

Navigation intérieure et **part de marché en 2001**



Sommaire

Synthèsepage 1

1. Part de marché globale page 4

2. Les bassins de navigationpage 7

2.1 Le bassin Rhône-Saône page 7

2.2 Le bassin Seine-Oise page 10

2.3 Le bassin Nord – Pas-de-calais page 12

2.4 Le bassin de la Moselle page 15

2.5 Le bassin du Rhin page 17

2.6 Synthèse page 19

3. Les régions administratives page 24

Annexespage 27

Synthèse

La navigation intérieure connaît depuis plusieurs années une progression soutenue. Elle a bénéficié d'une bonne conjoncture dans des secteurs, céréales et charbon notamment qui ont soutenu cette croissance. Parallèlement les opérateurs développent des marchés qui s'inscrivent dans des schémas logistiques complexes et montrent quotidiennement leurs dynamismes dans des secteurs réputés captifs du mode routier.

La part relative de la navigation intérieure n'en demeure pas moins modeste à l'échelle du territoire français (2,7 % en 2001). Cependant, cette mesure présente un biais important et trop rarement évoqué qui repose sur la dimension du périmètre concerné. Le réseau navigable ne recouvre qu'une fraction du territoire national, situation que ne connaissent évidemment pas le fer ou la route. Qui plus est, sur le réseau actif en matière de transport, moins de 2.000 km bénéficient d'un gabarit permettant aux unités les plus modernes et les plus productives d'évoluer.

Ces axes à grand gabarit, en outre, sont dissociés les uns des autres à tel point que le terme de « réseau » doit être considéré dans son sens le plus étroit.

Il est nécessaire de souligner l'impact de l'infrastructure sur le secteur. Elle conditionne de fait sa compétitivité et la couverture du pays en infrastructures routières et en voies de chemin de fer, considéré comme un acquis fait oublier que l'infrastructure est essentielle au développement d'un mode. De ce point de vue, il n'est pas anodin de noter que plus de la moitié du volume traité annuellement sur les voies navigables françaises s'opèrent en liaison avec des partenaires étrangers qui disposent de réseaux homogènes et maillés.

L'exercice qui consiste à mesurer la place relative de la navigation doit donc nécessairement tenir compte de cette contrainte et adapter son périmètre de calcul à la zone de pertinence considérée.

La France mouillée compte 36 départements actifs en matière de transport auxquels il convient d'associer les liaisons réalisées entre ceux-ci et les 3 principaux partenaires étrangers concernés : Allemagne, Belgique et Pays-Bas.

Deux approches sont retenues. L'une globale prend en compte l'ensemble de cette fraction du territoire : les trafics internes à cette zone et ceux réalisés avec les 3 pays. L'autre focalise l'observation sur les axes à grand gabarit. Dans ce dernier cas, on limite le champs d'observation aux seuls départements irrigués par les voies en question.

En ce qui concerne le Nord-Pas-de-Calais, la Moselle et le Rhin, sont également inclus, pour conserver cette logique, les échanges réalisés avec les 3 partenaires étrangers évoqués plus haut.

Cette dernière solution est celle qui, de manière la plus pointue, approche la situation de la navigation intérieure là où sa compétitivité est la plus élevée.

La première solution de calcul montre que la navigation intérieure participe à hauteur de 7 % des prestations totales réalisées. Ce taux est largement poussé par celui qui s'applique aux seules relations internationales.

Ainsi, on note que le quart des volumes traités entre la France « Mouillée » et les 3 partenaires étrangers empruntent une voie navigable. Cette observation macroscopique

montre également les positions acquises selon la nature des marchandises transportées. En ce qui concerne les charbons : 30 % environ. Pour les céréales, produits pétroliers ou matériaux de construction : 13 %.

La seconde approche montre que l'échelle varie selon les axes à grand gabarit de 5 à 30 %. Sur le Rhin, la navigation occupe une place déterminante grâce aux trafics internationaux où sa part de 50 % des volumes échangés en fait le premier vecteur de transport. On note également la position acquise sur le bassin Seine-Oise (18,6 % en terme de prestation). A l'échelle de ce bassin d'échange : 15 % des produits agricoles, 20 % des produits pétroliers et 30 % des matériaux de construction transportés empruntent le fleuve.

La navigation intérieure occupe donc une place souvent appréciable (et méconnue) pour peu que le réseau offre les conditions de réussite.

Part de marché sur la France « mouillée » ventilée par nature de flux

	volume	prestation
Total	5,1%	7,0%
dont trafics intérieurs	2,5%	4,6%
dont trafics internationaux	24,3%	16,5%

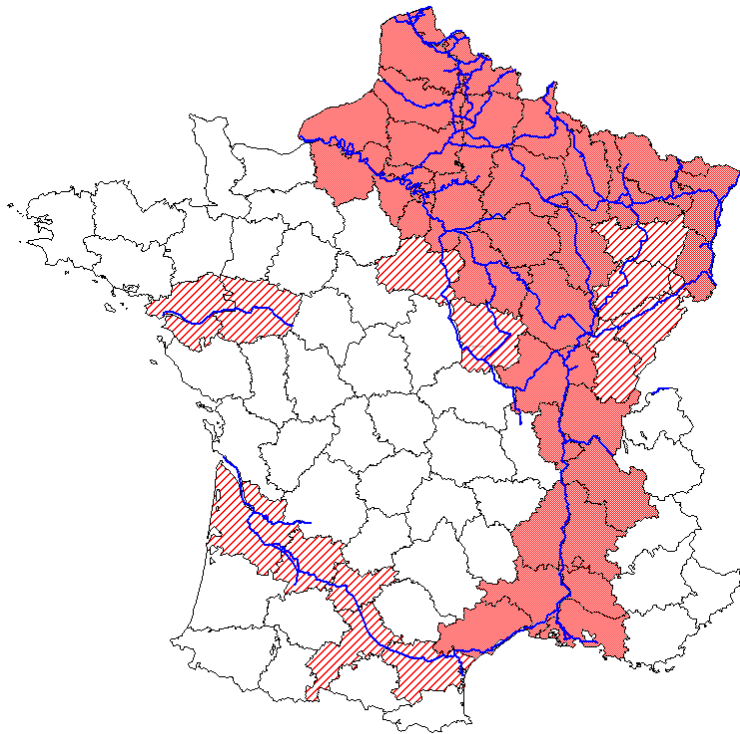
Part de marché à l'échelle des principaux bassins de navigation

	volume	prestation
Rhône-Saône	1,6%	5,0%
Nord - Pas-de-Calais	4,3%	8,7%
Moselle	14,6%	18,4%
Seine-Oise	5,9%	18,6%
Rhin	18,1%	30,0%

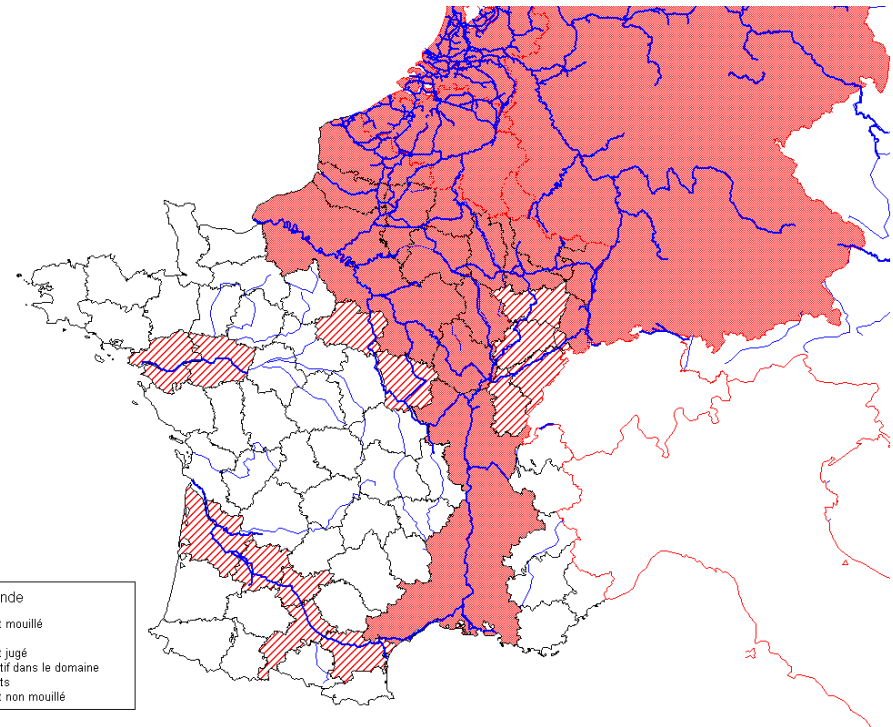
Part de marché internationale sur les 3 bassins reliées à l'Europe par le grand gabarit

	volume	prestation
Nord - Pas-de-Calais	14,3%	22,0%
Moselle	41,4%	32,6%
Rhin	50,6%	45,7%

Le périmètre pris en compte sur le territoire français



Le périmètre pris en compte à l'échelle de l'Europe



Part de marché globale

Le périmètre d'observation retient l'ensemble de la France « mouillée », hors départements jugés non significatifs du fait d'un trafic de marchandises chargées ou déchargées sur les voies navigables nul ou quasiment nul (voir annexe 1), et les 3 principaux partenaires économiques étrangers bénéficiant de réseaux fluviaux : l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas.

En 2001, le trafic comptabilisé sur ce périmètre (hors transit) par les bases de données centrales du Ministère des transports (voir annexe 2 : méthodologie) porte pour l'ensemble des 3 modes terrestres sur 912 millions de tonnes et 74,1 milliards de t-km pour ce qui concerne le seul trafic domestique, c'est à dire ayant le territoire national comme origine et destination. Ces flux incluent les transports de pré ou post acheminement de et vers les ports maritimes nationaux concernés par le périmètre de calcul.

Etabli en tonne, la part de marché de la navigation intérieure est de 2,5% et calculé en t-km de 4,6%.

Une approche complémentaire repose sur le fait que la navigation est un mode de transport massif dont la vocation est d'acheminer des produits sur de longues distances, par rapport notamment au mode routier.

Même s'il convient de rappeler que 30% des volumes transportés sur les voies d'eau le sont sur des distances inférieures ou égales à 50 km (contre 55% à 60% pour le mode routier), cette optique permet d'approcher la situation relative du transport fluvial sur les marchés structurellement les plus à sa portée.

Pour ce faire, on fera abstraction des trafics intra-départementaux. Cette solution méthodologique reste imparfaite dans la mesure où des flux d'échanges inter-départementaux peuvent se réaliser sur courtes distances, notamment en région parisienne ou dans le Nord - Pas-de-Calais.

Ces limites étant soulignées, la part de marché ainsi calculée passe en terme de volumes et de prestations respectivement à 5,2% et à 5,6%.

En terme de trafics internationaux, le secteur du transport par voie navigable détient une position sensiblement plus affirmée. Ceci tient à la forme du réseau, largement ouvert sur l'Europe.

En 2001, le mode fluvial a participé à 24,3% des volumes échangés et pour 16,5% des prestations réalisées entre les départements « mouillés » et les 3 pays concernés par le périmètre de l'étude : l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas.

La part de marché globale de la voie navigable qui inclut les trafics domestiques et internationaux s'établit à 5,1% des volumes et 7% des prestations.

Selon les natures des marchandises, les taux peuvent être néanmoins sensiblement plus élevés.

Il en va ainsi des produits agricoles, catégorie qui recouvre notamment les céréales, où la navigation intérieure atteint 14,1% des t-km réalisés.

Autour de 13% des prestations, les produits pétroliers et les matériaux de construction sont également des secteurs où la voie navigable détient une part de marché importante.

Toutefois, le secteur où la position des voies navigables est la plus solide concerne celui du charbon, puisqu'un tiers environ des produits en question transportés sur la fraction « mouillée » du territoire national l'est sur une voie d'eau.

On note que pour ce produit comme pour d'autres (minerais, ferrailles et produits métallurgiques), la part de marché mesurée sur les prestations est plus faible que sur celle des volumes, ce qui en première approche apparaît contradictoire avec le fait que la navigation intérieure est un mode plutôt dévolu aux longues distances. Cette situation découle directement de la spécificité du réseau, et de la situation particulière de la Moselle sur ces créneaux de marché. Les distances réalisés en France sont ici en effet très courtes, alors même que les volumes sont importants ce qui conduit à modifier la structure de la hiérarchie.

Part de marché globale ventilée par nature de marchandises

	volume	prestation
Total	5,1%	7,0%
dont produits agricoles	8,2%	14,1%
dont produits alimentaires	0,5%	3,2%
dont charbon	37,2%	29,3%
dont produits pétroliers	12,3%	13,4%
dont minerais et ferrailles	9,7%	8,0%
dont produits métallurgiques	6,1%	5,8%
dont matériaux de construction	5,0%	12,9%
dont engrais	4,1%	8,6%
dont produits chimiques	4,9%	5,0%
dont « divers » (produits manufacturés)	0,9%	0,9%

La position relative de la navigation intérieure en France est tirée vers le haut par les trafics internationaux. En 2001, 56% des volumes transportés et 46% des prestations réalisées sur les voies navigables en France s'opéraient dans le cadre d'une relation internationale. Comme indiqué plus haut, le quart des volumes importés ou exportés par les départements mouillés de / vers les partenaires considérés empruntait le réseau navigable. Cette proportion moyenne présente toutefois des différences sensibles selon les pays en question. Elle est de 16% dans le cas des liaisons avec la Belgique et atteint plus de 50% dans le cas de celles reliant les Pays-Bas. L'Allemagne occupe une position intermédiaire (20%).

Il convient de préciser que ces trois pays ne disposent pas de la même couverture en terme de réseau navigable (voir encadré ci-après). Cela impacte directement le taux de pénétration du mode fluvial sur ces origines-destinations.

*Part de marché entre la France « mouillée » et l'Allemagne,
la Belgique et les Pays-Bas*

	volume	prestation
Total	24,3%	16,5%
dont Allemagne	19,8%	13,3%
dont Belgique	16,0%	10,5%
dont Pays-Bas	53,8%	35,8%

Le réseau européen de voies navigables au Benelux et en Allemagne s'étend sur 14.000 km dont 60 % dispose d'un gabarit supérieur à 1.000 tonnes.

En outre, ce réseau Nord-ouest européen est relié depuis 1992 à l'Europe danubienne grâce à la liaison Main-Danube.

La part des voies à grands gabarits dans les réseaux concernés varie selon les pays de plus de 80 % en Belgique à près de 70 % en Allemagne et 50 % aux Pays-Bas.

Toutes ces voies sont connectées entre elles.

La densité du réseau par rapport à la surface de chaque pays varie dans des proportions importantes de 1 km de voies à grand gabarit pour 14 km² aux Pays-Bas, à 25 km² en Belgique et 71 km² en Allemagne. Pour mémoire, ce ratio affiche en France en rapport de 1 km pour 268 km².

2. Les bassins de navigation

La structure du réseau navigable n'est pas homogène. Coexistent des axes dont les gabarits impriment très directement à l'offre de la navigation intérieure les conditions de sa compétitivité. Cet impact n'est pas relatif comme sur la route mais absolu. Ainsi, un camion peut emprunter une route départementale ou une autoroute. Un automoteur de grande capacité n'a pas cette faculté et se voit physiquement limité dans son champ commercial aux seuls axes à grand gabarit.

En outre, les axes en question ne sont pas connectés entre eux. Dans ces conditions, chacun développe ses propres caractéristiques en terme d'organisation de l'offre et de nature de la demande.

L'approche qui consiste à observer la situation relative de la navigation intérieure sur chacun des 5 grands bassins est celle qui permet le mieux d'appréhender la compétitivité de la navigation intérieure.

Ces bassins de navigation disposent de gabarit où les matériels utilisés, de grandes capacités, autorisent les gains de productivité les plus élevés. Il s'agit des secteurs où la navigation intérieure donne toute sa mesure.

2.1. Le bassin Rhône-Saône

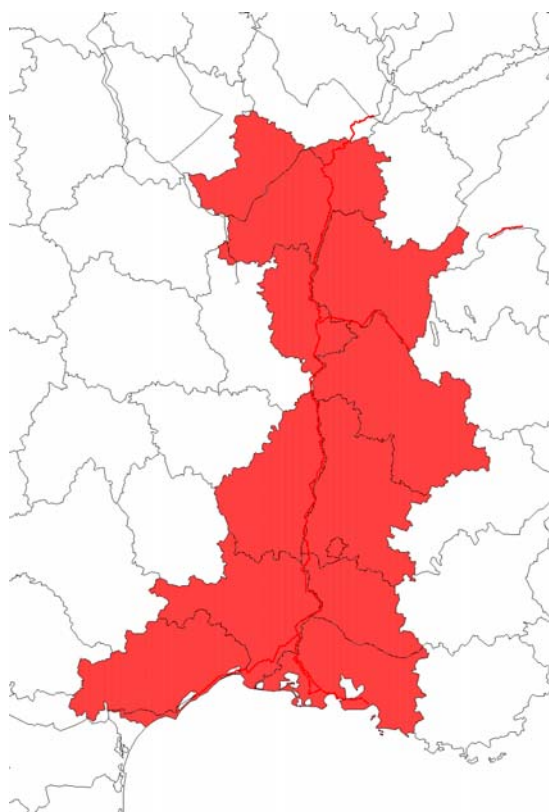
L'axe Rhône-Saône enregistre depuis plusieurs années un développement très sensible de son activité.

Limité à une zone circonscrite aux départements riverains depuis le nord du bassin (Côte d'or) jusqu'au sud (Bouche du Rhône et Hérault), la part de marché de la voie d'eau atteint 1,6% en volume et 5,0% en prestation. Toutefois, comme indiqué plus bas, les taux progressent sensiblement en affinant l'approche retenue.

Parmi les flux traités au sein de ce périmètre, on observe des positions relativement importantes notamment sur le marché du transport de produits alimentaires (céréales), de produits pétroliers, de produits métallurgiques et chimiques. Etablit sur la base des prestations (t-km), les parts relatives à ces marchés sont de 16,5%, 12,7%, 12,8% et 10,9%.

Le fait marquant concerne le secteur des matériaux de construction, qui traditionnellement, est l'un de ceux où la voie d'eau est la plus présente. Or, sur cet axe, la position qu'occupe la navigation est relativement marginale (1,7%). Cette situation pourrait être amenée à évoluer très rapidement compte tenu des changements s'opérant actuellement dans l'organisation logistique des différents intervenants de la filière qui tendent à privilégier de manière de plus en plus soutenue l'offre des voies navigables.

Le périmètre pris en compte



Part de marché interne au bassin Rhône-Saône ventilée par nature de marchandises

	volume	prestation
Total	1,6%	5,0%
dont produits agricoles	3,6%	16,5%
dont produits alimentaires	0,5%	2,6%
dont charbon	1,4%	4,9%
dont produits pétroliers	6,1%	12,7%
dont minerais et ferrailles	0,5%	2,6%
dont produits métallurgiques	5,6%	12,8%
dont matériaux de construction	1,4%	1,7%
dont engrais	0,3%	3,6%
dont produits chimiques	3,4%	10,9%
dont « divers » (produits manufacturés)	0,1%	0,6%



L'approche qui consiste à exclure du champ de calcul les flux réalisés sur courtes distances (par hypothèse, les flux intra-départementaux) améliore sensiblement le score défini précédemment. Dans ce cadre, la navigation traite 3,6% des volumes et 7,8% des prestations.

L'observation des sous-marchés, montre aussi que la navigation rhodanienne détient d'ores et déjà des positions importantes, voire très importante sur certain d'entre eux. Il s'agit notamment du secteur des produits agricoles essentiellement composés de céréales, où 22,3% des prestations sont réalisées sur le fleuve. Un peu moins élevés, mais restant très significatif (de l'ordre du 6^{ème} des prestations), les secteurs du charbon, du pétrole, de la métallurgie et de la chimie.

Part de marché interne au bassin Rhône-Saône ventilée par nature de marchandises limité aux seuls flux inter-départementaux

	volume	prestation
Total	3,6%	7,8%
dont produits agricoles	9,0%	22,3%
dont produits alimentaires	1,1%	3,3%
dont charbon	9,6%	12,8%
dont produits pétroliers	9,0%	16,2%
dont minerais et ferrailles	2,6%	6,0%
Dont produits métallurgiques	12,3%	16,5%
dont matériaux de construction	2,6%	3,3%
dont engrais	1,9%	9,4%
dont produits chimiques	7,2%	13,1%
dont « divers » (produits manufacturés)	0,3%	0,9%

L'axe de navigation présente la caractéristique d'être orienté nord - sud. L'ensemble des flux est-ouest ne peuvent donc être correctement assurés par l'offre fluviale, ce qui limite son champ d'action.

La navigation assure des liaisons plutôt longues distances et participe directement à la décongestion des infrastructures terrestres de la vallée du Rhône.

Afin de l'évaluer, on mesure les flux transitant par la partie centrale du fleuve et orienté nord - sud. Pour ce faire, on retient ceux qui trouvent leurs origines ou destinations sur la partie nord du bassin (département du Rhône, de l'Ain, de l'Isère, de Saône et Loire et de Côte d'or) de ou vers le sud (département du Vaucluse, de Bouches-du-Rhône, du Gard et de l'Hérault).

La navigation intérieure participe alors à hauteur de 15,6% des prestations échangées. Sur certain produits, la part occupée est très significative, supérieure à 20% : les produits agricoles (35,9%), les produits pétroliers (28,7%), les produits métallurgiques (21,6%) et les produits chimiques (20,9%).

Part de marché interne au bassin Seine-Oise ventilée par nature de marchandises

	volume	prestation
Total	5,9%	18,6%
dont produits agricoles	3,8%	15,6%
dont produits alimentaires	1,2%	4,8%
dont charbon	58,3%	82,8%
dont produits pétroliers	14,1%	20,2%
dont minerais et ferrailles	0,8%	3,9%
dont produits métallurgiques	2,2%	4,5%
dont matériaux de construction	8,5%	32,4%
dont engrais	0,9%	7,0%
dont produits chimiques	3,7%	9,5%
dont « divers » (produits manufacturés)	1,1%	4,1%

L'analyse des seuls flux longues distances (par hypothèse flux hors intra-départementaux) améliore le score établi précédemment. La part des volumes traités passe alors globalement à 11,2% et des prestations à 26,4%.

Dans ce cadre, on note la position quasi hégémonique de la navigation sur le secteur du charbon (84,6% des prestations) et très forte sur celui des matériaux de construction (47,2%). Même dans des proportions plus réduites, la voie d'eau conserve des positions significatives sur les produits agricoles (22,2% des prestations), les produits pétroliers (21,8%), les engrais (15,6%) ou les produits chimiques (13,1%).

*Part de marché interne au bassin Seine-Oise ventilée par nature de marchandises
limitée aux seuls flux inter-départementaux*

	volume	prestation
Total	11,2%	26,4%
dont produits agricoles	6,8%	22,2%
dont produits alimentaires	2,1%	7,1%
dont charbon	63,0%	84,6%
dont produits pétroliers	6,3%	21,8%
dont minerais et ferrailles	1,5%	6,2%
dont produits métallurgiques	3,9%	6,0%
dont matériaux de construction	21,5%	47,2%
dont engrais	3,4%	15,6%
dont produits chimiques	5,0%	13,1%
dont « divers » (produits manufacturés)	1,5%	5,5%

12

Part de marché
en 2001

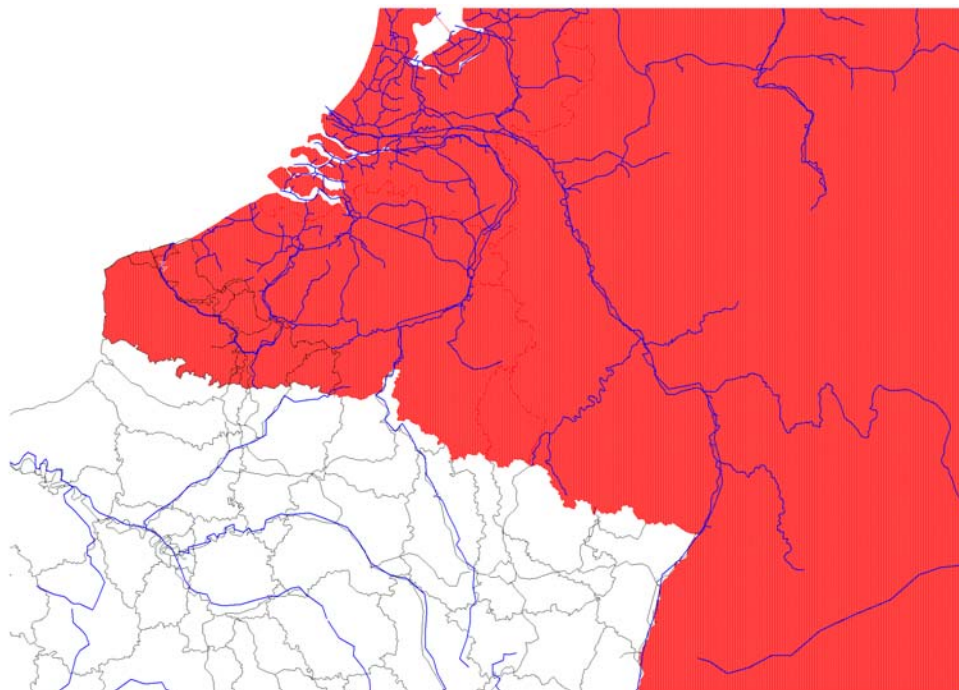
2.3. Le bassin du Nord - Pas-de-Calais

Le réseau du Nord - Pas-de-calais traite annuellement un volume de trafic qui représente 4,3% des trafics réalisés à l'intérieur de la région et entre les trois pays concernés par le périmètre étudié. Etablit en t-km, la part de marché est de 8,7%.

La dichotomie est forte entre d'une part les trafics réalisés à l'intérieur de la région (1,2% des volumes et 2,8% des prestations) et d'autre part les trafics internationaux (14,3% des volumes et 22% des prestations).

Cette situation résulte pour une bonne part de la structure du réseau qui implique que les distances réalisées à l'intérieur de la région sont relativement courtes. Or la navigation intérieure est moins performante sur ce type de liaison. Cette limite existe moins dans le cas des relations internationales. On retrouve une situation comparable sur les bassins mosellans et rhénans.

Le périmètre pris en compte



Part de marché du bassin Nord - Pas-de-Calais ventilée par nature de marchandises

	volume	prestation
Total	4,3%	8,7%
dont produits agricoles	11,4%	19,4%
dont produits alimentaires	3,1%	6,5%
dont charbon	27,7%	35,7%
dont produits pétroliers	3,9%	6,6%
dont minerais et ferrailles	18,2%	26,0%
dont produits métallurgiques	3,1%	4,6%
dont matériaux de construction	2,2%	6,6%
dont engrais	10,6%	17,2%
dont produits chimiques	7,1%	13,5%
dont « divers » (produits manufacturés)	1,3%	2,1%

13

Part de marché
en 2001

A l'international, la navigation intérieure détient une position importante. Relativement homogène pour ce qui concerne la Belgique et l'Allemagne (10% à 12% environ des volumes), la part atteint le tiers des volumes pour ce qui concerne les échanges avec les Pays-Bas. Cette dernière observation résulte notamment de la position dominante que détient la navigation sur le marché particulier du transport de céréales (70% des volumes échangés). Or sur ce marché précis, entre le Nord - Pas-de-Calais et la Belgique par exemple, la proportion détenue par le transport par voie navigable, bien qu'élevée (22,6% des volumes) est sensiblement plus étroite.

Part de marché entre le bassin du Nord - Pas-de-Calais et l'international ventilée par pays

	volume	prestation
Total	14,3%	22,0%
dont Allemagne	10,4%	8,7%
dont Belgique	11,9%	23,2%
dont Pays-Bas	32,3%	50,4%

2.4. Le bassin de la Moselle

La situation de la navigation intérieure sur la Moselle est étroitement liée à la qualité des échanges internationaux.

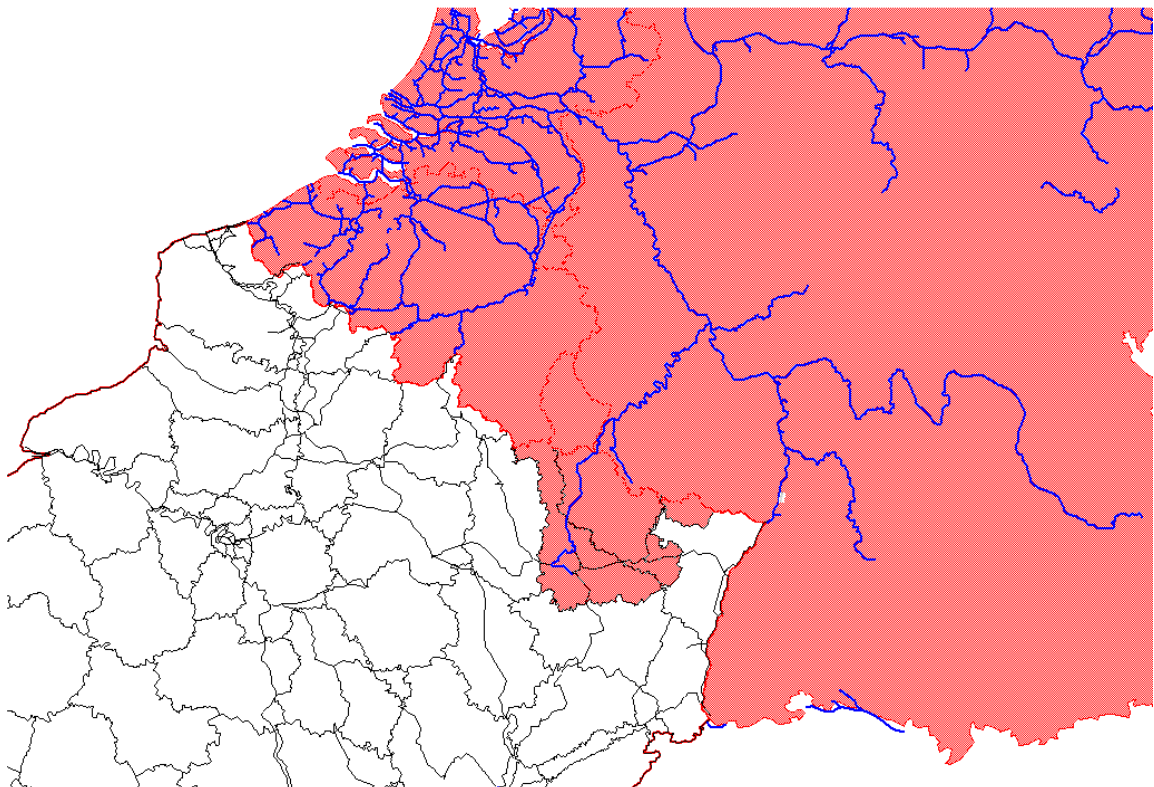
Les trafics réalisés entre les départements de la Moselle et de la Meurthe-et-Moselle d'une part et les trois pays considérés d'autre part emprunte pour 41,4% des volumes l'affluent du Rhin. Calculé en t-km, la part de marché s'établit à 32,6%.

Le trafic intérieur en revanche ne laisse qu'une place étroite à la navigation intérieure : 1,2% des volumes et 1,8% des prestations.

Globalement, la part de marché s'établit à près de 15% pour ce qui concerne les volumes et à 18% pour les prestations.

Analysés par nature de marchandises, les points forts de la voie navigable repose sur les produits agricoles et alimentaires (70% de part de marché sur les échanges internationaux en volume) d'une part, et les produits liés à la sidérurgie : charbon, minerais et produits métallurgiques. Sur les relations internationales la part de marché qu'occupe la voie navigable sur ces trois produits cumulés atteint 48,9% des volumes.

Le périmètre pris en compte



Part de marché du bassin mosellan ventilée par nature de marchandises

	volume	prestation
Total	14,6%	18,4%
dont produits agricoles	29,5%	33,4%
dont produits alimentaires	16,2%	19,4%
dont charbon	36,5%	23,6%
dont produits pétroliers	2,2%	3,3%
dont minerais et ferrailles	23,8%	29,0%
dont produits métallurgiques	13,2%	16,7%
dont matériaux de construction	3,6%	5,5%
dont engrais	11,3%	14,8%
dont produits chimiques	2,7%	3,1%
dont « divers » (produits manufacturés)	1,6%	2,0%

Part de marché entre le bassin mosellan et l'international ventilée par pays

	volume	prestation
Total	41,4%	32,6%
dont Allemagne	47,2%	53,0%
dont Belgique	55,3%	25,8%
dont Pays-Bas	94,5%	81,2%

16

Part de marché
en 2001

2.5. Le bassin du Rhin

Comme pour le bassin de la Moselle et dans une moindre mesure pour le Nord - Pas-de-Calais, la position relative de la voie navigable sur le bassin rhénan est étroitement liée à la situation du trafic international, qui constitue 90% de son activité.

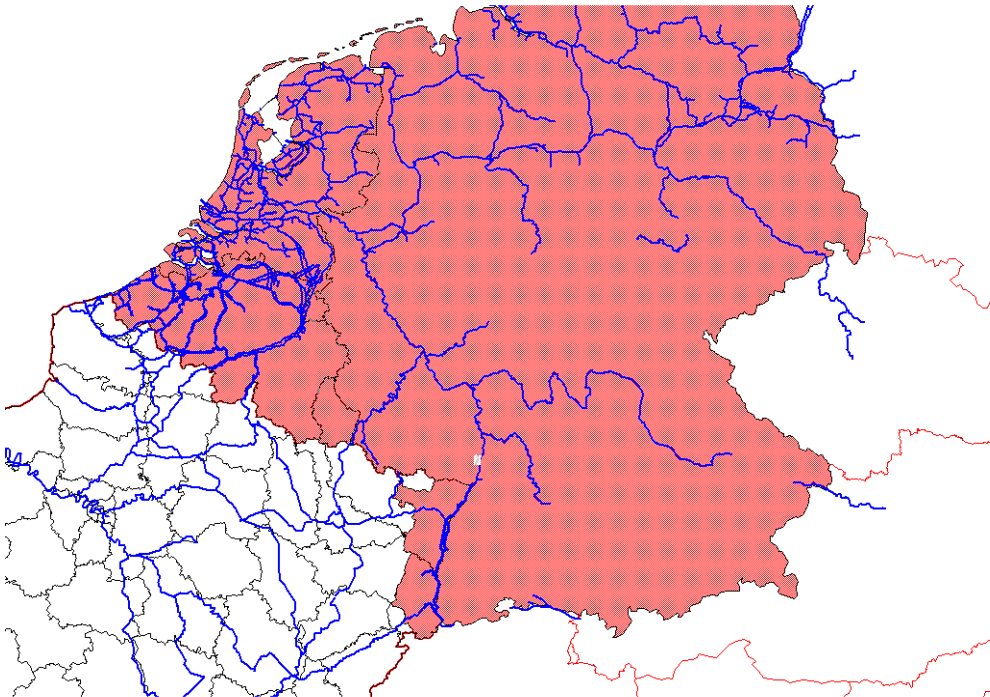
Le trafic international réalisé entre les deux départements alsaciens d'une part et les 3 pays considérés d'autre part emprunte pour la moitié des volumes totaux le Rhin.

La position relative observée en trafics intérieurs au sein même de l'Alsace est sensiblement plus faible : 2,3% des volumes et 6,9% des prestations.

Globalement, la part de marché s'établit à 18,1% des volumes et 30% des prestations.

La principale caractéristique du bassin consiste dans le fait que l'on n'observe pas vraiment de points faibles lorsque l'analyse se porte sur les différentes natures de marchandises transportées. Le niveau le plus bas porte sur la catégorie des « divers » (produits manufacturés) : 6,4% des volumes et 8,8% des prestations. Il convient néanmoins de souligner que la navigation intérieure n'est positionnée au sein de cette famille de marchandises que sur le transport des conteneurs et des « colis lourds », marchés qui ne recouvrent qu'une fraction des flux répertoriés dans cet ensemble. Or, en focalisant le calcul pour cette même catégorie générique de produits aux liaisons réalisées entre l'Alsace, la Belgique et les Pays-Bas (qui par voie de conséquence incluent notamment les pré et post acheminement de conteneurs de/vers les ports d'Anvers et de Rotterdam), on observe que 41% des volumes sont traités par la navigation rhénane. Même si les données statistiques manquent de précision, on peut en conclure que la navigation rhénane détient une position déterminante en matière de transports de conteneurs sur ces liaisons.

Le périmètre pris en compte



Part de marché du bassin rhénan ventilée par nature de marchandises

	volume	prestation
Total	18,1%	30,0%
dont produits agricoles	23,5%	32,3%
dont produits alimentaires	11,8%	17,9%
dont charbon	30,4%	39,8%
dont produits pétroliers	34,3%	31,8%
dont minerais et ferrailles	9,4%	21,9%
dont produits métallurgiques	10,1%	12,3%
dont matériaux de construction	13,5%	24,8%
dont engrais	15,4%	24,3%
dont produits chimiques	19,2%	26,7%
dont « divers » (produits manufacturés)	6,4%	8,8%

Part de marché entre le bassin rhénan et l'international ventilé par pays

	volume	prestation
Total	50,6%	45,7%
dont Allemagne	40,9%	44,6%
dont Belgique	40,7%	23,9%
dont Pays-Bas	85,3%	81,5%

Le Rhin occupe une place essentielle dans les échanges entre l'Alsace et les pays bordant le fleuve comme ses affluents. La moitié des volumes traités, soit 13 millions de tonnes sur un total de 26 sont chargés sur des péniches. La part de marché de la navigation est de 40% environ des volumes pour ce qui concerne les échanges avec l'Allemagne et la Belgique. On note le décalage important qui concerne la proportion des flux « fluvialisés » entre l'Alsace et ce dernier partenaire selon l'unité de mesure retenue, tonne ou tonne-kilométrique. Cette situation découle directement des routes empruntées sur le territoire national, plus longue pour rejoindre la Wallonie ou la Flandre que pour l'Allemagne ou les Pays-Bas.

En ce qui concerne ce dernier pays, 85% des volumes empruntent le fleuve. Comment expliquer cette situation par comparaison notamment des chiffres observés relatifs à l'Allemagne ou à la Belgique ? On note que la structure globale des échanges ventilés par nature de marchandises réalisés entre l'Alsace d'une part et l'Allemagne et les Pays-Bas est

relativement comparable (elle est au moins différente qu'entre les Pays-Bas et la Belgique). Notamment, les échanges de produits agricoles et de matériaux de construction concourent pour 46 / 47% des volumes globaux dans les deux cas. Or, la part de marché de la navigation rhénane sur ces deux sous-marchés cumulés est de 97% avec les Pays-Bas contre 61% « seulement » avec l'Allemagne. La compétitivité relative qu'implique l'aspect « réseau » joue donc probablement de manière relativement importante. Dans le cas présent, cet aspect recouvre deux réalités : d'une part le maillage du territoire néerlandais en infrastructure navigable, sensiblement plus élevé qu'en Allemagne, et d'autre part le facteur « distance » plus favorable à la navigation.

2.6 Synthèse

La synthèse des éléments chiffrés précédemment montrent des disparités importantes selon les secteurs géographiques.

La navigation intérieure y occupe une place en moyenne sensiblement plus importante que sur un périmètre d'observation plus étendu. Cependant, l'échelle s'établit entre les bassins de 5 à 30 %.

Cette disparité appelle plusieurs remarques.

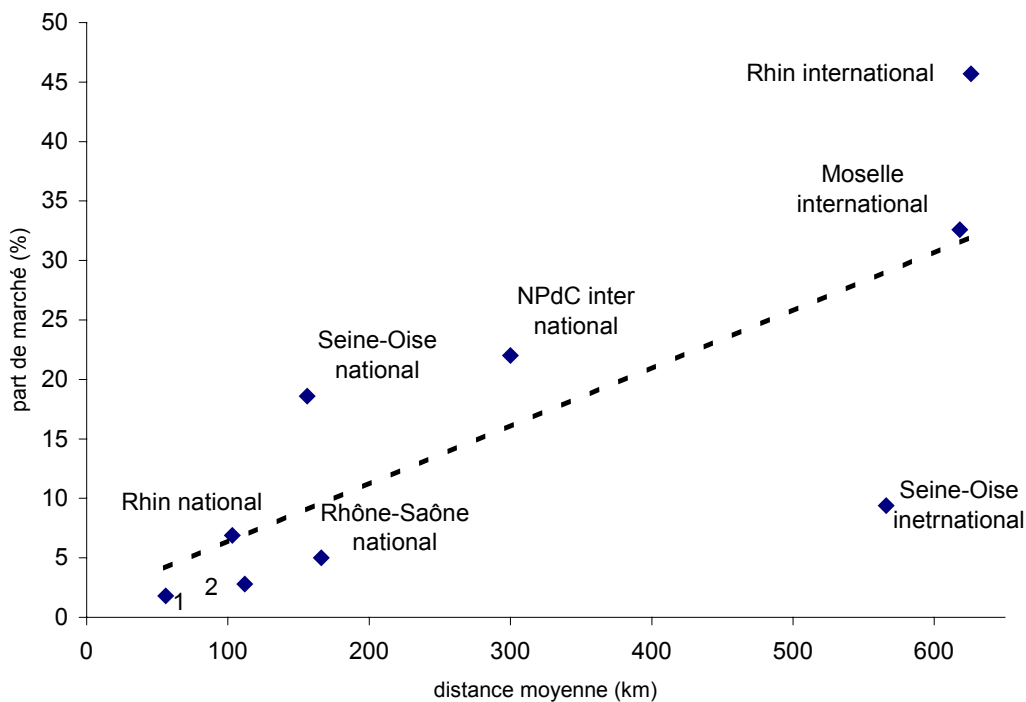
La notion de « distance moyenne parcourue » entre probablement en ligne de compte dans le niveau de pénétration du mode sur le marché.

On observe que les taux les plus élevés, sur la Moselle ou le Rhin sont associés à des distances supérieures à 600 km. Ce constat va de paire avec l'analyse qui positionne le navigation intérieure sur des parcours « longues distances ».

Les deux graphiques qui suivent illustrent la relation qui existe entre la compétitivité relative du mode fluvial et le paramètre « distance ».

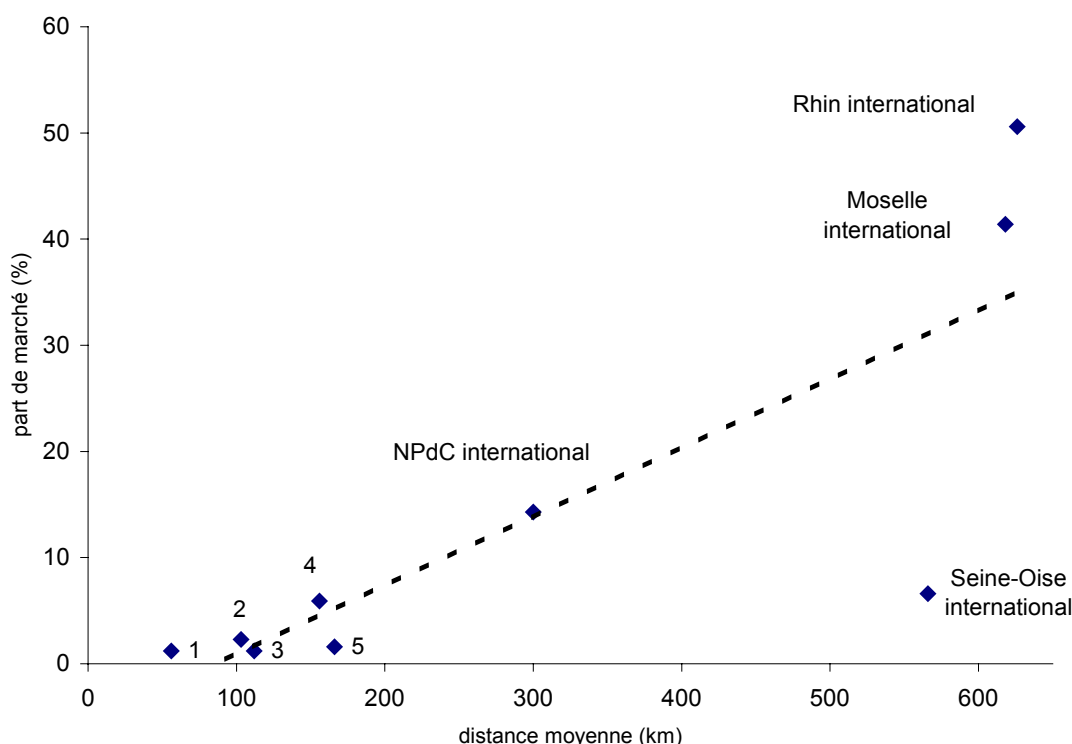
Cette dernière variable ne saurait toutefois fournir une explication unique. A ce niveau de détail, elle reste en effet très critiquable et d'ailleurs sa signification statistique reste étroite. Les différents sous-marchés ne reposent en effet pas sur des structures comparables en terme de produits transportés. Ensuite, les secteurs géographiques reliés, même desservis par du grand gabarit (à l'étranger notamment) ne sont pas comparables en terme de densité de réseau.

Relation entre la part de marché (calculée en t-km) et la distance
(les distances sont déterminées pour les trafics internationaux sur la base des parcours moyens en France et à l'étranger)



1 : Moselle, trafics intérieurs au bassin ;
2 : Nord - Pas-de-Calais, trafics intérieurs au bassin.

Relation entre la part de marché (calculé en tonnage) et la distance
(les distances sont déterminées pour les trafics internationaux sur la base des parcours moyens en France et à l'étranger)



- 1 : Moselle, trafics intérieurs au bassin ;
- 2 : Rhin, trafics intérieurs au bassin ;
- 3 : Nord - Pas-de-Calais, trafics intérieurs au bassin ;
- 4 : Seine-Oise, trafics intérieurs au bassin ;
- 5 : Rhône-Saône, trafics intérieurs au bassin.

Pour autant, on note qu'un point est très sensiblement décalé de la zone de pertinence qui semble se dessiner. Celui qui concerne les liaisons entre le bassin de la Seine (Ile de France et Haute-Normandie) et l'international. Malgré une distance moyenne élevée (566 km parcourus en France et à l'étranger), le taux de 6,1 % est très en deçà de ceux qui s'appliquent aux autres secteurs.




La question de l'impact du gabarit sur la compétitivité de la navigation intérieure trouve ici son illustration. Le canal du Nord, par lequel transite aujourd'hui ces flux, n'autorise en effet qu'une navigation à la caractéristique dimensionnelle réduite, puisque limitée aux « convois Freycinet » (750 tonnes de charge utile maximum). Cette situation et le mode d'exploitation qui lui est associé n'est en rien comparable à ce que l'on observe sur les bassins à grand gabarit.

Le dernier point qui doit être mis en exergue concerne le poids relatif de la voie navigable sur les différents sous-secteurs industriels clients. Les deux tableaux suivant synthétisent les résultats exposés précédemment. Ils montrent que la navigation intérieure occupe souvent des proportions significatives sur les secteurs de base de l'économie. Dès lors, une position globale réduite ne résulte la plupart du temps que d'une pénétration très faible sur le secteur du transport de produits « divers », alors même que ce marché constitue une part essentielle des transports réalisés sur le territoire.

Récapitulatif des parts de marché sur les bassins ventilés par nature de marchandises (calcul sur tonnes-kilométriques)

	Rhône-Saône	Seine-Oise	Nord - Pas-de-Calais (1)	Moselle (1)	Rhin (1)
total	5,0%	18,6%	8,7%	18,4%	30,0%
dont produits agricoles	16,5%	15,6%	19,4%	33,4%	32,3%
dont denrées alimentaires	2,6%	4,8%	6,5%	19,4%	17,9%
dont charbon	4,9%	82,8%	35,7%	23,6%	39,8%
dont produits pétroliers	12,7%	20,2%	6,6%	3,3%	31,8%
dont minerais et ferrailles	2,6%	3,9%	26,0%	29,0%	21,9%
dont produits métallurgiques	12,8%	4,5%	4,6%	16,7%	12,3%
dont matériaux de constructions	1,7%	32,4%	6,6%	5,5%	24,8%
dont engrais	3,6%	7,0%	17,2%	14,8%	24,3%
dont produits chimiques	10,9%	9,5%	13,5%	3,1%	26,7%
dont « divers »	0,6%	4,1%	2,1%	2,0%	8,8%

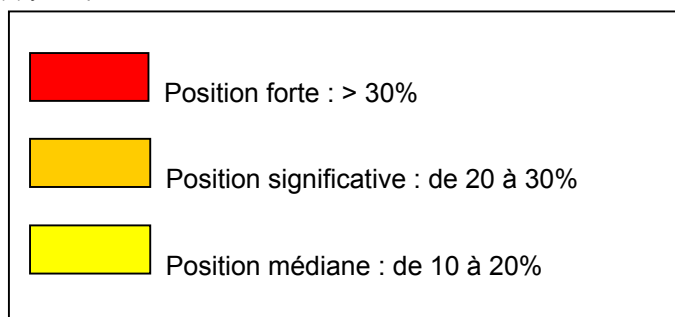
(1) : y compris trafics internationaux

	Position forte : > 30%
	Position significative : de 20 à 30%
	Position médiane : de 10 à 20%

Récapitulatif des parts de marché sur les bassins ventilés par nature de marchandises (calcul sur tonnages)

	Rhône-Saône	Seine-Oise	Nord - Pas-de-Calais (1)	Moselle (1)	Rhin (1)
total	1,6%	5,9%	4,3%	14,6%	18,1%
dont produits agricoles	3,6%	3,8%	11,4%	29,5%	23,5%
dont denrées alimentaires	0,5%	1,2%	3,1%	16,2%	11,8%
dont charbon	1,4%	58,3%	27,7%	36,5%	30,4%
dont produits pétroliers	6,1%	14,1%	3,9%	2,2%	34,3%
dont minerais et ferrailles	0,5%	0,8%	18,2%	23,8%	9,4%
dont produits métallurgiques	5,6%	2,2%	3,1%	13,2%	10,1%
dont matériaux de constructions	1,4%	8,5%	2,2%	3,6%	13,5%
dont engrais	0,3%	0,9%	10,6%	11,3%	15,4%
dont produits chimiques	3,4%	3,7%	7,1%	2,7%	19,2%
dont « divers »	0,1%	1,1%	1,3%	1,6%	6,4%

(1) y compris trafics internationaux



3. Les régions administratives

L'optique régionale apporte un complément d'information qui éclaire moins sur la performance intrinsèque de la navigation au regard de sa compétitivité que sur son apport local en terme notamment de contribution à la décongestion des axes routiers.

Par cette approche, on mesure la part qu'occupe l'offre fluviale dans l'ensemble du périmètre concerné dans cette étude, à savoir, la France « mouillée » et les 3 principaux partenaires étrangers desservie par des axes fluviaux.

Dans les tableaux qui suivent, la part de marché « nationale » indique la proportion occupée par la navigation dans les échanges internes à la région considérées et dans ceux réalisés avec les autres régions « mouillées ». La part « internationale » indique la proportion occupée entre la région considérée et les 3 partenaires économiques étrangers. La part de marché « totale » prend en compte l'ensemble du périmètre.

Compte tenu de l'élargissement du périmètre d'observation (par rapport à l'approche qui consistait à ne se focaliser que sur les zones desservies par le grand gabarit), les proportions apparaissent, en toute logique, plus faibles.

L'analyse des proportions calculées sur les prestations montre que 3 régions avoisinent ou dépassent les 10% : la Haute-Normandie (15,0%), l'Alsace (11,8%) et l'Île-de-France (9,8%). La situation de la Lorraine peut être rapprochée de ce groupe même si la part calculée sur les tonnes-kilométrique est plus faible (5,2%). Calculée sur les volumes, elle s'établit en effet à 9,3%. Le différentiel découle directement de la physionomie des réseaux.

A l'exception de la région Rhône-Alpes dont le taux reste faible (2,6% en t-km et 2,0% en tonnes), les autres régions avoisinent des proportions de 5%.

Part de marché ventilée par région calculée sur les volumes (tonnages)

	Part de marché intérieur	Part de marché international	TOTAL
Alsace	2,1%	50,6%	14,8%
Bourgogne (1)	2,7%	2,4%	2,6%
Centre	ε	ε	ε
Champagne-Ardenne	0,3%	14,5%	1,4%
Franche-Comté	ε	ε	ε
Haute-Normandie	10,5%	1,3%	10,1%
Ile-de-France	5,8%	8,1%	5,9%
Languedoc-Roussillon (2)	0,5%	0,9%	0,5%
Lorraine	1,0%	38,7%	9,3%
Nord - Pas-de-Calais	1,3%	14,3%	3,6%
PACA (3)	2,1%	1,6%	2,1%
Picardie	2,5%	12,2%	3,4%
Rhône-Alpes (4)	2,0%	0,7%	2,0%

(1) hors Nièvre

(2) limité au Gard et à l'Hérault

(3) limité aux Bouches-du-Rhône et au Vaucluse

(4) hors Savoie, Haute-Savoie et Loire

25

Part de marché ventilée par région calculée sur les prestations (t-km)

	Part de marché intérieur	Part de marché international	TOTAL
Alsace	1,9%	45,8%	11,8%
Bourgogne (1)	3,9%	3,3%	3,9%
Centre	ε	ε	ε
Champagne-Ardenne	0,9%	20,3%	3,7%
Franche-Comté	ε	ε	ε
Haute-Normandie	16,2%	2,0%	15,0%
Ile-de-France	9,5%	11,9%	9,8%
Languedoc-Roussillon (2)	1,8%	1,2%	1,7%
Lorraine	0,7%	28,7%	5,2%
Nord - Pas-de-Calais	1,8%	22,1%	3,7%
PACA (3)	4,9%	2,3%	4,6%
Picardie	4,1%	13,2%	5,4%
Rhône-Alpes (4)	2,7%	1,4%	2,6%

(1) hors Nièvre

(2) limité au Gard et à l'Hérault

(3) limité aux Bouches-du-Rhône et au Vaucluse

(4) hors Savoie, Haute-Savoie et Loire

26

Annexes

ANNEXE 1

Liste des départements pris en compte :

01 - Ain	60 - Oise
02 - Aisne	62 - Pas-de-Calais
07 - Ardèche	67 - Bas Rhin
08 - Ardennes	68 - Haut Rhin
10 - Aube	69 - Rhône
13 - Bouches-du-Rhône	71 - Saône-et-Loire
21 - Côte d'or	75 - Seine
26 - Drôme	76 - Seine Maritime
27 - Eure	77 - Seine-et-Marne
30 - Gard	78 - Yvelines
34 - Hérault	80 - Somme
38 - Isère	84 - Vaucluse
51 - Marne	89 - Yonne
52 - Haute Marne	91 - Essonne
54 - Meurthe-et-Moselle	92 - Hauts de Seine
55 - Meuse	93 - Seine Saint Denis
57 - Moselle	94 - Val de Marne
59 - Nord	95 - Val d'Oise

On précisera que d'autres départements français disposent de voies navigables. Cependant, les trafics de marchandises y sont nuls ou quasiment nuls, et l'activité y est essentiellement touristique. A ce titre, ils n'ont pas été pris en compte. Il s'agit :

11 - Aude	47 - Lot-et -aronne
25 - Doubs	58 - Nièvre
31 - haute Garonne	70 - Haute-Saône
33 - Gironde	82 - Tarn-et-Garonne
39 - Juras	88 - Vosges
45 - Loiret	

ANNEXE 2

Methodologie

Dans un souci d'uniformité, la source d'information unique est le SITRAM (SES).

L'année de référence retenue est 2001

Selon la nature des flux, deux types de « fichiers » sont traités : « transports » ou « douane »

Trafics nationaux

Les données sont intégralement issues des fichiers « transports »

Selon les modes, les données trouvent leur source :

- pour la route : enquête TRM : on précise que seul les véhicules immatriculés en France sont concernés par cette enquête ;
- pour le fer : la SNCF ;
- pour la voie navigable : VNF.

Les données fournies détaillent la nature des marchandises transportés (chapitre NST à 10 positions), les tonnes et les tonnes-kilométriques sur le territoire français pour chaque couple origines-destinations (département / département)

Trafics internationaux

Deux sous - sources sont retenues dans le cadre des calculs.

- pour la route, les « fichiers douanes ».

Les fichiers « transports » ne prennent en effet en compte que les véhicules immatriculés en France, ce qui est insuffisant dans le cadre du trafic international. La source douane de ce point de vue intègre l'ensemble des pavillons.

En revanche, elle comptabilise le mode sur le lieu de dédouanement. Cela implique concrètement que les flux nécessitant un pré / post acheminements par voie routière de / vers les ports fluviaux ou les gares de chemins de fer sont intégrés à la base, dans la plupart des cas, en tant que mode routier, et ce même si, dans la pratique, la frontière est traversée par voie fluviale ou ferroviaire.

Cette situation implique par conséquent une surévaluation structurelle de la part du mode routier.

Par ailleurs, les « fichiers douanes » ne renseignent que les tonnages. Afin d'évaluer les tonnages-kilométriques correspondants, on retient pour chaque couple département / pays, la distance la plus courte entre le chef lieu du département et le point frontière indiquée par la base « mappy.fr » (voir plus bas). Cette distance est appliquée aux volumes.

On précisera enfin qu'ont été traités deux types d'origines / destinations. Celles en premier lieu pour lesquelles chacun des 3 pays est l'origine / destination initiale ou finale et en second lieu, celles où les marchandises transitent par l'un des 3 pays en question et où le mode à la frontière communautaire est renseigné « mer » (notion des anciens « DETRA »).

Les fichiers « douane » renseignent par ailleurs sur la nature de la marchandise (chapitre NST à 10 positions).

- pour le fer : fichiers « transports » (source SNCF) avec information sur les tonnes et tonnes-kilométriques ;
- pour la voie navigable : fichiers « transport » (source VNF) avec information sur les tonnes et tonnes-kilométriques.

Distancier pris en compte dans le calcul des t-km routière sur le territoire français (km)

Département	Chef lieu	de / vers Belgique (Bruxelles)	de / vers Pays-Bas (Amsterdam)	de / vers Allemagne (Berlin)
01	Bourg en Bresse	356	356	317
02	Laon	141	141	141
07	Privas	813	639	534
08	Charleville-Mézières	33	33	39
10	Troyes	316	316	312
13	Bouches-du-Rhône	812	812	707
21	Dijon	485	311	234
26	Valence	775	775	650
27	Evreux	310	325	310
30	Nîmes	755	755	650
34	Montpellier	972	799	693
38	Grenoble	607	607	136
51	Reims	152	189	247
52	Chaumont	401	253	284
54	Nancy	100	100	132
55	Bar-le-Duc	222	154	185
57	Metz	45	45	62
59	Lille	18	18	18
60	Beauvais	194	209	194
62	Arras	68	68	68
67	Strasbourg	207	74	63
68	Mulhouse	317	317	18
69	Lyon	674	501	391
71	Chalon-sur-Saône	549	376	270
75	Paris	221	236	221
76	Rouen	255	267	255
77	Melun	266	281	266
78	Versailles	237	252	237
80	Amiens	138	152	138
84	Avignon	727	727	621
89	Auxerre	390	390	398
91	Evry	256	271	256
92	Nanterre	227	242	227
93	Bobigny	211	226	211
94	Créteil	225	240	225
95	Pontoise	240	255	240

31