



Dossier réalisé par Didier Burg, Antoine Heulard et Clotilde Martin

# dossier

## FLUVIAL

- P. 16** **Karin De Schepper** « Garder la multifonctionnalité des ports intérieurs et des quais en centre-ville est fondamental »
- P. 18** **INITIATIVES EUROPÉENNES** **Une charte de bonnes pratiques** entre cinq « capitales d'eau »
- P. 19** **Un projet de coopération portuaire** : Connecting Citizen Ports 21
- P. 20** **FRANCE** **Voies navigables de France** accompagne les projets de livraison fluviale au cœur des villes
- P. 22** **Paris**, un leader européen de la logistique urbaine fluviale
- P. 24** **À Lyon**, une convention de partenariat sur la logistique urbaine
- P. 26** **BELGIQUE À Bruxelles**, convaincre de l'importance d'un port en zone urbaine dense
- P. 27** **À Liège**, le transbordement maritime en lien avec les ports de la mer du Nord est privilégié
- P. 28** **PAYS-BAS À Amsterdam**, deux expériences originales
- P. 29** **À Utrecht**, une solution fluviale pour de la bière, des produits frais et congelés
- P. 30** **ALLEMAGNE Berlin** évacue 120 000 m<sup>3</sup> de remblais par voie fluviale

# La logistique urbaine fluviale en Europe se développe sur de nouvelles filières

## Karin De Schepper

« Garder la multifonctionnalité des ports intérieurs et des quais en centre-ville est fondamental »

Pour la secrétaire générale d'Inland Navigation Europe (INE), plateforme des gestionnaires des voies navigables nationales et des offices de promotion de la voie d'eau en Europe, il est très important de maintenir des ports ou des quais opérationnels au cœur des villes. Sans ces infrastructures, la logistique urbaine fluviale ne peut exister.

■ Karin de Schepper, secrétaire générale d'Inland Navigation Europe.



Il faut convaincre les élus de l'intérêt à long terme de ne pas réserver les quais situés dans les villes uniquement aux loisirs et au tourisme. Ces installations doivent aussi garder leur usage portuaire dédié notamment au fret, pour laisser respirer les villes en matière de circulation, CO<sub>2</sub>, bruit et pollution. Il faut maintenir les ports

**JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE :** Comment définissez-vous la logistique urbaine fluviale ?

**KARIN DE SCHEPPER :** La logistique urbaine fluviale n'est pas limitée aux confins urbains. Elle doit franchir les barrières situées aux entrées des agglomérations pour permettre aux marchandises d'aller jusqu'au cœur des centres-villes. L'enjeu de la logistique urbaine fluviale, c'est que les marchandises ne soient pas bloquées à la périphérie des cités par la congestion des villes.

quartiers par des véhicules plus ou moins respectueux de l'environnement et de la santé des habitants.

**JMM :** Quels sont les freins à la mise en œuvre de la logistique urbaine fluviale ?

**K. DES. :** Il existe une sorte de pensée unique par rapport aux rives dans les villes : leur conférer une seule fonctionnalité. Et cette dernière est généralement envisagée comme devant donner la priorité aux loisirs des riverains et au logement des habitants.

**JMM :** Comment parvenir à ce résultat ?

**K. DES. :** Les ports intérieurs ne doivent pas seulement être implantés en dehors de la ville, plus ou moins loin dans la périphérie, là où sont aussi situés les entrepôts logistiques. Pour mettre en œuvre des solutions d'acheminement des marchandises par voie fluviale jusqu'au cœur des villes, il faut y conserver des ports et des quais multifonctionnels. Il faut combiner des sites portuaires installés à la périphérie de la ville avec des installations portuaires existantes ou nouvellement créées dans la cité. Dans les premiers, les marchandises peuvent être massifiées. Dans les secondes, la stratégie doit être que les marchandises arrivent par voie fluviale au cœur de la ville puis soient distribuées dans les

### La logistique urbaine selon la Commission européenne

La Commission européenne a publié en mars 2011 un Livre blanc « Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources ». Ce document précise : « Pour les transports de marchandises, il faudra organiser plus efficacement l'interface entre l'acheminement sur une longue distance et les derniers kilomètres de trajet ». En annexe, dans la liste des initiatives, il est proposé la « définition d'une stratégie pour une logistique urbaine à émissions quasi nulles d'ici à 2030 ». Cette stratégie compte trois points :

- Définir des orientations fondées sur les meilleures pratiques, afin de mieux surveiller et gérer les flux de marchandises en ville (centres de regroupement, taille des véhicules dans les centres-villes anciens, limitations réglementaires, créneaux de livraison, utilisation du potentiel de transport par voie d'eau).
- Définir une stratégie en vue d'une « logistique urbaine à taux d'émission zéro », tenant compte de l'aménagement du territoire, des accès ferroviaires et fluviaux, des pratiques et de l'information des entreprises, des modes de tarification et des normes technologiques des véhicules.
- Promouvoir l'achat public groupé de véhicules à faible taux d'émission pour les flottes commerciales (camions de livraison, taxis, bus, etc.).

dans la ville. Certes, il est possible de les embellir, de mieux les intégrer en lien avec les autres structures et fonctions citadines. On peut aller jusqu'à la notion de « port partagé », comme le fait Ports de Paris (voir photo). Il est fondamental que les ports et les quais dans les villes conservent une multifonctionnalité d'usage. Là où la fonctionnalité des quais a été trop fortement réduite, l'évolution est souvent irréversible. Recréer des sites multifonctionnels devient impossible en raison des coûts trop élevés. C'est le cas, par exemple, à Londres avec l'échec du projet de Sainsbury sur la Tamise.

**JMM :** Comment créer des conditions favorables à la logistique urbaine fluviale ?

**K. DE S. :** Il y a, bien sûr, le rôle des autorités portuaires, leur inventivité. Il y a la volonté et la stratégie des chargeurs. Les autorités politiques ont aussi un rôle à jouer. Mais le succès repose surtout sur l'appui d'un cadre public volontaire et volontariste, notamment pour appuyer de nouvelles idées ou de nouveaux projets de manière locale. À Utrecht, il y a eu une décision forte des autorités locales au début des années 2000 de ne plus accepter les livraisons par camion dans les rues du centre-ville. Il faut aussi qu'il existe une vision commune et partagée des différentes parties prenantes au niveau local de l'intérêt de la solution fluviale. À Paris, la concrétisation du projet Franprix est un bel exemple d'une telle conjonction de volonté des autorités locales et de vision partagée par tous les acteurs.

**JMM :** Existe-t-il des initiatives pour favoriser la logistique urbaine fluviale en Europe ?

**K. DE S. :** En coopération avec la



© Ports de Paris

■ Sur le port parisien de Tolbiac, le site est en utilisation partagée entre les activités industrielles d'Holcim et celles dédiées aux loisirs le soir à partir de 17h, le week-end et les jours fériés.

Fédération européenne des ports intérieurs, les autorités politiques et portuaires de Bruxelles, Berlin, Budapest, Paris et Vienne, ont signé en septembre 2011 une charte « Connecting with Waterways : a Capital Choice ». Il s'agit pour ces cinq capitales européennes, chacune traversée par une voie d'eau d'importance, de mettre en place une logistique urbaine durable et efficace aussi bien pour le transport de passagers que pour la distribution des marchandises (voir page 18). À Vienne, aujourd'hui, la congestion n'est pas comparable à celle d'agglomérations situées plus à l'ouest de l'Europe. À Budapest, la question du fret en ville ne fait pas encore partie des priorités. Mais ces deux cités ont tout à gagner à échanger avec les autres signataires de la charte afin d'être informés des erreurs à ne pas commettre et des bonnes pratiques mises en œuvre en matière de logistique urbaine fluviale quand elles se lanceront, elles aussi, dans une telle stratégie.

**JMM :** Quel rôle peut jouer l'Union euro-

péenne pour favoriser l'essor de la logistique urbaine fluviale ?

**K. DE S. :** La Commission européenne ne peut rien imposer ni ordonner aux États membres dans le domaine de l'aménagement du territoire urbain. Elle peut seulement faire des recommandations, mettre en place des indicateurs. Mais les instruments indirects ne sont pas sans intérêt, notamment la législation sur la qualité de l'air et le support financier à des projets de transport en fonction de certains critères, privilégiant notamment un développement durable et des modes alternatifs. Au fil des années, le transport de marchandises et la logistique ont gagné du terrain dans la réflexion européenne. Le Livre blanc de la Commission européenne publié en mars 2011 n'a pas oublié la logistique urbaine (voir encadré). Cette dernière étant aussi largement liée à la notion de mobilité des biens et des personnes, un autre enjeu fondamental pour les villes.

Propos recueillis par Clotilde Martin

## INITIATIVES EUROPÉENNES

## Une charte de bonnes pratiques entre cinq « capitales d'eau »

Bruxelles, Berlin, Budapest, Paris et Vienne ont décidé de développer leurs liens avec la voie d'eau afin de mettre en place une logistique urbaine durable et efficace en signant en septembre 2011 une charte pour échanger de bonnes pratiques.

En 2050, plus de huit personnes sur dix vivront dans des zones urbaines. Elles vont, non seulement emménager, déménager et se déplacer dans les villes européennes, mais chacune d'entre elles produira, utilisera et consommera des marchandises. Dans ces conditions, le transport durable et efficace de marchandises à l'intérieur et à l'extérieur des zones urbaines deviendra l'un des défis majeurs des villes de l'Union européenne (UE). Afin de se préparer à cette perspective, Bruxelles, Berlin, Budapest, Paris et Vienne, les cinq « capitales d'eau » européennes, ont décidé de développer davantage leurs liens avec les voies d'eau qui traversent respectivement leur ville. Pour cela, les autorités politiques et por-

tuaires des cinq cités ont paraphé en septembre 2011 une charte « Connecting with Waterways : a Capital Choice ». L'objectif de cette charte est d'échanger sur les solutions possibles et les bonnes pratiques en matière de transport et de distribution de marchandises en zone urbaine. Le document n'oublie pas non plus le transport de passagers.

### Une solution durable et efficace au transport de marchandises

Les signataires estiment que la voie d'eau intérieure de leur ville peut offrir une solution durable et efficace au transport de marchandises à l'intérieur et en dehors de leur ville, en évitant ainsi la barrière de congestion pré-

■ Sur le Danube, à Vienne ou à Budapest, la question du fret par la voie d'eau en ville n'est pas encore une priorité en l'absence de congestion mais pourrait le devenir à l'avenir.

sente autour de ces grandes agglomérations. Une utilisation plus active de la voie d'eau devrait permettre à ces villes de contribuer à la mise en place d'une livraison, d'une distribution et d'une logistique des marchandises en zones urbaines de manière écologique et sans CO<sub>2</sub>. Cette ambition répond à l'un des objectifs de la politique européenne des Transports dans les années à venir, tel que précisé dans le Livre blanc. Afin d'accroître le rôle du transport par la voie d'eau, les autorités politiques de ces capitales européennes vont intensifier les échanges avec leurs homologues des ports intérieurs et devraient prendre les mesures nécessaires en vue de surmonter les défis croissants en matière de livraison et de distribution de marchandises en ville. La charte a été réalisée en coopération avec la Fédération européenne des ports intérieurs (FEPI). ■

C.M.



## Un projet de coopération portuaire : Connecting Citizen Ports 21

Le projet Connecting Citizen Ports 21 (CCP21) rassemble 7 ports intérieurs : Bruxelles, Lille, Paris, Utrecht, Bâle, Mulhouse et Weil-am-Rhein (Rheinports). Il a pour objectif de promouvoir la connectivité et le transport durable, par une meilleure organisation logistique du fret et un développement spatial des ports intérieurs européens.

Le transport par la voie d'eau est le moyen le plus respectueux de l'environnement, le plus fiable et le plus sûr pour le transport de marchandises. CCP21 souhaite rendre le transport plus durable encore, en optimisant la logistique du fret et en renforçant la position des ports intérieurs. Ceux-ci sont des maillons clés dans la chaîne du transport, où le fret et les passagers sont transbordés et où se réalise la valeur ajoutée économique. Le réseau des voies navigables européennes est dense et bien développé mais il est sous-utilisé car la capacité et l'utilisation des ports intérieurs sont pour le moment limitées.

### De nouveaux concepts pour un espace multimodal

L'emplacement des ports intérieurs, dans la ville même, présente des opportunités pour de nouveaux concepts logistiques et spatiaux, comme la distribution urbaine, le transport régional de conteneurs et l'utilisation multimodale de l'espace. Si l'on veut les connecter au réseau européen et les faire jouer sur l'échiquier de la logistique mondiale, il est nécessaire que les ports intérieurs se développent. D'autant plus qu'ils subissent une forte concurrence de la part d'autres acteurs urbains, dans la course à l'espace limité disponible le long de la voie d'eau. Afin de trouver des solutions à cette situation, le projet européen CCP21 a 4 objectifs :

■ Les ports de Mulhouse-Rhin, associés à ceux de Bâle et de Weil-am-Rhein au sein de Rheinports, participent au projet CCP21, lancé en 2009 pour 5 ans.



© C.M.

■ Promouvoir l'acceptabilité des ports intérieurs. Ces derniers sont des ports urbains. Cependant les villes et leur population ne sont plus conscientes de la présence de leur port intérieur ou n'en perçoivent que les aspects négatifs. CCP21 souhaite (re)connecter, physiquement et mentalement, les ports et leur ville. Il s'agit d'encourager les autorités et les citoyens à voir leur port comme un élément positif, en sensibilisant les autorités portuaires pour qu'ils mettent en avant leurs avantages environnementaux, et en développant une vision à long terme.

■ Encourager la cohabitation par une utilisation innovante et multi-usage de l'espace. Seule une cohabitation durable peut légitimer le développement des ports intérieurs dans le contexte urbain du XXI<sup>e</sup> siècle. Les partenaires de CCP21 vont chercher à établir des normes transnationales pour les équipements de croisières fluviales et à développer au minimum deux solutions permettant de combiner les passagers et le fret à travers une utilisation de l'espace innovante et multi-usage.

■ Optimiser l'organisation de la logistique du fret. Une logistique opti-

male est efficace, elle a un impact environnemental limité et elle soutient la performance économique en favorisant le développement et en assurant la connectivité. CCP21 développera et mettra en pratique un concept d'exploitation qui permettra d'organiser la logistique du fret en coopérative, par le biais d'un outil informatique.

■ Promouvoir une distribution urbaine durable. La distribution urbaine augmente la compétitivité des ports intérieurs et, dans le même temps, préserve la qualité de l'air, la sécurité et les conditions de vie et de travail dans les centres urbains. CCP21 se penchera sur les mesures supplémentaires nécessaires au bon déroulement de la distribution urbaine. Un centre multimodal de distribution urbaine sera aussi construit et testé.

Les partenaires de CCP21 entendent également travailler sur l'utilisation de bateaux auto-déchargeants dans les ports, ce qui permet d'augmenter les performances environnementales et économiques des ports intérieurs. Le projet n'oublie pas le transport de conteneurs notamment sur de petites distances ni le transport palettisé. ■

C.M.

FRANCE

## Voies navigables de France accompagne les projets de livraison fluviale au cœur des villes

Pour l'établissement public gestionnaire du réseau des voies navigables françaises, la logistique urbaine fluviale n'est pas un concept complètement nouveau même si elle prend aujourd'hui un nouvel essor en s'adaptant à de nouvelles filières.

Depuis des années, Voies navigables de France (VNF) souligne que le transport fluvial s'inscrit dans les réflexions mondiales sur les problématiques de développement durable et de limitation des émissions de CO<sub>2</sub>. Il permet de réduire l'empreinte des transports sur l'environnement, et ce jusqu'au cœur des grandes zones urbaines. « Les besoins croissants en transport dans les agglomérations ne pourront pas être absorbés par un seul mode, d'autant moins que des réglementations de plus en plus contraignantes se mettent en place, assure l'établissement. Aussi, le fleuve, qui traverse et dessert le cœur des grandes villes, est un allié de choix pour relever les défis de la logistique urbaine. » Dotée de telles perspectives d'avenir, cette dernière ne constitue toutefois pas un concept complètement nouveau. Philip Maugé, directeur du développement de VNF, rappelle que les premières solutions de logistique urbaine fluviale ont concerné les pondéreux classiques en vrac : sables, graviers, produits énergétiques (charbon, fuel pour CPCU), céréales pour les meuneries. Autres filières précurseurs de la logistique urbaine fluviale : les déblais du BTP, les déchets et produits valorisables comme les mâchefers, papiers et cartons, plastiques, DIB, encombrants, et le verre. Le conteneur commence à être utilisé à place du vrac, pour le transport de papiers à recycler, notamment. Il ne faut pas oublier non plus les matériaux de construction sur palette ou en big bag. Sur la Seine, il existe depuis 1987 une distribution hebdomadaire de 900 palettes de sacs de ciment, de parpaings, de dalles de plâtre, de briques, etc. pour

Point P et Raboni, les magasins de ces enseignes étant souvent implantés en bord à quai. Ce trafic utilise une cale spécialisée dotée d'une grue de manutention.

### Tirer profit des atouts de la voie d'eau

La logistique urbaine fluviale existe donc depuis de longues années mais connaît actuellement une évolution en s'adaptant à de nouvelles filières. « Désormais, la logistique urbaine, c'est trouver une solution à la distribution des biens de consommation jusqu'au centre de la ville. C'est utiliser le fleuve en tirant profit de son avantage principal qui est l'absence de saturation et de congestion, à la différence des voies de circulation des autres modes. Il s'agit aussi de transporter autre chose que du vrac sur la voie d'eau », explique Philip Maugé. Dans ce cadre, la concrétisation du

■ L'expérience de livraison de voitures menée par CFT sur le quai de Bercy à l'automne 2011 attend une évolution de la réglementation des porte-huit dans la capitale pour être concrétisée.

projet Franprix en octobre 2012 au port de la Bourdonnais dans le 7<sup>e</sup> arrondissement de Paris, au pied de la Tour Eiffel est un exemple emblématique d'une logistique urbaine fluviale moderne. La réalisation de ce projet montre la capacité des acteurs fluviaux – aussi différents soient-ils, gestionnaire portuaire (Ports de Paris) ou de réseau (VNF), transporteur (SCAT), manutentionnaire (Terminaux de Seine), logisticien (Norbert Dentressangle), chargeur – à se mobiliser, à unir leurs compétences, expérience et savoir-faire au profit d'un projet novateur. Dix-huit mois de préparation et d'échanges entre toutes les parties prenantes ont été nécessaires pour parvenir à la mise au point du projet de manière concrète. « L'expérience Franprix est originale à plusieurs titres, souligne VNF. Le transport fluvial concerne ici des produits de grande consommation sur palettes. Il contribue indirectement à modifier le comportement des logisticiens en intégrant une solution fluviale. Il favorise l'accompagnement d'un nouveau mode de consommation



© C.M.

## La définition du Centre d'analyse stratégique

Dans une note publiée en avril 2012, le Centre d'analyse stratégique (CAS), institution d'expertise et d'aide à la décision placée auprès du Premier ministre français, propose une définition de la logistique urbaine largement partagée par de nombreux acteurs, notamment dans le secteur des voies navigables européennes que le *Journal de la marine marchande* a interrogés. « Dernier maillon de la chaîne, la logistique urbaine se définit comme l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville. Cette dernière concentrant le bâti (immobilier et foncier) et les richesses (activités commerciales), la logistique urbaine doit prendre en compte des composantes multiples et diverses telles que les contraintes foncières, d'espace, de congestion sur voirie, économiques, environnementales... Elle peut représenter jusqu'à 20 % du prix de transport global. »

des ménages qui recherchent plus de proximité dans leurs achats de produits alimentaires, comme alternative aux grands centres commerciaux. » La solution mise en place a été optimisée pour Franprix avec des produits alimentaires conditionnés sur palettes puis placés dans des caisses mobiles spécifiques.

### Adapter les horaires d'exploitation

Afin de faciliter la mise en œuvre du transport fluvial de la barge entre les ports de Bonneuil-sur-Marne et de la Bourdonnais, VNF a modifié l'offre de services sur la Marne et la Seine en adaptant les horaires d'exploitation des écluses de Saint-Maur et de Créteil. VNF a aussi facilité des contacts avec les organismes de subvention notamment pour les certificats d'énergie. L'établissement est ici dans son rôle d'accompagnateur de projets de développement de la voie d'eau et continuera à l'exercer. « Il existe d'autres chargeurs intéressés par ce genre de solution de transport et de logistique », note Philip Maugé. Le port de la Bourdonnais pourrait accueillir d'autres chargeurs que Franprix, sachant que la solution mise en

place crée certes un surcoût lié aux manutentions toutefois compensé par une meilleure utilisation des camions. Mais l'équation économique est aussi positive, tout comme l'avantage environnemental. Il y a le projet de livraison de voitures neuves et la reprise de voitures d'occasion qui a prouvé sa pertinence avec une expérimentation menée par CFT sur le quai de Bercy en septembre 2011. Il y a aussi un projet de livraison de magasins de proximité via les canaux de la ville de Paris. VNF participe à des études en cours pour des projets de logistique urbaine fluviale autour des déblais à Lyon et autour des déchets à Strasbourg. « C'est tout un nouveau système de transport et de logistique qui est en train de se construire sur la voie d'eau. Nous espérons que le modèle économique va être trouvé. Parmi les leviers de développement des projets de logistique urbaine fluviale, l'utilisation d'unités de transport de 45' peut être pertinente tout comme le recours à des unités dotées de leur propre moyen de manutention embarqué », conclut le directeur de développement de VNF. ■ C.M.



## Paris, un leader européen de la logistique urbaine fluviale

Pour Ports de Paris, 2012 est « l'année de la distribution fluviale urbaine » avec le système Franprix opérationnel depuis août et la solution Vert chez Vous depuis mai. La tendance pourrait se poursuivre dans les années à venir.

« Pour Ports de Paris, la logistique urbaine fluviale est un relais de croissance car elle crée de nouveaux trafics. C'est le moyen de créer un lien fluvial entre les plates-formes multimodales à conteneurs et les ports urbains. Cela permet aussi de continuer à développer les quais situés en zone urbaine, de faire accepter leur présence aux riverains en montrant que ces installations rendent service aux habitants de la ville », indique Manuel Garrido, chef de projets à Ports de Paris. Cet établissement public de l'État, a pour mission de développer le transport fluvial de marchandises et de passagers en Ile-de-France. Pour cela, il est chargé d'aménager, d'entretenir et d'exploiter les installations portuaires en Ile-de-France. Celles-ci comptent une dizaine de plates-formes multimo-

dales, une soixantaine de ports urbains ou de quais dédiés et 34 escales pour bateaux à passagers. Ports de Paris dispose aussi d'un million de mètres carrés d'entrepôts, de locaux d'activités et de bureaux.

### Un atout pour la logistique

Ce réseau constitue un atout pour Ports de Paris en matière de logistique urbaine fluviale dont l'un des objectifs est d'apporter des marchandises à haute valeur ajoutée en zone urbaine dense de Paris et de la Petite couronne. « Il s'agit de rendre service à la ville pour ses besoins d'approvisionnement en marchandises en participant à l'amélioration de la mobilité, à la diminution du trafic routier pour rejoindre le cœur des agglomérations et la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> », explique Manuel Garrido. Il rappelle en outre que la logistique urbaine

existe depuis longtemps sur la Seine et sur les sites gérés par Ports de Paris « avec des filières historiques » : le sable, les déblais du BTP, les déchets, les produits valorisables, les matériaux de construction sur palette ou en big bag, etc. À partir de 1998, de premières études très poussées ont été réalisées avec des chargeurs qui envisageaient une logistique urbaine fluviale pour des marchandises de plus haute valeur ajoutée mais les projets n'ont alors pas abouti. Ce travail n'a toutefois pas été inutile car il a servi de base pour le projet Franprix devenu opérationnel en août 2012. Ports de Paris a participé au projet de logistique urbaine fluviale de Franprix dès le début de la réflexion, lancée dix-huit mois avant sa concrétisation. Il a pris en charge l'aménagement et le renforcement du quai du port de la Bourdonnais. Le coût des travaux s'est

élevé à 1,6 M€ pour Ports de Paris dont 600 000 € pris en charge par l'Union européenne (UE) dans le cadre du programme Interreg IVB. La distribution fluviale urbaine mise en place par Norbert Dentressangle pour Franprix constitue une innovation au plan européen car, pour la première fois, elle est utilisée par une entreprise de la grande distribution pour des produits alimentaires. L'année 2012 constitue une période faste pour la logistique urbaine fluviale sur les voies d'eau franciliennes et pour Ports de Paris avec la concrétisation en mai d'un autre projet, celui de Vert chez Vous. Ce système combine un transport fluvial par une péniche et des vélos triporteurs à assistance électrique. La péniche réalise un aller-retour quotidien entre Tolbiac et Grenelle avec quatre escales sur des sites de Ports de Paris avec à son bord marchandises, vélos triporteurs et livreurs. Les livraisons s'effectuent dans l'ensemble des arrondissements parisiens dans la journée. Les quatre quais où fait escale la péniche n'ont pas nécessité d'aménagements par-

ticuliers de la part de Ports de Paris. Vert chez Vous verse un loyer au port pour l'utilisation des quais.

### Des chargeurs très divers

Pour les années à venir, Ports de Paris participe à la réflexion sur plusieurs projets de logistique urbaine fluviale, pour desservir le cœur de l'agglomération parisienne, indique Manuel Garrido. Les chargeurs intéressés sont actifs dans des secteurs comme la messagerie express, le textile et l'habillement, l'e-commerce. Dans ce dernier cas, il s'agit de livrer des colis à des particuliers ou des entreprises et de gérer également les retours. Les retombées positives nombreuses autour du système Franprix incitent d'autres acteurs de la grande distribution à s'intéresser à la logistique urbaine fluviale. « Il y a un effet d'entraînement », constate Manuel Garrido. Parmi les autres projets, figure un modèle sensiblement identique à celui de Vert chez Vous. La société Green Link envisage un système avec deux escales le long de la Seine dans Paris intra-muros et un bateau spéci-

fique pour début 2013. Il ne faut pas non plus oublier l'essai de livraison fluviale de voitures neuves réalisé au port de Bercy par la CFT en septembre 2011. Ce projet pourrait devenir réalité très rapidement dès que la Ville de Paris prendra la décision d'interdire la circulation des porte-huit dans la capitale. Enfin, Ports de Paris « porte le projet de création d'un hôtel logistique desservi par la voie d'eau ». Il s'agit d'une reconversion des magasins généraux d'Austerlitz, construits en 1907 et d'une surface totale de 7 300 m<sup>2</sup>. Le site retrouverait ainsi sa fonction logistique originelle perdue il y a un demi-siècle lors de sa transformation en bureaux et parkings. Selon Manuel Garrido, « la commercialisation est envisagée à l'horizon 2015. Les marchandises massifiées devraient arriver par voie fluviale à Austerlitz puis être distribuées dans Paris par des véhicules respectueux de l'environnement ». L'ambition de Ports de Paris est aussi de parvenir à mettre en place des flux allers et retours. ■

C.M.

## À Lyon, une convention de partenariat sur la logistique urbaine

En juin 2012, la Communauté urbaine, la chambre de commerce et d'industrie de Lyon et la Compagnie nationale du Rhône ont signé une convention de partenariat sur la logistique urbaine, fondée en partie sur le rôle que peut jouer le port Édouard Herriot dans la desserte urbaine des marchandises.

« La Communauté urbaine, la Compagnie du Rhône (CNR) et la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Lyon veulent formaliser leur partenariat pour imaginer et expérimenter des actions de logistique urbaine innovantes sur le territoire de l'agglomération lyonnaise et s'engager sur une feuille de route commune », précise l'extrait du registre des délibérations de la séance du conseil de communauté organisée le 25 juin 2012. La réflexion des trois institutions concernées s'inscrit dans le cadre général du « développement de la ville, la prise en compte croissante des enjeux environnementaux et de la qualité de vie, les nouveaux modes de consommation (e-commerce) et la croissance des flux liés à la tertiarisation des activités économiques ». Ces évolutions « réinterrogent la problématique de l'accès et de la desserte des centres-villes qui impactent à la fois l'aménagement et l'organisation des villes, la cohabitation entre les usagers et l'organisation des chaînes logistiques », continuent les trois institutions. Pour celles-ci, au regard de ces enjeux, les chaînes logistiques et, en particulier, le transport de marchandises en ville, fonctions supports essentielles à la « vie de la ville » et aux activités économiques, doivent aujourd'hui être repensées pour accompagner les mutations sociales, tout en offrant toujours le même niveau de service aux villes, entreprises et habitants.



© C. Moirenc

Dans ce cadre, l'utilisation des modes alternatifs à la route et de l'intermodalité gagne en intérêt. Pour la CNR, la convention lui permet d'envisager une expérimentation d'actions de logistique urbaine à partir du port, et de conforter la vocation de ce dernier en tant que moyen de desserte de l'agglomération. Le port de Lyon-Édouard Herriot pourrait notamment accueillir un « centre de consolidation des chantiers, plate-forme de gestion coordonnée visant à rationaliser et mutualiser les flux d'approvisionnement des chantiers du BTP ».

### Conforter les liens du port avec la ville

La convention de partenariat prévoit plusieurs études de faisabilité : une sur ce projet de centre dédié aux matériaux, une deuxième sur des « solutions fluviales pour la logistique urbaine au départ du port de Lyon-Édouard Herriot », une troisième sur la création d'un « espace logistique urbain ». Le coût de la deuxième étude est évalué à 60 000 € financé par la CNR (20 000 €) et par la CCI (15 000 €) en 2012 et 2013. Si l'étude sur des solutions fluviales pour la logistique urbaine

■ Une étude va être menée sur la pertinence de solutions fluviales pour la logistique urbaine en lien avec le port de Lyon-Édouard Herriot.

se révèle positive, « l'activité du port de Lyon-Édouard Herriot peut en être confortée tout en améliorant son intégration urbaine et ses liens avec la ville et les habitants », estime la CNR.

### Des échanges depuis 2005

Cette convention signée en 2012 pour une durée de quatre ans est l'aboutissement d'un travail d'échanges entre les trois partenaires entamé en 2005 avec une « charte partenariale entre le port de Lyon-Édouard Herriot, la Communauté urbaine, l'État, la région Rhône-Alpes, VNF ». Ce document prévoyait alors un confortement de la vocation « transport fluvial » des entreprises installées au sein de la place portuaire, l'accueil d'entreprises ayant des activités de logistiques de proximité, l'intégration du port dans son environnement urbain. En 2009, sensiblement les mêmes partenaires avaient créé « un groupe de travail dédié au fluvial avec l'objectif d'identifier des éléments de réponses opérationnelles pour optimiser les chaînes logistiques des acteurs économiques en utilisant davantage les potentialités du fleuve ». ■

C.M.

## BELGIQUE

## À Bruxelles, convaincre de l'importance d'un port en zone urbaine dense

Le port de Bruxelles a mis en œuvre une expérimentation de logistique urbaine fluviale en septembre 2011 pour du transport de matériaux de construction sur palettes. Le développement d'autres projets est prévu mais le port est confronté à la pression immobilière.

« La région de Bruxelles compte aujourd'hui un million de personnes et 140 000 nouveaux habitants devraient s'y installer d'ici 2020, explique Philippe Matthis, directeur général adjoint du port de Bruxelles. Cet essor démographique pose plusieurs défis y compris celui de la logistique, car cet afflux de population va créer des besoins d'approvisionnement et des flux de transport supplémentaires. Il va falloir faire plus en matière de volumes transportés et aussi faire mieux. » Il s'agira d'améliorer les flux circulant dans la ville tout en réduisant les impacts environnementaux des transports. Il faudra mettre au point des solutions innovantes de transport et de logistique pour approvisionner les habitants, les entreprises, les institutions. Dans ce cadre, la présence du port de Bruxelles et d'un canal de 14 km qui traverse la région du nord au sud constitue un atout de premier ordre, tout comme le développement d'une logistique urbaine fluviale.

Consciente des enjeux, la région est en train de finaliser un plan stratégique pour le transport de marchandises. « En matière de logistique urbaine fluviale, les filières traditionnelles vont garder toute leur importance », estime Philippe Matthis. Ce sont les matériaux de construction, qui représentent 50 % des trafics du port de Bruxelles, et les produits énergétiques. Le terminal à conteneurs, en service depuis 2004 et dont le trafic s'est élevé à 14 000 EVP en 2011, pourrait s'agrandir dans les années à venir. Les conteneurs sont un élément important d'une logistique urbaine fluviale moderne pour les marchandises à haute valeur ajoutée, les biens de consommation, etc. Le transport fluvial de déchets et de produits valorisables, de déblais et de terre est aussi une réalité à Bruxelles. Depuis septembre 2011, un système de logistique urbaine fluviale a été mis en place au bassin Vergote pour du transport palettisé de matériaux de construction. « C'est presque devenu une ligne

régulière de transport de palettes », assure le directeur général adjoint du Port de Bruxelles.

### Des projets à foison

Les projets de logistique urbaine fluviale pour les années à venir sont aussi nombreux. Par exemple, la création d'un pôle européen de voitures d'occasion impliquerait la création d'un terminal ro-ro dans l'enceinte du port de Bruxelles. Il y a aussi un projet similaire au système parisien de Vert chez Vous (voir p. 22). Trois centres multimodaux de distribution urbaine (CMDU), tous installés dans la zone portuaire, sont aussi envisagés. Il existe aussi le projet de Blue Lines Logistics d'utiliser des catamarans pour faire de la livraison par le fleuve. Pour concrétiser ces projets, un travail commun entre les autorités de la Région et celles du port est nécessaire. La mise en œuvre dépend aussi de l'évolution de la réglementation. Le principal frein à la logistique urbaine fluviale à Bruxelles est la pression immobilière sur les emprises foncières du port. Ce dernier compte une centaine d'hectares, ce qui est peu par rapport à d'autres ports européens. « Le port est propriétaire de terrains particulièrement bien situés en centre-ville et que les promoteurs immobiliers aimeraient bien obtenir pour construire des logements », indique Philippe Matthis. Les autorités portuaires ont accepté dernièrement de céder un terrain situé en centre-ville mais « cela a été donnant-donnant, nous avons récupéré un terrain intéressant ailleurs pour le port ». À Bruxelles, l'idée circule aussi de repousser le port loin de la ville et le syndrome NIMBY est présent. « C'est tout le problème de l'insertion d'un port intérieur en zone urbaine dense, note Philippe Matthis. Nous devons toujours convaincre de l'importance du port dans la ville. » ■

C.M.



© F. Vanderveken

■ Le port de Bruxelles doit préserver ses terrains en centre-ville, particulièrement bien situés pour de la desserte urbaine mais aussi pour des projets de promotion immobilière.



© PAL

## À Liège, le transbordement maritime en lien avec les ports de la mer du Nord est privilégié

Au port de Liège, la logistique urbaine fluviale n'est, actuellement, pas un axe de travail. La priorité est donnée aux transferts des conteneurs des ports de la Range Nord vers l'hinterland.

« Dans le domaine de la distribution urbaine, le port de Liège est l'un des partenaires du projet européen Connecting Citizen Ports 21 avec ses homologues de Bruxelles, Lille, Paris, Utrecht, Bâle, Mulhouse et Weil-am-Rhein (Rheinports), explique Emile-Louis Bertrand, directeur général du port autonome de Liège (PAL). Nous participons à CCP 21 et profiterons tôt ou tard des expériences des autres. Mais, à Liège, aujourd'hui, la problématique de la logistique urbaine fluviale n'est pas d'actualité. Il n'y a pas de demande de la part de chargeurs. » Le projet

Il n'y a pas de demande des chargeurs pour de la logistique urbaine fluviale.

assurer une logistique de distribution fluide en aval du déchargement portuaire via une collaboration performante entre les ports maritimes et intérieurs. Il s'agit d'assurer le plus rapidement possible le transfert des conteneurs vers l'hinterland. Le trafic conteneurs du PAL a atteint 28 982 EVP en 2011. Le Port autonome de Liège occupe la troisième place au classement des ports intérieurs européens. Il compte déjà deux terminaux à conteneurs et développe actuellement une plate-forme multimodale baptisée « Liège Trilogiport » dont la mise en service est programmée pour bientôt. Au sein de cette plate-forme multimodale, 40 ha sont prévus pour une zone logistique où pourrait s'effectuer une redistribution des marchandises vers la ville et vers l'Europe. ■

C.M.

CCP21 a pour objectif la promotion de la connectivité et le transport durable en optimisant l'organisation logistique du fret et en militant pour le développement spatial durable des ports intérieurs (voir p. 19). Pour le PAL, la priorité est de poursuivre une stratégie de réseaux avec les ports de mer du Nord, Anvers, Rotterdam, Zeebrugge, Dunkerque.

### Assurer une collaboration performante

Le complexe portuaire liégeois peut constituer en effet l'hinterland de ces ports maritimes. Son objectif est d'as-

PAYS-BAS

## À Amsterdam, deux expériences originales

Deux expériences originales de livraison de marchandises « intra-muros » à partir des canaux sont en service dans la capitale des Pays-Bas. Outre la vedette fluviale de DHL qui transporte courrier et coursiers, la compagnie Mokum Maritiem exploite un porte-conteneurs urbain et une péniche multifonctionnelle. Écologiques, ces projets cadrent avec la politique de développement durable prônée par la ville.



Après avoir été interdit pendant des années pour garantir l'environnement paisible des Amstellodamois, le transport fluvial de marchandises a désormais le vent en poupe dans la capitale néerlandaise. Justement, pour des questions de respect d'environnement. Séduite par la première initiative du groupe de livraison express allemand DHL avec son « Floating Distribution Centre », la ville a depuis donné son feu vert à d'autres activités fluviales sur ses canaux du centre historique inscrits au « Patrimoine de l'humanité » de l'Unesco. Avec plus d'une centaine de kilomètres de voies fluviales, une aversion viscérale pour la circulation automobile et un souci de l'écologie avant l'heure, la « Venise du Nord » s'est imposé comme un « laboratoire » pour remettre au goût du jour le transport par voie d'eau. Au point que la loi en place a même été amendée lorsque DHL a en 1997 mis

en place son service de navettes portant colis et coursiers à vélos pour effectuer des livraisons ou des retraits de petits paquets au plus vite. Jusque-là, les canaux étaient réservés au transport de passagers.

### Un projet de transport novateur

La circulation incessante, bruyante et pestilentielle des bateaux entre le XVII<sup>e</sup> et le XIX<sup>e</sup> siècle avait fini par exaspérer les habitants de la ville. Outre le remblaiement de quasiment la moitié des canaux par rapport à l'origine, la mairie avait aussi interdit le transport des marchandises par voie d'eau. Il a regagné ses lettres de noblesse voici quinze ans lorsque le ministre des Transports néerlandais de l'époque a « coupé le cordon rouge » pour lancer le « Floating Distribution Centre » de DHL, premier projet du genre au monde. Le concept a fait ses preuves. Sur le bateau *Hollands-Glorie* affrété par la compa-

■ Le bateau DHL circule sur les grands canaux formant l'enceinte du centre-ville d'Amsterdam pour un service de livraison express aux entreprises et professionnels.

gnie fluviale Rederij Lovers, un « dix-sept mètres » transformé en centre de colis postal et transportant une équipe de quatre ou cinq coursiers cyclistes et leur VTT.

DHL propose un service de livraison express à destination des entreprises ou de tout autre professionnel établi au cœur de la capitale. Le bateau s'arrête à des endroits précis des grands canaux formant l'enceinte du centre-ville. Des coursiers qui ont préalablement rempli leur sac à dos du « courrier » destiné à leur quartier - comme indiqué sur les grandes tables installées dans le *Hollands-Glorie*, sautent alors sur le quai. Dans le même temps, d'autres qui ont procédé à leur tournée, remontent à bord. Chaque matin, le *Hollands-Glorie* est amarré à un quai du nord de la ville où un camion DHL lui apporte paquets et lettres à distribuer dans les prochaines heures. Le soir, ce sont les expéditions hors de la ville qu'il vient chercher. C'est l'aspect écologique du concept de DHL qui a d'abord séduit les édiles d'Amsterdam. En ramenant à deux au lieu de dix sa flotte de camionnettes sillonnant les rues étroites de la capitale, le livreur express contribue à un meilleur environnement. Outre une réduction de ses émissions de CO<sub>2</sub>, DHL participe moins aux nuisances résultant des embouteillages. De son côté, le *Hollands-Glorie* est équipé d'un moteur propre. En outre, Amsterdam a vu d'un bon œil l'image positive de ville « écolo friendly » qu'elle pouvait tirer de cette première expérience. Une manière aussi de stimuler d'autres entrepreneurs à être créatif face aux problèmes urbains... Ayant emboîté le pas à DHL voici deux ans, le groupe de services logistiques Mokum Mariteam est lui aussi actif dans le transport de marchandises « intra-muros » à Amsterdam. Cinq partenaires sont à l'origine du projet : Icovia, Koninlijke Saan, Rederij 't Smidjtje, Rederij De Nederlanden et



Canal Company. Les deux bateaux de Mokum Mariteam, le *City-Supplier* (20 mètres de long, 4,25 mètres de large, 85 mètres cubes, moteur de 53 kW) et le *Power-Supplier* (15,75 de long et 3,75 de large, moteur de 35 kW) sont « propres » grâce à des moteurs hybrides (électrique et biodiésel), « intelligents » du fait d'absence de rotation à vide et « stylés » en étant silencieux et inodores.

### Des bateaux spécialement conçus

Outre une autonomie de navigation de quelque huit heures, le *City-Supplier* est équipé pour répondre à toutes les livraisons formatées : conteneurs urbains, palettes, citernes de gaz, cassettes écologiques, sacs hors normes... Une grue hydraulique permet de charger ces différents emballages. Les librairies et les musées sont ainsi approvisionnés en livres et en revues. Dans le secteur de l'hôtellerie et de la restauration, sa tournée comprend les livraisons de marchandises et du linge propre et en retour, le ramassage du linge sale et des ordures ménagères. À noter que ces dernières sont ensuite acheminées vers une centrale de combustion située dans le port d'Amsterdam qui les transforme en carburant propre. Une partie duquel étant in fine destinée à remplir les réservoirs du *City-Supplier*. Fabriqué par les chantiers navals Boxce basés à Delft, le *Power-Supplier* est une péniche multifon-

■ Les bateaux de Mokum Mariteam livrent des marchandises sur palettes, en conteneurs, sacs, etc. à de nombreux chargeurs en centre-ville.

tionnelle avec deux générateurs électriques d'une puissance de 80 kW munie en outre de piliers télescopiques lui permettant de s'amarrer au « milieu de l'eau ». Ce bateau est donc conçu pour le transport de matériels lourds, à l'instar de matériaux de construction, mais, peut devenir une plate-forme flottante pour des chantiers de construction et même un podium pour des événements culturels. En dépit de la volonté politique de la ville d'encourager la logistique urbaine fluviale, tous les projets ne sont pas forcément viables. Actif entre 2006 et 2008, le porte-conte-

neurs *Mercurius* de la compagnie AMSbarge qui assurait un service logistique à l'attention des entreprises du port d'Amsterdam et des ports environnants, a cessé depuis ses activités faute de demande dans la région. Victime de la mauvaise conjoncture et du flou sur ses projets d'avenir, l'activité atone du port d'Amsterdam est désormais une constante. Quant au transport fluvial « intra muros » dans la capitale néerlandaise, il vogue aujourd'hui sur une vague à succès mais pourrait demeurer une niche de marché. ■

Didier Burg

## À Utrecht, une solution fluviale pour de la bière, des produits frais et congelés

Dans une note publiée en avril 2012, le Centre d'analyse stratégique présente une initiative concrète de logistique urbaine mise en œuvre aux Pays-Bas.

À Utrecht (Pays-Bas), une expérimentation de transport fluvial a été lancée par des partenaires privés au milieu des années 2000, précise le Centre d'analyse stratégique (CAS), institution d'expertise et d'aide à la décision placée auprès du Premier ministre français. Un bateau de petite taille (inférieur à 20 m de long pour 1,5 m de tirant d'eau, équipé d'une grue de 12 m de portée pour 400 kg) livre des fûts de bière à des établissements du centre-ville et récupère en retour les tonneaux vides et les emballages. Une fois par semaine, les produits frais et congelés sont également distri-

bués à partir de la voie fluviale. Initié par quatre brasseurs suite à l'interdiction décidée au début des années 2000 de livrer par camion les rues de la ville d'Utrecht, l'approvisionnement de la ville par le fleuve permet un traitement plus rapide des marchandises, notamment pour les cafés et les restaurants situés dans le centre.

### Une livraison mutualisée et à tour de rôle

Le chargement est réalisé à partir d'un centre de distribution situé sur le fleuve, et la livraison finale est mutualisée et assurée un jour par semaine, à tour de rôle, par chaque marque de bière. En amont de la livraison, la barge est chargée, puis déchargée à quai, en périphérie du centre d'Utrecht. Effectuée le matin, chaque tournée s'étale sur environ deux heures. Ce système nécessite la présence de deux personnes à bord du bateau : un agent de la ville conduit la barge et manœuvre la grue, pendant que le livreur dessert les établissements sur le quai. ■





ALLEMAGNE

## Berlin évacue 120 000 m<sup>3</sup> de remblais par voie fluviale

Le creusement d'une nouvelle ligne de métro en plein centre-ville remet au goût du jour le transport de matériaux de construction par voie navigable. Une initiative encouragée par la mairie, mais qui ne devrait pas survivre à la fin du chantier dans sept ans.

À Berlin, les nombreux bateaux qui font le bonheur des touristes ne sont plus seuls à naviguer sur la Spree, le fleuve qui traverse la capitale allemande d'est en ouest. Depuis peu, ils croisent la route de grandes barges chargées de gravats et de matériaux de construction. Une scène qui semble tout droit sortie du passé. Car si l'on dit souvent que « Berlin a été construite par des péniches », les voies navigables jouent aujourd'hui un rôle marginal dans la distribution urbaine de marchandises. C'est le lancement d'un chantier titanesque dans l'hyper-centre qui a remis au goût du jour les canaux berlinois.

Afin de prolonger une ligne de métro, la régie des transports (BVG) creuse depuis la fin de l'été un immense tunnel, en partie sous la célèbre avenue Unter den Linden. Des travaux qui dureront sept ans et généreront pas moins de 120 000 m<sup>3</sup> de déblais. « De quoi remplir un million de baignoires », souligne la BVG. Et dans cette zone où le trafic est particulièrement dense, l'option d'un transport par la route est rapidement écartée, car jugée impossible. « Cela aurait paralysé totalement la circulation », affirme Christian Chitralla, porte-parole de la BVG. De fait, pas moins de 12 000 trajets en camions auraient été nécessaires pour charrier ces imposants volumes de sable et de boue. D'où l'idée de substituer le fluvial au routier. Pour y parvenir, l'État fédéral et le Land de Berlin, qui financent les travaux, ont mis un million d'euros supplémentaire sur la table, afin de développer une infrastructure ad hoc. Sur les bords de la Spree, un quai de 80 m de long et 9 m de large sort ainsi de terre, à proximité du chantier. La mairie met également à disposition un vaste de terrain, qui

jouste le quai. Ce jardin public de 3 ha est transformé en zone de stockage pour les flux entrants et sortants. Car les péniches ne convoient pas seulement des gravats. « Elles apportent aussi une partie des matériaux de construction, notamment les voussoirs, les segments en béton utilisés pour réaliser le gros œuvre du tunnel », ajoute Christian Chitralla. Afin d'avoir suffisamment de place pour les équipements de chantier, on a même déplacé un monument dédié à Karl Marx et Friedrich Engels. » Au total, 250 000 t de matériels transiteront par cette plate-forme, soit 500 péniches. De quoi remplacer 8 900 poids lourds pour les flux entrants. « C'est aussi une façon de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et la pollution sonore », ajoute le porte-parole, sans toutefois donner de précision chiffrée. La régie des transports laisse par ailleurs entendre qu'elle est prête à concéder sa plate-forme fluviale à un autre opérateur après la fin du creusement du tunnel en 2019. Idéalement situé, le quai pourrait notamment servir à évacuer les déchets ménagers.

### Une option peu réaliste

Une option séduisante sur le papier, mais qui a peu de chances d'aboutir, selon Julius Menge, chargé de la planification des transports commerciaux auprès du Sénat de Berlin. En cause, la situation particulière de Berlin où le trafic routier est relativement fluide. Il faut dire que 48 % des ménages ne possèdent pas de voiture, un record national. « Étant donné qu'il y a peu de difficultés sur la route, le recours à la voie fluviale n'apparaît pas comme une absolue nécessité », note Julius Menge. Plusieurs expériences pilotes ont d'ailleurs déjà été menées, mais sans succès.



© Martin Stefke / BVG

■ Sur les bords de la Spree, des flux aller-retour de péniches chargées de matériaux de construction et de déblais.

« Transférer des ordures ménagères sur une barge, cela implique au moins une étape de manutention supplémentaire et donc des coûts. L'entreprise de ramassage des déchets a jugé que cette option n'était tout simplement pas rentable », poursuit l'expert. Autre frein, l'intense circulation de bateaux durant la saison estivale, qui laisse peu de place aux barges de fret. D'autant que le tourisme est la priorité affichée de l'équipe municipale. Après la réunification dans les années quatre-vingt-dix, les voies fluviales avaient ainsi déjà joué un rôle prépondérant lors de la construction du nouveau quartier gouvernemental. Mais l'essai n'a pas été transformé : sitôt les travaux finis, les barges ont à nouveau déserté les canaux du centre-ville. Un scénario qui, selon toute vraisemblance, devrait se répéter. Surtout que d'après plusieurs observateurs, le volontarisme actuel de la municipalité pour développer l'infrastructure fluviale liée au chantier du métro, masque un manque d'engagement sur le long terme. La chambre de commerce dénonce ainsi de graves lacunes dans l'entretien des canaux, dont l'état serait « déplorable » : « La Spree ressemble à un parcours d'obstacle », déplore Christian Wiesenhütter, le directeur adjoint de l'organisme. ■

Antoine Heulard