

Marfret : l'expertise maritime au service de la voie d'eau

Sur la Seine comme sur d'autres bassins, Marfret confirme son intérêt pour le fluvial. Portée par sa filiale Fluvio-Feeder, cette diversification s'appuie sur son expertise maritime pour concevoir des solutions innovantes. Dernier exemple en date, l'unité de transport intermodal pour le transport de papiers neufs et usagers entre Rouen et l'Île-de-France pour le compte d'UPM.

Née du conteneur maritime et de la caisse mobile terrestre, l'unité de transport intermodal conçue par Fluvio-Feeder devrait retenir l'attention des chargeurs, logisticiens et autres organisateurs de transport. Opérationnelle sur la Seine entre Paris et Rouen pour le compte d'UPM, il s'agit d'un nouvel outil gerbable de 45 pieds à ouvertures latérales capable d'accueillir deux palettes EUR de front. Soit, pour les initiés des modes routier et rail-route, les caractéristiques d'accès et intérieures d'une remorque ou caisse mobile à rideaux coulissants bâchés de 13,7 m type Tautliner.

EXPLOITATION OPTIMISÉE

Dans le cas d'UPM, cette UTM est exploitée en double flux avec, à l'aller, le transport de bobines de papier neuf à destination des imprimeries parisiennes et, au retour, le rapatriement de balles de journaux-magazines usagers depuis les sites de tri sélectif du Syctom vers l'usine Chapelle Darblay. Ouverte en mai dernier avec le "Mauritania" de 80 Evp de capacité, cette ligne hebdomadaire relie le quai Westerlund à Rouen équipé d'une grue mobile et de reachstackers, et le terminal VEOLIA-REP à Gennevilliers doté d'un portique. A chaque extrémité, la route assure les pré et post acheminements. Une chaîne logistique bout en bout et aller-retour pilotée par Fluvio-Feeder dont l'UTM à ouverture latérale "autorise la manutention des bobines de papier à l'aide de pinces", souligne Raymond Vidil, Pdg de Marfret. Outre le trajet fluvial de 210 km réalisé en 16 h, sa société organise ainsi les enlèvements routiers à Chapelle Darblay et la collecte sur cinq centres de tri du Syctom avec des ensembles chargés jusqu'à 44 T comme l'autorise depuis peu la réglementation pour les parcours desservant les ports fluviaux.

"Pré et post acheminements routiers à 44 T"

D'ici à fin octobre, un nouvel automoteur sera affecté à la ligne. Avec une capacité de 110 Evp, il permettra le transport d'UTM pleines sur trois hauteurs et sur trois rangées. "Un investissement de 1,5 M EUR en adéquation avec la durée du contrat conclu avec UPM", confie Raymond Vidil. A cela s'ajoute, les 900.000 EUR

engagés par sa société avec le concours de Voies navigables de France à hauteur de 10 % environ pour l'acquisition de 70 UTM. "Ce projet a pu être concrétisé grâce aux stratégies complémentaires de tous les partenaires présents dont le Syctom, les ports autonomes de Paris et Rouen, VNF, UPM et ses clients qui ont réussi à mobiliser leurs synergies". Des synergies que Fluvio-Feeder réalise déjà en autorisant les rechargements sur ses lignes conteneurisées régulières sur le tronçon Gennevilliers-Rouen.

BÉNÉFICES ÉCOLOGIQUES, ATTENTES ÉCONOMIQUES

Dans une seconde étape, la ligne devrait être élargie à Bonneuil-sur-Marne et Evry où le Port autonome de Paris s'apprête à lancer l'appel à candidatures pour l'aménagement et l'exploitation d'un terminal à conteneurs... susceptible d'intéresser Marfret. Autre facteur d'optimisation escompté par Raymond Vidil : l'application de la réforme portuaire avec le transfert des équipements de manutention et des personnels rattachés vers les opérateurs privés. A Rouen, elle pourrait se traduire par de nouveaux outillages mieux adaptés en termes de productivité et de sécurité à la manutention des UTM utilisées pour le compte d'UPM. A plus long terme enfin, le projet initial fondé sur un automoteur ro/ro de grande capacité est toujours à l'étude.

Dans l'immédiat, le service opéré par Fluvio-Feeder transporte 1.500 tonnes de papier par semaine dans les deux sens, soit l'équivalent de 60 poids lourds. Ramené à l'année, il permettra d'éviter 4.500 camions sur les autoroutes A13 et A86, de diminuer les émissions CO₂ de 40% et autant sur la consommation d'énergie fossile. Lancée il y a trois ans à l'aide de l'automoteur grée Constance-G, la tournée entre le Syctom de Nanterre, Gennevilliers et Rouen Grand Couronne est parallèlement maintenue. Remontant elle aussi des balles de papier à recycler, elle sera même élargie au site de Boulogne Le Grand dès cet automne. Les deux services confondus, près de 115.000 tonnes de papiers neufs et à recycler emprunteront ainsi le fleuve qui assurera dès lors l'évacuation de 90% des journaux-magazines usagés du Syctom.

Comparée à une logistique purement routière, le recours à la



Raymond Vidil, Pdg de Marfret

voie d'eau demeure plus cher reconnaît toutefois André Poirat, directeur Projets Logistiques chez UPM. "A terme, l'envolée rapide des cours du carburant et les augmentations de taxes prévisibles sur les transports routiers amèneront progressivement les transports par mode fluvial à devenir économi-

quement intéressant. L'ouverture du Canal à grand gabarit Seine-Nord permettra en outre dans quelques années une mutualisation des coûts des engins de manutention par l'afflux de nouvelles opportunités de transferts intermodaux".

E.D.

PAR TOUS TEMPS VOUS ETES DANS LES TEMPS

LA PERFORMANCE D'UNE LOGISTIQUE COMPLÈTE

60 ports, 10 plates-formes multimodales, un réseau de terminaux à conteneurs (Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne, Limay-Porcheville... et bientôt Bruyères-sur-Oise, Montereau-Fault-Yonne et Evry) assurant un maillage de l'Île-de-France, une desserte de proximité assurée toute l'année en lien avec 100 ports européens sans transbordement et une offre de transports combinés. C'est l'assurance d'un trafic performant, ponctuel, aux coûts et délais maîtrisés.

PORT AUTONOME DE PARIS

Port autonome de Paris. Une logistique sur mesure : www.paris-ports.fr

L'autre voie en Île-de-France