

Au fil de l'eau

Par [JFB](#) le lun 02/11/2009 - 12:40

Le transport fluvial ne représente que 4,2% du transport des marchandises en Hongrie. Un secteur en développement, certes, mais très lent.

Avec le développement accéléré du transport routier, les moyens alternatifs comme le transport fluvial ont été relégués à l'arrière plan pour ne représenter que 4,2% du transport des marchandises en Hongrie. Pourtant, il offre une solution moins onéreuse, bien moins polluante et représente un moyen de transport 2,5 fois plus efficace que le ferroviaire, deuxième mode de transport le plus coûteux après l'autoroute. Ces données se rapprochent des statistiques européennes selon lesquelles seules 3,3% des marchandises sont transportées via les grands fleuves européens. Pourtant l'UE dispose depuis 2001 de plans d'action sensés répondre aux enjeux de la navigation intérieure, frappée par une récession accrue ces dernières années.

Le Danube, artère de l'Europe

Le Danube, qui couvre environ 800 000 km², relit 3 mers, 80 millions de personnes, 18 nations et cultures différentes, est sans doute le fleuve le plus international d'Europe, symbole de l'attachement communautaire. Le canal Danube-Main-Rhin couvre 3505 km, de Rotterdam à la mer Noire, et s'avère capable de compléter efficacement la navigation maritime, soit le réseau d'export européen le plus important, gage de l'ouverture vers l'Asie et la Russie. Notons que, par le surchargement des ports asiatiques, la navigation européenne pourrait reprendre l'importante place qu'elle mérite. En même temps, le Danube est source de nombreux problèmes politiques, comme le manque de coopération entre les nations, en Europe de l'Est en particulier; économiques, comme l'inégalité de développement des différentes régions, soulevant le problème de la réalisation de projets de développement harmonisés; et écologiques, comme les conflits dûs à la pollution de l'eau, engendrant des dégâts environnementaux d'échelle internationale. Pourtant l'enjeu est important puisqu'il s'agit de l'intégration européenne et mondiale via des canaux géographiques, trésors inaliénables du vieux continent. L'atout logistique de ces données géographiques est incontournable mais, à l'heure actuelle, très peu

exploité. Tandis que l'Europe a formulé en 2001 un plan d'action pour la mise en œuvre d'un transport fluvial efficace, elle ne lui a pas attribué de fonds de développement. Par conséquent, faute d'incitation, les investissements publics et privés manquent cruellement à ce secteur.

Au carrefour de l'Europe

En Hongrie, 85% des 1600km de voies fluviales sont navigables toute l'année, avec toutefois des restrictions de poids, dont 53% pour le bassin du Danube. Cette gracieuse situation géographique permettrait au pays de relier la Mer du Nord à la Mer Noire et de tirer avantage de sa position centrale sur la route fluviale trans-européenne, avantage compétitif extrêmement important pour la Hongrie qui souhaite devenir un centre logistique régional. Notons que parmi les 10 Corridors Helsinki, réseaux de voies de transport stratégiques pan-européens, 4 traversent la Hongrie, dont le 7e corridor, le Danube, reliant l'Allemagne à la Mer Noire.

Malheureusement, le manque d'infrastructures développées et attractives, l'absence de politique de développement harmonisée et l'état du lit des fleuves, non-conforme aux directives européennes, freinent l'exploitation efficace de ces ressources naturelles.

La Hongrie ne fait pas exception puisque, conformément aux tendances de l'UE, les investissements nationaux et internationaux négligent le secteur de la navigation. Les projets de développement et d'investissement se concentrent sur le secteur routier, nécessitant proportionnellement le plus de ressources financières mais produisant à court terme le plus de bénéfices politiques ou financiers. Deux conceptions s'affrontent donc une fois de plus entre un choix à court ou à long terme. C'est pourquoi la Hongrie manque des infrastructures nécessaires au développement du transport fluvial. Elle manque notamment de ports stratégiques puisqu'il n'en existe que 8 dans tout le pays, dont la plupart sont encore en construction à l'heure actuelle, mais aussi d'espaces transitoires. Il est à noter que la proportion des marchandises transportées sur les fleuves concerne en particulier les produits métallurgiques et agricoles.

Un secteur en plein développement

Même si le secteur de la navigation fluviale a réalisé une croissance négative en 2008 (-1,2%), il compte parmi les secteurs les plus prometteurs, tant du point de vue commercial que touristique. L'une de ces branches en plein essor est le

transport Ro-Ro, mode de circulation de marchandises alliant le trafic routier au transport fluvial en embarquant des camions sur les bateaux. En ce qui concerne le secteur touristique, Mahart Passnave Kft., qui assure le transport fluvial des passagers depuis un siècle avec 500 000 clients par an, dont 20% d'étrangers, prévoit l'évolution de la navigation hydroptère (via un type de bateau dont la coque s'élève et se maintient en équilibre hors de l'eau à partir d'une certaine vitesse) capable de fournir des services rapides et de qualité aux passagers.

La navigation intérieure est donc dotée d'un grand potentiel. Les coûts modérés, l'élargissement du secteur des transports, la protection de l'environnement, le développement de l'infrastructure et du tourisme, le renforcement des relations internationales sont générateurs d'effets de «spill-over» économiques, accélérateurs de la croissance nationale. Il est temps en effet de regarder les bénéfices à long-terme et d'investir dans la navigation fluviale.

Kata Bors

- 2 vues

Catégorie

Agenda Culturel