



jean-louis.renault0524@orange.fr

Contribution de Jean-Louis RENAULT

Transports routiers versus transports fluvio-maritimes

Alors que les transports par voie fluviale se développent partout en Europe, alors que le transport fluvio-maritime est le plus économique en énergie et en émission de CO₂, on constate, en France et en particulier dans l'Ouest, que ce type de transport éprouve les plus grandes difficultés à faire sa place dans le paysage économique.

**Avec 1 kilo de carburant, une tonne de marchandise parcourt :
20 km par la route, 80 par le fer, 104 par le fluvial**

Que ce soit pour le fluvial ou pour le cabotage, toutes les tentatives d'instaurer des liaisons régulières, entre Nantes d'une part et les ports français et européens proches d'autre part, ont rencontré des difficultés de toutes natures. Il en est de même des projets d'infrastructures portuaires et de canaux fluviaux qui, dans le but de développer les échanges tout en réduisant les coûts et l'émission des gaz à effet de serre, devraient être prioritaires.

Les paradoxes écologiques

Depuis plus de quarante ans, on nous parle d'écologie, de réchauffement climatique, d'émissions de gaz à effet de serre, d'économies d'énergie etc. Mais en parallèle, on assiste à l'annulation de projets majeurs qui, en plus de leurs aspects structurants et productifs, présentent un incontestable intérêt écologique.

De même, des projets en cours de réalisation, ayant pour but annexe ou principal de réduire les coûts, la pollution et les flux de poids lourds, rencontrent des oppositions administratives, corporatistes, écologiques voire même politiques.

Dans la même optique, des infrastructures de transport existantes plus économiques, moins polluantes, tels certains oléoducs, ne sont plus utilisées et se dégradent peu à peu :

- 1997 : Abandon, sous la pression des écologistes, du projet de mise au grand gabarit européen du canal du Rhône au Rhin (5 000 tonnes de port en lourd, soit 200 camions de 25 tonnes de charge utile chacun)

- Années 70 : Sous la pression des transporteurs routiers et des associations écologiques, abandon du trafic fluvial pétrolier entre Donges et le dépôt de Bouchemaine qui est ravitaillé depuis par camions citernes et trains

- 2001-2003 : Les difficultés faites au transport sablier à destination de Saint Julien de Concelles

- 2008 : Dumping des transporteurs routiers de l'Ouest pour casser le trafic fluvial entre Saint Nazaire, Nantes et Angers (Bouchemaine)

- 2012 : Autoroute de la mer Montoir-Gijon. Boycott d'un certain nombre de transporteurs

- 2013 : Abandon du projet du canal Seine Nord, alors qu'il s'agissait d'un projet écologique

- Mai 2013 : Arrêt du transport fluvial du sable par le Saint Germain.

- Auxquels il convient de rajouter que l'utilisation de l'oléoduc Donges-Vern sur Seiches pour le ravitaillement de NDDL n'est pas à l'ordre du jour (63 000 m³ de kérosène par an, soit environ 1 800 camions de 35 m³). Un oléoduc ne produit pas de CO₂ !

Alors que les choses bougent en région parisienne il ne se passe rien ou du moins pas grand-chose dans la région. Ah si ! L'arrêt du seul trafic en amont de Nantes : victime, à son échelle, de la fièvre du gigantisme qui frappe les armateurs de paquebots de luxe et de porte-conteneurs, le *Saint Germain* ne livrera plus son sable ni à Saint Julien de Concelles, ni à Redon. "Impératif économique" dit l'armateur qui vend le *Saint Germain* pour le remplacer par un navire plus gros et donc plus rentable, bateau qui, bien sûr, ne pourra pas passer les ponts et les écluses. Ainsi le trafic routier sur les digues de la divate, construites au milieu du XVIIIe siècle, le long de la Loire et ailleurs va augmenter ainsi que la production de CO2.

En conséquence de quoi les coûts du sable et donc des salades vont augmenter ; de même que le nombre des chômeurs. Mais là, aucune réaction des écologiques trop heureux de voir le combat qu'ils ont mené en 2000/2003, contre le projet d'aménagement du terminal sablier de Saint Julien de Concelles et le Saint Germain lui même, (Ah ! les anticléricaux !) enfin aboutir victorieusement : la Loire, "fleuve sauvage" à conserver dans son jus, redeviendra un peu plus sauvage. Les crapauds et les poissons pourront dormir en paix et les loutres n'auront plus à fuir ! Quant aux syndicats, si soucieux du maintien de l'emploi, il ne me semble pas les avoir entendus !

Impératif économique a dit le propriétaire ! Alors, pourquoi n'a-t-il pas tout simplement augmenté le coût du fret de quelques euros la tonne, en restant en dessous du supplément de 10 euros que désormais les acheteurs de sable devront déboursier (Cf. article OF) ? Son bilan s'en serait trouvé amélioré, le bilan écologique maintenu et les clients satisfaits. C'est sans doute trop demander à une entreprise qui, pendant une dizaine d'années, a sans doute fait l'objet de pressions diverses de la part, autant des écologistes que des transporteurs routiers. Et peut-être aussi des dockers qui n'apprécient pas qu'un navire puisse se charger et se décharger tout seul, échappant ainsi à leur "monopole".

Trafic fluvial entre Rouen et Paris

Depuis quelques années, un certain nombre de faits, d'initiatives et de réglementations ont permis un accroissement notable de ce trafic :

La saturation de l'autoroute de Normandie.

L'interdiction dans l'agglomération parisienne, de la circulation par camion des sables, ciments et gravats, ainsi que les camions porte-voitures.

Ces trafics sont assurés par voie fluviale. Le Port Autonome de Paris traite ainsi un tonnage important qui soulage d'autant la circulation automobile et permet de desservir le cœur de l'agglomération avec, en prime, un minimum d'émission de CO2.

Le pari écologique d'Intermarché qui fait assurer par barges l'approvisionnement de ses centres de distribution en région parisienne (Conteneurs réfrigérés).