



## éditorial

La mise à niveau de l'organisation du transport public est enfin l'objet d'un projet de loi et c'est une bonne chose : affecter à "Voies Navigables de France" l'ensemble des 4500 agents qui aujourd'hui, interviennent souvent en ordre dispersé, nous semble être une bonne idée.

Plusieurs points de ce projet suscitent pourtant, parmi les professionnels, des interrogations, voire quelques inquiétudes : la délégation à l'Agence des pouvoirs de police en est un (voir ci-contre). Le sous-investissement dont sont menacées les voies à petit gabarit en est un autre. Le maintien, à l'intérieur de l'Europe, de particularismes réglementaires nationaux qui faussent la concurrence en est un troisième. Nous aurons l'occasion d'y revenir dans une prochaine lettre.

Mais l'essentiel est d'avancer. Plus écologique et économique que tout autre transport, le "fluvial" doit être encouragé, toutes entreprises confondues. L'ambition que manifestent enfin les transports publics va dans le bon sens.

Michel Dourlent,  
Président de la CNBA

## Une idée de question écrite

M. ou Mme..., Sénateur, Député de..., attire l'attention de Madame le Ministre de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement sur le projet de loi N° 83, relatif à l'Agence Nationale des Voies Navigables.

Si l'objet de ce texte est bien de réorganiser fondamentalement la gestion du transport fluvial dans un sens souhaité par les professionnels, ceux-ci ont cependant lieu de s'inquiéter de l'intention affichée de déléguer à l'Agence les pouvoirs régaliens de police de l'Etat. Imaginerait-on un concessionnaire d'autoroute verbalisant sur l'usage qui est fait d'une route qu'il a lui-même construite ou entretenue ? Le Parlementaire souhaiterait savoir si, en conférant à une seule et même entité la possibilité d'être ainsi juge et partie, il n'y a pas là un risque sérieux de conflits d'intérêts ?

## Reparlons du fluvial



C'est se répéter que de constater les avantages du transport par eau, face à tous les autres modes de transport : le fluvial est plus écologique, plus silencieux, plus propre, plus respectueux de l'environnement. Non polluant, il émet quatre fois moins de CO2 qu'un camion. Une péniche transportant l'équivalent de 10 camions, consomme moitié moins de fuel qu'un seul d'entre eux. Il est aussi plus économique : 1 seul bateau pour 300 tonnes de marchandises au lieu de dix camions. (5000 tonnes pour les grands convois qui remplacent ainsi quelque 200 camions !).

Nos amis allemands et hollandais l'ont bien compris, ils ont encouragé le développement du fluvial au point que celui-ci représente désormais une part importante de leurs transports.

Nous avons en France les mêmes atouts de base : notre réseau, le plus long d'Europe, couvre toute la partie nord et nord-est du pays et il est très ouvert à l'international. Mais sa dernière modernisation d'importance remonte au XIXe siècle, à l'époque de Freycinet !

Aujourd'hui, la création du canal Seine-Nord est un grand projet : il permettra aux bateaux les plus grands de relier la Seine au reste de l'Europe. C'est un effort considérable : grâce à lui, un seul grand bateau transportera dans le silence autant qu'une file de camions de dix kilomètres !

Mais il faut que cet effort s'accompagne d'une remise à niveau des canaux à petit gabarit : à quoi serviraient des routes nationales sans routes secondaires ?

Il vous appartient, à vous, Mesdames et Messieurs les Parlementaires, qui avez en mains l'avenir de ce pays, de faire en sorte que la France oriente ses investissements vers les outils dont elle a vraiment besoin.