
Délégation "Enjeux du développement durable"

21 décembre 2010



Contribution de Jean-Charles ABBÉ

De l'importance des voies maritimes et fluviales

À l'ouverture de la rencontre du 8 novembre dernier consacrée au Grand Port Maritime de Nantes-Saint Nazaire, le Président du Conseil de développement a indiqué dans son message de bienvenue que le transport par bateau était le mode le plus économe sur le plan énergétique. La question est évidemment de connaître le gain potentiel.

L'ADEME, et d'autres, ont publié des analyses exhaustives sur le sujet. Retenons en quelques données.

Une péniche de 1 000 tonnes (typique des péniches de transport fluvial) fonctionne avec un moteur d'une puissance double de celle d'un poids lourd de 20 tonnes. Autrement dit, à puissances égales, une péniche transporte 25 fois plus de marchandises ! Exprimé autrement : 1 CV = 746 W permet de déplacer 150 kg sur la route, 500 kg par voie ferrée et 4 000 kg par voie d'eau (document UE).

Un convoi de barges, comme il en partait de l'usine Renault à Billancourt, transporte environ 4 400 tonnes, soit l'équivalent de 220 camions ou d'un convoi de 110 wagons.

Sur le plan de la consommation : avec 5 litres de carburant équivalent de pétrole, une tonne de marchandise est déplacée de 6,6 km en avion, 100 km par route, 330 km par voie ferrée, et 500 km par voie navigable.

Pour une même consommation d'énergie, la tonne de fret parcourt 5 fois plus de distance par cabotage maritime, 4 fois plus par train entier et 2 fois plus par voie fluviale que par poids lourd.

Dans la réalité, ces chiffres sont à pondérer d'un certain nombre de facteurs (les différences de rendement entre moteurs de péniche et de camion ; ratio énergie dans le carburant et énergie utile pour le déplacement, véhicules pleins ou non, en moyenne, prise en compte ou non d'un taux de retour à vide, masses relatives du contenant et du contenu très variables d'un camion à un wagon ou à une péniche, colissage, type de véhicule : camion ou semi-remorque, train court ou long, péniche petit gabarit ou gabarit Rhin).

Quoiqu'il en soit, le transport par bateau est, effectivement, très favorable sur le plan énergétique. Les Allemands l'ont assimilé depuis longtemps : 20 % du trafic est réalisé sur voie d'eau, à comparer avec 3 à 4 % pour la France. Alors que nos voisins d'outre Rhin possèdent 4 fois moins de côtes que nous, ils

utilisent environ 400 caboteurs, la France, 40 ! Pendant qu'ils réalisent le canal Rhin-Danube, nous n'arrivons pas à terminer les quelques kilomètres hors gabarit du canal Rhin-Rhône.

Sur un plan plus local, les observations rapportées témoignent de l'intérêt, sur le plan de la consommation énergétique, des autoroutes de la mer, comme celle qui a été inaugurée récemment entre Saint Nazaire et l'Espagne ; elles confortent tous les projets de liaison avec d'autres structures portuaires et du transport par barges entre Saint-Nazaire et Nantes alors qu'une expérience dans ce sens vient d'avorter. Alors que le grand port doit développer le trafic de conteneurs, cette dernière liaison apparaîtra indispensable afin de ne pas engorger le trafic routier entre les deux villes. La réflexion doit également intégrer la diminution des frais d'entretien du réseau routier.

"Nous sommes des marins" a clamé un intervenant à la fin de l'intervention de M. Smets du 16 décembre dans le cadre de "Questions publiques" sur l'île de Nantes. A juger par les réponses données, cette affirmation ne semble pas beaucoup partagée...