

ÎLE-DE-FRANCE | Chargées de conteneurs maritimes provenant du Havre, les navettes font la rotation entre Gennevilliers et Bonneuil-sur-Marne, libérant l'A 86 et le périphérique de nombreux convois.

Des centaines de camions en moins grâce à la nouvelle liaison sur la Seine

Marine Legrand

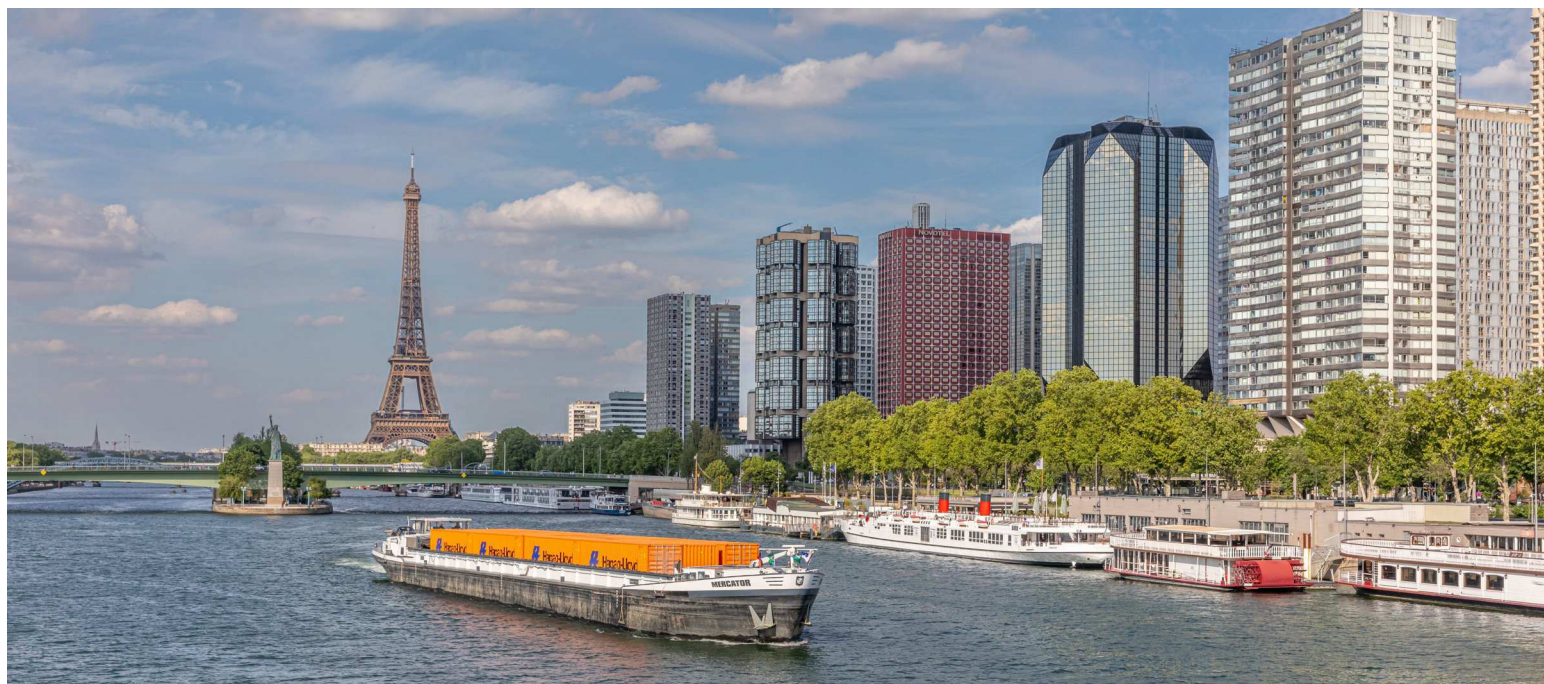
TELE UNE AUTOROUTE fluviale, la Seine séduit petit à petit des transporteurs supplémentaires qui abandonnent le bitume et les camions pour le fleuve, son absence d'embouteillages et ses émissions réduites de carbone. Un nouveau service de navettes fluviales destinées à l'import-export de conteneurs maritimes provenant du Havre (Seine-Maritime) vient de voir le jour entre les ports de Gennevilliers (Hauts-de-Seine) et Bonneuil-sur-Marne (Val-de-Marne).

« Il permet de retirer chaque semaine l'équivalent d'une centaine de poids lourds » du périphérique parisien et de l'A86, se réjouit Antoine Berbain, directeur général d'Haropa Port. Une initiative applaudie alors qu'Haropa lance ce mercredi, avec Voies navigables de France (VNF) et la Métropole du Grand Paris, un appel à projets pour développer la logistique urbaine sur l'axe Seine, à l'occasion de La Semaine de l'innovation du transport et de la logistique.

Des marchandises pour la grande distribution

Les rotations, lancées à l'automne dernier, sont effectuées les lundis et jeudis par l'opérateur Greenmodal Transport. Actuellement, c'est l'armateur Hapag-Lloyd qui y recourt. « Nous voulons décarboner nos activités. Jusqu'à présent, ces trajets étaient assurés par camions », explique l'entreprise.

Les conteneurs maritimes sont remplis de différentes marchandises non alimentaires importées pour la grande distribution, telles que des meubles. Ils arrivent par cargo au Havre. De grandes péniches les acheminent jusqu'au port de Gennevilliers, où ils sont chargés sur cette



barge plus modeste (54 conteneurs maximum) « afin de s'adapter à la hauteur des ponts parisiens », précise Antoine Berbain.

Direction le port de Bonneuil-sur-Marne, où des camions assureront les livraisons du dernier kilomètre jusqu'aux clients du sud-est parisien d'Hapag-Lloyd. Pour cette ultime desserte, l'armateur vient de réceptionner son premier poids lourd roulant au biofuel, un carburant à base de colza français « qui réduit les émissions polluantes de 60 % » comparé à un camion classique.

Le bateau retourne ensuite à Gennevilliers, chargé de nouvelles marchandises. Elles poursuivront leur voyage en correspondance par un autre bateau jusqu'au Havre pour y être exportées.

« Visibilité et fiabilité »

Avoir des navettes à jours et horaires fixes « offre au client réceptionnaire une visibilité et une fiabilité », apprécie Hapag-Lloyd. Fini les embouteillages et les restrictions de circulation liées à la Zone à faible émission (ZFE). « Contrairement au système routier, les infrastructures fluviales ne sont pas saturées. Il y a encore de la réserve de capacité, ajoute Antoine Berbain. C'est une logistique extrêmement fiable. La marchandise arrive à l'heure. » L'opération présente toutefois un surcoût,

L'acheminement se fait par barges de taille modeste « afin de s'adapter à la hauteur des ponts parisiens ».

admet l'armateur. En cause : les manutentions au port de Gennevilliers et l'organisation des derniers kilomètres routiers depuis Bonneuil.

Mais des aides financières existent. C'est là que VNF entre en scène : « Nous finançons, avec le soutien de la région Île-de-France, les études logistiques, les expérimentations ou les matériels de manutention. Le dispositif s'appelle PARM (*plan d'aide au report modal*). En 2022, nous avons financé sur le bassin de la Seine 21 projets pour un montant de 945 000 €, annonce-t-on chez VNF.

Les conteneurs d'import-export sont l'une des trois familles de produits transitant sur l'axe Seine avec le vrac (matériaux de construction, sable, graviers...) et les marchandises de logistique urbaine (300 magasins Franprix parisiens desservis depuis le port de Bonneuil-sur-Marne depuis 2012 et les articles d'e-commerce provenant de l'entrepôt Ikea à Gennevilliers depuis décembre 2022, par exemple).

« En Île-de-France, 21 millions de tonnes ont été chargées et déchargées sur nos ports fluviaux en 2022. Soit un million de trajets en camion évités, résume Antoine Berbain. Et le flux a augmenté de 25 % à Gennevilliers en 2022 comparé à 2021. »



Port de Grenelle (XV^e), le 22 mars. La péniche de l'expérimentation de France Boissons pouvait contenir jusqu'à 65 palettes.

LE TEST | France Boissons abreuve Paris depuis Bonneuil

BERNARD ESSUIE ses lunettes une dernière fois, se concentre et se lance. Le marinier plonge sa grue dans la cale de sa péniche amarrée au port de Grenelle à Paris (XV^e), saisit une palette de caisses de bouteilles, pivote et charge la marchandise à l'arrière du camion France Boissons sur le quai.

Puis, le chauffeur du poids lourd prendra la direction de cafés, hôtels et restaurants de la capitale pour terminer sa tournée du matin, tandis que la barge retournera au port de Bonneuil, où elle sera remplie de nouvelles palettes de jus, eau, bière et spiritueux à livrer.

Du 10 au 24 mars, le distributeur France Boissons vient de tester la livraison de trente clients parisiens par le fleuve plutôt que par camion depuis l'entrepôt de Bonneuil. Seuls les derniers kilomètres sont assurés par la route depuis le port parisien.

Cette expérimentation a été proposée par Haropa Ports. Voies Navigables de France (VNF), de son côté, a pris en charge le surcoût lié à la différence entre les livraisons routières et celles faites par péniche.

Le bilan est d'ores et déjà positif : « Nous avons réduit de 50 % le nombre de camions nécessaires aux livraisons de ces trente clients, explique Rémy Perrot, directeur de la logistique chez France Boissons. On est passé de huit poids lourds qui faisaient Bonneuil-Paris-Bonneuil à seulement quatre. Et ces derniers ne sont amenés à circuler que sur de très petites distances dans Paris intra-muros. »

Ce n'est qu'un début

La journée de travail est également moins longue pour le chauffeur « car la péniche lui évite les bouchons entre Bonneuil et Paris et deux trajets à vide jusqu'à l'entrepôt pour se recharger en marchandise ».

Les conclusions seront tirées fin avril. Puis une seconde expérimentation sera menée, à plus grande échelle. « Il y aura davantage de camions stationnés sur le port et le test durera plusieurs mois au lieu de deux semaines. L'objectif est de voir si nous pouvons pérenniser ce type de logistique », résume Rémy Perrot.

M.L.

1 million
de trajets en camion ont été évités dans la région l'an dernier grâce au transport fluvial