

## Le premier «Futura Carrier» sera un fluvio-maritime

**Le nouveau bateau modulaire développé outre-Rhin sous le nom de code «Futura Carrier» naviguera à l'automne prochain. Mais ce premier prototype ne sera pas un bateau d'eau douce exclusivement: il s'agira d'une unité fluvio-maritime.**



Doc. New-Logistics

Conçu pour s'adapter le plus exactement possible aux caractéristiques des voies d'eau qu'il est destiné à emprunter ainsi qu'à la nature des cargaisons qui lui seront confiées, le «Futura Carrier» est un bateau modulaire susceptible de couvrir tous les besoins, du bateau type Freycinet au porte-conteneurs de 500 EVP en version navigation intérieure ou de 630 EVP en version fluvio-maritime (pour sa description détaillée, le lecteur voudra bien se reporter à notre numéro du 15 juillet 2004, page 381). C'est en définitive ce dernier concept, mais taillé seulement pour 220 EVP, que le bureau d'études allemand *New-Logistics* a réussi à «vendre» à l'armement *Rhein-, Maas- und See-Schiffahrtskontor*, qui le versera dans sa flotte de fluvio-maritimes déjà forte de plus de 70 unités. Pour l'heure, il est en construction aux chantiers navals *Conmar* à Brake. Les caractéristiques principales présentées par cette première déclinaison du concept «Futura Carrier» sont une coque dont la proue a pris la forme d'un catamaran afin de réduire la résistance à l'avancement et l'impact des vagues, une motorisation composée de 4 propulseurs à recyclage des gaz d'échappement et un système de lubrification de la coque par air pulsé destiné à réduire lui aussi la résistance au déplacement du bateau.

Ces innovations demandent encore à être expérimentées et validées en situation d'exploitation,

fait toutefois remarquer le *BDB/Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt*. Et l'association de la navigation intérieure allemande de faire savoir que, évidemment, elle se réjouit de voir la construction de ce nouveau bateau obtenir de la part du ministère fédéral de l'Environnement une aide financière de 2,2 Mio € dans le cadre de son programme d'investissement dans la lutte contre les atteintes à l'environnement. Et c'est tout aussi naturellement qu'elle souhaite un

plein succès au concept «Futura Carrier». Mais dans le même temps, elle ne peut que mettre en garde contre toute euphorie prématurée quant aux avancées technologiques ainsi apportées: pour le *BDB*, ces avancées ont encore à subir l'épreuve du feu.

Dans la même optique, le *BDB* s'élève à nouveau contre la thèse défendue par le ministre de l'Environnement selon laquelle il s'agit d'adapter le bateau aux cours d'eau et non l'inverse: un rapport établi pour le compte du ministère des Transports souligne, lui, que le facteur essentiel de rentabilité et donc de compétitivité du bateau de navigation intérieure est son tirant d'eau.

## Rhinecontainer fait cavalier seul sur le Rhin supérieur

**Depuis le début du mois de mai, cette filiale du groupe Wincanton/Rhenania ne fait plus partie du pool d'exploitation armatorial OFG/Oberrhein-Fahrtgemeinschaft qui dessert le Rhin supérieur.**

*Rhinecontainer* opère donc désormais en indépendant sur le secteur du Rhin compris entre Karlsruhe et Bâle. Indépendant, mais non isolé. Car pour bâtir l'offre complète qu'il commercialise dorénavant en solo, cet opérateur peut aussi compter sur le groupe *Wincanton/Rhenania* qui le contrôle: s'il dispose en effet, par lui-même, d'une importante flotte fluviale, avec une bonne vingtaine de barges, c'est à travers *Rhenania* qu'il peut s'appuyer sur un réseau de terminaux à conteneurs bien fourni tout au long du bassin rhénan, depuis Neuss

jusqu'à Bâle. Le volume des prestations fluviales fournies par *Rhinecontainer* est à la hauteur de ces moyens: 375 000 EVP transportés sur le Rhin en 2004 et 160 000 EVP entre Anvers et Rotterdam.

Sur le Rhin supérieur, cet armement offre désormais 3 départs/semaine dans les deux sens sur Rotterdam et Anvers, le service ainsi assuré se faisant soit en direct soit (le week-end) en transit via le terminal de Karlsruhe. Ports desservis sur le Rhin amont: Strasbourg, Kehl, Weil et Bâle/Birsfelden.

Les 3 ex-partenaires de *Rhinecontainer* au sein de l'*OFG*, eux, poursuivent leur coopération. Avec une offre légèrement revisitée, même si elle se fait à cale identique (le partant ne participait au pool qu'à travers l'achat de slots): le schedule du service sera adapté pour permettre une desserte d'Anvers le lundi matin, le port scaldéen prenant de plus en plus de poids.