

VALLEE DE SEINE

Sur l'axe Seine, plusieurs pistes pour la navigation « propre »

■ KEVIN LELONG

Traversé continuellement par environ 650 navires, l'axe Seine est aujourd'hui, et à bien des égards, au cœur de nombreuses préoccupations. Depuis le 1^{er} juin dernier, l'axe qui fait la jonction entre les villes de Paris, Rouen et Le Havre, en passant par la vallée de Seine, a pris une toute autre dimension avec la fusion des trois grands ports au sein d'un même établissement public : Haropa Port, qui pilote d'ailleurs le port de Limay.

Imaginé par l'ancien Premier ministre et maire du Havre, Édouard Philippe (DVD), comme « l'accès à la mer de Paris », l'axe Seine est notamment plébiscité par les acteurs territoriaux pour désengorger le trafic de fret sur l'asphalte. Cette ambition s'accompagne également de nombreux projets visant à verdifier la flotte francilienne grâce notamment aux remotorisations des embarcations avec des sources d'énergies plus vertueuses.

C'est dans cette optique que les groupes Segula Technologies et Gaz réseau distribution France (GRDF), ambitionnent de mettre à flots une barge de transport de marchandises « propres » pour évacuer de la capitale, biodéchets et résidus de chantiers vers le Mantois. Annoncée par les

désormais les trois ports du Havre, Rouen et Paris. Sur son site internet, le renommé Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine, assure que « ce nouvel ensemble portuaire permettra de reconquérir des parts de marché dans la compétition européenne et d'offrir un lieu privilégié pour de nouvelles implantations industrielles grâce à un système portuaire et logistique de référence à destination des clients et partenaires internationaux ».

« De la route vers le fluvial »

Pour les acteurs concernés, l'un des principaux défis qui se pose est de favoriser le transport fluvial, notamment en matière de fret, pour désengorger les voies routières et alimenter ainsi les plateformes de façon plus écologique. « Il n'y a pas photo, note Olivier Burel, chargé des projets innovations pour les Voies navigables de France (VNF), lorsqu'il compare les deux modes de transports. Déjà, même avec un moteur thermique classique de bateau ça émet plus de cinq fois moins que le transport routier donc au niveau du gain en émission de CO₂, on est vraiment hyper performant à la tonne transportée. » Il poursuit : « Et puis on a quand même la possibilité de pouvoir acheminer des quantités importantes de

nautique portuaire de Paris et VNF après la conférence de Paris de 2015 sur les changements climatiques. En 2020, les deux entités ont lancé une étude sur la transition énergétique des bateaux empruntant la voie fluviale dans le but de mieux cerner les besoins et identifier les freins d'une mutation qui s'amorce.

« Là, on est sur des entretiens qualitatifs qui nous ont permis d'échanger avec une bonne partie des navigateurs du bassin pour vérifier quelles étaient les caractéristiques de leurs bateaux, de leurs moteurs, quelles étaient les quantités de carburants qu'ils consomment, où est-ce qu'ils ont l'habitude de se ravitailler en carburant et quelles étaient leurs visions en terme d'évolution par rapport aux technologies et aux carburants de manière à pouvoir essayer d'avoir la vision la plus juste possible », détaille Olivier Burel. Grâce à cette « photo » de la flotte francilienne, VNF, qui se place en agent d'accompagnement au travers d'un dispositif de subventions, souhaite orienter les entreprises vers des solutions « propres » qui correspondent au plus près de l'exploitation du bateau mais aussi de leurs business modèles.

Quand il s'agit de remotorisation, le chargé des projets innovations de VNF confie que le facteur du prix peut être un frein « d'autant plus que la flotte est composée de beaucoup d'artisans qui ont naturellement des capacités d'investissement réduites comparé à des compagnies où il y a des armements de 40,60 bateaux ». Depuis 2018, VNF a soutenu 151 projets de remotorisation pour un enveloppe de plus de 8 millions d'euros.

Acheminement de déchets depuis Paris : GPSEO reste dubitatif

Parmi les projets financés par VNF on trouve également le projet porté par les groupes Segula Technologies et GRDF reliant le port de Limay à la capitale. Celui-ci a pour objet de répondre aux deux problématiques soulevées précédemment en faisant circuler une barge de transport qui intègre un système de propulsion biogaz/électrique pour acheminer des déchets depuis Paris vers la vallée de Seine par voie

Depuis 2015, le verdissement de la flotte qui navigue sur l'axe Seine s'est installé comme un enjeu fort. Pour cela, certaines pistes sont à l'étude comme un projet visant à exfiltrer les déchets parisiens jusqu'au port de Limay à bord d'une barge alimentée en biogaz. En attendant de clarifier la nature et le devenir de ces déchets la communauté urbaine reste prudente.



« Dans le cadre du Grand Paris, ou des choses comme ça, il y aura aussi des flux entre Paris et le port de Limay qui pourraient être mobilisés donc qui vont au-delà des bio-déchets », souligne le responsable du projet Green Deliriver.

fluviale plutôt que par la route. Le transporteur de fret Coalis, basé à Morainvilliers, sera l'opérateur de ce projet dont la mise en service est prévue pour « 2023 ».

« L'objectif c'est d'accélérer le sujet du report modal au niveau des Yvelines donc de la route vers le fluvial, explique Daniel Lhéritier, responsable des affaires publiques de GRDF, en charge du développement du projet intitulé Green Deliriver. L'idée c'est qu'à l'aller, la barge transporte les déchets de Paris vers les Yvelines par exemple et dans l'autre sens apporte du fret des Yvelines vers Paris dans la perspective des Jeux olympiques 2024. »

Les déchets importés devraient être principalement des biodéchets qui seront par la suite transformés dans des stations de méthanisation. L'opération devrait ainsi permettre d'alimenter le bateau en biogaz depuis une unité d'avitaillement qui, elle, pourrait voir le jour sur le port limayen. « Il n'y a pas encore d'injection effective de bio-GNV localement sur le port, mais on a des projets de méthanisation qui émergent : c'est une réflexion », précise Daniel Lhéritier. Il est également prévu que le digestat, le résidu issu du procédé de méthanisation, soit épandu dans les terres agricoles locales comme engrais.

Pour autant, d'après GRDF, de nouveaux flux seraient tout de même à prévoir à l'avenir. « Dans le cadre du Grand Paris, ou des choses comme ça, il y aura aussi des flux entre Paris et le port de Limay qui pourraient être mobilisés donc qui vont au-delà des biodéchets »,

souligne le responsable du projet Green Deliriver. Certaines terres excavées des chantiers du Grand Paris pourraient ainsi transiter sur la Seine pour être acheminées vers des zones de traitement.

« C'est déjà le cas mais pas avec des barges propres ce sont des bateaux avec des motorisations classiques, note de son côté Olivier Burel avant de nuancer son propos. Après traditionnel ne veut pas dire forcément pas propre parce qu'entre les moteurs qui ont entre une dizaine d'années et les moteurs de dernières générations il y a des sauts technologiques qui ont été franchis [...] ce qui fait que les bateaux même sans utiliser de carburant de nouvelle génération on a déjà des gains significatifs avec des moteurs traditionnels. »

Cependant, malgré la mise en service annoncée par le groupe GRDF, le vice-président de GPSEO délégué à la gestion des déchets, Jean-Luc Gris (SE), l'assure « rien n'est encore acté ». Si l'acheminement de biodéchets vers le Mantois pourrait être étudié attentivement, l'arrivée des remblais parisiens en revanche ne semble pas dans les plans de la communauté urbaine. « Je ne vois pas bien l'intérêt d'aller chercher des déchets ailleurs pour les traiter chez nous, on a déjà assez à faire avec le travail qu'on a ici, ironise le vice-président délégué à la gestion des déchets. Entre les consignes de tri et la gestion des biodéchets tout ça mérite une attention et des équilibres financiers, mais la question de la valorisation doit se poser parce que c'est quand même un gros sujet. » ■



Le projet Green Deliriver est une barge qui intègre un système de propulsion biogaz/électrique pour acheminer des déchets depuis Paris vers la vallée de Seine par voie fluviale plutôt que par la route.

groupes comme partie prenante du projet, la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPSEO), reste cela dit mitigée concernant la nature des déchets qui débarqueraient au port de Limay, et surtout leur devenir une fois débarquées.

Dans les prochaines années, les berges et voies de l'axe Seine pourraient être amenées à se garnir. C'est en tout cas l'ambition affichée par l'ensemble portuaire Haropa Ports qui regroupe

biens dans les cœurs de villes sans congestionner les axes routiers et ça, c'est quand même un atout assez extraordinaire vu ce qu'il se passe dans les grandes villes. »

Pour autant, si l'augmentation du nombre de bateaux qui circulent sur l'axe semble inévitable, les réflexions vont également bon train pour accélérer la transition énergétique des bateaux et limiter leur impact environnemental. Cette volonté est née d'un diagnostic partagé entre la commu-