

En février 2023 et septembre 2023, certains membres du Comité économique ont échangé avec les plateformes mises en place par les Ports de Rotterdam (février 2023) et d'Anvers-Bruges (septembre 2023) au sujet de la manutention des conteneurs fluviaux dans les ports maritimes.

Par ailleurs, les principales conclusions de ces échanges pourraient être résumées ainsi :

Concernant l'état des lieux :

- L'optimisation du chargement/déchargement des conteneurs fluviaux dans les ports maritimes n'est que l'un des éléments de la thématique générale d'un transport fluvial de conteneurs efficace.
- Il y a une compréhension commune des raisons expliquant les inefficacités au niveau de la chaîne logistique conteneur, et les acteurs sont fortement impactés par les perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales.
- Les inefficacités ont des effets négatifs conséquents pour le transport fluvial de conteneurs : coûts élevés et pertes financières pour les exploitants de bateaux / armements fluviaux, perte de fiabilité et report modal inversé.
- L'efficacité des liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays est essentielle pour la prospérité du transport de conteneurs sur le Rhin.
- Le durcissement des conditions de surestaries et détention (« demurrage and detention ») est un vrai problème pour le transport fluvial et le transport multimodal plus généralement. Une étude est en cours au niveau des Pays-Bas pour mesurer l'impact de ces conditions sur le transport fluvial.
- La politique liée au dépôt des conteneurs vides menée par les transporteurs maritimes ne favorise pas les transporteurs fluviaux et le transport multimodal.
- En septembre 2023, il n'existait plus de perturbation majeure de la chaîne logistique conteneurs. Le sentiment d'urgence à traiter ce problème était donc moins présent et ce temps était vu comme devant être utilisé pour se préparer aux potentielles prochaines perturbations et anticiper des solutions structurelles de long terme. Ce répit était de courte durée puisque la situation en mer Rouge depuis la mi-novembre en raison des attaques des rebelles Houthis visant des navires marchands déstabilise lourdement le transport par conteneur.
- Concernant l'utilisation des outils numériques, il existe des enjeux liés à l'usage et à la confidentialité des données. En particulier, une réticence plus importante semble exister au niveau des transitaires (« freight forwarders »), en concurrence directe avec les transporteurs maritimes sur le marché de la logistique de l'hinterland (« merchant haulage vs. carrier haulage »).

Concernant les solutions et le rôle des différents acteurs :

- Au terme de discussions circonstanciées, les solutions listées en annexe semblent toutes pertinentes.
- La création d'un climat de confiance entre tous les acteurs est un facteur clé pour trouver des solutions permettant d'assurer une manutention efficace des barges porte-conteneurs dans les ports.
- Des initiatives sont en cours concernant la mise en place d'infrastructures dédiées pour la manutention des conteneurs fluviaux dans les ports maritimes mais ces dernières prennent du temps.
- Malgré les problématiques évoquées plus haut, les outils numériques devraient encourager le partage des informations entre tous les acteurs de la chaîne logistique en temps réel et la

planification centralisée / intégrale de l'utilisation de bateaux de navigation intérieure dans les ports maritimes. Le système RPIS (RiverPorts Information System) et le concept Nextlogic en sont des exemples pratiques.

- Des mesures pour stimuler le report modal vers le transport fluvial sont essentielles et pourraient continuer à être soutenues par des interventions des pouvoirs publics. Ce rôle réside principalement dans l'exercice d'une influence conduisant à des modifications de la réglementation (par exemple sur la politique des surestaries et de détention), le financement public, la sensibilisation des acteurs et la politique relative au report modal et la fiabilité de la voie d'eau.
- Le rôle des ports maritimes (lire la partie consacrée aux entreprises / autorités portuaires) est essentiel pour réunir les acteurs afin d'améliorer l'efficacité du chargement et du déchargement de conteneurs fluviaux dans les ports.
- Le rôle de la CCNR est principalement celui d'une plateforme d'échange au niveau international en vue d'identifier des pistes pour favoriser le report modal et la fiabilité et la robustesse de la voie d'eau (ainsi que des écluses et des ponts), aspects qui sont directement liés au développement du transport de conteneurs sur le Rhin.

\*\*\*