



Discours de Michel Dourlent, président de la CNBA
(Chambre nationale de la batellerie artisanale)
dans le cadre du mondial des canaux 2013

Bonjour à tous,

Nous sommes très heureux de nous trouver ici dans le cadre de ce 26ème Congrès Mondial des canaux et voies navigables. Nous tenons à remercier grandement les organisateurs de cet évènement qui ont su placer le fluvial au cœur de la ville rose de Toulouse, représentative du lien fort qui unit la ville à l'eau.

Notre présentation d'aujourd'hui se découpera en 4 parties :

- **Une première** assez brève qui reprendra l'historique et les caractéristiques inhérentes à notre réseau fluvial français,
- **Une seconde** où nous reviendrons sur les politiques modernes en termes de développement de la voie d'eau,
- **Une troisième** qui présentera les actuels multiples auquel fait face la batellerie française,
- **Enfin**, une dernière section où nous développerons nos perspectives pour le transport de marchandises de demain.

1/ Un réseau historique :

Au début du 20^{ème} siècle, quasiment toutes les voies navigables sont aménagés au gabarit Freycinet : profondeur 2m / largeur 5,20m / écluses de 38,50m / hauteur ponts 3,70m.

Jusqu'aux années 70, de nombreux aménagements sont développés : des approfondissements, des doubléments d'écluses...

Après les années 70, le fluvial français voit le développement de ses grands axes et du gabarit des unités fluviales : avec l'apparition des RHK (1350t), des Grands rhénans (3000t), des bateaux de 135 mètres (5000t) et des convois poussés.

En France, notre réseau fluvial dispose d'une caractéristique technique majeure : le gabarit Freycinet! Ce gabarit, qui correspond à un gabarit de bateau de classe 1, entre 250 et 400t, représente quasiment la moitié du réseau français moderne.

Aujourd'hui, 50 % du réseau fluvial français est resté aux normes du début du XXème siècle...

Depuis une dizaine d'année, l'offre française de fret fluvial a dû faire face à une diminution structurelle du nombre de ses unités de transport de marchandises. De nombreux facteurs en sont responsables :

- Le plan de déchirage,

- Le vieillissement de la flotte,
- Les départs à la retraite,
- La multiplication des bateaux logements,
- La désaffectation de la profession par les jeunes,
- Les faibles gains de productivité par rapport aux autres modes de transport,
- Et le développement des convois «en flèche ».

Dès la fin des années 90 déjà, la problématique de l'avenir du gabarit Freycinet apparaît avec une division par 2,5 du nombre d'unités fluviale.

2/ Une politique ciblée :

Depuis toujours, la question des transports est au cœur des problématiques nationales, les transports étant des vecteurs clefs de la croissance économique du pays. On peut ainsi se demander : quelle place aujourd'hui les politiques modernes donnent-elle à la voie d'eau ?

Comme vous pouvez le voir ci-contre, à l'heure d'aujourd'hui, moins d'1% des investissements français en transport sont consacrés au fluvial... Loin, très loin derrière la route et le ferroviaire. D'ici à 2030, les investissements semblent évoluer avec une désaffectation programmée de la route en faveur principalement du ferroviaire. La part du fluvial semblée vouée à augmenter mais dans quelle mesure? Et surtout sous quelle forme ?

Car face aux politiques modernes de développement des voies d'eau françaises, nous pouvons faire 3 constats :

- **Le 1^{er}** est que indépendamment de la couleur des majorités politiques, les pouvoirs publics ont toujours montré un désintérêt relatif pour le transport de fret en lui privilégiant celui des voyageurs, le transport de marchandises n'est pas une priorité politique en France et la question du fret n'a jamais été véritablement posée à l'échelon national.
- **Le second constat** est que, depuis 30 ans, le fret a été «abandonné» aux évolutions spontanées voire «sauvages» du marché, c'est-à-dire au mode de transport le plus compétitif et le plus «efficace», en l'occurrence : la route.
- **Enfin, troisième et dernier constat** : une politique de fret moderne se doit de passer soit par le routier, soit par le ferroviaire, soit par le fluvial. Or, l'opinion publique et politique s'entend pour «exclure» le routier car trop polluant. Le ferroviaire quant à lui ne semble pas apte à répondre, **à lui tout seul**, à la demande nouvelle.

Aussi, une fois admis l'intérêt majeur de la solution fluviale, on ne pourra que constater le caractère obsolète du réseau fluvial français actuel et des politiques attenantes.

Pour exemple, récemment, le rapport de la Commission Mobilité 21 a été révélé, il développe le plan d'investissements français sur 10 ans pour une mobilité durable.

- Dans ce rapport, **aucun projet fluvial n'est mentionné pour les 20 prochaines années**,
- Le transport fluvial représente moins de 1 % du plan d'investissements à 10 ans.

- Et malgré des projets au Havre et à Marseille ainsi que le souhait annoncé d'amélioration de la performance des principaux ports maritimes et son corollaire, la relation avec l'hinterland, aucune concrétisation fluviale n'est citée dans le rapport.

Celui-ci conclut par ailleurs en demandant à régénérer le réseau ferroviaire nationale et à préserver le patrimoine fluvial : **aux uns l'économie, au fluvial le patrimoine...**

3/ De multiples défis à relever :

Face à ces politiques très contrastées, le fluvial français doit s'interroger sur les priorités à adopter et les défis que ce secteur doit relever, des défis forcément multiples....

5 grands défis s'imposent aujourd'hui au transport par voie d'eau :

- Un défi industriel,
- Un défi territorial,
- Un défi logistique,
- Un défi politique,
- Un défi européen.

Un défi industriel :

Actuellement, dans le fluvial, le taux d'innovation est faible par rapport à d'autres modes de transport. La durée de vie des équipements, la fragmentation du marché, l'absence de culture de l'innovation et l'affaiblissement de la situation financière des exploitants de la navigation intérieure sont autant de facteurs qui contribuent à une faiblesse de la voie d'eau.

En effet, il n'existe pas de réelle coordination avec les activités industrielles pourvoyeuses de trafic, le modèle économique du transport fluvial est à consolider. Son défi industriel est entier.

Un défi territorial :

Concernant son territoire et son implantation géographique, le fluvial ne parvient pas à s'insérer dans les grands couloirs continentaux et à participer à leur structuration. Les grands bassins sont isolés et ceux qui pourraient servir de liaison sont sous dimensionnés ou mal entretenus. De plus, nos ports ont une absence d'hinterland, ce qui ne permet pas de valoriser le fret de marchandises.

Le maillage est sous-développé, mal adapté, le fluvial se confronte à son territoire et à son adaptabilité.

Un défi logistique :

Le troisième défi auquel la voie d'eau doit faire face est un défi logistique car aujourd'hui, de nombreuses voies d'eau intérieures ne sont reliées à **aucun** centre logistique. La fonction de transport que doit garantir le fluvial ne se limite pas au «simple transport». Il doit évoluer vers une

fonction complète et se traduire par sa capacité à structurer l'interconnexion et à offrir les services qui y sont attachés.

Sans une logistique adaptée et adaptable, la voie d'eau ne peut prétendre concurrencer véritablement les autres modes de transport.

Un défi politique :

Comme on a pu le démontrer précédemment, le défi politique n'est pas une mince affaire car les pouvoirs publics n'affichent pas une politique claire en faveur des modes de transport massifiés.

La politique française en matière de développement de la voie d'eau semble se limiter à la réalisation d'un seul et unique ouvrage : le Canal Seine-Nord Europe. La volonté «verte» qui est affichée par le gouvernement ne se concrétise pas dans les projets développés.

Aujourd'hui, il existe bien trop d'écarts entre prévision et réalisation dans la politique fluviale française.

Un défi européen :

Enfin, le dernier défi que devra relever le secteur fluvial n'est pas des moindres : il s'agit du défi européen. En effet, la France dispose de voisins qui ont fait la preuve de la compétitivité de leur organisation fluviale, totalement coordonnée à leurs grands ports maritimes et intérieurs dans une stratégie logistique en réseau.

La France est largement en deçà du niveau atteint par ses voisins européens alors même qu'elle dispose d'un des réseaux les plus développés.

4/ Perspectives d'avenir :

Les défis que se doit de relever le fret fluvial français sont nombreux et d'envergure, aujourd'hui, il est primordial de développer des perspectives crédibles et durables afin d'y répondre.

Quels types de solutions sont donc envisageables pour le réseau et le gabarit de demain ?

La première solution consiste à ne pas se limiter à une politique de grands chantiers :

La politique de transport fluvial doit être fondée sur un triptyque :

- **La modernisation et rénovation des infrastructures,**
- **La poursuite du désenclavement des territoires,**
- **La mise en place de projets structurants.**

Il ne s'agit pas d'abandonner les grands projets mais de les hiérarchiser dans le temps pour pouvoir mener de front, de manière équilibrée : **modernisation de l'existant** pour améliorer la qualité de

service pour tous les usagers et tous les territoires et **achèvement progressif du maillage du territoire**. C'est le seul moyen de pérenniser dans le long terme notre système de transport.

Il ne faut pas perdre de vue que les réponses ne peuvent être que multiples : il faut mieux gérer l'existant, accroître les capacités des équipements en place et créer de nouvelles infrastructures lorsqu'elles permettent de compléter des réseaux insuffisamment développés.

La seconde solution consiste à penser le fluvial comme une réelle filière :

Ce qui n'a jamais été pensé comme tel.

En effet, il n'est pas nécessaire d'attendre l'asphyxie des autres moyens de transport afin de percevoir l'avenir de la voie d'eau. L'offre fluviale doit être conçue :

- **concrètement,**
- **pragmatiquement,**
- **et en connections avec les autres moyens de transport.**

Habituellement, on oppose encore trop souvent les modes les uns aux autres, or, l'intérêt des chargeurs est de disposer de l'ensemble des modes pour pouvoir assurer la sécurité de leurs acheminements avec souplesse, et ne pas seulement les mettre en concurrence. **Il faut ouvrir la voie d'eau à différents usages.**

Le fluvial doit être pensé globalement comme une réelle filière en donnant cohérence à son offre de transport, de la conception de la flotte jusqu'aux conditions de vie des bateliers.

La troisième solution peut paraître évidente mais actuellement elle n'est pas mise en place, il s'agit de donner au fluvial les moyens de son action :

Cela doit passer par 3 grands principes :

- **Il faut réviser les infrastructures** : car le délabrement de certains canaux Freycinet de liaison interbassins pénalise l'exploitation des bateaux capables de les franchir pour accéder au marché européen du Nord par exemple.
- **Améliorer les systèmes de gestion des flux** : les écluses, les liaisons informatiques, le suivi des chargements en temps réel... Il faut intégrer le fluvial dans la logistique moderne des transports.
- **Enfin, il est nécessaire d'accompagner le choix du transport fluvial** : car la progression du transport fluvial sur le réseau français ne peut se réaliser par hasard, il doit naître du dynamisme d'une chaîne d'acteurs volontaristes au service d'un mode de transport durable.

Trop peu souvent évoqué : le développement de la liaison port maritime-batellerie :

En effet, le fluvial doit nécessairement s'intégrer aux chaînes logistiques globales : le fluvial n'est plus seulement un moyen de transport de pondéreux.

Actuellement, la distorsion des capacités de transport à la rupture de charge mer-terre est considérable et représente un critère discriminant pour permettre au fluvial d'être retenu au sein d'une chaîne logistique globale. **L'avenir de la voie d'eau et celui du transport maritime sont donc liés. Il faut donc améliorer l'accueil des bateaux fluviaux dans les ports maritimes français.**

Les ports fluviaux quant à eux devront développer une offre de transport terrestre structurée qui favorise la chaîne logistique, la plus pertinente et la plus compétitive possible.

Un autre élément de solution peu évoqué quand on parle du réseau durable de demain, il s'agit du partenariat public/privé :

Pourtant, à l'heure d'aujourd'hui, il est nécessaire d'impliquer les opérateurs économiques aux différents stades d'un projet, de la conception à la réalisation ou à la mise en œuvre. Pour cela, une démarche de type partenariat public/privé est tout à fait envisageable, tant pour l'identification des actions prioritaires qui doivent être privilégiés, que pour le financement des investissements indispensables.

Aujourd'hui, les seuls mécanismes institutionnels n'ont pas la capacité de transmettre aux acteurs privés du secteur transport/logistique des incitations suffisantes en matière d'utilisation de modes de transport alternatifs.

Par ailleurs, cette démarche permet de bénéficier du savoir-faire et des méthodes de fonctionnement du secteur privé et fait évoluer l'implication des Régions d'un rôle d'opérateur direct à une fonction d'organisation, de régulation et de contrôle.

Pour conclure notre présentation, nous développerons notre dernière solution, la plus simple sur le papier mais probablement la plus complexe à envisager. Il s'agit de sortir des schémas habituels en repensant nos logiques primaires de développement.

- **Pour exemple, ça n'est pas parce qu'il n'y a pas de trafic, qu'il ne faut pas d'infrastructure** : en effet, il n'est pas pertinent de juger de l'intérêt d'une infrastructure nouvelle au vu du trafic constaté avant la réalisation de ladite infrastructure, **car c'est l'infrastructure qui crée le trafic**. Il convient également de ne pas apprécier la rentabilité d'un équipement, avant que le dernier kilomètre n'ait été réalisé, c'est à dire lorsque subsistent des phénomènes «d'entonnoir». **Il est dangereux de réaliser des prévisions trop rivées aux données existantes et négligeant les dynamiques logistiques et commerciales créées par l'existence de nouveaux équipements.**

- **Dans la même veine, il faut adapter les rivières aux bateaux** : certains projets actuels en viendraient à mettre nos voies d'eau à la dimension des barges alors que la loi sur l'eau (et la logique) tendraient davantage à faire l'inverse : à savoir adapter les usages aux potentialités des rivières.

Pour l'identification du gabarit de l'avenir, ne pourrait-on pas dire qu'il n'y a pas un gabarit mais des gabarits (comme sur la route il existe le poids lourd et la camionnette de livraison) ? Il semble judicieux de défendre l'existence de gabarits multiples adaptés et adaptables aux réseaux et besoins nationaux comme régionaux et de définir une organisation logistique cohérente pour chacun de ces flux.

Merci de votre attention.