

# EXEMPLES A SUIVRE DE TRANSPORT COMBINE



## WESTERLUND-MARFRET Le Havre - Rouen



FLEUVE - ROUTE

PRODUITS PAPETIERS

### Trajet Le Havre-Rouen



### Acteurs impliqués

**Chargeur:** Westerlund

**Opérateur :** Marfret

Depuis la mi-2005, Marfret propose un service de transport de conteneur sur barge entre Rouen et Le Havre parallèlement à un axe autoroutier congestionné. Westerlund, filiale française du groupe anversois Westerlund, qui opère la manutention de plus de 60 % du marché rouennais des produits forestiers, s'est rapidement joint à ce projet en tant que chargeur.

Avec près de 12000 evp en 2006 et 12 liaisons par semaine, la ligne est aujourd'hui un succès alliant à la fois une très bonne qualité de service et un prix compétitif. Et les perspectives de développement sont prometteuses.

## Contexte de la liaison de transport combiné

### Nature du projet

**Type de TC : Transport Combiné**

Fleuve-Route dans le prolongement d'une ligne maritime

**Secteur d'activité :** Industrie du papier

**Type de marchandises :** Produits papetiers

**Date de mise en service :** 2004

**Nombre EVP /an :** 12000

### Trajet emprunté

#### L'opérateur Marfret

Marfret est un armateur maritime ayant ouvert un service fluvial de conteneur entre le Havre et Rouen à partir de 2005. Le service proposait en premier lieu 3 rotations par semaine et était effectué par une barge d'une capacité de 99 evp. Face à la demande, Marfret a doublé son offre au début de l'année 2006 pour la rendre quotidienne au départ de Rouen et Le Havre.

#### Le chargeur Westerlund

Westerlund est le leader mondial de la logistique papier et produits forestiers. Il opère sur les plus grands terminaux maritimes comme, Anvers, Changshu (Chine) et Rouen (cette dernière plate-forme étant considérée comme plate-forme majeure pour le développement du groupe sur le marché français). Westerlund dispose à Rouen d'un entrepôt de plus de 265.000m<sup>2</sup> traitant près de 900 000 tonnes de marchandises par an. Westerlund opère à Anvers environ 5 millions de tonnes par an (c'est le plus grand site forestier du monde). L'entreprise possède son propre terminal à Rouen (Westerlund Terminal) permettant l'accueil d'un certain nombre de navires, mais une part importante de ses activités transite par le port du Havre en conteneur. Les activités de Westerlund reposent à la fois sur des importations pour le marché français, mais également sur des exportations de papier à recycler (journaux usagés) à destination de l'Asie. Le transport combiné représente 25% de son choix modal.

#### Description des opérations

Les exportations et importations des produits papetiers conteneurisés de Westerlund transitent généralement par le port du Havre nécessitant ainsi un mode d'acheminement jusqu'à Rouen. Westerlund est tourné vers l'international (parfois extra communautaire), ce qui implique des formalités douanières qui peuvent être lourdes. D'autres contraintes de chargement existent notamment en termes de régularité vis-à-vis du nécessaire respect des horaires des navires au départ du Havre (closing bateau).

#### Genèse du projet

Marfret a lancé la ligne avec quelques chargeurs et opérant avec une seule barge. En février 2006 il y a eu doublement du service : Marfret propose actuellement 2 barges de 99 EVP sur la liaison le Havre-Rouen. En Juin 2006 l'entreprise lance une ligne entre Gennevilliers et Le Havre (connexion à Bonneuil). Westerlund a dès le début adhéré au projet de Marfret. Il ne restait plus alors qu'à convaincre les armateurs et les ports concernés afin d'obtenir des conditions favorable à la manutention pour des barges. Aujourd'hui Westerlund opère un terminal à Rouen d'une surface de 85.000m<sup>2</sup>.



## Organisation logistique et technique

### Description des opérations logistiques

Le service Rouen/Le Havre/Rouen est opéré grâce à 2 départs /jour (sauf le dimanche). La ligne est organisée de manière à être opérationnelle dans les 2 sens du trajet. Outre le chargeur Westerlund, le service est ouvert à des chargeurs tels que : des compagnies maritimes, des industriels, des exportateurs et des particuliers (déménagements).

Au port de Rouen, les barges desservent non seulement les terminaux de Molineaux et de l'Ouest, mais également le quai dédié à Westerlund. Cette dernière plate-forme dispose d'équipements de manutention opérés par Westerlund.

Au Havre, les barges accostent essentiellement au terminal fluvial de la darse de l'océan (quai de Bougainville) mais peuvent également desservir certains autres quais. Un GIE ferroviaire (SAITH) achemine ensuite les conteneurs vers le terminal maritime (notamment Port 2000). Cependant, l'accès à Port 2000 est désormais légal pour les navires fluviaux, selon les déclarations de Dominique Perben du 28 Septembre 2006. Cette mesure permettra la mise en place d'une desserte fluviale des nouveaux terminaux à conteneurs, dans un premier temps, en ayant néanmoins à franchir le canal de Tancarville.

Par ailleurs, des services complémentaires sont associés à l'offre de transport. En effet, Marfret propose un service de connaissance maritime de bout en bout (fleuve et mer) et un système de mise sous douane simplifié par barge permettant une amélioration des délais et une réduction des frais. Le stockage et le dégroupage sont effectués sur le terminal forestier de Rouen.

### Services associés au transport

Le stockage et le dégroupage sont effectués par Westerlund qui dispose de son propre terminal à Rouen. Les conteneurs chargés/déchargés pour le compte d'autres chargeurs sont opérés principalement au RVSL (Rouen Vallée de Seine Logistique) et réacheminés par la route.

### Conditions de délais

Les plages horaires répondent à l'heure actuelle à la croissance du trafic qu'enregistre Westerlund.

A l'import, les délais ne sont pas un élément « clé » de la qualité du service car Westerlund effectue généralement à l'arrivée un stockage de la marchandise. A l'inverse, l'export est soumis à une contrainte horaire beaucoup plus forte à cause du « closing » du navire au Havre.

Si dans l'ensemble les délais indiqués sont respectés, il est à noter que le passage des écluses de Tancarville représente un point potentiel de congestion au trafic du fait de la priorité accordé aux navires maritimes.

Cependant, dans le cadre de la nouvelle législation, Port 2000 sera accessible par l'embouchure de la Seine.

### Caractère innovant de l'opération

La possibilité de décharger/charger les conteneurs directement chez Westerlund Terminal au lieu de dépendre d'un autre terminal conteneur est considéré comme innovante par rapport au transport routier. Cette situation de bord à quai (livraison sur zone industrielle) supprime en effet la part de post acheminement.

### Facteurs d'optimisation

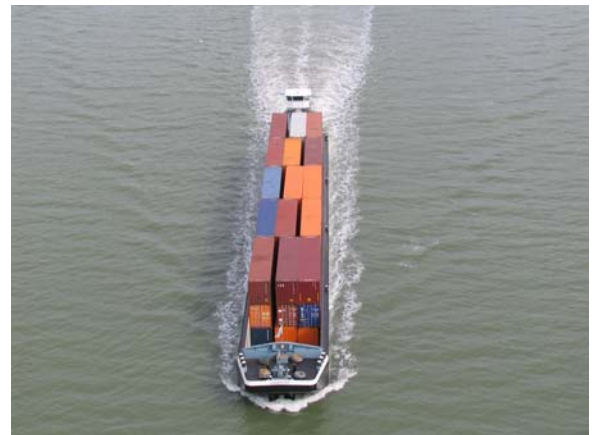
Les améliorations découleraient surtout d'une augmentation du volume de marchandises transportées entraînant probablement une augmentation des fréquences. Marfret considère également que l'introduction de matériels innovants serait susceptible d'améliorer son offre notamment au travers du grèvement des barges chargeant à partir d'une plate-forme multimodale. L'utilisation probable de barges fluvio-côtières serait également de nature à améliorer l'offre du transporteur afin de parvenir directement au quai maritime.

## Éléments clefs

Dédouanement sur barge

Fiabilité et la qualité du service

Connaissance maritime (BL) de bout en bout



## Éléments opérationnels

Fréquence des liaisons : 2 fois par jour, du lundi au samedi

Horaires :

		ROUEN - LE HAVRE						
		Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Barge1	ROUEN Décharge Charge	LE HAVRE Décharge Charge	ROUEN Décharge Charge	LE HAVRE Décharge Charge	ROUEN Décharge Charge	LE HAVRE Décharge Charge	ROUEN Décharge Charge	
Barge2	LE HAVRE Décharge Charge	ROUEN Décharge Charge	LE HAVRE Décharge Charge	ROUEN Décharge Charge	LE HAVRE Décharge Charge	LE HAVRE Décharge Charge		

Vitesse moyenne : 19 km/h

Matériel utilisé : Barges de 99 EVP

Taux de trajets à vide : < 8%

Fiabilité des délais : environ 98 %

Conditionnement : Conteneurs

Distance : 72 km par la route et 115 km par le fleuve

Temps de parcours 6h par le fleuve et 3h par la route

## Aspects environnementaux

L'utilisation de barges permet de réduire le nombre de camions sur les routes et de massifier le transport lors d'un trajet, tout en réduisant la nuisance sonore du transport routier (une barge équivaut à 99 camions sur la route). Ce mode permet également d'éviter des congestions sur l'axe envisagé. La conception des nouvelles barges fera sans doute l'objet d'une attention particulière au plan environnemental.

En outre, le transport fluvial bénéficie d'une forte image écologique et cet aspect peut représenter un avantage pour les chargeurs souhaitant développer une image de marque respectueuse de l'environnement. Cela a pu être un facteur de choix pour les acteurs impliqués, dans la mesure où l'industrie du papier peut souffrir parfois d'une image négative.

## Aspects économiques

### Financement du projet de transfert modal

Le projet n'a pas reçu de soutiens publics au démarrage. Une aide à l'exploitation est actuellement à l'étude de la part de la DGMT.

### Type de contrat

Le type de contrat de transport appliqué dépend de l'opérateur fluvial (MSC et Logiseine : carrier haulage ; Marfret : merchant haulage).

### Facteurs Prix

Marfret et Westerlund insistent sur les gains de productivité qu'induit la massification des flux d'un tel mode.

Pour le chargeur, la facturation « one-way » constitue un avantage certain face au routier et explique la différence de prix entre ces 2 modes. Le transporteur fluvial peut offrir une telle facturation grâce à un remplissage élevé à l'aller comme au retour. La qualité du transport en termes de régularité, fréquences, fiabilité (en cas d'intempéries), sécurité ainsi que la proximité des extrémités de chaîne des plates-formes ont contribué au succès de l'opération.

### Perspectives économiques et Projets d'investissements planifiés

Les perspectives économiques sont bonnes pour les deux acteurs de l'opération. Westerlund prévoit une forte hausse du trafic à court terme et un rythme de croissance d'environ 10% à moyen terme. Marfret vise une croissance de 100% en 2007 (volumes).

Par ailleurs, Westerlund a fait l'acquisition de matériel de manutention (type PPM) pour son terminal à Rouen et envisage d'investir sur le matériel navigant (barges agréées et aptes à entrer dans Port 2000 par voie maritime, barges à propulsions électriques).

## Aspects sociaux

Le durcissement des réglementations sociales concernant les conducteurs routiers ont rendu le transport via les ports du Benelux moins intéressant et influencé dans le choix de l'acheminement des conteneurs via Le Havre.

Cependant, l'impact du choix du transport combiné semble positif dans la mesure où des emplois (au nombre de 6 chez Marfret) ont été directement créés dans une région en difficulté économique.

### Critères clés

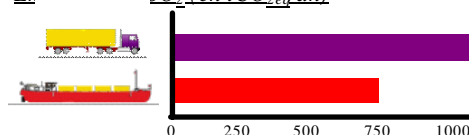
**Emissions de GES évitées** : 415 tonnes de CO<sub>2</sub>eq.

**Economie d'émissions par rapport au scénario routier** : 35 %.

**Nombre de camion évités sur les routes** : 11 333 camions

**Consommation de carburants évités** : 155 600 litres de gazole.

*Emissions de CO<sub>2</sub> (en tCO<sub>2</sub>eq/an)<sup>(1)</sup>*



(1) Données calculées à partir de la méthodologie du bilan carbone de l'ADEME sur la base des trajets aller entre le port du Havre et le dépôt Westerlund pour la période de janvier à décembre 2006.

### Critères clés

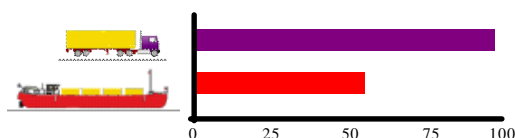
**Prix de revient estimé du transport combiné par rapport au routier** : Le coût de l'acheminement par le fleuve, dans la mesure où ce mode est « one-way », est inférieur d'environ 40% à celui du mode routier.

**Investissement en matériels dédiés** :

**350 000 € pour un reach staker et 4 000 000 € pour une barge cotière**

**Aide au « coup de pince » pour l'opérateur.**

*Coût total moyen du transport (scénario routier en base 100)\**



\* Pour des raisons de confidentialité, le prix du transport combiné est donné sous forme de comparaison par rapport au transport routier



## Comparaison avec un scénario routier

Le routier aurait très probablement été le choix modal retenu par le chargeur, mais le coût du voyage sensiblement supérieur a orienté le choix vers le transport fluvial.

En effet, la solution routière, serait économiquement plus coûteuse notamment du

fait que le service fluvial facture « one way » et que la mise sous douane se ferait par conteneur et non plus par barge groupée. Le coût du camion, plus sensible aux évolutions du prix du gasoil est également un inconvénient.

En outre, le trajet routier se serait effectué sur un axe déjà congestionné (notamment à l'entrée et à la sortie du Havre qui constitue un goulot d'étranglement). Enfin, il semblerait que le transport routier ait du mal à répondre à la demande, rendant l'avantage potentiel du routier en termes de flexibilité plus aléatoire.

## Enseignements

### Facteurs de réussite déterminant de l'opération

Westerlund a choisi de s'implanter à Rouen au regard du marché potentiel se trouvant dans un rayon de 200km (22 millions d'habitants), l'adéquation entre l'offre fluviale et la demande de transport dans la région a rendu ce choix modal possible. Trois facteurs ont été essentiels à la réussite de l'opération :

La qualité du service en termes de respect des horaires,

Les avaries réduites,

Les tarifs plus intéressants que ceux appliqués dans le transport routier.

### Freins et obstacles rencontrés

Une des difficultés est d'obtenir du port de Rouen une gestion souple des moyens et tarifs des manutentions.

D'autre part, il a fallu convaincre les armateurs à autoriser des dépôts de conteneurs pour le transport fluvial et rassurer les clients de la faisabilité en France d'une telle opération.

Enfin, dans le cas de Westerlund, certains frets ne sont pas conteneurisés, notamment les bobines de papier (lourdes et volumineuses= hors gabarit).

### Pistes d'amélioration et facteurs d'optimisation

Les améliorations découleraient surtout d'une augmentation du volume de marchandises transportées entraînant probablement une augmentation des fréquences. Marfret considère également que l'introduction de matériels innovant (barges fluvio côtières) serait susceptible d'améliorer son offre notamment au travers du gréement des barges ( barges équipées de grues) chargeant à partir d'une plate-forme multimodale. L'utilisation possible de ce type de barges serait également de nature à améliorer l'offre du transporteur afin de parvenir directement au quai maritime.

### ✉ Contacts

Alan BOG, Westerlund France, Directeur commercial

Tel : 02.35.58.17.01

Email : [ABog@westerlundgroup.com](mailto:ABog@westerlundgroup.com)

Vincent Saurel, Marfret Rouen, Directeur commercial,

Tél : 02.32.81.83.50

Email : [vsaurel@marfret.fr](mailto:vsaurel@marfret.fr)

### 📖 Pour en savoir plus

Sites des partenaires :

<http://www.westerlundgroup.com>

<http://www.fluiofeeder.fr>

Sites de l'ADEME et Viacombi :

<http://www.viacombi.fr>

<http://www.ademe.fr>

Fiche réalisée pour l'ADEME par :