

LES « 5 à 7 » DE PROMOFLUVIA

Journée du 10 avril 2008

sur le thème des FLUVIO-MARITIMES

oo

Renouant avec une ancienne habitude de Promofluvia, les « petits déjeuners d'Anse » sont revenus sous forme de « 5 à 7 » sur un thème prédéfini.

Pour la première journée, le sujet choisi concernait les caboteurs fluvio-maritimes adaptés au réseau Rhône/Saône, avec des interventions de **Patrice THEUNINCK** de la Société ACN à Roussillon, **Fernand BOZZONI** Président du Bureau de promotion du Shortsea Shipping à Paris et PDG de la Société SOCATRA accompagné de **Jean-Marie MILLOUR**.

Devant une trentaine d'adhérents, **Jean-Louis GENIN** a inauguré ce premier « 5 à 7 » en présentant les intervenants.

P. THEUNINCK a rappelé l'historique de ce mode de transport qui remonte à 1976 avec un transport de masses indivisibles entre l'Italie, l'Espagne et la centrale nucléaire du Tricastin. Les aménagements réalisés depuis sur le Rhône et la Saône ont permis le maintien de cette flotte qui comporte actuellement une quinzaine de caboteurs dépendant de 4 armateurs, dont 2 sont français. Ces bateaux naviguent principalement sous pavillons tiers et sont en conformité avec les règles de l'organisation maritime internationale. Tous sont à double coque et parfaitement adaptés à la navigation côtière et même transatlantique. Leur longueur maximale est en général de 100m pour une largeur de 11,40m, adaptées au gabarit européen des écluses du Rhône et de la Saône (185m x 12m). Leur équipage est composé d'un capitaine et de 2 matelots. Ils pratiquent surtout le cabotage international mais le paramètre économique est essentiel pour choisir ce mode de transport.

En fluvial, les contraintes varient en fonction des secteurs sur les 450km de voie navigable :

-de Fos jusqu'au port d'Arles (50km) le tirant d'eau minimum est de 4,25m et permet des caboteurs ayant un port en lourd de 3000T ;

-d'Arles à Pagny, le tirant d'eau garanti est de 3m, avec un tirant d'air limité à 6,30m d'Arles à Lyon et à 5,90m dans la traversée de Lyon. Le port en lourd est généralement de 1500T. Le franchissement de la quinzaine d'écluses entre Fos et Pagny demande, selon les conditions de navigation, 50h (30h de Fos à Lyon). L'accès au réseau est garanti toute l'année 24h/24 hormis pendant les chômages annuels (8 jours en moyenne) et les périodes de crues.

L'évolution de ce mode de transport dépend, des marchés bien sûr, mais surtout d'infrastructures performantes et des services offerts par les ports fluviaux. En 2007, le trafic global fluvio-maritime a porté sur plus de 212millions de T/km (pour 1million de T). Les marchandises transportées concernent notamment :-les produits agricoles (280 000T) ;

-les déchets pour la métallurgie (200 000T) ;

-les minéraux et matériaux de construction (300 000T) ;

-Les produits métallurgiques (80 000T) ;

-les engrais (70 000T).

Le trafic en T/km a plus que doublé en 10 ans. Sa vocation est de transporter des marchandises sur une longue distance, avec le moins de rupture de charges possibles, en évitant ainsi les coûts des ports maritimes (plus élevés que ceux des ports fluviaux, non soumis aux mêmes règles) et les risques d'avarie ou de perte.

La durée moyenne d'un transport est de 8 à 10 jours, dont la moitié du temps se passe en escale portuaire, d'où l'intérêt de réduire la durée des escales.

Les contraintes de ce mode de transport, particulièrement bien adapté au transport de vrac solides ou de masses indivisibles, sont liées aux dimensions des écluses et aux caractéristiques de la voie d'eau, qui entraînent une perte de capacité de 30%, ce qui annule tout intérêt économique pour les caisses mobiles alors qu'il s'agit d'un secteur en plein développement. Le faible poids en lourd de ces caboteurs les limite, sauf exception, à du cabotage autour du pourtour méditerranéen jusqu'à la mer noire et aux ports marocains ou espagnols de l'atlantique. Toutefois, le port d'Arles, en acceptant de plus gros caboteurs, permet d'étendre leur zone d'attraction jusqu'à la mer du nord.

Une autre contrainte concerne leur coût de construction et leur rentabilité, du fait qu'ils doivent répondre aux exigences des navires maritimes et à celles des bateaux fluviaux (passerelle télescopique, doublement des équipements mer-rivière). Compter 5 millions d'€ pour une unité de 1500 T de port en lourd, ce qui correspond à 1 navire conventionnel de 3000T ou, en fluvial, à un pousseur et 2 barges de 4000T. Le seul caboteur, construit en 1999 spécifiquement pour le Rhône, pouvant charger 2850T jusqu'en Arles et 1800T jusqu'à Pagny, navigue actuellement en mer du nord.

Enfin il existe la contrainte des frais d'exploitation :

- du fait de la réglementation du port de Marseille qui perçoit un droit de port pour la traversée de ses installations, et de prise en charge entrée/sortie comme pour un navire, en considérant que la zone maritime du golfe de Fos s'étend jusqu'en Arles ;

- par la conduite du caboteur par un pilote maritime depuis la rade de Fos, même si, dans la pratique, un pilote fluvial prend le relais dès l'écluse de Port Saint Louis ;

- par un pilote fluvial expérimenté et parlant français sur l'ensemble du parcours fluvial ;

- par le paiement de la taxe à la T/km perçue par VNF ;

- par la taxe sur le gasoil par l'administration des douanes sur le parcours fluvial ;

- par la difficile compatibilité entre la navigation en continu et la durée du travail hebdomadaire ou les heures d'ouverture dans les ports.

L'intérêt économique de ce mode de transport reste donc lié au faible coût de manutention dans les ports fluviaux et à la diminution des frais de pré et post acheminement de marchandises dans les ports fluviaux, en limitant les parcours à vide.

Il n'existe plus à ce jour de ligne régulière, comme ce fut le cas en 1984 entre Lyon et le Pirée ou en 1988 entre Lyon, Arles, Fos et la Tunisie. Les caboteurs sont actuellement utilisés en « Tramping », la cale étant entièrement réservée à un seul affréteur.

Les atouts du transport fluvio-maritime paraissent cependant certains quand on considère :

- la capacité de transport d'un caboteur de 1500 T qui équivaut 60 semi-remorques ;

- sa consommation de 3T de gasoil pour parcourir 400km en 24H à 9km/H (60 semi-remorques chargés à 25T en consomment 8T pour la même distance) ;

- la consommation énergétique calculée par l'ADEME pour 120 000T transportées de Salaise/s/Sanne à Gênes a fait ressortir une économie de 318T/an en équivalent pétrole et de 271T/an en équivalent carbone, auxquelles s'ajoute une économie de 680 000€ estimée pour la collectivité.

Pour son développement **P. THEUNINCK** préconise que :

- les fluvio-maritimes deviennent également une alternative aux transports de produits finis et ne restent pas cantonnés uniquement aux matières primaires ou secondaires ;

- les flux soient équilibrés entre exportation et importation par l'apport de nouveaux marchés représentés par les conteneurs ou les caisses mobiles. Cela passe par une amélioration du tirant d'eau (50 cm permettant de charger 500T en +, soit 30% d'économie sur le fret), par la révision des coûts d'exploitation du transit par le fluvial (pouvant représenter 20% du fret) et par une harmonisation de la législation qui favoriserait l'emploi de navigants français.

- enfin, une incitation financière et fiscale pour les armateurs intéressés par ce mode de transport.

Jean-Marie MILLOUR poursuit cet exposé en s'intéressant aux conteneurs et caisses mobiles. Il constate que les pré et post acheminement au long cours se développent avec les conteneurs européens de 45 pieds pouvant charger 33 palettes au sol comme un semi-remorque. Il faut s'intéresser à ces conteneurs qui associent les avantages du conteneurs et de la caisse mobile. Ils permettent des manutentions intermodales, ils sont gerbables, avec des ouvertures arrières ou latérales, compatibles avec le fluvio-maritime, le fer, la route ou le fluvial. Certains circulent déjà en Europe mais pas en France (sauf à Rouen). Leur développement intra-européen prévu en 2008 est pourtant de + 14% .

Fernand BOZZONI termine ces exposés en rappelant qu'un bateau qui ne bouge pas a cependant un coût et que se pose actuellement le problème du fret de retour et des temps d'escale qui ne pourront pas, dans tous les cas, être réduits indéfiniment. Aussi, en cumulant toutes ces contraintes, il propose de réfléchir à une solution qui consisterait à couper les caboteurs en 2, en disposant sur le fleuve, d'une barge mer et d'un pousseur fleuve et sur la mer, d'une barge mer avec un pousseur mer, dans le cadre d'un service régulier, la barge pouvant être manutentionnée en l'absence du pousseur. Ce matériel existe déjà à grande échelle entre Gênes et la Sicile avec des barges de 40 000T.

Il est à l'étude pour des trafics atlantiques et méditerranéens et il pourrait aussi être étudié pour des trafics fluviaux réguliers et fiables.

Réponses des intervenants aux questions posées après leurs exposés

Sur la présentation de barges et pousseurs : le système de couplage spécifique permet un arrimage en 90 secondes ; une barge de 5000T charge l'équivalent de 130 camions ; il faut diminuer le coût de celui de l'immobilisation ; le concept de fixation est entièrement nouveau ; la forme de la barge est conçue pour que le pousseur vienne se loger à l'intérieur de cette forme, constituant ensuite un ensemble rigide parfaitement solidaire. Le plus coûteux, c'est le moteur et l'équipage qui le conduit, mais, dans ce cas, le pousseur et son équipage travaillent en continu ce qui permet de diviser les coûts par 2 ou 3. La forme des barges marines étant un peu pénalisante pour le transport fluvial, il faut étudier les perspectives liées à la combinaison de barges marines et de conteneurs « 33 palettes ».

Sur la limitation du tonnage des camions à 44T qui pénalisent les conteneurs : la profession est favorable à une dérogation à 44T qui existe déjà dans un périmètre de 150 km autour des ports ; la situation actuelle ne gêne cependant pas certains pays (l'Espagne est à 40T).

Anne ESTINGOY intervient pour VNF en précisant que la question du transport de palettes est à l'étude et qu'une expérimentation est en cours avec des conteneurs maritimes. Elle souhaite aller plus loin et des contacts ont été pris avec la grande distribution pour trouver des flux équilibrés avec l'espoir d'une mise en œuvre d'ici à 2 ans, mais il n'y a pas d'acteur moteur sur ce dossier.

Jean-Marie MILLOUR précise que les routiers sont intéressés par la co-modalité en gardant toutefois le contact avec les clients. Il n'y a pas de conflit, seulement un manque de connaissance.

Concernant la question du passage par Fos et de la nécessité d'une révision de la réglementation, il indique que, théoriquement, il n'y a plus de contraintes en « intra-communautaire ». Il y a un projet « d'espace européen de transport maritime », les eaux entre pays européens étant alors considérées comme territoire européen et non comme eaux territoriales.

Il existe par ailleurs beaucoup de facilités peu connues permettant de remettre à égalité de chance tous les modes de transport : la procédure de « ligne maritime agréée » permet de

supprimer toutes les formalités. Mais il existe un « lobby du tampon » ! Un document unique de transport est en préparation pour l'intra-européen. Il fait partie du « plan logistique européen » qui doit être approuvé à l'automne sous présidence française.

Pour la CNR, **R. DUREL** répond à la demande d'augmentation du tirant d'eau sur le Rhône, que l'Etat a demandé de passer à un enfoncement de 3,50m, mais il y a une impossibilité technique pour au moins 3 écluses, sauf à décider leur doublement. Toutefois, la CNR met à la disposition des navigants une aide à l'information sur les tirants d'eau réellement disponibles pour optimiser les chargements.

Concernant les assurances, **J.-M. MILLOUR** pense qu'aucun chargeur ne peut décider de partir d'Istanbul avec plus de 3 m d'enfoncement alors qu'il n'est pas sûr de les avoir en arrivant et qu'il navigue dans ce cas à ses risques.

Il informe de nombreux systèmes d'aide parfois peu utilisés et qui pourraient représenter des montants importants.

Le Professeur **Jean-Claude Lasserre** signale l'existence d'une thèse de doctorat par M. **Charles LOPEZ**, actuellement chargé d'études à Rouen, sur les perspectives de transport sur le Rhône. Cette thèse, très argumentée sur le plan économique, mériterait d'être présentée à Promofluvia.

Jean-Louis GENIN remercie chaleureusement les intervenants pour leur participation et la qualité de leurs exposés qui ont visiblement intéressé les présents à ce premier « 5 à 7 » et conclut en souhaitant qu'il soit suivi de beaucoup d'autres.

Un vin d'honneur permet de prolonger questions et réponses.....