

## Le réseau navigable secondaire a-t-il un avenir ?

« *L'enjeu est essentiellement touristique* »

François Bordry

Président de Voies navigables de France

« S'il y avait un enjeu majeur pour le transport des marchandises sur le réseau secondaire des rivières et canaux navigables, l'État ne décentraliserait pas son domaine public fluvial. L'État garde pleinement ses prérogatives sur le réseau magistral, c'est-à-dire les fleuves et canaux dits à grands gabarits sur lesquels le trafic est en hausse ces dernières années. Le transport par voie d'eau a atteint l'an dernier 62,3 millions de tonnes (soit une hausse de 4,7 %) et près de 8 milliards de tonneskilomètres. Sur le réseau secondaire, le potentiel est beaucoup plus limité. En raison du gabarit des canaux, seules des péniches d'une capacité maximale de 350 tonnes peuvent circuler. Dans les faits, ce sont souvent des chargements de 250 tonnes. Ce n'est pas tout à fait négligeable, puisque cela représente une dizaine de camions.

Je ne crois pas, sauf exception, à un transport Lille-Marseille de cette manière. Tout simplement en raison du temps requis: il peut y avoir près d'une écluse par kilomètre à franchir. On recense ainsi 184 écluses sur les 200 km du canal de Bourgogne ! Ce mode de transport restera durablement marginal par rapport à la route. En revanche, la donne peut être différente sur de courtes distances à proximité des grands axes tels ceux de la Seine ou du Rhône. On peut concevoir qu'il y ait dans ce cas un réel potentiel de développement. Ainsi, quelque 200 000 tonnes sont encore transportées sur le Loing entre Nemours et Montargis. Lorsque le canal du Rhône au Rhin sera pleinement ouvert, il représentera également un potentiel de 100 000 à 200 000 tonnes par an. Pour autant, le transfert de propriété de l'État vers les régions ou départements représente essentiellement un enjeu patrimonial et touristique.

La plupart des régions ont développé ces dernières années un tourisme fluvial. C'est aussi le long de ces rivières et canaux que se développent des sentiers de promenades et un réseau de pistes cyclables, voire de "véloroutes". D'ailleurs, plusieurs régions ou départements demandent dans ce but le reclassement de leur rivière en voie navigable. C'est le cas de la rivière Lez près de Montpellier ou du Lot. »