



BENJAMIN HOFMANN

Il est actuellement assistant de recherche gouvernance de l'énergie à l'Institut de science politique à l'université de Saint-Gall en Suisse. Il a été précédemment chargé de mission auprès du secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin à Strasbourg.

La navigation intérieure dans les chaînes logistiques : approche isolée ou multimodale ?

La viabilité future du transport fluvial dépend de sa meilleure intégration dans les chaînes logistiques. Mais le secteur aura bien du mal à y parvenir seul. Une approche multimodale est beaucoup plus prometteuse.

Trois événements récents soulèvent des questions importantes sur la poursuite de l'intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques. Premièrement, en France, les perspectives du projet de canal Seine-Nord Europe ont fait l'objet d'un vif débat. Mais l'avenir de la navigation intérieure réside-t-il vraiment dans les grands projets d'infrastructure en ces temps de restrictions budgétaires ? Deuxièmement, cet été a de nouveau connu de longs temps d'attente pour l'accueil des bateaux de navigation intérieure dans les ports maritimes ARA. Que faut-il pour rendre la manutention plus rapide et plus fiable ? Troisièmement, le transport fluvial a pu absorber une partie du volume de marchandises affectées par la fermeture de sept semaines de la ligne du Rhin supérieur des chemins de fer allemands. Le transport fluvial devrait-il coopérer davantage avec le rail ou devrait-il plutôt le concurrencer ?

Optimiser et numériser les voies navigables existantes

De nouvelles infrastructures telles que le canal Seine-Nord Europe peuvent ouvrir des marchés supplémentaires au transport fluvial mais nécessitent des investissements très importants. Si les ressources financières sont limitées, l'optimisation des voies navigables existantes devrait avoir la priorité. Cela inclut la modernisation des infrastructures d'écluses et de ports mais surtout la réalisation des gains d'efficacité par la numérisation du secteur. Les technologies numériques aident à connecter les différents maillons de la chaîne logistique, à planifier le transport de manière plus fiable, à économiser du carburant et à accroître la sécurité. Les moteurs de la nu-

mérisation seront les entreprises elles-mêmes. Leurs initiatives ainsi que le transfert de connaissances provenant d'autres secteurs pourraient être stimulés par des programmes européens. La numérisation de la navigation intérieure doit également s'accompagner d'un cadre réglementaire. La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), qui a acquis beaucoup d'expérience dans le domaine des Services d'information fluviale (SIF), est particulièrement bien placée pour développer un tel cadre en coopération avec l'Union européenne (UE).

Créer des alliances stratégiques entre navigation maritime et intérieure

Les longs délais d'attente pour les barges dans les ports maritimes réduisent la fiabilité du transport fluvial et augmentent les coûts de transport. À l'origine du problème, il y a entre autres le traitement préférentiel des grands navires de mer et le manque de coordination entre les terminaux maritimes et intérieurs. Le port de Rotterdam a récemment lancé un dialogue pour améliorer la situation. Cependant, des mesures efficaces ne seront possibles que si tous les acteurs concernés y participent de manière constructive. Notamment, le secteur maritime doit reconnaître que l'accueil rapide et fiable des bateaux de navigation fluviale, faisant partie de la liaison avec l'arrière-pays, répond à son propre intérêt. En outre, les ports et terminaux intérieurs doivent considérer que l'harmonisation de leur fonctionnement avec celui des ports maritimes simplifierait les processus logistiques.



© ADOBE STOCK

Coopérer d'égal à égal avec le rail

Les lignes ferroviaires et les voies navigables sont vulnérables. Dans le passé, des accidents ont provoqué des fermetures à plusieurs reprises. Dans certains corridors, les capacités de réserve partagées pourraient donc accroître la fiabilité de ces deux modes de transport respectueux de l'environnement. Cependant, les trains de fret et les barges sont également en concurrence partielle, par exemple, sur l'axe rhénan. Mais alors que l'infrastructure ferroviaire sur le Rhin est surchargée, il y a encore des capacités libres sur la voie navigable. Une priorité stratégique en faveur de la voie navigable contournerait non seulement les goulots d'étranglement ferroviaires en Allemagne et au Benelux mais réduirait

aussi la pollution sonore causée par les trains de marchandises dans la vallée étroite du Rhin moyen. Les grandes compagnies ferroviaires, en particulier, devraient être sensibilisées aux avantages du transport fluvial et encouragées à acquérir des participations stratégiques dans des entreprises de la navigation intérieure. Avec une approche isolée, la navigation intérieure ne pourra guère améliorer sa position dans les chaînes logistiques. Seule une stratégie multimodale promet une meilleure intégration. Une telle stratégie consiste à moderniser et à numériser les infrastructures existantes, à mettre en place des alliances stratégiques entre la navigation maritime et intérieure, et à établir une coopération entre pairs avec le rail pour mieux exploiter les atouts du transport fluvial. ■

Benjamin Hofmann