



Coopération entre les ports maritimes et les plateformes intérieures (“freight village”)

Bruno VERGOBBI

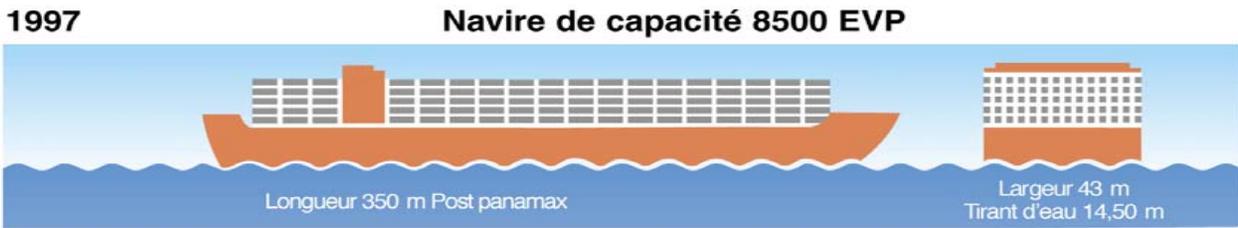
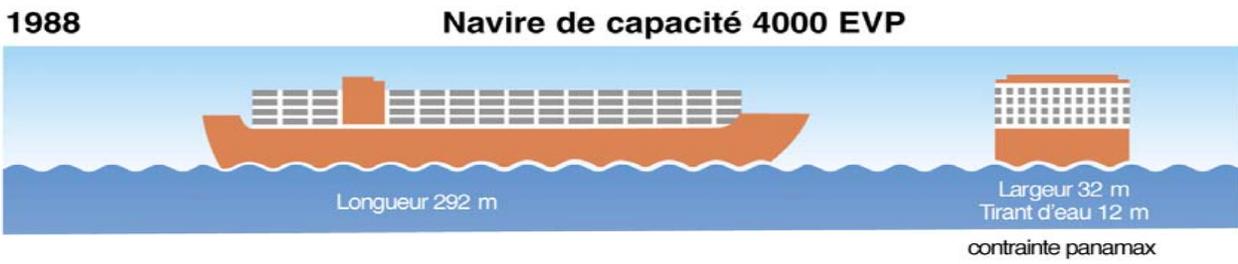
Délégué général de l'UPACCIM

(Union des Ports Autonomes et des Chambres de Commerce et d'Industrie Maritimes)



La coopération avec les plateformes intérieures: un enjeu essentiel pour les ports maritimes et une des clés du succès

- L'augmentation importante de la taille des navires porte-conteneurs sur les lignes transocéaniques, qui répond à la croissance très rapide du commerce international et à des objectifs de baisse du coût de transport maritime, impose une massification des flux sur les ports desservis (en nombre de plus en plus restreint).
- Ces flux ont soit une origine/destination terrestre (« trafic d'hinterland »), soit une origine/destination maritime (« feeding »); en général un mélange des deux.
- Si on fait abstraction des ports situés au carrefour de routes maritimes et dont l'activité peut être basée sur le seul transbordement entre lignes maritimes, les grands ports de commerce ont besoin de consolider des flux en provenance d'un hinterland le plus étendu possible: les plateformes intérieures jouent un rôle essentiel dans ce processus de consolidation.

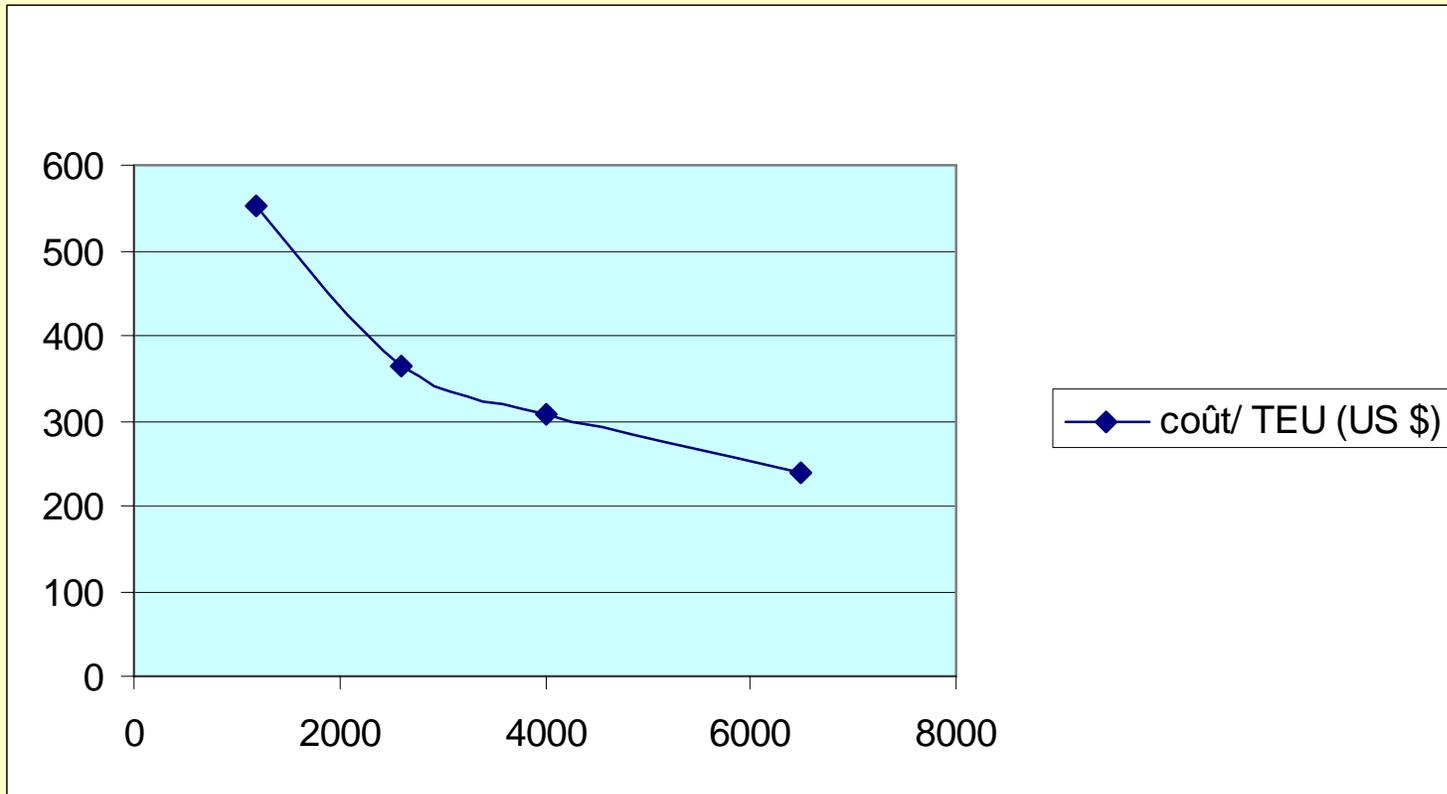


2006 **Emma MAERSK** 11 000 TEU !

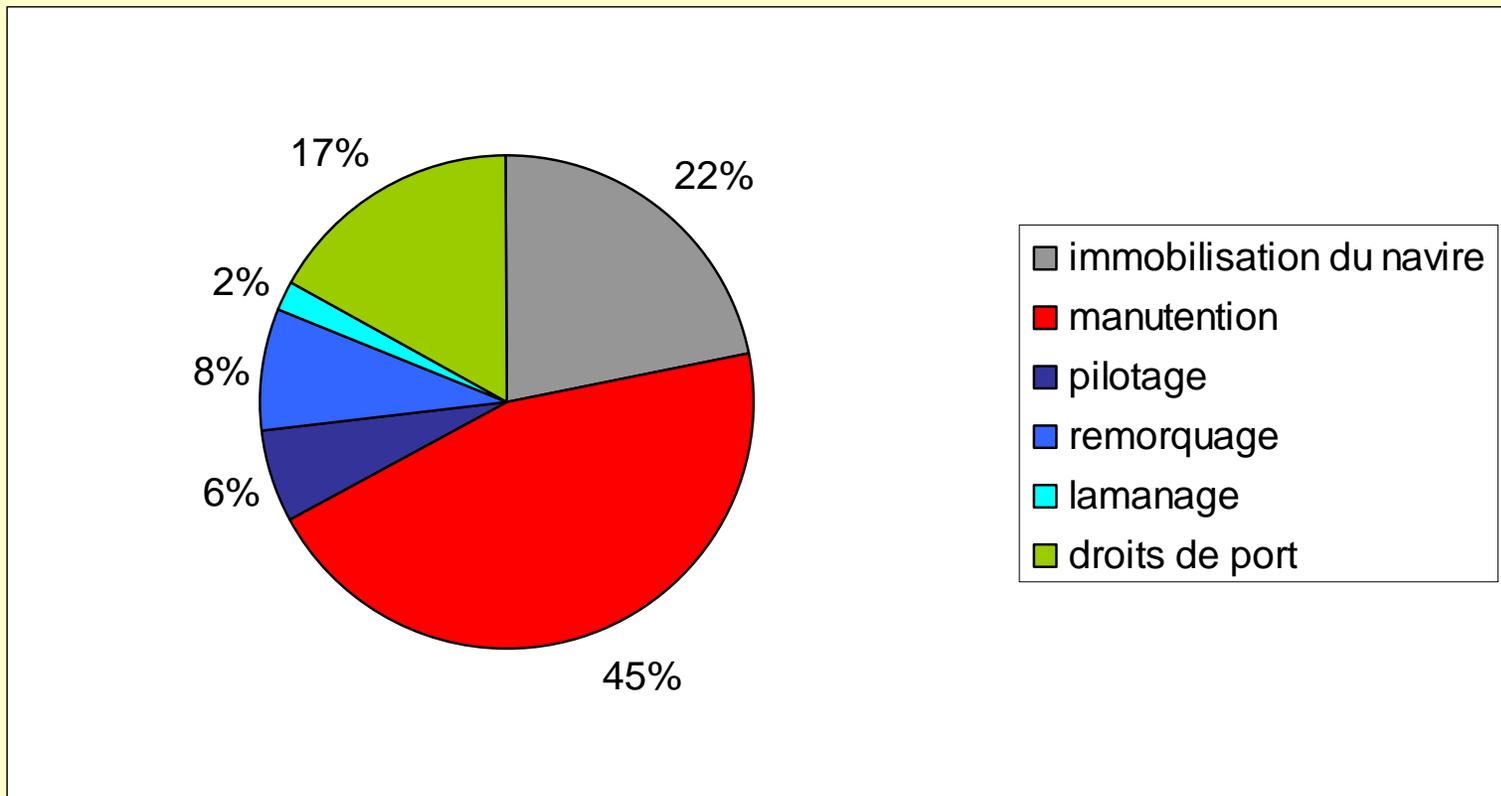




Prix de revient par cellule (TEU) en fonction de la taille des porte-conteneurs sur la route maritime de l'Atlantique Nord (2002)



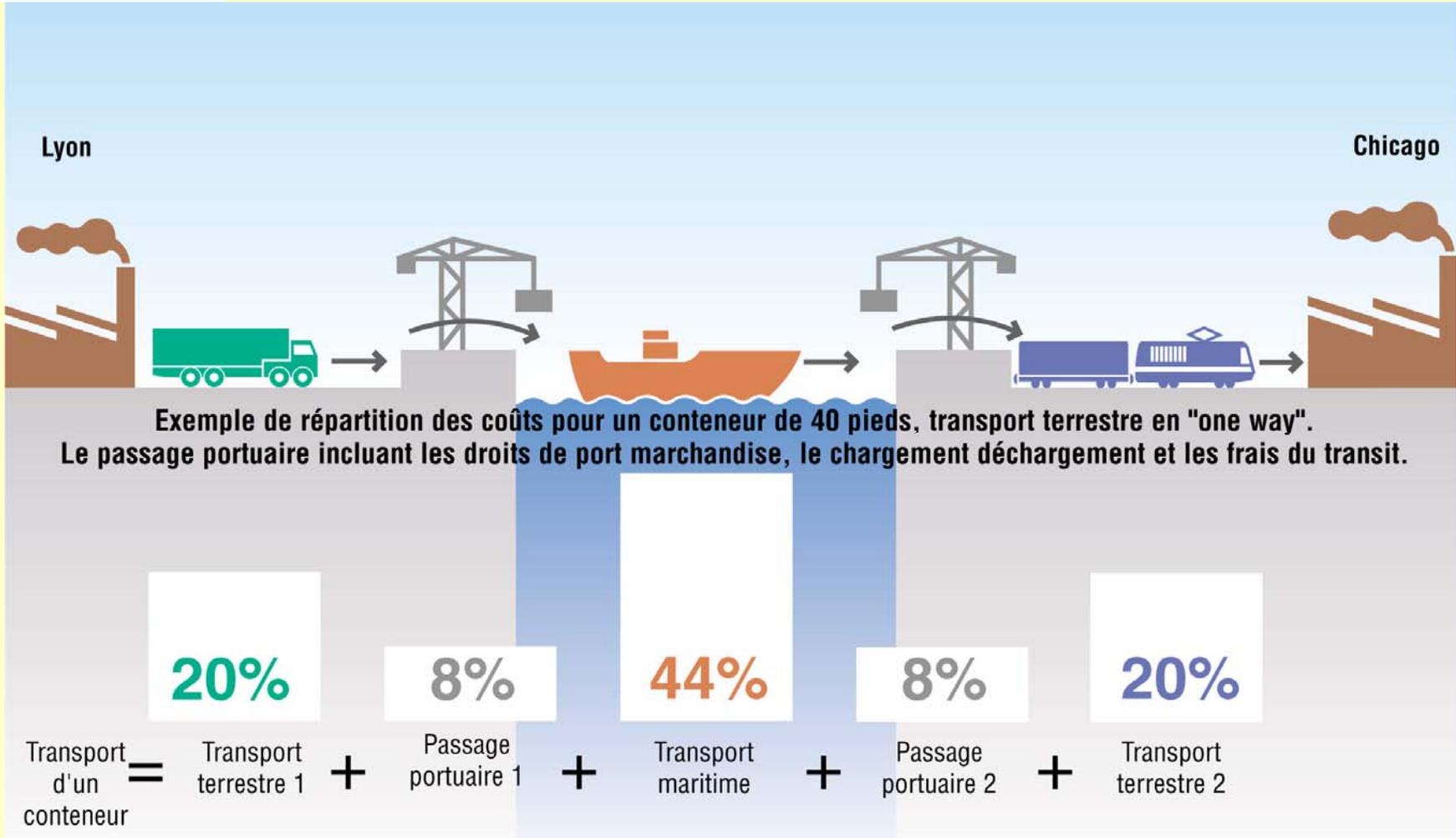
Répartition des frais portuaires sur un porte-conteneurs de 4000 TEU (sur une base de 500 TEU manutentionnés au cours de l'escale)



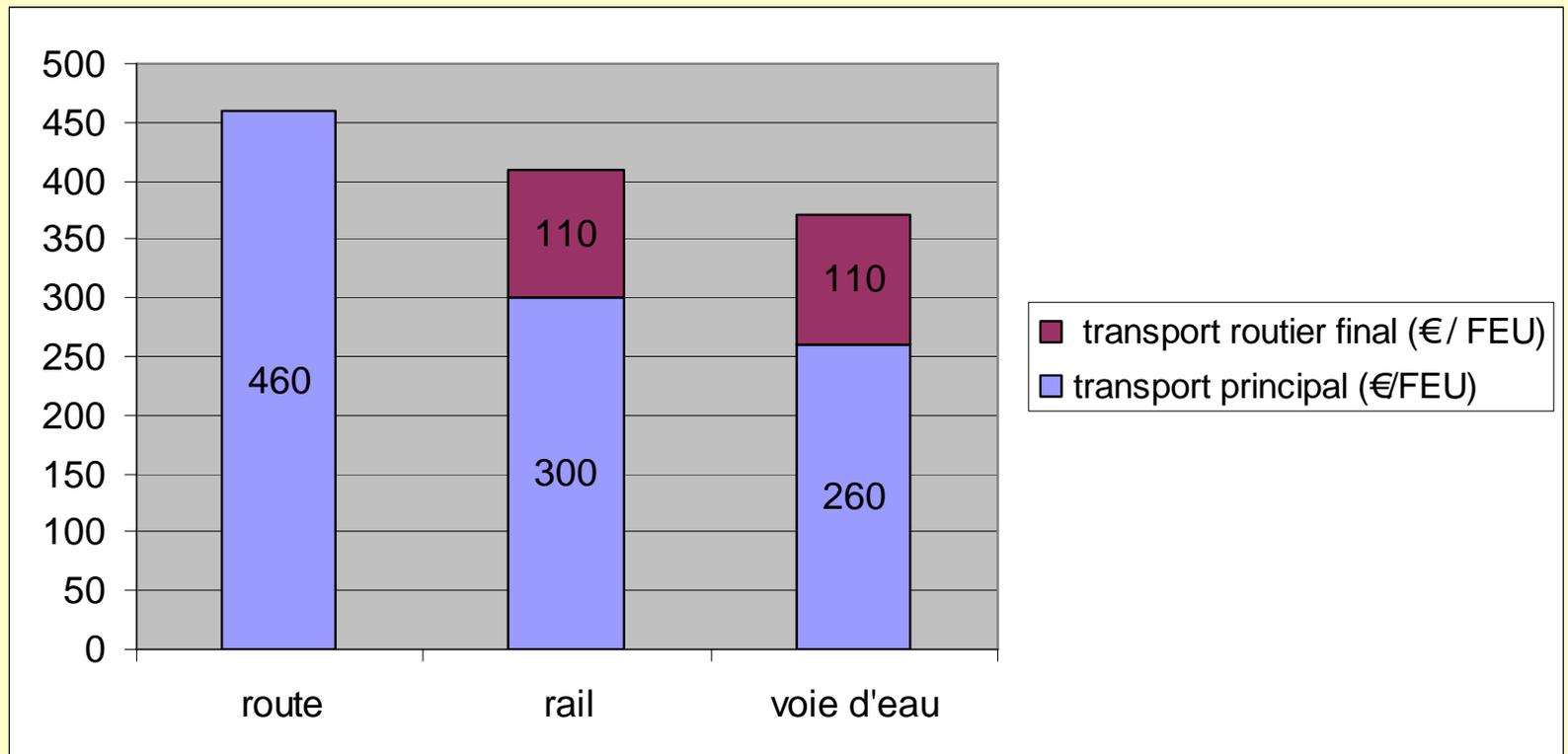


Une coopération entre un port maritime et un « freight village » va permettre:

- de consolider sur cette plateforme intérieure des trafics liés aux activités logistiques qui y sont implantées et des trafics provenant de son hinterland naturel,
- permettant ainsi le recours à des transports massifiés (train ou barge fluviale), plus économiques et plus respectueux de l'environnement que le transport routier sur le trajet entre le port et le « freight village ».
- Mais aussi:
 - de proposer aux armements d'assurer sur la plateforme le stockage tampon de conteneurs vide
 - de connecter la plateforme au système informatique portuaire pour faciliter les procédures documentaires pour les conteneurs transitant par la plateforme (dédouanement à distance...)



Coûts de transport entre Rotterdam et Mannheim (500 km)





UNECE Working Party on Intermodal Transports and Logistics 1-2 October 2007



Pourquoi ces plateformes intérieures ne sont pas de simples lieux de rupture de charge: rail/route; voie d'eau/route...?

- développement de la fonction logistique, portée par la mondialisation des échanges et la modification des processus de production qui en résulte (stockage, conditionnement, mise aux normes, assemblage, distribution...) et qui bénéficie sur ces plateformes de la qualité de l'offre de transport à destination des ports
- échec en matière ferroviaire des réseaux fondés sur des points nodaux de type « hub and spokes », qui sont remplacés par des trains d'axe offrant des conditions bien plus favorables en terme de fiabilité et de prix



UNECE Working Party on Intermodal Transports and Logistics 1-2 October 2007



PLATES-FORMES MULTIMODALES POUR LES CONTENEURS SUR L'AXE SEINE

- Existant
- Projets à Court Terme
- Projets à Moyen / Long Terme

LE HAVRE

RADICATEL

ROUEN

LIMAY

ACHERES

EVRY - CORBEIL

MONTEREAU

SENS

LONGUEIL Ste MARIE

BRUYERES/OISE

SAINT-OUEN L'AUMONE

GENNEVILLIERS

BONNEUIL/MARNE

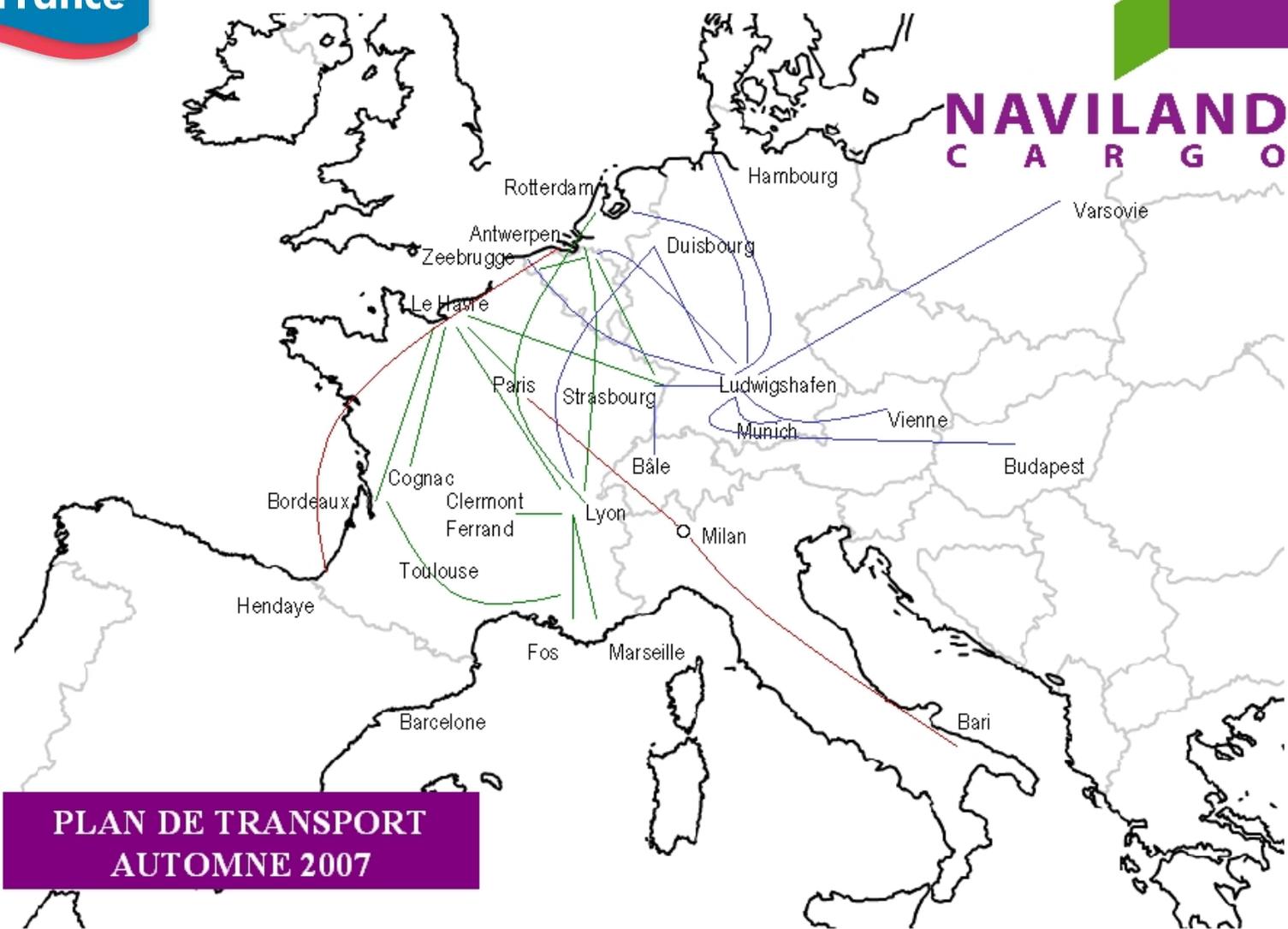
NOGENT/SEINE

PROJET DE CANAL
SEINE-NORD EUROPE



PORT AUTONOME DU HAVRE





**PLAN DE TRANSPORT
AUTOMNE 2007**



Merci pour votre attention