

LA NAVIGATION FLUVIO-MARITIME EN FRANCE EN 1991

Jean-Pierre RISSOAN
Géographe
Laboratoire d'Economie des Transports
LYON - FRANCE

1. LE DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC FLUVIO-MARITIME EN FRANCE

Au cours des années 1990 et 1991 le transport combiné fluvio-maritime a continué de montrer ses qualités spécifiques, ce qui explique la progression du trafic qui est passé de 540.000 tonnes en 1985 à 1.020.000 tonnes en 1991. Ces totaux correspondent aux trafics de tous les ports fluviaux de la Seine, du Canal à grand gabarit de Dunkerque à Valenciennes (D.V.), de la Saône et du Rhône qui ont chargé ou déchargé des caboteurs mixtes aptes à la navigation sur mer et sur rivière.

1.1. L'intérêt du voyage fluvio-maritime

Quelques exemples permettent de l'illustrer.

En 1991, des caboteurs F.M. ont assuré un trafic de ronds à béton entre Paris et Otterbacken en Suède (fig. 1), le navire chargé à Gennevilliers descend la Seine sans escaler à Rouen ou au Havre, traverse la Mer du Nord jusqu'au Kattegat où il remonte le fleuve émissaire du lac Vanern sans escaler à Göterbord. La petite ville lacustre d'Otterbacken est ainsi reliée à Paris en «droiture» et le nombre de maillons de la chaîne logistique est réduit à trois : manutention à Gennevilliers, transport, manutention à Otterbacken au lieu de six maillons s'il avait fallu effectuer un transbordement dans les ports maritimes des estuaires.

Des transports de grosses pièces «masses encombrantes et indivisibles» ont été effectués de la même façon entre St Ouen et Anvers et Rotterdam. Ces colis étaient destinés à Singapour, port relié aux ports du Bénélux par des navires de ligne qui n'escalent pas au Havre. Ce port n'a donc pas été privé de trafic, par contre, des transports exceptionnels routiers ont été évités, ce qui a allégé d'autant l'autoroute A1 dont on connaît le degré d'encombrement (fig. 2).

Sur le Rhône, une ligne fluvio-maritime directe a été créée entre Lyon et Haïfa en Israël, pour le transport de conteneurs. Cinquante-cinq E.V.P. étaient chargés en cale au Port Edouard Herriot (P.E.H.) et cinquante E.V.P. étaient chargés en pontée en Avignon ou à Fos pour compléter la cargaison. En 1990, ce sont ainsi 10.000 tonnes de marchandises conteneurisées qui ont été transportées. Les prix pratiqués étaient très compétitifs, le rapport de coût entre la mise à bord dans un port fluvial et

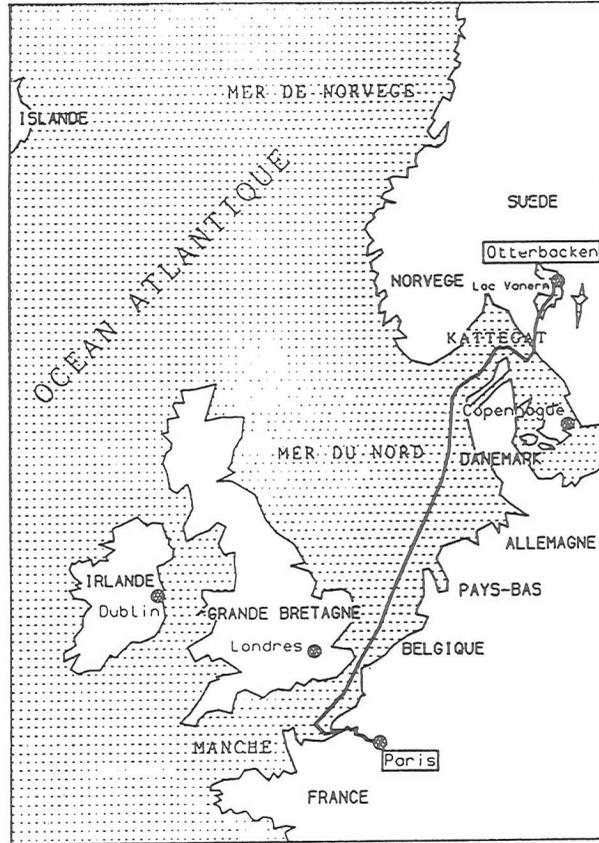


Fig.1 VOYAGE EN DROITURE PARIS-OTTERBACKEN

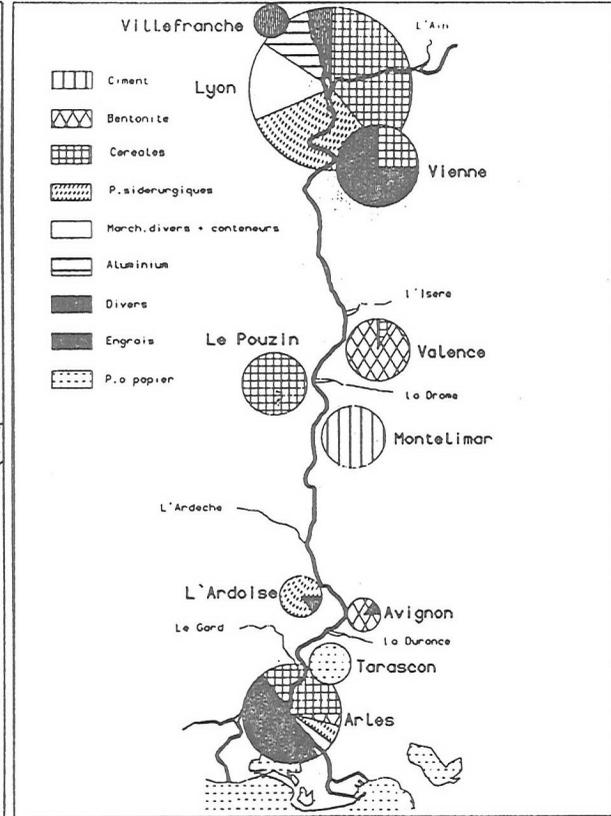


Fig.7 TRAFIC F.M. SUR L'AXE RHONE-SAONE

la mise à bord à Fos étant de l'ordre de 1 à 4. La ligne fut cependant arrêtée en juin 1991 pour des raisons sur lesquelles nous reviendrons en détail ultérieurement. Disons simplement que les conteneurs qui sont aujourd'hui acheminés de Lyon à Haïfa (route plus mer via Fos) le sont à un prix supérieur à celui qui était pratiqué sur la ligne fluvio-maritime et ils sont moins nombreux puisqu'une partie du trafic est détourné sur Anvers où la concurrence entre les lignes qui desservent Israël est particulièrement vive et a provoqué un effondrement des frets. Les armateurs analysent cette expérience fluvio-maritime entre Lyon et Israël comme un succès.

Au total, la technique fluvio-maritime a confirmé ou révélé ses atouts : économie du transbordement dans un port maritime de l'interface, pénétration au cœur de l'hinterland au plus près de l'entreprise expéditrice/destinataire, utilisation d'axes fluviaux en lieu et place de routes ou voies ferrées encombrées. Les chargeurs ont donc davantage fait appel à ce mode de transport.

1.2. Analyse du trafic

Le graphique de la figure 3 montre la croissance récente de la navigation fluvio-maritime sur les trois axes fluviaux à grand gabarit étudiés ici. La croissance globale est de 7,5 % environ sur 1990 en volume. Ce chiffre est nettement supérieur à la croissance des importations et exportations totales (tous modes confondus) de la France en 1991 par rapport à 1990. On peut donc en conclure, sous réserve d'une analyse plus fine, que les axes fluviaux ont réalisé à leur profit un transfert intermodal grâce aux caboteurs FM. Les chiffres restent modestes mais il y a là une tendance intéressante.

La figure 4 montre l'extension spatiale de ce cabotage fluvio-maritime. Il s'agit, en effet, de cabotage car -du fait de leur taille limitée (de 650t à 3.000 t)- ces navires n'ont pas une vocation commerciale à réaliser des liaisons transocéaniques. On constate d'ailleurs que même dans le cadre du cabotage, ce sont les relations courtes qui sont privilégiées. Ainsi au départ ou à destination de la Seine, c'est surtout le Royaume-Uni qui est concerné (323.000 t) ainsi que l'Espagne atlantique (130.000 t). Il en va de même avec le D.V. qui est relié principalement à l'Angleterre (83.000 t) et aux Pays-Bas (37.000 t). Au départ ou à destination de l'axe Rhône-Saône on trouve les relations avec l'Italie méridionale ou insulaire (144.000 t), la Grèce (64.000 t) et la Tunisie (47.000 t). Ces relations en droiture concernent donc le plus souvent le foreland situé en face du débouché maritime du fleuve mais pas seulement puisqu'au total dix-huit pays des trois continents de l'Ancien Monde sont touchés.

Le canal de Dunkerque à Valenciennes a un trafic fluvio-maritime encore limité qui n'a pas connu ces dernières années la même progression que celui du Rhône ou de la Seine (fig. 3), il y a là un déficit qui doit interroger les responsables régionaux. Il est probable que le pont de St Momelin, à l'aval de St Omer, actuellement interdit à la circulation routière du fait de son mauvais état et dont la hauteur libre n'est que de

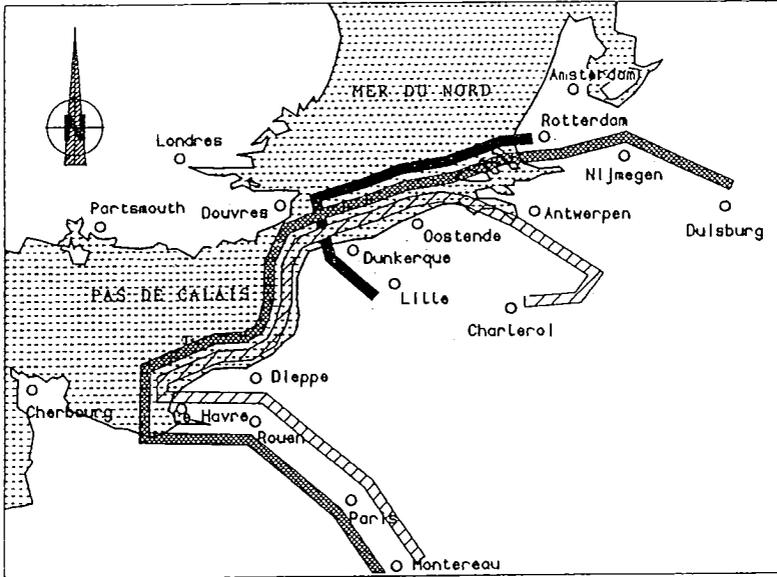


Fig.2 LE CABOTAGE FLUVIO-MARITIME ET LA DESATURATION DES VOIES TERRESTRES

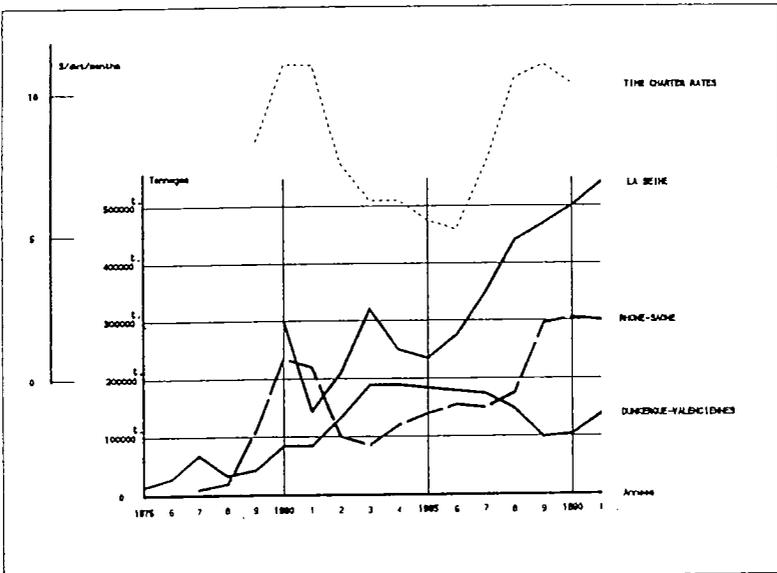


Fig.3 COURBES DE CROISSANCE DU TRAFIC F.H. DES TROIS AXES

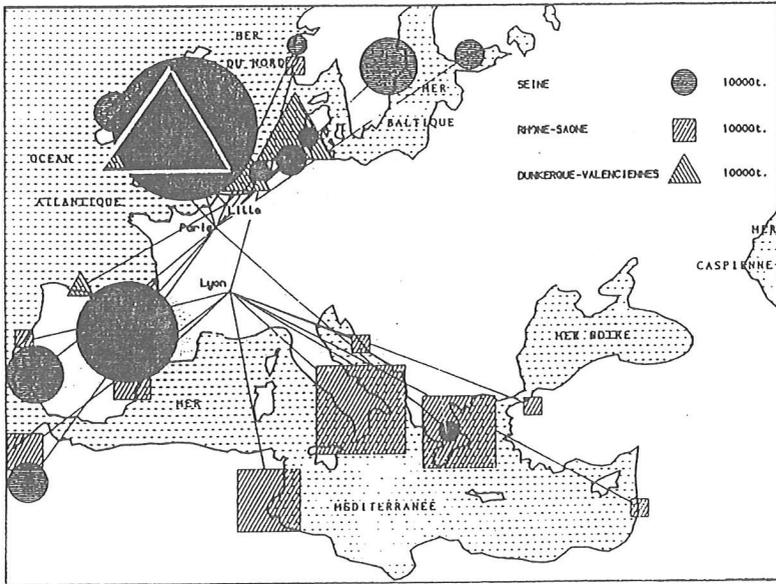


Fig.4 LE FORELAND MARITIME DES PORTS FLUVIAUX FRANÇAIS (Année 1991)

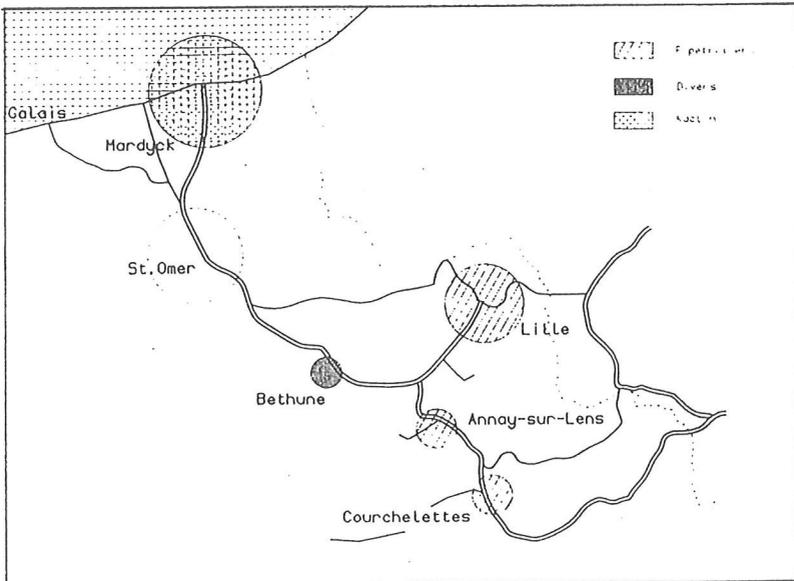


Fig.5 TRAFIC F.H. SUR LE CANAL DUNKERQUE-VALENTIENNES

4m50, est en grande partie responsable de cette situation car il interdit le passage d'un grand nombre de caboteurs F.M. vracquiers. Seul passe un fluvio-maritime citerne qui ravitaille depuis les raffineries du Bénélux les dépôts pétroliers de Lille, Annay sous Lens, et Courchelettes en produits blancs non fabriqués à Dunkerque. Un parcours continental est donc évité à ces matières dangereuses (fig. 2). L'essentiel du trafic est réalisé à Mardyck immédiatement à l'amont de l'écluse maritime avec du kaolin importé depuis la Cornouaille britannique. Nous sommes donc à la limite du transport combiné, cependant les cargos utilisés sont bel et bien des fluvio-maritimes avec notamment une cabine télescopique. Ces transports sur Mardyck participent donc de l'affrètement fluvio-maritime. Notons cependant un premier voyage au départ et à l'arrivée de Béthune où des transitaires s'intéressent à cette technique et à l'heure où ces lignes sont écrites des voyages sont réalisés sur St Omer depuis la Scandinavie. Les opérateurs font donc le pari que la promesse de rehausser le pont de St Momelin à 6m50 sera tenue (fig. 5).

Sur la Seine, le trafic est beaucoup plus important et en hausse de 15 % sur 1990 avec 578.000 tonnes. Le trafic est d'une structure assez simple avec des importations de produits sidérurgiques britanniques ou espagnols à Limay et Gennevilliers, de pâte à bois à Limay équilibrées mais en partie seulement par des exportations de céréales depuis Eauplet, Mantes, Vernon et surtout Bonnières (fig. 6). Un important trafic d'importation de kaolin sur St Etienne du Rouvray est comparable à celui de Mardyck.

Avec l'axe Rhône-Saône, la figure 7 montre une structure «en chapelet» là où la Seine est plutôt «en grappe». Ce sont en effet dix organismes portuaires fluviaux qui sont touchés sur plus de trois cents kilomètres et de façon plus égalitaire. Lyon se dégage cependant avec les trafics du Port Rambaud et du P.E.H. qui concentrent 46 % du trafic total. Beaucoup sont monovalents : Villefranche/Saône, Le Pouzin (céréales), Montélimar (ciment sur le Maroc), l'Ardoise (ferro-alliages depuis la Grèce), Tarascon (pâte à papier). Seuls Lyon, Vienne et Arles sont nettement diversifiés. Ce dernier port a pratiquement triplé son trafic depuis 1990 : ce sont les premiers effets du déroctage du seuil de Terrin réalisé par la Compagnie Nationale du Rhône, travaux qui permettent l'arrivée des caboteurs F.M. de 2.500 à 3.000 t. Des perspectives prometteuses s'ouvrent devant les responsables de ce port avec la ligne régulière sur la Tunisie qui se spécialise dans le trafic des conteneurs. Les premières boîtes ont été manutentionnées en Arles dès la fin de 1991 (cf. infra.).

Ainsi, la structure du trafic n'est pas le même sur la Seine et le Rhône et il est intéressant d'analyser l'organisation commerciale des transports fluvio-maritimes sur ces deux fleuves.

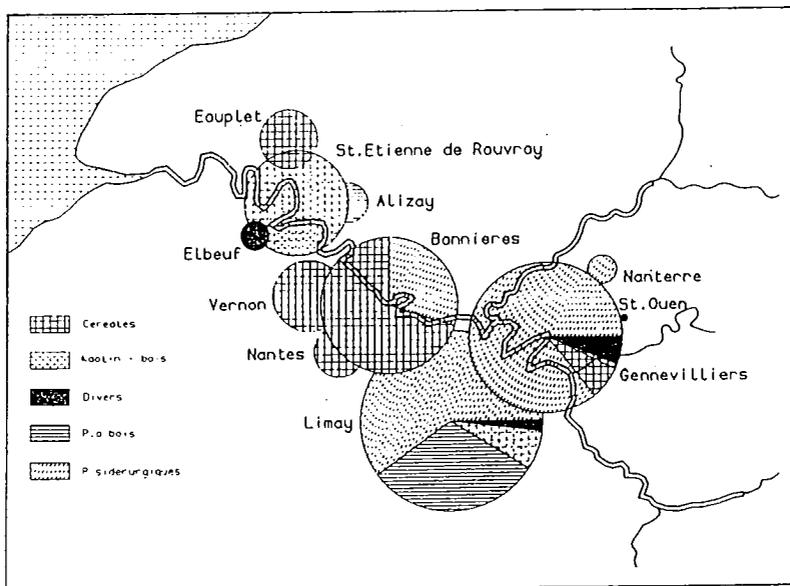


Fig.6 TRAFIC F.H. SUR LA SEINE

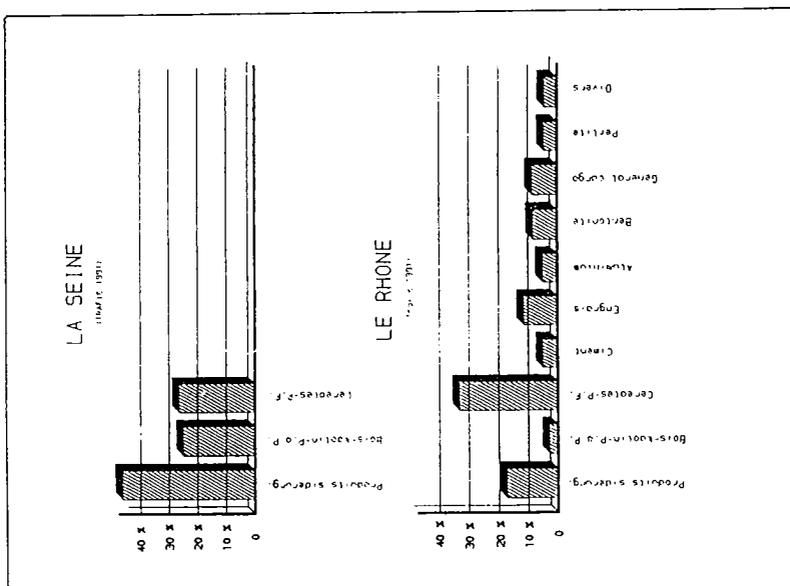


Fig.8 COMPARAISON DES TRAFICS DU RHONE ET DE LA SEINE

2. L'ORGANISATION COMMERCIALE DIFFÈRE SUR SEINE ET SUR RHÔNE

La figure 8 montre la nature du trafic sur la Seine et sur le Rhône. Sur Seine, le nombre de postes du trafic s'élève à trois seulement. Nous avons en effet additionné les importations de kaolin (matière première minérale du papier dit "couché") et celles de bois en grumes et pâtes à papier parce que le transport de toutes ces marchandises relève de la même conjoncture : celle de la fabrication et de la commercialisation du papier et du carton. On a donc trois postes : produits sidérurgiques et matières premières de l'industrie du papier -à l'importation-compensés par des exportations de céréales. Sur le Rhône, et par comparaison, la diversité est frappante. Peu de postes se dégagent si ce n'est les céréales à l'export et le "general cargo" c'est-à-dire les marchandises diverses et les conteneurs des lignes régulières (sur la Grèce, la Tunisie, sur Israël). Ce dernier poste étant inexistant sur la Seine. On peut voir là un succès de la politique des armements du Rhône et du premier d'entre eux : la SANARA et son département R.M.S. France qui avaient entrepris de diversifier les postes du trafic afin de ne pas dépendre des variations de la conjoncture d'une seule marchandise (1).

On pourrait penser dans ces conditions que la navigation fluvio-maritime sur la Seine est plus "fragile" que la navigation rhodanienne. Il n'en est rien. C'est peut-être même le contraire. Pourquoi ?

2.1. Sur la Seine

La concentration géographique -quelques ports-, la concentration sur quelques postes de trafic ont leur corollaire avec la concentration du nombre de chargeurs qui utilisent la technique F.M. sur la Seine : un sidérurgiste britannique, un sidérurgiste espagnol, deux producteurs de papiers et les coopératives céréalières.

BRITISH STEEL a choisi le site de Gennevilliers pour son programme d'exportation en France et une partie de l'Europe occidentale, ceci au détriment du port d'Anvers. L'usine British Steel fut construite sur un terrain du Port Autonome de Paris (P.A.P.) par ce dernier en conformité avec les vœux du sidérurgiste britannique. Ce n'est pas un simple dépôt : les bobines d'acier qui arrivent en droiture de différents ports -British Steel a plusieurs unités de production- subissent à Gennevilliers une première transformation : découpage, profilage, avant la livraison au client final français ou luxembourgeois. En 1991, les arrivages ont dépassé 125.000 tonnes. La chaîne logistique est la suivante : l'aciérie du Royaume-Uni dispose d'un "Bureau de Shipping" qui, lorsqu'un lot de 1.000 à 1.500 tonnes de bobines est prêt, informe, à Londres, un courtier maritime qui n'est autre que British

1. Voir notre livre "Le Rhône et le mer", la navigation fluvio-maritime rhodanienne, publié par l'Institut des Etudes Rhodaniennes, 1987, Lyon.

Steel Short Sea Chartering. Celui-ci se préoccupe de trouver un cargo fluvio-maritime sur le marché de l'affrètement de ces navires et une fois le contrat conclu informe une filiale du groupe sidérurgique britannique : United Forwarding Service (U.F.S.) qui est un transitaire et qui se préoccupe lors de l'arrivée du cargo en Seine de la consignation de la marchandise et dispose d'un agrément en douanes pour la formalité du passage des frontières. U.F.S. effectue à Gennevilliers le transbordement des bobines du cargo sur le quai de l'usine pour le compte de la filiale en France de British Steel : United Channel Commerce (U.C₂) qui assure la commercialisation en France de l'acier anglais.

Cette organisation montre que le bateau fluvio-maritime est un maillon dans le processus de production et de vente du groupe sidérurgiste. Entre les aciéries de l'île et l'usine du continent le fluvio-maritime réalise une liaison technique. C'est pourquoi British Steel s'assure le contrôle de bout en bout du transport, une seule chose lui échappe : le transport proprement dit, le groupe n'étant pas un armement.

Ce rôle du caboteur F.M. est tel qu'il devient un élément indispensable au fonctionnement de l'entreprise et l'on se pose immédiatement la question de la dépendance : British Steel ne risque-t-il pas d'être totalement assujéti à un seul transporteur ? la réponse est simple : en juillet 1991, British Steel Short Sea Chartering pouvait mettre en concurrence cinquante et un armements ou opérateurs de navires fluvio-maritimes : vingt-deux allemands, onze britanniques, dix néerlandais, quatre danois, un irlandais, un norvégien, un portugais, un espagnol. Le nombre de navires pouvant être affrétés s'élevait alors à trois cent quatre vingt quatorze. Nous sommes en Mer du Nord : l'offre de transport est élevée, en rapport avec une demande elle-même élevée, l'ancienneté du développement favorise le développement...

Le groupe papetier ARJOMARI qui utilise le port de Limay pour ses importations de pâte à papier depuis le Portugal, l'Espagne ou le Maroc afin de ravitailler ses usines françaises utilise à peu près les mêmes méthodes que British Steel. Il a tenu à être maître de son transport -étant un gros importateur, il ne tient pas à subir le marché de la pâte- et notamment à acheter la marchandise "franco à bord" du navire chargé dans le port du pays expéditeur. Si bien que le voyage fluvio-maritime est à la charge d'Arjomari qui le maîtrise à la façon du groupe sidérurgiste anglais. Nous reviendrons en détail ultérieurement sur ce point.

L'idée à retenir est la suivante :

Sur la Seine, le fluvio-maritime est un élément de la logistique interne à l'entreprise, un maillon dans le processus de production, les utilisateurs maîtrisent leur transport et ne risquent pas de tomber sous la coupe d'une seule entreprise. Les chargeurs l'utilisent donc indépendamment du marché des transports.

Qu'en est-il sur le Rhône ?

2.2. Sur le Rhône

Sur l'axe Rhône-Saône, l'histoire de la mise en place du trafic fluvio-maritime explique peut-être la différence d'avec la Seine. Le trafic fluvio-maritime a atteint Lyon en 1977 pour la première fois alors que Paris fut un très ancien port de mer, dès le premier tiers du XIXe siècle pour ce qui concerne l'époque contemporaine.

Après l'acheminement de l'usine d'enrichissement d'uranium du Tricastin, SANARA et R.M.S. (sa filiale de Duisbourg) ont entrepris de poursuivre la commercialisation de la flotte fluvio-maritime sur le Rhône ; elles ont donc démarché les entreprises exportatrices susceptibles d'utiliser ces caboteurs. Les résultats sont bons si l'on considère sur la figure 3 le "creux" de l'année 1983 où cette navigation risquait de disparaître sur le Rhône (2).

Mais cela a induit un certain nombre de conséquences :

- c'est dans ce cas le transporteur qui cherche à maîtriser le transport : SANARA-RMS est à la fois armateur et commissionnaire de transport. Elle pratique des taux de fret qu'on lui reproche d'être élevés et qui correspondent, selon elle, aux risques pris, aux voyages à vide des bateaux que l'on fait "descendre" de la Mer du Nord, ou qui n'ont pu obtenir un fret de retour en Méditerranée (cas assez fréquent car le dynamisme n'y est pas le même qu'en Baltique ou en Manche) ;
- les chargeurs quant à eux disposaient avant le fluvio-maritime d'une autre chaîne logistique. Si les frets pratiqués sur le Rhône sont trop élevés, ils peuvent revenir à leur pratique antérieure et utiliser un pré/post-acheminement avec passage dans un port maritime. Ceci explique une variabilité de la navigation fluvio-maritime sur le Rhône et la Saône qu'on ne rencontre pas sur la Seine (voir la concordance sur la figure 3, entre la courbe du trafic sur le Rhône et la courbe des time-charters rates) ;
- le nombre de compagnies d'armement est limité : trois ou quatre avec les deux tiers des voyages maritimes réalisés par l'une d'entre elles. En 1991, le nombre de bateaux fluvio-maritimes qui pouvaient être vus sur le Rhône n'a pas excédé la douzaine...

Le Rhône attend encore un gros chargeur -comme ceux de la Seine- dont le programme de chargement important sur l'année permettrait une demande fluvio-maritime soutenue garantissant des voyages à l'aller comme au retour. Ceci permettrait alors à l'offre fluvio-maritime d'ajuster ses prix avec une cale fluvio-maritime plus nombreuse. Il est vrai que les ports fluviaux de la Saône et du Rhône cherchent précisément à structurer cette demande fluvio-maritime afin de tenter de peser sur les prix.

Quoiqu'il en soit, sans négliger les contrats annuels avec un chargeur, la SANARA s'efforce de développer une stratégie de ligne régulière. Elle l'a fait sur la Grèce. Elle le fait actuellement sur la Tunisie. La ligne régulière offre une solution intermédiaire : l'armateur satisfait un grand nombre de clients sans dépendre de l'un

2. Pour plus de détail, se reporter à notre livre "Le Rhône et la Mer", précédemment cité.

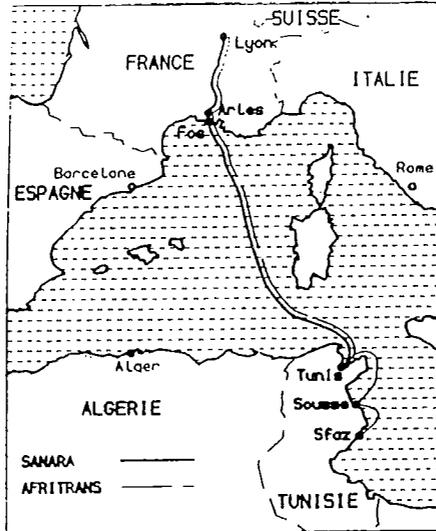


Fig.9 LE SERVICE COMMUN FLUVIO-MARITIME ENTRE LYON ET TUNIS

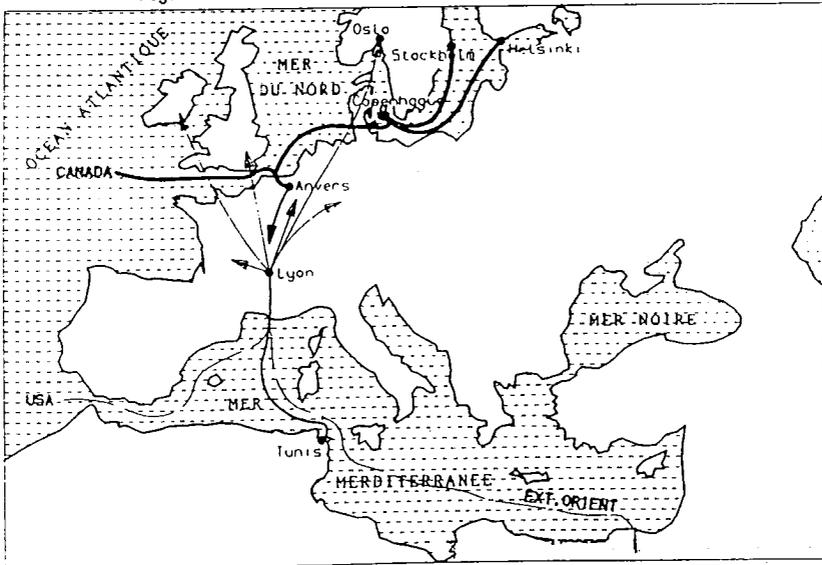


Fig.10 LE FLUVIO-MARITIME ET SON INSERTION DANS "L'ECONOMIE MONDE"

d'entre eux, et le chargeur utilise la ligne en fonction de ses besoins sans être lié à un seul transporteur.

Ainsi, sur la Tunisie un "service commun" fonctionne entre Lyon et Tunis mis au point par SANARA et AFRITRANS (figure 9). C'est un service de ligne fluvio-maritime, pour conteneurs et conventionnel, les deux compagnies ayant un parc de boîtes qu'elles mettent à la disposition des chargeurs. SANARA arme l'ARAMON de pavillon français et AFRITRANS -premier armateur privé d'Afrique du Nord- arme le KIRSTEN, fluvio-maritime dont elle va devenir propriétaire.

Le KIRSTEN s'arrête à Fos où il peut servir de feeder pour les navires "mother-ships" qui assurent les services "autour du monde" d'EVERGREEN lesquels ne s'arrêtent pas à Tunis, et qui arrivent des Etats-Unis en service westbound ou d'Extrême Orient, en service eastbound. Les conteneurs de la ligne de Tunisie sont manipulés en Arles ou à Lyon, de là ils sont expédiés sur les négociants qui distribuent les produits tunisiens- des appareils ménagers blancs notamment- dans toute l'Europe occidentale (figure 10). Sur la Tunisie, des préacheminements sont effectués depuis Anvers sur Lyon pour des cargaisons de produits forestiers qui arrivent du Canada ou des pays scandinaves.

Cette ligne fluvio-maritime Lyon-Tunis ou Sfax-Lyon de dimension géographique réduite, s'inscrit donc dans le processus de mondialisation de l'économie. Elle révèle l'insertion d'un jeune état du Maghreb et d'une jeune compagnie d'armement dans cette économie moderne.

C'est une façon d'ancrer la navigation fluvio-maritime sur l'axe Saône-Rhône de façon aussi solide qu'elle l'est déjà sur la Seine.

P.S. Ce texte est la première étape d'un travail financé par la D.T.T. et la C.N.R.
 Les graphiques et figures de cet article -conçus par l'auteur- ont été réalisés par l'atelier du Service du développement portuaire de la C.N.R.
 Qu'il en soit ici remercié.