

LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Réunion thématique transport de marchandises





① Pertinence des différents modes

② Ports normands V/S autres ports européens

③ Evolutions et perspectives



TRANSPORT ROUTIER

⊙ Atouts

- ▶ Grande flexibilité (triangulaires)
atténuation des déséquilibres de sens
- ▶ Disponibilité, adaptabilité,
concurrence, esprit commercial
- ▶ Rapidité et fiabilité (convient au
« juste à temps »)
- ▶ Matériels de plus en plus efficaces et
économiques
- ▶ Bénéficie du développement des
réseaux autoroutiers et de coûts
d'infrastructures réduits

⊙ Handicaps

- ▶ Onéreux pour des parcours à longue
distance
- ▶ Du point de vue sociétal, affecté de
coûts externes relativement élevés
(congestion, accidents, entretien
routier, pollution et CO²)

⊙ **Pertinence** : trajets à courte et moyenne distance, flux ponctuels,
déséquilibrés ou sous fortes contraintes logistiques (JIT...)

TRANSPORT FLUVIAL

⊙ Atouts

- ▶ Faibles coûts du transport fluvial lui-même, mais coût global fortement impacté par les ruptures de charge et les pré / post-acheminements routiers
- ▶ Bonne fiabilité
- ▶ Pertinent sur distances moyennes et grandes
- ▶ Empreinte environnementale limitée

⊙ Handicaps

- ▶ Pertinence économique problématique du réseau à petit gabarit (faible massification, lenteur (écluses), manque de cale...)
- ▶ En France, le réseau à grand gabarit est peu étendu et ses bassins ne sont pas interconnectés

@ Pertinence : flux massifs à moyenne ou longue distance, réguliers, si possible équilibrés, dont les O/D sont compatibles avec les voies fluviales au grand gabarit

Notamment : vracs agricoles et industriels, produits pétroliers et chimiques, conteneurs de/vers les ports maritimes

TRANSPORT FERROVIAIRE

⊙ Atouts

- ▶ Contrairement au fluvial grand gabarit, le transport ferroviaire va partout
- ▶ La massification réduit les coûts à la TK, la compétitivité peut être améliorée par une plus grande massification (trains longs)
- ▶ Nouveaux entrants : vers une offre plus réactive ?

⊙ Handicaps

- ⊙ Mais les coûts de production du service ferroviaire sont élevés et limitent sa compétitivité
- ⊙ En France, les trains-blocs sont difficilement compétitifs en-dessous d'une distance de 500 Km
- ⊙ Fiabilité jusqu'ici très insuffisante au regard des attentes des clients industriels

Pertinence : flux massifs, réguliers, à longue distance, si possible entre points embranchés

TRANSPORT MARITIME A COURTE DISTANCE

⊙ Atouts

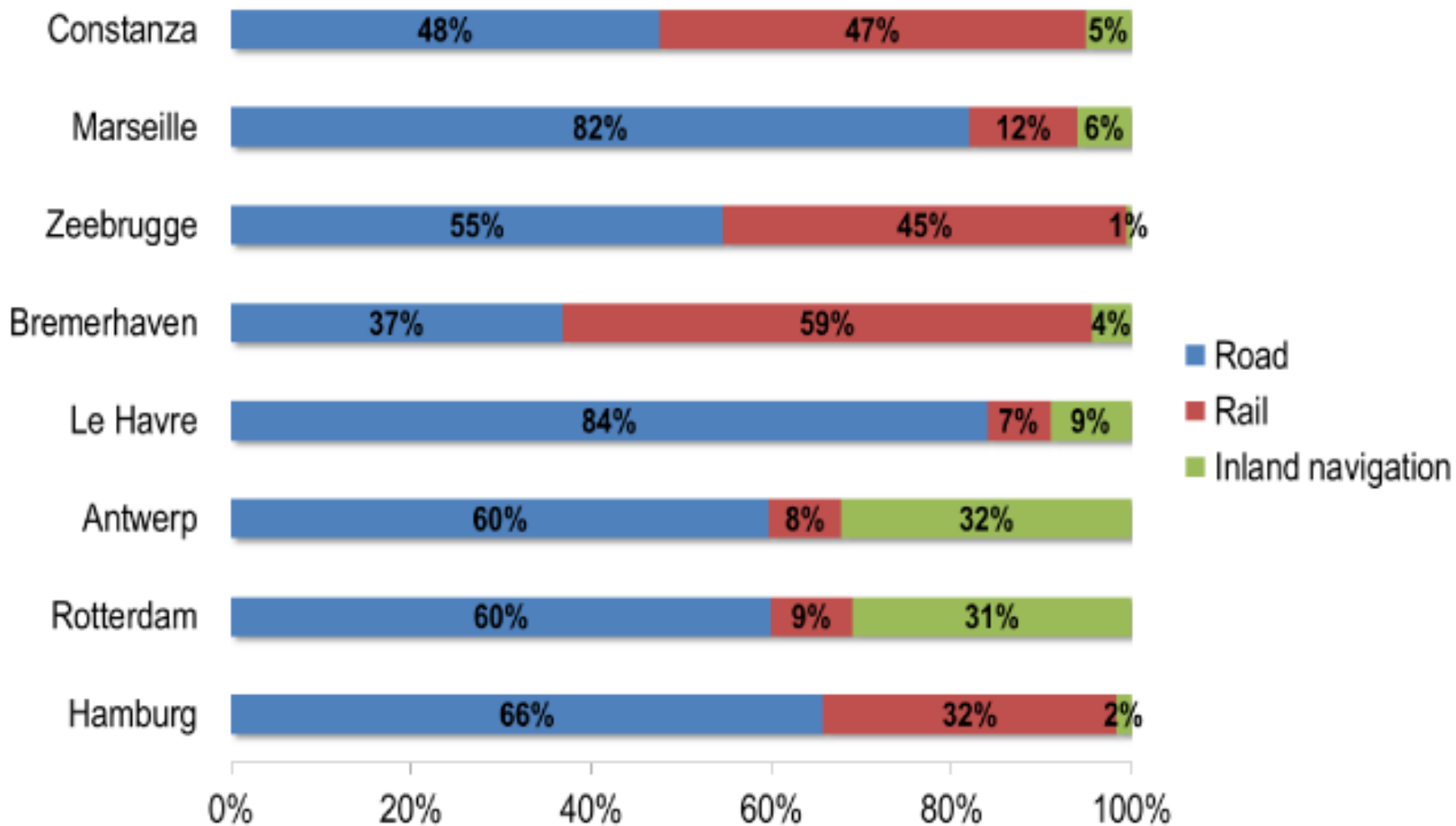
- ▶ Infrastructures essentiellement gratuites
- ▶ Très faible coût de revient à la TK (surtout si conteneurisé)
- ▶ Faible empreinte environnementale (surtout si conteneurisé)

⊙ Handicaps

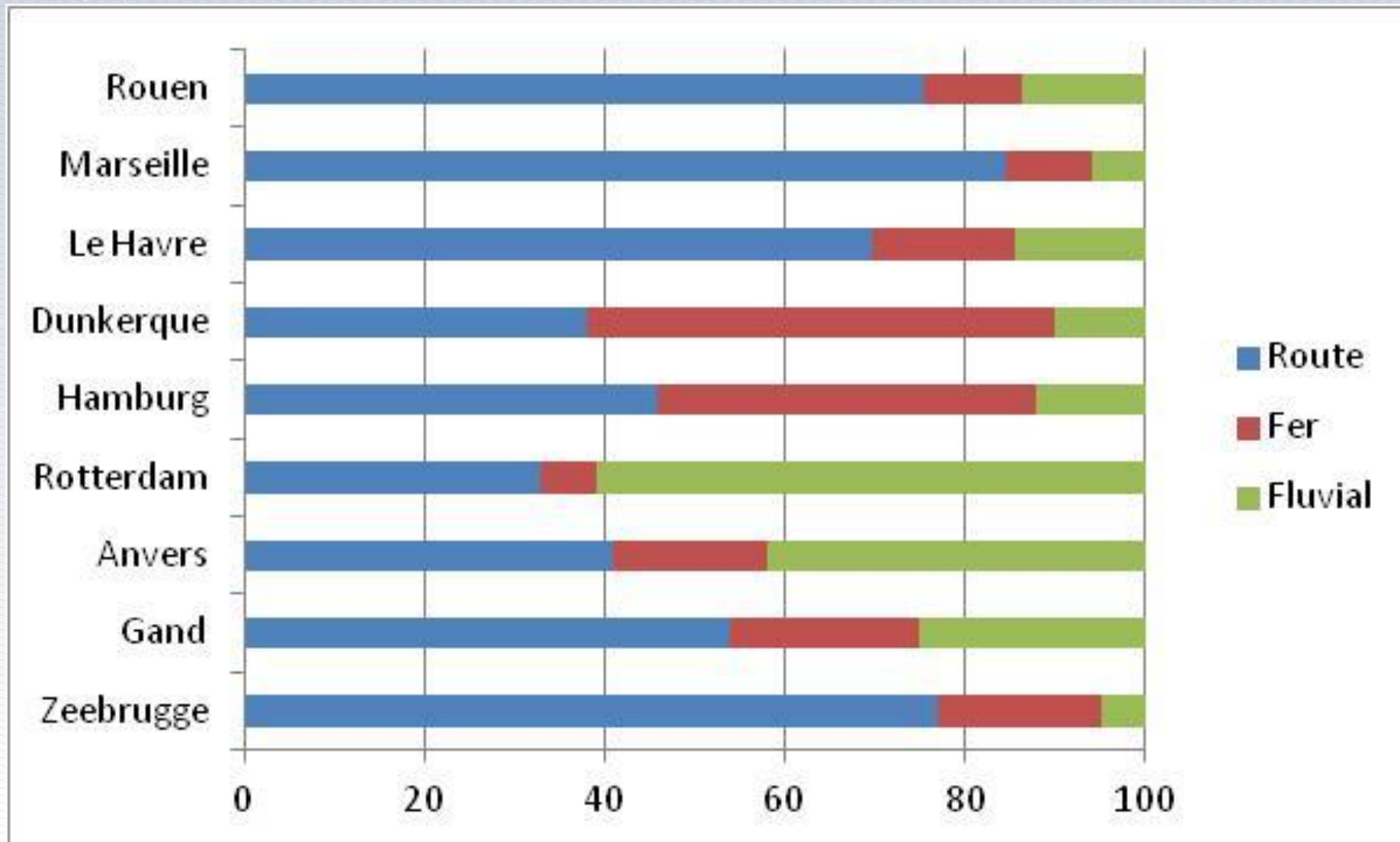
- ▶ Nécessité que les O/D soient proches des côtes
- ▶ Il est nécessaire que la distance maritime soit inférieure à la distance routière
- ▶ Pénalisé par les ruptures de charge et les pré / post-acheminements terrestres
- ▶ Transports à longue distance seulement

⊙ **Pertinence** : flux réguliers à longue distance pour des O/D proches des côtes

PARTS MODALES CONTENEURS PORTS EUROPÉENS



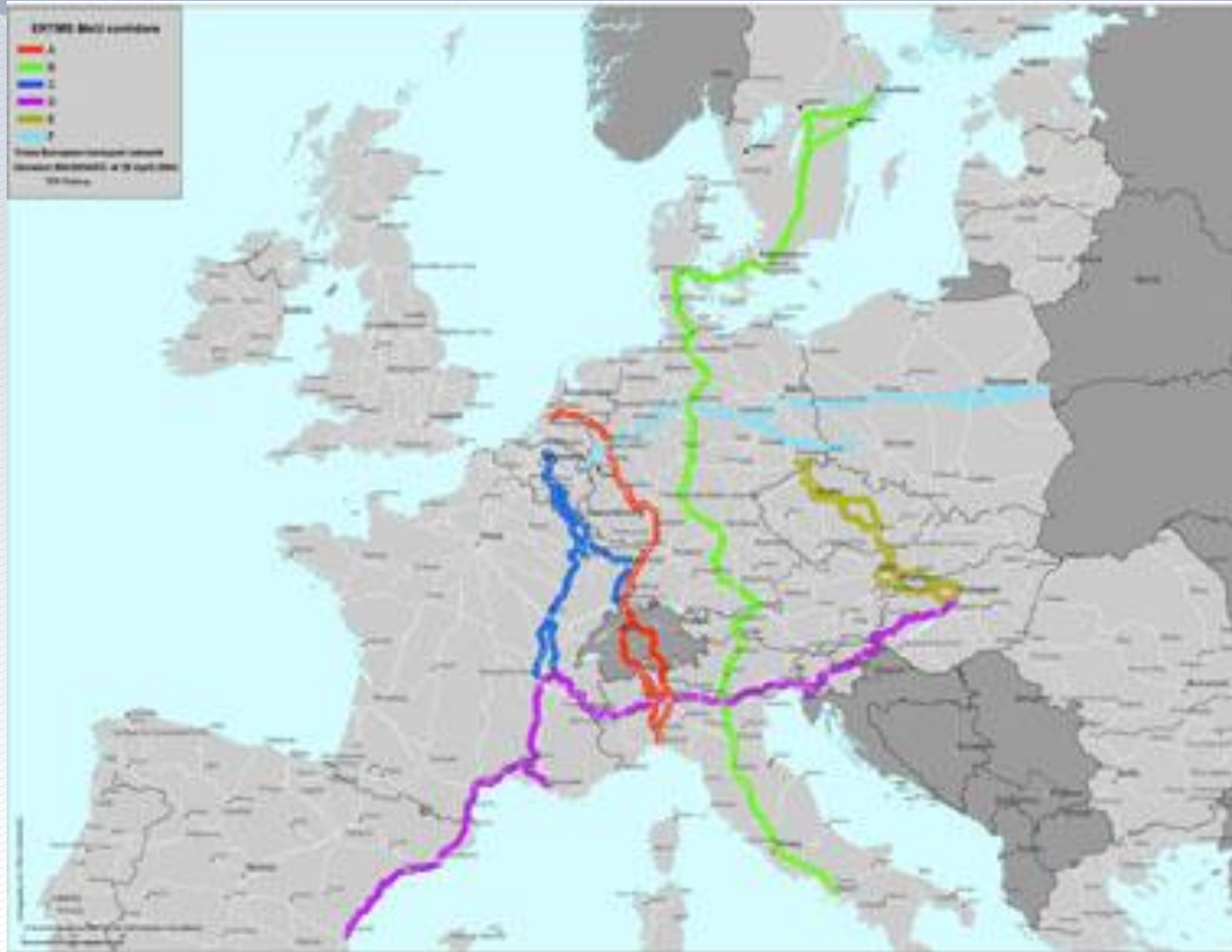
PARTS MODALES TOUS PRODUITS PORTS EUROPÉENS



COMMENTAIRE

- ⊙ Les ports sont inégaux face à la desserte fluviale :
 - ▶ Zeebrugge et les ports allemands n'en ont pas, ou presque
 - ▶ Le Rhin présente un potentiel sans commune mesure avec la Seine ou le Rhône, à l'avantage de Rotterdam ou d'Anvers
- ⊙ Les ports allemands ont compensé l'absence de desserte fluviale par un usage intensif du ferroviaire
- ⊙ Les ports du Havre, de Rouen et de Marseille ont à faire des progrès importants en matière de desserte ferroviaire, d'autant que leur hinterland proche est moins dense que celui des ports du Nord
- ⊙ Le port de Dunkerque affiche une part modale du fer qui est remarquable

CORRIDORS DE FRET EUROPÉENS (EX ERTMS)



LA LIAISON FLUVIALE SEINE-NORD EUROPE

- SNE = Liaison inter-bassins
- Favorisera le développement du transport fluvial
- Rapprochera Anvers de l'Ile de France en fluvial





CATRAM
CONSULTANTS