

y compris des conteneurs (jusqu'à 24 EVP par barge, selon leur poids). La possibilité est également prévue de transporter des conteneurs reefer ou encore des palettes grâce à la présence de grues sur certains bateaux. Le transfert en temps réel au client d'informations de géolocalisation ou de température vise à conquérir le marché des produits alimentaires finis, aujourd'hui réservé à la route. «Avec la flexibilité de ce bateau, nous comptons attirer de nouveaux clients vers la voie d'eau», déclare J. Overmeer. «Notre objectif est de mettre sur le marché une nouvelle norme de barges, comme le conteneur de 20' ou le camion de 13,60 m. Quant aux matériaux et techniques employés, nous nous contentons d'utiliser ce qui existe par ailleurs en l'adaptant au transport fluvial en le réunissant à bord d'un même bateau».

Chaque unité aura son propre système de propulsion, avec un moteur diesel électrique respectant la norme euro 5 applicable au transport routier de marchandises, beaucoup plus stricte sur les émissions de CO₂ et de particules que celle régissant les bateaux fluviaux.

Les innovations concernent également la navigation, avec un pilotage assisté par ordinateur et un positionnement automatique par GPS. Enfin, un grand effort a été fait pour concevoir une coque plus légère, permettant une plus grande capacité d'emport, avec l'emploi de matériaux composites pour la construction des panneaux d'écouille afin de gagner du poids et d'éviter la condensation.

UN BATEAU SANS LOGEMENT

La principale innovation de ces Q-Barges concerne leur exploitation elle-même: ce n'est pas le marinier qui chargera, déchargera et nettoiera la cale, ces opérations étant effectuées par des équipes spécialisées. Les bateaux n'intégreront pas non plus de logement. «Quelque soit le trajet, plusieurs mariniers se relaieront, en changeant de bateau lorsqu'ils se croisent pour rentrer chacun chez soi le soir», explique ainsi J. Overmeer. «Comme personne n'habite à bord, le bateau peut être chargé ou déchargé n'importe quand: en cas d'immobilisation, personne n'est bloqué à bord. Cette

organisation présente l'avantage de pouvoir recruter des navigants qui ne sont pas forcément issus de la batellerie mais ont été formés dans une école spécialisée. C'est notre contribution pour résoudre le problème du manque de petite cale et de mariniers. Mais on ne veut surtout pas dire aux mariniers actuels d'arrêter: nous aurons besoin de tout le monde une fois la crise terminée».

Une telle organisation nécessite la réalisation d'un grand nombre de bateaux pour que les mariniers se relaient efficacement. Deux prototypes seront construits l'an prochain et livrés au plus tard à l'été 2010. Une fois ces prototypes testés, Overmeer envisage la construction de 20 barges, à raison d'une par mois à partir de 2011. Le prix et le lieu de construction ne sont pas encore connus, mais c'est certainement un chantier d'Europe occidentale qui aura le marché, la coque ne devant pas constituer la majeure partie du prix de construction.

E. B. ■

Aproport a 20 ans

Les structures ont évolué mais le programme reste le même: service de la CCI de Saône-et-Loire depuis 4 ans, Aproport veut prouver, au travers des ports qu'il gère, que l'on peut concevoir la logistique «autrement».

En 2008, les ports de Chalon et Mâcon ont réussi à tirer leur épingle d'un jeu rendu difficile par les mouvements sociaux au port de Marseille puis le ralentissement économique. Leur activité fluviale enregistre une légère baisse de 1% à 1,22 Mio t, qui se transforme en belle croissance si on en retire les sables et graviers. Ce dernier poste a souffert du retard pris dans la mise en service d'un poste de chargement sur un nouveau site d'extraction, entraînant l'interruption de l'activité à Chalon pendant plus de 6 mois. Interruption aussi dans les lignes conteneurisées et dans l'activité d'emportage.

La froideur de l'hiver a à l'inverse stimulé les trafics de sel et de charbon. Pour les premiers, le rôle d'Aproport est allé au-delà d'une desserte de proximité puisque les marchandises

ont été livrées jusqu'en région parisienne! Quant au charbon, le port de Chalon sert de plate-forme de transit pour l'approvisionnement de la centrale thermique de Montceau-les-Mines et abrite un stock de sécurité pour le chauffage urbain de la ville. Toujours dans les activités traditionnelles, les céréales profitent d'une bonne récolte. 520 000 t ont été exportées depuis le terminal des Tellines, au Sud du bassin.

Les succès remportés par Port Inter, le commissionnaire de transport créé par la CCI pour développer les trafics fluviaux, confirment l'intérêt d'une telle stratégie. Bois à l'import (+163%), pièces destinées à la construction de centrales à gaz (490 colis) et rotors à l'export empruntent désormais les quais bourguignons. Les deux plates-formes se font

aussi outil d'aménagement: à Chalon, l'ancien port Nord a retrouvé une seconde jeunesse en accueillant le façonnement de gabions destinés à renforcer les berges du quai urbain des Messageries. Le port de Mâcon a quant à lui servi de base de vie du chantier de construction du nouveau pont urbain Sud et poursuit cette vocation dans le cadre de la réalisation du contournement autoroutier.

Côté investissements, après d'importants travaux d'extension menés sur les deux plates-formes entre 2004 et 2007, 2008 a été synonyme de sûreté. Les accès aux ports sont désormais contrôlés ce qui, au-delà de l'aspect sécuritaire, permet à l'alternative fluviale d'être mieux identifiable et à Aproport de marquer son territoire. En 2009, ce processus se poursuit avec l'installation d'un système de vidéosurveillance. Les ports bourguignons devraient également bénéficier d'extensions de leur capacité de stockage et de l'acquisition de matériels de manutention.

N. S. ■