

■ 4 QUATRIEME PARTIE : redévelopper la culture fluviale, en complémentarité avec les ports et les autres modes de transport

4.1 La complémentarité des modes de transport de marchandises : un enjeu de compétitivité

Au-delà du projet économique et d'infrastructure, le projet de canal Seine Nord pose la question de la politique de transport de marchandises. En effet, au contraire de la grande majorité des autres projets d'infrastructure qui sont mixtes fret/voyageurs, les projets fluviaux sont destinés principalement au transport de marchandises. Le transport de marchandises est un élément majeur de la compétitivité d'un pays dans une économie mondialisée. Les enjeux pour la croissance et l'emploi sont considérables. En 2012, en France, les dépenses de transports de marchandises correspondent à plus de 60 milliards d'euros (3% du PIB). Le transport routier de marchandises représente à lui seul 400000 emplois directs.

Le dynamisme de la route est confronté à des phénomènes de concurrence déloyale et au défi de la transition énergétique. Le fret ferroviaire engage des efforts importants pour se relancer. Le fluvial après le déclin des années 70 connaît depuis 10 ans une croissance continue. Pour répondre à ces évolutions, le transport de marchandises a fait l'objet de nombreux débats, missions, assises depuis plusieurs années : groupe de travail du Sénat sur l'avenir du fret ferroviaire en 2010 (Rapport de M.Grignon), Livre blanc de la mobilité durable sur la France et le transport de marchandises (IESF/TDIE-2011), Assises du ferroviaire en 2011, Etats généraux du transport routier de marchandises en 2010... Par ailleurs, la loi du 3 août 2009 (Grenelle) a fixé un objectif de report modal : faire passer la part modale du non-routier et non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022. Au niveau européen, un livre blanc pour les transports, établi en mars 2011, fournit une vision à l'horizon 2050, encourageant le report modal vers le fer et la voir d'eau. Ces débats conduisent à des plans d'action comme l'engagement national pour le fret ferroviaire en 2009. Cependant, peu de réflexions ont conduit à une vision globale sur la place du transport de marchandises en matière de transition énergétique, d'emploi et de compétitivité.

Le débat sur la transition énergétique a traité de la mobilité durable (enjeu 6). Pour cet enjeu du débat (enjeu 6), la synthèse présentée en septembre 2013 prévoit de « mettre en place un plan d'action concret pour inverser la tendance actuelle et engager un véritable report modal, en encourageant le transport de marchandises par les voies navigables et ferroviaires existantes et à créer, particulièrement sur les longues distances, en favorisant, notamment par la voie tarifaire, le transport combiné et le wagon isolé, et en développant la logistique urbaine. »

Les nombreux échanges sur le transport fluvial menés au cours de la mission démontrent la nécessité d'un tel plan d'action concret. Il est nécessaire d'afficher des objectifs ambitieux, basés sur la complémentarité des différents modes de transport. Inscrit dans une politique nationale, le choix de la répartition entre modes de transport dépend de plusieurs objectifs :

- Engager le pays dans la transition énergétique : ceci conduit à moyen terme au report modal vers des modes de transport plus économes sur des distances appropriées à chaque mode. Ceci engage aussi une politique d'économie d'énergie dans chacun des modes de transport.
- Garantir la compétitivité et la fiabilité des flux d'approvisionnement des milieux économiques.
- Assurer les conditions sociales, la formation et l'emploi et anticiper les évolutions de chacune des professions.

L'atteinte de ces objectifs nécessite de définir le mode de pertinence de chaque mode, de préparer leurs évolutions et de proposer des innovations. Les années à venir verront des répartitions nouvelles qu'il faut accompagner et anticiper notamment en matière sociale.

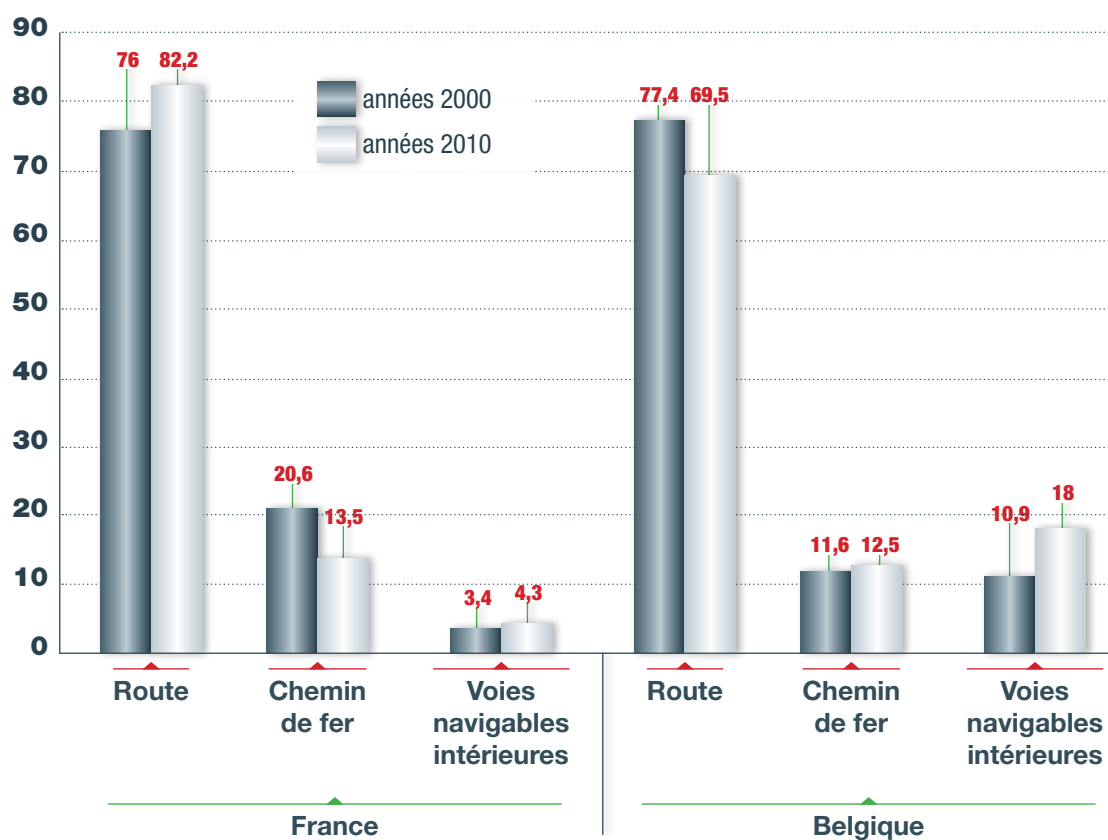
Les différents modes de transport sont complémentaires. Le principe général doit être de reconnaître le domaine de pertinence de chacun. Ce domaine de pertinence peut être défini à la fois par la distance mais aussi par les caractéristiques du territoire desservi (urbain ou non, proche ou non d'un port...). Ainsi, le transport routier semble pertinent sur les parcours terminaux ou des courtes distances (150 kilomètres), en dehors des environnements urbains. Le domaine fluvial est limité par le réseau, efficace sur de grandes distances et peut profiter d'une voie d'eau présente en milieu urbain. Le ferroviaire bénéficie d'un réseau important, utile sur de longues distances, il doit par contre s'insérer dans des points de réseau fort sollicités.

4.2 Les évolutions de répartition modale en France montrent des différences significatives avec nos voisins

4.2.1 La France a eu une évolution très différente de la Belgique en matière de répartition modale

La répartition des parts modales entre la France et la Belgique est éclairante. Elle montre pour la Belgique une part modale en forte progression pour le fluvial sur 10 ans, avec une baisse de la part modale de la route. Pour la France, l'évolution est marquée par le dynamisme du transport routier.

Des actions fortes sont donc possibles pour encourager le report modal.



Source : Eurostat
répartition modale France/Belgique 2000/2010

4.2.2 Le transport fluvial en France : une dynamique de croissance enclenchée, mais limitée par le réseau actuel

Depuis les années 2000, le transport fluvial français de marchandises a poursuivi et consolidé son redressement et son renouveau. Des potentiels de croissance sont possibles par un investissement dans une cale à grand gabarit, qui sera possible par la création d'un effet réseau lié à l'ouverture du Canal Seine Nord Europe

Un réseau fluvial français dominé par le petit gabarit

La France a un réseau fluvial dominé par des voies de petit gabarit accessibles aux bateaux de type Freycinet.

Tableau de synthèse	Unité	Source	PAYS-BAS	ALLEMAGNE	BELGIQUE	FRANCE
Voies navigables	km	IWT Funding	5 046	7 354	1 516	6 700
Voies navigables d'importance internationale	km	IWT Funding	2 398	5 224	931	1 730
Part des voies navigables d'importance internationale	%	Calcul	48%	71%	61%	26%
Flotte – capacité d'emport	Milliers de t	CCNR – 2008	5 930	2 621	1 959	1 073
Flotte – capacité d'emport moyenne par unité	T	VNF – 2008	1 414	1 252	1 137	827
Transport fluvial de marchandises	Milliards de t.km	Eurostat - 2009	35 656	55 652	7 087	8 673
Part modale	%	Eurostat – 2009	31%	12%	14%	4%
Transport fluvial de marchandises par pavillon	Milliards de t.km	Eurostat – 2007	67,511	28,417	17,963	6,403
Trafic d'échange de la France avec les pays voisins (cumul importations + exportations)	Millions de t	VNF - 2009	10,51	6,79	8,19	

Source : Evolution de l'activité du transport fluvial en France de 2000 à 2010 – CETE Nord Picardie – 2011.

Une réduction de la longueur du réseau depuis 2000

L'investissement dans la voie d'eau est faible en France au regard des investissements réalisés pour le mode routier et ferroviaire. Les dépenses d'investissement de VNF (hors études liées au CSNE) sont de l'ordre de 200 millions d'euros par an pour un budget total Transports de l'Etat en 2013 de plus de 4 milliards d'euros. Entre 1999 et 2009, la France a perdu 414 kilomètres de voies fluviales du point de vue de la navigabilité. Même si ce phénomène touche principalement les petits gabarits, il n'a pas été compensé dans la même mesure par une augmentation des voies à grand gabarit (+ 42 kilomètres en 10 ans).

En 2012, avec 31,7 millions de tonnes, le trafic sur le périmètre Seine Escaut représente les deux tiers du trafic national. Les sections entre Rouen et Paris et entre Lille et la Belgique portent le trafic le plus dense.

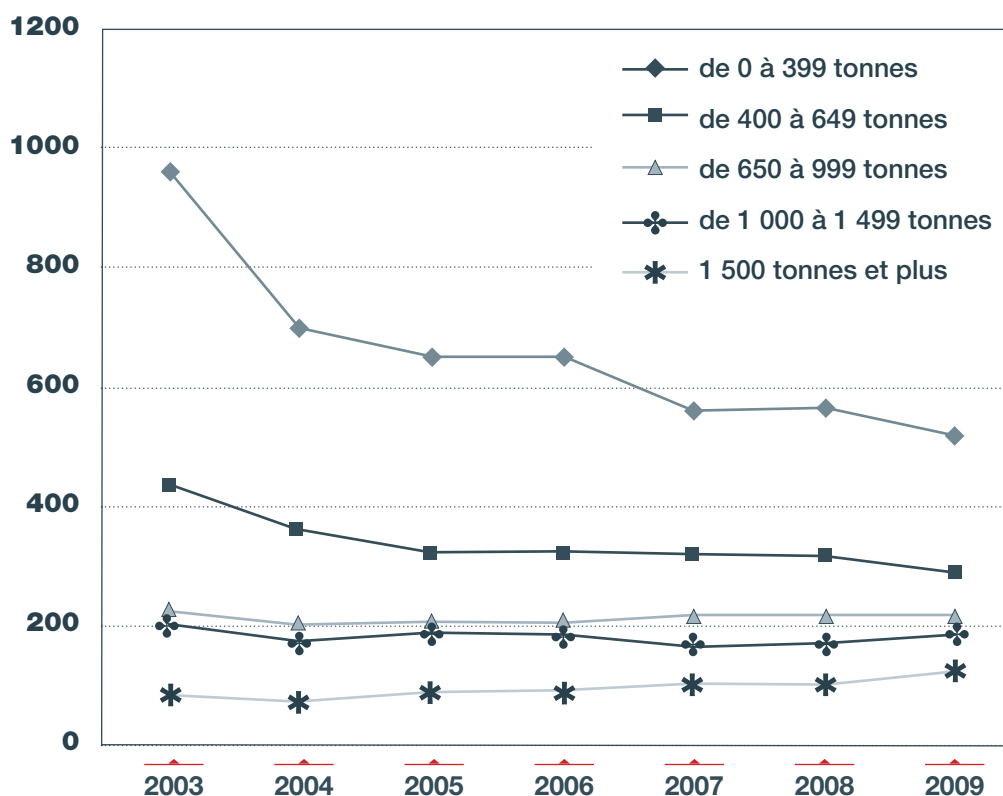
Un fort rebond du trafic depuis 1995, porté par le grand gabarit

Après une chute dans les années 1970, la croissance du trafic entre 1995 et 2012 a été de 38 % sur le périmètre Seine-Escaut. Cette croissance est en partie liée aux investissements réalisés principalement grâce à l'effort croisé de l'Etat et des Régions dans le cadre des CPER, qui ont permis de fiabiliser le réseau et d'en améliorer la capacité, ce qui permet de bénéficier d'un réseau en bon état.

L'effectif d'artisans bateliers s'est stabilisé. Les artisans bateliers représentent 60% du marché du transport fluvial. La part des compagnies fluviales représente les 40% restant. Hors plaisance et transport de passagers, la batellerie affichait environ 5 300 emplois en 2008.

Cette croissance des trafics marque des disparités entre le réseau à grand gabarit en très forte croissance (+ 51 %) et le réseau à petit gabarit en stagnation. Les acteurs économiques rencontrés par la mission expliquent cela par la baisse du volume de la cale à petit gabarit (âge important des bateaux, difficulté d'investissement dans des bateaux neufs). La massification (compétitivité) et le développement du trafic conteneur justifie la croissance du grand gabarit. Les bateliers souhaiteraient désormais investir dans une cale à grand gabarit, en particulier sur des bateaux de 110 à 135m (plus de 1500 tonnes). En effet, l'investissement initial est acceptable, le coût à la tonne transportée est compétitif par rapport à la route, les conditions de logement sont plus confortables que les petits gabarits. Or, le manque d'interconnexion Seine/Escaut réduit ces bateaux à un marché limité ce qui induit un risque fort et donc un enchérissement du financement.

Évolution de la flotte (Nombre de bateaux)



Source: VNF - SOeS

Concernant les types de trafic, les filières conteneurs mais aussi des filières émergentes essentiellement dans la filière recyclage/déchets ont porté la croissance. Les trafics traditionnels de céréales et de matériaux de construction se maintiennent.

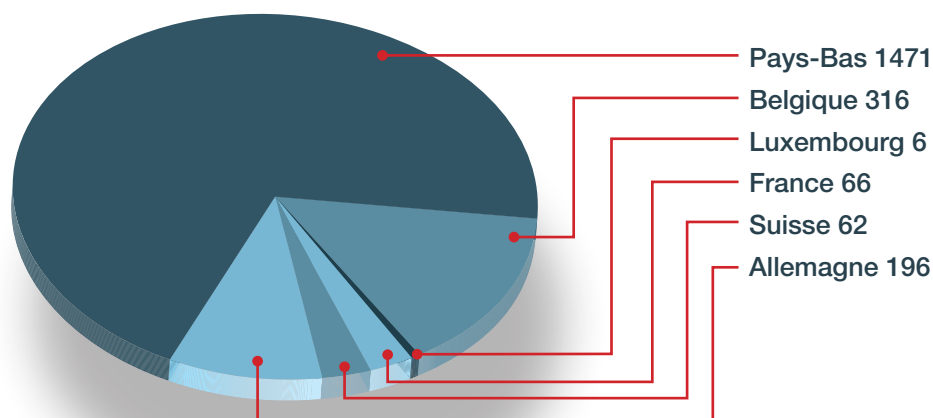
En revanche, le trafic fluvial français reste marqué également par une faible part modale dans les trafics des ports maritimes en comparaison aux autres ports européens, ce qui est un potentiel fort de croissance pour le fluvial, comme le montre l'axe Seine.

Les évolutions à venir : innovation et anticipation du Canal Seine Nord Europe

Le Canal Seine Nord Europe conduit à préparer des investissements dans la cale

Les acteurs de la batellerie et de la logistique rencontrés par la mission ont montré un dynamisme et la volonté de s'adapter à l'ouverture du Canal Seine Nord Europe. La flotte actuelle est insuffisante pour irriguer une telle infrastructure. 250 bateaux supplémentaires à grand gabarit seraient nécessaires selon VNF. Les parts de marchés de chantiers de construction de bateaux français restent relativement modestes sur le segment de la construction de grand gabarit. Le projet de CSNE fait émerger des besoins quant à l'adaptation de l'offre de construction navale fluviale française, avec le développement prioritaire d'activités de conception et d'équipement de coque pré-construite. L'exemple du projet de développement du chantier fluvial de Corbehem, en lien avec la communauté de communes Osartis, est un exemple des effets bénéfiques possibles du projet.

Répartition des bateaux construits par pays entre 2000 et 2011



Source: IVR

L'appel à Manifestation d'Intérêts de VNF en vue du chantier Seine Nord

La construction du Canal nécessitera 15 millions de tonnes de matériaux et équipements. Un Appel à Manifestation d'Intérêts a été lancé par VNF en 2012, dans l'optique d'utiliser le Canal du Nord pour l'approvisionnement du chantier.

L'objectif est triple :

- Anticiper l'augmentation nécessaire de la cale, en commençant la construction de bateaux en amont de la mise en service du canal.
- Amorcer le report modal des flux des industriels picards vers CSNE, en les incitant à utiliser le canal du Nord pendant la phase de chantier, grâce au retour des bateaux pour le chantier (qui seraient sinon effectués à vide). Les flux visés sont particulièrement des transports de céréales et de conteneurs.
- Contribuer à diminuer les coûts d'approvisionnement du chantier en utilisant un mode massifié et en créant des synergies avec les chargeurs locaux sur les flux retour.

Cette démarche permet de créer un certain nombre de synergies en amont de la mise en service et de limiter le manque de bateaux à l'ouverture du Canal.

Plusieurs éléments sont à prendre en considération :

- Les bateaux impliqués ne pourront pas être à grand gabarit. En revanche, ils pourraient être conçus pour être assemblables en convoi, latéralement notamment, à la mise en service. Leur cale devra pouvoir accepter tant du vrac que des conteneurs.
- La création de ces nouveaux bateaux, en partie rentabilisés pendant la phase chantier avec un trafic granulat assuré, pourrait être une opportunité de développer de nouvelles motorisations plus économes, innovations qui pourraient bénéficier ensuite à l'ensemble de la cale neuve.
- Des quais devront être construits le long du canal du Nord, adaptés au déchargement de granulats et au chargement de conteneurs (24 à 48 EVP).

VNF a reçu un accueil très satisfaisant à cet appel puisque 14 réponses ont été reçues dont 7 étrangères.

Petit gabarit : réinvestir et innover

L'innovation en matière fluviale est actuellement active pour aller vers plus de compétitivité. Différents thèmes font l'objet de projets :

- Le recours à une propulsion nouvelle, en particulier le Gaz Naturel Liquéfié. L'Europe porte des projets de développements dans ce domaine via le programme Masterplan LNG. Le bassin Seine-Escaut pourrait être très intéressant de par la construction en cours d'un terminal méthanier à Dunkerque
- Le recours à des bateaux innovants en petits gabarits : projet Freycinet 2000, projet BlueLineLogistics en Flandre pour accroître la capacité d'emport de conteneurs,
- La possibilité d'utiliser un transport par palette et optimiser le chargement/ déchargement
- Ces projets montrent les possibilités par l'innovation d'accroître la compétitivité du transport. Il ouvre une nouvelle perspective au petit gabarit, essentiel dans le cadre du programme Seine Escaut.

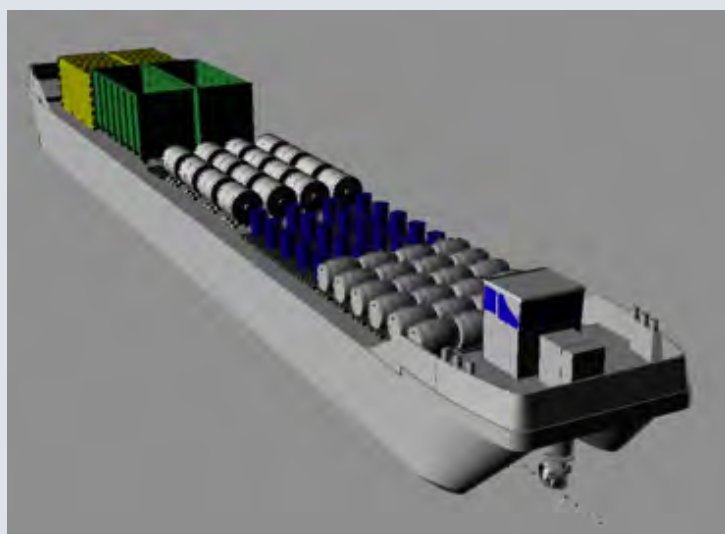
Les bateaux innovants petits gabarits

Des besoins ont été identifiés pour mieux s'adapter au transport de palettes et de palettes conteneurisées, et à la production en flux tendus, qui sont des demandes fortes des chargeurs de la filière automobile, de la grande distribution, et de l'industrie en général. Ceci conduit à la mise en œuvre des navettes de faible emport, rapides, fréquentes et optimisées pour le chargement de palettes, qui seraient utilisées comme lien fluvial entre des fournisseurs en bord à voie d'eau et l'usine d'assemblage.

Un exemple en Flandre : une plate-forme logistique pour le transport de marchandises palettisées est en cours de développement par la société Blue Line Logistics. Celle-ci comprendra des hubs logistiques combinées avec des petits bateaux de navigation intérieure / barges.

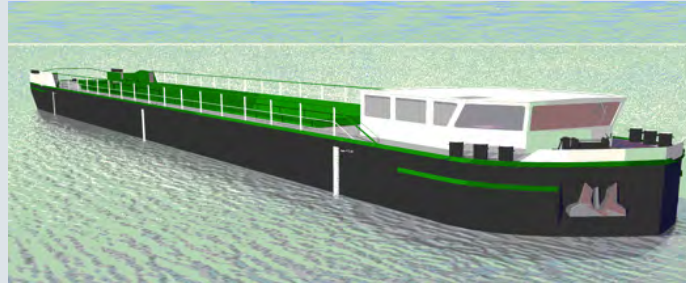
L'un des objectifs est d'apporter une réponse à la congestion liée au transport routier, principal mode de transport de marchandises palettisées dans cette région, en s'appuyant sur les voies navigables intérieures.

Des bateaux spécifiques sont donc en cours de développement pour mieux répondre aux spécificités du transport de marchandises palettisées.



Modélisation de bateau pour les marchandises palettisées

Un exemple dans les Vosges : les problématiques de chargement / déchargement des unités fluviales et d'optimisation des capacités d'emport des gabarits Freycinet ont également permis de stimuler l'innovation. L'unité fluviale développée par un chantier français pour assurer le transport de tout-venant sur le canal des Vosges (entre Chavelot et Thaon les Vosges) permet d'optimiser la capacité de chargement, présente une cale coffrée facilitant le déchargement (sans ramassage) ainsi qu'un poste de pilotage et un système de propulseur à l'avant pour faciliter l'exploitation avec 1 seul marinier



4.2.3 La complémentarité avec le fret ferroviaire et routier

Relancer le fret ferroviaire, développer les autoroutes ferroviaires

En matière ferroviaire, le ministre délégué chargé des transports de la mer et de la pêche a lancé en septembre 2013 une conférence sur le fret ferroviaire. Cinq groupes de travail sur les thèmes structurant du fret vont permettre dans un cadre partenarial d'engager cette réflexion :

- domaine de pertinence du fret ferroviaire : cadre économique et réglementaire, articulation avec les autres modes
- fret de proximité et action des acteurs locaux
- fret ferroviaire et grands ports maritimes
- fret ferroviaire et utilisation de l'infrastructure
- Innovation technologique et évolution de la réglementation.

L'annonce en septembre du lancement de deux nouvelles autoroutes ferroviaires illustrent également la volonté de redonner une nouvelle place au fret ferroviaire.

Dans ce cadre, la complémentarité fer/voie d'eau est à étudier. De premières expériences en Alsace notamment, montrent pour certains trafics l'intérêt de la complémentarité, même en pré/post-acheminement. Les plateformes multimodales comme Delta 3 à Dourges sont d'autres exemples.

La convergence du rail et du fluvial, l'exemple Brasseries Kronenbourg

Brasseries Kronenbourg démontre la pertinence du schéma multimodal rail/fluvial pour le pré-acheminement qu'il opère dans le cadre de l'exportation de conteneurs vers le Moyen-Orient au départ de son usine d'Obernai.

Des navettes ferroviaires, d'une capacité de 30 EVP, parcourent 36 kilomètres pour rejoindre le port de Strasbourg, à raison de trois à cinq rotations par semaine.

Les conteneurs sont ensuite transbordés sur barges et remontent le Rhin jusqu'à Anvers ou Rotterdam avant un voyage maritime. Au cours de la première année, 109 navettes ferroviaires ont ainsi été expédiées, soit près de 3 300 EVP. En comptant le positionnement des conteneurs vides à l'usine, ce sont environ 6 500 poids lourds retirés du réseau routier.

Au-delà de ses qualités environnementales, cette organisation présente pour l'entreprise une alternative au transport routier et permet de mieux lisser les opérations de chargements et de déchargement.

Le transport routier de marchandises, confronté à des évolutions majeures, prépare son adaptation

Le transport routier est notamment confronté à une concurrence déloyale, au défi de la transition énergétique et à l'engorgement des axes routiers autour des métropoles. Les conclusions des Etats généraux des transports routiers en 2011 ont souligné l'importance du volet social. Au niveau européen, la France a lancé une initiative le 5 décembre 2013 envers le Conseil pour lutter contre le dumping social. Une grande conférence européenne sur le transport routier est proposée en France pour 2014.

Pour relever le défi de la transition énergétique, le transport routier s'est fortement engagé : investissement dans des matériels économes, engagement de démarches volontaires comme la charte d'engagement volontaire « Objectif CO2 – Les transporteurs s'engagent ». Cette charte signée au 1er janvier 2013 par près de 800 entreprises, implique plus de 100000 conducteurs. Cette démarche volontaire montre les capacités d'adaptation de la profession routière.

Dans le contexte actuel, de nombreux enjeux sont donc à traiter pour la profession routière. Face à cette situation, le ministre délégué chargé des transports de la mer et de la pêche a reçu en novembre 2013 les représentants de la profession, avec l'engagement d'un plan de modernisation et de compétitivité en faveur du transport routier. Le domaine de pertinence du transport routier pourra être un enjeu de cette concertation. La complémentarité avec les autres modes est déjà évidente. Le transport routier assure le pré/post acheminement depuis les plateformes multimodales (ports intérieurs, ports à sec...). Il peut étendre son domaine par le développement des autoroutes ferroviaires.

4.3 L'état des actions de politiques publiques en matière fluviale

Les services de l'Etat (CETE Nord Picardie en particulier) ont recensé les différentes aides en matière d'aide au transport fluvial et au report modal (voir en annexe). Il est intéressant de noter les différences notamment par rapport au cas belge, où une forte augmentation de la part modale fluviale a été constatée depuis 10 ans.

Pour la France, deux dispositifs viennent d'être renouvelés dans un nouveau cadre. Il s'agit du plan d'aide au report modal (PARM) 2013-2017 et du plan d'aide à la modernisation et à l'innovation 2013/2017 (PAMI) doté de 22,5M€. Pour le PARM, l'objectif est de susciter la demande du transport fluvial et l'expérimentation à la mise en place effective de logistique fluviale. La liste des bénéficiaires potentiels est large : chargeur, logisticien, organisateur de transport, manutentionnaire et gestionnaire de plate-forme multimodale. Le PAMI vise à offrir une aide aux entreprises pour moderniser la cale existante.

Une politique française portée vers la batellerie, des politiques belges portées vers les équipements des ports fluviaux

Les cas à l'étranger montrent souvent un montant d'aide globale plus important. Mais la caractéristique marquante est que les aides au report modal concernent fortement les investissements dans les quais et ports fluviaux, alors que la politique française est principalement axée sur le soutien à l'investissement dans la cale à l'exception du PARM 2013-2017. L'investissement dans des structures portuaires peut engager durablement du trafic fluvial.

Veiller à la compétitivité du transport fluvial

Il s'agit de veiller à la compétitivité du transport fluvial. De nombreux facteurs sont évoqués comme pénalisants. Celui qui est récurrent concerne la tarification de la manutention dans les ports maritimes. En effet, les transports combinés nécessitent de manière générale une manipulation de plus. En conséquence, leur compétitivité est moindre. Dans les ports étrangers, des systèmes de mutualisation des coûts permettent de rendre équivalent pour le chargeur le mode de transport. Ceci renforce les modes massifiés, tout en préservant les possibilités de transports routiers sur des distances plus réduites, au départ du port lui-même ou des plateformes multimodales intérieures. Les Pays Bas ont par ailleurs pour le dernier projet d'extension du port de Rotterdam (Maasvlakte 2) imposé la répartition modale (un tiers par mode pour les 3 modes).

4.4 Propositions pour renforcer la complémentarité des différents modes de transport de fret

Le Canal Seine Nord Europe ouvre une opportunité forte de report modal. Il pose la question plus générale de la politique de transport.

Proposition n°7 : une politique de report modal vers la voie d'eau et le fer qui assure la complémentarité avec le transport routier

Fixer un objectif de répartition modale à l'horizon 2030, définir les domaines de pertinence de chaque mode

L'objectif de la loi Grenelle de 2009 25% de part modale hors routier ou aérien à l'horizon 2022 est un objectif qui paraît très ambitieux au regard du niveau actuel. Les échanges tenus lors de la mission de reconfiguration ont de plus souligné le développement certain mais à un rythme relativement lent des trafics fluviaux.

Aussi, il pourrait être proposé de replacer le débat à un objectif éventuellement plus ambitieux mais à l'horizon 2030, en lien notamment avec l'ouverture du canal Seine Nord Europe et sa montée en charge progressive à partir de 2023. La fixation de cet objectif va de pair avec la définition du domaine de pertinence de chacun des modes de transports

Concernant la formation, l'accompagnement des jeunes professionnels

En cohérence avec la relance de la formation des métiers maritimes, soutenir les formations des métiers fluviaux, ainsi que l'accompagnement des enfants de bateliers.

Etudier les dispositifs d'accompagnement des jeunes bateliers, mais aussi des jeunes entreprises routières

Concernant les zones en bords à voie d'eau et terminaux intermodaux

L'exemple belge, montre que l'appui des bords à voie est un levier fort pour pérenniser le recours à la voie fluviale. Diverses propositions sont possibles :

- Encourager l'utilisation de la voie d'eau par des dispositions du type zone franche.
- Développer une politique d'appui aux investissements liés au matériel portuaire en s'inspirant des modèles flamand et wallon

Concernant le choix du mode fluvial ou combiné

Sur la période 2008-2012, un plan d'aide au démarrage des services de transport combiné a été lancé avec un budget de 5 à 10M€/an. Ce dispositif a connu un bilan en demi-teinte avec deux dossiers appuyés en matière ferroviaire et aucun en fluvial. Le recours à la voie fluviale ou au transport combiné est ralenti par un effet d'apprentissage. Aussi, des dispositifs de communication puis d'accompagnement pourraient être relancés. L'information est une donnée essentielle. Un système permettant d'afficher précisément les temps de trajet et de coût par mode, sur le modèle des plateformes d'information en transport urbain, pourrait être mis en place.

Par ailleurs, des mesures incitatives au transport combiné (la proposition de réduction de l'écotaxe pour les pré et post-acheminements des plateformes combinés) en lien avec le domaine de pertinence de chacun des modes de transport est à étudier.

Enfin, il s'agit, de manière large, de renforcer la compétitivité des modes combinés. Différents facteurs existent comme la possibilité de mutualiser les coûts de manutention dans les ports maritimes.