



C.N.B.A.

N° 5 - Mai 2003.

# «L'AVENIR du FLUVIAL»

La Lettre parlementaire de la  
Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale

## EDITORIAL

Pourrait-on imaginer que le réseau français d'autoroutes ne soit relié aux réseaux belges, allemands ou hollandais, que par une route à deux voies, inaccessible aux poids lourds : à l'heure de l'Europe, ce serait inacceptable.

Or c'est ce qui se passe pour le transport fluvial : entre la Seine et le réseau européen - majoritairement au gabarit de 4.400 T. - il n'existe qu'une seule voie de communication, le Canal du Nord, au gabarit de 600 T. seulement.



Michel DOURELNT

Et là, personne ne crie au scandale. Pourquoi ? Serait-ce parce que les bateliers ne font ni bruit, ni pollution ni accident ?

Et pourtant !

Quatre convois fluviaux de 4.400 T. par heure - 8 heures par jour - pourraient à eux seuls absorber près de la moitié du trafic actuellement transporté par les 13.000 camions qui empruntent l'A1 tous les jours. Le sait-on ?

Michel DOURELNT(\*)

Président de la délégation de la C.N.B.A.



Chambre Nationale de  
la Batellerie Artisanale

34, Rue du Télégraphe - Bât. B - 75020 - PARIS  
Tél : 01 43 15 96 96 - Fax : 01 43 15 96 97  
e-mail : CNBA.PARIS@wanadoo.fr

LA LETTRE ACTIVE

## Il faut que «Seine-Nord» se fasse !

### Non, elle n'est pas chère !

Bien sûr la liaison « Seine-Nord » représente un investissement de 2,5 Md€ mais ce n'est que 2,5 % du montant total des projets d'infrastructure envisagés. Et si l'on prend en compte les incidences en termes de sécurité (\*), d'environnement et de santé publique(\*\*), si l'on calcule ce que coûterait le doublement des axes existants (imaginez, doubler l'A1 et ses nuisances!), la dépense liée à cette indispensable liaison fluviale « Seine-Nord » devient abordable.

### Oui, elle est rentable !

Les trafics de marchandises sur cet axe économique stratégique sont en perpétuelle augmentation et les dessertes routières et ferroviaires sont proches de la saturation. Pour preuve : on envisage de doubler l'A1 ! Et puis, les infrastructures appellent toujours plus de trafic que prévu. C'est vrai de la route : la création d'une nouvelle autoroute augmente le trafic. C'est aussi vrai de la voie d'eau : depuis que la Moselle est canalisée, les trafics qui l'utilisent sont trois fois supérieurs aux prévisions qui avaient été faites initialement.

(\*) Sur 1000 accidents, 932 sont des accidents de la route et seulement 5 concernent le fluvial.

(\*\*) A pollution égale, un moteur de 300 CV déplace 25 T. de fret sur la route et 350 T. sur l'eau.

### Oui, les financements sont possibles !

Tout d'abord, les transporteurs utilisateurs du canal seraient d'accord pour acquitter un péage spécifique dès que le canal sera disponible. De plus, on pourrait mettre en place des dispositifs basés sur le système « pollueur / payeur » ou des systèmes facilitant les financements privés. Il suffit que la volonté politique soit là.

### Oui, « Seine-Nord » est un choix politique cohérent !

Cohérent parce que l'on ne peut à la fois vouloir rééquilibrer les différents modes de transport et dans le même temps, tout investir sur la seule route. Cohérent parce que l'ouverture européenne ne peut pas subir de goulet d'étranglement et que, face à l'augmentation des trafics dans l'avenir, tout attendre de la route serait folie. Cohérent parce que la sécurité, la défense de la santé publique et la protection de l'environnement plaident pour le fluvial. Cohérent enfin, parce que rayer « Seine-Nord » des priorités françaises, ce serait à la fois condamner le transport fluvial (que nos partenaires, eux, développent), et priver toute une profession de son avenir.

