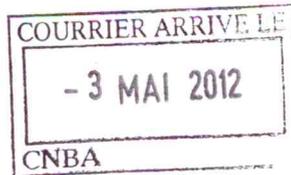


FRANÇOIS HOLLANDE



Monsieur Michel DOURLENT
Président de la Chambre nationale
De la batellerie artisanale
43, Rue de la Brèche aux Loups
75012 PARIS

Paris, le

02 MAI 2012

Monsieur le Président,

Par votre courrier, vous attirez mon attention sur le transport fluvial. Je vous en remercie.

Les voies fluviales ont un rôle important à jouer dans le transport de marchandises de moyenne et longue distance. En effet, il me paraît essentiel de parvenir à une répartition plus équilibrée des différents modes dans le transport de marchandises. Comme vous le savez, le fret est porteur d'enjeux fondamentaux pour notre pays, sociétaux, mais aussi économiques et écologiques. Je suis pleinement conscient de la nécessité de remettre les politiques publiques de transport au cœur des problématiques de développement durable. Si le mode ferroviaire est un élément majeur du nécessaire rééquilibrage des parts modales, le transport fluvial possède de nombreux atouts pour répondre à la demande notamment en termes d'environnement et de sécurité. J'ai à l'esprit, d'une part, qu'une péniche de petit gabarit peut remplacer entre douze et quatorze camions, et d'autre part, que la France possède le domaine public fluvial le plus long d'Europe – plus de 18 000 kilomètres de voies d'eau, dont 8 500 propres à la navigation.

Il est vrai que, de reculs en abandons, le Grenelle de l'Environnement, s'est soldé par une occasion manquée. Le report modal annoncé dans le transport de marchandises – objectif de 25% de part de marché pour le fret non routier – n'a pas eu lieu : le transport routier représente désormais 83,4 % du trafic de marchandises, le fer 9,4 %, les oléoducs 5 %, et le fluvial seulement 2,2 %. Pourtant, d'autres pays européens y parviennent, comme par exemple l'Allemagne (12%), la Belgique (16%) ou encore les Pays-Bas (33%).

En réalité, le candidat sortant a promis durant son quinquennat le lancement d'un grand nombre de projets d'infrastructures nouvelles, dont je suis obligé de constater qu'ils restent, à ce jour, sans solution de financement. De même, je relève que faute d'avoir consacré les investissements nécessaires à leur modernisation, les réseaux existants ne sont plus aujourd'hui en état d'absorber la croissance du trafic. La qualité du service s'est considérablement dégradée et la situation est, à certains endroits, critique. La rénovation et la modernisation des réseaux existants, et particulièrement le réseau fluvial, seront donc une priorité. Il conviendra ensuite, au vu des contraintes budgétaires, d'établir des priorités – dans le temps et à partir de critères socio-économiques et écologiques objectifs – entre les nouveaux projets d'infrastructures.

.../...

francoishollande.fr

59, avenue de Ségur 75007 Paris - Tél. : +33 (0)1 56 58 90 40 - cab@francoishollande.fr

Concernant l'avenir des ports français, leur compétitivité n'a cessé de se dégrader depuis vingt ans. Entre 2007 et 2011, le trafic des sept grands ports maritimes a reculé de près de 10%. En juillet dernier, un rapport du Sénat a conclu que la réforme engagée par le Gouvernement en 2010 était insuffisante à enrayer le déclin des grands ports maritimes français et n'avait pas produit les effets escomptés. La réforme portuaire, qui s'est concentrée sur le dernier segment, a en effet fait l'impasse sur l'effort de rattrapage nécessaire de l'investissement public pour permettre à nos grands ports de s'adapter à la demande mondiale. En outre, leurs dessertes ferroviaires et fluviales doivent impérativement et rapidement être renforcées – 50% de la desserte terrestre du Benelux est aujourd'hui assurée par voie fluviale et ferroviaire quand 85% de la desserte du port de Marseille est assurée par la route. L'enjeu à terme est bien de pouvoir combiner les différents modes de transport en ayant le moins de rupture de charge possible de la marchandise.

Je souhaite favoriser la meilleure utilisation des différents modes de transport en fonction des infrastructures existantes, des contraintes et des avantages de chacun. En sortie des grands ports maritimes, nous devons faire en sorte d'augmenter la part modale du fer et du fleuve. Au sein des agglomérations, nous travaillerons à améliorer la logistique urbaine. Sur les grands itinéraires, nous renforcerons le transport combiné dont les transporteurs maritimes et routiers sont les principaux clients. Loin d'opposer les modes, faisons en sorte de tirer parti des atouts de chacun dans son domaine de pertinence propre.

Mais ces politiques ne pourront être mises en œuvre sans les financements adéquats. J'appliquerai donc le principe de pollueur-payeur afin de favoriser le transfert modal en faveur des transports ayant un meilleur rendement énergétique et les impacts les plus faibles sur l'environnement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

A handwritten signature in dark ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized, elongated shape.

François HOLLANDE