



DIRECTION GÉNÉRALE DES POLITIQUES INTERNES
DÉPARTEMENT THÉMATIQUE B: POLITIQUES STRUCTURELLES ET
DE COHÉSION

TRANSPORT ET TOURISME

RÉPARTITION MODALE DU TRANSPORT
DE MARCHANDISES EN PROVENANCE ET
À DESTINATION DES PORTS DE L'UNION

SYNTHÈSE

Résumé

La présente étude met en lumière la répartition modale du trafic portuaire dans l'Union européenne. Elle regroupe des données sur le trafic portuaire et ses caractéristiques, et analyse les différentes solutions utilisées pour relier les ports à la destination finale des marchandises, notamment le transbordement, les opérations de transport maritime à courte distance et les ports intérieurs.

Elle concourt à dresser un bilan des progrès accomplis en vue de la réalisation des objectifs politiques liés au transfert modal depuis la route vers des modes de transport de substitution.

Ce document a été demandé par la commission des transports et du tourisme du Parlement européen.

AUTEURS

Enrico Pastori, Italie

ADMINISTRATEUR RESPONSABLE

Piero Soave
Département thématique: politiques structurelles et de cohésion
Parlement européen
B-1047 Bruxelles
E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

ASSISTANCE ÉDITORIALE

Adrienn Borka

VERSIONS LINGUISTIQUES

Original: EN.

À PROPOS DE L'ÉDITEUR

Pour contacter le département thématique ou pour vous abonner à sa lettre d'information mensuelle, veuillez écrire à l'adresse suivante: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manuscrit achevé en mars 2015.
© Union Européenne, 2015.

Ce document est disponible sur Internet à l'adresse suivante:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

DISCLAIMER

Les opinions exprimées dans le présent document sont celles de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement la position officielle du Parlement européen.

Reproduction et traduction autorisées, sauf à des fins commerciales, moyennant mention de la source, information préalable de l'éditeur et transmission d'un exemplaire à celui-ci.

SYNTHÈSE

La vue d'ensemble présentée ici s'intéresse particulièrement à la question spécifique du mode de transport utilisé: rail, route, voies de navigation intérieure et transport maritime à courte distance depuis et vers des ports de l'Union. L'étude comprend une analyse du trafic dans les ports maritimes, les ports intérieurs et les terminaux route-rail, et met en évidence quelques différences entre États membres ou régions. Enfin, elle livre des informations utiles sur les défis auxquels les ports de l'Union sont actuellement confrontés dans les domaines de la croissance du trafic, de la congestion et de l'accessibilité.

Les caractéristiques des ports et des infrastructures de liaison entre les ports et l'arrière-pays, la nature des marchandises traitées et la taille des zones d'attraction des ports sont autant d'aspects qui influent sensiblement sur le choix du mode de transport et sur les possibilités du transfert modal.

L'Union dépend en grande partie des ports maritimes pour ses échanges commerciaux avec le reste du monde et sur le marché intérieur: 74 % des marchandises échangées (importées ou exportées) avec le reste du monde et environ 37 % des échanges entre les États membres transitent par les ports maritimes. Les ports garantissent la continuité territoriale de l'Union grâce à un trafic maritime régional et local qui dessert les zones périphériques et les îles. Ils sont les nœuds qui permettent d'organiser les flux logistiques multimodaux sur le réseau transeuropéen par un recours au transport maritime à courte distance, au rail et aux voies navigables pour limiter la congestion des routes et la consommation d'énergie.

Le trafic maritime des ports de l'Union représente plus de 3 milliards de tonnes par an.

Le livre blanc de 2011 sur les transports affirme la nécessité de points d'entrée plus nombreux et efficaces sur le marché européen afin d'éviter tout trafic superflu au sein de l'espace européen. Les ports maritimes remplissent une fonction essentielle de centre logistique et requièrent des connexions efficaces avec l'arrière-pays. Leur développement est indispensable au traitement du volume accru de marchandises acheminées, par transport maritime à courte distance à l'intérieur de l'Union d'une part et avec le reste du monde d'autre part. Les voies de navigation intérieure, dont le potentiel n'est pas encore totalement épuisé, ont un rôle croissant à jouer, notamment pour transporter des marchandises vers l'intérieur des terres et pour relier les mers européennes. Les flux de marchandises dans le système des ports maritimes européens s'articulent autour de cinq marchés principaux: le marché des conteneurs, le marché de roulage, le marché du fret général conventionnel, le marché des produits liquides en vrac et le marché des produits secs en vrac. Chacun d'entre eux possède sa propre dynamique: l'acheminement des différents types de fret maritime vers l'intérieur des terres depuis les ports maritimes européens est régi par des interactions complexes, qui mettent en jeu une grande variété de facteurs et d'acteurs. Toutefois, tous les ports et tous les types d'échanges se caractérisent par deux facteurs communs sous-jacents qui influent sur l'acheminement vers l'intérieur des terres: la connectivité du port à l'arrière-pays et la performance proprement dite du port.

Deux aspects intrinsèquement liés entravent la lisibilité des données relatives au trafic portuaire: le transbordement et le transport maritime à courte distance.

Par "transport maritime à courte distance", on entend l'acheminement de marchandises et de passagers par mer entre des ports situés en Europe géographique ou entre ces ports et des ports situés dans des pays non européens ayant une façade sur une mer fermée limitrophe de

l'Europe. Il comprend également les services de transport maritime effectués entre les États membres de l'Union, la Norvège, l'Islande et les États riverains de la Baltique, de la mer Noire et de la mer Méditerranée. (Commission européenne, 1999)

Dans le cas des conteneurs, la part du transport maritime à courte distance est importante car:

- le transport maritime à courte distance (qui représente environ 60 % du trafic des ports européens) est destiné à (ou généré par) l'arrière-pays direct d'un port; par conséquent, les ports doivent être équipés de manière à pouvoir traiter le flux correspondant et acheminer les conteneurs jusqu'à leur destination finale. Cette proportion inclut les flux échangés avec les destinations proches, conformément à la définition du transport maritime à courte distance donnée par l'Union, et les flux provenant d'opérations de transbordement;
- il y a lieu d'analyser plus précisément la part du transport en haute mer car il peut être divisé entre i) le trafic avec escale dans un port à des fins de transbordement et ii) le trafic avec escale dans un port pour acheminement vers la destination finale par voie terrestre. C'est pourquoi il est essentiel de prendre en compte la part que représente le transbordement.

À l'inverse, le roulage est pour l'essentiel un transport comodal qui prévoit un trajet sur route dans l'intérieur des terres et un transport maritime effectué, à quelques exceptions près, sur une distance limitée (il s'inscrit donc dans le cadre du transport maritime à courte distance).

Le recours au rail et à la voie navigable pour le transport des marchandises varie fortement selon les États membres, ce qui s'explique, entre autres, par des facteurs:

(i) géographiques (les pays insulaires utilisent généralement moins le rail; les régions enclavées d'Europe centrale, qui servent de pays de transit vers les principaux ports, y font bien plus souvent appel);

(ii) économiques et politiques (les pays dont le développement a reposé sur l'industrie lourde utilisent généralement davantage le rail; la part du transport ferroviaire est plus élevée dans les États baltes et scandinaves);

(iii) environnementaux (les pays dotés d'une politique environnementale à long terme font généralement davantage appel au rail). Si le transfert modal vers le rail est considéré comme bénéfique du point de vue de la durabilité, certains pays ont, peut-être pour des motifs économiques et politiques (voir point ii) plus haut) connu des transferts importants de fret depuis le rail vers le transport routier. Ainsi, sur la période 2000-2010, huit États membres ont vu la part modale du rail augmenter. Dans le même temps, toutefois, d'autres États membres ont enregistré un transfert modal important en faveur du transport routier.

Les performances individuelles des ports indiquent que:

- la route est le moyen de transport le plus communément utilisé pour relier les ports de l'Union à des destinations situées à l'intérieur des terres. La part élevée du transport maritime à courte distance, généralement doté d'un arrière-pays plus restreint, peut expliquer en partie cette préférence, mais la route est le mode le plus souvent retenu en raison d'une flexibilité et d'une fiabilité supérieures, alliées à un meilleur accès à toutes les destinations situées dans l'arrière-pays;
- les voies de navigation intérieure sont très fréquemment utilisées par les ports dès lors que la disponibilité et la qualité des infrastructures permettent de traiter des marchandises en grande quantité. C'est le cas des ports situés sur le delta Rhin-Escaut

(Anvers, Rotterdam et Amsterdam), où la part modale des voies de navigation intérieure se maintient constamment au-dessus de 30 %. Il en va de même des ports de Constanta en Roumanie, du Havre et de Marseille en France et, dans une moindre mesure, de Hambourg et de Brême en Allemagne;

- De nombreux ports font déjà largement appel au transport ferroviaire. Les proportions les plus élevées se retrouvent dans les ports de Tallin et de Riga, sur la mer Baltique (dont le trafic absolu est toutefois faible), par lesquels transitent principalement des marchandises en vrac. Parmi les ports traitant des flux absolus plus importants, les meilleurs exemples se situent en Allemagne (Brême et Hambourg peuvent accueillir jusqu'à 250 trains par jour), dans le delta Rhin-Escaut (Rotterdam, Anvers et Zeebruges) et dans d'autres ports gérant un nombre total de trains nettement inférieur (Koper en Slovénie, Gdansk et Gdynia en Pologne, Trieste et La Spezia en Italie, Felixstowe et Southampton au Royaume-Uni).

En résumé, pour une grande partie des ports examinés dans le cadre de cette étude, la part modale du transport par rail et par voie navigable intérieure apparaît comme satisfaisante.