Perspectives Fluviales : l'information fluviale aux parlementaires

Depuis plusieurs années la Chambre nationale de la batellerie artisanale publie une lettre aux parlementaires afin de les sensibiliser aux questions fluviales et les encourager à interpeller le gouvernement sur ces questions.

Au mois de novembre 2015, une lettre intitulée : "N'enterrons pas la voie d'eau !" a été envoyée à tous les parlementaires français.

Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale
CNBA

PERSPECTIVES FLUVIALES

L'INFORMATION FLUVIALE DES PARLEMENTAIRES

NOV 2015

N'ENTERRONS PAS LA VOIE D'EAU !

1. Depuis le Grenelle de l'environnement, les gouvernements multiplient les initiatives écologiques et durables.

2. Transport le plus écologique, le fluvial ne bénéficie pas des investissements nécessaires à son développement.

3. À l'heure de la COP21, quels moyens souhaite-t-on donner au transport fluvial ?

Du 30 novembre au 11 décembre 2015 la France accueille et préside la 21e Conférence des parties de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP21). Échéance aussi cruciale que délicate, cette rencontre offre à la France un rôle de premier ordre sur le plan international afin d'aboutir à un accord ambitieux pour le climat.

Deuxième source d'émission de gaz à effet de serre, le secteur des transports constitue un levier central pour l'atteinte des objectifs de réduction de 20 % des émissions polluantes à l'horizon 2020. L'un des enjeux stratégiques face aux dérèglements climatiques est donc d'effectuer un report de la route vers la voie d'eau, intrinsèquement moins polluante.

En proposant une alternative au mode routier, la voie d'eau constitue une réponse durable à l'objectif de réduction des émissions polluantes.

Toutefois, malgré un environnement propice au transport fluvial, sa part modale reste inférieure à 5 %. Parmi les freins à son développement : l'état du réseau contraint par un cadre réglementaire strict et des insuffisances en matière d'investissement.

Ainsi, la loi sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA) adoptée en décembre 2006 ; qui a pour objectif une gestion équilibrée, durable et pérenne des eaux ; rend difficile voire impossible la réalisation de nouveaux projets d'ouvrages (bassins de retenue, barrages), limite la modernisation des infrastructures fluviales et entrave les travaux d'entretien du réseau (dragages) indispensables à l'essor du transport fluvial. Par ailleurs, ces obstacles remettent également en cause les aménagements nécessaires à la protection des populations contre les inondations, aggravées par les changements climatiques.

A cette législation coercitive vient s'ajouter un manque chronique d'investissement dans les voies navigables françaises. Le projet stratégique de Voies navigables de France (VNF) pour la période 2015-2020 en est une illustration symbolique.

Ce projet repose sur un modèle économique frileux caractérisé par une offre de service à la baisse, en contradiction avec l'objectif premier poursuivi par VNF : organiser le réseau navigable en fonction d'une offre de service raisonnée. Il acte également un choix d'investissement essentiellement axé sur le réseau magistral, délaissant de facto le petit gabarit (bateaux jusqu'à 400 tonnes qui délestent le réseau routier de 10 à 14 camions). Pourtant, si ces voies sont de gabarit plus modeste, elles permettent par exemple de relier sans nuisances sonores Marseille à Bratislava par voie fluviale, en consommant 2 à 4 fois moins de carburant et en émettant 3 à 4 fois moins de CO_2.

Pour toutes ces raisons, le transport fluvial doit bénéficier de financements pérennes pour assurer sa modernisation et la fiabilisation de ses ouvrages. Ceci passe par une mise en cohérence de la politique d'investissements avec les objectifs assignés, notamment de report modal.

Plus que jamais la France a besoin d'une politique ambitieuse pour son transport fluvial qui contribuera à l'atteinte des objectifs environnementaux qu'elle s'est fixée.

UNE IDÉE DE QUESTION ÉCRITE POUR LE GOUVERNEMENT

Le Parlementaire attire l'attention de M. le ministre chargé des transports auprès de la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, sur la nécessité de développer le transport fluvial par la mise en phase du réseau navigable avec les objectifs de la transition énergétique.

Alors même que le Gouvernement cherche à réduire l'empreinte écologique des transports, notamment en favorisant le rééquilibrage modal, le fluvial souffre toujours de règlementations contre-productives et d'une insuffisance de ressources budgétaires.

Ainsi, Voies navigables de France a vu les subventions de l'État passer de 258 M€ à 251 M€ sur la période 2014 - 2015 ; ce qui permet seulement de garantir le maintien à niveau constant des infrastructures sans aucune revitalisation du réseau existant.

Cette situation conduit à une affectation des investissements vers le grand gabarit au détriment de la modernisation du réseau capillaire et des liaisons interbassins. A quoi serviraient des autoroutes sans routes secondaires ?

Le Parlementaire souhaite connaître les intentions du Gouvernement s'agissant des moyens financiers affectés aux voies navigables afin d'assurer le développement, la modernisation et la fiabilisation du réseau fluvial et de ses infrastructures.

M. Michel Dourlent, président de la Chambre nationale de la batellerie artisanale
43 rue de la Brèche aux Loups 75012 Paris - 01.43.15.96.96 - contact@cnbafluvial.fr - www.cnba-transportfluvial.fr

Télécharger la lettre aux parlementaires "Perspectives Fluviales" du mois de novembre 2015.

Phoca PDF