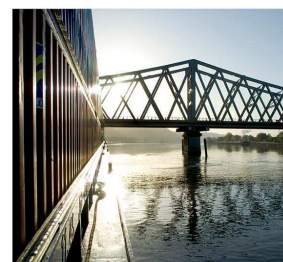




# Conférence nationale sur le fret fluvial

Lundi 19 octobre 2015



<b>Edito d'Alain Vidalies .....</b>	<b>4</b>
<b>Le Transport fluvial : chiffres clés .....</b>	<b>5</b>
<b>Les objectifs de la conférence sur le fret fluvial .....</b>	<b>6</b>
<b>Un an de concertation et des actions déjà mises en œuvre .....</b>	<b>7</b>
<i>A – Les enseignements des groupes de travail : plusieurs leviers d'actions identifiés</i>	
<i>B – Des actions déjà mises en œuvre</i>	
<b>Juin 2016 : un plan d'action national .....</b>	<b>11</b>

© A. Bouissou et B. Suard/MEDDE-MLETR





*« J'engage la phase de rédaction  
du plan d'action pour le fret  
fluvial, autour de la compétitivité,  
l'innovation, la sécurité, et le  
développement commercial »*

**Alain VIDALIES**

**Secrétaire d'Etat en charge des Transports, de la Mer et de la Pêche**



La France dispose de l'un des principaux réseaux fluviaux d'Europe, au quatrième rang derrière les Pays-Bas, l'Allemagne et la Belgique.

Depuis la fin des années 1990, le transport fluvial connaît dans notre pays une progression de 40 % du volume de marchandises transportées, avec un gain de part de marché sur des filières spécialisées.

Mais le transport de marchandises par voie fluviale ne représente encore que 3,9 % en part modale.

**Déterminé à permettre l'essor du transport fluvial, j'ai initié en octobre 2014, une Conférence sur le fret fluvial, avec l'ensemble des professionnels du secteur.**

Elle se situe dans la lignée des conférences déjà organisées pour le transport ferroviaire, routier et pour la logistique, dans une même démarche d'implication de l'ensemble des acteurs du secteur.

**L'objectif est double : faire le point sur les actions déjà entreprises en faveur de l'utilisation du fret fluvial et réfléchir à un plan d'actions prioritaires, pour accroître la compétitivité de ce mode de transport.**

Il s'agit non pas seulement de savoir mais d'agir, en identifiant des actions concrètes à mettre en œuvre autour de quatre thématiques essentielles : la compétitivité, l'innovation, la sécurité ainsi que le développement commercial.

De nombreuses mesures ont déjà été prises même si les efforts collectifs doivent être poursuivis.

Le transport fluvial doit par ailleurs pleinement participer à la politique de transition énergétique engagée par le Gouvernement.

**A partir des propositions formulées par les différents groupes de travail, j'engage dorénavant la phase de rédaction du plan d'action autour de la compétitivité, l'innovation et la sécurité, ainsi que du développement commercial du transport fluvial.**

Alain VIDALIES

**Secrétaire d'Etat en charge des Transports, de la Mer et de la Pêche**



## Le transport fluvial : chiffres clés

Dans un contexte économique contrasté, marqué par la contraction des trafics de matériaux de construction et dans une moindre mesure de charbon, le trafic fluvial de marchandises offre toutefois des perspectives à moyen-terme robustes.

### **Même s'il a subi la crise économique, le mode fluvial résiste et se développe.**

Le trafic fluvial de marchandises affiche en 2014 une baisse de 2 % par rapport à l'année 2013. En dépit de cette contraction, le niveau de trafic reste bon : + 6 % en t-km par rapport à 2004.

Le transport fluvial enregistre, à l'issue des deux premiers trimestres 2015, une hausse de + 2,7 %.

### **Un gain de marché s'opère sur de nombreuses filières spécialisées.**

La bonne tenue des transports de céréales (+ 9,4 %), de produits métallurgiques (+ 10 %) et de conteneurs (+ 5 %) atteste de la bonne performance de la navigation intérieure.

Le marché fluvial poursuit par ailleurs sa transformation. Le secteur céréalier devient le premier client de la voie d'eau en France avec 31 % des t-km. Parallèlement, les trafics à valeurs ajoutées - conteneurs, chimie - représentent aujourd'hui 19 % du trafic contre 10 % en 2000.

### **Une part modale qui reste à renforcer.**

En 2013, le trafic fluvial affichait une part de marché de 3,9% contre 15,7% pour le fer et 80,4% pour la route.



## Les objectifs de la Conférence sur le fret fluvial

L'implication du Gouvernement pour le développement du transport fluvial a été forte en 2014, et se poursuit en 2015, avec l'objectif de bâtir un plan d'action cohérent pour la filière.

Dans la lignée des conférences organisées pour le transport ferroviaire, routier et pour la logistique, Alain Vidalies a lancé le 13 octobre 2014 la conférence sur le fret fluvial.

L'objectif est de faire émerger, par la concertation entre les acteurs du secteur, un plan d'actions destiné à développer le mode fluvial en tant qu'alternative performante à la route, et de permettre ainsi son intégration dans les chaînes logistiques, en particulier à partir des ports maritimes.

A partir des attentes des différents acteurs et d'un travail d'analyse, différents axes de travail ont pu être tracés.

**Aussi, le Gouvernement s'est pleinement engagé, avec l'ensemble des acteurs, à valider un plan d'actions pour le développement de la filière fluviale, pour juin 2016.**

### Trois groupes de travail ont été lancés en octobre 2014 :

- l'analyse de la demande et le développement de nouvelles filières – présidé par Gilles Fournier, ancien Président du Grand Port maritime du Havre ;
- l'insertion dans la chaîne logistique, la qualité de service de l'infrastructure et la synergie avec les ports maritimes et fluviaux – présidé par Alexis Rouque, Directeur général de Port de Paris ;
- la compétitivité des entreprises du transport fluvial – présidé par François Philizot, Préfet délégué interministériel pour le développement de la vallée de la Seine

Les trois groupes de travail se sont réunis 3 à 4 fois entre décembre 2014 et avril 2015.

Chaque groupe a réuni toutes les parties prenantes : chargeurs, intermédiaires, transporteurs, gestionnaires de l'infrastructure, ports maritimes et fluviaux et manutentionnaires.



Un bilan très positif des travaux peut être dressé, à partir de ces deux constats partagés :

- **Le fort potentiel de croissance du transport fluvial en France et le besoin de développement** de ce mode pour la croissance des trafics dans les ports français.
- **L'image positive du transport fluvial**, mais en parallèle sa méconnaissance par les acteurs de la supply chain.

## 1) Les enseignements des groupes de travail : six leviers d'actions identifiés

### ▪ **Renouvellement et performance environnementale de la flotte**

Il est nécessaire pour le renouvellement de la flotte d'identifier les outils de financement adaptés et innovants, à l'instar de plans pluriannuels.

- **Adaptation de la formation des acteurs naviguant et des chefs d'entreprise à l'évolution du secteur, en créant notamment des synergies avec d'autres secteurs**

La formation initiale et continue doit évoluer en adéquation avec le secteur fluvial et logistique, en s'inscrivant dans une chaîne logistique de plus en plus complexe et multimodale.

Les connexions avec les formations existantes, marin ou routier, doivent être développées.

### ▪ **Maintien de la sécurité de la navigation**

C'est avant tout le respect des normes de sécurité par les bateaux. L'enjeu est de garantir un processus de délivrance des titres des bateaux à la fois fiable et efficace.

### ▪ **Augmentation des volumes transportés, en travaillant par filière**

En identifiant les freins pour chaque filière, l'objectif est d'augmenter le report modal vers le fleuve pour chacune d'elles.



- **Mise en place d'une organisation par axe ou bassin fluvial, afin de valoriser et promouvoir le mode fluvial**

La France compte cinq grands bassins : Seine, Rhin, Rhône-Saône, Nord, Moselle. Il apparaît nécessaire de les traiter selon leurs spécificités, afin de mieux les valoriser auprès des collectivités mais également des chargeurs.

- **Intégration du transport fluvial dans la chaîne logistique et mise en place d'une organisation adaptée**

Il s'agit d'intégrer pleinement le mode fluvial dans la chaîne logistique, depuis le port maritime jusqu'au client final, en bénéficiant d'un traitement équivalent aux autres modes terrestres (mécanismes incitatifs ou encore formation des logisticiens).

## **2) Des actions déjà mises en œuvre**

L'implication du Gouvernement est constante pour accompagner le développement du fret fluvial. De nombreuses mesures ont déjà été prises :

- **Renouvellement et performance environnementale de la flotte**

### ***Plans d'aides à la modernisation***

Depuis 2001, Voies Navigables de France et l'Etat se sont engagés au travers de quatre plans d'aides pour le transport fluvial, afin d'aider le secteur à moderniser sa flotte.

Un travail entre VNF, l'Etat et la profession est en cours afin de définir les mesures d'un prochain plan d'aides.

### ***Négociation européenne du règlement relatif aux Emissions des Moteurs Non Routiers (EMNR)***

Depuis l'automne 2014, des négociations sur le projet de règlement européen sont engagées. La position française soutient une norme permettant d'élargir l'offre commerciale des moteurs, à laquelle serait ajouté un seuil sur le nombre de particules, permettant une réduction des émissions polluantes de l'ordre de 70% à 80 % par rapport aux émissions actuelles.

Cette position doit encore être défendue dans les négociations en cours à Bruxelles.





- **Maintien de la sécurité de la navigation**

### ***Règlement Général de Police (RGP) de la navigation intérieure***

Le nouveau RGP publié en 2013 et abrogeant celui de 1973 sera prochainement mis à jour pour tenir compte de l'évolution des textes internationaux. Tous les Règlements Particuliers de Police permettant d'adapter les règles générales aux usages locaux ont été largement modernisés en 2014, le chantier ayant été confié à VNF pour les itinéraires.

Ces règlements sont en cours de modification afin de prendre en compte les demandes des transporteurs.

### ***Mission d'inspection du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) sur la délivrance des titres de navigation des bateaux***

Cette mission, initiée en février 2015, doit donner ses résultats à la fin de l'année 2015.

### ***Arrêté « accès à Port 2000 et Honfleur » pour les porte-conteneurs***

Un arrêté pris en décembre 2014, en réponse à l'attente forte des armateurs, a permis d'optimiser les conditions de sécurité que doivent respecter les bateaux fluviaux porte-conteneurs pour accéder à port 2000 et Honfleur.

### ***Définition des zones 1 : zones maritimes où les bateaux fluviaux peuvent naviguer sous réserve de prescriptions techniques renforcées***

La navigation de bateaux fluviaux en mer justifie des règles de construction ou d'exploitation renforcées. Pour déterminer ces règles pour toutes les zones estuaires, la directive européenne ouvre la possibilité de créer des zones dites « zones 1 ».

La mise en place de telles zones permettra de mettre fin au régime dérogatoire existant et à la nécessité de prendre un arrêté ministériel par estuaire et par type de bateau. Le travail est engagé en ce sens.

- **Mise en place d'une organisation par axe ou bassin fluvial, afin de valoriser et promouvoir le mode fluvial**

### ***Une structuration par bassin déjà initiée : HAROPA, MEDLINK et GATEWAY***

Créée en 2012, le G.I.E HAROPA réunit les ports de Paris, Rouen et le Havre, coordonnant ainsi leurs investissements, leurs aménagements et leur politique environnementale. C'est le premier port de commerce extérieur français et le 5ème port Nord-européen.



**Le G.I.E NORTH GATEWAY réunit la plateforme de Dourges et le port de Lille.**

**Le Grand port maritime de Marseille (GPM), la Compagnie nationale du Rhône (CNR), Voies navigables de France (VNF) et les ports du bassin Rhône-Saône ont signé, le 21 janvier, les statuts d'une nouvelle association « l'Agence de développement MEDLINK Ports. Elle est chargée de promouvoir le transport fluvial de marchandises et de développer l'offre multimodale des plateformes portuaires sur l'ensemble du bassin Rhône-Saône.**

- **Intégration du transport fluvial dans la chaîne logistique et mise en place d'une organisation adaptée**

### ***Expérimentation de la mutualisation du coût de manutention portuaire (THC) à Dunkerque***

L'un des freins au développement du transport fluvial est le surcoût de manutention portuaire que supportent les seuls opérateurs fluviaux lors des opérations de manutention des conteneurs.

Après concertation de l'ensemble des acteurs institutionnels et économiques, les travaux avancent la possibilité de supprimer la relation financière entre le manutentionnaire et l'opérateur fluvial, et le report du surcoût sur l'armateur maritime.

La démarche entre dans une phase d'expérimentation pour la place portuaire de Dunkerque.

**Mise en place d'un réseau de ports avec une nouvelle gouvernance rénovée dans le cadre de la loi NOTRe : la possibilité de constituer des syndicats mixtes ouverts avec VNF et les collectivités**

**Afin de fédérer les acteurs portuaires au sein d'outils de gestions communs, la loi NOTRe offre la possibilité à VNF, aux collectivités locales, ainsi qu'à des acteurs du secteur privé, de mettre en commun leurs moyens de production et de développer l'activité dans le cadre de sociétés dédiées au transport fluvial.**

### ***Obligation du contrat à bord***

La loi Croissance et Activité a complété l'encadrement du contrat de transport de marchandises par voie fluviale, en imposant l'obligation, pour les parties du contrat de transport, de matérialiser par écrit leur accord verbal avant le déplacement du bateau vers le lieu de chargement. Ces dispositions sont déjà en vigueur dans le transport routier.



Au cœur de la réflexion des groupes de travail se sont donc dessinés deux grands objectifs prioritaires :

1/ Optimiser et renouveler l'existant (flotte, formation et régulation) : augmenter la compétitivité du mode tout en préservant la sécurité de la navigation.

2/ Développer l'utilisation du mode fluvial : augmenter la part modale du transport fluvial et les volumes transportés sur la voie d'eau

**Alain Vidalies a donc engagé le 19 octobre la rédaction d'un plan d'action en s'appuyant sur la constitution de deux groupes autour des thématiques structurantes citées ci-dessus :**

- **la compétitivité, l'innovation et la sécurité ;**
- **le développement commercial.**

Un président est nommé pour chaque thématique, respectivement M. Geoffroy CAUDE (Ingénieur Général des Ponts, des Eaux et des Forêts – membre du CGEDD) et MM. Michel VALACHE (Vice-président du Port Autonome de Paris) et Christian ROSE (Directeur général de l'AUFT).

Les actions seront présentées au mois de juin 2016.

