

## **L'économie circulaire, une chance pour le fluvial Le rôle de la barge dans le transport des déchets**

**S'il y a un domaine qui n'a jamais échappé au fluvial, c'est le pondéreux. En particulier celui des matériaux de construction. Et de la déconstruction. En les pesant, on sent que le fluvial est une courroie de transmission idéale pour l'économie circulaire : aller chercher des gros déchets là-bas, dont on a besoin ici. Ceux par exemple des aciéries.**

*« Ça a été une opportunité pour nous. BSW, à Kehl en Allemagne [en face de Strasbourg], cherchait quoi faire de ses laitiers [c'est comme lorsqu'on fait bouillir du lait, c'est la crème qui surnage dans les fours. Ce sont les impuretés, une fois refroidi c'est un excellent matériau routier, en sous-couche]. L'entreprise utilisait le camion, c'était trop cher. On a étudié la possibilité d'une barge, et on a signé un contrat. »* Michel Gitzhofer est président d'Eurogranulats, entre Metz et Thionville. Exploitation de laitiers, donc, mais aussi carrières ou entreposages de déchets inertes. La première tentative a eu lieu en 2017, via Coblenz, c'était un bateau de 1 500 tonnes, ce n'était ni suffisant, ni satisfaisant. *« On a alors cherché une plateforme permettant d'accueillir plus de chargements, et on l'a trouvée au port de Thionville, au nord de Metz. Du coup on a pu s'engager sur 40 000 tonnes de laitiers par an. »* L'Alsace était plus proche de Kehl, mais M. Gitzhofer n'a pas trouvé de client pour ses produits issus des laitiers. La Lorraine, avec son passé sidérurgique, a été plus réceptive. Comme l'usine de Kehl est branchée voie d'eau, dans la mesure où Eurogranulats l'est aussi, la question du camion ne s'est pas posée, même s'il faut remonter le Rhin jusqu'à Coblenz pour redescendre par la Meuse jusqu'à Thionville. *« La route était deux fois plus chère, et le fret ferré, encore plus. On a ensuite augmenté notre capacité, avec un bateau de 4 000 tonnes. En 2019, l'entreprise aura transporté 120 000 tonnes. »* Le fluvial était une évidence car la marchandise n'avait pas à être brouettée. Une chance, car *« il ne faut pas croire, à l'échelle de l'association que je préside, l'Afoco [Association française des opérateurs sur coproduits], le fluvial n'est pas une priorité. C'est que nos produits voyagent très peu, 40 à 50 km pas plus, parce que le transport - routier - est cher. Et puis pour faire du fluvial, il faut une emprise foncière, et être bord à quai, sinon, on n'a rien gagné car on est obligé de passer par le camion pour livrer la barge. »* Il y a eu concordance des planètes entre Eurogranulats et DSW.

### **Même avec du lourd, il faut convaincre**

Recyco, filiale du groupe Aperam (qui produit des aciers inoxydables) issue d'Arcelor-Mittal, travaille elle aussi avec les déchets du groupe, pour les enrichir. *« On récupère le fer, le molybdène, les métaux lourds des scories par un procédé thermique et d'oxydoréduction. Ce qu'on ne récupère pas, c'est le laitier. »* Juliette Decouvelaere est la responsable logistique de l'entreprise. *« Recyco fait de l'économie circulaire en fait, car à chaque fois que les usines produisent de l'acier, elles sortent des déchets où l'on trouve jusqu'à 38 % de nickel... qu'on récupère, et qu'on revend. »* Contrairement à Eurogranulats, elle a un peu de mal à aller sur le fluvial. *« Même à 16 000 euros la tonne de nickel sur les marchés, tant qu'il n'y avait de frais de déchetteries élevés, on ne s'en préoccupait pas, et on ne recyclait pas. Maintenant que c'est cher, recycler les scories devient compétitif. »* Récupérer ces produits est une chose, les transporter en est une autre pour les traiter afin de les revendre, car en plus d'être denses (autant que le plomb, 8), ils sont très difficiles à manipuler. *« Ce sont des blocs cassants, coupants, ça s'effrite, ce n'est pas calibré. Ce n'est vraiment pas un produit facile, ni à charger ni à décharger et en plus ça fait du bruit et beaucoup de poussières. Il nous a fallu trouver des manutentionnaires très qualifiés ! »* Ensuite s'est donc posée la question du transport, entre l'aciérie de Charleroi, et l'usine de Recyco à Isbergues, dans le Nord. *« Ça vaut le coup de récupérer le nickel, mais il ne s'agit pas de perdre la valeur ajoutée par le coup du moyen de transport... »* Bref la barge avait à faire ses preuves, nonobstant sa capacité naturelle à porter du très lourd, bien supérieure à celle du camion.

Rachid Yassa, un ancien de VNF, aujourd'hui responsable du développement commercial de la Société de transports du Nord (STDN), une société familiale de travaux et de dépollution, a aidé à prendre la décision. *« Recyco crée une nouvelle matière première à partir de déchets industriels, c'est vertueux, alors cela aurait été étrange de ne pas emprunter un mode lui aussi vertueux, »* le fluvial. En coopération avec VNF, il a analysé les origines et les destinations, la nature des produits et la manière de les manutentionner, il a

ensuite étudié les deux seules solutions possibles. *« C'était la route, ou le fluvial, il n'y a pas eu photo. »* On s'en serait douté. *« Néanmoins, il a fallu convaincre des bargistes de prendre ce produit qui peut... trouver la coque, si on le laisse tomber, tellement il est cassant et lourd. »* Afin d'éviter une voie d'eau, la technique est d'abord de déposer les granulats très fins sur cale, avant de placer les blocs sur le lit amortisseur ainsi créé. Quant aux infrastructures, les quais, elles étaient bonnes, il n'y a pas eu de travaux à faire pour les renforcer. Propriété de VNF, Recyco a obtenu une concession pour dix ans, qui arrive à échéance en 2021. *« En fait, le problème c'est la route qui mène au quai, qui est défoncée. Il faudrait la refaire, mais elle appartient... à VNF, »* remarque Rachid Yassa. *« Au final, la barge nous coûte quand même un peu plus cher que le camion, et puis, la route retour, de chez nous vers Charleroi, avec les produits finis, se fait toujours en camion... On y va step by step, c'est encore difficile de convaincre, mais les objectifs 2030 du groupe Aperam sont quand même très écolos, alors, la culture fluviale va progresser, »* souligne Me Decouvelaere.

### **L'aide indispensable des pouvoirs publics**

Autres déchets, même mode de voyage, les boues de dragage et les terres polluées. Dimitri Descamps représente la société Envisan, un des leaders mondiaux en la matière. Une des entreprises importantes sur le secteur de la réhabilitation de friches industrielles, par le traitement des terres et des eaux souterraines *« pour remettre les sols en conformité avec les exigences légales et ainsi les remettre rapidement dans le circuit du foncier »*, résume joliment M. Descamps. *« On fait donc aussi du dragage des voies d'eau intérieures qui génèrent des volumes énormes - 150 000 m<sup>3</sup> pour la seule Wallonie, chaque année. On a aussi une usine de traitement de ces déchets, ici à Liège sur un ancien site d'Arcelor-Mittal. »* Envisan fait donc le tour de la question. A priori, une boue de dragage devrait finir sur un bateau, vu que l'on drague des cours d'eau. En fait, tout dépend de la destination... *« En gros, c'est un tiers qu'on passe sur une barge. Tout dépend d'où on est. Si l'on doit traverser Liège, le camion ne sera pas pertinent, car compte tenu des encombrements, le rendement sortie chantier serait très faible. Mais ailleurs, si l'on n'a pas d'accès à des quais, on ne pourra pas faire de fluvial. »* Si l'entreprise dépollue un site à 3 km de l'usine, c'est le camion qui fera le transport. On en revient toujours au même, y compris sur du pondéreux.

Or, une part de l'activité d'Envisan provient de marchés publics, M. Descamps aimerait que ceux-ci donnent l'exemple en privilégiant le fluvial dans les appels d'offres, afin de compenser, d'une façon ou d'une autre, son coût plus élevé. *« Je demande aussi aux élus et aux habitants qu'ils maintiennent des quais ! Il faut veiller au maintien de ces quais en centre-ville, qu'ils ne soient pas que des lieux de promenade ! »* Quand une activité portuaire ou logistique a été chassée d'un quai, elle ne peut plus revenir, car cela coûterait trop cher. On connaît le problème en France où trop de villes ont privilégié le vélo à la péniche. Rachid Yassa a une autre proposition : *« on a besoin de quais, c'est évident, mais aussi d'accès à ces quais. Or, ceux-ci sont le plus souvent du domaine public, et il n'y a que les ports qui peuvent faire les travaux d'accessibilité... »* L'avenir rayonnant du fluvial se dessine décidément à la vitesse d'une péniche Fraycinet. C'est long.