

# EXEMPLES A SUIVRE DE TRANSPORT COMBINE



## NESTLÉ-CCES



FLEUVE - ROUTE

PRODUITS AGRO-ALIMENTAIRES. LAIT EN POUDRE

### BOUÉ-ANVERS



### Acteurs impliqués

Chargeur : NESTLÉ  
Opérateur : CCES

Depuis sa création en 1996, CCES ne cesse de voir son trafic augmenter. En 2003, celui-ci a progressé de 46,7%, hausse due à une demande plus importante sur sa ligne régulière vers Anvers et à l'ouverture d'une ligne vers Rotterdam. En 2006 son trafic passe à 40 000 EVP, une hausse de près de 43% par rapport à 2005 grâce à la conjugaison de ses trois terminaux. Aujourd'hui Nestlé, qui a participé au développement CCES, fait transiter plus de 740 EVP par an au départ de Boué vers Anvers.

## Contexte de la liaison de transport combiné

### Nature du projet

**Type de TC :** Fleuve-Route dans le prolongement d'une ligne maritime  
**Secteurs d'activité :** Agro-industrie  
**Type de marchandises :** Lait en Poudre  
**Date de création :** 1998

### L'opérateur/ commissionnaire CCES

Installé à Prouvy au carrefour des trois voies de communication, route, fer et canal à grand gabarit, la société Conteneurs Combinés Escaut Services (CCES), au capital de 152 000€ assure au départ de Valenciennes, Dourges et Bethune, la desserte par voies navigables des grands ports européens (Anvers, Rotterdam, Dunkerque via NCS).

Né en 1996 de l'alliance d'Escofi, qui gère plusieurs plates-formes logistiques et qui détient 50% du capital, et l'allemand CCS (armement rhénan) avec également 50%, CCES est un opérateur privé qui gère ses propres plateformes de transports combinés pour de nombreuses entreprises de la région Nord/Pas de Calais telles Nestlé ou Toyota.

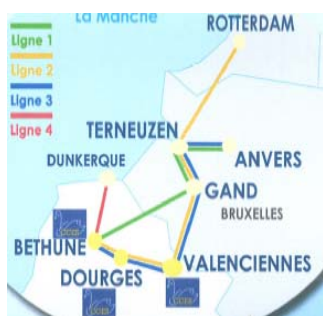
Aujourd'hui CCES, avec 8 barges en service, opère sur cinq lignes :

- 1) Bethune→Gand→Terneuzen→Anvers
- 2) Bethune→Dourges→Valenciennes→Gand→Rotterdam
- 3) Bethune→Dourges→Valenciennes→Gand→Terneuzen→Anvers
- 4) Dunkerque→Valenciennes via NCS

### Description des opérations

Les exportations de l'usine Nestlé de Boué vers le Moyen Orient représentent une grande partie de leur trafic, c'est pourquoi il est indispensable de trouver le moyen d'acheminer les marchandises le plus sûrement possible et d'utiliser le moyen le plus fiable afin de garantir le « juste à temps ».

Le plan de voyage établi trimestriellement par CCES est distribué à Nestlé, lui permettant donc de prévoir l'envoi des marchandises en fonction des impératifs fixés par les clients. C'était une opération innovante pour Nestlé qui n'avait jamais eu recours à ce type de transport



### Trajet emprunté



### Genèse du projet

L'opération avec Nestlé a débuté en 1998, alors que CCES avait de nombreux clients comme Soufflet, qui opère une malterie sur le terminal de Prouvy.

Au départ, le trafic Nestlé, qui était un très grand exportateur avec plus de 15 conteneurs par semaine, était exclusivement acheminé par la route.

Les impératifs de délais vis-à-vis des chargements des navires ont obligé les responsables logistiques du groupe à réfléchir à une alternative à la route qui serait beaucoup plus fiable, car les aléas du transport routier sur cet axe, à l'entrée du port Anvers ainsi que dans la périphérie de Bruxelles ont rendu le transport routier très contraignant. Le transfert modal se fait progressivement. En 1998, seule une partie du trafic transitait par le fleuve, l'autre partie étant maintenue sur la route, ceci afin de pouvoir établir une comparaison. Ce qui a d'abord séduit Nestlé a été la proximité de l'usine et de la plate forme fluviale (seulement 45km), puis, après une période d'essai de 6 mois, la fiabilité du transport fluvial, la sécurité et le coût, ont amené les responsables logistiques à transférer tout le trafic sur le fleuve.

## Organisation logistique et technique

### Actions réalisées en amont de la mise en place de la liaison

Le chargeur et l'opérateur ont travaillé ensemble pour la mise en place de l'opération. Il était essentiel d'avoir une coordination entre les différents acteurs de l'opération ; le chargeur, l'opérateur et le transitaire à Anvers (COPEX).

### Description des opérations logistiques

CCES, opère au départ de Prouvy vers Anvers à raison de 6 départs par semaine. Au total CCES achemine vers Anvers plus de 38000 EVP par an. Nestlé utilise ce service pour acheminer sa marchandise vers le port maritime pour l'export vers le Moyen Orient.

L'usine de Nestlé se trouve à Boué à 45 km de Prouvy. Les conteneurs sont acheminés par des camions appartenant à CCES jusqu'au terminal fluvial de Prouvy (opéré également par CCES) La durée du pré-acheminement routier est d'1h. Le transbordement a lieu à l'aide de portiques électriques loués par CCES, les conteneurs sont alors mis sur barge et partent pour Anvers. La durée totale d'acheminement entre les deux plateformes est de 28h.

CCES est le seul prestataire de Nestlé pour cette liaison, mais pour CCES l'offre de transport est ouverte à d'autres chargeurs et à d'autres types de marchandises, le service est de plus en plus utilisé par des chargeurs de petite taille.

### Services associés au transport

Les chargeurs ont accès à un plan de voyage (horaires), ce qui leur permet d'avoir une traçabilité précise des chargements/déchargements de leur marchandise sur le trajet fluvial.

Pour Nestlé aucune offre de service complémentaire n'est associée à l'opération. Cependant, pour d'autres chargeurs, CCES propose des services annexes. Deux types de prestations :

- Prestations liées à la marchandise : contrôle qualité, opérations douanières car les documents sont établis par lot et non par conteneur isolé
- Prestations liées aux conteneurs : empotage/dépotage ; réparation des containers ; équipement des conteneurs (M+R).

La plateforme de Prouvy dispose d'une aire de stockage assez vaste : 1000 EVP.

### Conditions de délais

La fréquence des liaisons assez soutenue permet aux chargeurs d'avoir une plus grande flexibilité, car s'il y a un changement d'horaires ou de rendez-vous de positionnement, l'opérateur peut réagir assez rapidement sans que cela ait une incidence sur le booking du navire. En effet, les contraintes sont très fortes, notamment concernant les dates de chargement des navires transocéaniques. Cependant, le retard est extrêmement rare car le positionnement se fait suffisamment tôt.

### Facteurs d'optimisation

Selon ces deux acteurs, la diversification des transporteurs ainsi que l'augmentation du volume de marchandises permettraient d'augmenter le trafic fluvial (massification).

Pour l'opérateur, un autre élément permettrait d'optimiser l'opération : l'élargissement des plages horaires dans les écluses. En effet, souvent la barge attend 8h avant de pouvoir reprendre le trajet. L'élargissement des horaires permettrait d'améliorer l'offre de service. Il existe également les contraintes liées aux infrastructures des écluses, comme celle d'Evergem qui est un carrefour entre plusieurs canaux et où se produisent souvent des embouteillages.

### Éléments clefs

**Fiabilité et qualité du transport**

**Proximité de la plate-forme**

**Sécurité et Coût compétitif**

**Massification des flux**



### Éléments opérationnels

**Fréquence des liaisons** : 6 par semaine

**Vitesse moyenne** : 14 Km/h

**Trafic quotidien/hebdomadaire** : 740 EVP/an 15 EVP semaine

**Matériel utilisé** : Automoteurs, barges de 60 EVP

Portiques Electriques pour les transbordements

**Taux de trajets à vide** : 40%

**Fiabilité des délais** : 95%

**Conditionnement** : conteneurs qualité alimentaire

**Distance** : 190 km pour le TC (dont pré acheminement 45 km) et 250 km par la route

**Temps de parcours** : TC : 28h et par la route 3h

## Aspects environnementaux

Des études ont été réalisées afin de connaître les économies d'énergie et de mesurer les nuisances sonores dans l'environnement proche

Nestlé n'a pas fait d'études préalables et ne communique pas sur ce « mode de transport écologique ». CCES estime cependant que la sensibilité environnementale des consommateurs a considérablement augmenté depuis 10 ans et la communication sur ces aspects est extrêmement positive pour l'image de la société. CCES fait référence à l'impact environnemental dans sa plaquette de présentation et dans de nombreux articles.

## Aspects économiques

### Financement du projet de transport combiné

Le chargeur n'a pas obtenu d'aides de la part d'organismes publics. L'opérateur a lui obtenu des aides au démarrage de lignes conteneurs, 3 millions d'euros pour les installations et aides au transport (en fonction du taux de remplissage) de la part de VNF.

### Facteurs de prix

Le prix du transport a été un facteur important lors du choix du type de transport. Le prix du transport combiné est inférieur de 10% par rapport au « tout route ». Un avantage important est la proximité de l'usine et de la plateforme fluviale. Cela a une incidence sur le coût du transport dû à un coût de préacheminement extrêmement faible.

### Perspectives économiques et projets d'investissements

Nestlé ne prévoit pas de hausse significative du volume des marchandises transportées par le fleuve, du fait que beaucoup de leurs usines sont loin des plateformes.

CCES prévoit une hausse globale de son CA de 20 à 30% pour 2007 due à une diversification des chargeurs et par conséquent une augmentation de la demande. L'opérateur a un projet en cours : la construction d'un nouveau terminal au nord de Valenciennes.

## Aspects sociaux

Chez le chargeur, le recours au transport combiné n'a pas entraîné de facto la création d'emplois alors que la création de CCES a permis la création de 20 emplois directs et 50 emplois indirects. Le fait de disposer d'un service fluvial de qualité est un atout important et parfois majeur en termes de pérennisation du site existant et de développement d'activités, comme c'est le cas dans la région de valenciennes.

CCES considère que pour les transporteurs routiers il y a eu une diminution du temps de travail de leurs salariés, mais ceci facilite l'embauche car les chauffeurs n'ont pas à s'absenter de leur domicile. Les transporteurs routiers voient également diminuer leurs coûts variables, accroître leur productivité et peuvent mieux gérer leur matériel et leurs salariés.

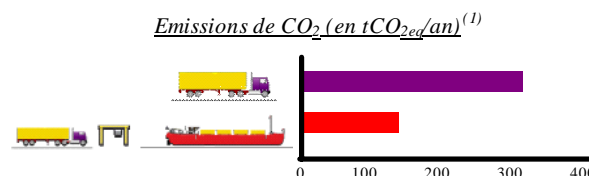
### Critères clés

**Emissions de GES évitées** : 161 tonnes de CO<sub>2</sub>eq.

**Economie d'émissions par rapport au scénario routier** : 50%

**Nombre de camions évités sur la route** : 580 camions

**Consommation de carburants évités** : 60 600 litres de gazole



(1) Données calculées à partir de la méthodologie du bilan carbone de l'ADEME sur la base des trajets aller-retour entre Boué et le port d'Anvers pour la période de janvier à décembre 2006.

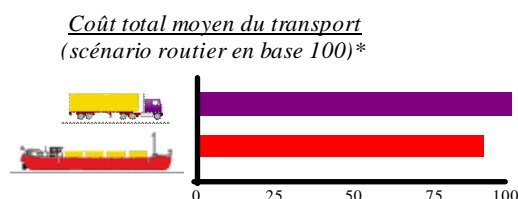
### Critères clés

Prix de revient estimé du transport combiné par rapport au routier : le transport combiné est 10% moins cher que le routier

Investissement en matériels dédiés :

Investissement pour la construction du terminal : 3 millions d'euros

Coûts de pré et post acheminement: NC



\* Pour des raisons de confidentialité, le prix du transport combiné est donné sous forme de comparaison par rapport au transport routier



## Comparaison avec un scénario routier

La solution retenue en cas d'absence de l'offre multimodale serait le trajet Boué-Anvers par route. Trois variables primordiales ont privilégié le choix du transport fluvial :

- La saturation d'un axe très congestionné : l'entrée du port d'Anvers et la périphérie de Bruxelles
- L'impact environnemental pris en compte pour des raisons tant d'image que réglementaires
- Le coût inférieur du transport fluvial de 10 à 15%

Les impératifs de chargement des navires ne permettaient pas de retards. Or la saturation des voies routières entraînaient constamment des retards importants et l'offre routière devenait par conséquent peu fiable et sûre.

D'autres aspects rendent le transport fluvial plus compétitif : des taux de remplissage plus élevés, une fréquence élevée des liaisons et la proximité des terminaux de l'usine Nestlé à Boué.

Par ailleurs, dans le cadre de cet exemple, il est intéressant de noter que la distance fluviale est inférieure à la distance routière : 190 kms contre 250 kms.

## Enseignements

### Facteurs de réussite déterminant de l'opération

Plusieurs facteurs ont contribué à la réussite de l'opération en question :

- La ponctualité : la régularité des barges et la courte distance terminal-usine permet de pallier aux encombrements routiers générateurs de retard
- La flexibilité : la proximité des terminaux avec les usines autorise aisément des changements de rendez-vous de positionnement
- Les gains sur les opérations douanières : les documents sont établis par lot et non par conteneur
- Les livraisons en « juste à temps » : c'est un facteur déterminant dans le choix du mode de transport. Le transport fluvial ne subit pas les encombrements et les restrictions de la circulation routière. Grâce à une bonne programmation et à une coordination entre le chargeur, l'opérateur et le transporteur, les marchandises arrivent à bon port dans les temps.

Outre ces facteurs, le transport combiné fleuve-route associe de manière optimale les deux modes de transport pour une même commande sans changement de contenant.

De manière plus générale, une ouverture d'esprit de la part des responsables logistiques qui ont anticipé l'engorgement des routes ainsi que la coordination avec le transitaire ont facilité la réussite de l'opération.

### Freins et obstacles rencontrés

Les principaux obstacles rencontrés lors de la mise en place de cette opération sont d'ordre interne (les propres salariés dans l'entreprise) mais aussi la difficulté de convaincre les chargeurs des avantages du transport combiné.

Un effort important a été fourni afin d'adapter les méthodes de travail et afin de former les salariés. Aujourd'hui chaque employé dispose d'un manuel qui décrit comment traiter l'opération depuis sa saisie jusqu'à sa facturation. Pour le chargeur il était difficile de convaincre de la compétitivité du transport combiné par rapport au transport routier : le temps de trajet est globalement plus long

Il a fallu également changer les habitudes de travail car dans le cadre du transport routier, le chargeur passe commande et l'enlèvement se fait très rapidement alors que pour le transport combiné il faut prévoir les enlèvements longtemps à l'avance.

### Pistes d'amélioration et facteurs d'optimisation

Les acteurs impliqués dans cette opération estiment que les problèmes d'infrastructures restreignent la compétitivité de la navigation intérieure : les infrastructures des plate-formes, souvent trop petites ne répondent pas aux besoins d'un tel type de transport. Les infrastructures des canaux sont aussi un élément de blocage, un élargissement est indispensable car les barges plus larges ne peuvent pas être utilisées.

Par ailleurs, l'élargissement des plages horaires offertes sur les écluses permettrait d'améliorer l'offre de transport. Le fait que souvent elles soient fermées pendant plus de 8h a des conséquences importantes sur la durée d'acheminement des marchandises.

### ✉ Contacts

**Pierre MULLER**, CCES, Président,  
Tel : 03.27.21.99.20 Email : [pierre.muller@escofi.fr](mailto:pierre.muller@escofi.fr)

**Bernard DUPUIS**, Nestlé, Responsable service Overseas  
Tel : 01.60.53.28.43 Email : [bernard.dupuis@fr.nestle.com](mailto:bernard.dupuis@fr.nestle.com)

### 📖 Pour en savoir plus

**Sites des partenaires :**  
<http://www.escofi.fr>

**Sites de l'ADEME et Viacombi :**  
<http://www.viacombi.fr>  
<http://www.ademe.fr>