

PARLONS FLUVIAL



LE JOURNAL DE LA CHAMBRE NATIONALE DE LA BATELLERIE ARTISANALE

Novembre 2017



DANS CETTE ÉDITION #2

LA SEINE AU SERVICE DE LA LOGISTIQUE URBAINE DES TERRITOIRES ▼

COMMENT AMÉLIORER LA PART MODALE DU TRANSPORT FLUVIAL ? ▼



© Remy Picard

Le développement d'une logistique moderne et efficace doit permettre d'acheminer dans des conditions optimales les marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville. Son organisation vise à la fois la recherche de l'efficacité et l'insertion urbaine. Dans cette dynamique, le fleuve, présent au cœur des grandes agglomérations, offre une alternative efficace et écologique pour relever les défis de la logistique urbaine.

À lire page

02

REPRÉSENTER LA BATELLERIE ARTISANALE P.02

DÉFENDRE LES BATELIERS ET LEURS INTÉRÊTS P.06

ACCOMPAGNER LA PROFESSION FLUVIALE P.10



La France dispose du réseau fluvial navigable européen le plus étendu, mais sa part modale n'a pas augmenté de manière significative depuis de nombreuses années et les capacités de son réseau restent largement sous-exploitées. La



© Corinne Robin

compétitivité des transports alternatifs est l'élément clé du report modal. Vouloir assurer un report modal vers la voie d'eau nécessite de lui donner les moyens de se développer et d'être économiquement performant.

À lire page

12

LA SEINE AU SERVICE DE LA LOGISTIQUE URBAINE DES TERRITOIRES

Aujourd'hui, les impératifs économiques et environnementaux se conjuguent pour réévaluer le rôle du fleuve dans la desserte des grandes agglomérations, autant à l'échelle des arrière-pays maritimes que pour la logistique urbaine. À l'heure de la densification des villes et de la démultiplication des livraisons de marchandises, la solution ne peut plus être uniquement sur les routes.



Le dynamisme et la prospérité économique de la métropole parisienne sont intimement liés aux échanges qui animent la ville et qui répondent aux besoins de sa population, de ses entreprises et de leurs activités économiques. La logistique est ainsi au cœur du fonctionnement des espaces urbains et est un élément majeur de l'attractivité du territoire métropolitain et de la compétitivité des commerces et entreprises qui y sont implantés⁽¹⁾.

Pour autant, l'environnement de la zone dense francilienne doit encore être amélioré. Ses habitants aspirent légitimement à un cadre de vie sain et apaisé, qui s'accommode mal des nuisances aujourd'hui générées pour partie par le transport et la livraison de marchandises (bruit, pollution directe, cohabitation avec les autres usagers de l'espace public).

La route constitue le mode d'acheminement le plus largement utilisé, avec 90 % des flux de marchandises, et l'on estime que 20 % des véhicules

en circulation dans Paris sont dédiés au transport de marchandises, ce qui représente 1,5 million de mouvements (livraisons et enlèvements) par semaine.

Le développement d'une logistique moderne et efficace doit ainsi permettre d'acheminer dans des conditions optimales les marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville. Son organisation vise à la fois la recherche de l'efficacité et l'insertion urbaine.

Cette démarche doit articuler des actions aux différents maillons de la chaîne logistique. Au niveau régional, il convient de développer les modes de transports multimodaux pour l'approvisionnement de Paris. Au niveau local, il s'agit d'organiser la diffusion des marchandises dans les quartiers de la capitale.

Dans cette dynamique, le fleuve, présent au cœur des grandes agglomérations, offre une alternative efficace et écologique pour relever les défis de la logistique urbaine.

En effet, pour un même itinéraire le transport fluvial consomme 5 fois moins d'énergie que le transport routier et 2 fois

moins que le transport ferroviaire. Sans nuisances sonores et plus sûr, le trafic fluvial pourrait être triplé en Île-de-France selon Ports de Paris, ce qui permettrait de délester le trafic routier de 2 millions de camions par an⁽²⁾. De plus, du bateau Freycinet de 300 tonnes au convoi poussé de 5 000 tonnes, de nombreux gabarits existent et sont adaptés aux besoins des chargeurs.

Plusieurs grandes enseignes pratiquent déjà le transport fluvial entre Le Havre et les ports franciliens. Le fret fluvial s'arrête malheureusement souvent aux portes de Paris (Bonneuil-sur-Marne dans le Val-de-Marne, Gennevilliers dans les Hauts-de-Seine) et la desserte de l'Île-de-France se poursuit par la route.

Ce goulet d'étranglement tient à des éléments propres aux grandes agglomérations et à Paris en particulier. En effet, la Seine est à la fois une voie pour les hommes et pour les marchandises. Y cohabitent déjà sur ses eaux : particuliers, sports nautiques, navettes régulières (Batobus) et bateaux-mouches. Le

transport de marchandises vient donc se « greffer » sur un trafic léger certes mais diversifié et dont les intérêts ne convergent pas forcément vers ceux du fret.

Développer la part du trafic fluvial de marchandises en Île-de-France réclame donc d'intégrer les infrastructures et les flux dans un environnement exigeant : le cœur de Paris avec son architecture, son tourisme, etc. L'attention portée aux émissions de polluants atmosphériques, au bruit, à l'aspect visuel des sites portuaires prend donc ici également toute son importance.

En outre, le partage de l'espace dans le temps entre activité portuaire et loisir est l'un des axes de développement des ports de la Ville de Paris. Les conflits de passage au niveau des ponts sont une contrainte forte à gérer et peuvent devenir un frein au développement du transport fluvial. De même, afin d'éviter la concentration du trafic routier et de rapprocher les ports des lieux de destination, les sites doivent être répartis de façon équilibrée le long de la Seine.

Le cadre dans lequel s'effectue la distribution des marchandises dans Paris et le développement du fret fluvial sont donc à penser à long terme, en prenant en considération les facteurs et exigences tant des riverains que des acteurs logistiques.

Le coût des investissements nécessaires pour la mise en oeuvre d'une logistique fluviale est toutefois compensé par les bénéfices qu'elle apporte en matière de développement durable et de qualité de vie, grâce à la réduction significative des nuisances.

Car faire appel au transport fluvial, c'est⁽³⁾ :

- réduire la part affectée au transport routier et diminuer d'autant les nuisances (congestion, nuisances sonores et pollution atmosphérique) liées à la circulation des camions en milieux urbains et périurbains,
- réduire la consommation de carburant et des émissions de CO₂,
- planifier les livraisons grâce à la proximité des conteneurs de

l'entrepôt client, en améliorant la réactivité et l'optimisation de la manutention,

- transporter et stocker en même temps les marchandises et ce quelque soit leur volume,
- respecter les délais, même au cœur des agglomérations,
- assurer une sécurité maximum et réduire les vols ou dégradations des marchandises.

La logistique fluviale se développe actuellement sur de multiples filières comme la distribution urbaine de produits de grande consommation ou le transport de déchets. Le maintien de quais dans les villes, partagés avec d'autres activités ou dédiés à la logistique urbaine, a permis la réalisation de ces projets. Sur ces quais



D'après une étude menée par l'Ademe, le recours au transport fluvial permet à l'entreprise Franprix d'émettre 35 % de CO₂ de moins que lorsque toutes ses marchandises passaient par la route.

peuvent s'organiser le transport des marchandises en ville, leur mutualisation, leur groupage et dégroupage.

En France, des initiatives existent. A Paris, le transport fluvial de palettes avec l'entreprise Point P permet d'éviter 2 000 camions par an. Le transport de déchets par voie fluviale du centre de Paris vers les ports de Gennevilliers, mis en place par PAPREC Recyclage, a généré une réduction de 18 tonnes de CO₂. La distribution fluviale urbaine de produits de grande consommation par Franprix, a quant à elle, permis d'éviter 450 000 km de transports routiers par an et de réduire 35 % des émissions de CO₂ sur la chaîne logistique complète de l'opération « Franprix entre en Seine ». Les possibilités sont extrêmement variées et ouvrent la voie à de nouveaux modèles économiques plus rentables, plus respectueux de l'environnement et des citoyens.

Le fleuve a donc toute sa place pour

améliorer la performance de la chaîne logistique. Pour cela, il convient de :

- développer une chaîne logistique adaptée au fluvial : conteneur, terminal à conteneur, chargement, transport, déchargement, livraison ;
- Développer des projets de logistique fluviale : aménagement de quais, stockage, préparation de commande ;
- Privilégier le dialogue entre logisticiens et acteurs de la voie d'eau ;
- Bâtir des offres en mettant les acteurs autour de la table et limiter les ruptures de charge ;
- Travailler sur la mobilité et sur les flux, favoriser la mutualisation des moyens et espaces logistiques disponibles, utiliser l'ensemble des infrastructures disponibles sur le grand comme sur le petit gabarit en maintenant un haut niveau de service (amplitude horaire, tirant d'eau garanti, etc.).

C'est avec un réel accompagnement que le fleuve, artère des grandes agglomérations, offrira une alternative efficace et écologique pour relever les défis de la logistique. Un triple défi doit donc être relevé : assurer la circulation des biens, en réduisant les nuisances qui y sont liées et en favorisant le report modal.

On imagine alors facilement la transposition d'une solution logistique telle que celle proposées par Franprix, sur le Rhône ou la Saône, pour desservir les arrondissements du centre Lyonnais, voire des villes de la vallée du Rhône qui sont traversées par le fleuve et qui pourraient également bénéficier des atouts du transport fluvial.

Le transport intermodal incluant une partie fluviale concourt au développement durable, permet le désengorgement du trafic routier et s'inscrit pleinement dans la logique du Grenelle de l'environnement et la politique de transport des villes.

Cette intermodalité reste pourtant à développer pour inciter plus d'entreprises à investir ce secteur et à adapter leur chaîne logistique en fonction des spécificités fluviales.

⁽¹⁾ source : Charte de logistique urbaine durable,

⁽²⁾ source : Transport&Distribution (Sia Partners),

⁽³⁾ source : France Nature Environnement.

TRANSPORTEUR FLUVIAL : UN MÉTIER EN PLEINE (R)ÉVOLUTION

De nouvelles tâches à accomplir, une course à la compétitivité qui pousse à utiliser des bateaux et des infrastructures au maximum de leurs capacités, une diffusion large et instantanée des informations, etc. Le métier de navigant a beaucoup changé en trente ans, mais pas son cadre réglementaire. Conscients de ce décalage, véritable frein au recrutement du secteur, les partenaires sociaux⁽¹⁾ ont lancé une étude au niveau européen, « pour une gestion durable des équipages »⁽²⁾.



La question de la composition des équipages est au programme du comité de dialogue social européen de la profession depuis plusieurs années déjà. La situation actuelle est complexe, entre un régime rhénan qui n'a pas été révisé depuis 30 ans, les États riverains du Danube qui se sont inspirés du régime rhénan et d'autres territoires régis par une réglementation nationale, comme c'est le cas pour la France par exemple.

En 30 ans pourtant, les technologies ont beaucoup évolué, les demandes du marché aussi. S'y ajoute la volonté de la Commission européenne de développer l'utilisation du transport fluvial, en investissant des sommes importantes dans l'interconnexion du réseau.

La voie d'eau est également face à un autre défi, celui du renouvellement

de ses effectifs. La profession peine aujourd'hui à recruter et doit pour cela devenir plus attractive. Pour les partenaires sociaux, cela passe par un système réglementaire homogène au niveau européen, comprenant quatre modules : la directive « temps de travail » (voir encadré ci-contre), celle sur les qualifications professionnelles, la mise en place d'un livret de bord électronique pour permettre un contrôle digital des navigants et enfin le lancement d'une réflexion poussée sur la composition des équipages.

« Ce sont les quatre pièces du puzzle devant attirer à nouveau les jeunes dans la profession », estime ainsi la Fédération européenne des travailleurs des transports.

Les charges de travail ont évolué

En matière de composition des

équipages et pour définir le nombre de personnes devant être présentes sur les différents types de bateaux, les représentants des salariés, des artisans et des armements sont tombés d'accord pour axer leurs réflexions sur la charge de travail des navigants.

Or celle-ci s'est beaucoup modifiée et devrait encore évoluer à l'avenir. D'où l'idée d'identifier tous les éléments qui ont un impact sur la vie et le travail des membres de l'équipage : développements techniques (radar, AIS, outils électroniques, SIF - services d'informations fluviales, automatisation, équipements de ballastage, évolution de la flotte), nouvelles marchandises et nouvelles exigences (conteneur, GNL, nouveaux carburants, procédures de chargement/déchargement spécifiques, travail seul à bord, nouvelles tâches administratives), contraintes en matière

d'infrastructures (niveaux d'eau aléatoires, nouveaux trajets de navigation, goulets d'étranglement), etc.

« Du fait, entre autres, des conditions de navigation et des exigences en termes de sécurité et d'information, le niveau de stress des navigants est beaucoup plus important qu'avant », estiment les partenaires sociaux. Toutefois, ce sont des effets qui ne sont pas mesurables avec des outils traditionnels. L'étude devra justement déterminer quel est leur impact sur le travail et la vie à bord.

Un modèle sociologique nouveau

L'enquête a été confiée à un consortium de trois partenaires, chargé d'identifier les évolutions techniques du secteur, les aspects humains et le rapport de la profession avec les performances économiques.

L'étude devra notamment prendre en compte certains aspects sociologiques. Le modèle économique par exemple a beaucoup évolué. Des personnes « d'à terre » rejoignent davantage le métier de transporteur fluvial qu'il y a encore quelques années et avec eux ce sont de nouvelles aspirations et de nouveaux besoins qui apparaissent et qui ont des conséquences sur la profession.

De même, la « génération du millénaire » n'a pas la même attitude face au travail et face à l'itinérance imposée par le métier que leurs aînées.

Beaucoup peut être fait pour améliorer les conditions de vie et de travail à bord, l'étude doit justement identifier ces éléments et les qualifier.

Pour prendre en compte toutes les particularités de la filière, une cinquantaine de visites de bateaux est prévue. Un groupe de travail spécifique a par ailleurs été créé par les partenaires sociaux et les différents acteurs du secteur pour vérifier que tous les aspects de l'évolution du métier de navigant soient pris en considération.

L'enquête elle-même se poursuivra au sein de deux autres groupes de travail et donnera lieu à deux conférences, à mi-parcours ainsi que pour la restitution des résultats, prévue courant 2018.

Un même système réglementaire pour tous ?

Pour les partenaires, il est aujourd'hui nécessaire de réglementer l'évolution du métier de transporteur fluvial : « dans un secteur qui emploie beaucoup d'indépendants, les mêmes règles doivent s'appliquer à tous. Il est nécessaire de garantir que le futur outil réglementaire sur la composition des équipages soit équilibré, entre exigences sociales, économiques et impact des nouvelles technologies ».

L'idée est de créer un système homogène, mais modulaire pour l'ensemble de la navigation intérieure européenne.

Le tout guidé par une priorité : celle de la sécurité de la navigation fluviale.



⁽¹⁾ Représentés par la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) pour les salariés, l'Organisation européenne des bateliers (OEB) pour les artisans bateliers et l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF) pour les armements.

⁽²⁾ source : NPI - Navigation Ports & Intermodalité.

LE TEMPS DE TRAVAIL EN NAVIGATION INTÉRIEURE

La réglementation concernant le temps de travail pour la navigation intérieure a évolué récemment, avec la parution le 1^{er} mars 2017 au Journal Officiel du décret 2017-200 du 17 février 2017, qui transcrit en droit français la directive européenne 2014-112.

La profession a fait part de nombreuses remarques, parmi lesquelles le manque de lisibilité du décret dans la mesure où il articule maladroitement les droits et les devoirs relatifs au jour de travail, de repos, au jour de travail ou de repos consécutifs et au jour de repos différé.

Ce décret pose par ailleurs des difficultés d'application s'agissant par exemple des conjoints de patrons bateliers. En effet, les nouvelles contraintes qui pèseront sur le chef d'entreprise dont le conjoint a opté pour le statut de salarié pourront impliquer pour celui-ci le changement de statut (conjoint collaborateur ou conjoint associé), alors qu'il avait été observé une tendance en faveur du statut de conjoint salarié, plus protecteur. En outre, ce décret tend à restreindre les prérogatives accordées au patron batelier dans la gestion du temps de travail de ses personnels, ce qui contribue à rendre la flotte nationale moins compétitive face aux pavillons européens qui disposent d'un cadre réglementaire plus favorable en ce qui concerne le droit du travail.

C'est pourquoi, conformément aux positions de l'Organisation européenne des bateliers, la profession a proposé que ce texte réglementaire ne s'applique qu'aux entreprises de navigation intérieure employant plus de dix salariés.



LA ROUTE, SEULE INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT DONT LE LINÉAIRE AUGMENTE

Le linéaire d'infrastructures de transport augmente en France... en ce qui concerne la route, tandis que le nombre de kilomètres de voies ferrées et fluviales utilisées diminue*.

Une étude publiée en fin d'année dernière par le service des statistiques du ministère de l'environnement s'intéresse aux « infrastructures linéaires de transport », étudiant leur évolution au cours des 25 dernières années.

Premier enseignement tiré de la lecture du document : le linéaire de routes a augmenté de 16 % sur la période considérée, qui va de 1990 à 2015. Les routes locales (communales et départementales) se sont étendues de 18 %, totalisant désormais 1,05 millions de km. Dans le même temps, le linéaire d'autoroutes concédées (9 000 km) a augmenté de 63 % tandis que celui des autoroutes non concédées (2 600 km) a tout simplement doublé.

La France dispose de 8 500 km de fleuves et de canaux, ce qui en fait le premier réseau navigable européen. L'étude du ministère de l'environnement, cependant, s'intéresse seulement aux voies navigables effectivement naviguées, que ce soit pour la plaisance ou le transport de passagers ou de marchandises.

Celui-ci est passé de 6 200 km en 1990 à 4 700 km en 2014, soit une diminution de 24 % du linéaire de voies navigables utilisées.

Le réseau des fleuves et canaux accessibles aux bateaux de 1 500 tonnes et au-delà reste stable (1 800 km). C'est surtout le petit réseau dont le linéaire diminue : seulement 400 km de voies navigables fréquentées sont accessibles aux bateaux jusqu'à 1 500 t (-40 %) et 2 500 km sont accessibles aux bateaux de moins de 400 t (-33 %).

Au niveau européen, les chiffres fournis par l'institut européen de statistiques Eurostat, très légèrement différents de ceux du ministère de l'environnement, placent la France en troisième position, derrière l'Allemagne et les Pays-Bas, pour la taille de son réseau intérieur navigable. Selon Eurostat, seulement 57 % des 8 500 km du réseau navigable français ont été utilisés en 2015 pour le tourisme ou le transport de marchandises, alors que 68 % du réseau était encore utilisé en 2000. Cela ramène donc le réseau navigable

français utile à 5 068 km, contre 6 104 km pour les Pays-Bas et 7 675 km pour l'Allemagne.

Au cours des 25 dernières années, 400 milliards d'euros ont été investis dans les infrastructures linéaires de transport, dont 69 % pour le réseau routier et seulement 1,1 % pour le réseau fluvial. Dans le même temps, la voie d'eau a contribué à hauteur de 2,3 % au transport de marchandises.

Les auteurs de l'étude ajoutent :

« les investissements annuels en voies navigables ont connu, depuis 1994, des fluctuations autour d'une tendance croissante : après un creux, depuis 2011 ils semblent redémarrer, en lien sans doute avec le projet de canal Seine-Nord Europe.

Au total, entre 1990 et 2015, 4,2 milliards d'euros ont été investis dans les voies navigables. Rapporté au kilomètre d'infrastructure, en 2015, l'investissement est environ deux fois moins important que pour 1 km de réseau routier national. »

* (source : NPI - Navigation Ports & Intermodalité).



« Nous nous retrouvons aujourd'hui avec un fossé immense à combler, qui ne peut l'être sans un soutien affirmé et des moyens conséquents mis à disposition par la puissance publique. »

Artisan batelier sur le bateau Tourmente, Jean-Marc Samuel est également administrateur à la CNBA et président de la fédération Agir pour le fluvial. Celle-ci a pour objectif de rassembler les acteurs du fluvial (usagers, collectivités, etc.) pour agir en faveur du développement des activités économiques sur tout le réseau navigable.

■ Pourquoi le transport fluvial est-il le parent pauvre de la politique d'investissement de notre pays ?

J-M.S. Ce sont les chiffres qui parlent d'eux-mêmes. Déjà en 1998 le rapport de BOUARD parlait de l'insuffisance des moyens alloués à Voies navigables de France (VNF) pour entretenir le réseau, de la participation des régions à son entretien, du transfert de certains canaux aux régions, etc. Vingt ans après nous en sommes toujours au même point : priorisation des investissements sur certains itinéraires, appel à la participation des collectivités. Aujourd'hui encore, au moment où se déroulent les Assises de la mobilité, nous n'entendons pas ou très peu parler du fluvial.

Mais ce retard d'investissement n'est pas seulement dans les infrastructures, il se retrouve aussi dans la logistique fluviale qui pourrait être en première ligne dans les villes traversées par des voies d'eau mais qui peine à démarrer ainsi que sur les motorisations, alors que se profile l'arrivée des camions à propulsion électrique et la conduite sans chauffeur.

Nous nous retrouvons aujourd'hui

avec un fossé immense à combler, qui ne peut l'être sans un soutien affirmé et des moyens conséquents mis à disposition par la puissance publique.

Il faut déconstruire la logique qui a prévalu après la crise des années 70, catégorisant les canaux en opposant les uns aux autres selon leur fréquentation ou leur gabarit et qui a abouti à la situation extrême que l'on connaît aujourd'hui. Chaque kilomètre de canal peut accueillir du transport ou du tourisme et des activités fluviales à proportion variable selon les situations locales. C'est sur cette complémentarité qu'il faut jouer, sur le potentiel extraordinaire que recèle la voie d'eau, dont le transport de marchandises doit rester le socle sur lequel se construira l'économie fluviale du futur.

■ Quels sont les risques pour l'avenir de ce mode de transport ?

J-M.S. Si nous ne disposons pas d'un réseau suffisamment fiable et d'un service efficace et si les pouvoirs publics ne nous envoient pas un signal fort, l'activité va continuer à se concentrer uniquement sur quelques grands axes fluviaux. Même si le tourisme fluvial semble suivre une courbe ascendante, celui-ci ne suffira pas à maintenir en état les canaux. Par ailleurs, si le canal Seine-Nord Europe ne se fait pas, rien ne nous garantit qu'il y aura un effort d'investissement sur le reste du réseau fluvial français.

Du côté des transporteurs fluviaux, il va falloir faire preuve d'inventivité pour convaincre les chargeurs de choisir le fluvial et probablement regarder vers de nouveaux trafics comme le transport de palettes, les colis lourds ou encore les déchets recyclables.

■ Quels sont les solutions à envisager pour que le transport fluvial puisse assumer son rôle d'alternative éco-responsable ?

J-M.S. En premier lieu, il faudrait mettre en place une réglementation qui sanctuarise les espaces fonciers en bord de voie d'eau. Comment développer du fluvial sans quais et sans espaces dédiés le long de nos canaux ? Les communes et VNF sont aujourd'hui les seuls à décider des zones de stationnement à créer, il est impératif de consulter les navigants. La priorité doit aller aux activités fluviales, ce qui n'a pas été le cas jusqu'à présent. En second lieu, en réalisant des études sur chaque itinéraire pour démontrer les potentiels de trafics et en mettant en place des mesures fiscales incitatives pour les entreprises ayant recours au fluvial.

Dans l'élaboration des SRADDET (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) il doit être intégré un chapitre fluvial car il participe pleinement à l'économie circulaire.

La filière bio doit aussi utiliser la voie d'eau pour ses transports afin de rentrer dans un cycle vertueux. Aujourd'hui BIOCOOP s'intéresse à ce mode ainsi que des producteurs de céréales bio. Il y a un marché à développer en partenariat avec les producteurs et les entreprises qui s'engagent dans cette voie. Pourquoi ne pas valoriser les produits transportés par le fleuve par un label par exemple ?

Enfin, la communication des pouvoirs publics et de ses représentants ne doit plus oublier le fluvial quand il est question de report modal. C'est également de cette reconnaissance dont le transport fluvial a besoin.

NON-TRANSPARENCE DE MARCHÉ DANS LE SECTEUR DU FRET FLUVIAL

L'économie du secteur du transport fluvial endure une pression tarifaire qui est chaque jour moins supportable pour la pérennité des entreprises artisanales. La multiplication de comportements économiques déstabilisateurs rend en effet le fonctionnement global du marché toujours plus opaque.

Le transport fluvial français est structuré par de nombreux acteurs composant la chaîne logistique : entre le donneur d'ordre et le consommateur, il existe des courtiers de fret fluvial (affréteurs) ainsi que des commissionnaires de transport. Au milieu de cette chaîne logistique se situe le prestataire de service (transporteur fluvial) qui pâtit de sa position concurrentielle actuelle.

Les affréteurs ont une meilleure vision du marché, ils sont informés des flux entrants et sortants de marchandises et de la disponibilité de la cale fluviale, alors que les transporteurs l'ignorent. Il en résulte que les affréteurs peuvent disposer à leur aise de la cale disponible pour leurs besoins, ce qui renforce leur position dans les négociations commerciales avec le prestataire de service. Si la négociation échoue avec un transporteur fluvial, l'affréteur peut aisément se tourner vers un autre prestataire de transport ou vers un groupement de transporteurs (coopérative).

La multiplication des intermédiaires a également bouleversé l'équilibre du marché. Les intermédiaires pouvant se communiquer les transporteurs libres pour une même prestation, ces derniers ne sont donc plus considérés comme une véritable partie contractante d'une négociation, mais davantage comme une variable d'ajustement des besoins en flux tendus des affréteurs.

Le problème des listes noires établies par ces mêmes affréteurs se pose également. S'ils estiment qu'un transporteur est trop exigeant lors de la négociation commerciale, ils peuvent se communiquer son identité et s'accorder pour l'exclure momentanément ou définitivement du marché des demandes de transport. Une véritable course aux prix bas s'est donc progressivement mise en place dans le secteur, entraînant des comportements économiques néfastes pour l'ensemble de la chaîne. Les transporteurs acceptent davantage des niveaux de prix de fret bas, compte tenu de leur faible marge de négociation. Cette spirale conduit à ce que de plus en plus de bateliers travaillent en dessous de leur seuil de rentabilité, contraints malgré eux d'accepter des prix de transport abusivement bas.

Nous pouvons ainsi craindre que cette bulle, lorsqu'elle arrivera à son terme, ne mette en péril l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique.

Depuis la libéralisation du marché intervenue en 2000, il est

impossible d'agir sur les prix et dans la contractualisation des frets. Cependant, la loi française interdit le travail en dessous du seuil de rentabilité : l'article L4463-2 du code des transports vient sanctionner les dérives sur les prix par une amende de 15 000 euros pour « le fait pour tout prestataire de transport public fluvial de marchandises d'offrir ou de pratiquer un prix inférieur au coût de la prestation qui ne permet pas de couvrir les charges, les frais et la rémunération du chef d'entreprise ». **La profession regrette que cet article de loi ne soit pas appliqué, ses décrets d'application n'ayant jamais été rédigés.**

En pratique, très peu de transporteurs ont saisi les autorités de la concurrence lorsqu'ils ont été confrontés à cette situation. Que cela soit dans le secteur du transport fluvial ou ailleurs, chaque saisine des autorités de la concurrence par un acteur économique s'estimant être lésé par la faiblesse du prix est déboutée.



Cette non-transparence de marché doit être résolue sous peine de voir un pan du secteur du transport fluvial disparaître : conjugué à d'autres difficultés, le nombre d'entreprises françaises de batellerie artisanale continue de décroître.

Or, il s'avère que cette non-transparence de marché doit être résolue sous peine de voir un pan du secteur du transport fluvial disparaître : conjugué à d'autres difficultés, le nombre d'entreprises françaises de batellerie artisanale continue de décroître.

De façon similaire, ces problèmes ont été évoqués depuis 2013 en

Belgique. Le gouvernement belge a réagi avec la promulgation de la loi du 3 janvier 2014 relative à l'affrètement et à la formation des prix dans la navigation intérieure concernant des matières visées à l'article 78 de la constitution. Elle prévoit notamment l'établissement d'une commission de navigation à même d'instruire des cas de déstabilisation du marché pour cause de travail effectué sous le seuil de rentabilité.

Aux Pays-Bas, des demandes pour remettre davantage de transparence de marché ont trouvé très récemment un écho auprès du ministère des Transports néerlandais. Même si les discussions n'ont pas abouti, elles indiquent que le problème se pose également dans ce pays où le transport fluvial assure plus de 30 % du transport terrestre de marchandises.

Face à ces constats, les représentants de la profession fluviale souhaitent la mise en œuvre des décrets d'application précédemment évoqués ainsi que le développement de mesures complémentaires en faveur du transport fluvial de marchandises. Celui-ci ne manque pas d'atout et représente une solution viable pour bien des défis en termes d'environnement, de qualité de service et de développement économique. Cet immense potentiel est hélas aujourd'hui sous exploité.

DISCRIMINATIONS LINGUISTIQUES, VERS UNE "LANGUE COMMUNE" POUR LA NAVIGATION INTÉRIEURE ?

Plusieurs contrôles injustifiés aux Pays-Bas sur des transporteurs fluviaux français pousse la profession fluviale à se questionner sur l'existence d'une politique discriminatoire menée par les autorités néerlandaises à l'encontre des ressortissants français.

Ce problème récurrent dans la profession batelière agit par cycles : les bateliers français peuvent naviguer normalement sur les voies fluviales néerlandaises pendant une certaine période, puis connaître un cycle de contrôles de la pratique linguistique, ce qui semble être le cas actuellement.

Après examen de l'environnement réglementaire entourant l'usage des langues en milieu fluvial, les représentants de la profession fluviale ont conclu qu'il n'est en aucun cas obligatoire de maîtriser la langue du pays pour pouvoir naviguer sur les voies fluviales des autres États-membres de l'Union européenne. Il s'agit avant tout de maîtriser les termes nautiques de base pour des raisons évidentes de sécurité.

Il semblerait toutefois que le gestionnaire du réseau fluvial néerlandais ne partage pas cette vision. Pour preuve, le dernier contrôle subit par un artisan batelier qui, après avoir passé la frontière belgo-néerlandaise, s'est vu sévèrement contrôlé par la police fluviale et sera probablement sanctionné d'une amende conséquente pour non maîtrise de la langue néerlandaise. Précisons que le bateau n'était aucunement en manoeuvre et n'avait pas à entrer en contact avec les autorités.

A ce constat s'ajoute des contrôles des détails superficiels de la partie technique du bateau ou sur la tenue des documents de bord tel que le livret de bord, où la moindre faute ou oubli, si minimes soient-ils, sont lourdement

sanctionnés. La récurrence de ces discriminations dessert fortement les bateliers français.

En outre, il semblerait que les pénalités correspondantes à ces minimes irrégularités aient considérablement augmenté. Les sommes réclamées sont tellement importantes qu'elles conduisent à penser qu'elles sont faites pour dissuader les transporteurs fluviaux français de revenir en territoire néerlandais et qu'elles seraient même de nature à faire périr une entreprise.

Plusieurs actions ont d'ores et déjà été menées par la CNBA, via l'Organisation européenne des bateliers (OEB) ou directement auprès de l'ambassade des Pays-Bas en France. Des outils ont également été diffusés aux bateliers, tel un « lexique européen de la navigation » leur permettant de se faire comprendre dans certaines situations.

Face à la recrudescence de ce type d'incidents, l'action du gouvernement français auprès de leurs homologues néerlandais devient une urgence pour faire cesser ces agissements.

Outre un manque de lisibilité dans la politique de contrôle, les discussions autour de la maîtrise de la langue met en évidence une difficulté prégnante : celle de l'absence d'une langue de référence pouvant être utilisée en cas de difficultés de compréhension lors d'échanges entre un bateau et un poste fixe.

Si le règlement de police pour la

navigation du Rhin prévoit l'emploi de l'allemand en cas de difficulté de compréhension dans les échanges entre bateaux sur le Rhin, il n'existe pas aujourd'hui de dispositions analogues pour les échanges entre bateaux et stations terrestres au niveau européen. La convention de Bâle du 6 avril 2000 ne fournissant aucune indication à ce sujet.

Aussi, l'idée d'une « langue commune » pour la navigation pourrait être une solution. Cette langue commune serait bien entendu limitée aux termes et expressions nautiques.

Par ailleurs, langue commune ne signifie pas langue unique : une telle langue ne serait utilisée qu'en « support », en cas de difficulté de compréhension de la langue du pays où se trouve la station fixe.

Cette disposition serait un avantage à l'égard des entreprises navigant à l'international. Le batelier qui aujourd'hui navigue alternativement aux Pays-Bas, en Belgique, en France et en Allemagne et qui doit, de ce fait, émettre au moins en néerlandais et en allemand, pourrait utiliser cette langue commune en remplacement de celle du pays traversé lorsqu'il rencontre des difficultés dans l'une des langues mentionnées.

Cette langue commune permettrait également de développer une politique de formation harmonisée au niveau des écoles dans lesquelles sont formés les futurs chefs d'entreprises de transport fluvial.

- Arrangement relatif au service radiotéléphonique sur les voies navigables intérieures,
- Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure,
- Règlement de police de la navigation rhénane,
- Code européen des voies de navigation intérieure,
- Résolution n°35 de la CEE/ONU (UNECE).

ENCOURAGER L'INNOVATION FLUVIALE, POUR VERDIR LA FLOTTE

Accès aux informations utiles à la navigation, barge ou automoteur autonome, utilisation du gaz comme carburant ou encore caisses mobiles démontables, sont autant de pistes prometteuses pour le secteur fluvial. Encourager ces innovations, c'est faciliter à terme un verdissement de la flotte et une meilleure intégration de la voie d'eau dans les chaînes logistiques.



La conférence sur l'innovation dans le secteur du transport maritime qui s'est tenue lors du salon Euromaritime-Eurowaterways 2017, faisait cette année une place au secteur fluvial. Car si, en matière d'innovation, le secteur fluvial bénéficie souvent du dynamisme du maritime, il a pris dans certains domaines une longueur d'avance.

• Les systèmes d'informations - SIF

Autour de l' AIS (Automatic Identification System), système de positionnement des bateaux, la navigation intérieure européenne a bâti les Services d'Information Fluviale (SIF).

Les SIF sont les services harmonisés d'informations qui contribuent à améliorer la gestion du trafic et du transport en navigation intérieure, y compris aux interfaces avec d'autres modes de transport. Leur objectif est de contribuer à assurer un déroulement sûr et efficace du transport et donc à favoriser une utilisation plus intensive des voies de navigation intérieure. Ces

échanges d'informations contribuent également à améliorer la sécurité et les performances de la navigation intérieure.

Au cours de l'année 2015, un nouveau service d'information fluviale en temps réel des usagers du Rhin baptisé « SIF Rhin Supérieur » a vu le jour. Réalisée en partenariat avec Voies navigables de France et le groupe EDF, qui assure la gestion de 80 % des écluses sur cette partie du fleuve comprise entre Bâle en Suisse et Lauterbourg dans le nord de l'Alsace, cette plateforme d'information permet notamment d'en savoir plus sur les conditions de navigation comme sur les éventuels incidents, le niveau des crues ou les délais d'attente aux écluses. Autant de données qui, à terme, contribuent à moderniser et à sécuriser la gestion et la circulation des bateaux sur le Rhin supérieur.

Cette plateforme accessible à tous via un smartphone ou une tablette, permet une meilleure anticipation et planification des voyages.

Complété d'un système de géolocalisation, le service permet également de connaître avec précision le niveau du fleuve tout au long du parcours. Une information destinée avant tout aux transporteurs fluviaux qui pourront de ce fait adapter le chargement de leurs bateaux en conséquence.

En offrant une meilleure information des bateliers en amont sur les incidents ou les bouchons aux écluses, ce nouveau SIF leur permet d'optimiser leur vitesse comme leur consommation et donc de faire des économies.

• Le gaz naturel liquéfié

L'utilisation du gaz naturel liquéfié / GNL comme carburant pour les bateaux de navigation intérieure est un sujet d'importance. Ayant récemment passé commande d'un navire à passagers fonctionnant au GNL, le président de Brittany Ferries, Jean-Marc Roué, affirme que le prix d'un navire GNL est équivalent à celui d'un navire gasoil « scrubbed », c'est à dire équipé d'une

filtration permettant de respecter les normes d'émissions polluantes en vigueur dans la Manche.

L'utilisation de l'hydrogène pour la navigation maritime et fluviale est également une piste à envisager. Des projets à Paris ou à Nantes ont été développés, mais ceux-ci ont été freinés par les contraintes réglementaires en vigueur. Mais c'est bien le méthane, ou gaz naturel, qui représente la solution la plus éco-responsable : « le méthane peut être durable, car on sait le fabriquer en combinant de l'hydrogène et du carbone ».

Le groupe néerlandais Damen a lancé en 2015 son premier « EcoLiner », une barge citerne de 110 mètres de long et d'une capacité de 3040 m³ propulsée au gaz naturel liquéfié. Le bateau combine plusieurs innovations visant à la sobriété de consommation de combustible, à commencer par son système de lubrification à l'air de la coque. Celui-ci, qui repose sur l'injection d'air stocké dans des capacités situées sous la coque, doit permettre une économie de consommation de l'ordre de 15 %.

Par ailleurs, l'EcoLiner est le premier bateau à coupler des moteurs GNL à une propulsion électrique, combinée à un système de tunnels rétractables. Ceux-ci sont placés devant les hélices pour optimiser le flux d'eau et peuvent être relevés dans des eaux peu profondes.

• La pompe-hélice

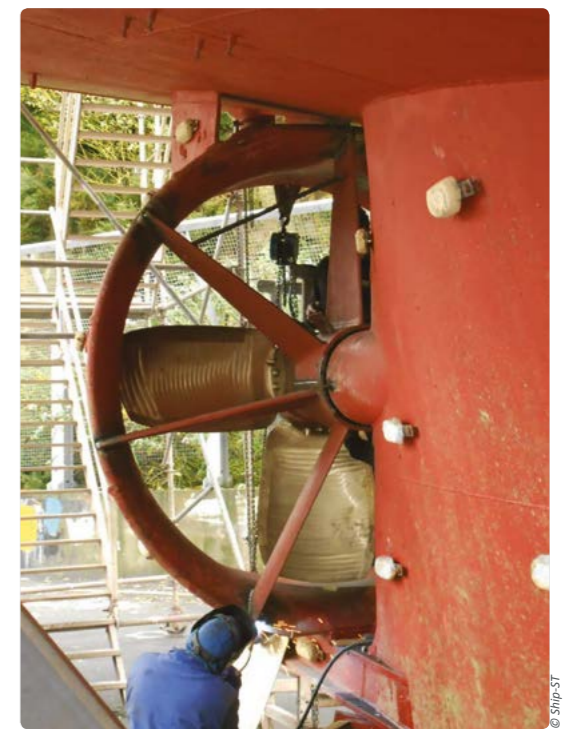
Une autre expérimentation, lancée dans le cadre de Batelia (Bureau d'assistance technique et logistique pour les industriels et les artisans) concerne l'installation sur un bateau de commerce d'une pompe-hélice, dispositif qui se greffe sur l'arbre d'hélice et permettrait d'obtenir une réduction de la consommation de carburant de l'ordre de 15 à 25 %. Le bateau qui accueillera cette expérimentation aura une longueur d'une centaine de mètres, pour avoir un moteur suffisamment puissant et une hélice de grand diamètre :

« il est important que l'unité concernée ait une consommation de carburant élevée », souligne Batelia.

Au terme de l'expérimentation, c'est-à-dire fin 2017, un certificat d'économie d'énergie sera délivré si l'expérience est probante.

• Le moteur routier

Autre innovation : l'adaptation, sur un bateau fluvial, d'un moteur routier répondant à la norme Euro VI. Il s'agit, là encore, de mettre en place une expérimentation, en installant un tel moteur à bord d'une unité de 38,50 m, ce qui nécessite au passage de réaliser certaines adaptations, en particulier en ce qui concerne le mode de refroidissement. Les expérimentations ont débuté en 2017.



surgelés, chaud) en caisses isothermes de 3 ou 10 m³ en utilisant un système multimodal fluvial-routier. Ces petites caisses disposent de 24 heures d'inertie thermique et permettraient notamment d'assurer les livraisons alimentaires de la grande distribution.

À terme, ces innovations techniques entendent répondre aux enjeux : de réduction des émissions polluantes, de réduction de la consommation des bateaux et d'ouverture de nouveaux trafics au fluvial.

Sous la pression des réglementations à l'étude, le transport fluvial de marchandises innove. Il est appelé à faire évoluer ses moyens de communication, d'énergie, de livraison et son organisation logistique.

Aussi innovants soient-ils, ces nouveaux outils au service d'un transport fluvial performant réclament l'élaboration de nouveaux modèles économiques afin d'amortir les coûts d'investissement. Une étape essentielle pour dépasser le cap de la simple expérimentation.

Aussi innovants soient-ils, ces nouveaux outils au service d'un transport fluvial performant réclament l'élaboration de nouveaux modèles économiques afin d'amortir les coûts d'investissement.

• Les caisses multimodales fleuve-route

Le projet LUDEB (Logistique Urbaine Durable pour Equipements de Bureau) expérimente depuis 2014 l'utilisation de caisses mobiles démontables pouvant être chargées aussi bien sur des bateaux Freycinet que sur des plateaux de semi-remorques ou des camions de 7,5 tonnes. Innovant, le projet LUDEB s'attache à lever les freins qui pénalisent la voie d'eau dans la mise en oeuvre de logistiques intégrées de surcroît urbaines.

De manière similaire, le projet LUDAP ou Logistique Urbaine Durable pour l'Alimentaire de Proximité, vise à tester la livraison alimentaire (frais,

COMMENT AMÉLIORER LA PART MODALE DU TRANSPORT FLUVIAL ?

Le transport fluvial de marchandises est un mode de transport massifié, permettant des émissions de CO₂ à la tonne transportée plus faibles que la route. La France dispose du plus long réseau fluvial navigable européen, mais sa part modale stagne depuis de nombreuses années et les capacités de son réseau restent largement sous-exploitées. Pourquoi ? Des éléments de réponse peuvent être trouvés dans les champs politiques, économiques et techniques.

Pour améliorer sa part modale, le transport fluvial doit faire face à plusieurs défis pour lesquels l'intervention de la puissance publique est indispensable : entretien et régénération des infrastructures ; renouvellement de la flotte ; simplification réglementaire, administrative et harmonisation européenne.

- **L'entretien et la régénération des infrastructures**

Le réseau fluvial français est le plus étendu d'Europe, cependant, seule la moitié du réseau peut être utilisée pour le transport de marchandises et 2 000 kilomètres permettent une exploitation commerciale moderne. La création d'infrastructures nouvelles avec un phasage cohérent est le gage d'un accroissement de la compétitivité de la voie d'eau et des territoires qu'elle traverse. Elle est également vectrice de nombreux emplois directs et induits.

Ces projets ne doivent cependant pas se réaliser aux dépens de l'entretien et de la régénération du réseau capillaire qui assure le maillage des territoires en reliant les différents bassins de navigation français. Le développement des voies à petit et moyen gabarits est donc primordial pour assurer celui du transport fluvial dans son ensemble.

Aussi, le transport fluvial doit bénéficier de financements pérennes pour garantir sa modernisation et la fiabilisation de ses ouvrages. Ceci implique une mise en cohérence de la politique d'investissements avec les objectifs de report modal, et un accroissement du budget des établissements publics gestionnaires du réseau fluvial et des ports.

- **Le renouvellement de la flotte**

La cale française est vieillissante : près de neuf bateaux sur dix ont plus de 30 ans et la flotte nationale est l'une des plus anciennes d'Europe. La profession fluviale a besoin d'un programme d'accompagnement du pavillon français. Celui-ci passe par une modernisation de la cale, mais également par la création d'un programme ambitieux de renouvellement de la flotte française. Il est en effet impératif de construire de nouvelles unités fluviales, modernes, qui assureront des gains de productivité aux entreprises nationales et permettront

d'améliorer la compétitivité de la batellerie artisanale française face à la cale Nord-européenne, mais aussi face aux autres modes de transport.

- **La simplification réglementaire et administrative**

Les entreprises de transport fluvial doivent se soumettre à des obligations toujours plus pesantes (prescriptions techniques, formalités administratives, etc.). La profession souhaite donc la création d'une feuille de route de modernisation des cadres réglementaire et administratif pesant sur leur activité. Elle souhaite également que soient suspendues les règles qui introduisent une singularité nationale au regard des règles européennes. Dans le secteur fluvial en effet, les règles et les normes techniques françaises plus contraignantes qu'elles ne le sont dans d'autres pays contribuent à la fuite des entreprises. Il conviendrait donc aux pouvoirs publics nationaux d'aligner les obligations réglementaires françaises sur celles fixées au niveau communautaire.

Dans un environnement économique marqué par une croissance faible, l'augmentation de la pression fiscale pèse également sur la santé des entreprises de la batellerie artisanale. Elle grève d'autant la capacité des artisans bateliers à investir dans leur outil de travail. Il est crucial de ramener les charges fiscales et sociales à un niveau comparable à celui de nos voisins Nord-européens.

Outre ces enjeux qui concernent fondamentalement l'offre de transport, il est essentiel d'agir sur la demande de transport en créant des mécanismes d'incitation pour les clients et les chargeurs à recourir au transport fluvial de marchandises : avantages fiscaux accordés aux entreprises utilisant les modes alternatifs à la route ; obligation, dans le cadre de marchés publics, de recourir pour une part significative aux transports durables et mise en oeuvre de pénalités en cas de non-respect, etc.

La compétitivité des transports alternatifs est l'élément clé du report modal. Vouloir assurer un report modal depuis la route vers la voie d'eau nécessite donc de lui donner les moyens de se développer et d'être économiquement performant.



**AU SERVICE DE LA
BATELLERIE ARTISANALE
DEPUIS 1985**