

Le fleuve commence à la mer : le rôle des ports maritimes dans le transport fluvial

Le fleuve finit à la mer, le fluvial démarre au port. Enfin, plus ou moins. Pour que le conteneur passe du quai à la barge, il faut que cela soit simple, sinon, la boîte finira sur le camion. Le problème du fluvial, qui est aussi celui du ferré, c'est la rupture de charge entre eau de mer et eau douce, sans parler des frais de manutention qui sont toujours plus élevés que ceux du camion.

Qu'est-ce qu'un port maritime peut faire pour favoriser ce report modal ?

Le Havre pense avoir trouvé la solution, celle de la plateforme multimodale, censée corriger l'originalité de ce grand port français qui est d'être bâti dans un estuaire... sans aucun lien direct avec son fleuve, la Seine. Installé au bout du canal du Havre, la plateforme se déploie sur une centaine d'hectares depuis 2015. Elle est alimentée par des trains complets (750 m) qui récupèrent les conteneurs déchargés des bateaux maritimes. Le trajet, 15 km, prend une quarantaine de minutes. « *On a mal démarré, il y a eu des ratés, il faut le reconnaître. Et puis il y a eu au début des retards des navettes. Mais tout cela est résorbé* » assure Christophe Régnier, directeur de l'exploitant de la plateforme, LHTE. « *Et puis, il faut le dire, on est très bien placé, à la croisée des trois modes de transport, routier, ferroviaire et fluvial. Une marchandise qui arrive ici est rapidement évacuée* ». Quatre cents mètres de quai fluvial, 10 voies ferrées, 6 zones d'échange camion, l'A13, l'A29 à proximité. Bref, la plateforme est certes loin, mais elle permet évacuer rapidement les marchandises débarquées, avant d'être répartie.

Une petite explication s'impose. Dans un port, quand une marchandise est débarquée, elle est stockée sur un terminal. Puis, elle est déplacée vers une "cour ferroviaire tampon" située derrière ce terminal. De là, elle est prise en charge par un portique ferroviaire afin d'être placée sur un wagon, qui la portera à la plate-forme multimodale. Ceci fait, la marchandise est à nouveau déchargée par un autre portique ferroviaire avant d'être reprise par un portique fluvial ou un énième portique ferroviaire pour être déposée sur une barge ou un train. Ouf ! À chaque manipulation, des dockers et des manutentionnaires interviennent. Cela coûte. Voilà pourquoi de toute façon le fluvial coûte plus cher.

Faire baisser le parking

« *Certes, mais par rapport à la situation d'avant, les opérateurs gagnent en flexibilité : un opérateur fluvial est chez nous certain d'être servi, sans attente, alors qu'avant...* » Alors qu'avant le bargiste dépendait de la mer où il devait s'aventurer pour gagner directement les quais maritimes. Sauf en cas de grand vent. Et s'il n'y avait plus de place, eh bien il devait faire des ronds dans l'eau. « *Ça marche car au Havre, on a stabilisé la part modale du fluvial à 10 %. On ne peut guère faire plus.* » L'objectif initial était de 14 % en 2020, à partir d'une moyenne de 9 % en 2015. « *Le problème, ce n'est pas les armements maritimes, qui proposent la solution fluviale à leurs clients. C'est plutôt les transitaires, qui préfèrent la route, question de culture.* » Les habitudes, fondées sur la simplicité et la réactivité du semi-remorque, perdurent. « *Pourtant, avec la barge, le délai de livraison est toujours respecté ! Il y a encore des esprits à convaincre...* » Le « free-storage », c'est-à-dire le nombre de jours durant lesquels on ne paie pas de frais pour le stationnement des conteneurs, est de six jours. En plus des cinq sur le port maritime. Soixante-cinq pour cent des volumes vers Paris passent ici, 40 % du trafic fluvial du port du Havre démarre d'ici. La plateforme commence donc à fonctionner, alors que le projet de chatière ressort des limbes. La chatière ? Pour une centaine de millions d'euros, couper la digue sud du port intérieur historique du Havre, couper la digue nord de Port 2000 (le grand port maritime) et construire une digue entre les deux de façon à créer un passage protégé pour les barges depuis la Seine. Ainsi celles-ci auront-elles accès aux quais maritimes, directement, sans avoir besoin de la plateforme multimodale. Arlésienne, l'ouvrage pourrait être réalisé, car

l'Europe s'est engagée à en assurer le quart du financement, dans le cadre du projet Seine-Escaut (voir plus loin). « *Cela dit, cela créerait un effet d'aubaine qui risque d'amener à une saturation rapide, trop de barges arrivant sur les quais déjà encombrés par les porte-conteneurs,* » prévient M. Régnier qui reconnaît que la chatière le concurrencera directement. « Ce n'est pas parce qu'on a un accès direct au terminal maritime... qu'on y aura accès... » Pas faux.

Éviter les trajets inutiles

Lui aussi mal relié à son fleuve, le Rhône, le grand port de Marseille-Fos oblige lui aussi les barges à s'engager un peu en mer pour rejoindre les quais maritimes. « *Elles attendent beaucoup. Du coup, on a fait en sorte que les opérateurs des deux terminaux discutent pour mettre en place une zone d'échanges entre eux, afin de stocker les marchandises, le temps que les barges puissent accoster,* » explique Fabienne Margail. En gros, le manutentionnaire va prendre une boîte dans un bateau, il la déposera, et l'autre manutentionnaire fera l'inverse pour la déposer sur une barge. Avant, si celle-ci ne pouvait être « traitée » sur un terminal, elle devait rejoindre l'autre en faisant le grand tour ; maintenant que la zone tampon existe, il lui suffit d'attendre, le colis la rejoindra après un trajet, entre les deux terminaux, de 300 m. « *Tout a été négocié entre les partenaires, terminalistes, opérateurs de barges et les opérateurs de services annexes comme MGI, pour organiser les flux documentaires* » MGI c'est l'autre grand des logiciels PCS et CCS avec Soget. Tout a été négocié dans un schéma bâti à la suite d'ateliers de concertation fluviale, qui se tiennent chaque trimestre. Des ateliers qui ont aussi décidé de poser des fenêtres : « *Comme il y a affluence de bateaux maritimes du dimanche midi au mercredi midi, eh bien on a privilégié l'accostage des barges durant les autres jours.* » Il suffisait d'y penser. Comme d'inciter financièrement les opérateurs de terminaux à favoriser, un peu, le fluvial : « *Lors des renouvellements des amodiations, ou au moyen d'avenants aux contrats de concessions, on utilise le levier des incitations pour avoir davantage de reprises import-export par le fer ou le fleuve.* »

Remplir, sinon rien

À Anvers, on a fait un peu la même chose en imposant un niveau minimum de chargement pour qu'une barge puisse accéder aux quais. « *Il y a deux ans, les délais de traitement des barges sur les terminaux maritimes étaient trop longs. On a mis les acteurs autour d'une table pour savoir quoi en penser : on s'est rendu compte qu'il n'y avait pas assez de dockers, que beaucoup de quais n'étaient pas disponibles à cause d'un trop grand nombre de bateaux maritimes, que chaque opérateur de terminal avait son propre planning, alors que beaucoup de barges accostaient - en export - avec trop peu de conteneurs à décharger,* » explique Dominique Mathern. Des problèmes de riches, car Anvers-Rotterdam, c'est 38 % de part modale pour le fluvial... « *Oui, on n'est déjà pas mal, mais on vise 42 % d'ici 2030.* » Ce qui, sur une base de 130 millions de tonnes, 13 millions de conteneurs, qui transitent par le port chaque année, fait quand même 5 millions de tonnes et 520 000 conteneurs en plus (Le Havre est à 28 millions de tonnes conteneurisés, Fos-Marseille à 15 millions, divisez par dix pour avoir le nombre de boîtes). D'où un plan d'action : « *On facilite les accès des barges sur les terminaux en leur dédiant à la fois des quais et des équipes - 500 dockers ont été embauchés l'année dernière uniquement pour le fluvial, mais attention, c'est uniquement pour les barges qui portent ou vont porter un minimum de 20 conteneurs.* » Moyennant quoi les barges concernées ne sont plus coincées entre les gros navires. Les autres attendent ou optimisent mieux leurs trajets. Comme à Marseille-Fos, ce plan d'action est le produit du volontariat, qui a abouti à la signature d'une charte. Les partenaires se sont engagés à la respecter, le port coordonne.

Répartir les coûts

À Dunkerque, 422 000 EVP, soit un peu plus de 4 millions de tonnes conteneurisées, le choix est différent. Le port et les armateurs se sont mis d'accord pour faire payer à tout le monde le surcoût tarifaire de la manutention supplémentaire propre au secteur fluvial. On appelle cela la mutualisation des THC. « *C'est une gentlemen's agreement, c'est une péréquation* » tient à préciser Guy Bourbonnaud, le responsable des études marketing et transports extérieurs du port. « //

ne s'agit pas de gommer le surcoût, mais de le lisser sur l'ensemble des conteneurs en transit », qu'ils le soient par la route, le fleuve ou le fer. Voilà le résultat d'années de discussions entre le port, l'opérateur du terminal, les armateurs et les opérateurs de barges, qui ont abouti à d'autres avancées. « En 2016, un accord avait par exemple été trouvé sur le fait que la barge devait désormais s'engager à attendre le navire maritime même si celui-ci avait du retard. Le client final à Lille et Dourges n'était ainsi pas pénalisé, et le bargiste s'y retrouvait car l'opérateur du terminal compensait en déchargeant plus vite les conteneurs du porte-conteneurs enfin arrivé. » Depuis, il n'est pas rare, à écouter M. Bourbonnaud, de voir la barge quitter le quai avant même que le bateau maritime qui l'a alimentée, n'ait été entièrement vidé.

Médiateur, le port s'est ensuite engagé dans la mutualisation des THC, à la demande de l'État, qui souhaitait une expérimentation en la matière. « *On y était d'autant plus enclin que nous sommes sur un tronçon fluvial très court entre nous et Lille ou Dourges [à l'est de Lens, sur le canal de la Haute-Deûle]. À peine 100 km, une distance sur laquelle le routier est bien plus compétitif », compte tenu des temps de chargement et déchargement d'une barge et évidemment, du surcoût de manutention. « Le résultat, est qu'avant on était à 25 euros de surcoût par conteneur, soit 10 à 15 % du coût final du transport, mais qui a, il faut bien le dire, une justification : il faut des portiqueurs, des portiques etc. alors que pour poser sur remorque routière il suffit d'un petit engin de levage. Grâce à la mutualisation, on est aujourd'hui à quelques euros de surcoût... » Au prix d'une petite révolution, car le pivot de facturation n'est plus l'opérateur de terminal, mais l'armateur, qui facture le tout au chargeur. Déjà en position forte, l'armateur, l'est un peu plus encore. A priori cependant, le résultat est là : À Dunkerque, le fluvial est passé de 1 500 EVP en 2013 à 8 000 en 2019, sur un volume global de 25 000 EVP l'an dernier. « Il faut être honnête, et reconnaître qu'on a bénéficié d'une augmentation générale du trafic de conteneurs, qui a mécaniquement entraîné celle du trafic fluvial... » À Anvers, cela fait 30 ans que le prix de la manutention est le même pour tous les modes, rappelle, amusé, M. Mathern.*