

La voie d'eau pour éviter les bouchons L'exemple des grands travaux d'Anvers

Comment rendre le fluvial désirable ? On l'a vu dans les tables rondes précédentes, c'est le temps gagné, la ponctualité qui joue beaucoup. Or, le temps, c'est aussi de l'argent. À mesure que les bouchons s'allongent, et que les retards s'accumulent, les chargeurs devraient considérer la barge avec un autre œil. Devraient, car il y a encore loin de la prise de conscience de la décision. Il n'est reste pas moins que l'idée chemine, et circule très vite quand le mur d'une saturation se profile à l'horizon : c'est le cas avec les travaux énormes du contournement d'Anvers. C'est l'occasion idéale de réaliser un report modal massif vers le fleuve.

Le contournement d'Oosterweel, voilà la perspective d'encombres routiers énormes autour d'un des plus grands ports du monde. Des travaux géants qui visent, comme souvent, à améliorer la desserte de la ville et du port, c'est-à-dire à une résorption conséquente des bouchons, mais qui généreront, jusqu'à leur livraison, des encombrements plus impressionnants. Que faire ? Vendre la barge.

L'anneau d'Anvers

Annick Dirx s'occupe de la communication pour Lantis, l'organisme gouvernemental flamand qui a la charge de construire cet aboutissement. « *C'est le projet le plus complexe que l'on a à faire, depuis des années ! C'était indispensable. Le ring, il a très mauvaise réputation : il suffit de 5 camions accidentés pour le bloquer entièrement !* » On pourrait en dire autant du périphérique parisien ou de la rocade toulousaine. « *Sauf que notre situation est plus compliquée. La Belgique est traversée par 3 corridors routiers majeurs, qui passent par le ring d'Anvers. Résultat, 140 000 voitures par jour. Et puis le ring n'est pas complet [il reste tout le quart nord-ouest], d'où des bouchons permanents aux heures de pointe.* » Pour corriger cette situation, Lantis va faire creuser un tunnel géant sous l'Escaut, à l'ouest, qui débouchera à l'entrée du port puis un autre tunnel sous le canal Albert, la démolition d'un viaduc et différents autres travaux afin de rejoindre, au nord, le ring existant. Tout cela promet. « *On finalise les procédures, et on devrait démarrer avant l'été 2020 et terminer en 2030.* » Avec ce genre d'infrastructures, le risque est que l'offre, comme souvent, crée la demande, autrement dit qu'en 2035, le nouveau ring risque de se retrouver saturé. « *C'est pour cela qu'il est inscrit dans notre projet un report modal de 50 % pour le transport des passagers.* En outre, le report modal du transport routier de fret est de la plus haute importance. En plus d'être une solution pour continuer à livrer des marchandises durant les travaux, le fluvial fait donc partie du projet.

La barge, l'union entre Liège et Anvers

Le port d'Anvers est directement concerné, car l'accessibilité est cruciale pour le succès et le potentiel de croissance d'un port maritime. Marjan Beelen est son conseiller mobilité. « *Comme vous le savez, le report modal vers les modes alternatifs comme la voie d'eau et le ferroviaire est une priorité pour nous. Le but est de faire passer le fluvial de 38 % à 42 %, et le ferroviaire de 7 % à 15 %, »* ce qui veut dire que le camion passerait de 55 % à 43 %. « *Le Port d'Anvers est situé au centre du réseau intermodal Européen et cela contribue naturellement à l'offre excellente de liaisons intermodales fixes vers tout l'Europe. De plus, ces liaisons ont encore assez de capacité disponible. Afin de réaliser les objectifs ambitieux de report modal, le port d'Anvers met en place divers projets pour améliorer l'attractivité et la fiabilité des modes de transport. Cependant, cela nécessite la coopération de tous les parties prenantes.* »

Olivier Hia est une de ses parties prenantes. Il est le responsable des terminaux à conteneurs de la plateforme trimodale du port de Liège. « *Un terminal intérieur ne peut pas fonctionner sans une solution efficace. On l'a : 4 bateaux entre nous et Liège sur le canal Albert, ce qui fait 8 arrivées-départs par semaine, 24 heures sur 24 heures, 7 jours sur 7.* » Ces barges transportent 2 400

conteneurs chaque semaine, ce qui fait 90 000 EVP environ à l'année. Peut-on faire encore mieux ? Comment accueillir le surcroît de chargement qui ne manquera pas d'arriver avec la saturation liée aux travaux ? *« Même avec une saturation prévisible, on ne change pas ses habitudes. Le défi c'est vraiment de faire changer les mentalités. Les gens pensent que le fluvial est lent, même quand ils sont coincés dans les bouchons. »* Bref, le report modal ne pourra se faire qu'au prix d'un changement de mentalité. *« Cela dit les chargeurs risquent de ne pouvoir faire autrement. Et puis, question tarif, on ne peut pas vraiment les baisser, car ils sont déjà compétitifs par rapport au routier. On préfère vendre la fiabilité. »* Laquelle est facile à démontrer : une barge est certes lente, mais elle arrive, elle ! Par-dessus le marché, elle ne connaît jamais d'accident, contrairement aux semi-remorques sur le ring. Qui plus est, le port de Liège est un lieu de stockage déporté, que proposent les compagnies maritimes en solution intégrée : c'est aussi cela de gagné sur les frais de stationnement. *« En plus, on a une cinquième barge en réserve, on a donc une capacité à absorber de nouveaux volumes. »*

Émile-Louis Bertrand, directeur du port de Liège, prend la parole en précisant d'emblée qu'il n'a rien contre les camions. Il a mis en place une coopération étroite avec le port d'Anvers *Cela est venu de la fin d'Arcelor, qui faisait beaucoup d'emplois et de trafics, il nous a fallu compenser cela. On a décidé de s'orienter sur le conteneur. »* En 2006 un groupement économique a donc été créé avec le port d'Anvers, avec le succès que l'on constate. *« On discute maintenant avec la Rhénanie-Westphalie et autres ports maritimes pour augmenter nos liaisons. »* La décroissance n'est pas un mot qui s'emploie au port de Liège.