

Des innovations pour le petit gabarit

Grue auto-déchargeante, bulbe d'étrave pour économiser le carburant et préserver les berges : les innovations peuvent aussi concerner les bateaux de petit gabarit et favoriser ainsi leur rentabilité.

VNF veut favoriser l'utilisation des canaux de petit gabarit. Mais la flotte de type Freycinet est aujourd'hui vieillissante et sa capacité d'emport limitée ne permet pas toujours de compenser le coût des ruptures de charge inhérentes au transport fluvial. Afin de relancer l'intérêt pour ce type de cale – qu'il s'agisse de construction neuve ou de rénovation –, une étude sur la faisabilité d'un 38 m auto-déchargeant a été réalisée par le cabinet d'architecture navale *Lebéfaude* pour le compte de VNF. « Il s'agit d'une étude de prospection pour essayer de démontrer la pertinence économique du transport fluvial en réduisant le coût des ruptures de charge sur le petit gabarit », explique Joffrey Guyot,

Freycinet, qui peuvent généralement se faire bord-à-quai : une grue d'un rayon d'action de 6 m est alors suffisante, ce qui permet de charger des lots de plus de 2 t. Mais dans les grands ports tels que Gennevilliers ou Strasbourg, certaines zones nécessitent une portée de 15 m, du fait de la hauteur des quais ou des difficultés d'accès : un tel rayon suppose alors des lots plus petits. L'étude a cependant démontré qu'avec un bateau chargé à 80 t, gage de stabilité, il est possible d'atteindre une distance de 15 m avec des lots d'une tonne.

Outre l'installation d'une grue sur un bateau existant, l'étude a aussi examinée la conception d'un bateau

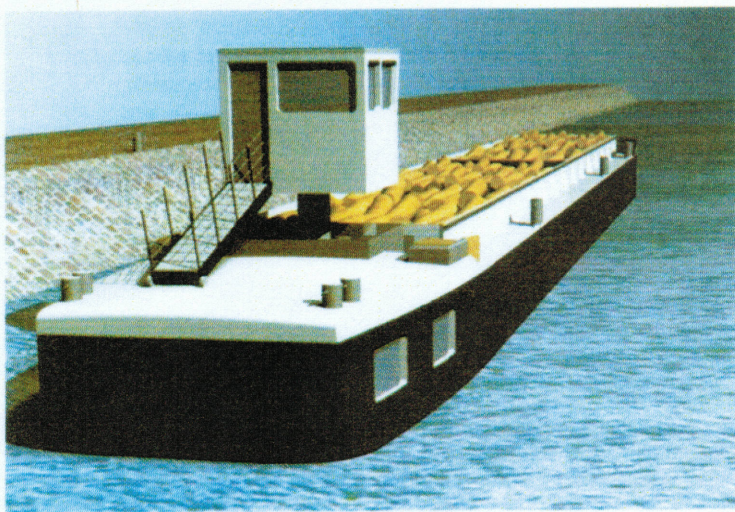
neuf, spécialement optimisé pour accueillir une grue et destiné au transport de grumes. Grue électrique, propulsion diesel-électrique, timonerie télescopique totalement effaçable, volume de cale de 550 m³ à 3 m d'enfoncement (contre 400 m³ pour les Freycinet habituels) : il s'agit bien d'une nouvelle génération de bateaux, dont le but est de relancer

la pertinence économique du petit gabarit. « Grâce à ce bateau, on économise des coûts de maintenance dans les ports, même sur des flux de 50 000 t par an », explique J. Guyot, qui poursuit : « Le but d'une telle étude est de mettre en avant des idées auxquelles les gens ne croient pas forcément : si un chargeur nous contacte, nous avons ainsi des éléments techniques et économiques à lui communiquer ».

Initialement prévue pour un transport de grumes pour UPM, la péniche auto-déchar-

geante pourrait s'adapter rapidement aux besoins de différentes filières : bois et biomasse, mais aussi pondéreux, matériaux de construction, etc.

E. B. ■



Conçue pour un transport de grumes, cette nouvelle péniche Freycinet est en fait adaptable à d'autres types de trafics.

ingénieur à la direction du développement de VNF.

UNE NOUVELLE GÉNÉRATION DE FREYCINET ?

« L'adaptation d'une grue sur un bateau d'une largeur de 5,05 m seulement pose des problèmes de stabilité importants », note ce dernier. La difficulté ne vient pas des chargements ou déchargements le long des canaux