

# Nouvelles lignes fluviales régulières

Depuis la création en 2005 de sa filiale Fluviofeeder, la compagnie maritime Marfret est devenue armateur fluvial. Une diversification confirmée par le lancement de nouveaux services sur la Seine et dans le Nord de l'Europe. La Loire sera une prochaine étape.



A quelques jours d'intervalle, Dunkerque s'est enrichi de deux nouvelles lignes fluviales conteneurisées. Opérée par River Shuttle Containers, filiale du groupe CMA CGM, la première relie le port dunkerquois à Dourges et Lille à raison de deux rotations par semaine. Avec 88 EVP par voyage, elle vient en correspondance avec le service Asie-Europe FAL 3 de CMA CGM qui escale depuis peu à Dunkerque. C'est également dans le Nord que Marfret a décidé de confirmer son ancrage dans la navigation fluviale.

Depuis septembre, sa filiale Fluviofeeder propose une ligne hebdomadaire desservant Dunkerque, Lille et Anvers à l'aide d'un automoteur de 54 EVP. Berceau de la diversification du groupe dans le transport fluvial, le bassin séquanien se développe aussi. En sus de ses deux services conteneurisés entre la Haute-Normandie et l'Île-de-France, Marfret y exploite une nouvelle rotation reliant le quai Westerlund à Rouen et le terminal à conteneurs Veolia - REP à Gennevilliers. Dédicée à la logistique d'UPM, elle est à l'origine d'une nouvelle unité de transport intermodal gerbable de 45 pieds. A ouvertures latérales, cette UTI est capable d'accueillir deux palettes dans sa largeur et permet les manutentions avec chariots à pinces et sous spreader.

## En boucle fermée

Avec pré et post-acheminements routiers par ensembles 44 T à chaque extrémité, ce service hebdomadaire transporte à l'aller 750 T de bobines de papier neuf expédiées depuis l'usine UPM Chapelle Darblay vers ses clients imprimeurs franciliens. Avec le même tonnage, il convoie au retour des balles de journaux-magazines usagés conditionnés par les centres de tri parisiens du Syctom pour recyclage dans l'usine rouennaise. Ouverte en mai avec le Mauritania et ses 80 EVP de capacité, cette ligne complète la tournée fluviale lancée en 2005 entre Nanterre, Gennevilliers et Rouen



avec un automoteur gréé (le Constance-G), et recevra un nouveau bateau d'ici à fin octobre. "Cet investissement de 1,5 M€", confie Raymond Vidil, P-dg de Marfret, "permettra de charger des UTI pleines sur trois hauteurs et trois rangées". Les deux services confondus, 113 000 T de papiers neufs et à recycler emprunteront ainsi le fleuve chaque année. Soit la suppression de 4 500 camions sur les autoroutes A13 et A86, une baisse de 40 % des émissions CO<sub>2</sub> et autant sur la consommation d'énergie fossile.

Sur la Loire aussi Marfret envisage la création d'une ligne fluviale conteneurisée. A raison de deux rotations par semaine, elle desservirait Montoir-de-Bretagne et Nantes Cheviré où serait aménagé un terminal trimodal à terme. Navigable jusqu'à la périphérie d'Angers, la Loire est déjà utilisée pour le transport de charbon pour le compte d'EDF et de tronçons d'A380 pour Airbus, soit un trafic annuel de 3 MT environ. ■

Erick Demangeon