TRAFIC ET PART MODALE DE LA VOIE D'EAU DANS LE TRANSPORT DE CONTENEURS EN EUROPE

English version available at aftm.free.fr

Jean Marc Deplaix, Ecole Supérieure des Transports de Paris, France jm.deplaix@gmail.fr

RESUME

La présente étude sera la dernière publiée avec le niveau de détail habituel.

Eurostat publie désormais un tableau qui donne des résultats très voisins de ceux élaborés ci-dessous, et qui devront suffire pour les chercheurs. Il paraît donc inutile de poursuivre la présente publication, qui requiert des efforts qu'il ne m'est plus possible de continuer bénévolement.

L'activité du transport fluvial de conteneurs en Europe, qui a dépassé en 2018 7 millions d''Equivalents Vingt Pieds (EVP), est très fortement liée à l'acheminement des conteneurs dits « maritimes », en liaison avec les grands ports de mer. Elle se concentre donc essentiellement sur le Rhin, lui-même découpé en deux entités, le Rhin traditionnel, à l'amont de la frontière entre l'Allemagne et les Pays-Bas, et les Bouches du Rhin, recouvrant la Belgique, les Pays-Bas et certains trafics du Nord de la France.

La caractéristique du trafic des Bouches du Rhin, qui dépasse 4,2 millions d'EVP, est sa faible distance moyenne de parcours, très en deçà de ce que l'analyse économique suggère d'habitude, preuve de l'ingéniosité des offres du fluvial.

L'activité sur le Rhin traditionnel regroupe des flux en provenance ou à destination des ports de mer, vers l'Allemagne, la France et la Suisse, auxquels viennent s'ajouter quelques flux intérieurs au bassin rhénan. Il dépasse les 2,1 million d'EVP.

Enfin, le trafic non-rhénan français (0,4 MEVP) a dépassé sensiblement le trafic non-rhénan de l'Allemagne (0,2 MEVP), même si ce dernier a beaucoup augmenté en 2018.

Quant à l'avenir, avant que la crise ne freine le mouvement, on pouvait raisonnablement penser que le trafic serait d'au moins 7 millions d'EVP dès 2010. Il a fallu attendre 2017 pour cela, malgré un sensible rebond dès le lendemain de la crise de 2009. A noter que 2019 semble montrer un très beau dynamisme.

I. TRAFIC FLUVIAL OUEST-EUROPÉEN de CONTENEURS

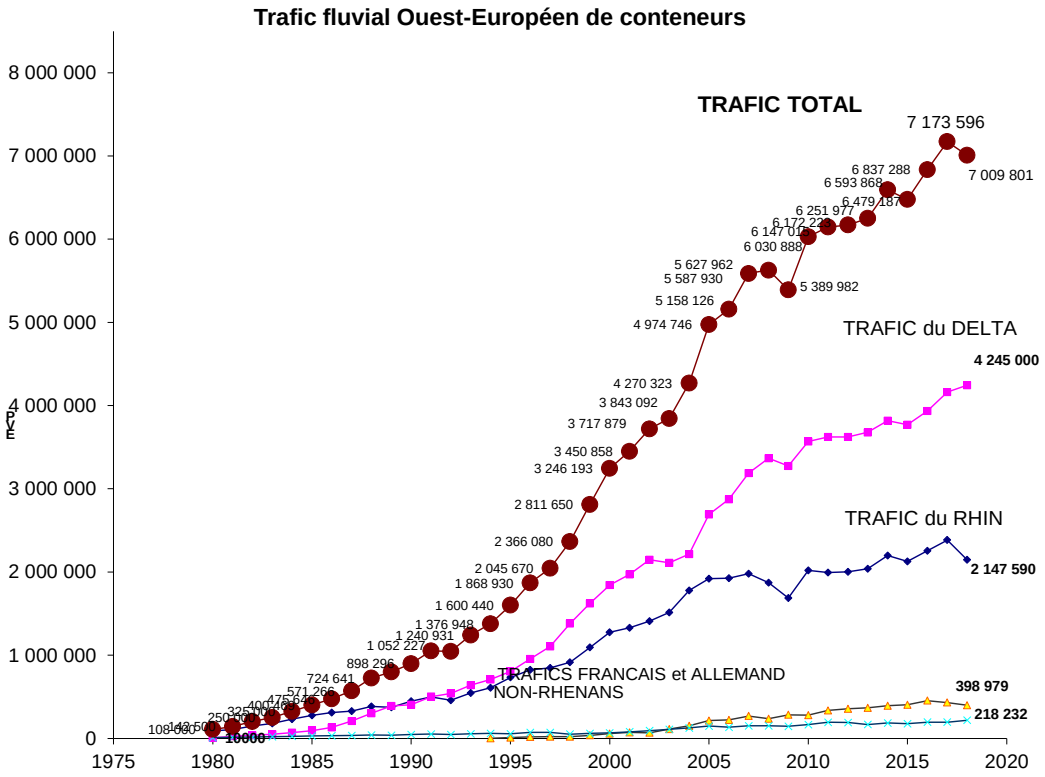
En l'an 2000, le transport de conteneurs sur les voies d'eau européennes avait atteint pour la première fois 3 millions d'EVP. Il avait atteint 4 millions d'EVP en 2004, 5 millions en 2006, 6 millions en 2010. Il lui a fallu cependant plusieurs années pour franchir la barre des 7 millions d'EVP, du fait de la crise larvée des années 2010, et les 8 millions d'EVP attendront les années 2020.

Un léger ralentissement de la croissance du trafic conteneur, correspondant aux basses eaux ou aux à-coups de la conjoncture économique, a pu être observé en 2002, 2003, 2009, 2015 et 2018. Cependant, le trend de la croissance se confirme, légèrement plus faible sur le Rhin : 2018 est la meilleure année dans les Bouches du Rhin, et globalement 2018 reste la 2ème meilleure année, malgré les basses eaux catastrophiques.

Tableau I.1 - Trafic Ouest-européen de Conteneurs fluviaux

Année	Trafic Rhénan	Trafic des Bouches du Rhin	Trafic français non-rhénan	Trafic allemand non-rhénan	Grand total ouest-européen
1987	327 766	207 000		34 500	569 266
1990	446 296	385 000		47 000	878 296
1995	731 818	729 500	10 122	55 000	1 526 440
2000	1 276 643	1 648 346	58 273	67 431	3 050 693
2005	1 936 754	2 692 000	196 412	148 371	4 973 537
2006	1 942 634	2 873 000	223 496	135 145	5 174 275
2007	1 978 226	3 188 500	269 253	151 951	5 587 930
2008	1 870 647	3 368 000	237 667	151 648	5 627 962
2009	1 686 197	3 274 000	283 432	146 353	5 389 982
2010	2 018 358	3 568 000	278 724	165 806	6 030 888
2011	1 994 619	3 622 000	336 463	193 933	6 147 015
2012	2 001 676	3 623 000	356 794	190 753	6 172 223
2013	2 039 955	3 678 000	367 126	166 896	6 251 977
2014	2 197 466	3 818 000	391 827	186 575	6 593 868
2015	2 127 147	3 771 000	403 583	177 457	6 479 187
2016	2 253 480	3 934 000	454 144	195 664	6 837 288
2017	2 384 722	4 162 000	431 236	195 638	7 173 596
2018	**2 147 590**	**4 245 000**	**398 979**	**218 232**	**7 009 801**

Sources: Ports de Rotterdam et d'Anvers, DeStatis, Cbs, VNF et estimations de l'AFTM.



Sources : Eurostat, Destatis, CBS, VNF

La courbe est spectaculaire. Elle a été à peine freinée en 2009 car l'effet de la crise commencée au 4ème trimestre 2008 a été contrebalancé par l'obtention d'une meilleure part modale, grâce à une moindre saturation des terminaux maritimes et à la mise en service de nouveaux terminaux dédiés au fluvial. Par contre, l'activité économique en dents de scie de la décennie 2010 a entrainé une croissance ralentie du trafic fluvial de conteneurs, bien loin des quasi-doublements en 5 ans constatés depuis 1990.

La série "Observation du marché de la navigation intérieure européenne" de la Commission Centrale pour la Navigation sur le Rhin (CCNR) donne davantage de détails sur la croissance de l'activité conteneurs dans les divers secteurs du Rhin au fil des ans. On s'y reportera avec fruit.

Les particularités méthodologiques du présent travail ont été exposées dans un ancien article (NPI, 31/12/2003), on ne les répétera pas ici.

II. ANALYSE PAR ENTITES GEOGRAPHIQUES

L'activité du transport de conteneurs en Europe est très fortement liée à l'acheminement des conteneurs dits « maritimes », en liaison avec les grands ports de mer. Elle se concentre donc essentiellement sur le Rhin, lui-même découpé en deux entités, le Rhin traditionnel, à l'amont de la frontière entre l'Allemagne et les Pays-Bas, et les Bouches du Rhin, parfois appelées Delta dans les tableaux qui vont suivre.

On traitera tout d'abord du Port d'Anvers, qui participe à ces deux entités statistiques. Sa croissance a été la plus spectaculaire dans les années récentes, et est la mieux connue.

II.1. ANVERS

La part modale de la Voie d'Eau y dépasse 36% depuis 2013, avec une pointe à 38% en 2014. Le nouveau Plan Directeur du Port voudrait que, en 2030, le Rail augmente jusqu'à 15% et que la Voie d'Eau dépasse la Route avec 42%. L'ancien prévoyait 20% pour le rail dès 2020 et l'égalité route-voie d'eau à 40% à cette date. La situation actuelle semble un peu figée du fait de la faible croissance du rail, alors que la voie d'eau est effectivement sur une pente ascendante, simplement freinée par les basses eaux du Rhin et la

congestion des terminaux, qui défavorise le fluvial. On a vu en particulier la réapparition de surcharges fluviales pour congestion à Anvers, tout comme à Rotterdam d'ailleurs.

Tableau II.1 - Port d'Anvers : Historique de la Répartition Modale des transports de Conteneurs

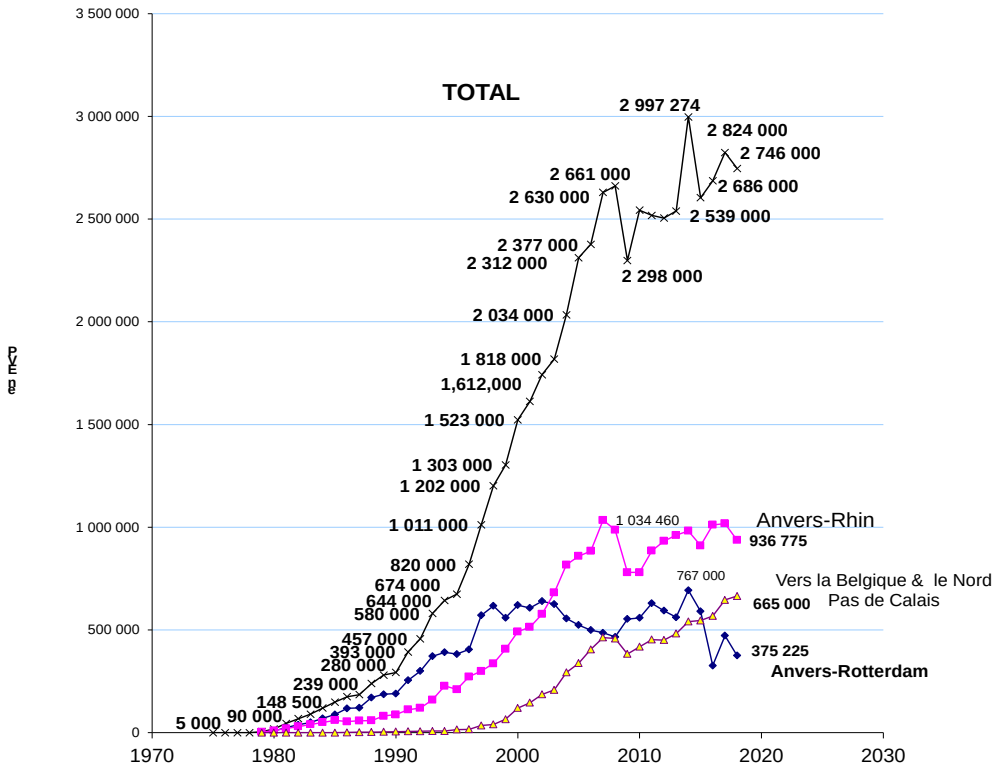
(nouvelle série, sans le transbordement direct) (en pour cent)

%	1995	2000	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Var. 95/18	*2030*
Eau	**22**,7	***26***,*3*	**31**,1	**34**,5	**33**,6	**33**,9	**34,**5	**36**,9	**38**,1	**34**.5	**37**.7	**37**.8	**36**	+13,3%	*43*
Rail	5,2	*6,2*	6.4	7,9	8,1	8,8	8,7	7,2	6,7	6.8	5.9	7.4	7.8	+2,6%	*15*
Route	72,1	*67,5*	62,5	57,6	58,3	57,4	56,8	55,9	55,2	58.7	56.3	54.8	56.2	-15,1%	*42*
Total	100	*100*	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	*100*

Source: Port d'Anvers

La série d'Anvers comprend d'une part une activité de et vers le Rhin traditionnel, c'est à dire les ports situés à l'amont d'Emmerich-Lobith, et de l'autre le trafic échangé avec Rotterdam et le reste des Pays-Bas, qui, lui, fait partie des statistiques des Bouches du Rhin. Viennent s'y ajouter une certaine activité intraportuaire, ainsi que le transport d'Anvers vers le reste de la Belgique et le Nord de la France.

TRAFIC FLUVIAL DE CONTENEURS A ANVERS



Source : Port d'Anvers, et estimations AFTM, fondés sur des données d'AVV & du Port d'Anvers.

On voit que le trafic entre Anvers et Rotterdam, après une très forte croissance en 1997-98 (+40% en deux ans), a tendance à stagner, voire même à baisser, alors que celui entre Anvers et le Rhin traditionnel augmente nettement jusqu'en 2008 ainsi que celui échangé avec le reste de la Belgique & le Nord-Pas de Calais, au point que ce dernier trafic, qui a repris sa croissance, dépasse désormais le trafic Anvers-Rotterdam.

Sur la liaison Escaut-Rhin, alors que le trafic de conteneurs se répartissait en 1995 à raison d'un tiers vers l'Allemagne et deux tiers vers Rotterdam, le trafic Anvers-Pays-Bas n'atteint plus désormais le tiers du total (28% en 2018). Ici encore, on constate l'influence des basses eaux du Rhin.

Par ailleurs, l'autre grand port des Bouches du Rhin, Rotterdam, impose aux amodiataires de la nouvelle Maasvlakte de recourir au transport fluvial pour 45% des transports vers l'hinterland à l'échéance 2035.

En fait, les chiffres d'Anvers, tout comme ceux de Rotterdam, ne peuvent pas être inclus tels quels dans les statistiques, car ils participent tant à l'activité du Rhin qu'à celle de son Delta, et certains flux seraient comptés deux fois. La part de chaque type de flux de chacun de ces deux ports doit donc être isolée et est reportée séparément dans chacun des deux ensembles étudiés ci-après.

II.2. TRANSPORT DE CONTENEURS DANS LES BOUCHES DU RHIN

Le transport de conteneurs dans les Bouches du Rhin est devenu depuis 1997 le plus important trafic de conteneurs en Europe. Il concerne l'activité dans le Delta, à l'aval d'Emmerich-Lobith, et regroupe les échanges entre les Pays-Bas, la Belgique et la France ainsi que les trafics intérieurs néerlandais et belge, plus le trafic vers l'Allemagne par le Dollart. On y note en particulier le trafic entre Rotterdam et Anvers, ainsi que la forte croissance du trafic intérieur des pays du Benelux.

Ce dernier transport, à courte distance, s'est vivement développé dans les dernières années, et existe aujourd'hui dans tous les coins de ces pays. Il y a même depuis 1997 des échanges de terminal à terminal, sans toucher ni Anvers ni Rotterdam, avec de nombreuses ouvertures de terminaux : dès 2009, près de 15% du trafic conteneurs du Canal Albert étaient des échanges entre terminaux autres qu'Anvers.

Tableau II.2-Trafic de conteneurs fluviaux dans les Bouches du Rhin (en EVP)

Année	Pays-Bas vers NPC & Belgique	*Dont :Trafic Anvers-Rotterdam*	Trafic intérieur néerlandais		Echanges Intra-portuaires	Trafic de Belgique+ Nord-Pas de Calais	Pays-Bas – Allemagne via Dollart	TRAFIC TOTAL du DELTA
			Inter-terminaux	Via Rotterdam				
1990	200 000	*190 000*		160 000	20 000	23 000	2 000	405 000
1995	435 000	*405 000*		199 500	132 000	48 000	11 000	825 500
2000	755 000	*653 000*	60 464	533 382	412 000	184000	16 500	1 961 346
2005	691 000	*562 000*	140 000	675 000	814 000	495000	16 500	2 831 500
2006	665 000	*486 040*	210 000	736 000	862 000	507000	16 000	2 996 000
2007	658 540	*486 040*	274 000	831 000	922 000	561000	18 500	3 265 040
2008	659 095	*466 095*	301 028	912 972	990 000	542000	15 000	3 420 095
2009	736 235	*553 235*	348 389	1 056 611	696 000	477 000	16 000	3 330 235
2010	757 675	*558 675*	376 905	1 143 095	806 000	524 000	14 000	3 621 675
2011	846 834	*629 834*	392 527	1 190 473	668 000	559 000	21 000	3 677 834
2012	835 713	*593 713*	412 612	1 251 388	606 000	562 000	19 500	3 687 213
2013	798 881	*561 881*	433 689	1 315 311	606 000	569 000	20 000	3 742 881
2014	918 162	*693 162*	471 627	1 430 373	400 000	604 000	48 000	3 872 162
2015	818 546	*590 546*	483 973	1 467 816	412 000	616 000	33 000	3 831 335
2016	586 479	*326 479*	496 435	1 505 612	726 000	655 000	41 000	3 969 526
2017	758 149	*472 149*	521 739	1 582 354	608 000	733 000	34 000	4 237 242
2018	**688 225**	***375 225***	**543 430**	**1 648 138**	**668 000**	**767 000**	**20 000**	**4 334 793**

Source : estimations AFTM basées sur des données de l'AVV et du Port d'Anvers.

Enfin, s'il est vrai que le trafic des Pays-Bas échangé avec Anvers ait connu par le passé une croissance spectaculaire, il montre une sorte de stagnation depuis l'an 2000, mais à un niveau fort élevé. La part des trafics non originaires de Rotterdam a beaucoup augmenté, passant de 13% en l'an 2000 à 45% en 2018.

La caractéristique du trafic des Bouches du Rhin est sa faible distance moyenne de parcours, très en deçà de ce que l'analyse économique suggère d'habitude. On voit ainsi que l'ingéniosité des offres du fluvial peut largement pallier d'éventuelles faiblesses théoriques, au point de suggérer à l'économiste de réviser ses grilles d'analyse, en y faisant entrer notamment des éléments de qualité, de régularité, de service..

Le très fort trafic intra-portuaire s'explique par la multiplicité des terminaux au sein même des grands ports de mer, ainsi que la présence dans les ports de très puissantes zones Industrialo-portuaires, également génératrices de ce type de flux. A Anvers, il semble que les conteneurs en transit dans le port soient comptés 2 fois. Le trafic intra-portuaire est d'un niveau sensiblement voisin dans les deux grands ports. On a donc pour simplifier multiplié par 2 celui d'Anvers.

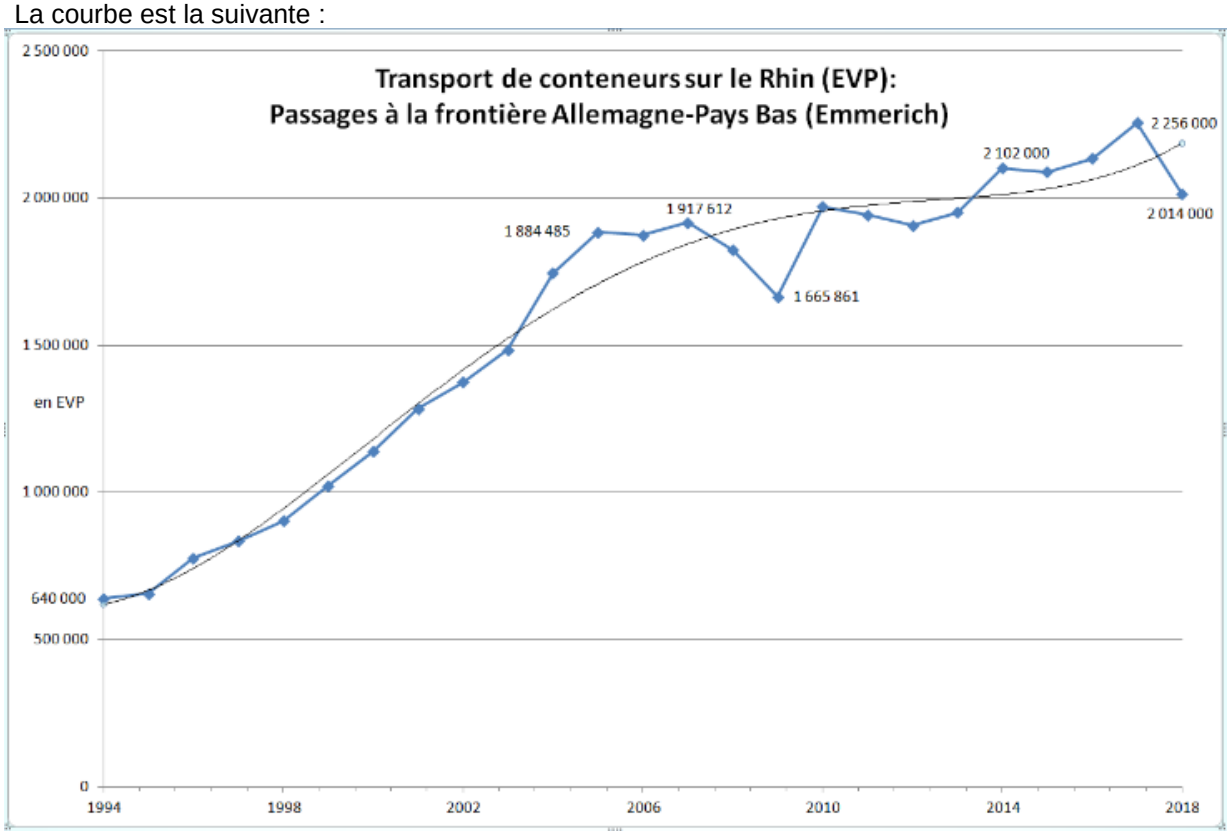
II.3. RHIN TRADITIONNEL

L'activité sur le Rhin traditionnel regroupe des flux en provenance ou à destination des ports de mer, vers l'Allemagne, la France et la Suisse, auxquels viennent s'ajouter quelques flux intérieurs au bassin rhénan.

Pour estimer ce trafic, on dispose de plusieurs sources : L'une des plus intéressantes à observer est le passage à la frontière **Germano**-Néerlandaise (Emmerich-Lobith). Une estimation en EVP est disponible depuis 1994.

Après des débuts hésitants, sa croissance s'est emballée en 2004 La crise a provoqué un brutal retrait en 2009 qui a été effacé dès 2010, 2014 dépassant pour la première fois 2 millions d'EVP. Le trafic a augmenté jusqu'à 2,25 Mt en 2017, la baisse en 2018 étant largement due aux basses eaux du Rhin.

La courbe est la suivante :



Source : Destatis

Pour sa part, le **trafic rhénan conventionnel** inclut certains autres flux, internes au bassin rhénan en Allemagne, et les chiffres du tableau suivant ne peuvent donc correspondre totalement avec ceux à la frontière.

Tableau II.3 - TRAFIC RHÉNAN CONVENTIONNEL de CONTENEURS (en EVP)

	Trafic Intérieur Rhénan	Partie Rhénane du « Westdeutsches Kanalgebiet »	Trafic International Rhénan	Transit	**TOTAL RHÉNAN**
2000	32 370	12 213	1 026 380	205 680	**1 276 643**
2005	40 253	54 098	1 599 761	242 642	**1 936 754**
2006	53 288	58 307	1 596 414	234 625	**1 942 634**
2007	43 531	65 644	1 624 225	244 826	**1 978 226**
2008	32 683	56 465	1 552 536	228 963	**1 870 647**
2009	48 481	51 885	1 381 416	204 415	**1 686 197**
2010	58 404	59 871	1 626 131	273 952	**2 018 358**
2011	70 138	67 470	1 626 831	230 180	**1 994 619**
2012	60 112	73 172	1 625 340	243 052	**2 001 676**
2013	62 826	73 518	1 661 241	242 370	**2 039 955**
2014	64 833	67 252	1 803 192	262 189	**2 197 466**
2015	74 472	58 536	1 844 885	149 254	**2 127 147**
2016	82 358	69 642	1 852 857	248 623	**2 253 480**
2017	99 458	74 095	1 935 852	275 317	**2 384 722**
2018	**110 551**	**78 175**	**1 730 658**	**228 206**	**2 147 590**

Source : Destatis, Fachserie 8, Reihe 4, 2009 & sq (Chiffres du trafic intérieur basés sur les expéditions)

. Ces chiffres portent cependant les mêmes stigmates de la crise, avec une très forte baisse dès le 4ème trimestre 2008, et une sortie de crise en 2010, suivi de 5 années pratiquement au même niveau. Dès 2014 la progression a repris, et 2017 a établi un nouveau record, avant que les basses eaux du Rhin n'interrompent cette progression en 2018.

On peut rappeler qu'une étude Planco de 1998 indiquait une prévision pour 2010, fort raisonnable, de 1,665 million d'EVP. Elle a été dépassée bien avant, dès 2004. Le record de 2017 s'établit autour de 2,4 millions d'EVP, tandis que la relative baisse de 2018 est concomitante aux très longues basses eaux du Rhin.

II.4. TRAFIC INTERIEUR ALLEMAND

On voit que le trafic a progressé par bonds, tout d'abord en 2005. Cette année là, le trafic intérieur allemand a connu un pic qui n'a été battu qu'en 2010-2011, puis désormais 2018 en nombre d'EVP, même si le tonnage transporté a, lui, connu son pic en 2016.

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Total en EVP	**84 825**	**203 712**	**223 579**	**261 891**	**248 214**	**227 424**	**246 350**	**258 808**	**278 401**	**293 245**	**327 691**
Marchandises contenues (t)	**593 480**	**1 354 264**	**1 526 003**	**1 712 990**	**1 671 612**	**1 451 841**	**1 689 472**	**1 653 116**	**1 879 003**	**1 709 052**	**1 831 524**
Poids moyen par EVP (t)*	**9**	**8,7**	**8,8**	**8,5**	**8,7**	**8,4**	**8,9**	**8,4**	**8,7**	**7,8**	**7,1**

Source : Destatis, Fachserie 8, Reihe 4, 2018 & al.

* Le poids moyen indiqué ici inclut 2 tonnes par EVP en plus des marchandises pour tenir compte du poids mort des conteneurs

On notera le faible poids moyen d'un Équivalent Vingt Pieds, comparé aux chiffres enregistrés dans les ports maritimes. En effet, 48% des conteneurs sont vides en 2018, ce qui traduit logiquement des repositionnements inéluctables.

Face à un tel chiffre, on comprend le danger d'utiliser des coefficients t/EVP uniformes, calqués sur le poids moyen maritime (11 à 12 t/EVP), sur toutes les destinations fluviales et même d'une année sur l'autre.

II.5. TRAFIC ALLEMAND NON-RHENAN

Il s'agit des bassins de la Weser, de l'Elbe, de l'Ems et du Danube, une fois retiré le trafic de ces bassins transitant par les Bouches du Rhin. Pour identifier avec précision le trafic non-rhénan, il faut vérifier donc la répartition par bassin des autres types de trafic.

Le trafic allemand non rhénan se limite à :

Tableau II.5 - TRAFIC NON-RHENAN de CONTENEURS en ALLEMAGNE

En EVP	TRAFIC INTERIEUR				Trafic International non-rhénan	Trafic non-rhénan du Danube	**TOTAL non-rhénan allemand**
	Elbe & Berlin	Weser	Mittelland Kanal	Westdeutsches Kanalgebiet			
2000	22 629	26 029	3 650	2 884	8 458	3 781	67 431
2005	67 020	35 329	33 807	3 417	3 827	4 971	148 371
2006	55 828	40 177	28 926	5 247	1 889	3 078	135 145
2007	57 298	49 168	28 475	7 583	6 623	2 804	151 951
2008	72 745	37 549	32 478	2 488	4 912	1 476	151 648
2009	58 170	44 010	35 805	6 568	584	1 393	146 353
2010	61 240	62 638	32 874	8 052	274	1 776	165 806
2011	66 966	77 028	39 452	8 304	388	2 074	193 933
2012	53 917	91 902	37 416	4 868	109	2 611	190 753
2013	56 595	65 575	38 104	4 324	150	2 192	166 896
2014	57 558	74 353	42 911	6 689	459	1 413	186 575
2015	74 693	63 075	37 751	8 801	224	75	177 457
2016	69 239	71 489	50 996	4 269	0	602	195 664
2017	71 771	63 417	53 776	4 939	120	1 615	195 638
2018	**67 491**	**79 027**	**63 175**	**7 448**	**0**	**1 091**	**218 232**

Source : Destatis, Fachserie 8, Reihe 4, 2014 & sq (Chiffres du trafic intérieur basés sur les expéditions)

En effet, en ce qui concerne les trafics en transit, ils sont situés en totalité dans le bassin du Rhin. De même, les trafics d'import-export sont pour l'essentiel réalisés dans le bassin du Rhin. En ce qui concerne le « Westdeutsches Kanalgebiet », il inclut l'embouchure de l'Ems et enregistre plus de 65 000 EVP échangés avec l'extérieur, un tiers avec les Pays-Bas via l'Ems-Dollart, qui appartient aux Bouches du Rhin, le reste via le Rhein-Herne-Kanal (RHK), qui se rattache au Rhin traditionnel.

On peut noter que l'Elbe, après une belle croissance, puis une longue stagnation, retrouve des niveaux proches de son record de 2008. La Weser, après avoir stagné, a connu une évolution très positive, dépassant même souvent l'Elbe, avec un pic à près de 92 000 EVP en 2012. Le Mittelland Kanal a presque que doublé par rapport à 2008. Enfin, le trafic international non-rhénan a diminué fortement, au point de disparaître en 2018. Globalement, le trafic allemand non rhénan a, pour la première fois, dépassé en 2018 les 200 000 EVP, largement.

Ces chiffres sont basés sur des passages portuaires, et ne sont donc pas directement comparables avec ceux du trafic global. Ils donnent cependant une bonne estimation de la localisation des flux, et permettaient ainsi une approche par défaut du trafic non-rhénan. La décomposition dont ils sont issus n'est plus publiée après 2010. Destatis a cependant l'amabilité de continuer à fournir cette répartition sur demande.

Enfin, la distinction entre trafic intérieur, trafic international et transit est parfois trompeuse. En effet, la destination finale des conteneurs 'intérieurs' transportés sur l'Elbe est souvent à l'étranger, mais le franchissement de frontière se fait en camion, pour des raisons non élucidées. Un phénomène du même type existe également sur le Rhin Supérieur, vers la Suisse et la France, du fait de la position frontalière de certains terminaux à conteneurs allemands (Germersheim, Weil, Kehl, Breisach, Wörth, etc.), ce qui diminue le transit tel que comptabilisé par Destatis et se traduit dans les statistiques douanières françaises par la route comme mode à la frontière, bien que l'essentiel du transport ait été fluvial.

II.6. TRAFIC FRANCAIS NON-RHENAN

La France, après avoir tardé à se lancer dans le transport fluvial de conteneurs, fait preuve aujourd'hui d'un dynamisme durable, doublant son activité par rapport à 2005. A noter le début d'un trafic régulier sur la Moselle, partie intégrante du bassin du Rhin.

En 2016, le trafic français non-rhénan a atteint un nouveau record (+12%), et stagne depuis à un haut niveau. La Seine reste le premier bassin en termes de trafic de conteneurs, dépassant de beaucoup le Rhin, qui se situe en-dessous de 150 000 EVP (et ne figure pas dans le tableau car il est compris dans le total rhénan). Le Rhône enregistre également de hauts niveaux d'activité, tandis que le trafic de conteneurs non-maritimes a continué sa croissance (à la filière valorisation s'est ajouté le trafic de Franprix) et que le trafic passant par Dunkerque et Zeebrugge s'est redressé depuis 2014 et va largement dépasser les 40 000 EVP en 2019.

Le tableau suivant donne la série française, hors Rhin et Bouches du Rhin, depuis l'ouverture du service sur la Seine et sa reprise sur le Rhône :

Tableau II.6 - TRAFIC FRANÇAIS NON-RHÉNAN (en EVP)

Année	Seine (conteneurs maritimes)	Rhône	Dunkerque-Zeebrugge-Lille-Valenciennes (1)	Conteneurs Non-maritimes (déchets+Franprix)	Total (1)
1994	500	1 200	0	0	1 700
1995	5 811	4 311	0	0	10 122
2000	32 700	2 987	3 515	19 071	58 273
2005	100 753	55 807	8 407	31 445	196 412
2010	178 032	61 633	2 719	36 340	278 724
2011	204 511	69 601	9 942	52 409	336 463
2012	218 218	77 314	9 581	*55 581*	356 794
2013	229 400	82 400	5 192	*58 546*	367 126
2014	229 600	100 400	8 120	66 324	391 827
2015	234 700	103 440	*11 361*	72 282	403 583
2016	251 400	92 500	*24 384*	85 860	454 144
2017	234 700	86 700	*24 754*	85 082	431 236
2018 (prov.)	*212 000*	84 300	*30 634*	*87 745*	398 979

(1) Non compris le trafic avec les autres ports du Benelux, comptés dans les Bouches du Rhin, ni le trafic alsacien et mosellan, compté dans le trafic rhénan. Source : VNF, Lille-Ports, GPM de Dunkerque.

La novation le plus notable est sans doute l'amélioration de la desserte maritime de Dunkerque et la mutualisation de ses frais de passage, une mesure expérimentée dans ce port, qui, si elle se généralise aux autres ports français, peut laisser espérer une belle croissance de tous les trafics d'origine maritime.

A noter que 2019 devrait voir ces chiffres largement dépassés, avec une croissance à deux chiffres, atteignant peut-être pour la première fois 500 000 EVP.

III CONCLUSION

Les prévisions les plus optimistes avaient été allègrement dépassées jusqu'à la crise de 2008. Si Anvers, dont le trafic actuel représente presque 40% du trafic européen, gagne son pari, en atteignant 40% de part de marché pour le fluvial en 2020, le chiffre pourrait être très proche de 8 millions d'EVP, bien au-delà du chiffre prévu par exemple par le Port de Rotterdam dans son Étude 2020.

A la suite de l'économie, le trafic fluvial de conteneurs a connu une certaine pause depuis 2008. Par contre, dans beaucoup de ports maritimes sa part de marché recommence à croître et pourrait dépasser bientôt les 40% pour ceux des Bouches du Rhin. De plus, le rebond espéré après les basses eaux du Rhin s'est pleinement réalisé.

Ceci compensant cela, on peut espérer en 2019 entre 7,5 et 8 millions d'EVP.

ANNEXE I

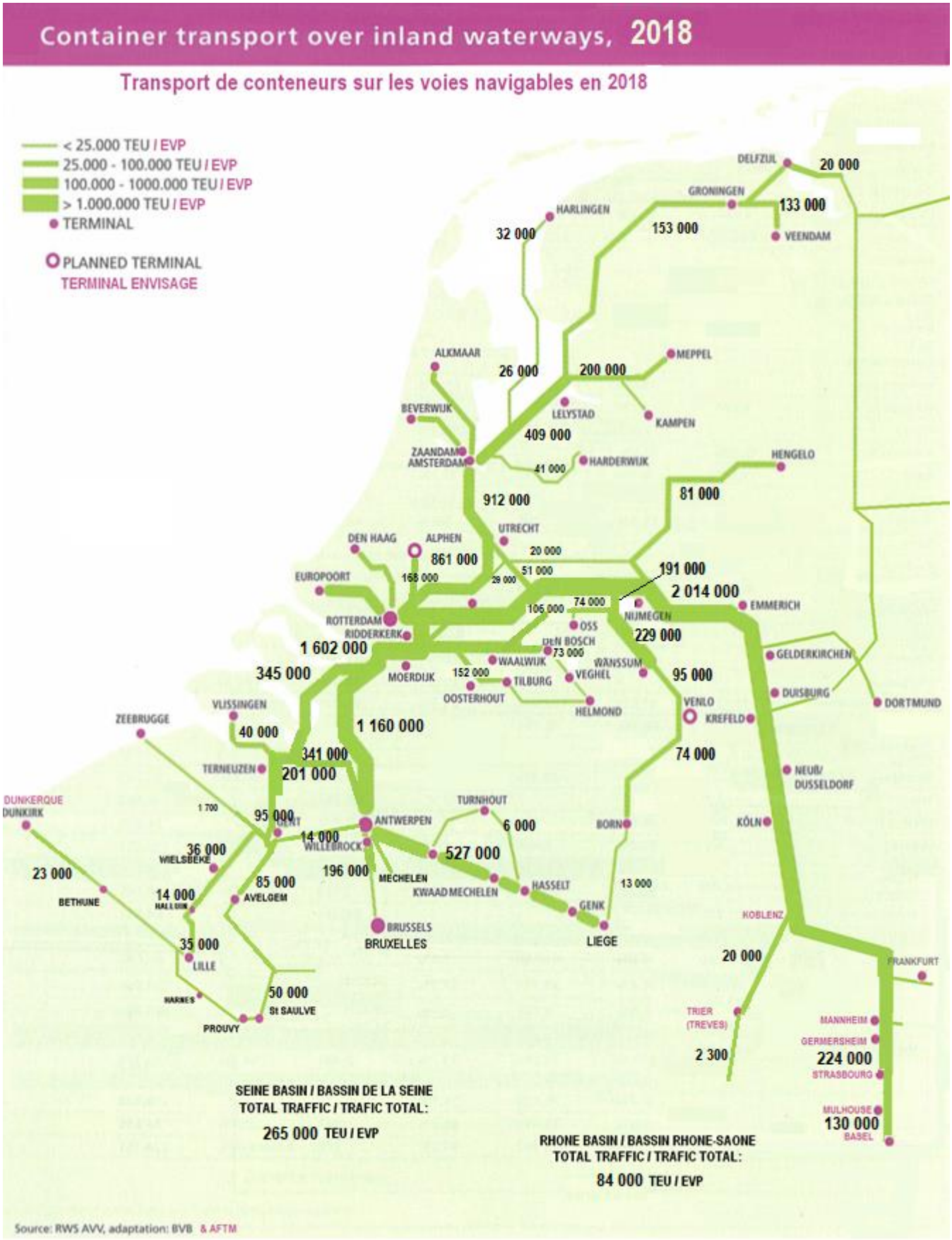
DETAILS du TRAFIC d'ANVERS

En EVP					
Année	TRAFIC ANVERS ROTTERDAM	TRAFIC ANVERS-RHIN	TRAFIC INTRAPORTUAIRE SUPPOSE	TRAFIC D'ANVERS VERS BELGIQUE & NORD-PAS DE CALAIS	TOTAL des CONTENEURS FLUVIAUX à ANVERS
1979	10 000	5 000	0	0	15 000
1980	8 000	10 000	0	0	18 000
1985	88 500	60 000	0	0	148 500
1990	190 000	88 000	10 000	5 000	293 000
1991	255 000	112 000	20 000	6 000	393 000
1992	300 000	120 000	30 000	7 000	457 000
1993	372 000	160 000	40 000	8 000	580 000
1994	391 000	227 500	17 500	8 000	644 000
1995	383 000	188 000	66 000	15 000	674 000
1996	405 000	254 300	115 200	16 500	820 000
1997	571 000	231 000	151 000	35 000	1 011 000
1998	617 000	306 000	178 000	40 000	1 202 000
1999	559 000	271 000	310 000	65 000	1 303 000
2000	621 000	460 000	290 000	120 000	1 523 000
2001	607 000	444 000	345 000	146 000	1 612 000
2002	640 000	586 000	339 000	186 000	1 742 000
2003	625 000	698 000	303 000	208 000	1 818 000
2004	556 000	737 000	368 000	293 000	2 034 000
2005	524 000	821 000	591 000	338 000	2 312 000
2006	499 000	884 000	602 000	405 000	2 377 000
2007	486 000	1 034 000	647 000	463 000	2 630 000
2008	466 000	987 000	750 000	458 000	2 661 000
2009	553 235	779 765	582 000	383 000	2 298 000
2010	558 675	938 325	786 560	418 000	2 543 000
2011	629 834	885 166	550 000	453 000	2 518 000
2012	593 713	932 287	528 000	451 000	2 505 000
2013	561 881	961 119	534 000	482 000	2 539 000
2014	693 162	981 838	781 000	541 000	2 997 000
2015	590 546	910 454	557 000	546 000	2 604 000
2016	326 479	1 011 521	780 000	568 000	2 686 000
2017	472 149	1 017 851	688 000	646 000	2 824 000
2018	375 225	936 775	769 000	665 000	2 746 000

Source : Estimations AFTM, basées sur des données de AVV & du Port d'Anvers ;
Le trafic intraportuaire inclut également des trafics diffus ou non publiés

Le chiffres ci-dessus utilisent une série statistique décrivant le trafic fluvial, en comptant chaque EVP pour 9 tonnes. Il semble en effet que le coefficient de passage entre tonnage et EVP utilisé par le Port donne des chiffres irréconciliables avec ceux des Pays-Bas. Quant à l'importance du trafic intraportuaire, il est provoqué en partie par un double compte : tous les bateaux faisant escale à Anvers sont comptés à l'arrivée, et à nouveau au départ : donc, tous les conteneurs en transit, qui ne devraient pas faire partie des trafics du port, sont comptés 2 fois, alors qu'ils ne sont généralement pas manutentionnés du tout !

ANNEXE II



A noter la croissance extraordinaire des flux intérieurs néerlandais entre 2007 et 2018 !

ANNEXE III

TRAFIC DES CONTENEURS EN ALLEMAGNE – Année 2018

	Transport Intérieur	Échanges Internationaux		Transit	2018	*2010 (rappel)*	*2000 (rappel)*
	Total	Entrées	Sorties		Total	*Total*	*Total*
EVP chargés	166 948	500 402	776 070	160 244	1 603 663	1 646 873	897 296
Marchandises contenues (t)	1 831 524	4 788 442	8 386 681	1 461 616	16 468 263	17 422 383	9 363 836
EVP vides	160 744	374 310	160 049	67 962	763 064	538 710	460 722
Total EVP	327 691	874 712	936 119	228 206	2 366 728	2 185 583	1 358 018
Tare des conteneurs (t)	655 382	1 749 421	1 773 683	456 412	4 733 456	4 387 975	2 716 036
Tonnage Total EVP (t)	2 486 906	6 537 866	10 258 919	1 918 028	21 201 719	21 810 358	12 079 872
Tonnage non conteneurisé (t)	*57 451 081*	*101 999 935*	*48 939 488*	*20 532 633*	*228 923 137*	*207 797 055*	*230 143 128*
Grand Total (t)	*59 149 681*	*107 427 066*	*59 501 348*	*22 895 983*	*248 974 078*	*229 607 413*	*242 223 000*
dont fluvio-maritimes (t)	*9 000*	*1 046 600*	*1 926 700*		*2 973 300*	*2 661 100*	-
distance moyenne NST99 en 2004 (km)	*70*	*256*	*108*	*623**	*251,5*	*251,5*	-
Coefficient t/EVP	9,16	6,68	11,91	9,65	8,96	9,98	8,9
Coefficient EVP/conteneur	1,49	1,54	1,54	1,57	1,54	1,54	1,51
Nombre de 20 pieds	94 262	194 756	238 179	61 468	588 665	624 012	442 465
Nombre de 30 pieds	525	13 482	14 777	0	19 634	13 233	4 848
Nombre de 40 pieds	115 728	552 938	296 127	83 369	771 693	732 713	454 058
Total des conteneurs (boîtes)	211 042	546 773	597 294	144 837	1 499 946	1 369 958	901 371

*Distance moyenne disponible seulement pour NST9, et qui semble excessive

Source : Destatis, Fachserie 8, Reihe 4, Wiesbaden, 2018

Les chiffres en italiques ne concernent pas le trafic de conteneurs 2018.