

JOURNEE DOCTORALE ENPC INRETS 16/09/2009



Les avantages concurrentiels du transport fluvial de marchandises

Application au Nord-Pas-de-Calais

Vincent Zurbach

Thèse réalisée sous conventionnement CIFRE

01/07 - 01/10

Sous la direction de A. Frémont (INRETS) et M. Meyer (VNF)

PLAN DE LA PRESENTATION

- Contexte : éléments de cadrage
- Problématique de recherche
- Méthode de travail & définition de l'aire d'étude
- Étude de cas sur la filière «véhicules neufs» :
résultats de recherche

CONTEXTE

Contexte professionnel

- Domination du transport routier : 85% à 90% de parts de marché (à nuancer selon les bassins)
- Une chaîne de transport de marchandises globale
- Un renouveau du transport fluvial : + 40% en 10 ans (en t et en t.km)
- Emergence de nouveaux marchés
- Des caractéristiques spécifiques de transport

Contexte scientifique

- Travaux sur transport fluvial marchandises peu nombreux

Contexte politique

- Le décideur s'intéresse au transport fluvial : Canal Grand Gabarit "Seine Escaut"

PROBLEMATIQUE DE RECHERCHE

- Les avantages concurrentiels du transport fluvial dans le transport de marchandises :

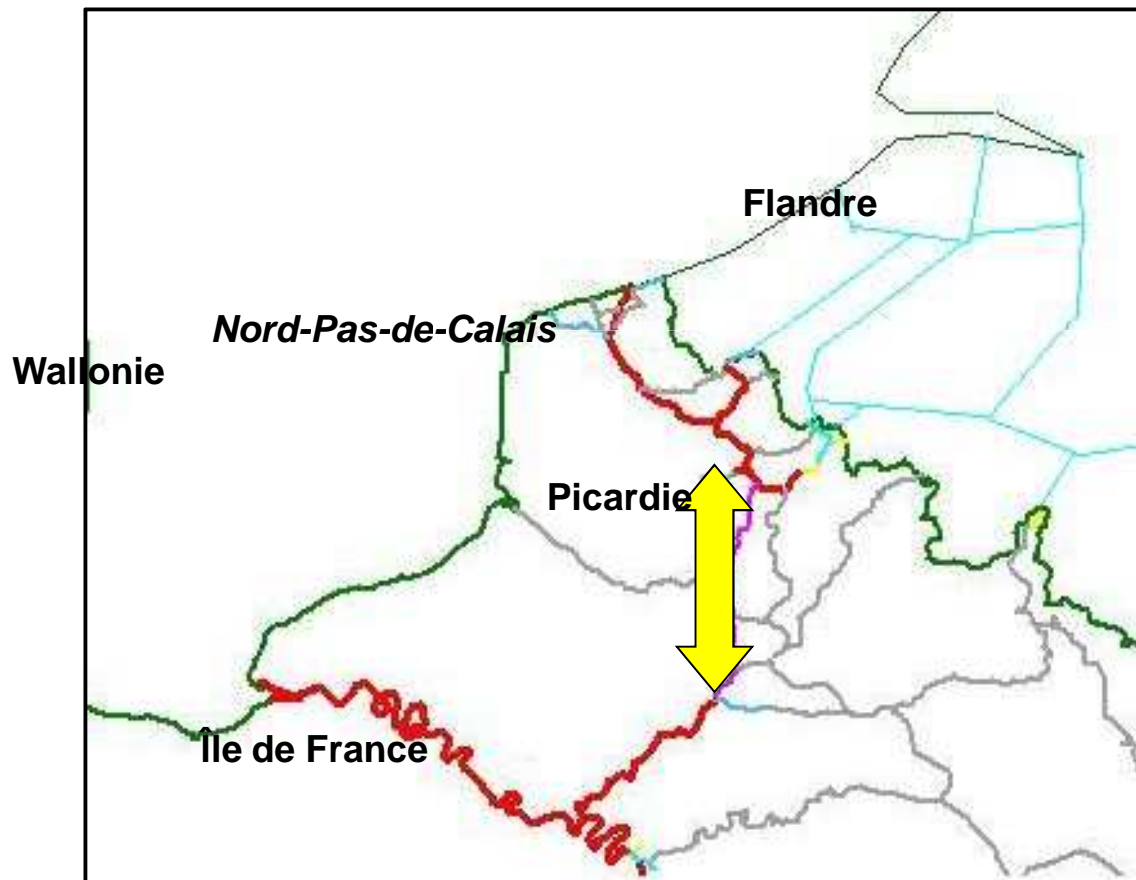
Comment intégrer le transport fluvial dans la chaîne de transport d'une firme organisatrice de transport ?

- Application au transport de Véhicules Neufs
- Dans le Nord-Pas-de-Calais et la zone Seine-Escaut

→ Quel est le pouvoir concurrentiel du transport fluvial ?

AIRE D'ETUDE

Liaison Seine-Escaut programmée pour 2013



Sources : VNF, 2007

FONDEMENT SCIENTIFIQUE

- Michael Porter : *les avantages concurrentiels des firmes*
- Comment une firme arrive à s'imposer dans un marché et comment arrive-t-elle à y rester ?

=> Jamais été traité dans le cadre du transport fluvial

=> Décliner cette théorie à un mode de transport original

OBJECTIFS

- Opérationnels : les opportunités de développement en Nord-Pas-Calais
 - L'analyse de la dynamique fluviale : stratégie concurrentielle sur un marché et un secteur
 - La pertinence du transport fluvial pour les nouveaux marchés : quelle réalité (niches...) ? Quel outil de travail pour VNF ?
- Scientifique : contribution à des débats scientifiques plus larges :
 - Tester la théorie des Avantages Concurrentiels des firmes sur un mode de transport marginal et en croissance
 - L'apport de l'analyse des facteurs externes sur la stratégie concurrentielle d'un mode de transport alternatif à la route

LA FILIERE “VEHICULES NEUFS”

- Inexistant dans l'aire d'étude
- Marché potentiel : 85 000 véhicules (Grande-Bretagne)
- Les spécificités de cette filière :
 - Une insertion dans une prestation de service "porte du chargeur à port maritime"
 - Une compression des coûts permanente
 - Des flux à sens unique
 - Le temps de transport
 - Les types de contrat

APPLICATION DU MODELE

Modèle

- La firme
- Le produit
- La chaîne de valeur

Application

- L'entreprise organisatrice de transport = le mode de transport (fluvial, ferroviaire, routier)
- Prestation de service de transport
- Chaîne de transport et logistique

DECLINAISON DU MODELE

- Afin de pouvoir appliquer le modèle et réaliser les comparaisons entre modes :
 - La référence : la demande du chargeur « porte-à-porte » ou « porte-à-port »
 - Le marché : les véhicules neufs
 - La firme : réalise une prestation de service : pré et post acheminements massifiés
 - La firme selon Porter : se décompose en activités créatrices de valeur
 - Parmi ses activités créatrices de valeur celle « transport » : ajout de plusieurs unités créatrices de valeur (Manutention...)

COMPARAISON DES CHAÎNES MODALES

- La chaîne de transport « routière » :
 - Techniquement : des éléments légers
 - Transport principal : le routier
 - Logistique : 1 épicentre : le site du chargeur (+ une plate-forme logistique)
- Les opérations & impacts :
 - Techniquement : investissement légers (location ou achat)
 - Logistique : manutention sur site et transport simple, pas de pré acheminement
 - Transport principal : aisé d'accès, simple (Disponibilité de la flotte)
 - Impact sur délai (congestion)
- La chaîne de transport « fluviale » :
 - Techniquement : un mode « lourd »
 - Transport principal : fluvial
 - Pré & post-acheminements
 - Logistique : 2 épicentres : le site du chargeur et la plate-forme de transbordement
- Les opérations & impacts :
 - Techniquement : investissements lourds
 - Logistique : manutention sur site chargeur et sur site transbordement, pré&post acheminement (location ou achat)
 - Transport principal : simple (disponibilité de la flotte) mais réseau limité
 - Impact sur le coût global de la chaîne, sur les délais (multiplication opérations)

→ Une mutation de la chaîne de valeur de la firme

MUTATION DE LA CHAÎNE DE VALEUR

- **Des activités créatrices de valeur modifiées/ajoutées :**
 - « transport principal » → Coût « variable » à coût « fixe »
 - « manutention » → Activité « pré acheminement » ajoutée (coût variable selon Km et mode routier)
 - « logistique » → Activité « logistique » amplifiée : répartition flotte de poids-lourds pour les pré-acheminements et gestion de la flotte pour le transport principal

CONSEQUENCES LOGISTIQUES

- Flux : différentes marques ou une seule mais à volumes importants
- Les pré acheminements à organiser
- La manutention + pré stockage (ou chargement direct)
- Conséquences spatiales : relocalisation des plates-formes voire des PDI (plates-formes centrales)

PRINCIPALES CONCLUSIONS

- L'utilisation du mode fluvial plutôt que le mode routier revient à **transformer l'activité créatrice de valeur « transport principal »** dans la chaîne de valeur de la firme
- Cette **mutation de la chaîne de valeur** a des conséquences sur les conditions d'utilisation de la voie d'eau dans le transport de marchandises
- Cette mutation engendre une **modification de la chaîne de transport** du prestataire