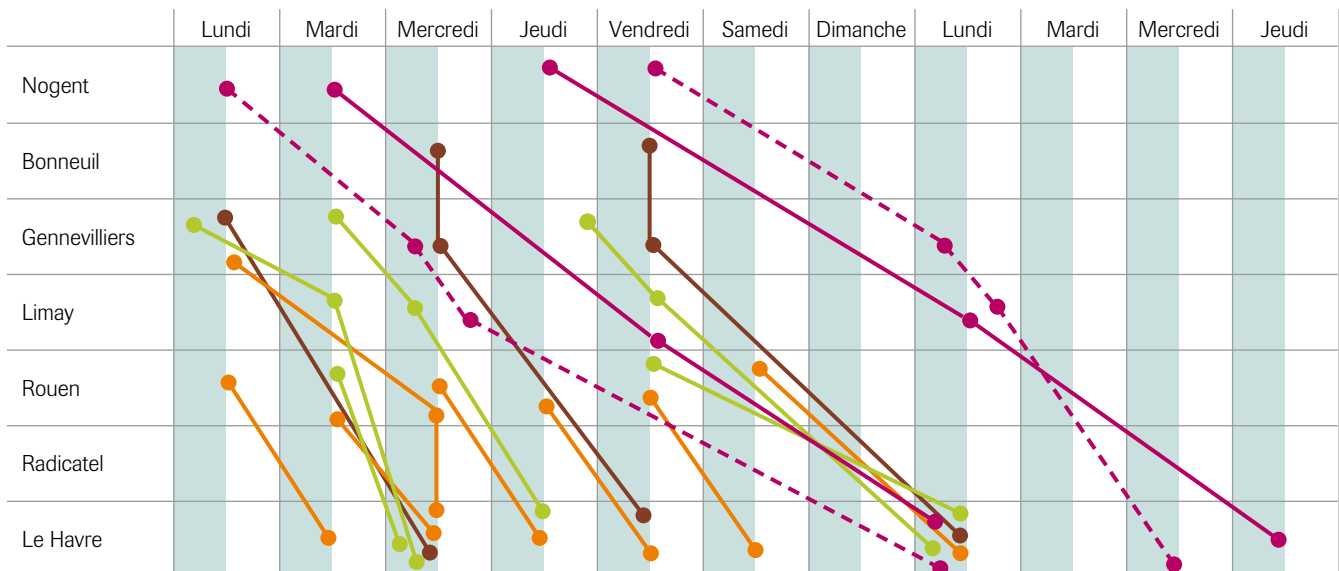
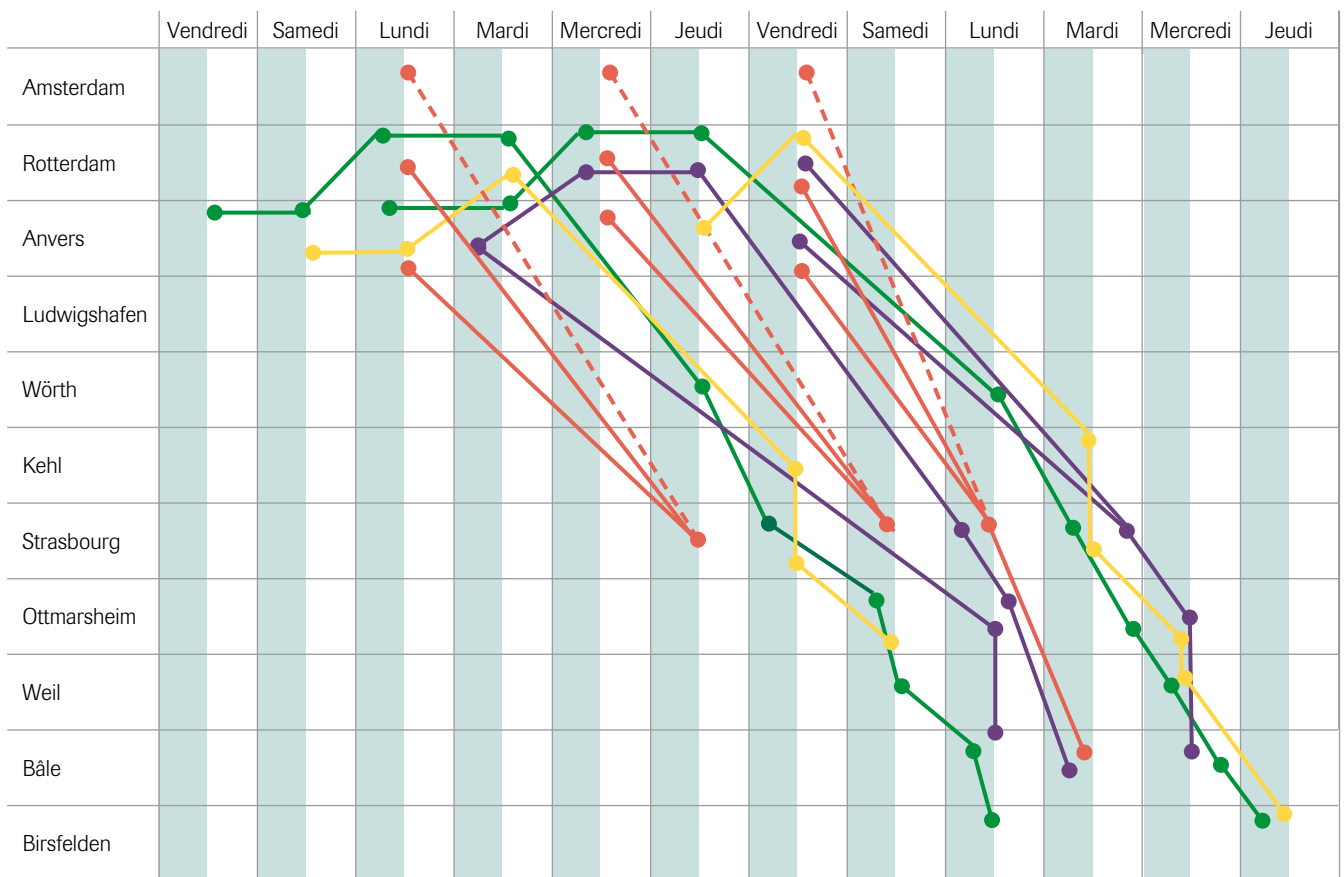




Photo J.-M. Lochert/Doc. NPI

Bassin du Rhin

Import



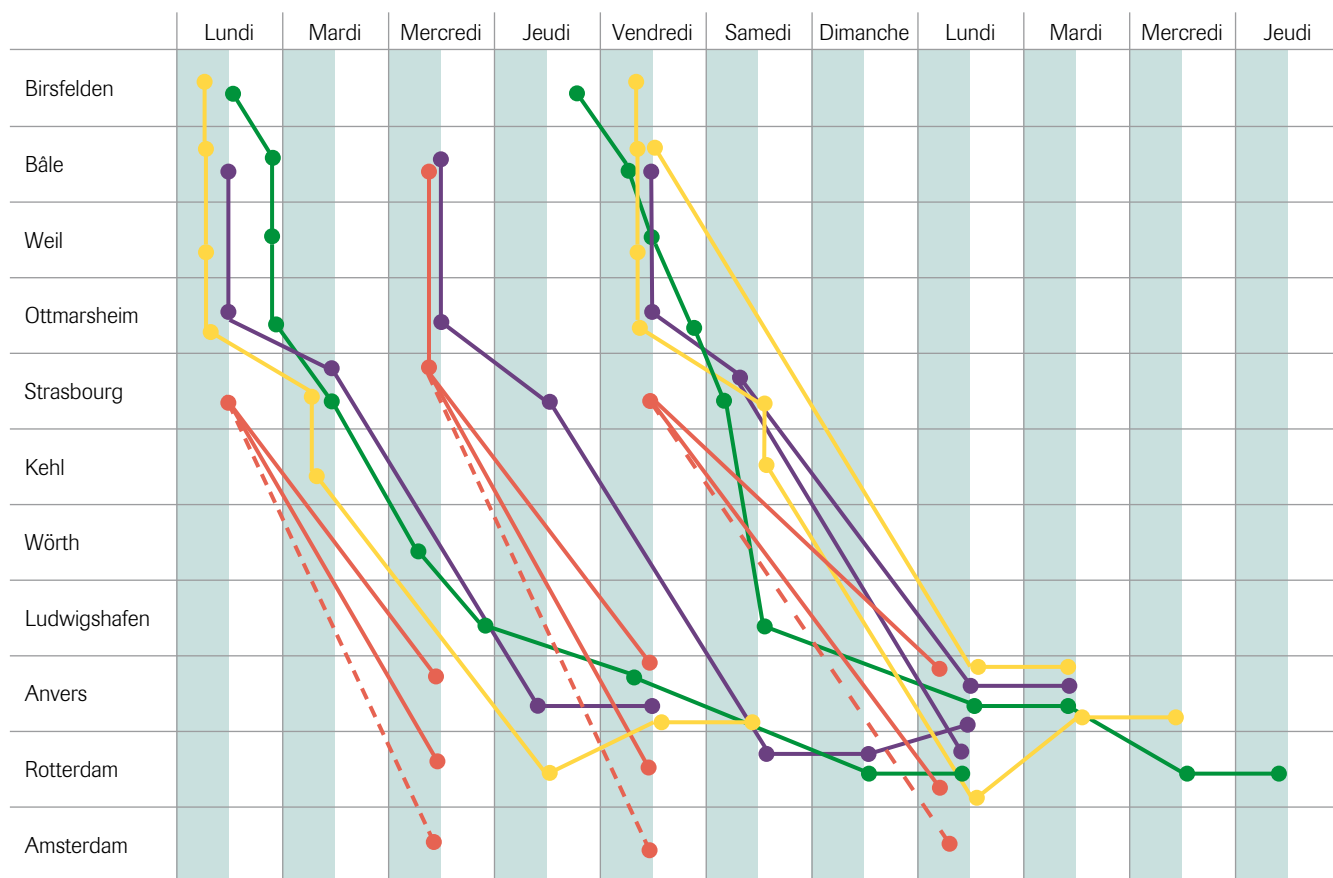
● **Danser**
CFNR
Wincanton
 Commande 48 h avant.
 Closing : le matin 10 h 00 pour un départ dans la journée,
 le vendredi soir pour le samedi.

● **Contargo**

● **Strasbourg express (Barge company d'Alsace)**
 - - - - - Service sur demande.
 Desserte d'Ottmarsheim sur demande.
 La desserte de Bâle est assurée pour le compte
 de Swissterminal.

● **Bleu arrow line (Haeger & Schmidt container line)**
 Closing : 24 h avant le départ.

Export



Témoignage

Gilbert Kistner, directeur de Schenker Strasbourg

«Cela fait 4 à 5 ans que Schenker Strasbourg a accru son utilisation du conteneur rhénan, en parallèle au développement de son activité maritime. En 2008, 47% des transports que nous avons organisés avaient pris la barge et 6% le train. Ces proportions devraient passer à 60 et 20% en 2009.

Le conteneur rhénan a 4 grands avantages: il est compétitif en terme de prix, il est souple d'utilisation, il est écologique; par ailleurs ce serait dommageable de ne pas se servir des infrastructures dont nous disposons dans la région. Le transport fluvial est particulièrement pertinent pour les volumes importants à l'import, il permet de bien réguler l'arrivage des flux et d'organiser les livraisons en juste-à-temps dans les usines.

Si nous ne nous servions pas du conteneur rhénan, d'autres ne se gêneraient pas ailleurs sur le Rhin, avec des délocalisations d'activité à la clé. Nous avons ainsi pu relocaliser cette année à Strasbourg un trafic de 3 000 EVP qui auparavant n'était pas du tout traité sur place mais arrivait



Doc. Port autonome de Strasbourg

depuis l'Allemagne par la route. Sans la barge, la place de Strasbourg n'aurait jamais récupéré ce flux.

La crise économique s'est surtout ressentie à l'export. Nos clients habituels ont diminué leurs volumes, mais cette évolution a été compensée par de nouveaux trafics. La crise a surtout accru la compétition entre les prestataires de transport. Plus encore qu'avant, il faut être force de proposition pour faire la différence. Nous sommes organisateurs de transport, à nous d'être pertinents dans ce que nous proposons: le conteneur fluvial fait justement partie de cette pertinence tarifaire. Les bargeurs ont été très réceptifs à notre démarche et nous ont accompagné, à tous points de vue».

Les terminaux intérieurs



Doc. Espoil

Béthune

Longueur de quai	80 m
Voies ferrées	oui
Capacité de stockage	600 EVP sécurisés
Marchandises dangereuses	oui
Engins de manutention	1 reachstacker à déport négatif, 1 pont bascule de 50 t
Stockage sous douanes	si emplacements disponibles
Réparation de conteneurs/ Empotage/Dépotage	par des prestataires privés
Services fluviaux	sur demande
Horaires	7h - 20h du lundi au vendredi



Photo E. Bernier/Doc. NPI

Bonneuil

Longueur de quai	110 m
Tirant d'eau	3 m
Capacité de stockage	500 EVP (11 000 m ²) sécurisés
Engins de manutention	2 reachstackers à déport négatif
Services fluviaux	4 escales/semaine
Horaires	7h - 17h (lundi - vendredi)
Trafic	45 870 EVP en 2008
Plate-forme connectée à AP+	



Doc. Port de Colmar

Colmar

Longueur de quai	800 m
Voies ferrées	oui
Capacité de stockage	2 ha

Marchandises dangereuses	oui
Engins de manutention	portique fixe de 40 t avec spreader, pont bascule de 50 t
Stockage sous douane	oui
Réparation de conteneurs	petites réparations
Empotage/dépotage	oui
Horaires	7h-18h ; au-delà selon demande



Doc. Aproport

Chalon-sur-Saône

Voies ferrées	oui
Capacité de stockage	3,5 ha
Reefer	oui
Engins de manutention	2 grues avec spreaders, 2 reachstackers, 2 remorques porte-conteneurs, 1 pont bascule de 50 t
Réparation de conteneurs	oui
Empotage/dépotage	groupage/dégroupage
Services fluviaux	2 escales/semaine
Certifié ISO 9001	
Les deux terminaux ont traité 52 000 EVP en 2008	



Doc. Delta 3

Dourges

Longueur de quai	250 m
Voies ferrées	7 x 750 m + 15 x 750 m
Capacité de stockage	2 500 EVP
Reefer	oui
Marchandises dangereuses	oui
Engins de manutention	1 portique trimodal, 4 portiques ferroviaires, 1 reachstacker
Stockage sous douane	oui
Réparation de conteneurs	oui
Empotage/dépotage	sur demande
Services fluviaux	6 à 8 escales/semaine

Services ferroviaires	Lyon, Marseille, Avignon, Toulouse, Perpignan, Bayonne, Le Havre, Novare, Valladolid, Mannheim
Horaires	7h – 20h du lundi au vendredi
Trafic	128 225 manutentions en 2008

Evry (ouverture avril 2010)

Longueur de quai	100 m
Voies ferrées	oui
Capacité de stockage	5 600 m ² (700 EVP)
Dépôt	oui
Engins de manutention	1 reachstacker à déport négatif
Stockage sous douane	MADT, opérateur économique agréé
Réparation de conteneurs	petites réparations



Gennevilliers

Longueur de quai	500 m (+ 400 m à venir)
Tirant d'eau	3,5 m
Voies ferrées	1 600 m (extension prévue à 3 500 m)
Capacité de stockage	9 000 EVP (extension prévue à 12 000 EVP) sécurisés
Dépôt	toutes les compagnies maritimes mondiales transocéaniques
Reefer	8 prises
Engins de manutention	2 portiques trimodaux, 5 reachstackers, 5 chariots frontaux
Stockage sous douanes	1 100 m ³ , MADT, dédouanement par opérateurs agréés
Réparation de conteneurs	oui
Services fluviaux	15 à 17 escales/semaine
Horaires	6h – 18h30 (lundi – vendredi)
Trafic	269 130 mouvements en 2008, dont 76 874 EVP fluviaux
Plate-forme connectée à AP+	

Halluin Conteneur Terminal

Longueur de quai	130 m
Tirant d'eau	2,50 m
Capacité de stockage	10 000 m ²
Engins de manutention	reachstacker à déport négatif
Services fluviaux	8 escales/semaine



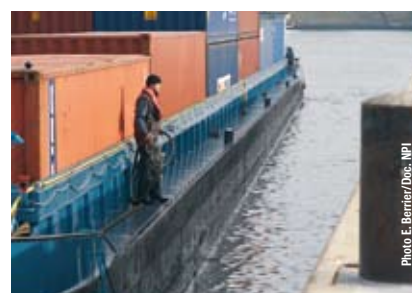
Halluin 2

Longueur de quai	100 m
Tirant d'eau	2,50 m
Capacité de stockage	4 527 m ²
Engins de manutention	reachstacker à déport négatif



Lille Conteneurs Terminal

Longueur de quai	550 m
Tirant d'eau	3 m
Voies ferrées	3 embranchements + voies bord à quai
Capacité de stockage	120 000 m ²
Reefer	36 prises
Engins de manutention	2 portiques trimodaux, reachstackers
Services fluviaux	18 à 20 escales/semaine



Limay

Longueur de quai	200 m
Voies ferrées	oui
Capacité de stockage	2 000 EVP (2 500 EVP en 2012)
Dépôt	Evergreen, Maersk, MSC, CMA/CGM
Engins de manutention	3 reachstackers dont 2 à déport négatif
Stockage sous douanes	MADT
Réparation de conteneurs	petites réparations
Empotage/dépotage	céréales (40 conteneurs/jour)
Services fluviaux	10 à 12 escales/semaine
Transport routier avec suivi des acheminements	
Certifié ISPS	
Trafic	10 000 EVP prévus en 2009



Photo Sabine Penhoat

Lyon

Longueur de quai	2 quais dont 1 de 200 m
Voies ferrées	3 200 m
Dépôt	oui
Reefer	oui
Engins de manutention	1 portique fixe de 250 t, une grue mobile (33 t/18 m), 1 portique mobile de 40 t, 5 reachstackers, 7 chariots pour vides
Stockage sous douanes	oui
Empotage/dépotage	oui
Réparation de conteneurs	oui
Services fluviaux	10 escales/semaine
Services ferroviaires	navettes vers Anvers, Le Havre, Fos, Marseille, Allemagne, Clermont
Horaires	137 000 EVP (35 701 fluviaux) ont été traités en 2008 Lyon Terminal est également commissionnaire de transport



Doc. Auroport

Mâcon

Voies ferrées	oui
Capacité de stockage	2,5 ha
Reefer	oui
Engins de manutention	2 grues équipées de spreaders, 2 reachstackers, 1 remorque porte-conteneurs, 1 pont bascule de 50 t
Réparation de conteneurs	oui
Empotage/dépotage	groupage/dégroupage
Services fluviaux	4 escales/semaine
Certifié ISO 9001	
Les deux terminaux ont traité 52 000 EVP en 2008	



Nogent

Longueur de quai	30 m (60 m en 2010)
Capacité de stockage	400 EVP (800 en 2010)
Dépôt	CMA/GGM-Delmas, MSC, Evergreen, Hyundai, UASC
Engins de manutention	1 reachstacker à déport négatif (2 en 2010)
Services fluviaux	4 à 6 escales/semaine



Doc. Ports Mulhouse Rhin

Ottmarsheim

Longueur de quai	920 m
Tirant d'eau	4,50 m
Voies ferrées	2 x 400 m
Capacité de stockage	6 000 EVP
Dépôt	Les plus grandes compagnies sont présentes
Reefer	21 prises
Marchandises dangereuses	sur demande
Engins de manutention	2 portiques, 5 reachstackers
Réparation de conteneurs	oui
Empotage/dépotage	oui
Services fluviaux	14 escales/semaine
Services ferroviaires	Anvers, Zeebrugge et Rotterdam 2 fois/semaine
Horaires	24 h/24
74 630 EVP transbordés en 2008, dont 52 981 fluviaux	

Pagny

Longueur de quai	100 m
Tirant d'eau	accès aux convois de 2 x 2 000 t et fluvio-maritimes de 1 400 t
Voies ferrées	2 x 300 m
Capacité de stockage	7 700 m ² sécurisés, 150 ha de zone logistique
Dépôt	Maersk, MSC, UASC
Marchandises dangereuses	stockage possible avec autorisation préalable de la DRIRE
Engins de manutention	1 grue mobile avec spreader, 1 reachstacker, 1 pont bascule
Stockage sous douanes	agrément zone MADT, PDD en cours d'attribution
Le gestionnaire de la plate-forme peut organiser des one way route	



Doc. Espoiff

Prouvy

Longueur de quai	240 m
Voies ferrées	1 x 450 m
Capacité de stockage	1 000 EVP
Dépôt	Hapag-Lloyd, Maersk, MOL, K-Line
Reefer	oui
Marchandises dangereuses	oui
Engins de manutention	1 portique et 1 reachstacker
Réparation de conteneurs	oui
Empotage/dépotage	oui
Services fluviaux	8 escales/semaine
Horaires	7h- 20h du lundi au vendredi
Trafic	75 000 EVP manutentionnés en 2008

Saint Saulve

Longueur de quai	700 m
Voies ferrées	oui
Capacité de stockage	45 000 m ²
Engins de manutention	1 reachstacker à déport négatif, chariot de manutention des caisses mobiles
Services fluviaux	8 à 16 escales/semaine, selon demande



Photo M. Stey/Doc. NRP

Strasbourg/Terminal Nord

Longueur de quai	400 m
Voies ferrées	2 x 320 m et 2 x 700 m
Capacité de stockage	2 800 EVP
Dépôt	32 compagnies maritimes
Reefer	oui
Marchandises dangereuses	classes 2, 3, 4, 6, 8 et 9 (transbordement uniquement)
Engins de manutention	1 portique mobile (40 t/24 m), reachstackers
Stockage sous douane	oui
Réparation de conteneurs	oui
Services fluviaux	19 escales/semaine

Services ferroviaires

Anvers et Zeebrugge 4 fois/semaine, Le Havre 2 fois/semaine, Marseille/Fos et Omev 1 fois/semaine

Horaires

6h15 – 20h30 du lundi au vendredi, 7h15 – 11h30 le samedi

Trafic

283 917 EVP en 2008, dont 74 845 EVP fluviaux et 41 033 EVP ferroviaires

Strasbourg/Terminal Sud

Longueur de quai	420 m
Voies ferrées	2 x 330 m et 2 x 400 m
Capacité de stockage	4 200 EVP
Dépôt	32 compagnies maritimes
Reefer	oui
Marchandises dangereuses	classes 2, 3, 4, 6, 8 et 9 (transbordement uniquement)
Engins de manutention	1 portique fixe (40 t/14 m), 1 portique mobile (40 t/ 24 m), reachstackers
Stockage sous douanes	oui
Réparation de conteneurs	oui
Services fluviaux	19 escales/semaine
Services ferroviaires	Anvers et Zeebrugge 4 fois/semaine, Le Havre 2 fois/semaine, Marseille/Fos et Omev 1 fois/semaine
Horaires	6h15 – 20h30 du lundi au vendredi, 7h15 – 11h30 le samedi
Trafic	283 917 EVP en 2008, dont 74 845 EVP fluviaux et 41 033 EVP ferroviaires



Doc. Port de Valence

Valence

Longueur de quai	340 m
Voies ferrées	oui
Capacité de stockage	16 000 m ² (400 EVP) sécurisés
Reefer	sur demande
Engins de manutention	1 grue mobile (40 t/17 m) avec spreader, 1 locotracteur rail-route 1 000 t, 1 reachstacker, des chargeurs et chariots élévateurs, 1 pont bascule de 50 t
Stockage sous douanes	3 ha au statut MADT, bureau des douanes sur place
Réparation de conteneurs	oui
Empotage/dépotage	oui
Services fluviaux	2 escales/semaine

Le Rhin, pionnier du conteneur fluvial en Europe

Partie de zéro ou presque à la fin des années 1970, la conteneurisation fluviale a, depuis, fait son chemin en Europe. Et quel chemin !

Après des débuts timides et souvent difficiles, la navigation intérieure est parvenue, au prix d'une adaptation incontournable il est vrai, à faire valoir ses atouts pour ce trafic spécifique. A cet égard, le Rhin fait figure de pionnier en la matière. Il constitue aujourd'hui encore une référence pour le reste du réseau

parts de marché suite à une redistribution progressive du modal split.

En attendant, le bassin du Rhin est à coup sûr la meilleure illustration de l'ascension fulgurante opérée par le trafic fluvial de conteneurs en quelque 25 années d'existence. A cet égard, les données diffusées en Allema-

Ce trafic, dont une très large part est opérée sur l'axe rhénan, se ventile à raison de 190 000 EVP transportés en trafic intérieur, 1,616 Mio EVP en trafic international et 229 000 EVP en transit. Ce dernier, qui repose partiellement sur des estimations, englobe pour l'essentiel, il faut le rappeler, les transports en provenance ou à destination de Bâle et des ports de la façade rhénane française.

Des résultats qui restent remarquables, même si la crise est aussi passée par là. On est loin en tout cas des 870 000 EVP de 1997, du million d'EVP atteint peu avant la fin du XX^e siècle et de la barre des 1,5 Mio EVP franchie quasiment dès l'entrée dans le XXI^e! Aux dernières nouvelles, il semble cependant que 2009 ne sera pas à ranger dans les grands millésimes. En effet, une baisse d'activité chif-



Photo Annemarie van Oers

navigable européen, où le transport de conteneurs par voie d'eau s'est développé plus tardivement, sur un territoire jusqu'alors chasse gardée du fer et, surtout, de la route.

REDISTRIBUTION DU MODAL SPLIT

Au point que la voie d'eau est aujourd'hui, en matière de conteneurisation, un mode appelé à de nouveaux développements. Liés dans une très large mesure à l'attention sans cesse croissante portée à la protection du cadre de vie, ceux-ci devraient logiquement permettre au fluvial de gagner à l'avenir de nouvelles

partes de marché suite à une redistribution progressive du modal split. En attendant, le bassin du Rhin est à coup sûr la meilleure illustration de l'ascension fulgurante opérée par le trafic fluvial de conteneurs en quelque 25 années d'existence. A cet égard, les données diffusées en Allema-

BASSIN RHÉNAN : AU-DELÀ DES 2 MIO EVP

Selon cet organisme, près de 2,035 Mio EVP ont été recensés sur l'ensemble du réseau navigable de la République fédérale en 2008. Dans ce total, le nombre de conteneurs en charge a totalisé 1,361 Mio EVP avec 14,848 Mio t de fret.

Escale au port de Rotterdam.



Photo J.-M. Lochert/Doc. NPI

Hambourg fait désormais davantage appel à la barge pour l'évacuation des conteneurs.

frée statistiquement par Wiesbaden à près de 20% en termes d'EVP avait été notée dès le début de l'été.

LE POIDS DES PORTS DU DELTA

L'essentiel du trafic relevé dans l'espace rhénan est lié, on le sait, aux échanges commerciaux avec les deux grands pôles maritimes du Delta que sont Anvers et Rotterdam. Pour mémoire, le port belge a traité l'an passé près de 3 Mio EVP fluviaux représentant un tonnage de 23,760 Mio t. On en sera loin en 2009, au vu des données disponibles au début de l'automne.

Toutes ces boîtes ne sont cependant pas issues de l'arrière-pays (national ou international) ou en provenance de celui-ci. Une masse non négligeable de ces conteneurs est en fait constituée par des trafics inter-portuaires échangés principalement avec Rotterdam mais aussi avec Zeebrugge.

La place portuaire des Pays-Bas, premier port européen par le volume de son trafic maritime,



Photo Richard Kliche/Doc. DBR

peut aussi faire état d'une activité substantielle en termes de conteneurisation fluviale. Celle-ci a porté sur 1,413 Mio de boîtes en 2008. En théorie, la voie d'eau a ainsi assuré l'an passé l'acheminement de près de 22% du trafic conteneurisé maritime traité par Rotterdam. En termes de tonnage, les conteneurs fluviaux rotterdamois dépassent les 18 Mio t.

QUID VERS LE NORD... ET L'EST AVEC L'ÉLARGISSEMENT DE L'UE ?

Pour en revenir au bilan 2008 livré par les statisticiens allemands, celui-ci livre aussi d'intéressantes précisions sur l'activité conteneurs opérée dans d'autres bassins que celui du Rhin. On y relève notamment que 147 500 EVP ont été acheminés l'année passée par la navigation intérieure dans le bassin de l'Elbe. Dans ce total, les boîtes fluviales traitées au port de Hambourg s'inscrivent pour près de 120 000 EVP. C'est l'armement *DBR/Deutsche Binnenreederei* qui intervient pour une très large part dans l'exécution de ces transports.

Dans le bassin de la Weser, branché sur le complexe portuaire de Brême/Bremerhaven, la conteneurisation fluviale a porté sur 77 600 EVP en 2008. Pour l'espace irrigué par le Mittellandkanal, il est fait état d'un total frisant la barre des 68 000 EVP, et pour celui des canaux Ouest-allemands on se trouve en présence de 62 000 EVP.

En ce qui concerne enfin la conteneurisation opérée sur le secteur allemand du Danube celle-ci reste insignifiante, pour l'instant tout au moins. Il ne fait pas l'ombre d'un doute cependant que l'élargissement de l'Union Européenne vers l'espace danubien contribuera à y donner de nouvelles impulsions au secteur fluvial en général et à celui du transport de conteneurs en particulier.



La flotte



Convoi poussé

Pour ses transports de conteneurs, la CFT utilise des barges spécialisées capables d'emporter 176 EVP sur 4 niveaux (Seine à l'aval de Genevilliers) ou 144 EVP sur 3 niveaux (Rhône à l'aval de Lyon). Un convoi pousseur + 2 barges est conforme au gabarit européen (180 m x 11,40). Ces barges peuvent aussi être intégrées dans des convois transportant d'autres marchandises et s'insèrent ainsi dans les rotations pratiquées par la CFT.



Automoteur de 135 m x 11,40

Ce type d'automoteur peut emporter jusqu'à 250 EVP environ sur 4 couches (5 couches sur le Rhin inférieur). Désormais très répandu sur le Rhin, il équipe également le bassin du Rhône où il ne peut cependant charger que 3 couches, soit 200 EVP (2 couches sur la Saône).



Automoteur type «Jowi»

Ces automoteurs de 135 m x 17 circulent essentiellement sur le Rhin inférieur, davantage adapté à leur grande taille. Ils peuvent transporter jusqu'à 500 EVP sur 5 couches.



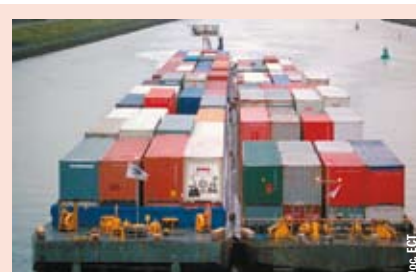
RHK

Cet automoteur de 85 m x 9,50 pour 1 350 t est capable de naviguer sur tout le réseau européen à grand gabarit. D'une capacité de 54 EVP environ sur 2 couches, il opère notamment de nombreuses lignes depuis le Nord de la France à destination du Benelux. On le trouve également sur la Seine à l'amont de Paris.



Automoteur de 110 m x 11,40

Le «roi» du Rhin se développe de plus en plus sur la Seine à l'aval de Genevilliers. Sa cale lui permet de transporter 200 EVP sur 4 couches.



Convoi automoteur + barge

Le Rhin a vu un développement important de ce type de cale modulaire, parfaitement adapté aux variations du trafic. Selon les besoins, l'automoteur peut naviguer seul ou accompagné de sa barge, laquelle est la plupart du temps automotrice pour permettre notamment des escales séparées. Les convois de 185 m x 11,40 peuvent transporter environ 350 EVP sur 4 couches, une capacité qui peut être doublée en y couplant deux autres barges. Ceux circulant sur le Rhin supérieur ont souvent une longueur légèrement inférieure, pour leur permettre de passer les écluses sans avoir à découpler la barge.



Campinois

Ce «petit poucet» du conteneur (63 m x 7 environ, 32 EVP sur 2 couches) est essentiellement utilisé sur les petites lignes desservant les réseaux intermédiaires (Nord de la France, Haute-Seine).

Prospectivas



Seine Nord Europe : 250 000 EVP attendus pour 2020

«Port 2000» au Havre, «Fos 2XL» à Marseille, Maasvlaakte II à Rotterdam, Deurgankdok à Anvers... Les ports maritimes accroissent leurs moyens de traitement des conteneurs. Au-delà des réserves de capacités dont dispose le réseau navigable existant, l'ouverture du canal Seine Nord Europe devrait permettre de mieux faire face à ces développements et de capter les flux en provenance des ports du Benelux.

L'augmentation des importations françaises de conteneurs maritimes est une tendance forte, qui a poussé les ports maritimes à développer de nouveaux terminaux, en particulier au Havre («Port 2000») et à Marseille («Fos 2XL»). Pour le transport terrestre des conteneurs à destination ou en provenance de ces ports maritimes, le transport fluvial a connu depuis une dizaine d'années une forte croissance: le Rhône et la Seine, où le transport de conteneurs n'a débuté qu'il y a quinze

ans, ont vu passer respectivement 65 000 et 185 000 EVP en 2007.

Après une baisse de trafic en 2008 pour cause de grèves engendrées par la réforme portuaire, ces chiffres devraient à nouveau être atteints, voire dépassés pour l'année 2009: le fluvial, malgré la crise, tire en effet particulièrement bien son épingle du jeu et accroît sa part modale, comme on a pu le voir sur la Seine où le nombre de conteneurs transportés par

les opérateurs fluviaux a augmenté au premier semestre 2009, alors même que, dans le même temps, les terminaux havrais enregistraient une baisse d'activité.

RECENTRER LA LOGISTIQUE AU NORD DE PARIS

Si l'acheminement des conteneurs vers la région parisienne depuis Le Havre, via la Seine, a prouvé son efficacité et sa fiabilité, la donne devrait changer avec l'ouverture, prévue en 2015, du canal Seine Nord Europe. Les grands ports à conteneurs de la mer du Nord que sont Rotterdam, Anvers et Zeebrugge seront alors reliés à la région parisienne par une liaison fluviale à grand gabarit permettant la massification et la baisse des coûts du transport. Les opérations logistiques, de dépotage, d'entreposage, pourraient alors être recentrées au Nord de Paris, évitant que les marchandises n'utilisent le transport routier depuis le Benelux. C'est là, en effet, l'un des principaux enjeux de l'utilisation de Seine Nord Europe pour les conteneurs car le futur canal, malgré le désenclavement du bassin de la Seine, ne devrait pas modifier les contours des hinterlands respectifs des ports normands, belges et néerlandais.

4 PLATES-FORMES MULTIMODALES

L'accroissement des volumes de conteneurs transportés sur le bassin de la Seine sera en revanche bien réel. C'est pourquoi de nombreuses plates-formes sont en cours de création ou en projet, sur la Seine en amont comme en aval de Paris, sur l'Oise et aussi le long de la future liaison à grand gabarit. Celle-ci, longue de 100 km et reliant l'Oise et le canal Dunkerque-Escaut, sera mise en service en 2015.

LA LIAISON SEINE-ESCAUT (RÉSEAU DE PORTS MULTIMODAUX)





Photo Philéas/Doc. VNF

Elle permettra, selon les études économiques d'avant-projet, d'éviter la circulation sur cet axe Nord-Sud très encombré de 500 000 camions en 2020 et de 2 Mio en 2050.

La déclaration d'utilité publique, signée en septembre 2008, prévoit la création de quatre plates-formes multimodales, qui ont toutes vocation à accueillir des conteneurs. A l'horizon 2020, ce sont ainsi 30 000 EVP qui sont attendus sur la plate-forme de Cambrai-Marquion, 18 000 EVP sur celle de Péronne, 14 000 EVP sur celle de Nesle et 13 000 EVP sur celle de Noyon. Ces nouveaux ports fluviaux, qui accueilleront également d'importants trafics de vrac, seront pour la plupart dotés d'embranchements ferroviaires. Ils accueilleront aussi des zones logistiques, dans l'optique de rapprocher cette activité des zones de consommation.

Le plus important projet de création de terminal à conteneur lié à Seine Nord Europe est développé en dehors de la liaison elle-même, puisqu'il ne se situe pas le long du tracé du futur canal mais à son débouché, sur l'Oise, en aval de Compiègne. Il s'agit du site de Longueuil-Sainte-Marie, où la plate-forme Paris-Oise sera mise en service fin 2011. Ce projet,

porté par le Conseil général de l'Oise et les intercommunalités locales, prévoit d'accueillir 60 000 EVP en provenance des ports de Rouen et du Havre et 40 000 EVP en provenance des ports du Nord, via le futur canal. Ces prévisions élevées s'expliquent par la situation du port, relié par autoroute aux zones logistiques du Nord de l'Île-de-France.

La Seine se prépare elle aussi à un afflux de conteneurs, le Port autonome de Paris multipliant les projets d'ouverture de terminaux. Gennevilliers, en activité depuis 15 ans, a vu transiter 90 000 EVP fluviaux en 2008, soit la moitié du trafic total de la Seine. Il est actuellement en cours d'extension et devrait voir sa capacité doubler d'ici à 2012. Les ports de Bonneuil-sur-Marne et Limay, plus récents, voient également leurs trafics augmenter. Le prochain terminal à entrer en service, début 2010, sera celui d'Évry, où l'on prévoit un trafic de 5 000 EVP dès 2013. D'autres sont encore prévus à Bruyères-sur-Oise en 2010 et à Montereau-Fault-Yonne en 2012. A plus long terme, c'est le site d'Achères, au confluent de la Seine et de l'Oise, qui fait l'objet d'études pour l'implantation, entre autres, d'un terminal à conteneurs.



Photo Philéas/Doc. VNF

Les déchets en boîtes

Les déchets sur la voie d'eau, ce sont d'abord les terres polluées et les mâchefers d'incinération, produits pondéreux, de faible valeur, transportés en vrac. Mais les impératifs de manutention et d'environnement ont induit un recours accru à la conteneurisation, qui aujourd'hui concerne aussi bien les ordures ménagères que les déchets industriels.



Transport de déchets ménagers au port de Lille.

Depuis plus de dix ans, le Port de Lille met sur la voie d'eau des déchets conteneurisés: c'est la fermeture des incinérateurs de l'agglomération, en 1998, qui a poussé à recourir au transport fluvial pour évacuer 1 300 t de déchets par jour. Dès l'origine et pour faciliter la manutention, les déchets ne sont pas chargés en vrac mais dans des conteneurs open-top. Ceux-ci sont rapidement remplacés par des boîtes fermées, qui ont l'avantage de ne pas laisser voir les déchets et d'assurer une meilleure contention des matières et des odeurs.

DÉCHETS INDUSTRIELS BANALS...

En région parisienne, Veolia propreté, via sa filiale REP, utilise depuis 2004 des conteneurs pour le transport fluvial de déchets. Il s'agit ici de déchets industriels banals, qui sont compactés dans des conteneurs renforcés et chargés sur des barges de la SCAT entre

Gennevilliers, où la REP dispose de son propre portique, et Précy-sur-Marne, distant de quelques kilomètres du centre d'enfouissement. Là encore, c'est la discrétion du transport et la facilité de la manutention qui a fait pencher la balance en faveur du conteneur fluvial.

Le conteneur et le recours à la voie d'eau présentent encore d'autres avantages pour le transport de déchets: les rotations peuvent être très régulières, puisqu'elles s'affranchissent des congestions routières. Elles sont également plus souples, une boîte pouvant être remplie pendant qu'une autre navigue, alors que le chargement d'un camion nécessite son immobilisation.

... ET ORDURES MÉNAGÈRES

Au Havre, le Syndicat d'élimination et de valorisation énergétique des déchets de l'estuaire/Sevede, qui traite les ordures ménagères de collectivités des deux côtés de l'estuaire de

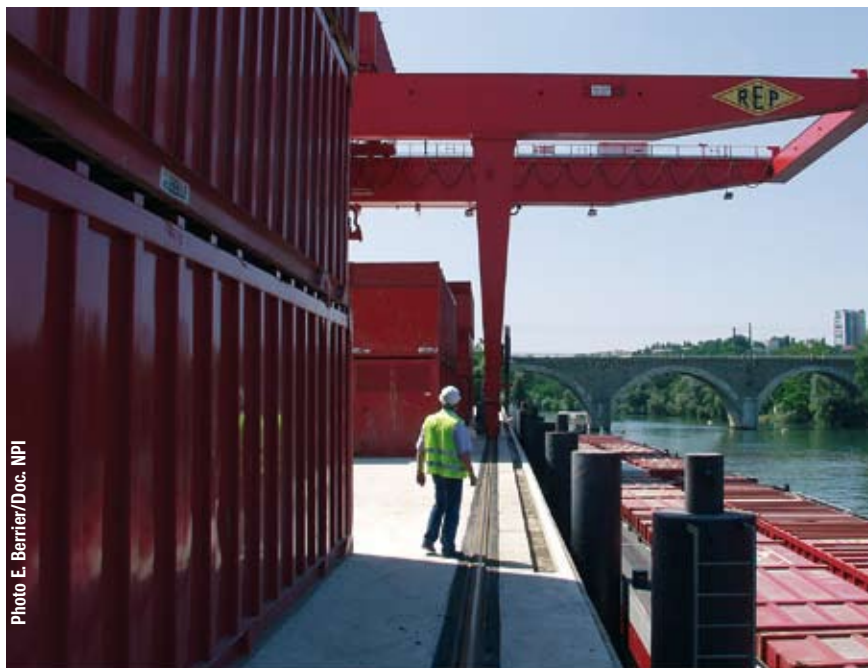
la Seine dans son incinérateur situé à Saint-Jean-de-Folleville, a également choisi le conteneur pour ses transports fluviaux. Parmi les 150 000 t traitées chaque année, 100 000 t sont acheminées par voie fluviale depuis l'agglomération du Havre, via le centre de transfert situé le long du canal de Tancarville: les ordures y sont compactées dans des conteneurs renforcés de 20', ce qui leur fait perdre la moitié de leur volume. Les boîtes sont ensuite chargées sur une barge de la CFT, qui assure



six rotations par semaine entre Le Havre et Radicatel avec une trentaine de conteneurs en moyenne et une capacité maximale de 54.

Le système semble donner toute satisfaction puisque le Sevede envisage de l'étendre. L'idée de conteneuriser les mâchefers d'incinération a en revanche été abandonnée du fait des difficultés de remplissage et de nettoyage des conteneurs, mais aussi à cause du grand nombre de ponts restreignant le chargement des barges sur le canal de Tancarville. Les déchets ménagers venant de l'autre côté de l'estuaire pourraient en revanche rejoindre Radicatel au départ de Honfleur, chargés à bord du même type de conteneurs: les études de faisabilité économique ont débuté pour ce trafic qui se fera forcément en manutention verticale, du fait de l'importance du marnage à l'extrémité de l'estuaire de la Seine.

Le transport fluvial de déchets conteneurisés s'accompagne généralement d'un surcoût par rapport au transport routier, puisqu'il se fait la plupart du temps sur de courtes distances.



Terminal de la REP/Routière de l'Est parisien à Gennevilliers.

Les possibilités de massification dépendent des volumes et sont donc proportionnelles à la taille des collectivités concernées. S'agissant des ordures ménagères, on décèle cependant une volonté des élus de se tourner vers ces solutions, le fluvial ayant l'avantage d'être un transport écologique et le conteneur celui de dissimuler sa cargaison, facteur d'acceptabilité pour les riverains. Pour le transporteur, ces trafics ont l'avantage d'être très réguliers et indépendants de la conjoncture économique.

ASSOCIER LES AVANTAGES DU CONTENEUR MARITIME ET DE LA CAISSE MOBILE

Le Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères de l'agglomération parisienne/Syctom est utilisateur de longue date du fluvial pour ses encombrants et pour les mâchefers d'incinération, transportés en vrac. Depuis juin 2008, les papiers à recycler issus de ses centres de tri prennent place dans des conteneurs d'un genre spécial: il s'agit de caisses mobiles gerables de 45' et d'une largeur adaptée au transport de palettes. Chaque semaine, 750 t de journaux et magazines à recycler sont ainsi envoyées vers la papeterie UPM de Grand-Couronne, près de Rouen, tandis que 750 t de bobines de papier neuf

sont expédiées dans l'autre sens à destination des rotatives des journaux parisiens.

Le Syctom a un autre projet de transport fluvial pour des déchets en conteneurs: il s'agit des produits d'un centre de tri et d'un centre de méthanisation qui seront construits à Romainville, près du canal de l'Ourcq. Déchets pré-triés, compost destiné à l'agriculture, fraction combustible résiduelle et déchets destinés à l'enfouissement: au total, ce sont quelque 250 000 t de déchets qui seront, chaque année, mises en conteneurs et chargées sur le canal. Là encore, le transport fluvial s'impose par sa facilité à transporter sans nuisance des volumes très importants à travers une zone urbaine dense. Le recours au conteneur, outre qu'il facilite la manutention entre le centre de méthanisation et le canal, participe encore à la réduction des nuisances et à l'acceptation de ces trafics par les riverains.

La Communauté urbaine de Strasbourg a également le projet de transporter des déchets ménagers en conteneurs sur le canal de la Marne au Rhin, au gabarit Freycinet donc. Le trajet, traversant l'agglomération strasbourgeoise, nécessite le recours à des conteneurs fermés. Or il paraît difficile d'associer un bateau Freycinet classique avec des conteneurs standards, tout en maintenant des conditions financières raisonnables pour ce transport. Des études sont donc en cours pour déterminer les caractéristiques du bateau et le type de conteneur répondant le mieux à ces contraintes.

Sur la Seine, le Sevede a mis ses déchets en caisses ISO.

UTILE, la solution route – rail – fleuve

Afin de désenclaver le bassin du Rhône, les différents acteurs du transport multimodal de la région étudient l'utilisation de conteneurs de 45' combinant les avantages du conteneur maritime et de la caisse mobile ferroviaire.

On connaît le conteneur maritime de 20' ou 40', destiné aux grands échanges internationaux. Mondialement répandu, sa largeur invariable de 8', soit une largeur intérieure de 2,33 m, le rend peu adapté aux échanges intra-européens. Ceux-ci, en effet, se font surtout par palettes normalisées de 1,20 m x 0,80. Or un conteneur ne peut en accueillir trois de front placées dans le sens de la longueur, ni deux en largeur. Les caisses mobiles utilisées en transport combiné rail-route ont généralement une largeur légèrement supérieure, permettant de transporter un plus grand nombre de palettes. Elles présentent encore parfois d'autres avantages,

comme leur ouverture latérale, à la façon des semi-remorques, facilitant l'emportage et le dépotage. Mais leurs dimensions ne sont pas normalisées et leur structure plus légère, source d'économie de carburant pendant le transport, leur interdit d'être empilées, tant sur l'aire de stockage qu'au cours du transport. Cette dernière caractéristique est rédhibitoire en ce qui concerne le transport fluvial.

Le projet de recherche UTILE (pour : unité de transport intermodale pour une logistique européenne) a été lancé par la direction inter-régionale Saône-Rhône-Méditerranée de VNF pour permettre de mieux intégrer le transport fluvial aux chaînes multimodales européen-



Photo P. Lemaître/Doc. VNF



Marfret, pionnier du 45' PW sur la Seine avec les transports de papier du Syctom pour UPM, ne participe pas à l'expérimentation UTILE mais va lancer son propre service de conteneurs continentaux sur le Rhône.

nes. L'objectif est de promouvoir l'utilisation d'un conteneur d'une longueur de 45' et d'une largeur intérieure adaptée au palettes (en anglais pallet wide, ou PW) soit 2,40 m au minimum. De tels conteneurs existent dans le transport maritime à courte distance en Europe du Nord, mais ils sont peu utilisés pour les transports combinés continentaux. Gerbables sur trois hauteurs en charge, les PW 45' présentent également des caractéristiques similaires aux remorques routières, avec des dimensions intérieures équivalentes et la possibilité de charger et décharger soit sur le côté, soit par l'arrière.

«Les recherches ont commencé en janvier 2009, avec la recherche des expériences existantes en Europe», rappelle Cécile Cohas, de VNF. «On s'est aperçu qu'il y a des trains de 45' en opération, dans le Nord de l'Europe et en

Italie. Une seule expérience fluviale existe: celle de Marfret sur la Seine. Le transport combiné rail-fluveu ou rail-route-fluveu n'existe pas en 45', alors que ce format de conteneur passe sur tous les modes. Mais des blocages existent, par exemple au niveau réglementaire: en France, le transport de conteneurs de 45' est considéré comme un convoi exceptionnel et requiert une autorisation. Ce n'est pas le cas dans d'autres pays d'Europe. Au plan technique, nous travaillons avec les transporteurs pour optimiser les wagons et les cales. On peut imaginer de



Photo E. Beirter/Doc. NPI

supprimer un des plat-bords pour passer de trois 45' de front à quatre, comme pour les conteneurs».

Le projet UTILE réunit, outre les intervenants publics (VNF, CNR, RFF, ADEME, ports maritimes et fluviaux), des transporteurs (CFT, RSC, SNCF, Louis-Dreyfus) et des chargeurs de la grande distribution (Casino, Conforama, Ikea et Leroy-Merlin). Ces derniers apportent leur expérience, mais également leurs impératifs. Surtout, ils participeront bientôt à une ligne expérimentale. Au cours des six premiers mois de l'expérimentation, des conteneurs maritimes seront utilisés entre Fos, Lyon et Pagny. Ils seront ensuite remplacés par des 45' si le succès est au rendez-vous, afin de poursuivre en ferroviaire au Nord de Pagny et en cabotage maritime à courte distance au Sud de Fos. Car un des buts du projet UTILE est le désenclavement du bassin Rhône-Saône, avec par exemple des liaisons Fos-Anvers, Lyon-Munich ou Lyon-Barcelone.



Photo E. Beirter/Doc. NPI

Chargeur cherche chargeur pour massification de livraisons fluviales urbaines

Selon Pascal Müh, responsable de la logistique, de la distribution et du transport de Bosch-Siemens électroménager, la hausse du chiffre d'affaires de son entreprise est due, entre autres, au fait que les transports y soient gérés en interne. Il s'est fixé pour objectif d'augmenter de 30% le recours aux transports ferroviaire et fluvial.

«Le transport fluvial permet de faire face à plusieurs problèmes auxquels nous sommes confrontés pour nos livraisons urbaines: l'accès de plus en plus difficile et de plus en plus long aux grandes agglomérations, la réglementation de plus en plus contraignante pour ces livraisons, la pollution générée par les transports et enfin la mise en place de la taxe carbone et de la taxe kilométrique», indique P. Müh. C'est pourquoi Bosch-Siemens électroménager, qui utilise déjà le transport fluvial entre Le Havre et Gennevilliers pour ses importations en provenance de Chine, étudie la possibilité de mettre des conteneurs sur la voie d'eau pour ses livraisons dans Paris intra-muros depuis son entrepôt de Tournon-en-Brie.

«Le fluvial est souvent utilisé pour des transports massifiés à longue distance», constate-t-il. «Nous l'utiliserions donc hors de sa zone de pertinence habituelle, puisqu'il s'agit de distribution de produits finis sur une

courte distance. Les avantages sont pourtant indéniables, puisque notre entrepôt est situé non loin de Lagny-sur-Marne et que le fleuve nous permet d'atteindre sans encombre le cœur de Paris. Mais nous devons absolument massifier ces trafics, pour que le coût ne soit pas supérieur à celui du transport routier. Un bateau au gabarit de la Marne peut emporter 12 EVP, alors que nos besoins sont de 3 EVP par jour».

Bosch-Siemens électroménager, constatant ses difficultés à anticiper le surcoût de la rupture de charge et ne souhaitant pas s'engager dans une relation contractuelle directe avec un marinier, a lancé une étude en partenariat avec le Port autonome de Paris. Le Ro-Ro, un temps envisagé, a été oublié au profit de caisses mobiles, que l'entreprise utilise déjà pour le transport ferroviaire. Ces caisses, gerbables sur deux niveaux, seraient transportées à bord d'un bateau auto-déchargeant. Plusieurs points de déchargement sont possibles dans Paris, les caisses étant ensuite prises en charge par un camion électrique. Reste à trouver un chargeur pour partager les trafics, un commissionnaire pour les organiser et un fret retour pour rentabiliser le voyage. Peut être des déchets?



Photo P. Lemaire/Doc. VNF



Reportage

Les opérateurs

Barge company d'Alsace

Mattijs Nollen
Tél. + 31 (0)20 611 66 88-801
Mobile + 31 (0)6 24 23 55 53
bca@bcmsterdam.com
www.terhaakgroup.com

CFNR

A Strasbourg :

Christine Biller
Tél. + 33 (0)3 88 61 61 67
christine.biller@cfnr.fr

A Ottmarsheim :

Christine Nibling
Tél. + 33 (0)3 89 83 26 95
christine.nibling@cfnr.fr

A Lille :

Ferenc Szilagyi
Tél. +32 (0)472 64 12 22
ferenc.szilagyi@cfnr.fr

Contargo Sàrl

Siège Social (Ottmarsheim) :

Tél. + 33 (0)3 89 26 25 12
Fax. + 33 (0)3 89 26 24 88
jmsabetta@contargo.fr

Agence de Strasbourg :

Tél. + 33 (0)3 88 79 55 25
Fax. + 33 (0)3 88 79 04 10
rschiff@contargo.fr

Contargo Container Escaut Service

Siège social (Prouvy) :

Tél. + 33 (0)3 27 21 99 45
Fax. + 33 (0)3 27 21 99 46
info.cces@contargo.net
Directeur général : G.Bredel (gbredel@contargo.net)
Responsable commercial : G.Hotte (ghotte@contargo.net)

Booking :

Tél. + 33 (0)3 27 21 35 11
barge.cces@wanadoo.fr

H&S Container Line

Agence de Strasbourg :

Evelyne Hum
Tél. + 33 (0)3 90 41 01 54
Fax. + 33 (0)3 90 41 07 51
Mobile + 33 (0)6 71 96 09 21
hum@hs-containerline.com

Agence d'Ottmarsheim :

Toni Nicolay
Tél. + 33 (0)3 89 28 22 73
Fax. + 33 (0)3 89 26 98 93
nicolay@hs-containerline.com

Logirhône

Responsable d'agence (Portes-les-Valence) : Alain Maliverney

Tél. + 33 (0)4 75 78 80 19
Mobile + 33 (0)6 12 81 80 92
Fax. + 33 (0)4 75 78 80 21
alain.maliverney@logirhone.com

Adjoint et chef de service : Thierry Roca

Tél. + 33 (0)2 35 53 40 34
Mobile + 33 (0)6 03 85 36 52
thierry.roca@logirhone.com

Booking import : commande.import@logirhone.com
Booking export : commande.export@logirhone.com

Logiseine

Siège social (Gennevilliers) :

Tél. + 33 (0)1 47 94 43 31
Directeur des ventes : Pierre Fabbri
pierre.fabbri@logiseine.com

Agence du Havre :

Gilles Peyrot
Tél. + 33 (0)2 35 53 44 77

Marfret

Agence de Rouen :

Tél. + 33 (0)2 32 81 83 50
fluviofeeder@marfret.fr

Agence du Havre :

Tél. + 33 (0)2 35 21 88 60
Fax. + 33 (0)2 35 21 88 79

Agence de Dunkerque :

Tél. + 33 (0)3 28 65 91 91
Fax. + 33 (0)3 28 63 75 64

Agence de Gennevilliers :

Tél. + 33 (0)1 41 21 45 62
Fax. + 33 (0)1 41 21 45 64

RSC

Rhône :

Agence de Marseille :
Tél. + 33 (0)4 88 91 75 03
Fax. + 33 (0)4 91 04 03 16
mrs.fgirel@rsc.fr

Réservations export : Pierre-Yves Guérin
Tél. + 33 (0)4 88 91 75 10 – mrs.pguerin@rsc.fr

Réservations import : Edouard Mareri
Tél. + 33 (0)4. 88 91 75 13 – Mail : mrs.emareri@rsc.fr

Seine :

Agence du Havre :

Tél. + 33 (0)2 35 24 78 63
Fax. + 33 (0)02 35 24 66 29
Michel Houle (lhv.mhoule@rsc.fr)

Réservations export : Jérémy Trotin - Tél. + 33 (0)4 88 91 75 16
Réservations import : Thomas Lefrère - Tél. + 33 (0)4 88 91 75 05
mrs.bookingsn@rsc.fr

Société nogentaise de transport combiné / SNTC Carline

Directeur d'exploitation : Vincent Dhulst
Tél. + 33 (0)3 25 24 08 20
Mobile + 33 (0)6 30 88 25 01
vincent.dhulst@sntc-carline.com

Wincanton Transport

Responsable service conteneurs : Fabienne Wittula
Tél. + 33 (0)3 88 60 43 56
Mobile + 33 (0)6 89 88 06 59
fabienne.wittula@wincanton.eu
www.wincanton.eu

Les terminaux intérieurs

Aproport

Direction Générale :
Avenue Pierre Nogue
BP 70173
71105 Chalon-sur Saône Cedex
Tél. +33 (0)3 85 46 86 10
Fax. + 33 (0)3 85 46 86 19
aproport@aproport.com

Direction d'exploitation :
Vincent Bergeret

Port de Chàlon Sud

Tél. +33 (0)3 85 42 58 00
Fax. + 33 (0)3 85 42 58 09
port-chalon@aproport.com

Port de Mâcon

Tél. +33 (0)3 85 32 88 50
Fax. + 33 (0)3 85 32 88 59
port-macon@aproport.com

Béthune

Avenue Washington
62400 Béthune
Tél. + 33 (0)3 21 57 26 33
Fax. + 33 (0)3 21 57 80 33
port-multimodal.bethune@wanadoo.fr
www.bethune.cci.fr

Colmar

Port de Colmar
68600 Vogelsheim
Tél. + 33 (0)3 89 72 56 00
Fax. + 33 (0)3 89 72 39 29
port-rhenan@colmar.cci.fr

Delta 3

7 boulevard Louis XIV
59000 Lille
Tél. +33 (0)3 28 16 90 70
Fax. +33 (0)3 20 95 15 59
delta@delta-3.com

Lille

Direction générale :
Place Leroux de Fauquemont
B.P. 1394 R.P.
59015 Lille Cedex
Tél. + 33 (0)3 20 22 73 80
Fax. + 33 (0)3 20 22 81 67
contact@portdelille.com
www.portdelille.com

Lille Container Terminal

Tél. + 33 (0)3 28 82 07 05

Lyon Terminal S.A.

Port de Lyon Édouard Herriot
11 rue Jean Bouin
69007 Lyon - France
Tél. + 33 (0)4 72 80 16 72
Fax. + 33 (0)4 72 73 41 62
contact@lyon-terminal.fr

Président du directoire :
Mathieu Duval (m.duval@lyon-terminal.fr)

Commercial :
Samira Bacha (s.bacha@lyon-terminal.fr)
Martine Rossi (m.rossi@lyon-terminal.fr)

Exploitation :
Grégory Queniat (g.queniat@lyon-terminal.fr)
Frédéric Laube (f.laube@lyon-terminal.fr)

Nogent

Voir SNTC

Ports de Mulhouse-Rhin

Direction générale :
8 rue du 17 novembre
BP 1088
68051 Mulhouse Cedex

Tél. + 33 (0)3 89 66 71 40
Fax. + 33 (0)3 89 56 00 37

Ottmarsheim

Tél. + 33 (0)3 89 28 03 30
Fax. + 33 (0)3 89 28 03 31

Pagny

Responsable commercial : Sébastien Javelle
Mobile + 33 (0)6 15 63 38 59
sebastien.javelle@pagnyterminal.fr
www.pagnyterminal.fr

Technoport zone portuaire

Chemin départemental 976
21250 Pagny-Le-Château

SAS Pagny Terminal

6 rue Vergnette de Lamotte
21200 Beaune

Paris Terminal

Port de Gennevilliers

Route du bassin n°1
CE 111
92631 Gennevilliers cedex
Tél. + 33 (0)1 47 94 34 94
Fax. + 33 (0)1 47 94 33 71
info@paris-terminal.com

Port de Bonneuil

57 route de l'Île Barbière
94387 Bonneuil-sur-Marne

Prouvy

Voir CCES

Strasbourg

Direction de l'exploitation portuaire
Responsable terminaux : Lionel Husser
20 rue de Saint-Nazaire
67100 Strasbourg
Tél. +33 (0)3 88 65 70 67
Mobile +33 (0)6 79 91 52 80
Fax. +33 (0)3 88 40 18 66
l.husser@strasbourg.port.fr
www.strasbourg.port.fr

Terminal conteneurs Sud

Tél. +33 (0)3 88 65 80 80
Fax. +33 (0)3 88 40 18 66
conteneurs@strasbourg.port.fr

Terminal conteneurs Nord

Tél. +33 (0)3 90 41 19 60
Fax. +33 (0)3 90 41 19 69
conteneurs@strasbourg.port.fr

Terminaux de Seine

Siège social :
Centre de Commerce International
BP 325
76056 LE HAVRE CEDEX
Tél. + 33 (0)2 32 74 24 80
www.limayterminal.fr

Fabrice Cnudde
Tél. + 33 (0)1 39 22 25 25
Mobile + 33 (0)6 61 64 89 03
fcnudde@limayterminal.fr

Luc Lefevre
Tél. + 33 (0)2 32 74 24 88
Mobile 06 12 49 47 96
luc.lefevre@limayterminal.fr

Terminal de Limay

360 route du Cap
78620 LIMAY

Terminal d'Evry

Rue des Paveurs
91000 EVRY

Valence

Directrice des équipements :
Véronique Pulcherie
Tél. + 33 (0)4 75 75 70 14

Assistante service équipements :
Marie Pierre Castelas
Tél. + 33 (0)4 75 75 70 38
Fax. + 33 (0)4 75 75 87 04
mp.castelas@drome.cci.fr

Responsable d'exploitation :
Jean De Zayas
Tél. + 33 (0)4 75 57 08 59
Fax. + 33 (0)4 75 57 28 31
j.dezayas@drome.cci.f



ATTENTION HERSES DE SÉCURITÉ

HERSES DE SÉCURITÉ SUR LES VOIES VÉHICULES



MSC

MSC

MSC

MSC

seaco

seaco

CAPITAL

