

7 - IMPACT SUR LES TRANSPORTS FLUVIAL ET FERROVIAIRE

Méthodologique concernant l'impact fluvial :

Les ports fluviaux sont considérés parmi les ports de commerce de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et on cherche à mesurer leur impact indirect sur le transport routier¹ et la logistique.

Le transport fluvial est quant à lui considéré comme un mode de transport terrestre, au même titre que les transports routier ou ferroviaire et on cherche ainsi à connaître le nombre d'emplois de ce secteur qui est lié aux ports maritimes de la région.

Par ailleurs, les ports fluviaux, comme les ports maritimes, ont un impact direct sur l'économie régionale. Cet aspect n'est pas développé dans notre travail, qui se concentre sur les impacts indirects et induits de l'activité portuaire en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

7.1 - Recueil des données

Par souci de transversalité méthodologique, la démarche adoptée pour les volets fluvial et ferroviaire est calquée au plus près sur le volet routier.

- Impact sur le transport fluvial

Deux types d'établissements ont été retenus : ceux dont l'activité principale est le transport fluvial de marchandises (14 établissements) ou l'organisation du transport fluvial (un établissement), qui ont été retenus au même titre que les transporteurs et organisateurs de transports routier et ferroviaire.

Les entretiens ont été réalisés, sur la base d'un questionnaire adapté au secteur fluvial avec l'aide de VNF (Voies Navigables de France)..

- Impact sur le transport ferroviaire

L'adaptation du questionnaire a été réalisée avec le concours de la SNCF avant transmission du document à sa Direction Régionale Fret, qui a communiqué des données agrégées des cinq établissements d'exploitation de la région : Miramas (13), Avignon (84), Marseille (13), Toulon (83) et Nice (06).

Il n'y a en Provence-Alpes-Côte d'Azur que deux entreprises dont l'activité principale est le transport ferroviaire de marchandises. L'une a coopéré (SNCF), l'autre a refusé de répondre à l'enquête.

¹ Selon la SNCF, on peut difficilement parler d'impact de l'activité des ports fluviaux sur le transport ferroviaire. En effet dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, les deux modes sont en concurrence et ne travaillent pas ensemble.

7.2 - Principaux résultats

Il est difficile de comparer les données issues de l'enquête auprès de plus de mille transporteurs routiers et des logisticiens et les informations recueillies auprès des acteurs peu nombreux des secteurs fluvial et ferroviaire. La méthode mise au point pourrait prendre toute sa mesure si elle était **transférée** dans un contexte différent, où l'équilibre entre les trois modes de transport terrestre serait mieux respecté, c'est-à-dire où les pré et post-acheminements des marchandises portuaires seraient davantage réalisés par voie fluviale ou ferroviaire.

- Impact sur le transport fluvial

L'enquête auprès des transporteurs et des logisticiens a été menée seulement dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ; or l'essentiel de l'activité fluviale française est localisé en Rhône-Alpes, autour de Lyon. Pour cette raison, les résultats obtenus dans la partie transport fluvial sont sous-estimés, en regard de l'impact réel de l'activité fluvio-maritime de Fos-sur-mer. Ensuite, le très petit nombre d'établissements qui travaillent avec les ports fluviaux est révélateur de la situation du transport fluvial en France (pour le moins sous-utilisé et sous-développé, par comparaison avec certains de nos voisins européens). On vérifie enfin l'importance persistante des effets de proximité dans le milieu des transports. En effet, la quasi-totalité des établissements liés à la navigation fluviale est située en Rhône-Alpes.

Exploitation des résultats de l'enquête : Quinze établissements de transport fluvial sont regroupés au sein d'une coopérative qui exerce l'activité de commissionnaire fluvial. La totalité du chiffre d'affaires, en croissance ces trois dernières années, est réalisée sous forme de sous-traitance. La prestation de services concerne essentiellement du transport pur (transport fluvial essentiellement), une part très faible (3 %) du chiffre d'affaires provenant d'activités de transbordement (« fobbing »). Les services logistiques comprennent les activités détaillées suivantes : facturation et assurances pour compte client, organisation du transport fluvial, organisation de la distribution et gestion des commandes.

Près de 30 % des marchandises, essentiellement du charbon, proviennent d'un port de la région et 60 % des tonnages sont exportés. Les principaux ports concernés sont Fos-sur-mer puis Sète et Arles. Les zones d'intervention sont principalement la vallée du Rhône jusqu'à Mâcon et Chalon-sur-Saône en Bourgogne. Les activités portuaires de transport et les emplois liés (31 personnes en équivalent temps complet) sont en croissance depuis cinq ans. La plupart des emplois sont des ouvriers marins ou matelots. Les principaux clients sont localisés à Manosque (un tiers du chiffre d'affaires en 1999), Lyon (20 % du chiffre d'affaires) et Paris (10 % du chiffre d'affaires). Les principaux sous-traitants sont localisés à l'étranger. Ils assurent des prestations de transport à concurrence de 7 % du chiffre d'affaires.

- Impact sur le transport ferroviaire

Affecter l'ensemble des emplois de la SNCF à des tâches localisées dans des établissements précis et consacrées à un type spécifique de trafic (les marchandises « portuaires » dans notre cas) est une tâche hasardeuse. En effet, certains emplois de la SNCF, dit 'roulants', se déplacent avec les trains, qui sont leurs lieux de travail. La Direction Régionale Fret, en accord avec les concepteurs de l'enquête, a pris le parti de ne compter comme liés aux ports de la région que les emplois exclusivement affectés au traitement des marchandises portuaires, et rattachés aux établissements d'exploitation et aux unités opérationnelles de la région. Cela signifie que le personnel 'roulant' (les mécaniciens par exemple) n'est pas pris en compte. Ces emplois ne peuvent effectivement pas être considérés comme générés, même indirectement, par le trafic de marchandises portuaires. C'est la raison pour laquelle le nombre d'emplois de la SNCF liés aux ports de la région est sous-estimé.

Exploitation des résultats de l'enquête : Les établissements de transport ferroviaire interrogés via la DRF regroupent près de 2 000 emplois en 1999 et la centaine d'emplois liés à l'activité portuaire représente 5 % de l'ensemble. Pour les trois dernières années, le chiffre d'affaires est en baisse. Les prestations de service concernent essentiellement le transport pur (95 % du chiffre d'affaires), la logistique pour une part très faible (3 %) et la concession de terrains nus ou de halles d'entrepôt (3 %). Les services de transport comprennent les activités détaillées suivantes : transport ferroviaire inter-régional, national et international, ramassage-brouettage, maintenance du matériel, gestion informatique des expéditions, suivi des envois, et enfin échange de données informatisées (EDI) avec les partenaires.

Près de 30 % des marchandises transportées proviennent d'un port de la région et 30 % des tonnages sont exportés. Les ports concernés sont : Fos-sur-mer en premier lieu, puis Marseille, Toulon, Arles, et Nice en cinquième position. Les zones d'intervention sont principalement les régions françaises et l'Europe du sud. Le chiffre d'affaires issu des activités portuaires de transport est stable depuis cinq ans mais les emplois liés (une centaine de personnes en équivalent temps complet) sont en diminution depuis cinq ans. Ces emplois portuaires sont composés d'un tiers de commerciaux, d'un tiers d'agents de maîtrise et d'un tiers de cadres.

Les principaux clients des établissements de transport ferroviaire sont localisés sur la zone Marseille/Fos-sur-Mer (plus de la moitié du chiffre d'affaires en 1999) et Port-de-Bouc (10 % du chiffre d'affaires). Les principaux sous-traitants qui assurent des prestations de transport de marchandises portuaires de faible niveau (1 % du chiffre d'affaires total) sont localisés à Vitrolles. Les fournisseurs sont nombreux et les plus gros sont disséminés dans la région parisienne ou les Bouches-du-Rhône.