

La voie d'eau : concilier essor économique et respect de l'environnement





• La voie d'eau au service de l'économie des transports

Alors que notre économie moderne est caractérisée par une globalisation des marchés, qui se traduit par une forte croissance du transport maritime, la voie d'eau constitue une réponse au défi de la croissance du transport terrestre de marchandises, dans une logique de développement de l'intermodalité.

Sa capacité naturelle à prolonger le transport maritime en fait un mode de transport privilégié dans les pays dotés d'un réseau à grand gabarit performant (Pays-Bas, Belgique, Allemagne). La part modale de la voie d'eau atteint ainsi 40 % à Rotterdam et plus de 30 % à Anvers.

Les capacités de massification offertes par la voie d'eau réduisent considérablement les coûts de transport en même temps que ses infrastructures non saturées offrent des garanties dans les délais d'acheminement des marchandises.

Economique, sûr et ponctuel, le transport fluvial est le seul mode qui pénètre et dessert sans nuisance le cœur des agglomérations, sans concurrence avec le transport de voyageurs.

Route, rail, navigation : le point sur les coûts de transport		
12€/t	 Grand gabarit	3€/t
17€/t	 Petit gabarit	4€/t
21€/t	 Camion	12€/t
22€/t	 Train	5€/t

■ Coût moyen de transport d'une tonne sur 350 Km
y compris pré et post-acheminement pour le rail et la navigation

■ Coûts externes pour une tonne transportée sur 350 Km
(coûts non intégrés dans le coût de transport : congestion, bruit, accident, pollution...)

• La voie d'eau au service du développement économique des territoires

Le transport fluvial contribue à la compétitivité des territoires et de leurs entreprises, ainsi qu'à leur attractivité et à leur capacité à créer des emplois. Dans les territoires qu'elle dessert, la voie d'eau valorise ainsi les productions industrielles ou agricoles.

Le maillage territorial du réseau de ports intérieurs avec les grands ports maritimes et l'implantation bord à bord de plates-formes logistiques, comprenant sites industriels et centres de distribution, constituent également un vecteur de développement économique des territoires, source de création d'emplois.



Enfin, l'insertion paysagère des infrastructures fluviales valorise sur le plan touristique les territoires desservis (plaisance fluviale, activités nautiques et de loisirs, visites des ouvrages d'art...).

• La voie d'eau au service de l'environnement

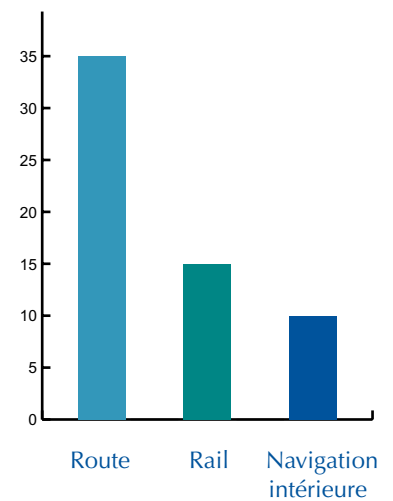
La navigation intérieure est le mode de transport terrestre le plus respectueux de l'environnement, avec des coûts externes estimés aujourd'hui à 10 euros par 1 000 tonnes-kilomètres (à comparer à 35 euros pour la route et à 15 euros pour le rail)*.

La fiabilité du trafic sur les voies navigables contribue à la sécurité des transports et à l'allégement du trafic des autres infrastructures.

La pollution générée par la voie d'eau est très faible, tant du point de vue atmosphérique que sonore.

La voie d'eau s'intègre de façon naturelle aux paysages qu'elle structure jusqu'à constituer en elle même un nouveau patrimoine (protection et végétalisation des berges, rétablissement des corridors biologiques essentiels - passages à faune, passes à poissons...-).

Coûts externes des modes de transport en € par 1 000 Tkm



• La voie d'eau au service de la réduction des émissions françaises de CO₂

Face au changement climatique, une forte réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), et notamment de CO₂, est désormais nécessaire. Engagée dans le protocole de Kyoto, la France doit stabiliser, au cours de la période 2008-2012, ses émissions de GES au niveau de celles de 1990. Pour 2050, la France s'est fixé pour objectif de diviser par un " facteur 4 " ses émissions de GES.

En 2005, 26,5 % des rejets français de GES étaient liés aux transports, un secteur d'émissions en forte hausse. C'est pourquoi le Plan Climat 2004-2012 préconise " la mise en place de systèmes permettant un transfert modal avéré vers des alternatives énergétiquement plus sobres et moins émissives en GES ".

Le groupe de travail " Facteur 4 " considère comme un " interdit " de différer la mise en place d'infrastructures compatibles avec les fortes économies d'énergie à réaliser, préconisant de " porter l'effort financier en priorité sur les transports de masse " comme la voie d'eau, rejoignant ainsi les recommandations de la mission parlementaire sur l'effet de serre.

Peu consommateur d'énergie et faible émetteur de CO₂ (entre 3 et 7 fois moins de CO₂ par Tkm qu'un camion de 36 tonnes selon le trafic*), le transport fluvial constitue un mode de transport à privilégier dans la lutte contre les émissions de GES.

* Communication " Naiades " de la Commission Européenne (janvier 2006).

* Etude VITO 2004.

