

La conteneurisation fluviale: une solution aux acheminements portuaires?

pour comprendre le présent et construire un avenir durable



Problématique du conteneur maritime à terre:

- **Massifier l'acheminement terrestre car « la bataille maritime se gagne à terre » :**
 - Offres de porte à porte en plus du port à port
 - Les économies d'échelle réalisée sur les navires (6 à 10 000 EVP) se prolongent sur les chaînes de transport terrestres massifiées
 - Évacuer en masse et rapidement les conteneurs dans l'intérieur des terres vers les terminaux de transport combiné
- **Mais les entrepôts logistiques sont dispersés**

Questions soulevées :

- Quels sont les facteurs qui influencent la compétitivité du Transport Combiné par rapport au « tout route »?
- Dans quel espace géographique le terminal est-il pertinent?



Plan de l'exposé:

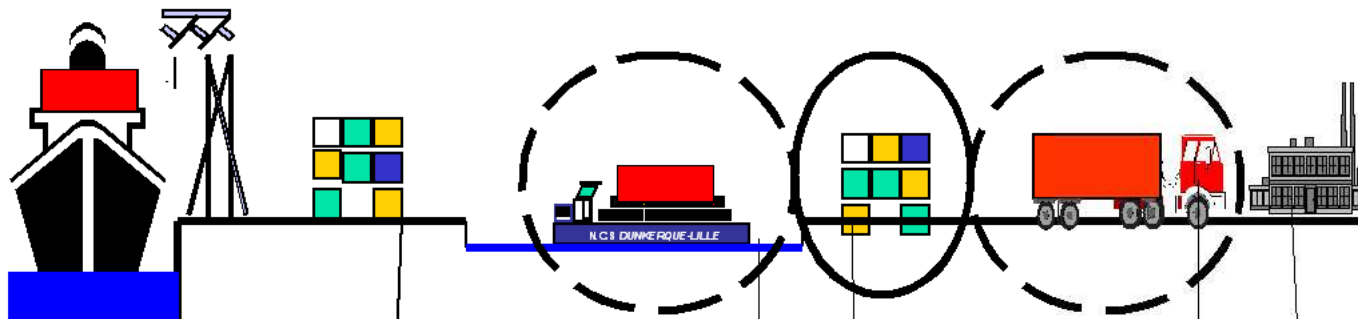
- le transport combiné fleuve-route : une logistique complexe
- Construction d'un modèle pour représenter la concurrence entre le fleuve-route et le tout routier
- Un cas étudié : celui du port de Lille
- Quelques enseignements



L'offre de transport combiné : une chaîne logistique complexe

**Port maritime –
Terminal à conteneurs**

**Port fluvial -
Plate-forme intérieure**



Armement

**Opérateur
du terminal**

**Transporteur
fluvial**

**Transporteur
routier**

**Opérateur de
la plate-
forme**

Chargeur

Convergence des enjeux des acteurs :

● Pour le chargeur:

- Garantie de livraison à temps
- Coût de transport et frais logistiques moindres

● Pour l'armateur et le transitaire:

- Remplir au maximum les navires
- Fiabilité des chaînes de transport (Réduire le nombre et la durée des escales)
- Assurer la plus grande rotation des conteneurs (problématique du retour des conteneurs vides)

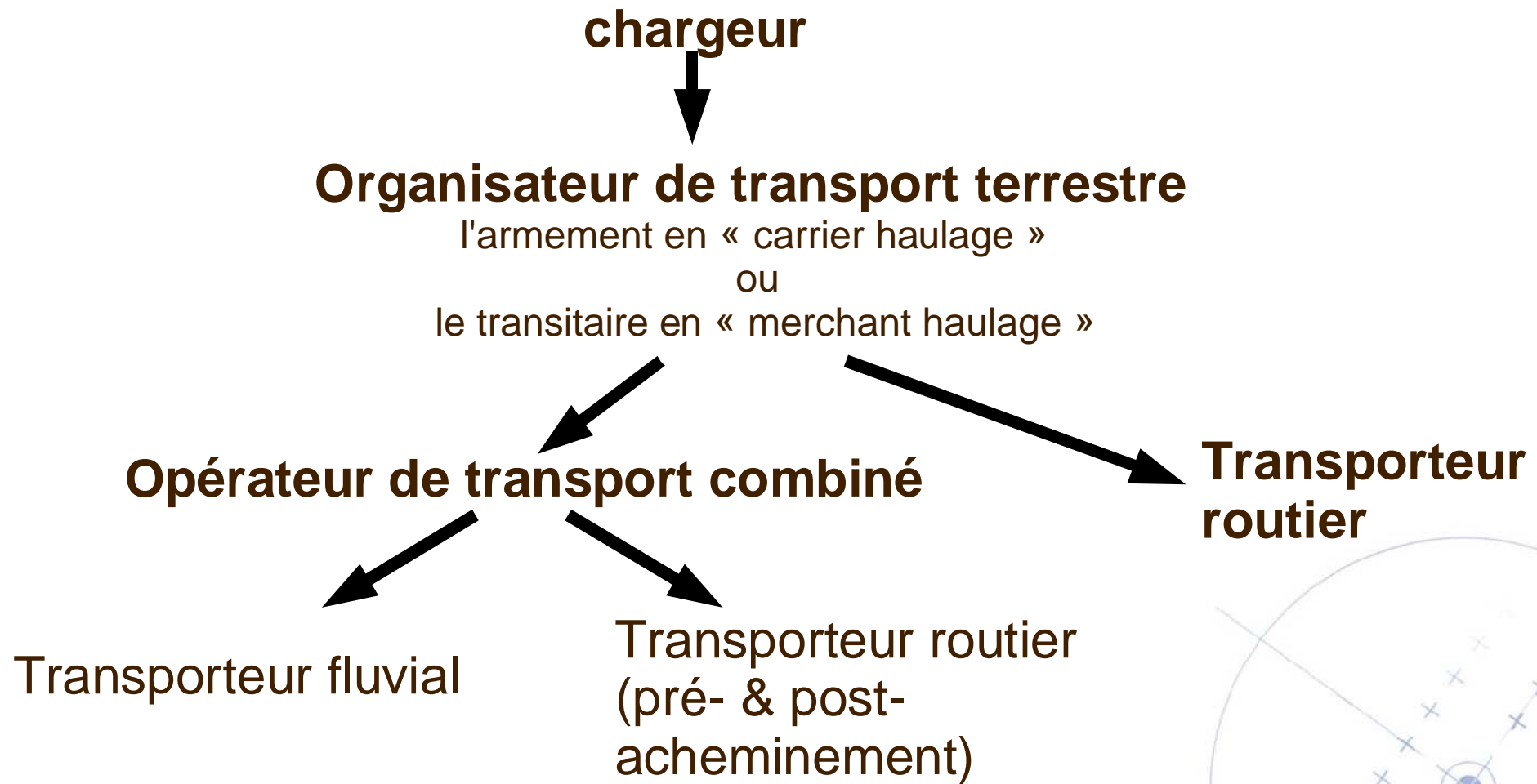
● Pour les manutentionnaires :

- Fiabiliser le fonctionnement des terminaux

● Pour les Pouvoirs publics:

- Administrations portuaires : compétition interportuaire
- État et collectivités locales : Aménagement du territoire

Les aires de marché des terminaux à conteneurs : où se place-t-on dans la chaîne?

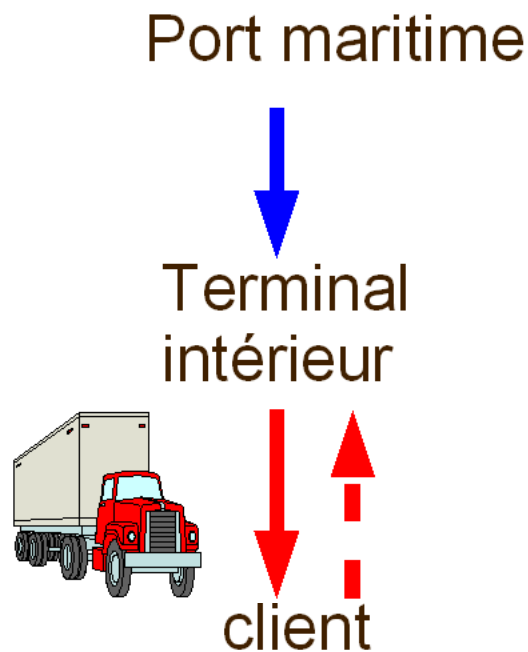


Les aires de marché des terminaux à conteneurs : que compare-t-on?

L'achat de la prestation de transport par l'organisateur

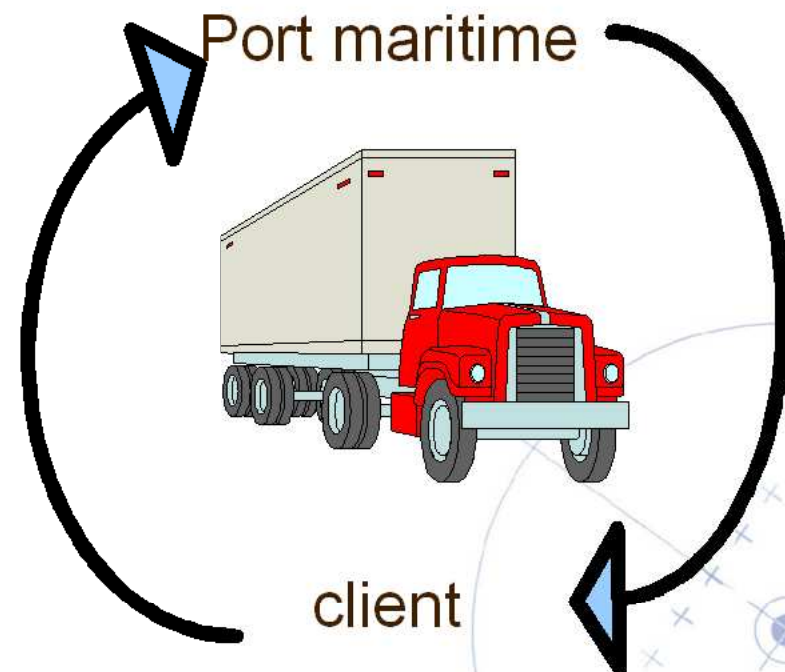
- Auprès de l'opérateur de TC

- « One way »

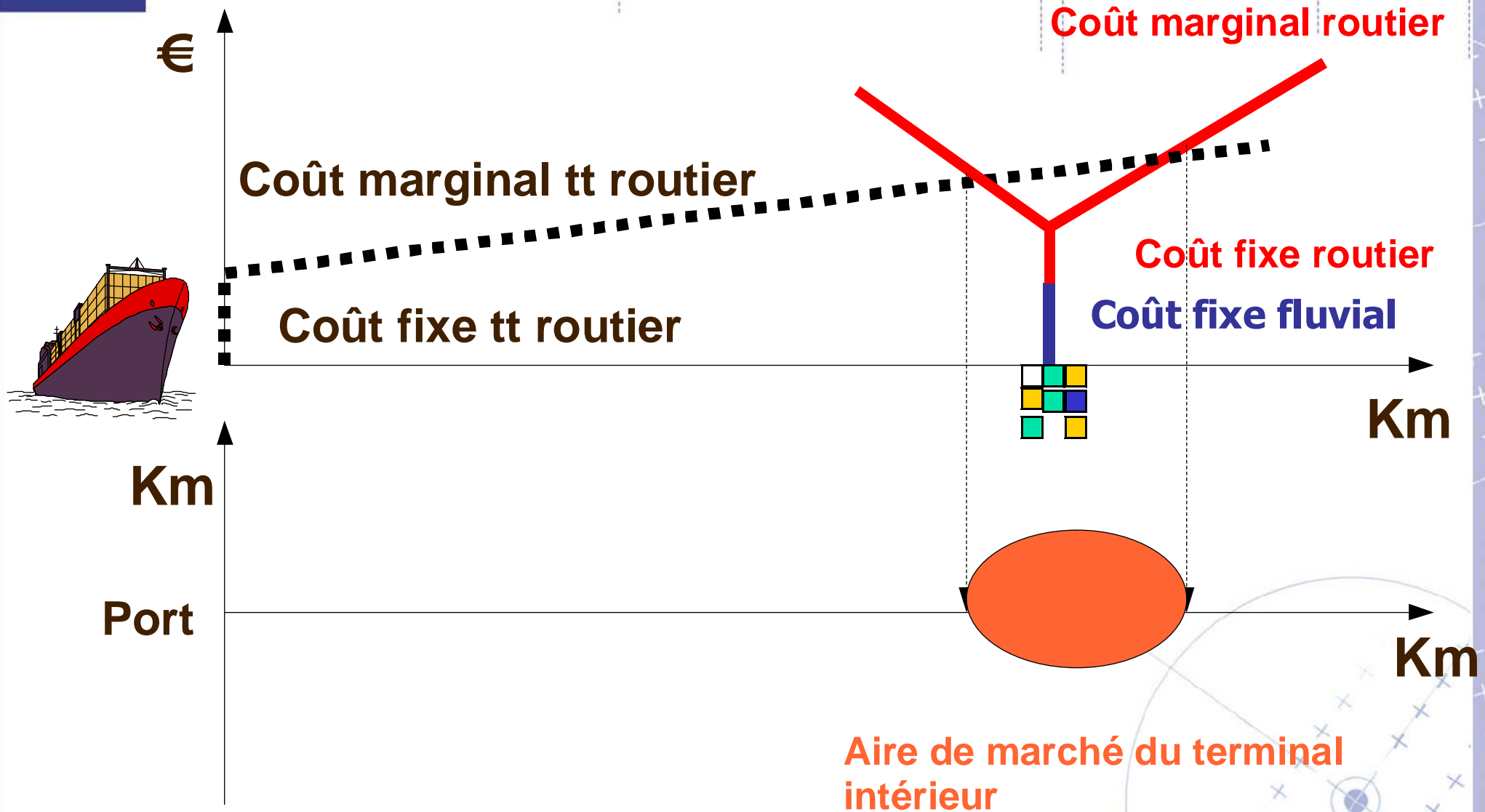


- Auprès du transporteur routier

- « Round trip »



La théorie des aires de marché

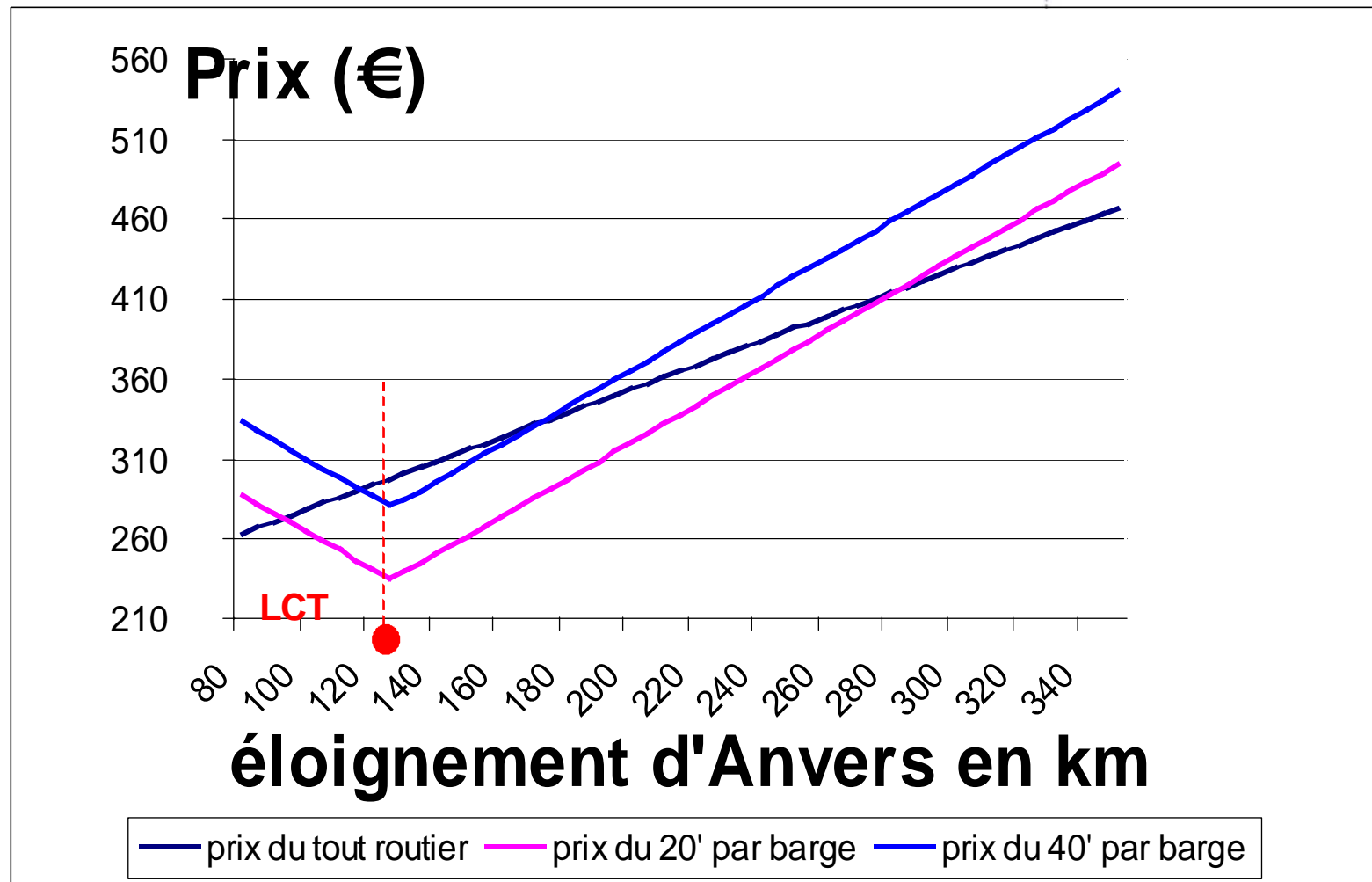


Le cas étudié: le port de Lille

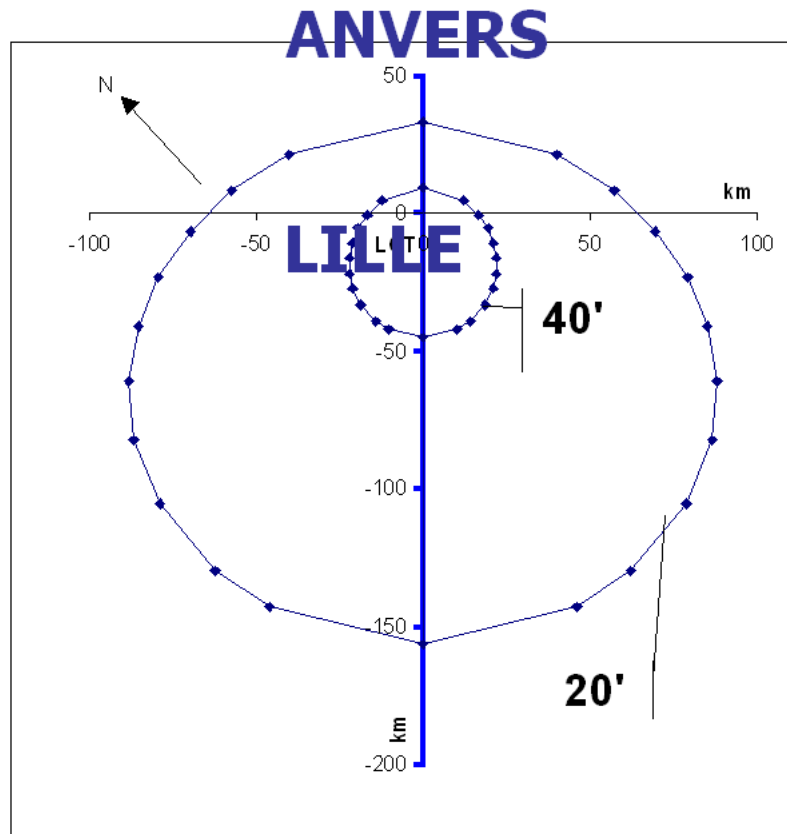
- Une ligne régulière: Lille-Anvers (grille tarifaire du Port de Lille)
- Des hypothèses simplificatrices (prix du tout routier) mais plutôt à l'avantage du TC



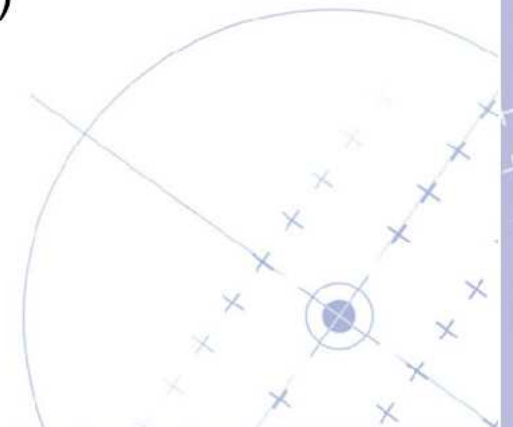
Comparaison des prix selon l'éloignement chargeur-port d'Anvers:



Aire de marché théorique de LCT en 20' et 40'



- Orientation sud-ouest
- Excentricité
- L'aire du 40' nettement plus restreinte que celle du 20' (Pour 50 € de différence)



QUE PENSER DU MODÈLE?



- La réalité confirme-t-elle la théorie?
- Critique de l'outil et de la théorie
- Développements et suites possibles

La réalité du déséquilibre des flux import et flux export

Déséquilibre surtout pour les 40':

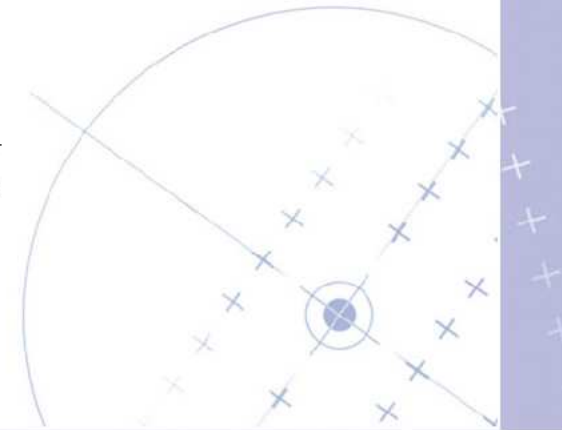
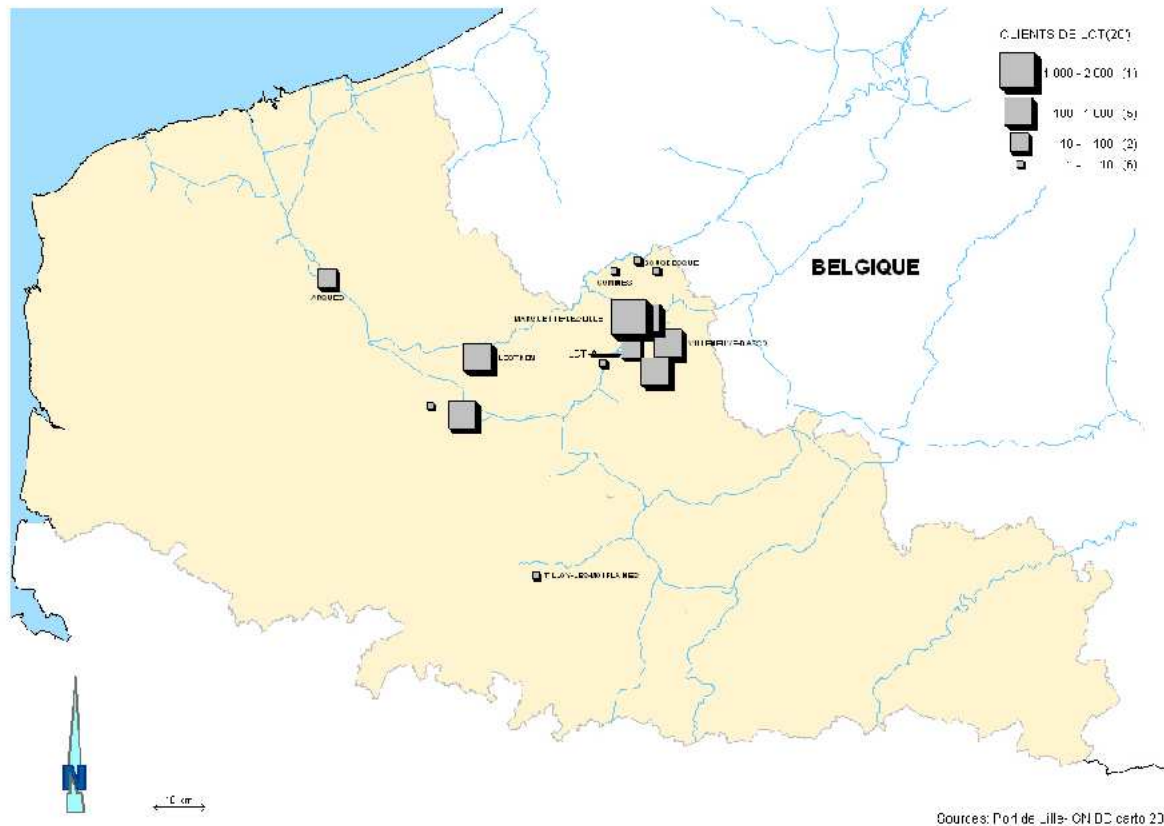
De janv à sept 2004 sur la ligne Lille-Anvers:

- import = 1422 C (produits manufacturés)
- export = 1134 C (produits pondéreux: 40' moins adaptés que les 20')

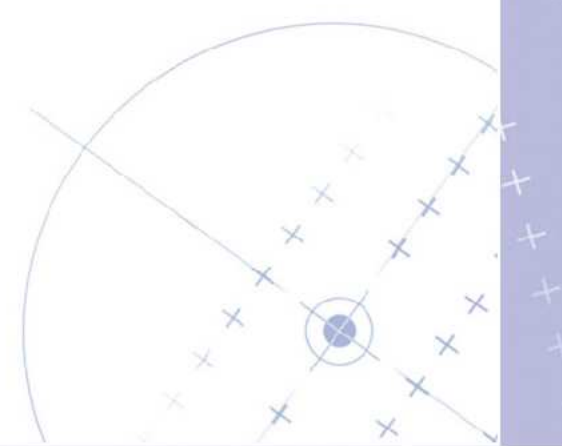
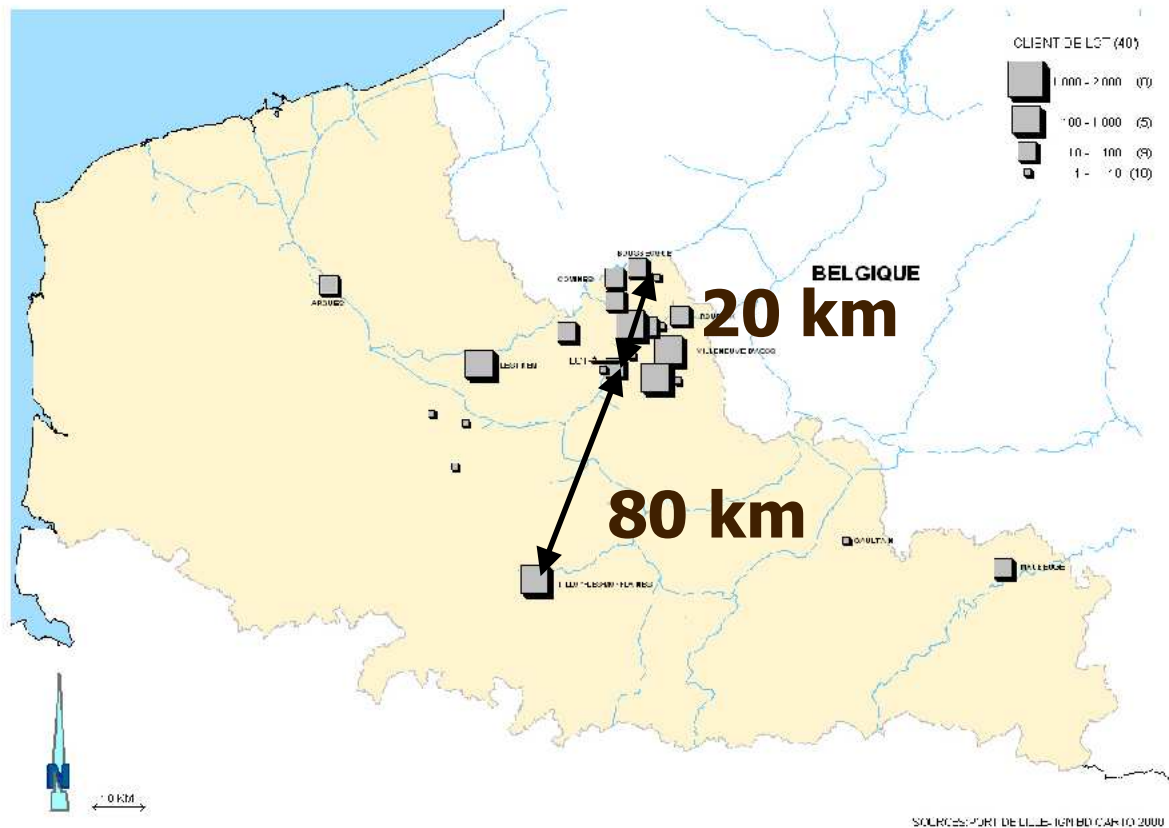
Risques d'engorgement du terminal



Réalité de la distribution spatiale des clients finaux de LCT en 20'



Réalité de la distribution spatiale des clients finaux de LCT en 40'



Quelques enseignements

- Coût le plus déterminant du TC: celui du segment terminal routier (2/3 au moins)
- Le TC plus favorable aux 20' qu'aux 40'
- Le déséquilibre des flux entre l'import et l'export joue en faveur du TC (accumulation des conteneurs vides dans les ports intérieurs)
- Une aire de marché réduite à 15-20 km environ autour du terminal et plutôt à l'opposé du port maritime
- Le modèle ne tient pas compte des contraintes logistiques, des relations commerciales entre agents