



COLLOQUE - PARIS - 29 MAI 2019

LE TRANSPORT FLUVIAL À L'HEURE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE



Le point de vue de Frédéric Denhez, journaliste – chroniqueur et animateur du colloque

Le transport fluvial à l'heure de la transition énergétique.

On le sait, la France, pays du tout-camion, a délaissé son fer et ses fleuves. La part modale du wagon et de la péniche reste désespérément faible, avec respectivement 9,6 % et 1,92 % d'un marché qui a atteint en 2017, 348,1 milliards de tonnes-kilomètres. Des statistiques à prendre avec des pincettes, cela dit, car ce sont des moyennes qui masquent une disparité impressionnante : dans certains ports, la part modale du fluvial monte à 15%. Tout le monde s'en plaint, les professionnels ont beau dire qu'une péniche évite tant de camions, autant de CO², qu'elle est ponctuelle et sûre, que le réseau peut sans aucun investissement particulier absorber un triplement voire un quadruplement des volumes, rien n'y fait : le fluvial reste le grand malade de la France du transport et de la logistique.

Le constat ne doit pourtant pas masquer la réalité d'un renouveau en cours. Celle d'un monde qui investit à nouveau, qui se rajeunit et se modernise en vitesse. Alors que les villes vont se fermer de plus en plus aux camions à moteur à combustion interne, en dépit de contraintes réglementaires et financières particulières, les barges fluviales sont en train de verdir leur motorisation. L'horizon semble enfin s'ouvrir, c'est ce qu'a montré le dense et optimiste colloque que VNF a consacré le 29 mai 2019 au « transport fluvial à l'heure de la transition énergétique. »

Didier Léandri, Président délégué général du Comité des Armateurs Fluviaux (CAF) et figure du monde de la batellerie dit les choses telles qu'elles sont perçues par les professionnels : « *La transition énergétique, on ne considère pas que c'est un mal nécessaire, au contraire, pour nous, c'est une exigence que nous devons à nos clients, c'est bien plus puissant que toute législation internationale.* » Une affirmation étonnante, dans la mesure où ce qui a conduit le fluvial à cette part de marché minime c'est souvent le prix, réputé toujours trop cher pour le chargeur, par rapport à celui du camion. L'observation fine de la réalité des choses conduit pourtant à penser que le prix n'est pas toujours (beaucoup) plus élevé que le routier : la référence cache en fait souvent une méconnaissance de la logistique fluviale et une façon de justifier de ne pas changer les habitudes du tout-camion « *Nos gros clients - le BTP par exemple, les cimenteries etc. - sont soumis aux règles du marché du carbone* », qui les obligent à présenter chaque année moins d'émissions, de façon à pouvoir vendre leurs quotas de carbone non atteints sur le marché. Le transport fluvial leur permet de réduire à bon compte le bilan.

Le carbone n'est pas le problème

Le secteur du transport compte pour près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France, en augmentation de 30 % par rapport à 2012. La quasi-totalité (95 % !) provient des camions et des voitures. La part du transport routier de marchandises est énorme : 43 % des émissions totales du secteur lui sont imputables. Celle du fluvial est toute faible, compte tenu de sa place dans la réalité de la logistique d'aujourd'hui, et de son efficacité énergétique à la tonne transportée (une barge porte beaucoup plus de volume et de masse qu'un camion, à surface égale). « *C'est de l'ordre de 9 à 35 g de CO₂ par tonne-kilomètre* », estime Yann Tréméac, adjoint au chef du Service Transports et Mobilité de l'Ademe, à partir d'une évaluation réalisée dans le cadre d'un nouveau travail de recherche, dont les chiffres se trouvent bien en dessous de ce que l'on pensait. C'est deux à quatre fois moins que le secteur routier. En définitive, barges et péniches comptent pour à peine 1 % des émissions du secteur du transport.

Ce n'est donc pas ce combat-là qu'il faut mener dans le monde des bateliers, mais plutôt celui de la pollution de l'air, en particulier lorsque les bateaux sont à quai. Une barge, cela émet des microparticules, des oxydes de soufre et d'azote. « *Peu, de l'ordre de 0,09 à 0,66 de NO_x/t-km, et 0,002 à 0,003 g de particules/ t-km* », constate Yann Tréméac. Soit moins que les camions pour les NO_x, plus pour les particules. Mais bien plus que des voitures alors même que les villes, Paris en particulier, ont décidé de chasser le diesel de leur voirie. C'est tout le paradoxe du fluvial : silencieux et très peu émetteur de dioxyde de carbone, il est bien dans l'air du temps consacré au réchauffement climatique, sauf que l'air des villes réclame une pureté qu'il ne peut promettre encore. Comment faire pour que la barge climatiquement correcte ne se révèle pas pire que les camions qu'elle prétend remplacer aussitôt qu'on regarde la pollution de l'air ?

Le quai, le problème, une solution

Didier Léandri tente de nous rassurer : « *On est tous déjà passés au GNR [Gazole non routier], un carburant qui est complètement désoufré [comme le diesel voiture], obligatoire depuis 2011, alors que le secteur maritime est toujours confronté au casse-tête de la désulfuration, et ce n'est pas fini* ». Il faudra aller plus loin, cependant pas vers le GTL (du méthane cassé avant d'être liquéfié) que promeuvent les pétroliers, car c'est un mauvais compromis selon M. Léandri, sa fabrication consommant de l'énergie, et s'il ne contient pas de soufre, son bilan en termes d'oxydes d'azote et de particules n'est pas sensationnel. Didier Léandri irait plutôt vers les motorisations hybrides, les biocarburants et, pourquoi pas, un jour, l'électrique avec ou sans hydrogène. En attendant, le courant-quai est une idée qui semble tomber sous le sens. « *Il faut se souvenir qu'une barge passe 65 % de son temps commercial à quai. Pendant ce temps, elle fait tourner le moteur, ou bien on fait tourner des groupes électrogènes pour l'alimenter... Il faudrait donc développer les bornes électriques à quai, mais cela coûte cher* », en effet, on en est à treize bornes installées sur la Seine aval entre Le Havre et l'Île-de-France.

« *Le nouveau règlement européen EMNR [Émissions des engins Mobiles Non Routiers] aligne les normes d'émissions sur le routier, ce qui nous oblige à rattraper en une seule fois quinze ans d'attente !* », résume Didier Léandri. Or, la plupart des bateaux sont en équivalent norme Euro 2 à 3 alors que la majorité des camions sont en Euro 5 à 6.2. Le rattrapage ne sera pas simple, alors que le secteur est fragile, qu'il est éclaté en d'innombrables acteurs, et que la moindre modification du bateau pour réduire ses émissions de polluants nécessite de renouveler le titre de navigation,

ce qui prend quinze mois. « *On n'a pas de potion magique, on ne pourra progresser qu'avec lenteur, et encore, tous ensemble : il faut réfléchir à la modernisation en écosystème, avec tous les acteurs, pas seulement nous.* » Les chargeurs, les avitailleurs, les ports etc., tout le monde !

Une autre contrainte découle de la taille même du marché que représente le fluvial en France : avec 1 086 bateaux propriétés de 1 024 entreprises, il n'y a pas d'effet d'échelle pour créer un effet de série qui rentabiliserait une nouvelle technologie. Pas assez de bateaux, trop d'acteurs. Et puis, du point de vue d'un motoriste, le fluvial se trouve entre le gros camion et le petit bateau maritime. Il faudrait des moteurs spéciaux, qui puisent un peu aux deux mondes, mais pour cela, il faudrait un nombre suffisant afin de créer une série. Le serpent se mord la queue. « *Mais il y a quand même des choses qui peuvent se faire,* » relativise Eloi Flipo, responsable division transport et report modal chez VNF. « *On peut mariniser les moteurs de semi-remorques, car finalement, les puissances demandées sont semblables, c'est cher, mais faisable.* »

PAMI

Erik Schultz approuve, et complète. Vice-président de BLN-Schuttevaer, opérateur fluvial aux Pays-Bas, M. Schultz élargit la vision à l'Europe : « *Les problèmes sont les mêmes partout, vous savez. Le plus gros, pour l'armateur individuel, c'est toujours la recherche de financement. Et puis, il est soumis aux chargeurs qui, quoi qu'on en dise, cherchent toujours le moins cher.* » Y compris dans un grand pays de batellerie tel que les Pays-Bas. « *Pour l'avenir, je vois trois solutions. Sur le temps court, le biodiesel, et la réutilisation des huiles de restaurant... à moyen terme l'hybride ou l'électrique sur des distances inférieures à 150 km, et à long terme, sans doute l'hydrogène.* » Alors que les marins (salés) ne jurent que par le GNL, le gaz liquéfié n'intéresse pas les bateliers pour une question de place dans les bateaux, et d'émissions en Nox qui ne sont quand même pas nulles, alors que les villes les voudront ainsi, demain, pour tous les véhicules. C'est quand même pas loin de 100% d'émissions de particules et d'oxydes de soufre en moins !

Les idées sont là, on voit à peu près vers quoi aller, mais le fluvial reste son propre frein par son éclatement en une multitude de petites sociétés et sa taille qui n'est pas critique pour justifier des investissements en R & D de la part de motoristes, insiste M. Schultz. Un milieu qui, en plus, serait assez peu réactif, à en croire Yann Tréméac : « *Par exemple, sur le programme d'investissement d'avenir, on a reçu très peu de dossiers du fluvial, c'est rageant. Car nous, Ademe, mettons à disposition des sources de financement, mais les acteurs n'arrivent pas à monter les dossiers.* » Reste à savoir pourquoi. C'est souvent compliqué, pour des sommes qui parfois sont trop faibles par rapport au temps passé. Plus simple, à priori, il existe aussi le PAMI (Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation) initié par VNF, qui a depuis 2008 aidé 2 000 projets à hauteur de 25 millions d'euros. Au bilan, d'après Voies navigables de France, une baisse de 8,5 % des émissions polluantes de l'ensemble de la flotte française, et une chute de 6,5 % de sa consommation de carburant. Jusqu'à 2022, VNF déboursa encore quelque 12 millions d'euros avec l'aide de l'Etat, l'Ademe et la région Ile-de-France.

À Lyon, l'hydrogène

Cela dit, comme le souligne Didier Léandri, le changement, c'est déjà maintenant, car il y a une floraison d'initiatives, comme jamais auparavant. Chez Sogestran Group par exemple. Mathieu Blanc est directeur fluvial chez cet armateur d'eau douce et d'eau salée. « *On n'est pas un petit frère du maritime, car on est très spécifique. On a trois batailles en vérité : sur plus de 300 km, le sujet, c'est le CO2 ; en ville, ce sont les émissions de particules, et quand on s'arrête à quai, le*

sujet c'est... d'arrêter d'émettre quoi que ce soit ! », et tout cela, pour un seul bateau. C'est bien résumé. *« Le courant-quai, par exemple, c'est une économie énorme. Au port de Lyon-Edouard-Herriot, ça ferait économiser plus de 6 000 tonnes de CO2 pour les 6 bateaux de transport de passagers ! »*. Le courant-quai, qui pourrait être amené... par l'hydrogène. Sous forme de piles à combustible. Via sa filiale CFT, Sogestran a un partenariat sur la question avec VNF et la Compagnie nationale du Rhône (CNR). *« On aura bientôt une station d'avitaillement au port. Il y a déjà de la demande. Après, on ne sait pas, pour l'avenir, si on chargera directement, ni sous quelle forme (gaz ou liquide), par bouteilles, ou par piles... »* Sogestran a potentiellement 150 coques à équiper. La maison teste aussi un carburant à base de colza, et le GTL, dont elle n'est pas fan, elle non plus. *« Il faut faire attention à l'analyse du cycle de vie, voir si la solution n'est pas plus émettrice que ce qu'elle remplace. Avec cette constante : les chargeurs, c'est du prix qu'ils achètent »* avant toute considération environnementale. On en revient toujours au même.

Producteur d'énergie et concessionnaire des barrages du Rhône, la CNR va donc produire de l'hydrogène. Du vert, du bleu, car en sortie de barrages... et d'éoliennes, par électrolyse. *« On a un parc d'éoliennes sur le port de Marseille-Fos »*, précise Frédéric Storck, Directeur Transition Énergétique et Innovation de la Compagnie Nationale du Rhône (CNR). Que fait-on de l'hydrogène ? *« On teste l'injection dans le réseau de GRTGaz, à hauteur de 6 % du mélange. On va aussi tester la méthanation »* autrement dit, la réaction entre l'hydrogène fabriqué et le CO2 capté, de façon à fabriquer du méthane, injecté lui aussi dans le réseau. Mais revenons-en à Lyon. *« On s'est rendu compte que l'hydrogène pouvait être utilisé sur tout le parcours du Rhône. Alors, ici, à la sortie du port, au barrage de Pierre-Bénite, on produira bientôt de l'hydrogène par électrolyse avec à terme l'installation de sept stations d'avitaillement que la région Auvergne-Rhône-Alpes a décidé d'implanter. En fait, on a à peine commencé qu'on se rend compte que ce n'est déjà pas assez : la demande est très forte. »* À la fois par les industriels, pour leurs propres besoins, et... par les camions. La batellerie profitera de son concurrent qui a la taille suffisante pour lancer le marché. *« Cet hydrogène, on va le mettre à disposition de Sogestran, sous forme, pour l'instant, de bouteilles en bord à voie d'eau. »* Il propulsera le pousseur que Sogestran, en partenariat avec CNR et VNF, espère mettre à flot en 2021. *« Ce sera le premier à hydrogène en Europe. Il remplacera celui utilisé actuellement pour acheminer les barges à conteneurs dans le port de Lyon »* explique M. Blanc.

L'électrique, un autre métier

Président du comité technique du Groupement des industries de construction et activités navales (Gican), Jean-Charles Nahon regarde cela avec un certain recul. *« On attendait que les réglementations arrivent, les voilà. Tant qu'on n'imposait rien, on ne faisait rien, maintenant, on se retrouve avec une obligation de transition. Ce que je pense, c'est qu'on ira vers les hybrides, d'abord, car les batteries n'ont pas assez d'autonomie, et leur technologie est chinoise : leurs prix risquent d'augmenter avec la guerre commerciale de Trump. »* Plus ou moins électrique, les barges de demain changeront de toute façon le métier : *« Il faudra devenir électricien, ce n'est pas du tout la même chose, un bateau électrique ou hybride ! »*

Olivier Jamey ne dit pas autre chose. Président de la communauté portuaire de Paris (CPP) il exploite notamment la ligne Porte-d'Aubervilliers - Porte-de-la-Villette, Mobilicade, pour le compte d'Icade une foncière filiale de la Caisse des dépôts et consignations. *« Ce sont des navettes 100 % électriques. On transporte mine de rien 1 million de passagers chaque année ! »* soit à peu près un cinquième des passagers franciliens. *« C'est gratuit, et ça dure depuis 2007, on a une certaine expérience, maintenant. »* Notamment celle du pilotage et de la disponibilité des

équipages : « *On accélère, on freine, on s'insère plus facilement dans la circulation. On a des profils différents de pilotes, c'est presque du col blanc, car pas de vibrations, moins d'accidentologies, moins de temps de préparation, moins de manipulations et les pilotes ont un accès immédiat à leurs performances.* » Sans parler qu'il ne faut plus être mécanicien diplômé pour désosser le moteur ! L'électrique, sur de petites distances, ça marche. On n'en est pas encore à porter des conteneurs ou du ciment, mais on voit grâce à Mobilicade la souplesse qu'offre l'électrique. « *Avec une contrainte, tout de même : un bateau, c'est 15 à 20 ans, alors que la durée de vie des batteries, c'est 5 à 7 ans. À chaque fois qu'on les remplace, il faut faire ré-agrémenter le bateau, c'est long.* » La réglementation ne suit pas l'innovation.

La réglementation en retard d'une innovation

Directeur des Bateaux Parisiens, une filiale de la Sodexo, Arnaud Daniel n'envisage pas l'électrique de la même manière. « *Pour nos batobus, c'est plutôt l'hybride. Pour les autres, bateaux de croisière et bateaux restaurants, c'est plus compliqué.* » Les bateaux de croisière ont une cuve, où l'on met du vin... qu'il est impensable de remplacer par des batteries. « *La solution unique n'existe pas, tout dépend de la typologie du bateau : quand on a un bateau qui fait des rotations d'une heure, on peut faire de l'électrique. Pour un des nôtres, qui tourne durant 18 heures, c'est impossible.* » Là, c'est l'hybride-série comme pour les voitures, qui équipe la moitié de sa flotte. La base restera le GNR, avec un bloc électrique. « *Quoi qu'il en soit, il nous faudra du courant-quai. On a déjà financé un poste en propre au port de la Bourdonnais, ce qui permet d'arrêter les groupes électrogènes. Il nous faudrait aussi un soutien de l'État, car les réglementations vont moins vite que les innovations.* » Il travaille avec le ministère pour faire réécrire certaines, celle sur le point éclair, par exemple. Le point éclair, c'est la température la plus basse à laquelle un combustible émet suffisamment de vapeurs pour former, avec l'air ambiant, un mélange gazeux qui s'enflamme sous l'effet d'une source d'énergie, mais pas suffisamment pour que la combustion s'entretienne d'elle-même. C'est une unité légale de sécurité pour tout combustible. « *Dans le règlement sur les carburants utilisés dans les bateaux fluviaux, le point éclair est fixé à 55 degrés. Or, il n'y en a pas pour l'hydrogène ! Donc, on ne peut pas l'utiliser.* »

S'inspirer des marins

En retard sur le soufre, le secteur maritime est en avance sur la transition énergétique. À tout le moins, sur la réflexion, décrypte Paul Tourret. Directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime (ISEMAR), il est un observateur reconnu du transport de marchandises. Ce qu'il y voit éclairer ce qui attend le fluvial. « *Il faut regarder l'histoire. Entre les années 1980 et 2000, il y a eu peu d'évolution technologique. Ensuite ça a surtout été la course au gigantisme, qui est en train de s'achever.* » Question récurrente, à laquelle on entend toujours la même réponse : oui ça y est le gigantisme des porte-conteneurs, cette fois, c'est terminé. Parce que les ports ne peuvent plus investir pour modifier leurs quais, parce que les grues qu'il faudrait pour des bateaux toujours plus larges sont trop chères, parce qu'il faudrait draguer, parce qu'il devient impossible de vider rapidement l'afflux de conteneurs, parce que les cargaisons coûtent trop cher à assurer, chacun y va de sa raison. « *Il semblerait que ça se termine tout de même, je dirai d'ici l'an prochain* », ne serait-ce qu'à cause du coût de la transition énergétique. Les compagnies maritimes ont commencé à réinvestir dans les années 2007-2008, avec l'augmentation du prix du baril : « *Elles ont adopté le slow-steaming - les commandants ont été incités à ralentir, et ont modifié le profil des coques* » pour consommer moins de carburant. Évidemment, une fois que le prix du baril est retombé... « *La convention internationale Marpol a imposé une baisse de 97 % des émissions de soufre [pour l'Europe du Nord et l'Amérique du Nord], et le secteur s'est entendu pour diviser par*

deux les émissions de CO2 d'ici 2050. » Maersk, premier armateur mondial, a même annoncé une neutralité carbone...

Y compris pour les quatre armateurs géants qui font la pluie et le beau temps sur le transport maritime, la réglementation en matière de pollution des mers et de l'air est sans échappatoire. « *Les solutions, on les connaît. Des porte-conteneurs géants tournant au GNL ont déjà été commandés. Les ports s'équipent d'avitailleurs spécifiques. Un ferry à hydrogène circule en Suède. Surtout, on est dans l'amélioration : le fuel désulfuré et les épurateurs de fumée,* » Solution complexe que ces *scrubbers*, car ils sont coûteux, prennent de la place, modifient la navigabilité, et ne font que déplacer le problème s'il n'y a pas de filière, dans les ports, pour récupérer ce qu'ont retenu les filtres. « *Le courant-quai se développe aussi, à Marseille et Ajaccio par exemple pour les ferries.* » Dans la ville corse, l'électricité est générée sur place, à partir d'un groupe électrogène alimenté... par du GNL. « *Aujourd'hui, c'est le scrubber qui est majoritaire, avec de 1500 à 3000 navires sur une flotte mondiale de 50 000. Pour les plus gros bateaux, c'est le GNL qui a la cote : on pense que 1 000 bâtiments seront prochainement mis à l'eau avec cette technologie.* » Mais quel est l'intérêt économique de tels changements alors que le prix du pétrole est faible ? Alors que les ports ne savent pas toujours quoi faire des résidus de scrubbers et sont peu nombreux à disposer d'un soutage GNL ? Alors que les capacités de production de fioul désulfuré sont... inconnues ? Personne n'est capable de dire comment cheminer vers l'avenir qui, lui, est connu : un transport le plus transparent possible. Voiture, camion, cargo, péniche devront voguer et s'amarrer sans émettre ni son ni particule.

Vers des coopératives de bateliers ?

Avec quels financements ? La seule question qui vaille quand on est marinier. Une barge neuve, c'est 800 000 euros en moyenne. Qui peut avancer l'argent ? Les banques, l'Europe, VNF, l'État, les chargeurs, les armateurs ? Qui peut prêter à des bateliers seuls, navigant dans un secteur économique fragile, bien qu'en croissance ? « *Moi, je n'ai pas eu de problème* », nous rassure Jimmy Humbert. Marinier, gérant de la société Trans Fluvial Négoce, il a acheté son premier bateau à 18 ans. Il en a 32. « *À l'époque, j'avais acquis un 1 000 tonnes. Là, j'ai obtenu les financements pour acheter un 2 000 tonnes, pour 2 millions d'euros, alors que j'ai de la visibilité sur quelques semaines seulement.* » Certes, M. Humbert inspire confiance, à la fois par ses quatorze années de batellerie réussies et sa personnalité imposante. Certes, son bateau consomme autant de carburant que le précédent, pourtant deux fois moins lourd. Mais voilà... « *Ma première banque a donné un refus car je travaillais avec un bateau payé, rentable, une péniche de 1948, qui valait encore 350 000 euros, alors que je voulais une nouvelle péniche deux fois plus grosse pour cinq fois plus cher. Même si financièrement j'étais très bien, j'allais être un jour ou l'autre très mal du point de vue comptable car mon bateau était déjà obsolète,* » ne serait-ce qu'avec les contraintes environnementales, qui lui auraient demandé des investissements sans fin. « *C'est cet argument qui a décidé une autre banque : un crédit, certes, mais grâce auquel j'avais un avenir plus assuré* ». Il a amené 20 % du financement, la Banque Populaire du Nord a complété.

« *M. Humbert, c'est déjà 14 ans d'expérience, ce qui est assez incroyable, c'est une bonne utilisation de son outil de travail, en plus sur la Seine où il y a plein de secteurs intéressants avec le Grand Paris et les JO. En plus, il avait été recommandé par un batelier important...* » explique Frédéric Hauwen, Directeur du Marché Maritime et Fluvial du Crédit Maritime Banque Populaire du Nord. Le bouche-à-oreille est fondamental dans ce milieu de petites entreprises où tout le monde se connaît. Quant à l'opportunité économique du Grand Paris, l'intéressé, M. Humbert, n'en voit

toujours rien. Normal, les opportunités commenceront à se présenter fin 2019, avec par exemple les chantiers du Grand Paris Express en bord à voie d'eau qui généreront plus de plus de 8 millions de tonnes de déblais par voie fluviale..Il y a autre chose qui explique l'intérêt du Crédit Maritime / Banque Populaire du Nord. « *On est sur de bonnes années dans le fluvial, ça redémarre. Les bilans sont corrects, il y a des bateliers qui signent des contrats fermes, ce qui nous rassure, on sent que ça bouge, il y a un vrai mouvement de bateliers qui changent les moteurs, ou achètent des bateaux neufs. Et l'arrivée de jeunes, qu'on essaie d'aider à s'installer.* » Une tendance démographique confirmée par Jimmy Humbert, qui ne sent pas néanmoins le même dynamisme dans sa profession. Son banquier semble décidément plus optimiste que lui : « *Pour nous, il faut se rendre compte que le batelier, c'est souvent un couple, ce sont à deux des chefs d'entreprise, des gens courageux qui, mine de rien, quand ils ont tout payé, eh bien il leur reste 3 000 à 4 000 euros : ça rapporte, la batellerie !* » Et ce, en dépit du taux de fret très bas.

Sur la Seine, à en croire F. Hauwen, l'avenir est assuré durant les six à sept ans à venir, avec le Grand Paris et les JO ; il y a en plus le projet de canal Seine-Nord, la logistique urbaine en pleine réflexion, le développement du tourisme fluvial... de quoi rassurer un investisseur. « *On veut accompagner la mutation du fluvial : par exemple, on pense qu'on va vers la construction de beaucoup de nouveaux bateaux, qui coûtent très cher. Il faudra avoir les reins solides ! Cela aura sans doute une conséquence : une recapitalisation des entreprises sous la forme de coopératives, d'armements de plusieurs bateliers, peut-être même avec des affréteurs en contrat. Cela va contre le sens de la propriété des bateliers, mais face à des coûts croissants... qu'est-ce qu'il vaudra mieux, demain ? Avoir chacun, à quatre bateliers réunis, 25 % de quatre bateaux ou 100 % d'un bateau très cher tout seul qu'on aura du mal à amortir ?* » La réponse est dans la question. Il faudra mutualiser pour pouvoir investir sur des bateaux plus propres et efficaces. « *Ne serait-ce que pour avoir une offre de transport souple. Cette réorganisation est compliquée, mais on la soutient.* »

Soutenir l'avenir

Autre banque, autre façon d'agir, la Banque des Territoires. « *On n'est pas tout à fait une banque. On est plutôt co-investisseurs, avec les banques traditionnelles,* » explique Gautier Chatelus, Directeur Investissement, Infrastructures et Transports de la Banque des Territoires. Cela veut dire quoi ? « *En gros, notre investissement permet un rehaussement de la qualité du crédit, ce qui diminue le risque pour la banque. Ce n'est pas pour autant une garantie, une caution, on est à la fois tiers de confiance, investisseur avisé, actionnaire minoritaire... on a une vision de long terme, ce qui diminue les coûts financiers.* » La Banque des territoires croît au fluvial, qu'elle veut voir sortir du tout-gazole. « *C'est inadmissible que l'on ait demain de grosses émissions dans le centre de Paris, avec des barges qui n'auraient pas évolué. La profession est à risque, si elle ne commence pas à s'adapter aujourd'hui... Alors on regarde toutes les alternatives dans le secteur du transport, chez les gros-porteurs routiers, les bateaux, le gaz est sans doute la première alternative propre... Et on voit que c'est plus facile pour nous quand on finance plusieurs bateaux.* » Or, le milieu fluvial est très émiétté. « *Il faudra restructurer la filière, et pour cela, il faudra compter sur les chargeurs. Mais de toute façon l'avenir est au fluvial, qui sera de moins en moins cher, car ce sera de plus en plus cher de passer par un autre mode de transport.* » Elle aussi voit l'avenir par le prisme du regroupement, de la mutualisation des moyens. La Banque des territoires croît suffisamment au secteur pour avoir décidé de participer à l'augmentation de capital de Fludis, le nouveau projet de Gilles Manuelle.

« C'est un bateau-entrepôt qui a vocation à livrer les marchandises en ville, sur la base de ce qu'on avait fait avant », raconte M. Manuelle, qui s'était testé avec Vert-Chez-Vous. Barge de préparation et de livraison de commande urbaine, ce projet novateur avait fini par être abandonné. « C'était un prototype. On l'avait saturé avec 800 colis par jour, malgré tout, on ne couvrait pas les coûts fixes. Ça a validé en tout cas le modèle, pour concevoir le bateau d'aujourd'hui, qui a le même gabarit, mais grâce auquel on va pouvoir livrer trois fois plus, car on travaille sur trois étages. » Un nouveau bateau que Gilles Manuelle a voulu 100 % électrique. Il chargera des produits à Gennevilliers dès le 1er septembre, les commandes seront préparées à bord, et une fois à quai, elles seront livrées par des vélos à assistance électrique. « Notre valeur ajoutée est là, sur la préparation et la livraison. Et sur le fait qu'on n'a qu'une seule rupture de charge, contre deux habituellement pour la livraison urbaine : on vide en fait un semi-remorque directement dans le bateau. » Pour livrer ensuite à des professionnels, pas aux particuliers, des colis de 30 kg constitués de produits secs et de médicaments, pas de produits frais « qui obligeraient à avoir une température trop fraîche pour nos salariés qui préparent les commandes. » Escales prévues sur les ports du Point-du-Jour à Boulogne-Billancourt, de Javel et des Champs-Élysées dans Paris intra-muros.

Un consortium pour une déchetterie flottante

Autre exemple d'innovation, la déchetterie fluviale de Suez. « La Métropole de Lyon, c'est 1,3 million de personnes, 59 communes et 19 déchetteries, dont deux seulement à Lyon même, toutes saturées, avec en moyenne une heure d'attente pour les encombrants, » détaille Aurélie Pavageau, Directrice d'agence Rhône-Ain-Nord-Isère de SUEZ Recyclage et valorisation France. « Et comme en plus il y a une pénurie de foncier, et de plus en plus de déchets, d'encombrants, de meubles, et de déchets dangereux, on a eu l'idée de créer une déchetterie flottante », qui, à terme, viendra se substituer aux déchetteries existantes. Le groupe Suez n'est pas impécunieux, il a quand même cherché des financements. « Tout seuls, on ne pouvait pas y arriver, et on a trouvé nos partenaires, CFT, pour la barge, et CNR qui nous a mis à disposition le quai de déchargement au port Édouard Herriot. » Cela donne une barge de 100 tonnes, entrecoupée de six caissons. Cela paraît petit par rapport à une déchetterie classique. « En fait, on a innové en proposant une manutention horizontale : les usagers mettent leurs déchets dans un godet, et c'est celui-ci qui va ensuite remplir les caissons. » D'où le coût important du bateau, car le procédé n'existait pas : 2 millions d'euros, dont 1,6 millions de financements essentiellement par VNF et l'Europe. « On a d'abord créé un consortium entre les 4 partenaires - nous, CFT, CNR et VNF, puis on a signé un protocole d'accord en 2014 pendant le salon Pollutec. Et deux ans après, la barge était là. L'expérimentation se prolonge encore d'une année, en attendant que la Métropole sorte un appel d'offres... », que seul Suez pourra emporter, vu qu'il est le seul à avoir expérimenté. La barge en est encore au stade de la validation et de la démonstration, sur un seul quai (Fulchiron). En exploitation commerciale, il y en aura un second.

Inciter, pour obliger à utiliser le fleuve

Les mentalités changent, les financements existent, encore faut-il que les collectivités locales aient compris l'intérêt du fluvial et l'importance de la transition énergétique. C'est le cas, cela n'étonnera personne, à Strasbourg. « On a réaménagé les quais sud, la Manufacture des tabacs et les Bains municipaux et, dans le cadre, de ce chantier, on a installé une base fluviale sur le quai des pêcheurs, en plein cœur de ville, qui a permis d'acheminer les pavés nécessaires aux travaux par voie d'eau. Pour les entreprises concernées, il y avait des clauses d'obligation fluviale », se félicite Jean-Baptiste Gernet, Adjoint au maire de Strasbourg, délégué aux mobilités alternatives, à la

logistique urbaine et à la voie fluviale (et oui !). Cette clause est interdite par la directive européenne sur la libre circulation des biens et des personnes : on ne saurait imposer quelque chose qui fausserait la concurrence pour imposer tel ou tel mode de transport. « *En fait, elle est optionnelle, car on ne peut pas la rendre obligatoire. Mais avec du dialogue, on arrive à convaincre.* » Surtout que de toute façon, quand le facultatif est affiché par une collectivité qui fait savoir lourdement qu'elle ne veut plus de camions en centre-ville, il se fait impératif. D'autant qu'à faciliter le travail des barges rend le fleuve plus présent dans le quotidien des administrés. Ce qui, en retour, les rend supporters de la logistique fluviale (et leur fait redécouvrir qu'il y a bien une rivière à Strasbourg...), en tout cas, c'est ce qu'espère M. Gernet « *On a programmé l'interdiction du diesel en centre-ville pour 2021. Et déjà, on a changé la réglementation sur l'accès au centre-ville, sur le tonnage, et surtout sur les horaires : c'est jusqu'à 10 h 30 pour les véhicules de livraisons polluants, 11 h 30 pour les véhicules propres.* » Du coup les livraisons par voie d'eau en centre-ville ne sont plus si optionnelles que cela. Pour une entreprise de logistique, s'y faire, c'est préserver l'avenir de sa présence en ville.

L'hydrogène, plus que jamais

À Belfort, on est assez loin du fluvial. Mais on est au cœur d'un des grands centres européens de recherche et développement sur l'hydrogène. Parce que le maire d'une certaine époque, Jean-Pierre Chevènement, en avait décidé ainsi. « *C'était il y a vingt ans, il était alors Ministre de la recherche. Depuis, on a à Belfort l'institut du stockage de l'hydrogène, le FCLab qui travaille sur les piles à combustible et pleins de labos associés dans l'écosystème hydrogène. Plus des entreprises locales, dont Alstom, Mahytec ou H2SYS qui testent des produits* », décrit Nathalie Loch, chef de projet à l'agence économique régionale de Bourgogne-Franche-Comté. 150 chercheurs publics travaillent sur la molécule, au sein de la plateforme technologique (recherche fondamentale et ingénierie) FCLAB. La région participe au financement de tests de prototypes en conditions réelles. « *Ici, à Belfort, on teste des trains. À Auxerre, ce sont des bus, à Dijon, des bennes à ordures ménagères. Comme on n'a pas de centrales nucléaires, et qu'on s'est donné comme objectif d'être territoire TEPOS (Territoires à énergie positive) en 2050, on est obligés de produire notre énergie nous-mêmes, et on fonce sur l'hydrogène.* » La région finance deux projets structurants, ISTHY (création d'une plateforme nationale de stockage d'hydrogène à Dôle et HYBAN (banc de test de piles à combustible de grande puissance, elle a investi sur la méthanation, l'électrolyse... À Belfort, le premier bus de test d'hydrogène devrait être déployé en 2020 et six bus à hydrogène seront opérationnels d'ici 2021. L'objectif de la collectivité est de mettre 20 bus à hydrogène en service d'ici à 2024. Tout cela devrait faire mûrir la filière, ce qui bénéficiera au secteur fluvial. « *Qui est en plus tiré par le développement du tourisme, au port de Dole par exemple. Et les clients allemands et suisses veulent du silencieux et du pas polluant, et la population, ça la rassure de voir lors de la Fête de l'eau qu'il y a des technologies nouvelles...* »

Le fluvial sort enfin de sa léthargie, de son entre-soi, de son image passéiste d'un monde refermé sur lui-même. Mais il est encore engourdi par ce qu'il est, un monde d'individus, de familles, qui pèse peu économiquement et qui n'a jamais voulu, jusqu'à présent, s'unir pour représenter ses intérêts. Le temps presse car la société n'attend plus : elle ne veut plus tousser, se moucher, cligner des yeux parce que des particules et des molécules néfastes sortent d'échappements anciens. Alors que le camion et la voiture sont condamnés dans les centres-villes, les péniches ont une formidable carte à jouer, qui coûtera cher, qui obligera sans doute à restructurer la profession, et à travailler avec le concurrent camion par lequel les innovations technologiques sont et seront

testées. Les financements sont compliqués à obtenir, mais ils existent. La réglementation est en retard de plusieurs années, on peut supposer qu'elle rajeunira.

Préfet, délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine, et Préfigurateur de l'interprofession fluviale, François Philizot avoue son optimisme en conclusion de ce colloque, tout en ne masquant pas les retards pris, par inertie et habitude : « *L'enjeu du verdissement ne peut se traiter que dans un univers plus large, que dans des horizons plus étendus... or le monde du fluvial c'est un tout petit monde, il lui faut comprendre qu'il fait partie d'une chaîne logistique et économique qui le dépasse largement... on est dans une échelle qui va du transport maritime à la production d'électricité en passant par la capacité à trouver des fournisseurs de moteurs adaptés à un petit marché. S'il veut réussir sa mutation, le fluvial doit donc intégrer une réflexion à ces différentes échelles. Y compris géographiques : il faut aussi réfléchir selon des logiques d'axe afin d'adapter des réponses organisationnelles, industrielles, juridiques etc. à la réalité de chacun. Il y a enfin la nécessité pour le monde du fluvial de s'organiser, pour réunir l'ensemble des acteurs, porter ses messages et réfléchir aux solutions. Une loi, qui avait été mise en sommeil depuis son vote en 2012, va l'aider en mettant en place une 'interprofession' dont l'impératif sera de faire de l'innovation sous toutes ses formes, parce qu'elle sera l'expression de l'ensemble de la chaîne de valeur. L'an prochain, pour le prochain colloque, j'espère que son futur président viendra nous expliquer comment nous sommes passés d'une journée d'analyse des opportunités à la mise en œuvre d'un dispositif d'animation qui permettra d'atteindre les objectifs.* » Chiche !