

La desserte fluviale dans le transport des marchandises diverses

Raymond Vidil
Président-directeur général de Marfret

La France, avec ses 8 700 km de voies navigables, est un pays de géographie fluviale. Fort de sa situation géographique, le pays s'est engagé dans le renouveau du trafic fluvial profitant de la dynamique actuelle du concept de développement durable promu entre autres par le Grenelle de l'environnement depuis 2006 et par les orientations du plan de relance des ports français.

Le fleuve a toujours été pour Marfret un élément important de notre stratégie maritime de ligne régulière : rapprocher le navire de la marchandise, ce qui explique notre forte implantation à Rouen d'où nous avons développé le fluvial.

Marfret a démarré son service fluvial en 2005 d'abord pour le transport de marchandises à vocation internationale, puis pour le transport intérieur au service d'industriels français.

Le transport de marchandises à vocation internationale

Le service Fluviofeeder® de Marfret a commencé son développement sur la Seine au départ et à destination de Rouen puis du Havre où nous sommes historiquement très présents.

Mais si le fleuve est largement utilisé pour l'acheminement des marchandises en vrac comme c'est le cas des céréales qui sont acheminées vers les silos de Rouen pour leur exportation, il n'en est pas de même pour les marchandises conteneurisées à vocation internationale où la part du fluvial comme mode d'acheminement terrestre reste faible. Le mode dominant demeure la route ; même le fer a une part trop modeste.

Économie maritime

La desserte fluviale dans le transport des marchandises diverses

Au Havre par exemple, en 2008, les parts modales des pré- et post-acheminements de conteneurs hors transbordement, sont respectivement de 86,7 % pour la route, de 7 % pour le fleuve et de 6,3 % pour le rail.

Il nous a donc fallu rappeler aux industriels de la vallée de Seine que la raison historique de leur implantation était le fleuve et non l'autoroute.

En mars 2007, nous avons ainsi signé un contrat avec le groupe Renault pour l'organisation complète de la logistique de ses flux entre son usine de Grand Couronne et Le Havre. L'usine de Grand Couronne s'inscrit chez Renault comme une plateforme logistique internationale pour *l'overseas*. Afin de répondre aux préoccupations environnementales, cette usine qui expédie 8 000 conteneurs 40' par an a décidé de modifier entièrement son *process* pour utiliser notre système Fluviofeeder®.

Nous organisons pour leur compte l'approvisionnement de l'usine en conteneurs vides que nous acheminons depuis le terminal à conteneurs pour empotage sur le site et nous assurons ensuite le chargement sur nos barges pour un embarquement sur les navires de mer.

Nous avons également développé l'utilisation fluviale pour des compagnies maritimes qui utilisent ce mode de transport terrestre pour les pré et post-acheminement des conteneurs pleins et vides, ainsi que pour des logisticiens qui veulent des terminaux d'entrepôt bord à quai.

Mais il existe un frein à ce développement : pour être compétitif, il faut massifier, avoir beaucoup de volumes. Cela demande de la part des industriels une organisation logistique interne compatible avec l'escale de la barge. Il faut être en mesure d'apporter le même jour plusieurs dizaines de conteneurs ce qui met en évidence des différences de commodité par rapport à la route.

Le développement du fluvial comme mode terrestre d'acheminement des marchandises demande donc un très gros travail d'explication et de conviction en même temps que cela donne l'obligation à notre service Fluviofeeder® de s'imposer une haute fréquence et d'effectuer un itinéraire de laitier en faisant escale dans les différents terminaux de chaque port afin de se rapprocher le plus possible des zones logistiques et ainsi atténuer les différences de commodité avec la route : au Havre par exemple, notre service Fluviofeeder® escale dans l'ensemble des terminaux du port, correspondant aux différentes compagnies pour lesquelles nous travaillons.

Il existe une autre obligation majeure pour que le mode fluvial se développe et à laquelle l'opérateur fluvial ne peut répondre seul: la mutualisation de la *terminal handling charge* (THC).

En Hollande ou en Belgique par exemple, la barge est bienvenue dans les ports maritimes, on ne lui fait pas le procès d'être en concurrence avec le navire océanique, elle est considérée comme le camion ou le train.

Ce n'est pas le cas de la France où il existe un problème de fond qui est la revendication majeure des armateurs fluviaux : la THC payée par l'armateur couvre la partie parc et le chargement ou le déchargement sur train ou sur camion, alors que la barge fluviale se voit facturer une THC supplémentaire par conteneur.

Cette problématique démontre que les transferts modaux nécessitent une

Économie maritime

La desserte fluviale dans le transport des marchandises diverses

réelle volonté publique et doivent être accompagnés ce qui n'est pas encore le cas : pour l'accès à Port 2000 par exemple, tout a été fait pour qu'il n'y ait pas de solution et que les marchandises passent majoritairement par la route. En effet, depuis l'ouverture de Port 2000, force est de constater qu'aucun outil fluvial n'a pu accéder à ce terminal, que cela soit par la Route Nord ou par l'estuaire. Il est impossible pour le moment d'accéder à ce terminal par barge fluviale car aucune écluse n'a été prévue. Par ailleurs, la réglementation complexe (arrêté de janvier 2007 et division 229) ne permet pas de trouver les outils pour cette desserte dans un cadre classique, les qualités nautiques exigées le rendant tout à fait impossible à rentabiliser.



Pour l'instant, nous sommes donc obligés de faire un transbordement au Havre pour accéder à Port 2000 par la navette ferroviaire SAITH. Quant au chantier de transbordement multimodal prévu sur le grand canal du Havre, c'est une intention louable mais qui ne sera jamais que la correction d'une erreur d'origine. Pour que le fluvial soit compétitif à Port 2000, il faut que la barge y accède directement et soit traitée sans coût de manutention supplémentaire comme le train ou le camion.

Le transport intérieur au service de l'industrie française

Très vite, par nos contacts avec les industriels, nous sommes mis au service de leur transport intérieur. Nous avons ainsi conclu en 2007 un contrat avec le groupe UPM-Kymene, leader européen de fabrication de papier, pour l'organisation complète de sa logistique entre son usine de recyclage du papier située à Rouen et ses clients imprimeurs de la région parisienne. Cette logistique inclut également le transport des vieux papiers depuis les centres de collectes du SYCTOM de Paris sur son usine rouennaise. Cette organisation est innovante car elle permet de récupérer les vieux journaux pour leur transformation en bobines de papiers distribués aux imprimeurs des principaux quotidiens parisiens en utilisant la voie d'eau.

Pour ce transport, MARFRET a investi dans l'acquisition de conteneurs spéciaux: les 45' *Pallet Wide* et *Curtain Side*. Ce conteneur est par ses caractéristiques identique à un camion tant au niveau de la capacité de chargement que de la méthode de chargement. En effet, alors qu'un conteneur classique ne peut être chargé que par les portes arrière, le 45' *Pallet Wide Curtain Side* possède, comme son nom l'indique, des rideaux sur le côté permettant un empotage rapide et facile avec un chariot élévateur classique.

Marfret et son service FluvioFeeder® se sont également mis au service d'un transport écologique des déchets en finalisant un contrat avec Veolia Propreté pour le transport fluvial de mâchefers, entre le centre d'incinération d'Issy-les-Moulineaux et le centre de valorisation des déchets de Précy-sur-Marne.

Marfret a pour ce contrat investi dans l'achat de deux unités automotrices d'une capacité d'emport d'environ 480 tonnes qui parcourent chacune, deux fois par

semaine, les 60 km séparant Issy-les-Moulineaux de Précy-sur-Marne évitant les allers-retours de 65 semi-remorques en Île-de-France. Les impacts négatifs sur l'environnement du transport des déchets sont ainsi considérablement diminués.

D'autres champs sont à prospecter, notamment la distribution de la consommation quotidienne des habitants des centres-villes qui pourrait emprunter le mode fluvial et ainsi participer au respect de l'environnement et s'insérer dans les plans de développement urbain des grandes villes de France dont la plupart sont situées sur un fleuve.



Les atouts du transport fluvial sont multiples: ce mode de transport s'intègre parfaitement dans une logistique multimodale de bout en bout et doit être considéré comme un maillon de la chaîne de transport.

En terme environnemental et sociétal, le transport fluvial a l'avantage de réduire les nuisances, qu'elles soient sonores, olfactives ou visuelles, de même qu'il réduit les émissions de polluants.

Il existe une véritable prise de conscience de la part des chargeurs pour un transport plus soucieux de l'environnement et l'avenir est porteur d'opportunités : en 2015, sera ouvert le canal Seine Nord Europe qui, grâce au désenclavement de la Seine, reliera le bassin parisien au nord de l'Europe.

Mais pour assurer ce transfert modal, il est essentiel que le fluvial soit traité de façon équitable, sans discrimination avec le rail ou la route.