

Synthèse des entretiens auprès des milieux professionnels du TMD par voie d'eau

*entretiens réalisés par le CETE Nord Picardie en 2009
pour le compte de la Direction Régionale de VNF NPdC*

Entretiens réalisés :

- CFT : M.Seugniez, M.Quiquandon, M.Bellini,
- GPMD : M.Vereecque,
- CNBA : M.Dourlent (Paris),
- Capitainerie portuaire : M.Moile,
- Lalemant SARL : M.Lenoir,
- CAF (Comité des Armateurs Fluviaux) : M. Le Moine.

L'idée d'aménager des aires de stationnement dédiées au transport de matières dangereuses est bien acceptée et même plutôt souhaitée par les transporteurs localement. En effet, elles peuvent améliorer la capacité des transporteurs à respecter la réglementation dans son ensemble (ex : respect des règles de distances). Rapidement, les transporteurs évoquent globalement, le besoin de services à la navigation, qu'ils se traduisent par des aires de service ou non : points de collecte des ordures ménagères, des huiles usagées, etc. qui dépassent largement la seule problématique des aires de stationnement TMD.

Au niveau national en revanche, M.Le Moine explique que les besoins de stationnement ne sont jamais exprimés, en particulier pour le TMD. Pour lui, la question est moins celle du stationnement que celle de l'amplitude de navigation. En effet, si les bateaux ont besoin de stationner, c'est parce que l'amplitude de navigation n'est pas suffisante : elle ne permet pas de circuler en faisant tourner deux équipages, dans le cas des équipages-salariés (hors problématiques des bateliers-artisans).

Selon M. Le Moine, la question des lieux de collecte des huiles usagées répond en revanche, à un vrai besoin. Pour lui, le besoin exprimé est celui d'un service rendu à l'utilisateur en contrepartie d'un péage plutôt que celui du stationnement au sens strict du terme.

Pour les courtiers/affréteurs, l'intérêt pour eux serait de disposer de l'information. En ce qui les concerne, le stationnement n'est pas un enjeu particulier, c'est surtout le problème des transporteurs.

Les transporteurs locaux sont très demandeurs d'un retour sur la réflexion TMD dans son ensemble, et sur les aires de stationnement et des services liés, en particulier.

L'ensemble des personnes interrogées confirme ne pas avoir connaissance d'aménagements de ce type en France comme à l'étranger sur le réseau navigable. De manière ponctuelle, il existe quelques points d'eau potable et des bornes électriques. En revanche, il existe des aires de stationnement aménagées pour l'ensemble des bateaux (non réservées aux TMD) sur le réseau belge (ex : Port d'Anvers et Gand en particulier). Il n'existe pas à proprement parler, de schéma d'aires de stationnement mais plutôt, des aménagements en amont des écluses. Ces aires procurent des services aux usagers de la voie d'eau, qu'ils transportent ou non de la matière dangereuse : points d'eau sécurisés et fermés (lorsqu'un batelier arrive, il téléphone à l'éclusier pour accéder au point d'eau), bornes électriques et accessibilité aux quais.

En France, une réflexion est en cours à l'initiative du Port de Dunkerque au sein de son périmètre. Les gestionnaires du Port ont initié une démarche d'aménagement d'aires de stationnement pour l'ensemble des bateaux (non dédiées au TMD). Cette démarche répond au souci du Port d'augmenter le niveau de services procuré aux bateliers dans l'enceinte du Port. Ce besoin a été mis en évidence dans le cadre de la démarche qualité menée actuellement par le Port de Dunkerque, l'objectif étant de proposer des services de vie quotidienne (ex : points d'eau, électricité, accessibilité aux berges, etc.).

D'après les transporteurs interrogés, concernant l'aménagement spécifique d'aires de stationnement dédiées sur le réseau navigable hors des domaines portuaires, la question a été déjà soulevée à plusieurs reprises au niveau national mais il semble que les acteurs hésitent à prendre la responsabilité d'aménager des services dédiés au TMD pour des questions d'affichage. Les transporteurs estiment quant à eux, que de toutes façons, le risque existe d'autant plus qu'il n'est pas maîtrisé.

Anecdotes :

Les personnes de la CFT évoquent notamment une anecdote :

Un incident s'est produit aux abords d'une écluse récemment, du gasoil s'est écoulé du bateau. Lorsque les secours sont arrivés, des jeunes gens ? extérieurs ? étaient en train de fumer sur le pont de l'écluse alors que le gasoil s'épandait en dessous. Il aurait suffi que l'un d'eux jette son mégot dans l'eau pour provoquer une catastrophe.

La CNBA rappelle qu'un bateau néerlandais a coulé dernièrement (le Debora) parce que les services de secours sont arrivés trop tard. La disposition d'aires de stationnement aurait probablement permis d'acheminer plus rapidement les secours et/ou de disposer sur place, du matériel de secours.

La CNBA signale qu'à l'étranger, il existe des bateaux de pompage. Il en existe également en Ile de France, financés par VNF et la région.

•**La sécurisation des aires, une condition primordiale** : l'aménagement d'aires dédiées au TMD permettrait, lorsque le bateau est en stationnement, de réduire ce type de risque à condition de sécuriser le site et de l'interdire au public avec une réglementation spécifique (ex : interdiction de fumer). Pour les transporteurs, cette condition est la première d'entre-toutes, elle conditionne l'intérêt d'une aire de stationnement TMD. Les aires doivent être exclusivement réservées aux TMD et être sécurisées et/ou interdites au public.

A l'heure actuelle, le batelier stationne à n'importe quel endroit du linéaire. Le risque est donc diffus et ne permet pas d'organiser ni de concentrer les secours de manière optimale.

Un effet pervers serait de constituer une cible pour des actes de malveillance. Il serait nécessaire de prévoir une surveillance par un système vidéo et un dispositif de contrôle de police.

Sur la localisation des aires, les principes présentés rencontrent une forte adhésion et répondent bien aux besoins des transporteurs. En particulier, la mise à disposition d'aires de stationnement toutes les deux heures semble adaptée aux pratiques de navigation. Le conducteur peut ainsi anticiper son trajet notamment en fin de journée, de façon à pouvoir s'arrêter avant la tombée de la nuit.

La cartographie du potentiel d'implantation d'aires de stationnement correspond à leurs besoins de ce point de vue, à l'exception de l'itinéraire entre Fontinettes et Cuinchy où le batelier doit effectuer entre 3h00 et 4h00 de navigation entre deux aires de stationnement.

•Le besoins de prestations de service : un besoin pour tous les bateliers mais qui n'est pas forcément conditionné par l'aménagement d'aires de stationnement

Un consensus général se retrouve autour d'un besoin de services rendus à l'utilisateur, transporteur ou non de matières dangereuses, qui peut faire l'objet éventuellement, d'une tarification spécifique. L'équipement d'aires de stationnement devra comporter une dimension de service aux bateliers. A l'inverse, on peut développer les services sans forcément mettre en œuvre des aires de stationnement.

Ces services sont de plus, demandés par tout type de batelier, qu'il transporte ou non de la matière dangereuse.

Il faut distinguer le service « normal » attendu par les transporteurs, en contre-partie du péage des services « supplémentaires » qui pourraient faire l'objet d'une tarification spécifique en fonction de l'usage.

Par service normal, est entendu :

- l'entretien normal de la voie d'eau et des ouvrages. Cela comporte pour le stationnement, la mise en état des équipements d'amarrage et l'entretien des bas-fonds et des accès,
- l'amplitude de navigation qui réduit les besoins de stationnement,
- les temps d'intervention sur le réseau.

Par service supplémentaire (hors problématiques de stationnement), les transporteurs entendent des points de dépôt des huiles usagées (sur le réseau Nord pas de Calais : un seul à Douai) et d'ordures ménagères, des bornes d'eau potable et d'électricité qui procureraient un service aux bateliers tout en s'inscrivant dans une démarche de développement durable. Par exemple, la possibilité de se brancher sur des bornes électriques lorsque le bateau stationne permettrait de ne pas faire fonctionner le groupe électrogène à l'intérieur du bateau et de contribuer à réduire les émissions des CO2.

N.B. : La localisation de ces services peut également s'effectuer aux abords des écluses, par exemple.

Il existe des systèmes qui permettent aux transporteurs de s'identifier par le biais d'un **badge** avant de se servir en eau ou en électricité.

L'éclairage (de nuit en particulier) et l'accessibilité des berges (en voiture ou à pied à partir du bateau) sont également des atouts supplémentaires par rapport aux pratiques de stationnement actuelles. En effet, certains endroits de stationnement ne sont pas aménagés pour permettre aux bateliers de sortir pour se rendre sur la terre ferme.

Concernant l'éclairage de nuit, il évite qu'un bateau en navigation ne heurte un bateau en stationnement faute de l'avoir vu suffisamment tôt.

L'équipement de secours en cas d'épandage de polluants constituerait également, un élément supplémentaire en faveur de la sécurisation du stationnement TMD.

L'équipement des aires de stationnement correspond cependant, aux besoins de l'ensemble des bateliers et pas uniquement, aux bateliers transportant de la matière dangereuse.

Le risque est que les bateliers stationnent sur les aires pour utiliser les services...et se mettent en infraction par rapport à la réglementation, dans le cas où ces aires seraient exclusivement dédiées aux TMD (en Belgique, les aires de stationnement sont ouvertes à l'ensemble des bateaux).

L'information sur les aires de stationnement représente également un élément du service rendu : le batelier sait où se trouve l'aire et peut en tenir compte dans l'organisation de son voyage.

L'aménagement des aires qui respecterait des principes du Grenelle semble également ressortir des éléments positifs pour l'image de la voie d'eau : l'idée des bornes électriques pour éviter de faire fonctionner les groupes électrogènes, l'éclairage solaires etc. sont des actions bien perçues par les bateliers qui estiment que ce type de service/approche contribuerait à améliorer l'image du transport par voie d'eau et son acceptation par les riverains de la voie d'eau.

•Les règles d'occupation du stationnement

Il est important de bien définir les modalités du stationnement en termes de durée.

En effet, par le stationnement, les transporteurs évoquent les situations suivantes :

- attente aux abords des écluses,
- stationnement de nuit,
- stationnement de quelques jours, en attente d'un nouveau transport pour éviter les retours à vide,
- stationnement en attente de déchargement : généralement, les bateliers anticipent d'une journée ou deux, la livraison de manière à anticiper un retard qui pénalise l'entreprise qui attend la marchandise,
- stationnement d'un bateau-logement (batellerie artisanale) pendant les périodes de congé, etc. ou de manière plus définitive,
- Les besoins de stationnement sont donc divers, tant en termes de motifs que de durées. De l'avis des transporteurs, certains endroits commencent à connaître une situation de saturation du stationnement, les emplacements deviennent plus difficiles à trouver.

NB : L'offre de stationnement peut exister mais ne plus être adaptée ou localisée de manière adéquate aux besoins actuels.

- les flux peuvent avoir changé,
- les besoins des transporteurs peuvent avoir évolué,
- l'entretien des linéaires de stationnement peut s'être dégradé et rendre finalement, ces endroits inutilisables.

L'organisation d'aires de stationnement répondrait à cette croissance des besoins de stationnement, engendrée :

- par la croissance du trafic,
- l'augmentation du gabarit des bateaux.

- En revanche, les aires doivent être gérées de telle manière à éviter les pratiques de stationnement longues pour des raisons de rotation et d'optimisation de l'usage des emplacements.

- En Belgique, le choix a été d'ouvrir les aires de stationnement à l'ensemble des bateaux, quel que soit leur chargement. Il n'existe pas d'aires dédiées aux TMD. Il ne semble pas que les aires soient tarifées pour assurer une rotation et dissuader le stationnement de longue durée (ex : stationnement sur voirie).

- **La proposition serait de réserver les aires dédiées TMD au stationnement :**
 - ➔ **d'attente de chargement dont la logique est économique : elle conditionne la capacité des bateliers à respecter les échéances fixées par les entreprises. Cette condition est indispensable à l'efficacité économique du transport par voie d'eau,**

 - ➔ **de courte durée (moins de 24h00).**