

**ÎLE-DE-FRANCE** | En plein essor, le transport fluvial, moins polluant, a permis en 2021 l'acheminement de près de 18 millions de tonnes de marchandises. Une augmentation du trafic de 25 %.

# La Seine, nouvelle voie royale pour le fret



Paris (VIII<sup>e</sup>). Les blocs de granit, sur une barge amarrée au port des Champs-Élysées, vont servir à la rénovation de la célèbre avenue.

Paul Abran

**LES DALLES EN GRANIT** de l'avenue des Champs-Élysées (VIII<sup>e</sup>), les pierres des arcs de la voûte de Notre-Dame (IV<sup>e</sup>) ou encore les éléments de construction en bois de la tour Wood Up, dans le XIII<sup>e</sup>... Ces chantiers parisiens ont tous un point en commun : les matériaux nécessaires à leur réalisation sont acheminés par voie fluviale. Depuis le milieu des années 2000, l'utilisation de la Seine pour acheminer du sable, du bois ou pour évacuer des déblais, séduit de plus en plus.

Face au casse-tête de la circulation routière dans les rues de la capitale et de ses banlieues, l'option fluviale devient une priorité en matière de logistique urbaine. Et répond à un enjeu environnemental essentiel : c'est moins polluant. À l'image du « Zulu », cette barge qui peut transporter l'équivalent d'une vingtaine de poids lourds et qui fonctionne avec un simple moteur diesel.

## L'équivalent de 1 million de camions sur des barges

En 2014, 14 millions de tonnes de marchandises étaient ainsi transportées, par bateaux, en Île-de-France. Malgré l'arrêt lié à l'épidémie de Covid-19, en 2021, le transport fluvial dans la région a permis l'acheminement de près de 18 millions de

tonnes de marchandises, selon les chiffres de Voies navigables de France (VNF), soit une augmentation du trafic de 25 %.

Dans son bilan 2022, Haropa Port, le complexe regroupant les ports de Paris, de Rouen et du Havre, en Seine-Maritime, estime le total de matériaux de construction, de produits manufacturés et de céréales transportés sur des péniches et barges à travers le territoire francilien à 21,6 millions de tonnes, en légère hausse par rapport à la moyenne des dernières années. « Ce qui représente l'équivalent en marchandises de 1 million de camions », illustre Haropa Port.

Au regard de l'évolution ces dix dernières années, plusieurs raisons expliquent l'appétence qu'ont les collectivités locales et les entreprises à miser sur le fret fluvial.

## Les 300 Franprix parisiens approvisionnés par voie fluviale

« L'arrivée des zones à faibles émissions (ZFE) modifie le paysage de la livraison, et le ferroviaire est très compliqué en Île-de-France », remarque Bertrand Neveux, responsable transports chez VNF. Sans parler de la politique « antivoiture » prônée par la maire (PS) de Paris, Anne Hidalgo. En parallèle, « les collectivités encouragent de plus en plus le fluvial car cela correspond à des enjeux sociétaux, comme le désengorgement des axes routiers et la pollution, poursuit-il. La Société du Grand Paris (SGP) – en charge de la conception et de la réalisation du réseau de transports Grand Paris Express et qui évacue chaque année plus de 1 million de tonnes de terres des tunnels par bateau – a même rendu obligatoire, dans ses marchés publics, l'utilisation du fluvial. »

Si la quantité de marchandises transportées sur l'eau n'augmente pas de façon exponentielle, celles-ci ont toutefois tendance à se diversifier. « C'est ça, l'évolution majeure, commente Antoine Berbain, directeur général délégué d'Haropa Port. Nous apportons des solutions de la mer jusqu'au cœur de Paris. Et plusieurs secteurs sont intéressés : le BTP, l'e-commerce, la valorisation des déchets et le tourisme. »

Depuis 2012, les 300 magasins parisiens de Franprix (enseigne du groupe Casino) sont approvisionnés



par voie fluviale. Les produits de l'enseigne de supermarchés sont acheminés depuis le port de Bonneuil-sur-Marne (Val-de-Marne) jusqu'à celui de la Bourdonnais (VII<sup>e</sup>), à deux pas de la tour Eiffel. Par ailleurs, toujours selon les chiffres d'Haropa Port, les marchandises en caisse, en conteneurs, dont les produits de grande distribution, ont augmenté de 22 % en 2022.

Plus récemment, c'est le géant suédois Ikea qui a pris la décision de livrer ses clients parisiens en passant par la Seine. « Le système business-to-consumer (de l'entreprise au consommateur) par voie fluviale, c'est nouveau », remarque Antoine Berbain. Pour atteindre son objectif de 455 commandes en moyenne par jour, l'entreprise spécialisée dans le mobilier et la décoration a investi dans un entrepôt logistique à étages de plus de 50 000 m<sup>2</sup> à Gennevilliers (Hauts-de-Seine). « L'activité se densifie avec la construction de ces sites », poursuit le directeur, qui précise que 95 % des 70 ports et des six grandes plates-formes multimodales (comme Bonneuil-sur-Marne et Gennevilliers) qui émaillent la région sont pleins.

« On continue de développer le réseau avec une nouvelle plateforme à la confluence de l'Oise et de la Seine dans les Yvelines avec le fleuve, la route et le fer. » Cette

expansion répond aussi à une demande directe des entreprises. « Ce sont les sociétés qui viennent vers nous. Ça, c'est nouveau. Avant, on démarchait les entreprises pour leur proposer la solution fluviale. Depuis trois ou quatre ans seulement, on observe une réelle appétence », relate Bertrand Neveux.

C'est le cas de l'entreprise Lefevre, basée à un peu plus de 1 km du port de Gennevilliers. Experte en rénovation du patrimoine et de monuments classés, elle est chargée de la livraison de pierres taillées pour la reconstruction des arcs de la voûte de Notre-Dame, brûlés dans l'incendie du 15 avril 2019.

« C'était notre première expérience fluviale, raconte Jean-Marc Le Baron, chef de chantier au sein de l'entreprise. La proximité de la Seine avec le chantier et l'utilisation de la grue qui pouvait décharger directement les matériaux sur le site nous paraissaient intéressantes. C'était évident d'utiliser la voie fluviale. »

## « Encore beaucoup de retours à vide »

Si elle permet de rentrer plus facilement dans Paris et à des horaires précis, la Seine, utilisée dans les années 1960 pour le transport de charbon avant la désindustrialisation, présente aujourd'hui un sérieux potentiel. « On peut multiplier



**Nous apportons des solutions de la mer jusqu'au cœur de la ville**

Antoine Berbain,  
directeur général délégué  
d'Haropa Port





LYOULNERBOIET

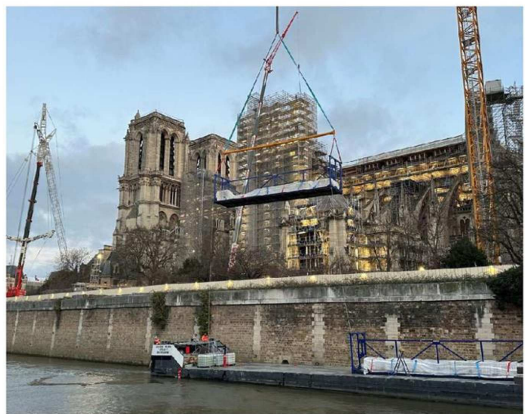
par quatre le trafic sans toucher à rien. C'est un atout considérable, assure Bertrand Neveux. Pour l'instant, il y a encore beaucoup de retours à vide, le marché n'est pas encore assez mature.»

Jean-Marc Le Baron, de l'entreprise Lefèvre, confirme. « Pour nous, le fluvial est intéressant financièrement à partir du moment où on charge beaucoup la barge. Il ne faut pas non plus cumuler les modes de transport. Sinon, cela ne vaut pas le

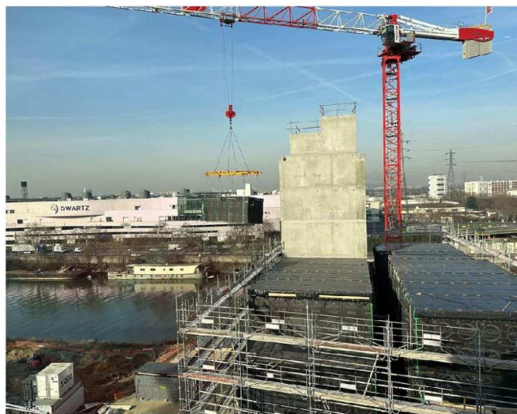
coup », souligne-t-il. C'est pourquoi le fret fluvial concerne principalement des chantiers situés en bord de Seine, à l'image de l'île Séguin (Hauts-de-Seine), toujours en pleine reconversion.

« Son développement ? J'y crois beaucoup, c'est un mode de transport durable, avec une importante réserve de capacité sur nos cours d'eau. La chaîne logistique est fiable, peu émissive. Cela ne peut que progresser », conclut Antoine Berbain.

**BTP, e-commerce, valorisation des déchets... de plus en plus d'entreprises et de collectivités ont recours aux bateaux pour recevoir des matériaux ou livrer leurs clients. C'est notamment le cas dans le cadre de la reconstruction de Notre-Dame (ci-dessous).**



LE PALAIS BRUN



LE PALAIS BRUN

## PARIS 2024 | Des logements livrés par bateaux au village des athlètes

UNE PÉNICHE s'amarré au pied de l'un des 22 bâtiments du futur village des athlètes, en cours de construction, à L'île-Saint-Denis (Seine-Saint-Denis), ce jeudi matin. Elle a l'allure d'un bateau de plaisance. Pourtant, dans sa cale, elle cache quatre modules en bois, déchargés l'un après l'autre sur le chantier. L'opération ne dure que quelques minutes, puis la péniche poursuit sa route le long du bras ouest de la Seine.

En tout, 141 modules conçus et préaménagés dans le Nord par l'entreprise bretonne E-Loft sont acheminés par bateaux sur le site de l'écoquartier fluvial, baptisé Empreintes – quatre jours de navigation sur l'Escaut puis sur la Seine –, à raison d'une dizaine par semaine depuis décembre. Ils sont ensuite assemblés in situ sur le socle en béton formant le rez-de-chaussée de cette résidence sociale étudiante, qui accueillera 266 athlètes et accompagnants lors des Jeux de Paris 2024 puis comptera, à terme, 142 appartements de 18 à 37 m<sup>2</sup>.

### 2 000 camions en moins sur les routes

Le choix de cette technique innovante en matière de construction répond à deux enjeux cruciaux. D'abord un gain de temps, puisque la réalisation de ce bâtiment est estimée à treize mois – contre dix-huit mois pour un chantier classique. Surtout, il participe aux objectifs de décarbonation fixés par la Solideo sur les ouvrages olympiques et adoptés par les entreprises.

« Cette démarche permet de diviser par cinq les émissions qu'auraient engendrées les camions, souligne Pascal Martin, directeur général du groupe Legendre, en charge, avec l'entreprise Pichet, de la construction du village. L'acheminement par voie fluviale d'une grande partie des éléments en bois – façades, murs à ossature et modules préfabriqués – a permis d'éviter la circulation de 2 000 camions. »

« Par la voie fluviale, on a pu évacuer plus de 500 000 tonnes de déblais, poursuit Nicolas Ferrand, directeur général exécutif de la Solideo. Une dizaine de constructeurs utilisent le fleuve pour acheminer leurs matériaux. C'est une évidence lorsqu'on est si proche de la Seine. » Dès 2020, 43 000 tonnes de terre polluée avaient été évacuées par barges. « On s'est appuyé sur l'expérience de la Société du Grand Paris (SGP) dont on voyait qu'elle utilisait le fluvial de façon assez fréquente (pour évacuer la terre des tunnels), souligne Henri Specht, le directeur du village des athlètes. On a regardé quels étaient les scénarios les plus crédibles et on a assez vite jeté notre dévolu sur un quai à usage partagé situé à Saint-Denis-l'Étoile, à 300 m du village en aval. »

Un « atout considérable » qui a permis aux constructeurs de s'appuyer sur une infrastructure portuaire déjà existante. Une estacade, située à Saint-Ouen, constitue un second point de chargement et de déchargement. Sur la partie continentale, les centrales à béton mobiles installées pour la construction de la ZAC du village olympique et paralympique (52 ha répartis sur trois communes) « ont été alimentées en sable et gravier qui arrivaient sur des barges, poursuit le directeur du projet. Le fluvial a aussi été utilisé par l'entreprise Point P pour acheminer des produits de second œuvre, manufacturés. Et pour les modules en bois sur la partie îlienne. »

### Un chantier « emblématique »

Henri Specht rappelle par ailleurs que la passerelle qui relie l'île à l'autre rive, installée fin octobre, a été livrée par bateau. « L'ouvrage d'art a été pré-monté à Gennevilliers (Hauts-de-Seine), amené par voie fluviale dans un espace très contraint. On parle quand même d'un pont monté en une nuit au-dessus de la Seine », se félicite-t-il. « Le village des athlètes est une vitrine de ce que nous pouvons réaliser en matière de fret fluvial, se félicite Bertrand Neveux, responsable transports chez Voies navigables de France (VNF). La Solideo a très bien joué le jeu. »

Et Henri Specht de conclure : « On a utilisé la palette quasiment intégrale de ce qu'on pouvait faire par la voie fluviale. Et je pense que ce chantier – dont la livraison est prévue le 31 décembre 2023 (avec réserve) – est, en cela, emblématique. »

P.A.

L'île-Saint-Denis, le 9 février.

En tout, 141 modules en bois sont transportés par des péniches sur le site de l'écoquartier fluvial, soit une dizaine par semaine depuis décembre.