



Réf : FLU036-05

DEMANDES DES CHARGEURS POUR UN TRANSPORT FLUVIAL EFFICACE

DECEMBRE 2005

● 91, rue du Faubourg Saint-Honoré 75008 PARIS ●
Tél : 01 42 68 34 80 ● Fax : 01 40 06 94 40
● Site : www.autf.fr ● Courriel : info@autf.fr

▪ Introduction

Depuis 5 ans, le transport fluvial a connu une croissance exceptionnelle de 30 %.

En dépit de cette très forte croissance, il n'assure cependant qu'une faible part des transports sur le territoire français.

Les chargeurs estiment que ce mode de transport peut **et** doit encore se développer.

Pour atteindre ce développement, il est indispensable que la voie d'eau dispose de moyens nécessaires.

Les efforts doivent se porter sur :

- les infrastructures ;
- le marché ;
- la réglementation.

I. Les infrastructures

On n'insistera jamais assez sur l'évidence que la disponibilité et la capacité des infrastructures sont la condition indispensable au développement du transport fluvial.

▪ Voies navigables

La politique en matière d'infrastructures fluviales doit être conduite sans atermoiements ni retours en arrière de façon à offrir un réseau navigable minimum.

- **Grandes liaisons** : réaliser la liaison SEINE-ESCAULT et ses accès dans le calendrier prévu (2012).
- **Réseau magistral** : remettre à niveau le réseau magistral et assurer son entretien.
- **Rhône** : assurer la fiabilité des liaisons.
- **Horaires d'ouverture à la navigation** : améliorer les horaires d'ouverture à la navigation.

▪ Ports intérieurs

- développer les plate- formes multimodales avec accès fluvial ;
- conserver les emprises portuaires en zones urbaines, seul moyen de limiter les transports routiers pour l'approvisionnement de la cité.

▪ Interfaces fluviales et maritimes

En dépit de leur emplacement privilégié sur des voies d'eaux de forte capacité, les grands ports maritimes ne sont que très faiblement desservis par le transport fluvial.

L'exemple des ports du Nord de l'Europe démontre qu'un potentiel considérable reste inutilisé.

Il faut donc :

- assurer l'accès direct des bateaux fluviaux aux darses maritimes (Port 2000, Fos-Marseille) ;
- améliorer les accès quand ils existent (Rhône à Sète).

II. La réglementation et le marché

Libéralisé depuis la loi du 16 janvier 2001, le transport fluvial a très positivement évolué. Cependant, il connaît encore des difficultés d'adaptation.

▪ Clarifier le rôle des différents intervenants

L'offre de transport fluvial, trop souvent perçue par les chargeurs comme parcellaire, ou complémentaire, doit évoluer dans une perspective réellement intermodale.

Cette intermodalité doit reposer sur les complémentarités offertes par la combinaison des modes de transport entre eux, le fluvial constituant selon le cas, le maillon central ou complémentaire d'une offre globale.

Les prestataires de transport routier et ferroviaire ont su faire évoluer leur offre vers la logistique et des prestations de bout en bout, pour répondre aux attentes des chargeurs et créer de la valeur ajoutée : c'est vers cela qu'une offre fluviale moderne doit tendre.

Le statut du courtage, simple intermédiaire entre un chargeur et un batelier fluvial, ne correspond plus à la logique résolument multimodale des clients chargeurs. Les intermédiaires du transport fluvial doivent évoluer vers une offre globale aux chargeurs, avec une véritable obligation de résultat : la commission de transport.

▪ Laisser fonctionner le marché

Dans le contexte de marché libre, les éléments de coûts étant connus, il appartient à chaque chargeur de négocier, avec ses prestataires de transport, les taux de fret en tenant compte des prestations accomplies .

La réglementation actuelle paraît suffisamment adaptée, notamment au travers des contrats types.

- **L'AUTF s'oppose à toute réglementation supplémentaire**, souvent prise dans l'urgence pour apaiser les tensions ponctuelles, par exemple celles dues aux variations du prix du carburant, et qui n'apportent rien au marché, ni à la productivité du mode et encore moins à terme à la bonne santé des entreprises de transport.
- **La limitation du cabotage** est compréhensible pour la défense du pavillon national déjà bien menacé.

Cependant, en période de manque de cale de petit gabarit, elle est **un frein à la réalisation de certains trafics qui ne trouvent pas de transporteurs français**.

On ne fera pas par ce moyen l'économie d'un examen fin des conditions fiscales des différents pays fluviaux de la Communauté, conditions qui, dans l'état actuel des choses, paraissent agir en défaveur du pavillon français.

Par ailleurs, une série de mesures de nature réglementaire continue à faire du fluvial un mode à part :

- **Manutention portuaire dans les ports maritimes**
 - Libérer le fluvial des obligations qui continuent à s'imposer aux navires de mer

- **Péages**

La réforme des péages est toujours différée.

- Fixer le montant des péages fonction du service rendu.
- Faire disparaître certains archaïsmes, le premier concernant le « droit d'accès » au réseau qui pénalise la courte distance.
- Atteindre par pallier une baisse généralisée des péages.

- **Ouverture à la navigation, amplitude des horaires**

Inscrite dans le contrat de service conclu entre VNF et l'Etat, l'amélioration des horaires d'ouverture des voies navigables est un objectif important. La modernisation des ouvrages doit être mise à profit pour y parvenir.

De la même façon, les règlements et limitations de navigation doivent être revus au cas par cas pour permettre l'utilisation optimale des voies d'eau existantes en attendant une éventuelle modernisation.

- **Réglementation technique des bateaux**

Un dépoussiérage des textes correspondants et une harmonisation européenne sont nécessaires. Trop d'hésitations et d'incertitudes pèsent sur les choix techniques possibles lors de l'étude des trafics nouveaux avec des matériels spécifiques.

D'autre part, l'Etat doit mieux assurer le contrôle des bateaux navigant sur son réseau, une grande « fantaisie » paraît en effet inexplicablement tolérée, laissant ainsi le chargeur dans l'ignorance de l'état réglementaire des bateaux affrétés.

- **Aides à la cale- Aides à la formation :**

Le développement des demandes de transport, lié à la disparition de nombreux bateaux essentiellement de faible tonnage, a créé une grave pénurie qui risque fort d'entraver toute progression des trafics sur les canaux de petit gabarit, irrigant d'importantes régions exportatrices (plaines céréalières en particulier).

- L'aide des pouvoirs publics doit s'orienter vers le **soutien des cales neuves**.

Le vieillissement de la population des bateliers laisse entrevoir une pénurie d'entrepreneurs artisans et de marinières dans moins d'une dizaine d'années.

- Les efforts actuellement développés pour la promotion de ces métiers sont indispensables.

- **Aide aux embranchements fluviaux**

Les embranchements fluviaux font l'objet d'une politique de soutien depuis 1988, politique qui a prouvé son efficacité.

- Le maintien de ces aides, pour peu que VNF puisse s'engager sur la pérennité de l'utilisation du réseau conduisant aux embranchements, a un effet accélérateur sur les trafics fluviaux.