

Le transport fluvial zéro émission au bénéfice des collectivités

Isabelle Ticos

Gérante d'Alca Torda Applications



Bureau d'études spécialisé dans le domaine de l'hydrogène énergie et des piles à combustible, Alca Torda Applications conseille et accompagne les acteurs publics et privés sur leur stratégie de déploiement de projets hydrogène sur leur territoire ou dans leur entreprise.

PROPOS RECUEILLIS PAR ANDRÉ ASSE

Quelle est l'histoire de ce voilier ?

ISABELLE TICOS : Ce projet a été mené de mars à novembre 2002 pour intégrer le système hydrogène à ce voilier qui participait à la route du Rhum. Nous avons pu aménager ce navire de course avec le concours des ingénieurs du laboratoire de Jean-François Affolter de l'EiVd en Suisse. Ils nous avaient prêté une pile à combustible. Carlo Neveu et Olivier Ticos, capitaines de la marine marchande et créateurs d'Alca Torda ont, la même année, déposé le premier projet de bateau de pêche à pile à combustible avec le consortium CASAPAC au Havre.

Quelle est votre légitimité aujourd'hui sur la maîtrise d'ouvrage ?

I. T. : La motorisation des bateaux fluviaux transportant des personnes et/ou des marchandises est un enjeu économique national et européen ! C'est du zéro émission, pas du diesel.

La pile à combustible et l'hydrogène embarqué apportent de l'autonomie et de la disponibilité. Les longs temps de recharge sont déjà révolus ! Le poids de la motorisation n'a pas d'impact non plus sur la charge utile. Quant aux charges d'exploitation, à la différence des motorisations traditionnelles, elles sont prédictibles sur plusieurs années.

L'hydrogène peut en outre être produit grâce à l'énergie hydraulique, et pas simplement par l'éolien ou le photovoltaïque. Il existe près d'une vingtaine de centrales hydroélectriques le long du Rhône ainsi que plusieurs sources d'hydrogène fatales issues des industries chimiques.

Ce modèle est-il répliquable le long de la Seine ?

I. T. : Bien sûr ! Motoriser avec des piles à combustible les navires fluviaux de la Seine pour le transport des déchets ou des matériaux de construction relève même de l'économie circulaire. En effet, vous récupérez les gravats des chantiers puis vous rappez les déchets à incinérer jusqu'aux cimenteries, vous ramenez des sacs de ciments, l'oxygène produit sur place pour l'assistance aux brûleurs de l'usine génère par électrolyse l'hydrogène nécessaire à la propulsion de la péniche. Je pense, par exemple, aux travaux du Grand Paris Express ou à la réalisation du chantier du Village Olympique à Saint-Denis.

Et dans le reste des collectivités ?

I. T. : Beaucoup de métropoles comme Strasbourg, Lyon ou des agglomérations comme Martigues ou Narbonne possèdent des voies navigables dont les canaux peuvent

“

La motorisation des bateaux fluviaux est un enjeu économique national et européen !

”

être vecteurs de transport de passagers en zéro émission. À cet égard, le Navibus H2, qui est notre cinquième bateau, correspond exactement à ces nouveaux besoins. Tout ce secteur est à son démarrage et n'attend que le feu vert des autorités organisatrices de transport.



Le Branec 3, Route du Rhum 2002