

TITRE	Analyse de la stratégie des acteurs dans le concept de plates-formes intérieures
AUTEUR	JMJ Conseil et Port de Lille
DATE	Février 2002
TYPE DE DOCUMENT	Recherche

CONTENU

Recherche menée dans le cadre du volet socio-économique du Groupement Régional pour la Recherche dans les Transports.

1 – Intermodalité et plates-formes intérieures

L'intermodalité, un enjeu de l'activité maritime conteneurisée

- Perspectives de croissance de l'activité des conteneurs élevées pour les ports d'Europe du Nord-Ouest, d'où augmentation des flux conteneurisés. La route ne pourra pas, à elle seule, absorber ce surcroît de trafic, pour cause d'insuffisance des infrastructures routières et autoroutières sur les axes les plus encombrés et pour des raisons opérationnelles. Le transport ferroviaire est une réponse appropriée, mais souffre encore de nombreuses lacunes organisationnelles et il est confronté à de problèmes de saturations à l'approche des grands ports maritimes. La voie d'eau, du fait qu'elle soit limitée à certaines parties du territoire européen, ne pourra pas bénéficier à tous les ports et ne pourra constituer, à elle seule, une issue suffisante. Il convient aussi d'ajouter le transport maritime (Short Sea Shipping) qui a montré son efficacité depuis quelques années, mais son usage est limité à la desserte de certaines zones. A moins que ne soit totalement remise en cause la tendance concentrative des trafics portuaires, **c'est donc uniquement une combinaison de ces modes, associée à de nouvelles organisations, qui permettra de franchir l'obstacle.**

Les acheminements terrestres des conteneurs maritimes en relation avec les ports d'Europe du Nord-Ouest ont déjà témoigné de leur aptitude à développer l'intermodalité. Le transport routier n'assure qu'un peu plus de la moitié des acheminements des conteneurs des ports maritimes de la façade Le Havre-Rotterdam, mais la situation est très différente selon les ports.

➔ Les plates-formes intérieures, des outils au service de l'intermodalité, mais ...

Lieux de massifications des flux destinés à assurer des conditions économiques plus favorables au développement de l'intermodalité. Cette massification ouvre même des possibilités de développement de l'intermodalité sur des distances très courtes (100 à 200km, voire moins), c'est-à-dire sur des marchés où de nombreux experts estiment qu'il n'existe aucun salut pour les techniques intermodales.

Pour les ports maritimes du Nord-Ouest de l'Europe, cet enjeu est d'autant plus important que la majorité des flux de conteneurs s'effectue sur des distances courtes. A Anvers, 50% des conteneurs sont acheminés sur une distance moyenne de 70km. De même, les échanges internationaux (40% des conteneurs) sont acheminés sur une distance moyenne de 200km. Mais, la profusion mal maîtrisée et non coordonnée de ces plates-formes peut remettre en cause cette évolution (surcapacité préjudiciable à la rentabilité des investissements réalisés et risque de mauvaise lisibilité). Or, ce risque de prolifération existe car de telles plates-formes sont très souvent perçues comme de véritables opportunités de développement économique exprimées par des acteurs politiques et parfois relayées par des acteurs socio-économiques locaux. Cela signifie que l'interventionnisme public dans la mise en place de ces plates-formes est très fréquent.

➔ Les plates-formes intérieures au centre de stratégies différenciées : Elles offrent des réponses terrestres aux évolutions des secteurs maritimes et portuaires. Elles constituent des opportunités pour assurer le développement de l'intermodalité en Europe.

Ainsi, elles sont tantôt **au centre des stratégies d'acteurs plutôt maritimo-portuaires (manutentionnaires), tantôt au centre des stratégies d'acteurs plutôt terrestres.**

- **Les ports maritimes** constituent déjà les principaux pourvoyeurs de fret ferroviaire et fluvial. **Les potentialités de développement de l'intermodalité que présentent les conteneurs** conduisent de nombreux opérateurs de transports terrestres à s'intéresser à la **mise en place de services à partir des ports maritimes**. Certains commencent à associer ce développement à celui des plates-formes intérieures. De même, afin d'être à la source des trafics, certains s'intéressent aussi à la manutention portuaire.

- Ce sont surtout les **opérateurs « ferroviaires »** (existants ou nouveaux) qui semblent les plus avancés dans cette démarche. Les atouts intrinsèques du transport ferroviaire associés à sa libéralisation en Europe, ainsi que les grands projets ferroviaires (Betuwe, Rhin d'acier, tunnels de franchissements de détroits et de massifs montagneux, etc.), devraient accentuer son intérêt. Toutefois, les difficultés techniques et politiques rencontrées dans le secteur du transport ferroviaire, conduisent à une évolution très lente et non homogène en Europe. Ce constat contribue à ralentir certaines évolutions et à créer certains déséquilibres géographiques (et portuaires).

- **Les armateurs**, en tant qu'opérateurs a-modaux sur le segment terrestre, sont aujourd'hui les meilleurs promoteurs de l'intermodalité. Pour autant, la mise en place des liaisons intermodales et la gestion des terminaux intérieurs ne sont pas la priorité actuelle des armateurs. Elle ne devrait pas l'être dans le futur sauf si ceux-ci ne trouvent pas de services efficaces pour mettre en place leur stratégie maritime. Plus que jamais, les stratégies mises en place par les armateurs sont guidées par la volonté de consolider directement ou indirectement la base de leur métier, c'est-à-dire le segment maritime. Leur stratégie actuelle concerne la manutention en direct ou en association avec des manutentionnaires. **En tant que clients des manutentionnaires indépendants ou filialisés, ils attendent de ces derniers qu'ils structurent eux-mêmes les hinterlands.**

- **De nombreuses incertitudes sur l'évolution du secteur maritime** : concentration accrue avec la mise en place de navires toujours plus grands (10 000 EVP voire plus) et avec eux, celle de services portuaires et terrestres adaptés, ou maintien de la « diversification portuaire » avec l'exploitation de navires plus rapides et aux capacités limitées à 4-5 000 EVP ? Selon l'évolution, les conséquences diffèrent singulièrement.

2 - Les transformations du paysage portuaire

2- 1 Les ports maritimes

- Y aura-t-il encore un sens au terme de port ou alors, un port ne sera que l'accumulation de terminaux exploités par des opérateurs privés pour des besoins dédiés à eux-mêmes ou à leurs clients ? Parler de concurrence inter-portuaire n'aura plus de sens car il faudra parler de concurrence inter-opérateurs et inter-terminaux et même intra-portuaire. Plus que jamais, les ports seront entraînés dans le sillage des opérateurs privés.

- Quelle marge de manœuvre des gestionnaires des ports maritimes ? Quelle évolution de la fonction et du contenu des ports ? La **libéralisation des ports maritimes** semble constituer une des prochaines étapes de la politique des transports de la Commission européenne. Il est assez évident que les autorités portuaires se limitent souvent à leur champs géographique d'intervention et peuvent totalement subir la situation sans avoir la moindre maîtrise sur leur avenir. A cet égard, certains ports intérieurs semblent mieux armés que leurs congénères maritimes.

2- 2 Quelles catégories de plates-formes intérieures ?

Les plates-formes intérieures n'échappent pas aux débats auxquels sont soumis les ports intérieurs. Terminaux dédiées ou publics : vaste débat qui affecte depuis une dizaine d'années les ports maritimes et qui s'étendra sans aucun doute aux plates-formes intérieures.

Le concept de « main terminal intérieur » se développe comme Paris-Gennevilliers ou Duisbourg, Gemersheim, voire Lille. Il s'agit de nœuds. Il s'agit certes de transferts de trafics mais aussi des plates-formes aux fonctions « maritimes » dominantes. Ces plates-formes peuvent également jouer le rôle d'interface entre logiques continentales et inter-océanique. Outre les connections multimodales, elles offrent de multiples avantages : centralité par rapport aux marchés (continentale et trans-océanique) car au cœur de zones économiques importantes, coûts de main d'œuvre moins élevés que dans les ports maritimes, disponibilité foncière, etc.

Les plates-formes intérieures peuvent développer de multiples fonctions : transferts modaux au service des chaînes de transport maritimes et de chaînes de transport intra-européens, pôles logistiques, etc, et donc devenir des outils permettant d'associer les logiques d'acheminements intra-communautaires aux logiques inter-continentales. Cette interconnexion des réseaux semble être un des enjeux futurs de la « mondialisation » des échanges.

3 - Positionnement national et régional

- Les ports français à l'écart des grandes évolutions qui se trament dans les ports du Benelux et même en Allemagne. (absence de très grands manutentionnaires français ainsi que celle des grands groupes dans les ports français) : pas les mêmes difficultés d'accès que les ports du Benelux.

- L'intermodalité constitue toutefois pour eux aussi un enjeu portuaire majeur, mais elle n'a pas la même fonctionnalité : surtout associée à une **stratégie d'élargissement de l'hinterland** avec la mise en place d'un réseau de plates-formes situées dans un hinterland plus lointain. (L'intermodalité selon des logiques plus classiques sur des longues distances).

- Les ports du Benelux disposent déjà des capacités naturelles qu'offrent le Rhin et ses affluents. De plus, ils développent de nombreux projets ferroviaires (Betuwe et Rhin d'acier). **Quant aux ports français, ils ne disposent pas des atouts naturels de la voie d'eau et ne semblent pas suffisamment soutenus dans leurs efforts ferroviaires.** Ex Dunkerque et la dorsale Nord-Est.

En France, les régions Ile de France, Nord-Pas de Calais-Picardie et Alsace-Lorraine, sont celles qui s'inscrivent le plus dans la logique des plates-formes intérieures. La future plate-forme de Dourges pourrait, dans cette fonctionnalité portuaire, compléter ou concurrencer l'actuelle plate-forme de Lille, au même titre que d'autres plates-formes métropolitaines et régionales.

L'orientation des plates-formes tient en fait à la stratégie qu'elles peuvent adopter en termes de gestion (dédié ou pas), en termes de ports reliés (unique port ou plusieurs) et selon les modes de transport associés (place dans la hiérarchie des plates-formes).

➔ Une adéquation complète avec les orientations politiques : **Au niveau européen** (cf Livre Blanc) : réduction du volume des transports routiers, désengorgement de certains axes routiers et ferroviaires particulièrement chargés, optimisation des moyens de transport, participation à l'élaboration des corridors multimodaux à vocation fret, etc. **A l'échelon national**, (cf les Schémas multimodaux de services collectifs) : développement du transfert modal et amélioration de la desserte des hinterland portuaires. **A l'échelon régional** (à analyser selon les catégories de flux concernés), des précautions à prendre : Pour ce qui concerne les flux maritimes conteneurisés générés par la région, de telles plates-formes implantées dans la région constituent des outils de massification en lien avec les ports maritimes permettant de réduire la circulation routière sur les axes les plus chargés.

Toutefois, leur positionnement micro-géographique doit être étudié avec précision car ces plates-formes transforment des parcours routiers de moyenne à longue distance en un même nombre de parcours routiers sur des courtes distances. Cela signifie que localement, elles génèrent la même densité de circulation. Il convient également de veiller à ce que ces plates-formes régionales ne contribuent pas à accentuer la concurrence des ports du Benelux au détriment des ports régionaux ou ne génèrent une concurrence modale autre que celle souhaitée (ex : aller à l'encontre du développement du feeder maritime à partir de Dunkerque). Pour ce qui concerne les flux de transit à travers la région, de telles plates-formes peuvent se développer à partir du moment où elles sont à la tête d'un réseau de liaisons multimodales (ex : type Duisbourg). Dans ce cas, elles peuvent conduire à des transferts modaux et contribuer à élargir l'hinterland des ports régionaux. Par ailleurs, elles peuvent s'accompagner d'un développement de l'activité logistique et ainsi contribuer à valoriser ces catégories de trafics qui sont toujours difficilement valorisables par ailleurs.