

Et si la Seine redevenait une autoroute à bateaux ?

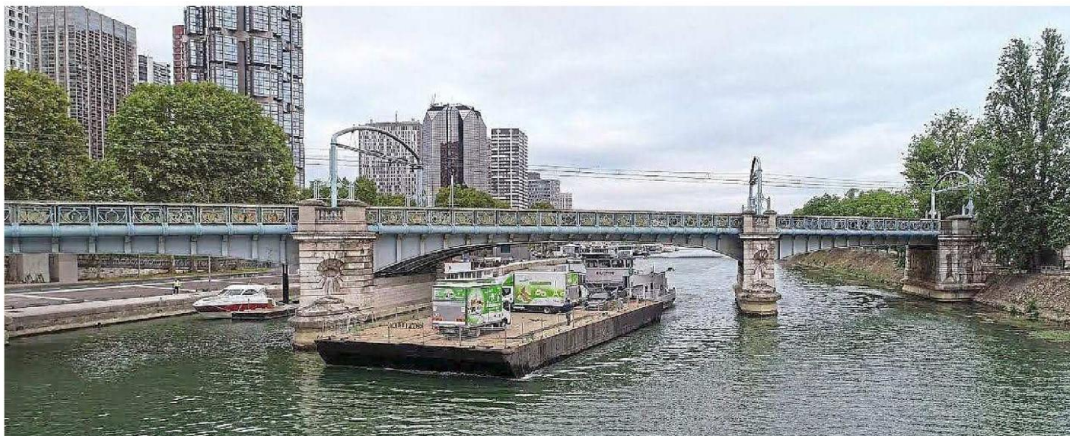
Le transport de marchandises y a augmenté de 3,8 % en 2018. En tout, c'est un million de camions en moins sur les routes. Et Voies navigables de France (VNF) ne veut pas s'arrêter là.

PAR JEAN-GABRIEL BONTINCK

La Seine n'a pas toujours été que le paradis des touristes en Bateau-Mouche. Si actuellement il est le troisième « monument » parisien le plus visité (8 millions de touristes sont montés dans un bateau à Paris, moins que les visiteurs du Louvre ou de Notre-Dame, mais plus que ceux de la tour Eiffel !), le fleuve représentait, il y a quelques décennies encore, un axe majeur pour le transport de marchandises.

« A l'époque de l'exploitation du charbon, des bateaux venaient de l'Est de la France jusqu'au Havre, rappelle Dominique Ritz, directeur du bassin de la Seine à Voies navigables de France (VNF). On était à 60 millions de tonnes de marchandises transportées par an. Et on pourrait atteindre à nouveau ces niveaux-là. » En 2018, selon VNF, 21,5 millions de tonnes ont été transportées sur le bassin de la Seine. C'est déjà 3,8 % de plus qu'en 2017 mais l'objectif, à terme, est beaucoup plus ambitieux.

« C'est insuffisant. On peut multiplier le passage de bateaux sur la Seine sans modifier nos ouvrages. Sur 100 bateaux par jour dans le cœur de Paris, environ 40 font du fret. On pourrait doubler ce nombre », assure Dominique Ritz. Le fleuve compte s'appuyer sur son avantage : il est écologique comparé à ces concurrents, la route et le rail. « Ces 21 millions de tonnes, c'est déjà plus d'un million de camions enlevés du réseau routier grâce à la voie d'eau. Sans la Seine, il faudrait rajouter une troisième voie sur l'A13... Ce sont des flux très importants ». Un convoi fluvial, en effet, c'est l'équivalent en ton-



L'an dernier, pour éviter les bouchons, la société Speed Distribution a fait transporter ses camions électriques de livraison via une immense barge.

LE FLUVIAL EST UN MODE PROPRE [...], ET FIABLE
DOMINIQUE RITZ, DIRECTEUR DU BASSIN DE LA SEINE À VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

nage de quatre trains de fret ou... de 220 camions.

« Le fluvial est un mode propre, insiste Dominique Ritz. Même si la plupart des bateaux fonctionnent au diesel, par rapport à leur tonnage, l'empreinte carbone est bien meilleure que sur la route. C'est quatre à cinq fois moins de CO₂ et deux à trois fois moins de particules fines émises par tonne transportée. Les nuisances – bruit, congestion – sont moindres. Et, autre avantage : le fleuve n'est pas saturé, c'est un mode fiable. »

■ FRANPRIX, IKEA...

D'où l'intérêt de plus en plus prononcé de certaines entreprises qui songent à utiliser la Seine comme moyen de relier périphérie et centre. Franprix fait figure de pionnier en livrant ses supérettes par bateau depuis 2006. Mais une autre enseigne fait rêver VNF : Ikea. Le géant suédois du meuble, qui a récemment investi

dans un tout nouvel entrepôt sur le port de Gennevilliers (92), va ouvrir en mai son premier magasin de centre-ville à Madeleine, et l'utilisation du fleuve serait une suite logique pour un groupe plus que jamais soucieux de verdiner son image. La Seine est « une piste à l'étude », confirme-t-on chez Ikea. Mais rien n'est conclu pour l'instant. « On aimerait que ça aille plus vite », reconnaît Dominique Ritz.

Car derrière Ikea, d'autres entreprises suivraient le mouvement, espère Dominique Ritz. En attendant, les expérimentations se multiplient. L'an dernier par exemple, Speed Distribution, une messagerie spécialisée dans la livraison de colis de luxe (600 000 à 800 000 par an), a essayé un concept original : faire monter ses camionnettes électriques de livraison sur une immense barge, à Ivry-sur-Seine (94). Les véhicules évitaient ainsi les bouchons d'entrée dans Paris.

■ DES ENTREPÔTS FLOTTANTS

Autre projet, prévu pour 2020 : la mise à l'eau d'un entrepôt flottant géant, Green Deliver, propulsé à l'électrique et au biogaz, pour transporter des marchandises de la banlieue vers Paris et, dans l'autre sens, des déchets vers les centres de retraitement. Fluidis, lui, est un autre entrepôt flottant équipé de camionnettes électriques transportant des palettes. Il sera mis à l'eau en juin. La région Ile-de-France vient de contribuer à hauteur de 2,5 M€ aux différents projets de VNF pour faire baisser la logistique routière et verdier sa flotte.

■ GRAND PARIS EXPRESS ET JO

Si les marchandises du e-commerce ou de l'alimentaire, se développent doucement sur la Seine, plus de 63 % du tonnage transporté concerne des matériaux de construction. De ce point de vue là aussi, les perspectives sont bonnes. Sur les 45 millions de tonnes de déblais

de construction du Grand Paris Express, 8 millions seront évacués par voie fluviale, soit l'équivalent de 400 000 camions.

VNF veut aussi accompagner les futurs chantiers des JO 2024, en particulier celui du village olympique. Situé de part et d'autre de la Seine, à proximité des ports de Saint-Denis (93) et Gennevilliers (92), le futur village va nécessiter 300 000 tonnes de matériaux de construction... qui arriveront sans doute par bateau.

Reste le transport de voyageurs. En dehors des touristes, la Seine ne transporte personne ou presque. Métro, RER, bus, Vélib' : les usagers du quotidien ont le choix pour traverser Paris, et la Seine n'apparaît pas encore comme une alternative possible. Le projet des taxis flottants SeaBubbles en reste au stade de l'expérimentation et d'autres projets de transports fluviaux d'Ile-de-France Mobilités semblent au point mort.

Bateau, boulot, dodo... ce n'est pas pour demain !

PRENDRE le bateau et voguer au fil de la Seine pour rentrer à la maison. Sur le papier, le projet se montre séduisant... Dans les faits, il faudra être patient. En ce beau début de printemps, je décide de tester un trajet retour de la tour Eiffel à Charenton-le-Pont (Val-de-Marne) en empruntant le bateau et le métro. Direction l'arrêt Batobus du Champ-de-Mars (VII^e). Destination gare d'Austerlitz (XIII^e). Avec le passe Navigo, le billet, valable 24 heures, est à 11 € au lieu de 17 €.

Sur les quais de Seine inondés de soleil, les touristes ont pris possession des lieux. Le bateau de 17 heures est plein. Je dois attendre le suivant, 30 minutes plus tard. Le cadre est loin d'être désagréable et il y a du réseau pour envoyer quelques mails. Ça va aller. Le Batobus de 17 h 30 arrive à l'heure. Cette fois, je peux embarquer. La traversée prend des airs de vacances.

Première escale. Invalides. Défilent les plus beaux sites de Paris. Le quai d'Orsay, le pont Alexandre-III,

au loin le Trocadéro ou la verrière du Grand Palais. Deuxième arrêt à la musée d'Orsay. Le temps commence à se faire long. Il est déjà 18 h 30... Pas de chance, le départ est retardé, sans que l'on sache pourquoi.

2 H 30 DE TRAJET... CONTRE 40 MINUTES EN MÉTRO

Ça y est, je commence à m'impacienter. Autant que dans le métro. Certes, on continue le trajet devant ces monuments magnifiques. Le Louvre, la Conciergerie et... Notre-

Dame, que l'on frôle. Les touristes mitraillent les lieux. Moi je désespère en regardant les minutes défiler.

Il est 19 heures passé quand j'arrive enfin à Austerlitz. Soit 1 h 30 de traversée. Il me reste encore une vingtaine de minutes en métro. Je finis par arriver à bon port... à 19 h 30. Soit 2 h 30 de trajet, si l'on compte l'attente d'une demi-heure. Trop long. En métro, c'est 40 minutes. Bref, à moins d'avoir tout son temps, le bateau n'est pas assez concurrentiel pour les trajets du quotidien.

Les chiffres ne semblent d'ailleurs pas très bons. Depuis septembre 2017, seuls... 577 passes Batobus annuels au tarif préférentiel de 40 €, réservés aux détenteurs du passe Navigo annuel, ont été achetés. Le pic mensuel est, lui, de 68 ventes, en mai 2018, confirmant une vocation plutôt loisirs. Signe d'ailleurs que les opérateurs eux-mêmes n'y croient guère. Ile-de-France Mobilités et Batobus n'ont pas répondu à nos sollicitations répétées sur ce sujet.

JILA VAROQUIER