

• Témoignage Q7

« L'acheminement par voie fluviale : une évidence pour Unibéton »

Les raisons qui ont amené un fabricant de béton prêt à l'emploi à mettre en place un acheminement alternatif par voie d'eau sont assez pragmatiques. William de Warren, d'Unibéton, revient sur les choix de l'entreprise, leurs impacts positifs et, plus largement, sur le maintien des industries en ville.



En termes d'image, tout ce qui peut limiter les flux de camions est un bon message envoyé au grand public, et aussi aux administrations, pour prouver que l'on peut faire cohabiter l'industrie avec la cité. »

William DE WARREN



William de Warren est le directeur régional Île-de-France et Nord-Ouest de l'entreprise.

Unibéton est une entreprise qui produit et livre sur tout le territoire français du béton prêt à l'emploi. Cette filiale du groupe allemand HeidelbergCement est un acteur majeur du secteur des matériaux de construction sur la scène internationale. L'entreprise affiche un engagement fort en matière de RSE (responsabilité sociétale de l'entreprise), qui se décline en actions telles que la livraison de matières premières par voie d'eau.

Acheminer la matière première par voie d'eau, était-ce une évidence ?

Un gain écologique

Les gens n'en ont souvent pas conscience, mais le béton est utilisé partout autour d'eux : des constructions de génie civil types ouvrages d'art, ponts, tunnels, et les bâtiments en général, du sol au plafond. Rien que dans mon périmètre géographique, Unibéton comptabilise 21 centrales à béton. Pour certaines d'entre elles, cela fait longtemps que la voie fluviale est utilisée comme **une alternative à l'acheminement par camion**, pour les composants de type granulats et le ciment. Cette démarche prend de plus en plus de sens, et est amenée à se développer. La réduction des émissions de CO₂ est énorme. Actuellement, nous utilisons la voie d'eau sur les sites de : Aubervilliers, Bonneuil, Clichy, Gennevilliers, Ivry, Issy-les-Moulineaux, Lagny-sur-Marne. Je vais prendre l'exemple de la centrale située à Issy-les-Moulineaux : elle produit 230 000 mètres cubes de béton par an, ce qui correspond à 460 000 tonnes de béton. **La livraison de ce béton par voie routière mettrait plus de 15 000 camions sur la route.**

Un bonus pour l'image de l'activité

En termes d'image, tout ce qui peut limiter les flux de camions est un bon message envoyé au grand public, et aussi aux administrations, pour prouver que **l'on peut faire cohabiter l'industrie avec la cité**. L'activité industrielle n'est souvent pas vue d'un bon œil à Paris et en proche couronne. Pourtant, selon moi, la cité a encore besoin d'industries pour se développer et pour s'entretenir. Il faut savoir que les cimenteries et les carrières ne sont plus en Île-de-France, mais plus au sud du bassin francilien, et certaines à l'ouest. Les matériaux que nous acheminons dans les cimenteries de mon secteur peuvent venir d'assez loin.

Or, **si on met toutes ces activités industrielles en dehors de la cité, les flux vont s'intensifier**. Le béton est un produit frais, impossible à transporter sur la Seine. Donc, sans les centrales proches de Paris, tout l'approvisionnement devrait se faire en camion.

Si l'approvisionnement par voie fluviale permet de limiter le flux des camions, d'améliorer l'image du secteur et ainsi de maintenir les centrales au sein de la cité, c'est une bonne chose.

Quels sont les avantages organisationnels ?

Un gain de temps

La voie fluviale évite les aléas routiers, et assure une livraison en temps et en heure. **D'un point de vue organisationnel**, la livraison par la route serait un vrai casse-tête logistique.

Un gain de place

Les barges qui rejoignent nos centrales sont vidées progressivement, à mesure de la production. Cela permet d'avoir **une sorte de stock flottant** de composants ; et donc de réduire le dimensionnement de nos outils sur les sites, ou l'emplacement est souvent très limité.

Un gain financier

L'utilisation de la voie d'eau a aussi un intérêt financier, notamment grâce à la convention que nous avons signée avec Ports de Paris, dont les termes incitent à développer la voie d'eau. De plus, les capacités de transport sur voie d'eau sont bien plus élevées. Par exemple, la contenance d'une barge ciment peut aller jusqu'à 1 000 tonnes, alors qu'un camion ne contient que 30 tonnes. **La longue distance associée à la possibilité de massifier les flux rend la voie fluviale optimale.**

La voie d'eau comme alternative est-elle accessible partout ?

Des conditions nécessaires

Nous n'avons pas pu mettre en place ce dispositif sur toutes les centrales, car certaines conditions doivent être réunies pour que cela soit possible :

- il faut que la centrale soit située à côté d'une voie d'eau,
- cette voie d'eau ne doit pas avoir de crues, problématique à laquelle on ne pense pas forcément quand on n'est pas dans le secteur,
- le quai doit être suffisamment grand pour accueillir les barges,
- il faut des installations spécifiques, notamment de grutage, des silos adaptés pour le ciment, ainsi que du matériel de manutention pour le granulats (pelles).

Concernant les sites accessibles au déchargement par voie fluviale, les contraintes existent, notamment en matière d'organisation et d'infrastructures. Globalement, je dirai qu'il s'agit surtout de bien **intégrer ces contraintes au moment de la conception du projet**.

Des solutions de substitution

Le métier du **béton prêt à l'emploi** est avant tout un métier de services, parce qu'il consiste à livrer un produit frais en temps et en heure sur le chantier. La capacité de livraison dans un temps imparti constitue le véritable avantage concurrentiel du secteur. Le béton étant un produit frais qui doit arriver jusqu'à chacun des chantiers, l'acheminement final ne peut se faire que via des camions-toupies. Pour cette livraison, nous cherchons des alternatives au diesel, comme le GNV.

Le transport fluvial est-il déclinable à d'autres secteurs ?

Élargir le droit d'utilisation des plateformes

Le transport fluvial séduit beaucoup, et peut s'appliquer à tout un tas de secteurs. De nombreuses entreprises qui souhaitent continuer à avoir une activité intra-muros, dans Paris, cherchent **des solutions pour pouvoir livrer en plein centre**. Le contexte réglementaire de la ZFE vient ajouter des arguments supplémentaires : à partir du 1er janvier 2024, aucun véhicule diesel ne circulera à Paris (NDRL : les dates progressives d'application de la ZFE à Paris ont été décalées depuis).

Les industriels vont devoir trouver des alternatives. La limite est plutôt de **trouver des plateformes de déchargement**, qui peuvent accueillir les marchandises des industriels à la recherche de ces alternatives. C'est le point limitant, mais je crois qu'il y a des services qui se développent, concernant le droit d'utilisation de plateformes.



Dico

- **GNV** : gaz naturel véhicule. Gaz utilisé comme carburant, décliné sous 2 formes : GNC (gaz naturel comprimé) pour sa forme comprimée, et GNL (gaz naturel liquéfié) pour sa forme liquide.
- **RSE** : responsabilité sociétale des entreprises. Cette démarche d'engagement volontaire aide les entreprises à améliorer leur performance globale en lien avec 7 champs d'action sur des thématiques sociales, environnementales et économiques. Les appels d'offres, publics notamment, intègrent des indicateurs RSE. Il existe un référentiel RSE spécifique au transport et à la logistique. Le référentiel et le questionnaire d'autodiagnostic associé sont téléchargeables sur le [site de France logistique](#).
- **ZFE-m** : zone à faibles émissions mobilité. Territoire sur lequel la circulation et le stationnement sont restreints à certains véhicules, en fonction de leur type (poids lourd, véhicule utilitaire léger, etc.) et de leurs émissions en polluants atmosphériques (NO_x, PM₁₀, PM_{2,5}).

Crédits

- Témoignage réalisé en mars 2022
- Conception graphique : Trait singulier
- Photo : © Unibéton
- Correction : Relire et Corriger

InTerLUD, programme porté par :

