

Pour une politique réaliste en faveur du transport fluvial de marchandises

Les transports sont responsables de près de 30% des émissions françaises de gaz à effet de serre, dont plus de 90% imputés au transport routier. Le report modal de la route vers le fer et vers le

fleuve est indispensable, essentiellement pour les marchandises que l'on peut transporter en grandes masses (massifiables). Il exige une politique volontariste contre la prééminence du transport routier, prenant en compte l'évidente complémentarité des différents modes. Pour valoriser le fluvial, il faudrait...

▼ Rééquilibrer les conditions de la **concurrence modale** (route-rail-fleuve-mer) : faire payer au transport routier ses coûts réels (pollution, usure des voies, engorgement du trafic, accidents...) et interdire le dumping social. Pour autant, ne pas croire à la **promesse démagogique** de remplacer massivement les camions par des bateaux, tant diffèrent les origines, destinations et nature des marchandises. Mais s'assurer que là où le camion transporte – contre nature – des marchandises « massifiables », des solutions **ferroviaires et fluviales** sont recherchées.

▼ Établir une politique des transports qui ne soit pas **dictée par le BTP**, en mal de grands travaux, relayé par les chambres de commerce et les élus locaux. Éviter la fuite en avant de VNF* vers les **grands projets d'infrastructures**, d'utilité non prouvée, destructeurs d'environnement et dont le coût assèche les budgets des transports, fluviaux et autres, comme le font les dernières lignes LGV vis-à-vis des TER. Arrêter de croire qu'un **réseau à grand gabarit** doit être construit sur le modèle du réseau à petit gabarit des siècles passés.

* VNF: Voies navigables de France

▼ Orienter les budgets français et européens vers l'**optimisation des infrastructures existantes**. L'avenir est à l'harmonisation technique, à la logistique informatique et à la coopération commerciale, plus qu'à la construction de nouvelles voies et à la concurrence exacerbée aux frais de la collectivité.

▼ Promouvoir le fluvial pour ses **réelles qualités** (faible bruit, désengorgement des agglomérations...) et non pas en dénigrant le train, certes plus bruyant mais moins énergivore et moins producteur de CO₂ que le bateau.

▼ Améliorer l'aménagement des **voies pénétrantes à grand gabarit existantes** (Seine, Rhône...). Étudier les conditions d'un réel transfert modal sur ces voies, qui ne sont utilisées qu'au quart de leur capacité. Améliorer l'accès des bateaux fluviaux (et des trains) aux ports maritimes et la complémentarité entre ports fluviaux et ports maritimes. Faire plus de place au fluvial dans les ports... fluviaux, encombrés par les installations du transport routier.

▼ Consacrer plus de moyens à l'entretien et à l'amélioration du **réseau à petit gabarit**, tant pour le patrimoine et le tourisme que pour la

relance d'un trafic qui pourrait être pertinent dans certains secteurs.

▼ Favoriser le renouvellement de la flotte et la recherche de solutions plus écologiques pour les **bateaux du futur**. Collaborer avec les instituts européens de recherche. Développer les **formations** au transport fluvial. Inciter les professionnels de la logistique à intégrer, dans leurs propositions de transports, les solutions fluviales que, majoritairement, ils ignorent.

▼ **Réviser la THC** (contribution à la manutention dans les ports), qui handicape le fluvial par rapport aux autres modes.

Bateaux contre camions : entre idéal et réalité

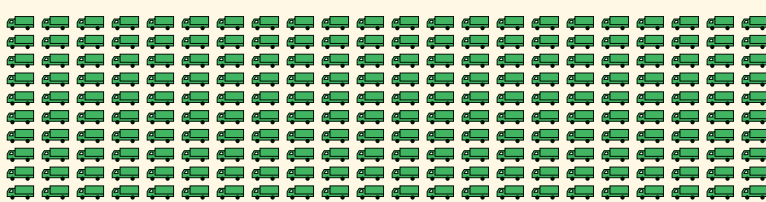
L'IDÉAL

UN CONVOI POUSSÉ DE 4 400 TONNES

A

Reproduction du schéma publicitaire maintes fois repris par les promoteurs de grands canaux.

REMPLACE 220 CAMIONS DE 20 TONNES



Remplacer les camions par des bateaux, un vœu très partagé ! Mais dans les faits, la proposition A, qui est exacte en théorie, devient rarement la règle, d'abord parce que peu de marchandises transportées par camion sont « fluvialisables », mais aussi parce que les pouvoirs publics continuent à favoriser le transport routier. Notre schéma B reflète la réalité d'un transfert modal malheureusement très difficile à mettre en œuvre.

LA RÉALITÉ

B

UN EXEMPLE : LA RÉPARTITION MODALE DANS LA VALLÉE DU RHÔNE, OÙ CHAQUE JOUR SEULS 2 CONVOIS⁽¹⁾ DE 4 400 TONNES CIRCULENT



CHACUN D'EUX REMPLACE (AU MIEUX) 220 CAMIONS DE 20 TONNES⁽²⁾

... ET LAISSE SUR LA ROUTE 6 000 AUTRES CAMIONS⁽³⁾

220 CAMIONS

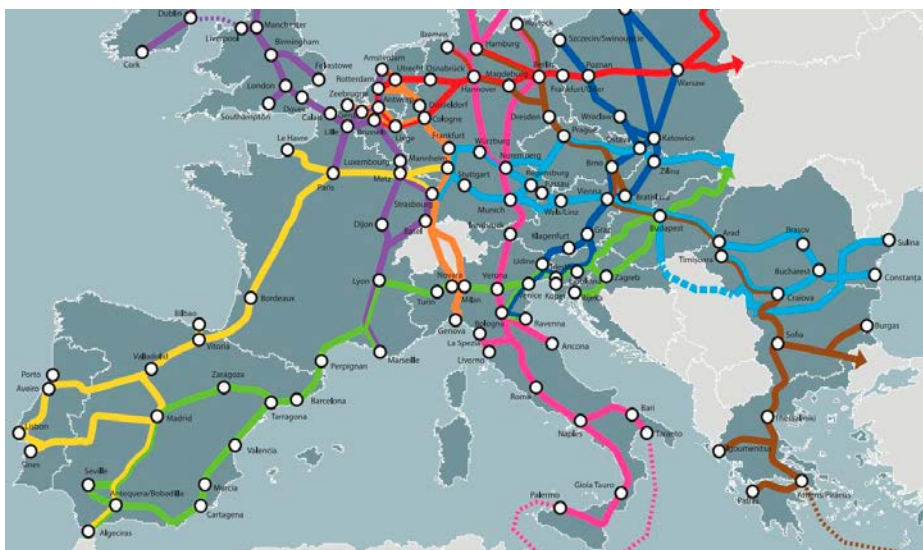
6 000 CAMIONS

(1) ou plusieurs bateaux de tonnage total équivalent. Source : VNF 2013. (2) Pour faciliter la comparaison, nous reprenons ici le tonnage (théorique) du schéma des promoteurs (3) Soit 12 000 camions/jour, source : ministère des Transports (Cerema) 2010.



Pour diminuer le trafic routier et desservir les ports, le réseau ferré existant est de loin le plus approprié.

Corridors ferroviaires du Réseau Trans-Européen des Transports (RTE-T), adopté par l'Union européenne fin 2013. Par leurs multiples ramifications (existantes), ces corridors sont une alternative au camion plus crédible que les grands projets de liaisons fluviales.



Les voies fluviales françaises à grand gabarit sont et doivent impérativement rester des « pénétrantes* ».

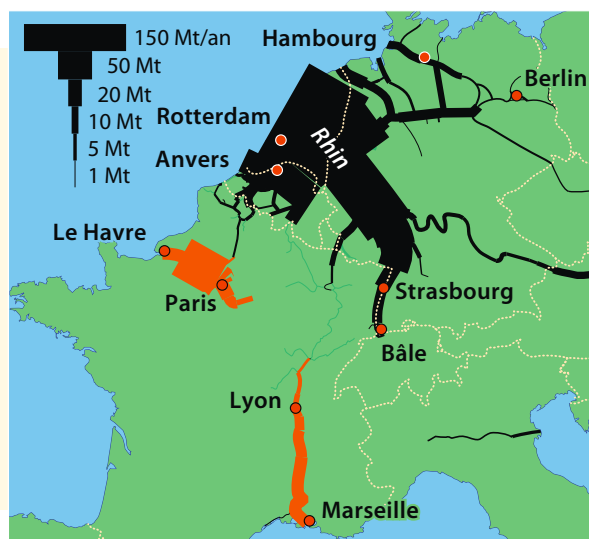
** Fleuves navigables desservant les ports maritimes.*

Leur mise en réseau est totalement chimérique.



Les voies à grand gabarit concernent essentiellement le transport de **marchandises lourdes en vrac**, usuellement déplacées sur de faibles distances. Mais seules les voies figurées ici **en orange** sont accessibles au transport de **conteneurs sur 3 couches**, empilement minimum pour la rentabilité sur longue distance, qui exige une hauteur libre de 7 mètres sous les ponts. Cette contrainte imposerait la reconstruction de nombreux ponts sur l'Oise et le canal Dunkerque-Escaut. Quant aux ponts inamovibles de Paris et de Lyon, ils représentent un obstacle rédhibitoire (souvent nié) à l'établissement de liaisons interbassins pour les conteneurs.

Promoteurs, élus, populations... personne n'a conscience de l'énormité des travaux que représenterait la mise en réseau des voies à grand gabarit par des liaisons interbassins : des centaines de millions de m³ de terrassement, une agriculture et une hydrographie sacrifiées, des dizaines de milliards d'investissement, l'assèchement du budget des transports pour une très longue période. Et ce pour une utilité plus que restreinte...



Avant de lancer de grands projets illusoires, exploitons au mieux l'existant (ci-contre, en rouge, le trafic potentiel de la Seine et de l'axe Rhône-Saône).

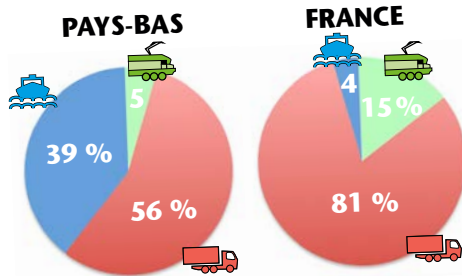
Les voies fluviales françaises à grand gabarit fonctionnent au quart de leur capacité.

Comme le montrent, ci-contre, les épaisseurs de traits proportionnelles au trafic des voies d'eau, le Rhin est le « boulevard à bateaux » de l'Europe. Il le doit d'abord à sa configuration naturelle exceptionnelle (2 écluses seulement entre Strasbourg et Rotterdam).

Depuis plusieurs décennies, la Seine et le Rhône sont aménagés à grand gabarit (bateaux de 4 400 tonnes au maximum), mais leur trafic stagne au quart de leur potentiel. La faute n'en revient pas au manque de liaisons interbassins, mais à l'absence d'une réelle politique multimodale.

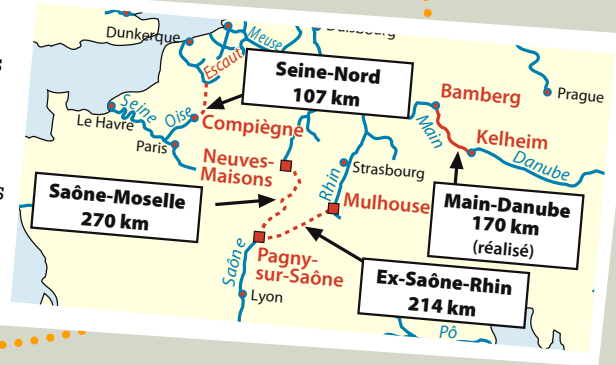
GRANDS PROJETS DE LIAISONS FLUVIALES

Une cascade de faux-semblants et d'oublis



L'argument spécieux du « retard fluvial de la France sur les pays du Nord ». Certes, la France doit faire beaucoup mieux, mais elle n'est pas le Plat Pays !

L'illusion cartographique des « petits bouts qui manquent ». En fait ils représentent des travaux pharaoniques et ils ne manquent... qu'aux entreprises de BTP.



Les 51 grandes écluses d'une mythique liaison fluviale mer du Nord-Méditerranée

Rotterdam 691 km, 2 jours de navigation

Strasbourg

Mer du Nord 2 écluses

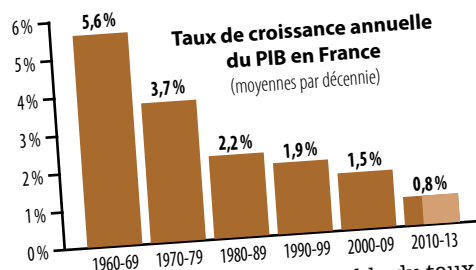
Méditerranée 49 écluses

895 km, 5 jours de navigation

Marseille/Fos

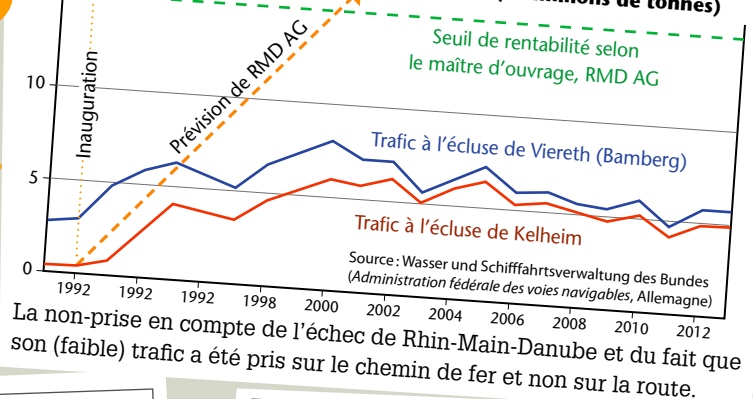
Rhin Saône Rhône

L'oubli de la spécificité française : il y a des seuils à franchir, à coups de travaux titanesques. Strasbourg est et restera un port rhénan en prise directe sur la mer du Nord. Les promoteurs de liaisons fluviales voudraient nous faire croire que les deux grands ports français, Marseille et Le Havre, peuvent devenir des ports pour l'Europe du Nord !



Le déni de la baisse inéluctable du taux annuel de croissance du PIB : les études économiques des liaisons fluviales reposent sur une croissance infinie du PIB et des transports !

Trafic fluvial annuel de la liaison Main-Danube (en millions de tonnes)



La non-prise en compte de l'échec de Rhin-Main-Danube et du fait que son (faible) trafic a été pris sur le chemin de fer et non sur la route.

Émissions de CO₂ des différents modes (sources Ademe et TUB)

Utilitaires légers 351 g/t.km

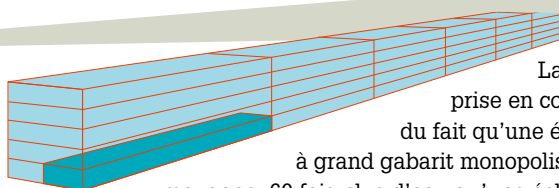
Poids lourds 133 g/t.km

Voie d'eau 37 g/t.km

Rail en Allemagne 22 g/t.km

Rail en France 5,7 g/t.km

L'ignorance des émissions réelles de CO₂ des modes vertueux (alternatifs au camion). Dans les publicités fluviales, le train est injustement dénigré. Le bateau doit être promu pour ses qualités réelles, comme le faible bruit et, bien sûr, là où les voies d'eau existent. Ailleurs, il faut sortir le train du marasme où il est tombé en France.



La non-prise en compte du fait qu'une écluse à grand gabarit monopolise, en moyenne, 60 fois plus d'eau qu'une écluse à petit gabarit (25 000 m³ contre 400 m³).

DÈS LEUR LANCEMENT, LES GRANDS PROJETS DE LIAISON FLUVIALE SONT BIAISÉS

La relance de l'emploi par le BTP peut nuire gravement à une politique intelligente des transports



« Des milliers d'emplois durant les années de travaux »
... essentiellement pour des travailleurs détachés au profit des grosses sociétés de BTP ?

« Création de plusieurs plateformes multimodales accueillant de nombreuses entreprises »
... outils d'aménagement, ou bien simplement de déménagement du territoire (déplacement de quelques entreprises) ?

« Régulation hydraulique »
... ou atteinte au fonctionnement naturel des cours d'eau ?

« Des milliers d'emplois en hôtellerie et autres services durant les travaux »
... comme tous types de travaux, utiles ou non ?

« Développement du tourisme ».
... sur et au bord de voies tristement rectilignes ?

DÈS LEUR LANCEMENT,
LES GRANDS PROJETS DE LIAISON FLUVIALE
SONT BIAISÉS

NÉANMOINS, ILS ENFLENT
SOUS LA PRESSION DU BTP, DES CHAMBRES
DE COMMERCE ET DES ÉLUS LOCAUX...

... JUSQU'À DEVENIR LA SOURCE
MIRACULEUSE DE TOUS LES BIENFAITS
POUR LES RÉGIONS TRAVERSÉES

PROMESSES
... ET INTERROGATIONS

« Des dizaines de milliers d'emplois créés à long terme »
... par génération spontanée, suite au passage de quelques gros bateaux ?

« Création d'une concurrence avec le chemin de fer »

... au détriment de celui-ci et en asséchant les ressources publiques qui lui sont nécessaires ?

Mais arrêtons de rêver !

Un grand canal n'est pas un remède à l'encombrement routier



Avant canal



Après canal

Les promoteurs de grandes liaisons fluviales nous font rêver d'autoroutes vides de camions. Mais toutes les études montrent qu'un camion sur 30 seulement peut voir son fret pris en charge par le transport fluvial. **Nous avons donc enlevé un camion sur 30 de la photo.** L'engorgement routier est visiblement loin d'être réglé !



Fuir devant les difficultés du ferroviaire n'est pas une option défendable

Les projets de liaisons fluviales sont parfois présentés comme une réponse au mauvais fonctionnement du train. Mais suivre ce raisonnement revient à ne pas mettre les moyens pour traiter les difficultés du ferroviaire, un mode pourtant peu émetteur de gaz à effet de serre, riche d'un réseau très ramifié, et dont la modernisation a repris.

Le fret ferroviaire allemand est en croissance, d'abord parce que sa dette a été époncée par l'État en échange d'un important gain de productivité. Le ferroviaire français, lui, est plombé par une dette abyssale d'au moins 50 milliards d'euros (en 2016)... qui augmente de plus de 1,5 milliard chaque année. Trouver une solution à cette douloureuse situation est moins facile que fuir en avant dans des projets de liaisons fluviales.

Tous les travaux ferroviaires en cours en 2012. L'État ne peut pas investir à la fois dans la modernisation du réseau ferré et dans la construction de liaisons fluviales destinées à le concurrencer.



SNCF Réseau

Contre le réchauffement climatique, le BTP a mieux à faire : l'isolation thermique

Lutter contre la prolifération du camion et des gaz à effets de serre est un but louable. Mais, dans la lutte contre le dérèglement climatique, le secteur du BTP serait bien mieux inspiré de rééquilibrer son activité dans le **bâtiment** au détriment de son activité dans les **travaux publics**. Le vrai chantier du siècle est l'isolation de l'habitat, un facteur de lutte contre le gaspillage énergétique infiniment plus efficace que la réalisation d'infrastructures de transport au coût prohibitif et à l'utilité discutable.



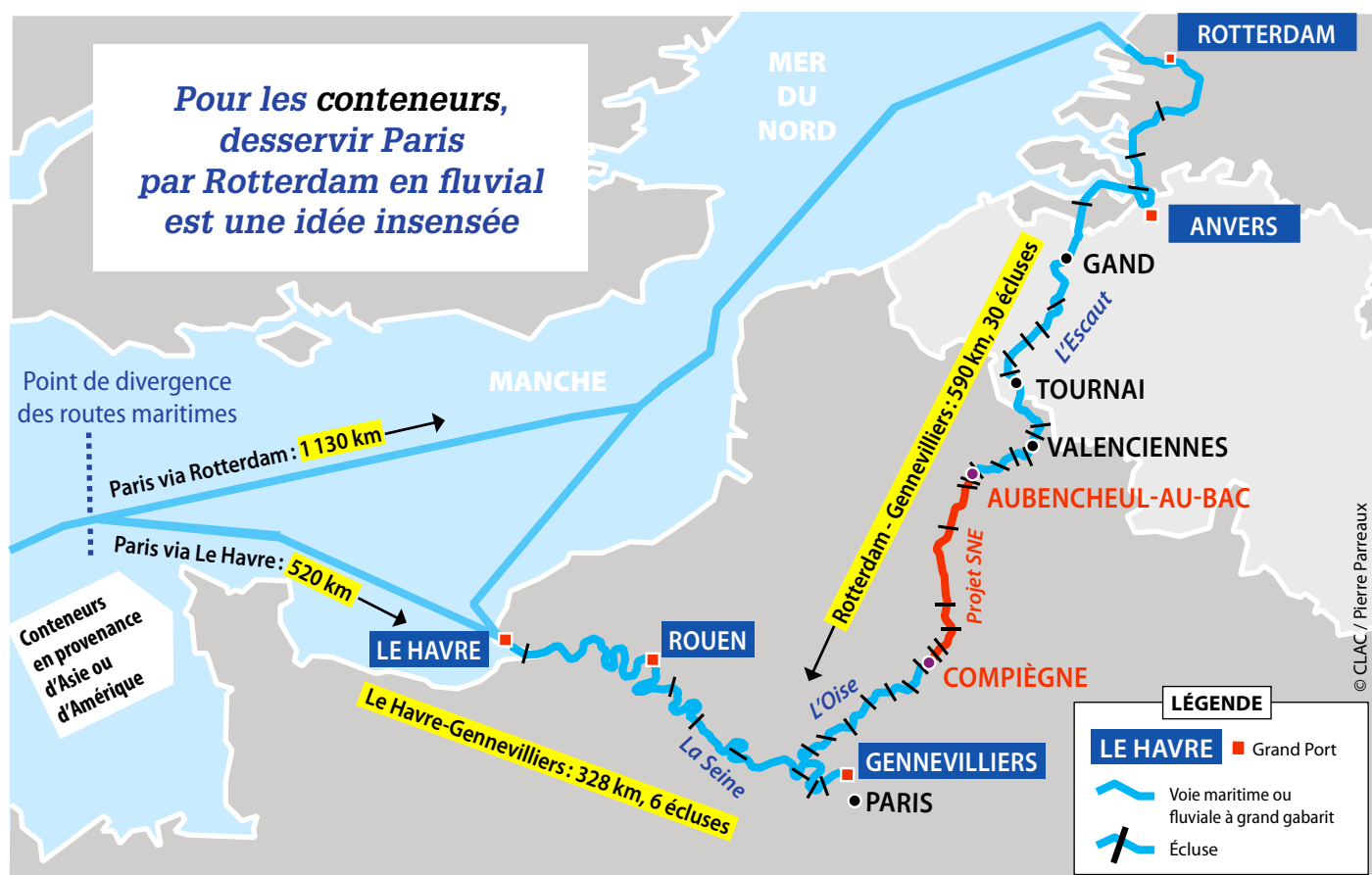
Actu Environnement

PROJET SNE

Le projet de canal à grand gabarit Seine-Nord Europe aurait un coût, financier et environnemental, trop élevé par rapport à son utilité. Il comporte des promesses intenable. Il se ferait au détriment de projets plus utiles.

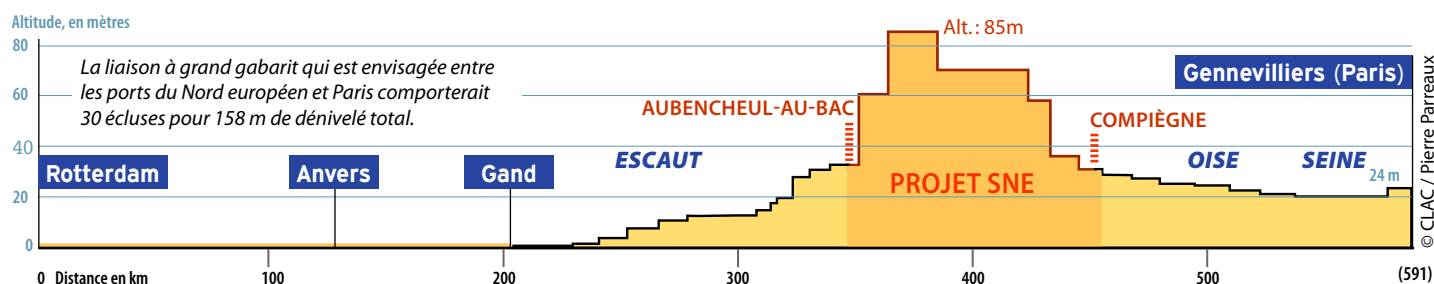
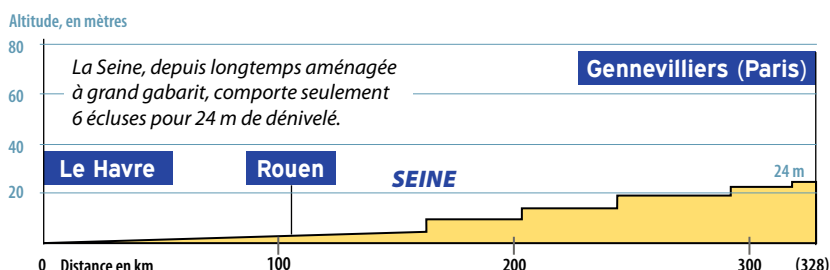
Déclaré d'utilité publique en 2008, SNE attend une nouvelle DUP (en 2017) suite à la reconfiguration qui a fait (officiellement) baisser son coût de 7 à 5 milliards. Dès ses origines en 1985, **SNE a été promu auprès du public comme un moyen de délester l'autoroute A1** du trafic nord-sud de camions. **Mais...**

- Le remplacement des camions par des bateaux n'est possible que pour **une faible part des marchandises** (voir pp. 1 et 7).
- Si néanmoins on envisage une solution fluviale, **il est insensé de prévoir un trajet nord-sud**, depuis les ports de Rotterdam et Anvers. Le trajet ouest-est est le seul pertinent : Le Havre, bien plus proche de Paris que les ports du Nord, est lui aussi équipé pour recevoir les grands navires porte-conteneurs, et **la Seine fonctionne actuellement au quart de sa capacité.**



Le seul chemin fluvial logique pour les conteneurs vers Paris, c'est Le Havre et la Seine

L'évidence géo-économique du trajet fluvial Le Havre-Paris est encore plus grande quand on compare le profil des liaisons. La construction d'un canal franchissant le seuil entre Oise et Escaut (ci-dessous) serait titanique. Alors que la Seine, elle, est déjà aménagée et très navigable (ci-contre).



Avant d'envisager une nouvelle infrastructure, il faut exploiter au mieux les liaisons existantes.



Il y a maintes manières de contrer la prééminence du transport routier.

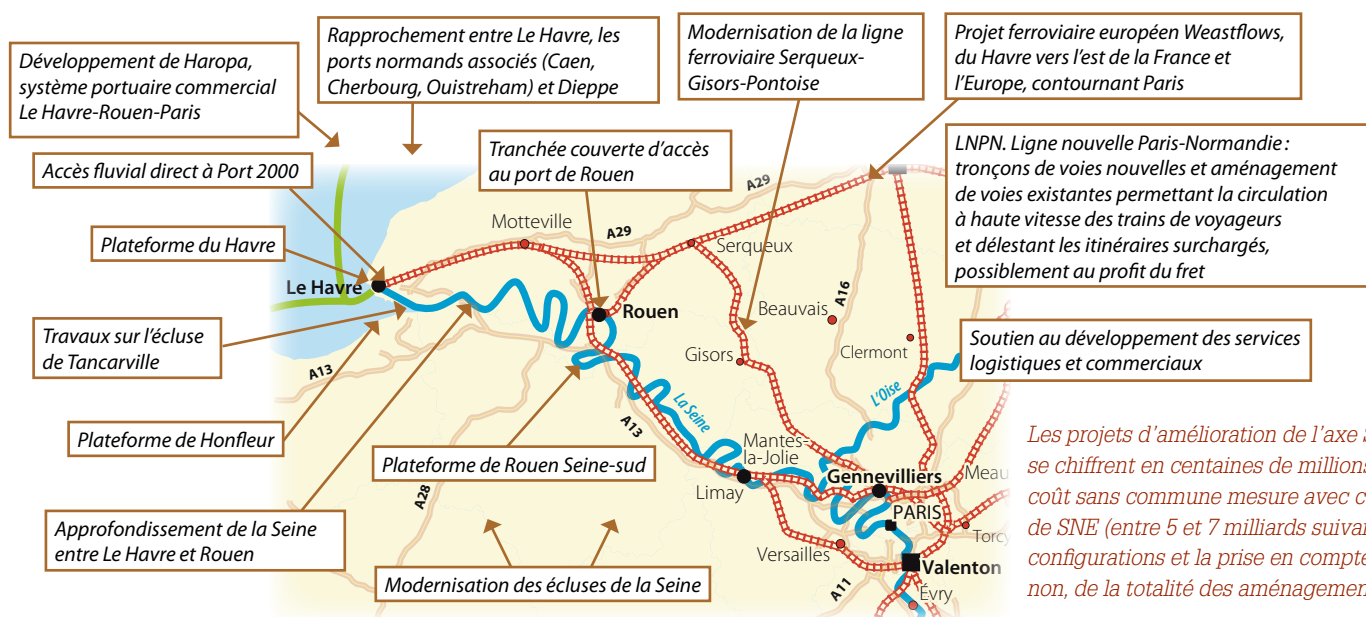
LE FLUVIAL. Deux « pénétrantes » à grand gabarit connectent les grands ports maritimes (Le Havre et Dunkerque) à leurs hinterlands (arrière-pays). Transversalement, le canal du Nord, à gabarit intermédiaire, est très utilisé (plus de 3 Mt par an). Le controversé projet SNE suivrait un tracé très voisin.

LA MER. La navigation le long des côtes pourrait absorber une part encore plus importante du trafic de la zone.

LE RAIL. Au cœur de la région se croisent des axes ferroviaires importants. De grandes plateformes d'échange (route-rail-fluve) fonctionnent déjà.

À la différence de l'autoroute A1, aucune de ces voies alternatives n'est saturée. Le projet SNE est une fuite en avant, comme l'a été le canal Rhin-Main-Danube (RMD), inauguré en 1992 et dont l'échec est aujourd'hui patent (voir p.6).

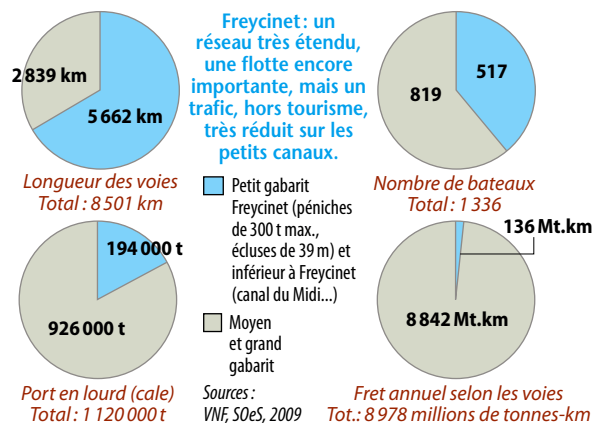
Et avant tout, améliorer l'axe Seine



Les projets d'amélioration de l'axe Seine se chiffrent en centaines de millions, un coût sans commune mesure avec celui de SNE (entre 5 et 7 milliards suivant les configurations et la prise en compte, ou non, de la totalité des aménagements).

Les régions Normandie et Ile-de-France, ainsi que les acteurs économiques concernés (Haropa...) insistent sur la priorité du développement de l'axe Seine avant toute réalisation de liaison fluviale Seine-Nord. Si celle-ci voyait le jour trop rapidement, elle mettrait en péril toute l'économie de l'axe Seine, y compris la flotte française, en provoquant l'extension inéluctable du champ d'action des ports et des flottes – très performants – du Benelux.

Les promoteurs de SNE prétendent que, une fois l'axe Seine conforté, Le Havre pourrait devenir un port pour l'Europe du Nord. Pure utopie ! Une ambition réaliste du Havre est d'être un port majeur pour l'Île-de-France et pour l'Europe de l'Est, autant que possible par les modes fluvial et ferroviaire.



Dans les pages qui précèdent sont exposées les objections à la mise en **réseau** des pénétrantes fluviales françaises à grand gabarit.

Mais alors, pourquoi le **réseau** Freycinet à petit gabarit des XVIII^e et XIX^e siècles s'est-il développé en osant franchir, lui, les seuils interbassins ?

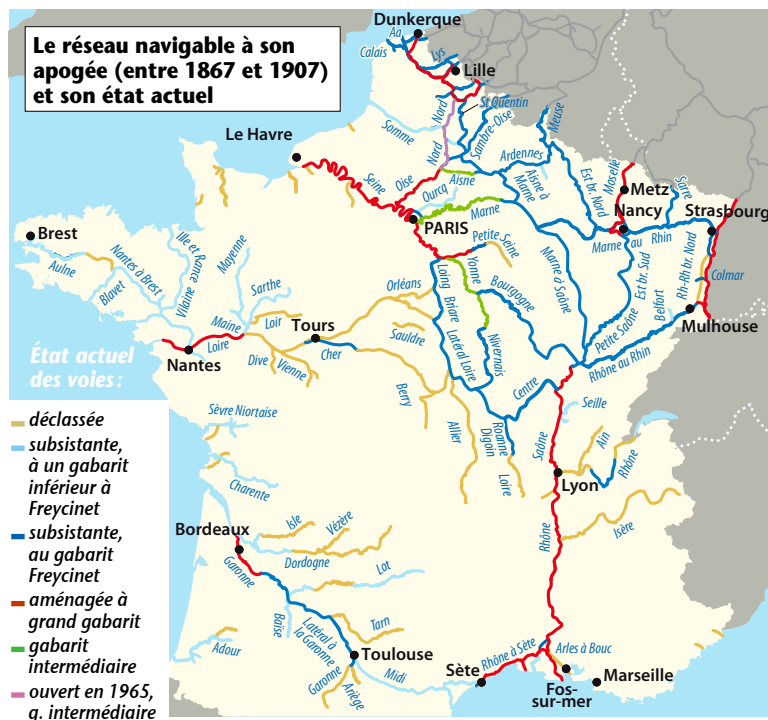
1/ À l'époque, **l'utilité** de ces canaux était majeure, surtout pour ceux qui datent d'avant le chemin de fer et sur lesquels a reposé l'essor économique.

2/ Leurs **modestes besoins en eau** (bateaux de moins de 300 t) les rendaient compatibles avec les ressources hydrographiques des régions traversées. Ce qui n'est plus du tout le cas pour les liaisons à grand gabarit comme SNE (bateaux jusqu'à 4 400 t), ainsi que le montre le schéma en bas de la p. 6.



Photo Kairos

Le pont-canal de Briare, à petit gabarit, enjambant la Loire.



Le réseau Freycinet est un magnifique patrimoine à sauvegarder, mais pas seulement.

Le trafic fret sur petit gabarit a presque totalement disparu. Une conséquence de l'avènement du train et des voies fluviales à grand gabarit, mais aussi du manque de volontarisme des pouvoirs publics en faveur du fluvial (entretien des voies, renouvellement de la flotte...) et de la concurrence déloyale de la route.

Nécessairement entretenu pour le patrimoine et pour le tourisme, ce réseau pourrait et devrait retrouver une activité fret. Mais bien sûr, pas partout ni pour tout. Certaines marchandises ne supportent pas la lenteur du fluvial, d'autres savent en profiter (stockage sur barges...).

Une activité persiste pour des marchandises particulières sur des trajets spécifiques (céréales en Picardie, ciments de la Marne vers Paris...). C'est sur ce modèle que doivent être développés et soutenus de nouveaux marchés fluviaux sur le petit gabarit.

Watertruck: un nouveau type de bateau pour le petit gabarit ?

Remède à la vétusté des péniches – dont les plus récentes datent des années 70 – et au manque d'attrait du métier de marinier, le projet **Watertruck** est initié et financé par le programme Interreg North-West de la Commission européenne.

Watertruck vise à réutiliser les voies fluviales à petit gabarit pour des marchandises adaptées et à desservir des entreprises situées en bordure de voie d'eau dont les besoins ne relèvent pas du grand gabarit. Les bateaux modulaires seraient constitués de barges (300 et 700 tonnes) combinables et mues par des petits pousseurs. Dans sa phase II de réalisation, Watertruck prévoit la fabrication de 30 unités de transport. Cette approche, qui n'exige plus une vie familiale nomade, peut motiver des professionnels attirés par une vie normale à terre. On ne peut que soutenir cette initiative européenne. Même si elle ne déchaîne pas l'enthousiasme de VNF, trop préoccupée par ses grands projets de liaisons interbassins.



Des pousseurs de petite taille et des barges combinables assureraient la complémentarité des voies à petit et à grand gabarit.

Document réalisé par le CLAC (Comité de liaison pour les alternatives aux canaux interbassins),

6, avenue André Yvette, 92700 Colombes - 06 80 10 95 22 - www.clac-info.fr

Président : Pierre Parreaux, ingénieur Ensmm, diplômé en socio-économie, pierre.parreaux@laposte.net

Avec Thomas Lesay, géographe, Philippe Roure, journaliste open data, Didier Guiserix, graphiste.

La reproduction de ce document n'est autorisée qu'avec notre accord préalable.

Octobre 2016

