

JO 2024 : le chantier du village olympique aura la Seine comme tremplin

Le préfet de région vient de signer une charte avec Ports de Paris et Voies navigables de France pour faire voguer déblais et matériaux sur le fleuve. Un choix à la fois écolo et stratégique.

Les clés

500 000

C'est le nombre de tonnes de déblais nécessaires à la seule construction du village olympique et paralympique.

4 À 5 FOIS

Comparé au transport par la route, quatre à cinq fois moins de CO₂ est émis pour chaque tonne déplacée par voie fluviale.

250

C'est environ le nombre de camions qui n'ont plus besoin de rouler quand une barge de 5 000 t est utilisée à la place.



Les barges circulant sur la Seine se prêtent au transport de très grosses marchandises. Idéal pour les travaux titanesques prévus en Seine-Saint-Denis.

FOCUS

Plusieurs entreprises se jettent à l'eau

Le préfet de région Michel Cadot le martèle : le développement du transport fluvial dans le cadre des JO n'est « qu'une étape parmi d'autres ». Déjà, un million de déblais ont été transportés sur la Seine lors des différents travaux du Grand Paris Express. Pas plus, car les futures gares étaient parfois trop éloignées du fleuve pour l'exploiter.

Il n'empêche que la voie fluviale est une option de plus en plus prisée. En France l'année dernière, le trafic y a augmenté de 10 % sur le fret et de 4 % dans le secteur touristique. Ikea en est l'exemple le plus récent. Depuis septembre, le géant de l'ameublement livre ses clients parisiens par bateau, au départ du port de Gennevilliers. Franprix l'a compris depuis longtemps : cela fait quelques années que les 300 magasins de la capitale sont approvisionnés de cette manière.

« C'est une tendance de fond », remarque Thierry Guimbaud, directeur général de Voies navigables de France. Et le phénomène ne peut que s'intensifier : « La Seine pourrait accueillir quatre fois plus de bateaux », affirme les VNF. Le préfet, lui, espère que la charte récemment signée « sera suivie de beaucoup d'autres » : « Cela deviendra la bonne pratique que les JO nous laisseront, entre autres, en héritage. »

A.H.

PAR ANISSA HAMMADI

AU SLOGAN « Plus vite, plus haut, plus fort » des Jeux olympiques, l'Etat veut répondre « Plus fluide, plus écolo, plus propre ». C'est en tout cas la promesse de la navigation fluviale pour les grands chantiers du village olympique et paralympique des JO 2024, qui seront justement situés en

bord de Seine, à la lisière de Saint-Ouen et Saint-Denis (Seine-Saint-Denis).

En signant une charte de partenariat en faveur de la logistique fluviale, hier, l'Etat et trois établissements publics (Haropa-Ports de Paris, les Voies navigables de France et la Solideo, société de livraison des ouvrages olympiques) espèrent ainsi « organiser

les premiers Jeux à neutralité carbone ».

Car le fleuve offre de multiples avantages : il permet de limiter le nombre de camions et les nuisances sonores, d'optimiser les itinéraires dans l'acheminement des gravats, il convient au transport de très gros colis... Bref, ce choix réduit l'empreinte carbone du chantier. Selon les signataires, le passage par la Seine permettrait d'éviter un ballet de plus de 50 000 camions sur les routes d'Ile-de-France.

Fiabilité et ponctualité

Dès le premier trimestre 2021, la Seine sera donc la voie privilégiée pour l'approvisionnement en matériaux de construction et l'évacuation des déblais de chantiers. Avec cette charte, Ports de Paris s'engage à mettre ses quais à disposition, en particulier du côté des ports de Saint-Denis-l'Étoile et de Saint-Ouen (voir infographie ci-contre), et à faciliter toutes les opérations de logistique.

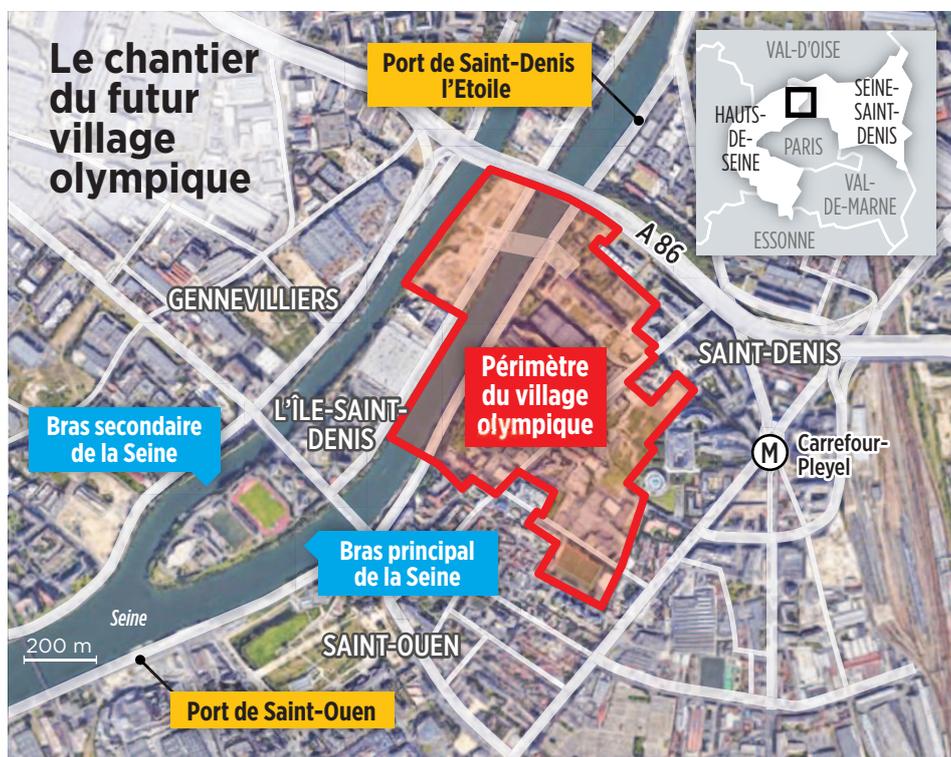
Ce partenariat est loin d'être superflu : le titanesque chantier du village des athlètes nécessite d'évacuer pas moins de 500 000 tonnes de déblais en quarante-huit mois, sans compter la livraison de marchandises. « C'est un choix techniquement judicieux, souligne Thierry Guimbaud, directeur de Voies navigables de France. Certes, sur l'eau on

ne va pas très vite. Mais on va à l'heure. Et un logisticien, ce qu'il veut, c'est être à l'heure. Sur ce point, nous sommes un mode fiable. »

Pour éviter de reporter les embouteillages sur l'eau, le bras « secondaire » de Gennevilliers sera ouvert après des travaux « non négligeables ». Mais les VNF préviennent : « Il s'agit de maintenir la navigation commerciale sur ce bief pendant les JO. Beaucoup de bateliers se sont inquiétés des impacts pour leur activité. »

Hormis ce bémol, les signataires s'accordent à dire que les Jeux représentent un « formidable tremplin » à l'émergence de la navigation fluviale. Tous voient plus loin que 2024 : ils s'engagent aussi à assainir l'eau afin de « laisser un héritage, avec l'aménagement de baignades publiques pérennes ». Les quartiers de Seine-Saint-Denis proches du fleuve pourraient bénéficier, à terme, de nouvelles activités nautiques, guinguettes et promenades au bord de l'eau.

« Le recours au transport fluvial dans le cadre des chantiers olympiques s'inscrit dans la démarche poursuivie depuis la candidature de Paris 2024 de renouer avec la Seine, déclare Nicolas Ferrand, directeur de la Solideo. C'est, pour la Seine-Saint-Denis, l'occasion de retrouver ce magnifique paysage et d'en révéler toute l'attractivité. »



LP/INFORMAGRAPHIE, GOOGLE EARTH