



L'ORGANISATION DE LA VOIE D'EAU DANS L'EUROPE DU NORD

Myriam SAPPEY

La voie d'eau en Europe ...

L'O.E.S.T. a fait réaliser une étude sur les "Perspectives de la voie d'eau en France". Celle-ci consiste en une approche nouvelle de type "Marketing", considérant pratiquement le transport par voie navigable comme un produit nouveau à concevoir.

Le trafic fluvial occupe encore une place importante en Europe et continue de susciter de grands projets d'infrastructures (par exemple la liaison Rhin-Main-Danube en cours d'achèvement).

A partir de cette constatation qui ne coïncide pas avec la réalité du transport fluvial français, une première démarche de l'étude consiste à rechercher dans les expériences européennes les facteurs porteurs de développement qui ont permis à la voie navigable de se positionner de façon favorable dans les pays de l'Europe du Nord.

Cette étude nous a permis de cerner le fonctionnement et l'organisation de la voie navigable dans des pays où celle-ci est beaucoup plus utilisée qu'en France et est réputée être plus efficace, à savoir la Belgique, les Pays-Bas et la RFA. En effet, la réussite dans ces pays ne tient pas à des gisements de trafic que la voie d'eau française aurait oublié de traiter mais plutôt à une gestion différente des flux, des moyens et des professions.

...un réflexe de la part des chargeurs

Tout d'abord, il faut observer que dans tous ces pays, le transport fluvial est un mode à part entière, organisé par des opérateurs logistiques dans le même esprit stratégique que pour les autres modes.

Les chargeurs ne font donc pas abstraction de ce mode de transport dans leurs choix logistiques, comme c'est souvent le cas en France. Ces chargeurs ont le réflexe "voie d'eau" !

...un marché libre en expansion

Les investigations faites à l'étranger ont permis de dégager trois types de facteurs de structuration du marché qui concourent à un bon développement du trafic fluvial :

- Seul le marché libre se développe.

Même si le tour de rôle existe en Belgique, on constate que 50 % du trafic intérieur belge est capté soit par des flottes en compte propre soit par des associations de professionnels de la voie d'eau.

La situation est identique aux Pays-Bas où le tour de rôle ne représente que 20 % du trafic. On observe dans ces deux pays une spécialisation des chaînes logistiques complètes pour des matières ou des modules de transport qui permettent d'échapper aux contraintes du tour de rôle.

En RFA, le tour de rôle n'existe pas sur le Rhin.

- Le trafic voie d'eau est tiré par le dynamisme des ports. En effet, les ports ayant une forte activité de commerce international ont un rôle important à jouer

VOIE D'EAU

dans la dynamique de développement de ce mode. En Belgique, un élément porteur du trafic de la voie navigable est la jonction entre ports et bassins fluviaux qui permet l'exploitation massive dans des secteurs géographiques à fort potentiel de trafic (pour exemple : Anvers/Rotterdam, liaisons avec le Rhin, liaisons avec le Nord de la France).

- **Le conteneur** est considéré comme l'élément de ce développement, ainsi que l'articulation entre les différents modes au sein de la chaîne logistique. C'est sur son utilisation que sont centrés les projets visant au développement de la voie d'eau. On observe en effet un effort commercial et d'investissement pour s'imposer sur ces trafics en très forte croissance.

...une organisation logistique

Mais surtout, on observe une organisation des professions de la voie d'eau particulière par rapport à la situation française. Le développement à l'étranger se réalise systématiquement grâce à des systèmes logistiques complets qui s'organisent autour de trois éléments :

- **Des associations** de compétences commerciales et opérationnelles très variées. L'organisation de la profession est réalisée par une combinaison de différents opérateurs logistiques associés sous des formes diverses. Ces associations ont le souci constant d'assurer séparément les deux rôles de négociation commerciale et de traitement physique du fret pour atteindre une plus grande efficacité.

On peut citer comme associations :

| COMMERCIAL | ⊕ | LOGISTIQUE |
|-------------------------------|---|--------------------------------------|
| Armements fluviaux | ↔ | Artisans sous contrats |
| Commissionnaires | ↔ | Coopératives artisanales |
| Chargeurs | ↔ | Artisans (contrats au coup par coup) |
| Compagnies maritimes et Ports | ↔ | Coopératives artisanales |

- **Des réseaux logistiques complets** présentant les mêmes prestations que pour les autres modes. Les opérateurs "voie d'eau" développent des prestations logistiques complètes (transports multimodaux, manutention, maintenance, démarches administratives ...) afin de répondre aux besoins des chargeurs, en services de transport "porte à porte".

- Une garantie de **qualité de service** qui s'exprime par la régularité des trafics et le respect des délais.

Dans chacun de ces trois pays, malgré les spécificités de chaque bassin en ce qui concerne le poids du tour de rôle, la réglementation, la puissance syndicale des bateliers et la répartition entre flotte artisanale et flotte professionnelle, on retrouve la même dynamique de développement qui consiste, en fait, à assimiler la voie d'eau aux autres modes en optant pour une structuration similaire de la profession. ■