

**ENVIRONNEMENT** | La navigation fluviale aussi doit être vertueuse. Deux projets utilisant du gaz propre issu de la méthanisation viennent d'être présentés par GRDF. Ils prévoient la remotorisation de 150 bateaux.

# Bientôt des bateaux à énergie verte sur la Seine

FLORIAN GARCIA

**APRÈS LES VOITURES**, les bus et les réseaux de chauffage urbains, le gaz vert fait son entrée dans le domaine fluvial. Deux projets, portés par GRDF, viennent d'être présentés. Le premier prévoit d'équiper 150 bateaux de la Communauté portuaire de Paris de moteurs bien plus respectueux de l'environnement. Le deuxième, auquel la région, Voies navigables de France et l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) sont associées, consiste à doter d'un moteur biogaz électrique une barge de transport de marchandises pour la dédier à l'évacuation des déchets entre Paris et Mantes-la-Jolie (Yvelines).

## Les usines de méthanisation mises à contribution

La logique aurait voulu que la présentation du projet ait lieu en bord de Seine, sur le ponton d'une péniche ou d'un bateau de transport de marchandises. Mais c'est dans le Sud-Essonne, sur le site de méthanisation Bioénergie De Dhuiet, que le rendez-vous est donné. « C'est assez peu banal de parler de bateaux au milieu des champs, s'amuse Olivier Jamey, président de la Communauté portuaire de Paris. On



La Communauté portuaire de Paris prévoit d'équiper 150 bateaux de moteurs bien plus respectueux de l'environnement.

Une fois équipés de leurs nouveaux moteurs, les bateaux devront pouvoir se ravitailler facilement en carburant. À ce jour, il stations alimentent les flottes fluviales de la Seine, des ports de Paris jusqu'à la façade maritime normande, en GNV/BioGNV.

## Déjà 11 stations dédiées

« Nous comptabilisons aujourd'hui 100 stations BioGNV en Île-de-France, dont 11 dédiées au fluvial, poursuit Bertrand de Singly. Le rythme de croissance annuelle est de 30 %. Selon une étude de l'atelier parisien d'urbanisme, la moitié des 400 stations-service à venir pourront s'orienter vers des mobilités propres dans la décennie. » Reste le coût... Changer le moteur de 150 bateaux est onéreux. « Cela représente une centaine de millions d'euros, souligne Olivier Jamey. Mais grâce à cette innovation, le coût d'exploitation va baisser. Nous allons aussi recevoir des aides de l'Union européenne, la région, l'État, l'Ademe... Équiper les 150 bateaux va prendre au moins dix ans. » ■

travaille sur la transition énergétique de la flotte. »

D'ici deux ans, douze bateaux verts devraient naviguer sur la Seine : certains équipés de moteurs hybrides biogaz électrique, d'autres 100 % BioGNV. « Le transport par péniche est déjà deux à quatre fois moins émetteur que la route à la tonne transportée, précise Bertrand de Singly, directeur Clients Territoires Île-de-France pour GRDF. En remotorisant les bateaux en biogaz, nous allons beaucoup plus loin en diminuant par six les gaz à effet de serre. »

Pour appuyer son discours, GRDF se base sur des études réalisées sur deux embarcations. « Elles montrent que les moteurs 100 % biogaz permettent de diminuer de 80 % les émissions de CO<sub>2</sub>, de 95 % les particules fines et de moitié les gaz issus de la combustion des combustibles fossiles, ajoute Corinne Cacheux. Pour les motorisations hybrides, les émissions de CO<sub>2</sub> chutent de 90 %, les particules fines et les gaz de combustion de 98 %. »

Pour permettre cette révolution, GRDF mise sur la production de biogaz des usines



En remotorisant les bateaux en biogaz, nous allons beaucoup plus loin en diminuant par six les gaz à effet de serre

BERTRAND DE SINGLY,  
DIRECTEUR CLIENTS TERRITOIRES  
ÎLE-DE-FRANCE POUR GRDF

de méthanisation franciliennes. À l'image du site essonnien, ces structures transforment des matières organiques issues de productions agricoles et de sous-produits agroalimentaires. En l'absence d'oxygène, ces matières sont dégradées par des bactéries à une température de 38 °C. C'est le méthane et le dioxyde de carbone ainsi créés qui constituent le biogaz utilisé dans le gaz de ville ou les moteurs nouvelle génération. Le résidu de cette transformation, appelé digestat, est quant à lui utilisé en fertilisant naturel.