

## Exemples à suivre ...

Transport fluvial de marchandises en Rhône-Alpes



RIVER SHUTTLE CONTAINERS



# Transport fluvial de conteneurs sur le Rhône par River Shuttle Containers (RSC)

## Date de mise en œuvre :

- Lancement : 2001

## Organisme :

- River Shuttle Containers

## Partenaire(s) :

- ADEME Rhône-Alpes  
- Voies Navigables de France

## Coûts :

- Investissement :  
2 200 k€ (achat de deux barges neuves)  
  
- Financement ADEME :  
200 k€

## Bilan en chiffres :

- Sur le Rhône, passage de 2 610 EVP à 44 000 EVP transportés entre 2000 et 2005

Pour une base de 50 000 conteneurs transportés par an :

- 537 tonnes de CO<sub>2</sub> évitées  
- 53,3% tonnes équivalent pétrole évitées  
- 3 700 camions évités

- Sur la Seine, 10 000 EVP transportés en 2005

## Contexte et enjeux

La société River Shuttle Containers (RSC) a pour vocation le développement du transport fluvial de conteneurs. Créée en octobre 2001, elle a choisi dans un premier temps de lancer une ligne régulière sur l'axe fluvial Rhône-Saône. Ceci représentait une innovation car ce couloir était très peu utilisé contrairement à ceux du Rhin et de la Seine. En 2000, sur les 112 000 EVP (Equivalent Vingt Pieds)\* transitant entre la Bourgogne, Rhône-Alpes et Fos-sur-Mer, **seulement 2 000 transitaient par voie fluviale**, ce qui ne correspondait qu'à **1% de la répartition modale du trafic EVP contre 24% pour le rail et 75% pour le routier**. Face à ce constat et conscient des enjeux économiques et environnementaux, RSC a décidé de **développer en 2001 une stratégie intermodale (fleuve/route) sur l'axe Rhône-Saône**. L'objectif fixé par RSC pour 2006 est de faire transiter 50 000 EVP par voie fluviale sur l'axe rhodanien.

Les transports représentent **66% de la consommation de produits pétroliers à usage énergétique en France**. En matière de lutte contre le changement climatique, le transport est devenu en l'espace de 40 ans le premier secteur émetteur de CO<sub>2</sub> dans notre pays avec **35% des émissions**. **Les flux de marchandises sont quant à eux responsables pour plus de 40% des émissions du secteur des transports** et pour plus de **10% des émissions totales de la France** tous secteurs confondus.

L'ADEME soutient donc fortement les modes alternatifs au transport routier que sont le ferroviaire, le fluvial, le cabotage maritime et le transport combiné rail-route. Plus particulièrement, **le transport fluvial** constitue une alternative intéressante au transport routier de marchandises. **En terme d'efficacité énergétique, 1 kg de pétrole permet de déplacer, sur 1 kilomètre, 83 tonnes par voie fluviale alors qu'il ne déplace par camion que 39 tonnes**. Ce mode de transport permet également de **diminuer considérablement l'occupation de l'espace et de décongestionner la route**. Enfin, il présente des coûts internes (coûts de transport) et externes (nuisances sonores, pollution, sécurité,...) bien moindres que la route.

\*EVP : (*twenty-feet equivalent unit* ou *TEU* en anglais) est une unité de mesure de conteneurs, lesquels font conventionnellement 20 pieds de longueur (la norme ISO 668:1995 définit des conteneurs de 10, 20 et 40 pieds).

## Présentation de la démarche

Le dispositif de transport fluvial conteneurisé offre une **prestation dite « bout à bout »** qui combine le **transport fluvial et routier** entre l'entrepôt du client et les ports de chargement / déchargement. Au démarrage du projet sur le Rhône en 2001, RSC effectuait **deux allers-retours par semaine** grâce à **2 pousseurs et 6 barges d'une capacité de 90 EVP chacune**. Aujourd'hui, **la capacité annuelle de la flotte RSC sur cet axe est de 69 000 EVP**. En raison des contraintes (écluses), la capacité maximale d'un convoi est limitée à 288 EVP (2 x 144 EVP) sur le Rhône. Dès la première année de fonctionnement, 22 000 EVP ont été transportés par RSC pour des industriels implantés en Bourgogne et en Rhône-Alpes tels que Danone, Michelin, Conforama, Rhodia... Le volume transporté sur le Rhône en 2005 a été de **44 000 EVP**. La stratégie développée par RSC suscite un réel engouement non seulement parce que la prestation proposée est moins chère que le transport routier mais aussi parce qu'elle s'inscrit dans le cadre d'une nouvelle organisation logistique répondant aux principes du développement durable. Sur une base de 50 000 EVP annuels, la consommation d'énergie liée à l'utilisation du mode fluvial permettra une économie nette de l'ordre de **53,3% tonnes équivalent pétrole** et de **537 tonnes de CO<sub>2</sub>, soit une réduction de 52% des émissions**. En janvier 2005, fort de son succès sur cet axe, RSC a lancé une **ligne fluviale régulière quadri-hebdomadaire sur la Seine, entre les ports du Havre et de Gennevilliers**. Sur ce nouvel axe, 10 000 EVP ont déjà été transportés en 2005.

## Données techniques

Ce dispositif alliant à la fois le routier et le fluvial permet de **décongestionner les axes routiers et d'être plus respectueux de l'environnement**. En effet, un transport annuel de **50 000 EVP** par fleuve correspond à une **réduction de 37 000 camions par an sur l'autoroute A7**, soit une chute de trafic sur cet axe de l'ordre de 1%. En prenant en compte la distance moyenne parcourue par ces camions, **le nombre de kilomètres évités grâce à ce dispositif est estimé annuellement à environ 13 millions**.

## Enseignements

Cette solution de transport combiné fleuve-route est une solution performante d'un point de vue environnemental, qui se traduit par des bénéfices tangibles pour la collectivité sous forme de réductions de nuisances sonores et de diminution de congestion sur les axes routiers grâce au transfert de trafic routier vers le fluvial. Au-delà l'impact économique est également important puisque le fluvial permet d'offrir aux entreprises une prestation logistique souvent moins coûteuse que le transport routier.

*« Je pense que le transport combiné fleuve / route constitue une réelle solution logistique et économique pour le client. Les volumes transportés depuis le lancement de RSC, en témoignent. L'impact écologique n'est évidemment plus à prouver, et nous sommes très heureux de participer par notre exploitation à l'effort environnemental. »*

*Philippe WOEHREL, Directeur Général de River Shuttle Containers*



Une des barges acheminant les conteneurs

## Facteurs de reproductibilité

Ce type d'opération est reproductible sur les **bassins fluviaux adaptés au passage de péniches de grandes capacités** et reliés à des ports maritimes dynamiques qui traitent des conteneurs **en import et en export**.

### Pour en savoir plus :

- consulter sur le site Internet de l'ADEME notre rubrique transport ([www.ademe.fr/transports](http://www.ademe.fr/transports))
- « Transfert modal de marchandises », ADEME Editions, réf. 5217
- « Transport combiné de marchandises, Aides aux transporteurs et chargeurs », ADEME Editions, réf. 4846
- consulter le site Internet des Voies Navigables de France ([www.vnf.fr](http://www.vnf.fr))

### Contacts :

River Shuttle Containers  
Fatiha El Amrani – Chef de Ligne  
[ho.felamrani@rsc.fr](mailto:ho.felamrani@rsc.fr)  
  
ADEME Rhône-Alpes  
Tel : 04 72 83 46 00  
[ademe.rhone-alpes@ademe.fr](mailto:ademe.rhone-alpes@ademe.fr)