

## **Panorama du transport fluvial britannique**

Helen GERBAUD, Université Paris Est, IFSTTAR / SPLOTT

Ce quatre pages, issu d'un stage à SPLOTT de février à juin

**Pour citer cet article, merci d'indiquer :**

GERBAUD H. (2013), Panorama du transport fluvial britannique, 4 pages, Programme de recherche FLUIDE, Agence Nationale de la Recherche, Université Paris Est, IFSTTAR.

**Ce document n'engage que la responsabilité de ses auteurs**

En 2011, en Grande Bretagne 43,9 millions de Tonnes de marchandises ont été transportées sur un réseau de voies d'eau de 5 100 km s'étendant principalement d'Ouest en Est. Ce réseau est constitué de fleuves dont certains à marées, de canaux et de cours d'eau sur lesquels le transport de fret est variablement réalisable. Les fleuves et estuaires concentrent la grande majorité du trafic : on recense, en 2011, 95% des tonnes transportées sur le réseau correspondant à la classe VI du réseau ECMT.

La définition du transport fluvial fournie par le ministère britannique des transports (Department for transport) propose d'intégrer le transport fluvio-maritime au transport fluvial stricto sensu. Le transport fluvial se découpe ainsi en quatre catégories : l'*internal traffic* (ou transport fluvial stricto sensu), le *coastwise traffic* (cabotage à l'origine ou à destination d'un port fluvial), le *one-port traffic* (trafic fluvio-maritime à destination ou en provenance d'une plateforme off-shore ou d'un espace de dragage en haute mer) et le *foreign traffic* (trafic fluvio-maritime international). Si les statistiques officielles du Department for transport reprennent bien ces catégories pour alimenter ses différentes bases de données, la littérature néglige le transport fluvial au profit des trafics fluvio-maritimes pourvoyeurs en 2011 de 82 % des tonnes transportées et de 90% des tonnes-kilomètres. Cette carence est également due à la structure de gouvernance britannique. En effet, il n'existe pas d'autorité de gestion nationale des voies d'eau. La gestion des voies d'eau est partagée entre différents acteurs de nature diverse : des autorités portuaires qui communiquent avant tout sur leur dimension maritime internationale et des acteurs divers du secteur privé ou public : municipalités, entreprises privées, associations. Cette dispersion des organes de gouvernance permet elle l'établissement d'une politique efficace en faveur du fret fluvial ?

## A- Structure du trafic

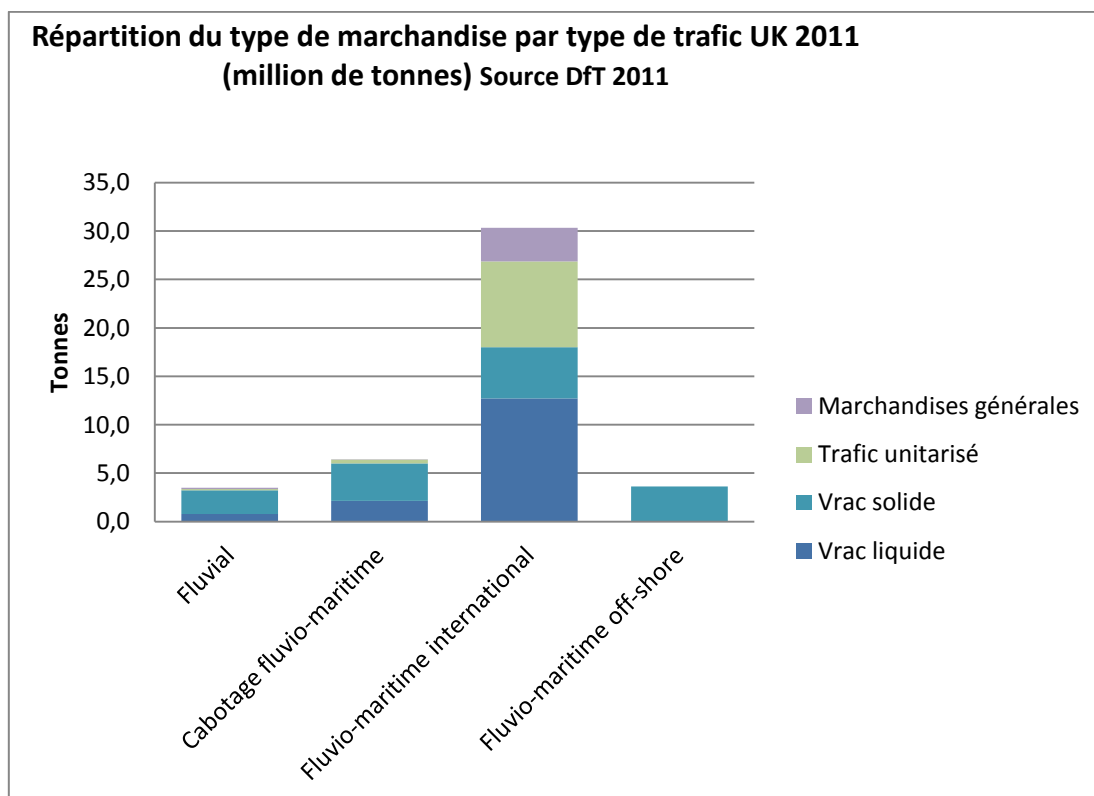
- **Part modale du transport fluvial**

Le transport routier domine le transport de fret britannique (82% des tonnes transportées en 2000 soit 1,6 milliard de tonnes transportées). Le transport fluvial britannique maintient une part modale relativement stable de l'ordre de 2% en 2010 (contre 3% en 2000). Cette réduction de la part modale correspond à une baisse des trafics de fret fluviaux : entre 2001 et 2011, le fret fluvial a subi une baisse de 18% des tonnages transportés. Ce mode de transport semble toutefois toujours sollicité lorsqu'il s'agit de transport national longue distance étant donné que la distance moyenne parcourue en 2009 sur les voies d'eau s'élevait à 407 km contre 87 km pour la route (source DfT 2009). Cette donnée doit être cependant mise en perspective : il s'agit d'un calcul prenant en compte le transport fluvial au sens large c'est-à-dire incluant également les trafics fluvio-maritimes. Le transport fluvial intérieur parcourt en moyenne une distance de 45 km, distance courte qui la met en concurrence directe avec le transport routier, plus flexible et souvent plus ancré dans les habitudes des donneurs d'ordre.

- **Type de marchandises transportées**

Le maintien du transport fluvial intérieur s'explique par la nature des marchandises transportées. On retrouve principalement du vrac solide et liquide (71% des tonnes transportées en 2011 ; source DfT) mais certaines marchandises sont également transportées dans des conteneurs (les déchets transportés sur la Tamise par la société Cory Environmental par exemple) ou sous forme de marchandises générales (8% du total transporté en 2011). Plus précisément, les marchandises transportées sont principalement des produits pétroliers, des matériaux de construction, des déchets (huiles usagées, déchets ménagers) et des marchandises de transport exceptionnel.

La part du trafic unitarisé (21% en 2011) semble toutefois surreprésenté : ce type de trafic représente un tiers du trafic fluvio-maritime international, qui lui même correspond à 69% des tonnes transportées en 2011. Si nous effectuons le calcul de la répartition du trafic par type en excluant le trafic fluvio-maritime international, la part du trafic unitarisé n'est plus que de 4%.

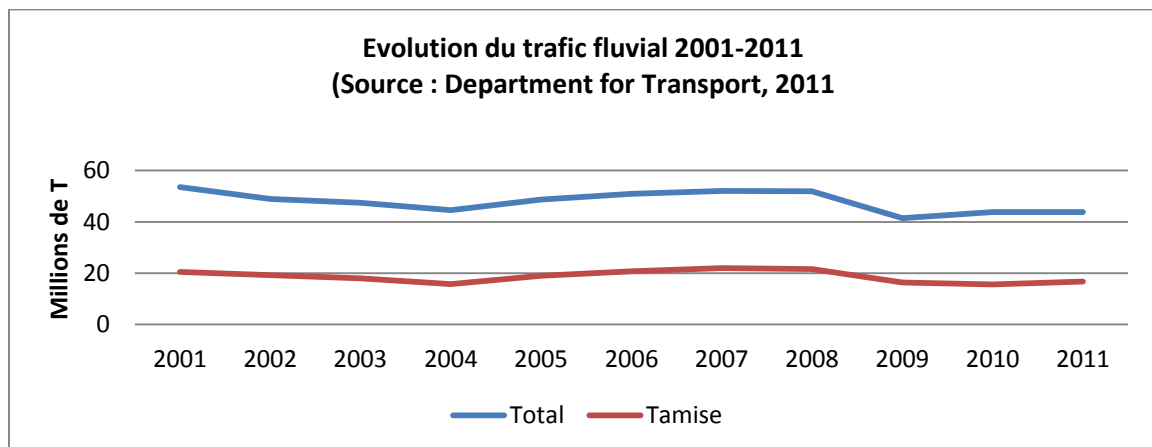


- **Structure du trafic au sein du waterborne traffic**

Comme nous pouvons le constater sur le graphique ci-dessus, le trafic fluvial au sens large (ou *waterborne traffic* selon la terminologie britannique) est dominé très largement par le trafic fluvio-maritime international, ce qui s'explique par la situation géographique des grands ports maritimes.

- **Répartition géographique du trafic fluvial : rôle central de la Tamise et influence des grands ports maritimes britanniques**

La répartition géographique du trafic fluvial est dominée par la Tamise qui représente une part stable du trafic de fret fluvial global (38% des tonnes transportées en 2001 ; 39% en 2011). Par extension la région dominante est celle de *Thames and Kent* (Tamise et Kent soit la Tamise et la Medway) : 43% des tonnes transportées en 2011. La courbe de l'évolution du trafic fluvial de la Tamise est quasiment parallèle à celle du trafic total britannique :



Ensuite, viennent les régions de *Scotland East Coast* (la river Forth), *Lancashire and Cumbria* (la Mersey) et *Humber* (Humber river). Cette position dominante s'explique par le fait que ces fleuves sont les débouchés naturels des ports Liverpool et Grimsby and Immingham qui, avec le port de Londres, ont en 2011 représenté environ un tiers du trafic portuaire maritime britannique. Très logiquement, les quatre fleuves dominants ces régions regroupent 75% du trafic fluvio-maritime international.

## **B- Gouvernance et soutien au transport fluvial**

**Structure de gouvernance.** Il n'y a pas une autorité de gestion nationale des voies d'eau britanniques. Les voies d'eau d'Angleterre et du Pays de Galles peuvent être gérées par :

- une autorité portuaire (la London Port Authority par exemple) : c'est le cas des plus grands axes à marée.

- le Canal and River Trust, responsable de la gestion du réseau des 'commercial waterways' désignées dans le Transport Act de 1968 (environ 2 600 km de voies d'eau)
- L'Environment Agency (1000 km environ)
- La Broads Authority (pour les comtés du Norfolk et du Suffolk)
- Des acteurs divers du secteur privé ou public : municipalités, entreprises privées, associations.

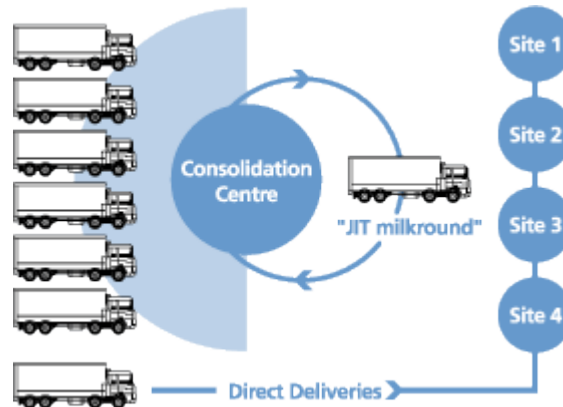
**Politiques nationales et locales de soutien de l'interopérabilité.** La congestion urbaine et la saturation autoroutière sont les raisons généralement invoquées en faveur de l'intermodalité britannique. Les autorités municipales et en premier lieu la ville de Londres prennent des mesures de réduction du trafic de fret routier urbain (exemple de la London Congestion Charge qui s'applique depuis 2003 aux poids-lourds dans certaines zones de l'Ouest londonien). Les associations de promotion du transport fluvial y voient une opportunité de développement de la voie d'eau. Cependant, si les infrastructures portuaires existantes bénéficient d'un appui financier du *Department for transport*, du *Canal and River Trust* ainsi que des autorités portuaires et des opérateurs, la forte attractivité des terrains bord de l'eau compromet la mise en place d'installations industrielles dont l'approvisionnement en matières premières en vrac par exemple pourrait profiter aux flux fluviaux. Ainsi, l'initiative de ASD metal services d'entreprendre en 2008 un transfert modal de Wharton Grove Wharf vers leur usine de Leeds (soit un transfert de 60 000 T/an de la route vers le fluvial) a été freinée par le conseil municipal de Leeds et l'Agence de développement régional du Yorkshire qui souhaitent privilégier l'habitat aux abords du canal (source : *Association Freight by water*).

Afin de garantir la pérennité d'activités consommatrices de transport fluvial et limiter la croissance des flux de fret routier urbain, il a été décidé à Londres de réserver certains quais dans le centre via le programme des 'safeguarded wharves'. Ces actions locales complètent une série de programmes nationaux proposés aux donneurs d'ordre en faveur de l'intermodalité. Ils prennent la forme de subventions incitant les acteurs de l'économie à choisir le transport fluvial : le Mode Shift revenue support et le Freight Facility Grant.

### **C- Perspectives de croissance**

Les associations de promotion du fret fluvial dénoncent des infrastructures et une flotte vieillissantes ainsi qu'un engagement de l'Etat insuffisant pour garantir l'attractivité du fret fluvial. De plus, avec une absence de réseau national et des difficultés dues à des gabarits étroits et variables, les perspectives du transport fluvial britannique semblent mauvaises. Dans l'étude *Freight Modal Choice Study: Addressable Markets* publiée en janvier 2010 par l'université de Westminster sur la commande du Department for Transport, il est démontré qu'un certains nombres de marchés déjà utilisateurs du mode fluvial peuvent constituer des sources de croissance potentielles. Le secteur de la construction est notamment concerné suite à la généralisation des centres de consolidation qui permettent le groupement de matière première pour une livraison just in time.

Schéma descriptif d'un *consolidation centre* :



Source : <http://www.constructingexcellence.org.uk> (site internet de l'association de promotion des nouvelles pratiques dans le secteur de la construction)

Cette nouvelle organisation, schématisée ci-dessus avec le transport routier fonctionne également avec le transport fluvial à condition de localiser les sites de consolidation à proximité des voies d'eau.

Le deuxième secteur étudié dans le rapport Freight Modal Choice Study: Addressable Markets est celui des produits pétroliers. Ce secteur d'activité est déjà fortement lié au transport fluvial : en 2009, 67% des produits pétroliers étaient transportés par voie fluviale et ce, dans le cadre du *one-port shipping* (voir définition en introduction). Concrètement en 2006, cela a correspondu à 4 million de tonnes transportées de la Tees River à la Humber River et 1,6 million de tonnes de la Solent (au Sud de Southampton) vers la Tamise (Sea and Water, 2006). La dépendance de ce secteur au marché ne garantit cependant pas le développement du transport fluvial pour ce type de produit.

Le secteur des déchets est également un levier de croissance possible pour le transport fluvial. Les municipalités britanniques considèrent de plus en plus le mode fluvial pour évacuer les déchets ménagers des centres urbains. La ville de Londres a facilité le transport fluvial de déchets et l'entreprise la plus emblématique de ces flux est Cory Environmental qui transporte chaque année par barge l'équivalent de 15% des déchets de la ville de Londres à destination d'une décharge située en Essex (soit l'équivalent de 100 000 camions par an). L'étalement urbain éloignant de plus en plus les lieux de décharges, le mode fluvial paraît une alternative, également envisagée et testée sur la Severn River et le Manchester Ship Canal. Le transport de déchets s'effectue en conteneurs de type MMRCV sur des « smart barges » après que les déchets aient été collectés par camion.

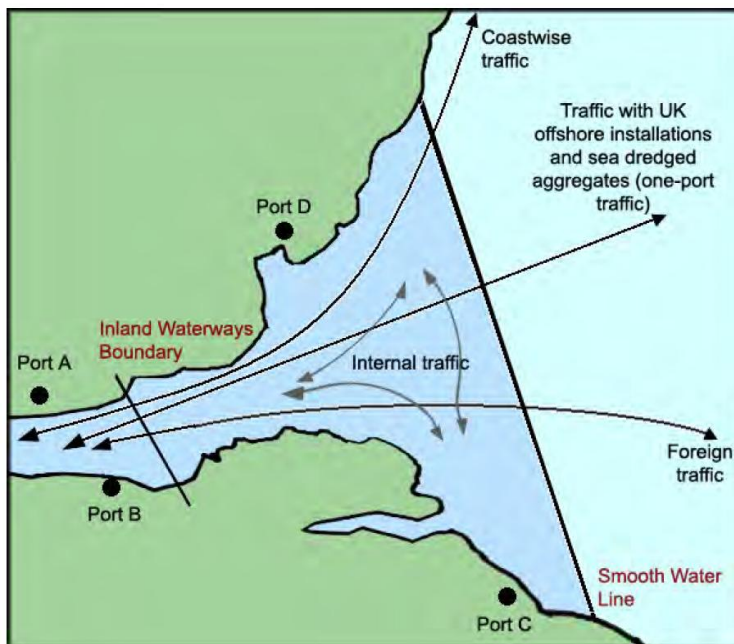
Au-delà même du secteur des déchets, le transport unitarisé conteneurisé est déjà étudié comme un levier d'économie par certains distributeurs britanniques. Tesco et Sainsbury's ont mené des programmes-tests à Londres et à Manchester pour livrer respectivement une usine d'embouteillage de bouteilles de vin et un magasin de l'Ouest londonien. (Rapport Freight Modal Choice Study: Addressable Markets, 2010).

### Conclusion

Le transport fluvial britannique a pu depuis 2000 maintenir une part modale stable en s'appuyant sur des fleuves et estuaires dominant le trafic global grâce à leur relation privilégiée à des ports maritimes internationaux. Le trafic fluvial stricto sensu souffre cependant d'une relative ignorance de la part des pouvoirs publics nationaux, et ce en raison notamment de l'éclatement de la gouvernance. Les autorités locales ainsi que des acteurs privés, grâce à des initiatives isolées, parviennent à initier des actions en faveur de l'intermodalité et de la réduction du fret routier urbain.

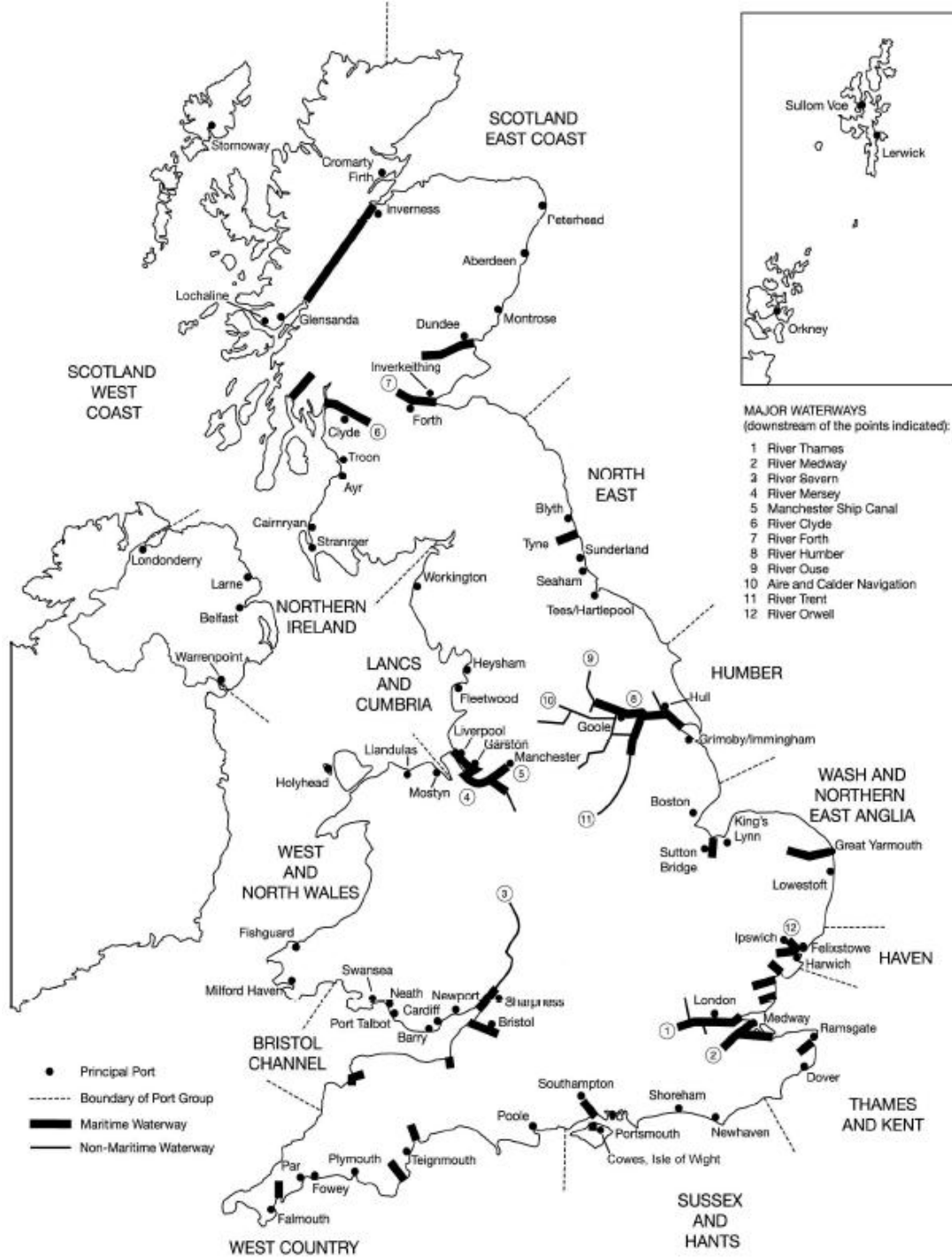
### Annexes :

Figure 1 : Schéma des différents types de trafic fluvial britannique (*waterborne traffic*)



Source : Department for transport

Figure 2 : Carte des principaux ports et voies d'eau britanniques (source Department for Transport)





**Projet FLUIDE (Fleuve, Urbain, Intermodal, Durable)**  
*Au service d'une mobilité durable : les grandes villes fluviales françaises et leur port.*  
**Etude comparée Paris-Lyon-Lille-Strasbourg et comparaisons internationales**  
**(2010/2013)**



Paris, Lyon, Lille et Strasbourg disposent chacune d'un ou plusieurs ports fluviaux situés au cœur de leur aire urbaine. Ces derniers peuvent-ils être au service d'une mobilité durable pour approvisionner en marchandises leur aire urbaine, depuis les grands flux internationaux jusqu'à la distribution en ville ?

<http://www.inrets.fr/les-partenariats/sites-web-projets-de-recherche/fluide.html>

