

LE TRANSPORT FLUVIAL

UNE ALTERNATIVE A LA ROUTE.

Pour ce dossier je vous demanderais un petit effort d'imagination. Vous n'êtes pas dans l'hémicycle du Conseil Général ; c'est dimanche et vous décidez de partir en promenade avec vos amis et vos enfants. Alors...

Imaginez...Vous marchez en vous baladant le long d'un canal et vous rencontrez une péniche chargée, puis un automoteur plus gros où vous lisez que son port en lourd est de 1000 tonnes, ensuite un petit convoi poussé de freycinets* et enfin une unité moyenne de 800 tonnes. Vous venez de rencontrer 114 camions.

Avez-vous été gêné par le bruit au point d'arrêter votre conversation ?

Avez-vous été gêné par les gaz d'échappements ?

Avez-vous été obligé de tenir vos enfants pour éviter qu'ils ne soient renversés ?

Ne vous êtes vous pas plutôt arrêté pour regarder passer ce formidable mode de transport ?

En ces quelques lignes je résume là, l'idée évidente d'un transport répondant au développement durable. Et lui permettre davantage de trafic par le biais d'agenda 21 serait la garantie d'un environnement sain pour nos enfants.

Nous sommes donc au centre des préoccupations actuelles en terme de transport de marchandise.

Le transport par voie d'eau est quelques peu méconnu.

Certains s'étonnent encore de son activité.

Certains le décrivent comme gentiment bohème.

Les plus réalistes avancent un métier difficile.

Oui, difficile économiquement, socialement et même physiquement sportif. Il suffirait pourtant de peu, d'une volonté dirigeante pour renverser la tendance.

Aujourd'hui, au cœur de l'agenda 21, des femmes batelières, des femmes responsables proposent : Le transport fluvial pour l'acheminement des marchandises.

⋮
Mais je ne peux pas vous dire que la solution est là, dans un bateau, sans vous expliquer comment la batellerie a été occultée des transports, comment elle est devenue le parent pauvre de la Direction des Transports Terrestres et comment elle est, pourtant, encore et toujours là !

Je vais vous démontrer les avantages de la voie d'eau et évoquer ce qui semble être quelques inconvénients. Nous allons faire ensemble le constat d'une politique de la route avec ses effets néfastes sur une profession. Survoler les programmes européens mis en place. Et enfin vous soumettre mes quelques réflexions et idées pour que la voie d'eau redevienne un mode de transport à part entière.

D'abord je vais définir le mot Freycinet que vous allez entendre souvent dans cette présentation.

*Gabarit d'automoteur du nom de Charles de Freycinet ministre des travaux publics qui en 1879 a mis en place un plan de développement des canaux pour des péniches de 38.5m sur 5.05m

.....

Le transport par voie d'eau assure un niveau de sécurité maximal pour l'acheminement des marchandises. Que ce soit en produits solides, liquides ou de marchandises exceptionnelles. Les usagers des matériels fluviaux, les usagers des services de la navigation et la population bordant les berges travaillent et vivent en toute confiance avec ce mode de transport.

Incontournable alternative au transport routier, le transport fluvial évolue sur un vaste réseau de voies navigables. Bien que vétuste, il est cependant le plus long des principaux pays d'Europe. Les œuvres d'arts que sont les écluses, les souterrains, les ponts-canaux...etc, s'intègrent parfaitement aux paysages et font parties du patrimoine. Elles ne servent pas qu'aux passages de bateaux de commerce mais aussi aux bateaux de tourisme. C'est pourquoi il faut maintenir en état tous ces canaux et rivières. Ils ont toujours leur rôle à jouer dans l'écoulement des crues. Car si les routes goudronnées amplifient les inondations, les voies d'eau les évacuent. La voie fluviale associe donc ses services de commerce à ceux du tourisme, associe le plaisir des yeux aux besoins de la population.

⋮
Dans un contexte où le développement durable devient une priorité, il faut souligner que le transport par voie d'eau constitue la plus faible consommation énergétique, produit la plus faible pollution atmosphérique et a peu d'impact sur l'effet de serre. Si en l'an 2000 la route a généré plus de 132 millions de tonnes de CO₂, la voie fluviale en a émis qu'un demi-million.

Et si l'on compare 2 autres facteurs de risques que sont les accidents et les nuisances sonores on constate que le transport par voie d'eau est encore une fois la plus tangible. En effet aucune péniche n'est jusqu'à l'heure actuelle à l'origine d'accident dramatique et jamais après une fausse manœuvre, elle ne s'est retrouvée dans le salon d'une maison.

On peut tout transporter par voie d'eau : Des céréales à la farine, du sable au ciment, de la ferraille au rouleau de tôle et rappelez-vous à la création des métros de Lille et de Rotterdam, tous les wagons ont été transportés par automoteur.

Donc l'atout environnemental n'est plus à commenter, La sécurité des biens et des personnes n'est plus à définir, il ne reste que la rapidité. Vous pensez tous qu'une péniche c'est lent...

Vous vous trompez, je vais vous expliquer:

J'ai pris l'exemple

Transport de Arques- Anvers : 380 tonnes de marchandise.

Il faut, par bateau 30 à 35 heures (3 jours de 12 heures) pour parcourir les 250km et 540 litres de carburant.

L'automoteur a emporté l'équivalent d'une quinzaine de camions.

Le camion met environ 4 heures pour amener 25 tonnes et 180 litres de carburant.

Il lui faut faire 15 fois le trajet, soit 60 heures (5 jours de 12 heures) et 2700 litres de carburant.

(et cela en considérant qu'il ne revient pas à vide)

Ce témoignage concret entre dans la logique de l'agenda 21 et les tabous sur la lenteur de l'automoteur sont levés.

Seul la rupture de charge pourrait être défavorable mais rappelons et c'est important, dans le Nord Pas de Calais, aucune ville n'est à plus de quatorze kilomètres d'un canal. Ce qui limite le transport complémentaire. L'ADEME pourrait aussi indemniser les entreprises privilégiant la voie d'eau.

Constatons à présent la croissance des trafics qui est en progression, la mode est au conteneur et c'est à qui aura sa plate forme multi modale subventionnée par les programmes européens.

⋮
Pourtant certains clients trouvent plus rapide une marchandise qui arrive en vrac. C'est pourquoi le secteur doit rester diversifié.

Justement ce secteur fluvial toutes catégories confondues représente à peine 8% de la part des marchandises transportées en France contre 74% pour la route. Je crois que tout le monde a compris de quel côté penche la balance politique des transports.

Pourtant la voie d'eau répond à l'agenda21.

Après ces chiffres on est moins surpris qu'il ne reste que 700 entreprises batelières.

Cet effondrement est dû à la démolition de plus de 5 500 bateaux pour satisfaire en leur temps la route et le rail. Aujourd'hui c'est tout simplement une profession qui se décourage car elle se trouve accablée de charges, de conformité et ne retire qu'un revenu au rabais. En effet il faut savoir que dans les transports les prix sont libres et à l'heure actuelle ce sont des tarifs de 1994 qui font référence et sur lesquels on applique une baisse de 10 à 20 %. Imaginez mesdames et messieurs que vous ayez chaque semaine à négocier votre salaire d'il y a 12 ans.

Donc il ne suffit pas de promouvoir la batellerie il faut agir en conséquence et les jeunes viendront à cette profession. Profession valorisante dont je pourrais si j'en avais le temps vous expliquer la spécificité et son côté polyvalent qui fait toute sa séduction.

En attendant pour alléger les routes, des programmes ont été mis en place afin de répondre au Livre Blanc.

...Qui signale que, «si aucune mesure déterminante n'est prise, le transport routier de marchandises va augmenter d'environ 50% dans l'Union européenne (UE) d'ici à 2010 et le trafic transfrontalier devrait doubler d'ici à 2020. »

D'abord le programme Marco Polo qui se termine cette année et qui favorisait le transport multi modal. Ensuite nous avons Marco Polo 2, non...ce n'est pas le titre d'un film c'est juste un programme qui vise à décongestionner le trafic terrestre et enfin le programme Naïade qui lui est plus orienté vers la promotion du transport fluvial. Ces programmes, avec un budget plus ou moins conséquent couvrent la période 2007 à 2013.

Avant de conclure je vais vous lire quelques chiffres :

- ◆ Les bateaux de navigation fluviale sont recyclables à 100 %.
- ◆ Dans l'Union Européenne, 50 % de la population vit à proximité des côtes et dans les vallées des plus grands cours d'eau.

⤵ Plus de 80 % des propriétaires de bateaux sont prêts à investir dans un moteur plus respectueux de l'environnement.

⤵ Le saumon a reconquis le Rhin, pourtant largement dédié au transport.

⤵ Grâce aux transports fluviaux, il y a chaque année 120 millions de tonnes de CO2 en moins dans l'atmosphère.

***Alors si on doublait, voire triplait le transport par voie d'eau, imaginez :
360 millions de tonnes de CO2 en moins dans l'atmosphère.***

En conséquence...

***Permettre à la voie d'eau davantage de trafic serait répondre au
développement durable .***

"Le canal est une infrastructure vivante qui développe des corridors écologiques et des paysages garants de biodiversité. Des liens naturels entre les territoires, une infrastructure de proximité accessible à tous peuvent améliorer la qualité de vie via les loisirs (pêche, randonnées, canoë, cyclisme...) et le tourisme de plaisance." J'ai lu cela dans un magazine et c'est véridique. Et si on reprend notre promenade du début on s'aperçoit qu'aucun autre mode de transport n'a ces possibilités : Allier l'acheminement de marchandises qui relève d'une profession et les loisirs d'une population sensible à son environnement.

Si au détour de votre balade sur les chemins de halage, vous rencontrez nos élus locaux, vous pourrez alors leur dire que la voie d'eau est un formidable mode de transport écologique, sûre et économique et que vous apprécieriez quelques efforts comme un budget mieux réparti entre ses modes, une reconstruction diversifiée de la flotte, des ports de commerce mieux desservi c'est à dire avec ce qui est élémentaire pour la population : Un équipement pour débarquer les voitures, un point d'eau potable et d'électricité.

Que vous apprécieriez également une meilleure répartition des infrastructures sur tous les gabarits et que dans la logistique quelques intermédiaires en moins ne serait pas absurde.

Et à supposé que cette conversation avec nos décideurs vous entraîne à parler de l'éducation, ajoutez que quelques aménagements pour la scolarité des enfants de bateliers ne seraient pas superflus.

S'ils vous écoutent et promettent mais surtout s'ils agissent alors accordez leur le crédit d'être partisan comme nous de l'agenda 21.

•
•
•
•
•
•
•

FRANÇOISE JOLLY.

La Vague des Femmes Batelières