



Chambre  
Nationale  
de la  
Batellerie  
Artisanale

**Gabarit du futur :  
quel réseau pour le  
transport de  
marchandises de demain ?**

# SOMMAIRE

1

**UN RÉSEAU HISTORIQUE**

2

**UNE POLITIQUE CIBLÉE**

3

**DE MULTIPLES DÉFIS À RELEVER**

4

**DES PERSPECTIVES D'AVENIR**

1

# UN RÉSEAU HISTORIQUE

## Bref historique des voies d'eau françaises

Début du 20<sup>ème</sup> siècle

Toutes les voies navigables sont aménagés au gabarit Freycinet

< Années 70

Nombreux aménagements

Années 70<

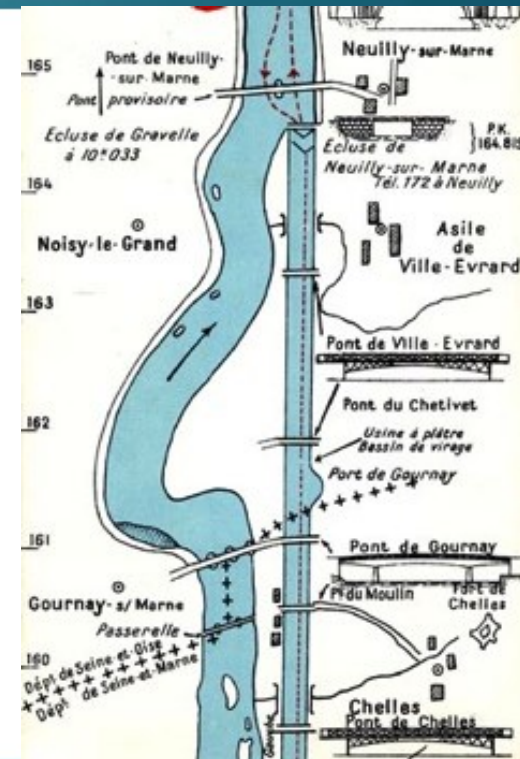
Développement des grands axes et du gabarit des unités fluviales



## Les canaux Freycinet : une spécificité française

Réseau français des voies navigables : 8 500 km

- ✓ Voies de classes 0 (<250t) : 1650 km
- ✓ Voies de classes 1 Freycinet (250 – 400t) : 4 000 km
- ✓ Voies de classes 2/3/4 (400 – 1 500t) : 970 km
- ✓ Voies de classes 1 (1 500 – 3 000t) : 250 km
- ✓ Voies de classes 6 (>3000t) : 1 620 km



## L'offre française de transport fluvial (2000-2013)

- ✓ Plan de déchirage
- ✓ Vieillessement de la flotte
- ✓ Départs à la retraite
- ✓ Bateaux logements
- ✓ Désaffectation de la profession par les jeunes
- ✓ Faible gains de productivité par rapport aux autres modes de transport
- ✓ Développement des convois « en flèche »

➡ **Dès la fin des années 90, la problématique de l'avenir du Freycinet apparaît (division par 2,5 du nombre d'unités)**



2

# UNE POLITIQUE CIBLÉE

## Les investissements en transports

## Actuellement :

20,4 milliards d'euros  
d'investissements par an.

55,4% pour la route (11,3 M)  
21,6% pour le mode ferroviaire (4,4 M)  
15,7% pour les transports urbains collectifs (3,2 M)  
4,9% pour l'aérien (1 M)  
1,5% pour le maritime (0,3 M)  
0,9% pour le fluvial (0,2 M)

## Horizon 2030 :

170 milliards d'euros  
d'investissements prévus d'ici 2013

51,9% pour le mode ferroviaire  
32,3% pour les transports urbains collectifs  
9,2% pour le fluvial  
4,5% sont consacrés à la route  
1,6% pour le maritime  
0,5% à l'aérien



## Politique de développement des voies d'eau françaises

### Trois constats :

- ✓ **Désintérêt relatif des pouvoirs publics.**
  - ✓ **Un fret « abandonné » aux évolutions spontanées du marché.**
  - ✓ **Le routier et le ferroviaire non apte à répondre à eux seuls à la demande.**
- ➔ **Une fois admis l'intérêt majeur de la solution fluviale, on ne pourra que constater le caractère obsolète du réseau fluvial français actuel.**

## Rapport de la Commission Mobilité 21 (juillet 2013)

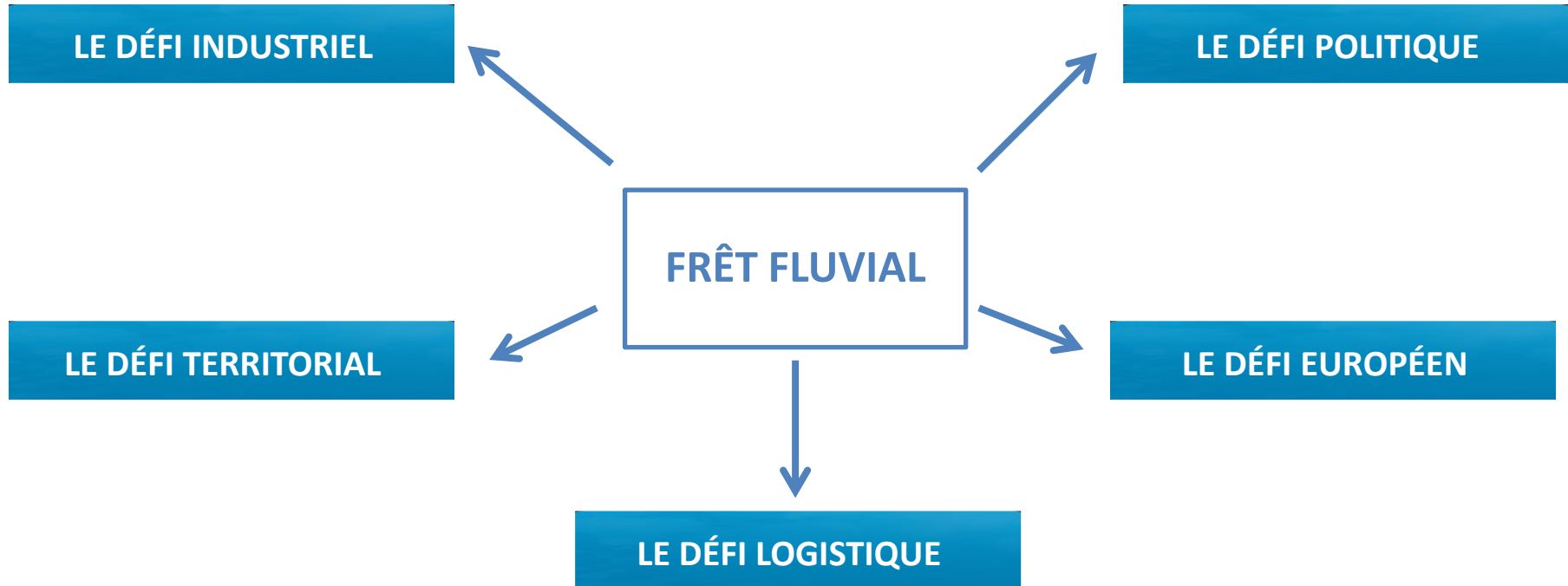
- ✓ Volet « transport » : exclusion des principaux projets d'infrastructures fluviales.
- ✓ Les deux grands projets fluviaux (Bray et Nogent et Saône Moselle / Saône – Rhin ) : insérés à la liste des projets à « horizons lointains ».
- ✓ Dans ce rapport, le transport fluvial représente moins de 1 % du plan d'investissements.
- ✓ Malgré le souhait d'amélioration de la performance des ports maritimes et son corollaire, la relation avec l'hinterland, aucune concrétisation fluviale n'est citée.

➔ Aux uns l'économie, aux autres le patrimoine... une image qui ne favorise pas le transport fluvial.

**3**

**DE MULTIPLES DÉFIS À RELEVER**

## Les défis du fluvial



## Les défis du fluvial

### LE DÉFI INDUSTRIEL

✓ Une faiblesse structurelle de la voie d'eau.

✓ Un manque de coordination et de réel modèle économique.



ON PRÉFÈRE TRANSPORTER  
NOS MARCHANDISES 3 JOURS DE PLUS,  
MAIS AVEC 50 TONNES DE CO<sub>2</sub>  
DE MOINS.

Depuis 2005, chez Monoprix, nous utilisons le transport fluvial, moins polluant que le transport routier. En 2006, nous avons achevé plus de 80% de nos produits de grand import. Et en contre part, nous développons les initiatives de transport "verts" réalisés en CAMI\*. Toutes ces actions s'inscrivent dans la démarche de développement durable que Monoprix mène depuis plus de 15 ans.

\*Label vert en France 2006  
Logo officiel pour véhicules

**MONOPRIX**

Agissons pour demain tous les jours.

## Les défis du fluvial

### LE DÉFI TERRITORIAL

- ✓ Un maillage territorial peu structuré.
- ✓ De grands bassins isolés et des liaisons sous dimensionnés ou mal entretenus.
- ✓ Des ports qui ont une absence d'hinterland.



## Les défis du fluvial

### LE DÉFI LOGISTIQUE

- ✓ De nombreuses voies d'eau intérieures ne sont reliées à aucun centre logistique.
- ✓ Un manque d'interconnexion et de services associés.





## Les défis du fluvial

### LE DÉFI POLITIQUE

- ✓ Pas de politique claire en faveur des modes de transport massifiés.
- ✓ Une politique qui semble se limiter à la réalisation du Canal Seine-Nord Europe.
- ✓ Un écart trop important entre prévision et réalisation.



## Les défis du fluvial

### LE DÉFI EUROPÉEN

- ✓ Des voisins européens bien plus compétitifs et organisés.



# 4

## PERSPECTIVES D'AVENIR

## Quelles solutions ?

### NE PAS SE LIMITER À UNE POLITIQUE DES GRANDS CHANTIERS

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

- **Modernisation et rénovation des infrastructures,**
- **Poursuite du désenclavement des territoires,**
- **Grands projets structurants.**

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

## Quelles solutions ?

### PENSER FILIÈRE VOIE D'EAU

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

**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.**

## Quelles solutions ?

### **DONNER AU FLUVIAL LES MOYENS DE SON ACTION**

- Réviser les infrastructures.
- Améliorer les systèmes de gestion des flux.
- Accompagner le choix du transport fluvial.

## Quelles solutions ?

### DÉVELOPPER LA LIAISON PORTS MARITIMES-BATELLERIE

La distorsion des capacités de transport à la rupture de charge mer-terre est aujourd'hui 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.**

Les ports fluviaux devront développer une offre de transport terrestre structurée favorisant la chaîne logistique on line, la plus pertinente et la plus compétitive possible.

**Dans ce réseau, les ports fluviaux intérieurs seront les nœuds stratégiques des réseaux de transports de marchandises.**



## Quelles solutions ?

### INITIER UNE DÉMARCHE DE TYPE PARTENARIAT PUBLIC/PRIVÉ

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 au « tout à la route ». Il convient donc d'adopter une démarche PPP permettant une concertation et une articulation des politiques publiques en la matière.

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

## Quelles solutions ?

### « REPENSER » CERTAINES LOGIQUES DE DÉVELOPPEMENT

- Pas de trafic, pas d'infrastructure : 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.

- Il faut adapter les rivières aux bateaux : 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.**