



ÎLE-DE-FRANCE Moins de camions sur les routes, moins de bouchons et des livraisons au plus près des bassins de consommation... Les acteurs du secteur mènent une opération séduction en région parisienne, où l'on compte 700 km de voies navigables.

Le transport fluvial toujours plus en vogue

MARINE LEGRAND

UNE LOGISTIQUE apaisée et efficace, qui réduit les émissions de polluants, le bruit et les bouchons. Voilà le doux portrait que brossent les acteurs du fluvial en Île-de-France pour prôner ce mode de transport. Haropa Port et Voies navigables de France (VNF) doivent signer le 10 novembre une convention de partenariat pour développer la logistique fluviale et soutenir l'innovation sur l'axe Seine tandis que la Métropole du Grand Paris (MGP) vient d'éditer un « mémo » intitulé « Penser au fluvial pour le transport de marchandises ».

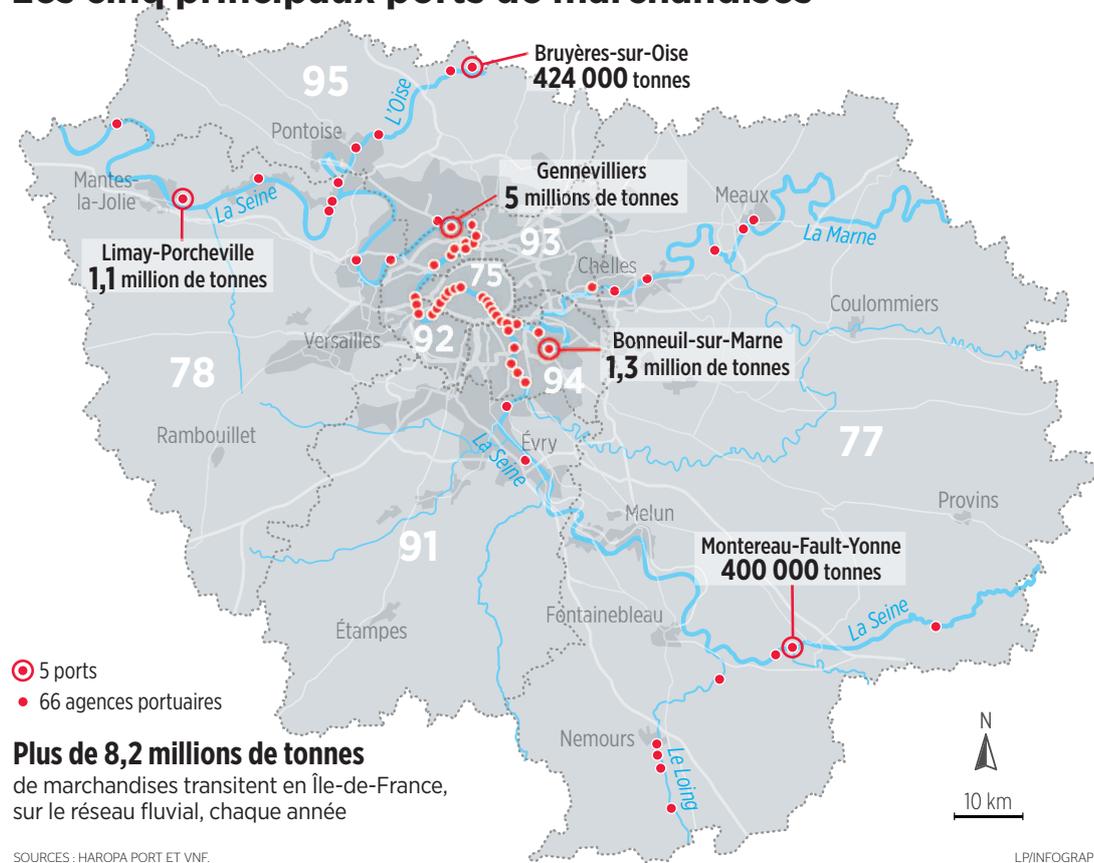
Ce guide technique souligne les nombreux avantages de la voie d'eau auprès des élus, des professionnels et de tous les acteurs économiques amenés à faire circuler des produits en région parisienne.

« C'est l'aboutissement de deux ans de travail », se réjouit Émilie Mallet, cheffe de projet logistique urbaine chez Haropa Port, qui regroupe les ports du Havre, de Rouen et de Paris. « Tout a commencé en juin 2018 lorsque la MGP a adopté son pacte pour la logistique urbaine, une série de douze mesures autour d'une thématique dont personne ne s'occupait à cette échelle », explique Sophie Bénet, chargée de mission logistique urbaine durable à la métropole. Deux ans et demi plus tard et à l'aune d'un nouveau mandat, la MGP a reformulé le fameux pacte et signé son acte II, dont l'un des cinq axes vise à développer le transport par voie fluviale.

« Très compliqué » d'entrer dans Paris par la route

Mais pourquoi mettre autant en avant ce mode de transport ? « On a la chance d'avoir un bassin hydrique remarquable », insiste Jean-Michel Genestier, conseiller délégué à la logistique métropolitaine au sein de la MGP. L'Île-de-France compte 700 km de voies navigables, traversant l'ensemble des départements, accessibles aussi bien aux péniches de petit, moyen et grand gabarit, dotées de ports urbains de proximité, de vastes plates-formes multimodales (ports de Gennevilliers dans les Hauts-de-Seine et de Bonneuil-sur-Marne dans le Val-de-Marne), de quais à usage partagé où l'on réserve son horaire d'accès, etc.

Les cinq principaux ports de marchandises



Plus de 8,2 millions de tonnes de marchandises transitent en Île-de-France, sur le réseau fluvial, chaque année

SOURCES : HAROPA PORT ET VNF. LP/INFOGRAPHIE.

Surtout, le fluvial a de quoi répondre aux enjeux actuels. « Vous cherchez à entrer dans Paris avec vos marchandises par la route ? C'est très compliqué, il y a beaucoup de bouchons, constate Martine Vazquez, cheffe de projet à la MGP. Par voie d'eau, oui, c'est lent (15 km/h), mais c'est extrêmement fiable. Pas d'embouteillages ! »

Entre Le Havre (Seine-Maritime) et Paris, les bateaux peuvent naviguer 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24. Entre Paris et Nogent-sur-Seine (Aube), à la sortie de la Seine-et-Marne, le réseau est accessible de 6 heures à 22 heures du lundi au samedi. « Nous devrions évoluer vers une ouverture 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 à moyen terme, annonce Dominique Ritz, directeur du bassin de la Seine et de la Loire aval chez VNF. Cela offrira encore plus de souplesse aux transporteurs, par exemple pour des livraisons express ou pour faire partir un bateau à 5 heures du matin au lieu de 8 heures. » L'autre atout du fluvial – et pas des

moindres – se trouve côté environnement. « Ce mode de transport doux réduit les émissions de polluants, ce qui permet d'être mieux accepté par les citoyens », confie Martine Vazquez.

Plus écologique et plus sûr que les poids-lourds

« Un bateau de 350 tonnes transporte l'équivalent de vingt camions, souligne la métropole. Le transport fluvial émet aujourd'hui en moyenne cinq fois moins de CO₂ à la tonne transportée que le mode routier. Il n'émet pas de particules fines par l'abrasion de freins ou contact roue-chaussée, alors que les particules fines émises par ce biais représentent 50 % de celles émises par le transport. » Aussi, « le fluvial est sobre énergétiquement : il consomme quatre fois moins d'énergie par kilomètre que le routier à la tonne transportée ».

Quant aux quais, ils seront progressivement électrifiés afin que les bateaux ne soient plus contraints de

laisser leur moteur ou leur groupe électrogène tourner pour avoir du courant. Ils pourront se brancher à des bornes électriques. « Quarante seront installées d'ici trois ans pour la batellerie fluviale, annonce Antoine Berbain, directeur général délégué d'Haropa Port. La première verra le jour au premier trimestre 2022 sur l'axe Seine-Amont. »

Enfin, le mémo met en avant la sécurité des marchandises lorsqu'elles sont acheminées par voie d'eau : « Il est difficile de pirater un bateau au milieu d'un fleuve », contrairement aux poids lourds qui sont régulièrement les cibles de malfaiteurs.

Actuellement, de nombreuses entreprises ont recours aux barges et péniches pour apporter leurs produits d'un lieu à un autre. Les plus transportés sont les produits du bâtiment et travaux publics (sable, granulats...) : 15 millions de tonnes manutentionnées sur les ports franciliens en 2019. Viennent ensuite les déblais de chantier, les céréales (blé, orge...), la logistique, la métallurgie, etc.

Le tonnage chargé et déchargé en Île-de-France a augmenté ces dernières années dans de nombreux domaines : + 40,2 % pour les matériaux de BTP entre 2013 et 2019, + 16,66 % pour les remblais, minerais, engrais et autres produits liés à l'environnement, + 49,3 % pour la métallurgie. En revanche, il se



Par voie d'eau, oui, c'est lent (15 km/h), mais c'est extrêmement fiable. Pas d'embouteillages.

MARTINE VAZQUEZ, CHEFFE DE PROJET, À LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS



LP-OLIVIER BOITET

Entre Le Havre (Seine-Maritime) et Paris, les bateaux peuvent naviguer 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24. Entre Paris et Nogent-sur-Seine (Aube), à la sortie de la Seine-et-Marne, le réseau est accessible de 6 heures à 22 heures du lundi au samedi.

maintient pour l'agroalimentaire (céréales, denrées alimentaires...) et chute dans l'automobile (- 42 %), les combustibles et produits pétroliers (- 66,7 %).

750 000 tonnes de déblais des chantiers du Grand Paris évacuées par la Seine à Bonneuil

Le port de Bonneuil (Val-de-Marne) tire facilement son épingle du jeu. Il est le deuxième port fluvial d'Île-de-France avec 201 ha, plus de 180 entreprises et 1,3 million de tonnes de marchandises y transitant par voie d'eau et 400 000 tonnes par le train, puisqu'il est raccordé au rail. Ainsi, une usine qui y fabrique du bitume voit les agrégats parvenir à la fois par le train et le fleuve. Un peu plus loin, une société qui trie le plastique et l'acier charge ce dernier sur des barges. Elles les acheminent ensuite par la Seine jusqu'au port de Montereau-Fault-Yonne (Seine-et-Marne), où il est fondu pour redevenir de l'acier.

La Société du Grand Paris (SGP) a aussi choisi Bonneuil pour installer une plate-forme en 2019. « Ici, on

reçoit et on évacue les déblais du tunnelier Camille par le fluvial (750 000 tonnes au total depuis 2019). Actuellement, 14,8 % des déblais de nos chantiers sont évacués par voie d'eau. Ils vont en Normandie pour y combler des carrières ou être valorisés et réintroduits en partie dans certains de nos ouvrages », souligne Bernard Cathelain, membre du directoire de la SGP.

Toujours à Bonneuil, Weber Saint-Gobain utilise le fleuve pour approvisionner chaque jour plus de cent chantiers parisiens en matériaux d'isolation, carrelage, mortiers bas carbone... « Quand on sort plus de 40 000 tonnes de sable par an de l'usine via la Seine, cela représente 2 000 camions en moins sur les routes », se félicite l'entreprise.

Parfois, la Seine est utilisée pour des motifs plus originaux. Ainsi, en novembre 2020, cent tonnes de feuilles mortes ramassées dans les V^e, VI^e, XII^e et XIII^e arrondissements de la capitale ont été chargées sur bateau au port de Bercy, à Paris. Direction le port de Gennevilliers afin qu'elles soient valorisées. ■

Bonneuil-sur-Marne (Val-de-Marne) le 21 octobre. Le bateau « Zulu » permet à ses utilisateurs de se passer d'une grue de manutention sur le quai ou de chercher un quai industriel pour enlever leurs marchandises.

ZOOM | Dans l'Ouest parisien, Franprix à (presque) dit adieu aux camions

DANS CE MAGASIN FRANPRIX de la rue de Vaugirard, à Paris (XV^e), seul un client averti aura repéré la discrète étiquette apposée sur la palette des produits d'épicerie qui attendent d'être mis en rayon : « Fluvial ». Le lieu fait partie des quelque 300 supermarchés de l'enseigne situés dans l'Ouest parisien à être livrés par bateau. Depuis 2016, Franprix a pris ce virage logistique afin de contourner les embouteillages et de réduire son impact sur l'environnement.

Chaque jour, du lundi au vendredi, 44 caisses mobiles sont transportées par voie d'eau entre le port de Bonneuil-sur-Marne (Val-de-Marne) et celui de La Bourdonnais, au pied de la tour Eiffel. Cela représente chaque année 5 000 camions en moins sur les routes, 300 000 km de trajet, et 300 tonnes de CO₂ sont ainsi économisées.

Seule quatorze camions sont nécessaires pour venir récupérer les palettes au port de La Bourdonnais et effectuer les rotations entre les magasins et le bateau.

« Cela reste plus cher que du tout routier, c'est vrai, mais c'est plus vertueux, avance Antony Deniau, directeur transport de Franprix. Pour amortir ce surcoût, on travaille

beaucoup sur le remplissage de nos caisses et la saturation de la barge. On maximise les volumes afin de diminuer les coûts fixes. Résultat : le surcoût est peu élevé comparé à tous les avantages liés au transport fluvial : on livre les magasins avec très peu de temps d'approche, contrairement au modèle tout routier notamment »

La SNCF s'y met aussi

Le choix du fluvial va également s'imposer sur un chantier d'envergure à Villeneuve-Saint-Georges (Val-de-Marne). La SNCF s'apprête à lancer la modernisation de son technicentre à Villeneuve-Triage. Un long convoyeur surplombant la D 138 et les voies ferrées a été installé. Lorsque les travaux débiteront en 2022, ce tapis géant évacuera les déblais du chantier jusqu'à une barge d'Haropa Port sur la Seine.

« Cela permettra d'éviter entre vingt et trente camions par jour durant quatre ans », se réjouit Nathalie Wook, cheffe de mission enjeux logistiques à l'agglomération Grand Orly Seine Bièvre. L'autre partie des gravats sera évacuée par train. ■

M.L.

FOCUS | « Zulu », le bateau qui veut simplifier le dernier kilomètre

CÔTÉ BATEAUX AUSSI, on innove. Avec « Zulu », la livraison peut être largement simplifiée en ville notamment dans le dernier kilomètre. Capable de s'adapter à tout type de quai et doté d'une grue autodéchargeante, ce bateau ponton de petit gabarit (50 m) est extrêmement agile.

« Pas besoin de prévoir une grue de manutention sur le quai ou de chercher un quai industriel pour enlever sa marchandise, explique Gilles Peyrot, chef de projet multi-

modal chez Blue Line Logistics, filiale du groupe Sogestran. Zulu peut accoster sur n'importe quel quai au plus près des consommateurs, avec une logistique légère. Les caisses, palettes ou produits sont récupérés par des camionnettes ou des vélos-cargos, par exemple. » De quoi ne pas gêner un quai citoyen utilisé au même moment par des cyclistes ou des joggeurs.

Plusieurs clients ont déjà perçu l'intérêt d'un bateau aussi pratique

dans la capitale. Un grand groupe d'e-commerce achemine ainsi ses colis de manière écologique. La Ville de Paris y a eu recours pour transporter des bancs destinés aux Champs-Élysées. Point P, le spécialiste du BTP, s'en est servi plusieurs mois lorsque son propre bateau était en panne. Un chantier a fait appel à « Zulu » pour transporter des charpentes en bois...

Un modèle hybride électrique diesel prévu pour 2022

Créé il y a cinq ans, un seul « Zulu » navigue en France pour l'instant, trois en Belgique. Mais deux nouveaux modèles rejoindront bientôt l'Hexagone : un hybride électrique diesel au premier trimestre 2022 et un fonctionnant à l'hydrogène pour alimenter une pile à combustible, qui sera livré à Paris entre fin 2022 et début 2023.

Avec son design en catamaran, « Zulu » est peu énergivore, émet peu de CO₂, permet des coûts d'exploitation maîtrisés et peut être utilisé par différents clients en même temps pour plus de flexibilité. Enfin, « Zulu est équipé d'un moteur de tracteur, sauf qu'au lieu de tracter 44 tonnes, il en pousse 300 ! » plaisante Gilles Peyrot. ■

M.L.



LP-MARINE LEBRAND