Major French seaports, under the double effect of economic necessity and an awareness of their complementarity with river ports, are for some time rediscovering the charms of their hinterland. Engaged in a reform both institutional and operational since 2008, Le Havre, Marseille or Dunkirk finally understood what could be for them the importance of developing relationships with their hinterland river and back ports on the Seine, the Rhone and the network of channels with large gauge. When these ports are called Paris or Lyon, the issue can be quite important.

**Haropa in the big leagues**

First French port complex Haropa, which includes the ports of Le Havre, Rouen and Paris along the Seine, is still far from dethroning major North European ports Rotterdam and Antwerp on inland serving containers. But still above Hamburg, Europe's second container port, which nevertheless benefits from the Elbe estuary and river system which irrigates the heart of Germany and Eastern Europe. Le Havre and Rouen are transit near 200,000 TEUs a year over the Seine while Hamburg hardly transfer half on its network. "This level of traffic is the result of an increase of 10% a year for ten years IWT container" said Christian Feuvre, Director of Haropa networks [1].

The group intends to continue this development by improving access of propelled barges to container terminals of Port 2000 in Le Havre. He would dig a path in the south breakwater of the port for any type of sea-river vessels permanent access (cost: € 100 million). The challenge for the Norman port is to industrialize inland port facilities serving while consolidating container flows. This is the purpose of a multimodal platform which will be operational in late 2014 for an amount of € 140 million.




*The generalization of container transport imposes stringent standards to major French seaports. (Photo © Pierre Gras)*

**Marseilles and Dunkirk too**

Marseille port doesn't reach such levels in container traffic. With a very good service in the river Rhone Estuary via a channel that gives access to hydrocarbon Fos terminals, the port of Marseille also wants to boost river transport dedicated towards the north, with Lyon and ports Saône as terminals. "We led to the Rhône 78,000 TEUs in 2013, a volume increasing of 6% compared to the

previous year" says one of its leaders. The port of Marseille, which projects to dig a 40 to 60 million euros new channel to its dock container continues its policy of promoting the waterway through its partnership MedlinkPorts (which already manages nine ports interiors of the Rhone Valley, four of which can handle containers). The goal is to retain the business users of the river, to capitalize on the "best practices" and to catch new customers.

More modest in container traffic, the port of Dunkirk nevertheless revived its waterway connections to dedicated platforms of Lille, Valenciennes and Dourges on the large gauge canal Dunkirk-Valenciennes. The operator Contargo Scheldt Container Service has recently set up a regular service which allows the northerner port to complete its river services on the region, after the establishment of the Northern Ports Shuttle Shuttle (NPS) in Lille and Dourges at the end of the last year. According to Jean-Frédéric Laurent, Director of Development of Dunkirk's port, these lines will handle 15,000 TEUs a year and will grow over the increasing container traffic in the port, which handles an average of 300,000 TEUs a year.

**Reflections from the center of strategic analysis**

The Centre for Strategic Analysis [2] has recently addressed the issue and made three proposals to rebalance the share of rail and river in the freight compared to road transport. Two modes whose profitability will increase related to the cost of transport by truck, particularly due to high oil prices. Yet road transport still provides 88% of freight transport in France. The predominant part of the truck says that the road is almost all gas emissions greenhouse transport sector, without forgetting other pollutants with significant effects on human health or natural environment. Rail and river could relieve the road from a significant proportion of vehicles that cross it every day. The concept of river transport isn't limited to inland waterways and canals. It also includes the sea, as in the example of the France-Spain "Sea's motorway'' opened in 2010 between Montoir-de-Bretagne and Gijon. It transports trucks and trailers to decongest highways crossing the Pyrenees and along the Atlantic seaboard. A second link Le Havre-Montoir-Vigo-Algeciras is

planned.



*The capacities of French inland ports are widely underutilized. (Photo © Pierre Gras)*

To develop river transport, many obstacles remain: the opening hours of locks,

which don’t allow to navigate 24h/24h on all basins, seniority and limited speed boats, barges sometimes poorly suited to intercontinental transport size of containers, larger than the average European container. Residents may oppose moreover the construction of port facilities in places where they hope to enjoy more of nature, including refusing multimodal logistics platforms construction.

**Revival of river projects?**

Faced with these disturbing findings, the Strategic Analysis Centre has recently made three proposals. First, examine the current and future profitability of rail and water services, taking into account the assumption of a doubling of oil prices in order to prioritize the most interesting services for the community. Second, encourage the development of multimodal platforms value added by the provision of land -or grants in some cases- to enhance the competitiveness of supply chains. Finally, extend the hours of operation of networks complementary to road transport, including hours of track maintenance and extend the timeframe for opening locks generalizing their automation.



*The charms of the French river network doesn't exclude economic development performance. (Photo © Pierre Gras)*

The French government announced in July 2012 the creation of a Committee of Wise Men whose aim was to overhaul the transport infrastructure projects according to planning priorities. The "Mobility 21'' commission, chaired by the Representative and Mayor of Caen Philippe Duron, reported its findings in June 2013. Rather they were negative for the waterway that major development projects (Seine-Nord Channel and Saône-Moselle/Saône-Rhin Channel) were not considered as a priority and referred to a long-term achievement [3]. However, times can change with the formation of the new French government. Philippe Duron was not

re-elected during municipal elections, and Ségolène Royal, who will oversee the transport part of its ”big” Ministry of Ecology, Sustainable Development and Energy, will certainly heart mark his return by ecologically virtuous future plans -even if the financial and political cost is high.

**Notes**

**[1] Quoted by the business daily *Les Echos*, April 1, 2014.**

**[2] Strategic Analysis Centre is an institution under the Prime Minister who led French studies to inform the Government in the formulation and implementation of its strategic directions in economic, social, environmental and technological. He frequently foreshadows government reforms.**

**[3] The full report of the Committee “Mobilities 21’’ is available on the website www.developpement-durable.gouv.fr.**

---

*Head image: Competition with the Rhine or the Scheldt runs largely at the expense of French ports. (Photo © Pierre Gras)*

---

# Les ports maritimes français redécouvrent leur hinterland

**L**es grands ports maritimes français, sous le double effet de la nécessité économique et d’une prise de conscience de leur complémentarité avec les ports fluviaux, redécouvrent depuis quelque temps les charmes de leur hinterland. Engagés dans une réforme à la fois institutionnelle et fonctionnelle depuis 2008, Le

Havre, Marseille ou Dunkerque ont enfin compris quel pouvait être pour eux l'intérêt de développer leurs relations avec leur hinterland fluvial et les arrière-ports situés sur la Seine, le Rhône et le réseau des canaux à grand gabarit. Lorsque ces arrière-ports s'appellent Paris ou Lyon, on comprend que l'enjeu peut être assez important.

**Haropa dans la cour des grands**

Haropa, le premier ensemble portuaire français, qui comprend les ports du Havre, de Rouen et de Paris le long de la Seine, est encore loin de détrôner les grands ports nord-européens Rotterdam et Anvers en matière de desserte fluviale de conteneurs. Mais il précède encore Hambourg, deuxième port européen de conteneurs, qui bénéficie pourtant de l'estuaire de l'Elbe et d'un réseau fluvial qui irrigue le coeur de l'Allemagne et l'Europe de l'Est. Le Havre et Rouen font ainsi transiter près de 200 000 EVP par an sur la Seine alors que Hambourg n'en transfère que la moitié environ sur son réseau. "Ce niveau de trafic est le fruit d'une hausse de 10 % par an depuis dix ans du transport fluvial de conteneurs'', indique Christian Feuvre, directeur des réseaux d'Haropa [1].

Le groupement compte poursuivre ce développement en améliorant l'accès des barges automotrices aux terminaux à conteneurs de Port 2000 au Havre. Il s'agirait de creuser un accès dans la digue sud du port permettant à tout type de navires fluvio-maritimes d'accéder en permanence aux terminaux (coût: 100 millions d'euros). L'enjeu pour le port normand est d'industrialiser la desserte fluviale des installations portuaires en consolidant les flux de conteneurs. C'est l'objet de la réalisation d'une plate-forme multimodale qui sera opérationnelle fin 2014 pour un montant de 140 millions d'euros.

*La généralisation du transport par conteneur impose des normes d'accueil drastiques aux grands ports maritimes français. (Photo © Pierre Gras)*

**Marseille et Dunkerque aussi**

Le port de Marseille n'atteint pas de tels niveaux dans le trafic de conteneurs. Doté d'une très bonne desserte fluviale dans l'estuaire du Rhône via un canal qui donne accès aux terminaux d'hydrocarbures de Fos, le port de Marseille veut aussi doper le transport fluvial dédié en direction du nord, avec Lyon et les ports de la Saône comme terminaux. "Nous avons dirigé sur le Rhône 78 000 EVP en 2013, un volume

en hausse de 6 % par rapport à l'année précédente'', affirme l'un de ses responsables. Le port de Marseille, qui projette, pour 40 à 60 millions d'euros, de creuser un nouveau canal vers sa darse à conteneurs, continue sa politique de promotion de la voie d'eau à travers son partenariat MedlinkPorts (qui gère déjà neuf ports intérieurs de la vallée du Rhône, dont quatre peuvent traiter les conteneurs). L'idée est de fidéliser les entreprises utilisatrices du fleuve, de capitaliser les "bonnes pratiques'' et d'attirer de nouveaux clients.

Encore plus modeste dans le trafic de conteneurs, le port de Dunkerque a néanmoins relancé ses liaisons fluviales dédiées vers les plates-formes de Lille, Dourges et Valenciennes sur le canal à grand gabarit Dunkerque-Valenciennes. L'opérateur Contargo Container Escaut Service a récemment mis en place un service régulier permettant au port nordiste de compléter sa desserte fluviale sur la région après la mise en place de la navette Nord Ports Shuttle (NPS) sur Lille et Dourges à la fin de l'année dernière. Selon Jean-Frédéric Laurent, directeur du développement du port de Dunkerque, ces lignes gèreront 15.000 EVP par an et pourront croître au fil de la hausse du trafic de conteneurs du port, qui traite en moyenne 300.000 EVP par an.

**Les réflexions du centre d'analyse stratégique**

Le Centre d'analyse stratégique [2] s'est penché récemment sur la question et a formulé trois propositions pour rééquilibrer la part du rail et du fleuve dans le transport des marchandises par rapport au transport routier. Deux modes dont la rentabilité ira en augmentant à mesure que s'élève le coût du transport routier, dû notamment au prix élevé du pétrole. Pourtant le transport routier assure encore 88 % du transport des marchandises en France. Cette part prépondérante du camion explique que la route représente la quasi-totalité des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, auxquels s'ajoutent d'autres polluants ayant des effets notables sur la santé humaine ou sur les milieux naturels. Le rail et le fleuve pourraient délester la route d'une part non négligeable des véhicules qui la sillonnent chaque jour. La notion de transport fluvial ne se limite d'ailleurs pas aux cours d'eau intérieurs et aux canaux. Elle comprend également la mer, comme l'illustre l'exemple de l'autoroute de la mer France/Espagne, ouverte en 2010 entre Montoir-de-Bretagne et Gijon. Elle transporte les camions et leurs remorques, afin de décongestionner les autoroutes traversant les Pyrénées et longeant la façade atlantique. Une seconde liaison Le Havre-Montoir-Vigo-Algesiras est en projet.

*Les capacités des ports intérieurs français sont largement sous-utilisées. (Photo © Pierre Gras)*

Pour développer le transport fluvial, les obstacles restent nombreux: les horaires d'ouverture des écluses, qui ne permettent pas de naviguer 24h/24h sur l'ensemble des bassins, l'ancienneté et la vitesse limitée des bateaux, la taille des péniches et des barges parfois peu adaptée au transport des conteneurs intercontinentaux, plus grands que la moyenne des conteneurs européens. De surcroît, les riverains s'opposent parfois à l'aménagement d'installations portuaires dans des lieux où ils espèrent profiter davantage de la nature, refusant notamment la réalisation de plates-formes logistiques multimodales.

**Vers une relance des projets fluviaux?**

Face à ces constats préoccupants, le Centre d'analyse stratégique a formulé récemment trois propositions. En premier lieu, examiner la rentabilité actuelle et future des services ferroviaires et fluviaux en prenant en compte l'hypothèse d'un doublement des prix du pétrole, afin de hiérarchiser les services les plus intéressants pour la collectivité. Deuxièmement, encourager le développement de plateformes multimodales à valeur ajoutée par la mise à disposition de terrains ou par des subventions dans certains cas, afin de renforcer la compétitivité des chaînes logistiques. Enfin, étendre les horaires de fonctionnement des réseaux de transport complémentaires à la route, notamment les heures d'entretien des voies ferrées et élargir la plage horaire d'ouverture des écluses en généralisant leur automatisation.

*Les charmes du réseau fluvial français n'excluent pas le développement de leur performance économique. (Photo © Pierre Gras)*

Le gouvernement français avait annoncé en juillet 2012 la création d'une commission des sages dont l'objectif était de remettre à plat les projets d'infrastructures de transport en fonction des priorités d'aménagement du territoire. Cette commission "Mobilités 21'', présidée par le député-maire de Caen Philippe Duron, a rendu ses conclusions en juin 2013. Elles sont plutôt négatives pour la voie fluviale dont les grands projets d'aménagement (canal Seine-Nord et canal Saône-Moselle/Saône-Rhin) n'ont pas été considérées comme prioritaires et ont été renvoyées à un très long terme [3]. Néanmoins, les choses peuvent évoluer

avec la formation du nouveau gouvernement français. Philippe Duron n'a pas été réélu à l'occasion des élections municipales, et Ségolène Royal, qui chapeautera les transports dans le cadre de son "grand ministère'' de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, aura certainement à cœur de marquer son retour par des projets d'avenir écologiquement vertueux – même si le coût financier et politique en est élevé.

**Notes**

**[1] Cité par le quotidien économique *Les Échos* du 1er avril 2014.**

**[2] Le Centre d'analyse stratégique est une institution placée auprès du Premier ministre français qui conduit des études afin d'éclairer le gouvernement dans la définition et la mise en oeuvre de ses orientations stratégiques en matière économique, sociale, environnementale et technologique. Il préfigure fréquemment les réformes gouvernementales.**

**[3] L'intégralité du rapport de la commission ''Mobilités 21'' est disponible sur le site www.developpement-durable.gouv.fr**

---

Head image: La concurrence avec le Rhin ou l'Escaut se fait largement au détriment des ports français. (Photo © Pierre Gras)