

pour comprendre le présent et construire un avenir durable



Décembre 2011



Évolution de l'activité du transport fluvial en France de 2000 à 2010

Bordereau documentaire

Informations du document	
Titre	Évolution de l'activité du transport fluvial en France de 2000 à 2010.
Sous-titre	
Date du document	Décembre 2011 (modifié page 7 en septembre 2013)
Diffusion	Diffusion libre (septembre 2013)
Support	électronique
Mots-clés	Transport fluvial, voies navigables, flotte.
Mots-clés géographiques	France, Belgique, Pays-Bas, Allemagne.
Autres informations bibliographiques	

Auteurs	
Auteur n° 1	
Prénom	Didier
Nom	BAUDRY
Rôle	rédacteur
Qualité	Directeur d'études
Nom de l'organisme d'affiliation	Centre d'Études Techniques de l'Équipement Nord-Picardie
Sigle de l'organisme d'affiliation	CETE Nord-Picardie
Division de l'organisme d'affiliation	Département Transport Mobilités
Coordonnées de l'auteur	2 rue de Bruxelles, BP 275 59 019 LILLE Cedex

Auteur n° 2	
Prénom	Bertrand
Nom	ZOGALL
Rôle	Traitement de données, cartographie
Qualité	Assistant d'études
Nom de l'organisme d'affiliation	Centre d'Études Techniques de l'Équipement Nord-Picardie
Sigle de l'organisme d'affiliation	CETE Nord-Picardie
Division de l'organisme d'affiliation	Département Transport Mobilités
Coordonnées de l'auteur	2 rue de Bruxelles, BP 275 59 019 LILLE Cedex

Organisme auteur	
Nom de l'organisme	Centre d'Études Techniques de l'Équipement Nord-Picardie
Sigle de l'organisme	CETE Nord-Picardie
Nom de la division	Département Transport Mobilités
Adresse	2 rue de Bruxelles, BP 275 59 019 LILLE Cedex
Numéro de téléphone	03 20 49 60 00
Adresse mail	CETE-Nord-Picardie@developpement-durable.gouv.fr
Adresse du site web	http://www.cete-nord-picardie.developpement-durable.gouv.fr/

Organisme commanditaire	
Nom de l'organisme	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
Sigle de l'organisme	DGITM
Nom de la division	Service de l'administration générale et de la stratégie
Adresse	La Grande Arche paroi Sud, 92 055 LA DEFENSE Cedex
Numéro de téléphone	
Adresse mail	Dgitm@developpement-durable.gouv.fr
Adresse du site web	http://www.developpement-durable.gouv.fr/

Informations contractuelles	
Statut du rapport	Définitif
Nature du rapport	Rapport d'étude
N° de contrat	04 2010 D 31
N° d'affaire	10 04 00031
N° du chapitre budgétaire	09-06 Article 11
ISRN	
Programme	Comité des études 2010

Sommaire

I - Introduction.....	6
I.1 - Éléments de contexte.....	6
I.2 - Objectifs de l'étude.....	6
I.3 - Méthodologie.....	7
II - Le transport fluvial en France dans le contexte européen : éléments de cadrage.....	8
II.1 - Pays-Bas.....	9
II.2 - Allemagne.....	9
II.3 - Belgique.....	10
II.4 - France.....	10
III - Les voies navigables.....	11
III.1 - Les caractéristiques du réseau fluvial français.....	11
III.2 - Les investissements.....	13
III.2.1 - les investissements réalisés sur la dernière décennie.....	13
III.2.2 - les grands projets.....	13
III.3 - Une nouvelle étape de décentralisation en marche.....	15
III.3.1 - Les fonctions et les niveaux de service des voies navigables.....	15
III.3.2 - L'avancement de la décentralisation.....	15
IV - La flotte fluviale.....	16
IV.1 - la flotte fluviale européenne.....	16
IV.2 - La flotte fluviale française s'adapte lentement.....	20
V - Le transport fluvial de marchandises se développe et se diversifie.....	26
V.1 - Le trafics fluviaux au sein de l'Europe fluviale.....	26
V.2 - La répartition modale du trafic de marchandises et les évolutions des trafics « massifiés ».....	31
V.3 - La structure du trafic fluvial.....	35
V.4 - Le trafic fluvial des ports maritimes et intérieurs.....	39
V.5 - Les trafics d'échanges avec les pays voisins.....	41
V.6 - Le trafic fluvial par bassin.....	43
V.7 - Les conteneurs.....	48
V.8 - Les filières émergentes.....	49
V.9 - Le fluvio-maritime.....	50
VI - Les entreprises, les emplois, la formation, et le travail dans le transport fluvial français.....	52
VI.1 - Les acteurs et les entreprises de la logistique et du transport fluvial.....	52
VI.1.1 - Les acteurs de la logistique et du transport fluvial.....	52
VI.1.2 - Les entreprises de transport fluvial.....	53
VI.2 - Les emplois.....	57
VI.3 - La formation.....	58
VI.3.1 - L'offre de formation initiale.....	59
VI.3.2 - L'offre de formation continue.....	60
VI.4 - La réglementation du temps de travail et les conditions de travail.....	61
VII - Les prix et les coûts dans le transport fluvial.....	62
VII.1 - Les prix.....	62
VII.2 - Les coûts.....	65
VIII - Les aides en faveur du transport fluvial.....	67

IX - Le transport fluvial de passagers, les croisières fluviales	68
X - Éléments de conclusions.....	71
XI - Annexes.....	72
XI.1 - Bibliographie :.....	72
XI.2 - Table des photos.....	73
XI.3 - CEMT 92.....	74

I - Introduction

1.1 - Éléments de contexte

En France, depuis le milieu des années 90, le transport fluvial connaît un renouveau certain attesté par un accroissement du volume des marchandises transportées, ainsi que par un positionnement sur de nouvelles filières.

Dans le cadre de la constitution du marché unique et en application de la directive de 1996, le transport fluvial hexagonal a été totalement libéralisé au 1er janvier 2000.

La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement de 2009, dite loi Grenelle n° 1, a mis en avant la priorité que représente la lutte contre le changement climatique, ainsi que le respect des engagements de la France en la matière.

Elle a confirmé le report du transport de marchandises vers des modes alternatifs à la route comme l'un des moyens à mettre en œuvre pour réduire les émissions de GES dans le domaine du transport de marchandises : « Les moyens dévolus à la politique des transports de marchandises sont mobilisés pour faire évoluer la part modale du non-routier et non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022. En première étape, le programme d'action permettra d'atteindre une croissance de 25 % de la part modale du fret non routier et non aérien d'ici à 2012. (Cette augmentation sera calculée sur la base de l'activité fret enregistrée en 2006.) »

La réalisation du projet de canal Seine-Nord Europe à l'horizon 2020 est inscrite dans la loi Grenelle.

La récente crise économique mondiale a engendré des difficultés pour les entreprises de transport fluvial au niveau européen, comme au niveau national. Des manifestations sociales ont eu lieu en 2010.

1.2 - Objectifs de l'étude

Dans ce contexte, il s'agit de mettre en évidence les différentes facettes de l'évolution du transport fluvial en France.

L'objectif de l'étude est de dresser un bilan de l'évolution de l'activité du transport fluvial de marchandises en France de 2000 à 2010 au travers d'indicateurs et de chiffres clés. Le transport fluvial de passagers sera également abordé de manière synthétique pour ce qui concerne l'activité des paquebots fluviaux et des péniches hôtels.

1.3 - Méthodologie

Compte tenu de l'objectif de l'étude, la méthodologie s'appuie sur l'exploitation des données fournies par la DGITM, complétées par quelques données publiques provenant de VNF, ainsi que par diverses données et informations bibliographiques.

II - Le transport fluvial en France dans le contexte européen : éléments de cadrage

Le tableau de synthèse ci-après permet de situer, au travers de chiffres clés, le transport fluvial en France¹, Belgique, Pays-Bas et Allemagne.

TABLEAU DE SYNTHESE	Unité	Source	PAYS-BAS	ALLEMAGNE	BELGIQUE	FRANCE
Voies navigables	km	IWT Funding	5 046	7 354	1 516	6 700
Voies navigables d'importance internationale	km	IWT Funding	2 398	5 224	931	1 730
Part des voies navigables d'importance internationale	%	Calcul	48%	71%	61%	26%
Flotte – capacité d'emport	Milliers de t	CCNR – 2008	5 930	2 621	1 959	1 073
Flotte – capacité d'emport moyenne par unité	t	VNF – 2008	1 414	1 252	1137*	827
Transport fluvial de marchandises	Milliards de t.km	Eurostat – 2009	35,656	55,652	7,087	8,673
Part modale	%	Eurostat – 2009	31%	12%	14%	4%
Transport fluvial de marchandises par pavillon	Milliards de t.km	Eurostat – 2007	67,511	28,417	17,963	6,403
Trafic d'échange de la France avec les pays voisins (cumul importations + exportations)	Millions de t	VNF – 2009	10,51	6,79	8,19	

* : UEBL (Union des états belges et luxembourgeois)

Tableau 1 - Chiffres clés du transport fluvial dans les 4 pays étudiés

1 Pour le transport routier, Eurostat ne prend en compte que les trafics effectués par des camions de charge utile supérieure à 6 tonnes, alors qu'en France, le seuil est de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge, ce qui explique que, selon les données Eurostat en comparaison des données SoeS, le volume de trafic routier y apparaît plus faible et en conséquence la part modale de la voie d'eau plus forte. Eurostat permet des comparaisons entre pays avec des données homogènes. Notons également que les données Eurostat du transport fluvial en France incluent le trafic rhénan sur le territoire français contrairement aux données statistiques nationales.

II.1 - Pays-Bas

Les Pays-Bas possèdent avec Rotterdam un très grand port maritime, premier port maritime au monde jusqu'à la fin du XXe siècle et premier port maritime européen. Ce port est situé sur le delta de la Meuse et du Rhin, fleuve navigable de près de 1 000 kilomètres, véritable autoroute fluviale, et desservant de grands territoires industriels et urbains européens, situés essentiellement en Allemagne (la Ruhr, ...). Ce port est également alimenté par un réseau fluvial à plus petit gabarit, mais très dense, irriguant une grande partie des Pays-Bas.

La capacité d'emport de la flotte néerlandaise est très importante au regard de celle des autres pays, car cette dernière est la seule à avoir poursuivi une croissance à un rythme soutenu au cours des trente dernières années. Plus précisément, les transporteurs néerlandais ont fait construire, au cours de la dernière décennie, de nombreux bateaux rhénans de nouvelle génération, longs de 135 mètres (contre 110 mètres antérieurement).

Les Pays-Bas sont les leaders du transport fluvial en Europe avec une part modale de la voie d'eau de plus de 30 %. Même si cette part modale a connu une érosion depuis les années 70, le transport fluvial en poursuivant sa croissance en volume n'en demeure pas moins le mode de transport terrestre qui a le mieux résisté face à la route.

Le chiffre d'affaire du transport fluvial de marchandises était de 2,7 Mrds€ en 2008².

II.2 - Allemagne

L'Allemagne est le pays d'Europe qui possède le plus long linéaire de voies navigables. Il possède avec le Rhin, une autoroute fluviale qui dessert de vastes territoires industriels (la Ruhr, ...). Elle possède également un réseau de voies navigables à grand gabarit qui dessert une grande partie du pays (Main, Danube, canal Rhin-Main-Danube, Elbe, Mittellandkanal, Dortmund-Ems-Kanal, ...).

Malgré ce vaste réseau, la flotte fluviale allemande marque le pas depuis plus de vingt ans par rapport à la flotte néerlandaise.

Pour autant, l'Allemagne demeure le pays d'Europe où le trafic de transport fluvial est le plus élevé, avec 55 Gtkm de marchandises transportées par la voie d'eau sur son territoire en 2009. La part modale de la voie d'eau est de 12 %, mais celle-ci a baissé sur la dernière décennie (2000-2009) puisqu'elle s'établissait en l'an 2000 à 15,5 %. Le transport ferroviaire est très présent en Allemagne, comparativement à la France, avec une part modale de près de 21 %, en progression sur la dernière décennie.

Le chiffre d'affaire des entreprises du transport fluvial de marchandises était de 1,5 Mrds€ en 2007.

2 Source : Direction générale du trésor et de la politique économique, 2009, *Transport fluvial et gestion des voies navigables. Analyse comparative dans 7 pays*

II.3 - Belgique

La Belgique possède avec Anvers le deuxième port maritime européen. Le réseau fluvial belge, directement connecté au bassin rhénan via plusieurs fleuves et canaux (Liaison Escaut-Rhin, Meuse, Canal Gand-Terneuze, ...), est constitué d'un grand nombre de voies navigables à grand gabarit, dont le plus représentatif est le canal Albert reliant Anvers à Liège.

La flotte belge est moins importante que la flotte néerlandaise ou que la flotte allemande, sa capacité d'emport moyenne y est inférieure ; toutefois, elle comporte des bateaux de tout âge démontrant un renouvellement régulier de la cale.

Comparativement à la France, le volume de marchandises transportées par la voie d'eau y est sensiblement équivalent, mais les quantités de marchandises transportées ont diminué en Belgique pour tous les modes. La Belgique est un pays où le transport fluvial demeure tout de même très présent, puisque la part modale du transport fluvial s'élève à 14 % et que celle de la route a diminué au profit du fer et de la voie d'eau. Sur la dernière décennie (2000-2009), la part modale des modes alternatifs à la route est ainsi passée de 11,6 % à 12,8 % pour le fer et de 10,9 % à 14,3 % pour la voie d'eau.

II.4 - France

La France possède un vaste réseau de voies navigables, mais avec de nombreux canaux à (très) petit gabarit. Les voies navigables à grand gabarit telles que la Seine, la Rhône, le canal Dunkerque-Escaut ne sont pas reliées entre elles. De plus, une grande partie du territoire national n'est pas desservi par la voie d'eau. Dans les régions où le transport fluvial est présent avec des voies navigables à grand gabarit, sa part modale n'est pas négligeable.

Des quatre pays étudiés, la France possède la flotte la plus petite de par sa capacité d'emport global, comme de par la capacité moyenne d'emport, cependant, la flotte est adaptée à l'infrastructure fréquentée qui comporte beaucoup de voies navigables de petit gabarit. Cette flotte a également une moyenne d'âge élevée ; toutefois, sur la dernière décennie, on note une nette augmentation du nombre de bateaux de classe IV (1 000-1 500 t).

La France est un pays où le transport fluvial a une faible part modale, mais en volume, le transport par voie d'eau est équivalent à celui de la Belgique. Sur la dernière décennie, en France, comme en Belgique, la part modale de la voie d'eau a progressé.

Par contre, sur la période 2003-2009, la France est le seul pays où la part modale de la route a progressé, et c'est également le seul pays où la part modale du ferroviaire a baissé.

III - Les voies navigables

Le réseau de voies navigables ouest-européen est constitué du Rhin, véritablement autoroute fluviale, en comparaison du trafic fluvial du reste du réseau. Une grande partie du réseau de voies navigables à grand gabarit de Belgique, des Pays-Bas et de l'Allemagne y est connectée.

III.1 - Les caractéristiques du réseau fluvial français

Le réseau navigable français est essentiellement composé de voies de classe I, accessibles aux bateaux ayant un port en lourd compris entre 250 et 400 tonnes, ce qui correspond au gabarit Freycinet. Ces voies constituent presque la moitié du réseau.

Les voies à grand gabarit (classe VI) ont une longueur totale de 1 621 km, soit près de 20 % du réseau.

Classe (1)	Voies navigables accessibles aux bateaux ou convois poussés d'un port en lourd		1999	2009	Différence de longueur entre 1999 et 2009
0	De 50 à moins de 250 tonnes	Longueur statistique (km)	1 647	1 647	0
		Longueur fréquentée (km)	35	42	7
I	De 250 à moins de 400 tonnes	Longueur statistique (km)	3 958	4 015	57
		Longueur fréquentée (km)	3 279	2 976	-303
II	De 400 à moins de 650 tonnes	Longueur statistique (km)	284	266	-18
		Longueur fréquentée (km)	215	165	-50
III	De 650 à moins de 1 000 tonnes	Longueur statistique (km)	586	568	-18
		Longueur fréquentée (km)	243	217	-26
IV	De 1 000 à moins de 1 500 tonnes	Longueur statistique (km)	137	137	0
		Longueur fréquentée (km)	36	31	-5
V	De 1 500 à moins de 3 000 tonnes	Longueur statistique (km)	268	247	-21
		Longueur fréquentée (km)	266	235	-31
VI	3 000 tonnes et plus (2)	Longueur statistique (km)	1 621	1 621	0
		Longueur fréquentée (km)	1 450	1 492	42
Total		Longueur statistique (km)	8 501	8 501	0
		Longueur fréquentée (km)	5 524	5 110	-414

(1) Il s'agit des classes des voies navigables définies par l'Office statistique des communautés européennes.

(2) Y compris 43 kilomètres de sections maritimes.

Tableau 2 - Longueur du réseau des voies navigables - Source : VNF - SOeS

Sur les 8 501 km de voies gérées par VNF et accessibles aux bateaux, 5 110 km sont fréquentées (soit 60 % du réseau). Ce chiffre est en baisse de 7,5 % depuis 1999. Près de 60 % de la longueur fréquentée totale correspond à des voies du réseau Freycinet qui concentre par ailleurs la majeure partie de la baisse de fréquentation du réseau. Il est difficile d'expliquer les données relatives aux voies ayant un gabarit supérieur au gabarit Freycinet sachant que les voies navigables existantes sont aménagées de manière progressive (par exemple la Lys

mitoyenne à l'origine au gabarit Freycinet est actuellement en classe IV et sera à terme en classe VI).



Illustration 1 - Le réseau français de voies navigables – Conception : CETE NP – Source : VNF

III.2 - Les investissements

III.2.1 - les investissements réalisés sur la dernière décennie³

L'observatoire national du transport fluvial (rapport 2005) avait mis en évidence une progression du montant des investissements fluviaux au début des années 2000 ainsi que des perspectives importantes de croissance.

Les dépenses d'investissements fluviaux (VNF) en millions d'euros :

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
116	117	137	125				142⁴	178

Sur la décennie, le montant annuel des investissements réalisés dans les voies navigables a progressé, en particulier en 2009. De plus, le budget de VNF pour 2010 affiche des dépenses d'investissement de près de 200 M€.

Enfin, la part des investissements réalisés dans les voies navigables et les ports fluviaux par rapport aux investissements réalisés sur l'ensemble des infrastructures progresse entre 1990 et 2008 en passant de 0,6 % à 0,7 %.

III.2.2 - les grands projets

Les grands projets pour le transport fluvial de marchandises en France sont :

- le canal Seine-Nord Europe,
- la liaison fluviale Saône-Moselle (ou Saône-Rhin),
- la modernisation du canal du Rhône à Sète,
- l'extension du réseau grand gabarit de Bray à Nogent-sur-Seine,
- l'écluse fluviale du port du Havre.

3 Sources : Commission des comptes des transports de la Nation – Les comptes des transports en 2008 (tome 1), Observatoire national du transport fluvial – Transport fluvial , évolution du contexte récent et de quelques indicateurs chiffrés (2005) et, VNF – Rapport financier 2009

4 142,8 M€ selon le rapport financier 2009 de VNF, 141 M€ selon le rapport des comptes de la Nation

Sur la période 2000-2010, le projet de canal Seine-Nord Europe a considérablement avancé à partir du CIADT⁵ de décembre 2003.

Les grandes étapes franchies :

- inscription de la liaison fluviale Seine-Escaut comme projet prioritaire aux Réseaux Trans-Européens de Transport (RTE-T) (avril 2004),
- études d'avant-projet sommaire réalisées de 2004 à 2006,
- décision européenne de financement dans le cadre du programme des RTE-T à hauteur de 333 M€ (notification décembre 2008)
- projet inscrit dans la loi « Grenelle 1 » avec réalisation en contrat de partenariat (août 2009),
- projet déclaré d'utilité publique (DUP) le 11 septembre 2008,
- signature d'un protocole d'intention de financement entre l'État, les Régions et VNF (mars 2009),
- annonce du lancement du dialogue compétitif, en vue de choisir le partenaire qui réalisera le canal, par le Président de la République le 5 avril 2011.

C'est le projet emblématique du transport fluvial français. Il est le maillon central de la liaison Seine-Escaut qui permettra de relier le bassin de la Seine aux 20 000 km de voies navigables du Nord de l'Europe.

Le canal Seine-Nord Europe en quelques chiffres :

- longueur 106 km
- gabarit 4 400 tonnes
- coût 4,2 Mrds€ dans le cadre d'un contrat de partenariat
- 360 hectares de zones d'activités réparties en 4 plates-formes multimodales à vocations portuaire, industrielle et logistiques.

Les autres projets progressent également :

- Inscription dans la loi « Grenelle 1 » de la tenue d'un débat public d'ici 2012 portant sur la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins de la Saône et de la Moselle et sur l'intérêt d'une connexion fluviale entre la Saône et le Rhin.
- « Plan Rhône » DUP le 23 janvier 2010.
- Inscription dans la loi « Grenelle 1 » de la tenue d'un débat public d'ici 2011 portant sur l'extension du réseau à grand gabarit de Bray à Nogent-sur-Seine.

5 Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire

III.3 - Une nouvelle étape de décentralisation en marche

III.3.1 - Les fonctions et les niveaux de service des voies navigables

Le réseau de voies navigables français a une longueur de 8 500 km, dont 6 100 km gérés par VNF. Le reste du linéaire est confié à d'autres gestionnaires.

Historiquement, le transport fluvial s'est développé sur les infrastructures naturelles que sont les rivières et les fleuves qui ont été aménagés pour les rendre navigables. La plupart des liaisons interbassins ont été réalisées au XIXe siècle et sont constituées de canaux au gabarit Freycinet. Une partie de ces canaux n'est pas (ou très peu) fréquentée. Le trafic interbassins sur les canaux Freycinet est aujourd'hui insignifiant. L'ensemble du trafic sur les canaux Freycinet est en baisse, alors que le trafic sur le réseau à grand gabarit augmente.

Cela a conduit à une gestion et exploitation différenciée des voies d'eau selon leurs fonctions.

III.3.2 - L'avancement de la décentralisation

Une première décentralisation de voies navigables a eu lieu au début des années 80. Seules les régions Bretagne, Pays de la Loire et Picardie avait accepté le transfert de compétence de gestion. Celles-ci ont concédé les voies d'eau à d'autres collectivités, essentiellement les Départements (par exemple la Somme en aval de Sormont au Département de la Somme). Ces collectivités sont devenues propriétaires dans le cadre de la nouvelle vague de décentralisation des années 2000.

L'article 56 de la loi n°2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques naturels et à la réparation des dommages, a ouvert une nouvelle étape de décentralisation des voies navigables.

Le réseau de VNF est composé d'un :

- réseau magistral (4 100 km) pour le transport de marchandises,
- réseau régional « décentralisable » (2 000 km) plutôt dédié au tourisme fluvial.

Depuis le 1er janvier 2010, la Région Bourgogne expérimente, pour une période de 3 ans, la gestion de ses voies navigables à petit gabarit. Il s'agit du canal de Bourgogne, du canal du Centre, du canal du Nivernais et de la Seille navigable.

Le linéaire de voies concerné est de 570 km. Durant cette période, VNF assurera donc la gestion de 6 100 km environ de voies navigables (6 700 km avant l'expérimentation).

IV - La flotte fluviale

IV.1 - la flotte fluviale européenne⁶

La flotte fluviale européenne est constituée d'environ 12 200 unités (automoteurs + barges de transport de marchandises) correspondant à une capacité d'emport de près de 14,4 millions de tonnes (situation au 31/12/2007). La flotte néerlandaise est de loin la plus importante en Europe avec une capacité d'emport de près de 6 millions de tonnes, en comparaison la flotte française a une capacité d'emport de 1 million de tonnes.

Les unités fluviales composant la flotte européenne sont majoritairement des « automoteurs ». On trouve également des convois poussés, généralement exploités 24h/24 ; ces convois sont constitués d'un pousseur et de une ou plusieurs barges. Existente également des KV (Koppverband) [ensemble constitué d'un automoteur pousseur et de sa barge à grand gabarit], et spécificité française, des convois Freycinet en flèche [ensemble constitué d'un automoteur pousseur Freycinet et de sa barge Freycinet].

La taille des unités fluviales est très variable puisque les plus grands automoteurs navigant en Europe ont des dimensions imposantes : longueur 135 mètres, largeur 17 mètres 40, pour une capacité d'emport de l'ordre de 5 000 tonnes. Les plus petits automoteurs sont les bateaux Freycinet : longueur 38 mètres 50, largeur 5 mètres 05, pour une capacité d'emport de l'ordre de 375 tonnes. Les types de bateaux les plus représentés sont les « RHK » (Rhein Herne Kanal) et les grands rhénans ayant pour dimensions respectives :

- RHK : longueur 80-85 mètres, largeur 9 mètres 50, capacité d'emport de l'ordre de 1 350 tonnes.
- Grands rhénans : longueur 95-110 mètres, largeur 11 mètres 40, capacité d'emport maximum de l'ordre de 3 000 tonnes.

Les convois poussés comme les KV sont des ensembles ayant généralement pour dimensions : longueur 180 mètres, largeur 11 mètres 40. Sur le Rhin inférieur, naviguent des convois de plus grandes dimensions : plus de 200 mètres de longueur pour une largeur de 22 mètres 80.

Dans les différents pays étudiés, la flotte n'a pas la même structure.

La capacité d'emport moyenne en 2008 était de :

- 827 tonnes en France,
- 1 137 tonnes dans les Union des états belges et luxembourgeois,
- 1 252 tonnes en Allemagne,
- 1 414 tonnes aux Pays-Bas.

C'est aux Pays-Bas que les bateaux sont les plus grands, et où la moyenne d'âge de la flotte est la plus faible.

Il convient de noter que le Rhin est un grand fleuve navigable dont la majeure partie du cours est sans écluse, permettant ainsi la navigation des plus grandes unités fluviales en service. Le

⁶ Sources : Commission européenne, CCNR, IVR, VNF

reste du réseau de voies navigables est constitué de cours d'eau et de canaux aux dimensions moins généreuses, et la flotte qui y navigue doit y être adaptée.

Une analyse de la flotte par classe d'âge met en évidence que la flotte néerlandaise est également la plus dynamique au sens où la grande majorité des unités récentes sont sous pavillon néerlandais.

On distingue les bateaux citernes, des bateaux à cale sèche. La proportion des bateaux citernes dans les différentes flottes varient de 25 % pour l'Allemagne à seulement 10 % pour la France.

Les bateaux citernes sont adaptés à la marchandise transportée. Les bateaux à cale sèche peuvent transporter tout type de marchandise sèche. Un certain nombre ont été conçus (ou aménagés et/ou équipés ultérieurement) pour certaines filières comme la métallurgie ou les conteneurs.

Les bateaux citernes ont connu récemment un renouvellement important dans le cadre de la politique européenne destinée à renforcer la sécurité du transport fluvial de marchandises dangereuses en imposant, à terme, les bateaux à double coque. En 2007, plus de 30 unités ont été mises en service ; la capacité moyenne d'emport des bateaux étant d'environ 2 500 tonnes!

Les spécificités de la flotte fluviale française au regard de la flotte de ses voisins sont les suivantes :

- des bateaux plus anciens (moyenne d'âge plus élevée),
- une capacité d'emport moyenne faible, c'est à dire des bateaux dont la taille moyenne est inférieure,
- une proportion de bateaux Freycinet élevée (Cf. illustration ci-après).

Nombre de bateaux européens selon leur port en lourd en 2007

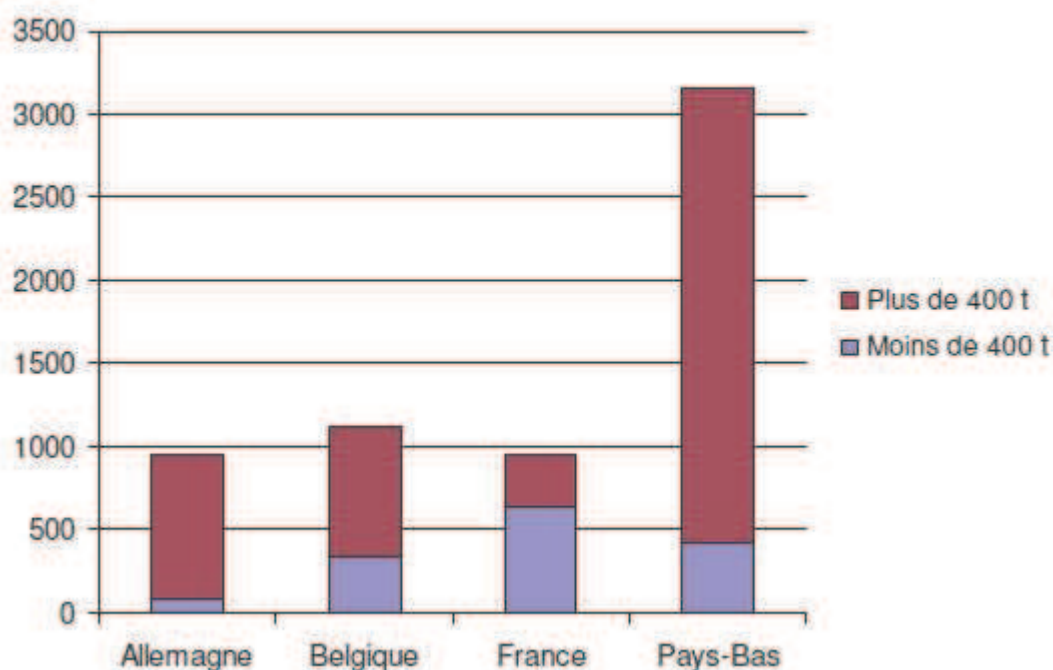


Illustration 2 - Source : VNF

La flotte fluviale des 4 pays étudiés est composée comme suit :

Capacité totale (tonnes)	France			Allemagne			Pays-Bas			Belgique		
	Cale Sèche	Cale Citerne	Total	Cale Sèche	Cale Citerne	Total	Cale Sèche	Cale Citerne	Total	Cale Sèche	Cale Citerne	Total
Avant 1930	27 935	382	28 317	222 409	383	222 792	329 136	1 745	330 881	100 481	3 974	104 455
1930-1949	63 786	1 841	65 627	119 927	5 428	125 355	205 541	5 867	211 408	87 292	4 170	91 462
1950-1959	221 275	9 331	230 606	208 752	81 209	289 961	561 688	72 442	634 130	242 813	35 896	278 709
1960-1969	218 286	17 399	235 685	300 714	90 176	390 890	888 483	104 541	993 024	320 460	46 469	366 929
1970-1979	55 565	24 827	80 392	383 800	273 882	657 682	607 100	151 112	758 212	167 675	68 321	235 996
1980-1989	57 674	6 906	64 580	516 942	90 076	607 018	836 622	107 404	944 026	294 136	57 470	351 606
1990-1999	164 445	11 978	176 423	149 856	61 831	211 687	520 554	160 833	681 387	141 474	21 303	162 777
2000-2006	42 616	10 679	53 295	47 251	68 603	115 854	949 675	382 424	1 332 099	259 898	107 080	366 978
inconnue	116 293	21 752	138 045	256	0	256	27 534	17 261	44 795	0	0	0
TOTAL	967 875	105 095	1 072 970	1 949 907	671 588	2 621 495	4 926 333	1 003 629	5 929 962	1 614 229	344 683	1 958 912
Part	90%	10%		74%	26%		83%	17%		82%	18%	

Tableau 3 - Flotte (total de la capacité en tonnes) par année de construction

Source : CCNR – La navigation intérieure européenne – Observation du marché – 2008-1

La composition des flottes par classe d'âge est représentée sous la forme de graphiques dans la suite du document. Comme pour les personnes composant la population d'un pays, les unités fluviales ont une longévité de l'ordre de 70 à 100 ans, aussi la composition des flottes est représentée sous la forme de pyramide des âges avec en abscisse la capacité d'emport des bateaux et en ordonnée la classe d'âge. On peut ainsi visualiser la ventilation de la capacité d'emport de la flotte d'un pays par classe des bateaux qui la composent.

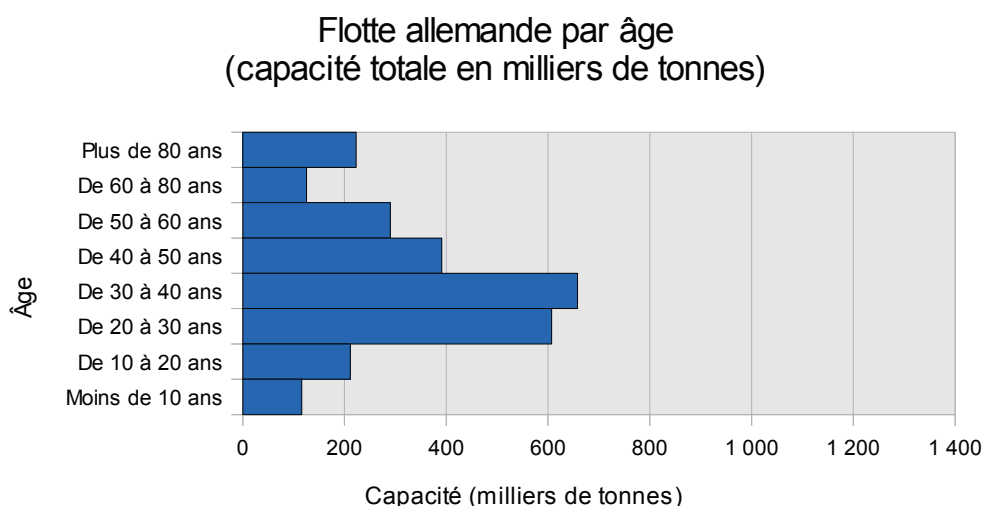


Illustration 3 - Flotte allemande (total de la capacité en tonnes) par âge

Source : CCNR – La navigation intérieure européenne – Observation du marché – 2008-1

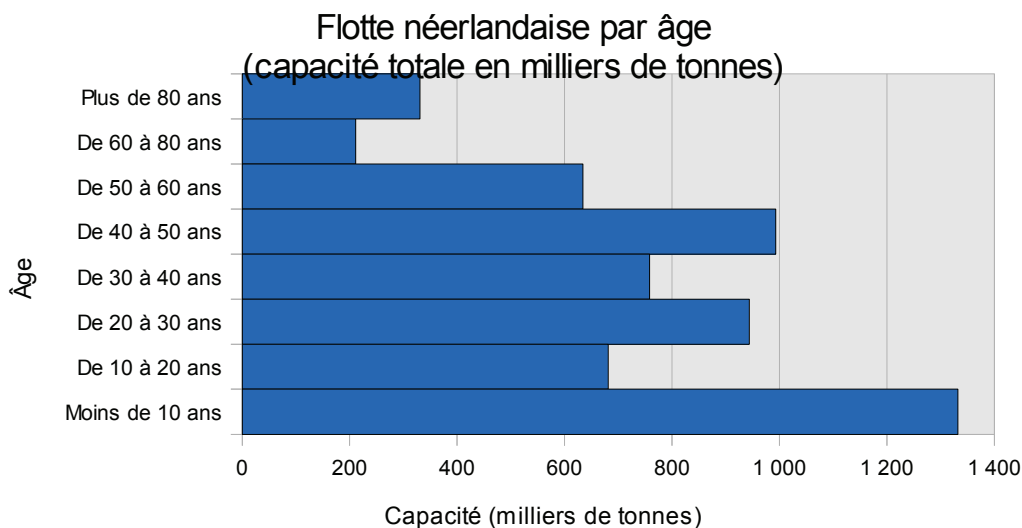


Illustration 4 - Flotte néerlandaise (total de la capacité en tonnes) par âge
Source : CCNR – La navigation intérieure européenne – Observation du marché – 2008-1

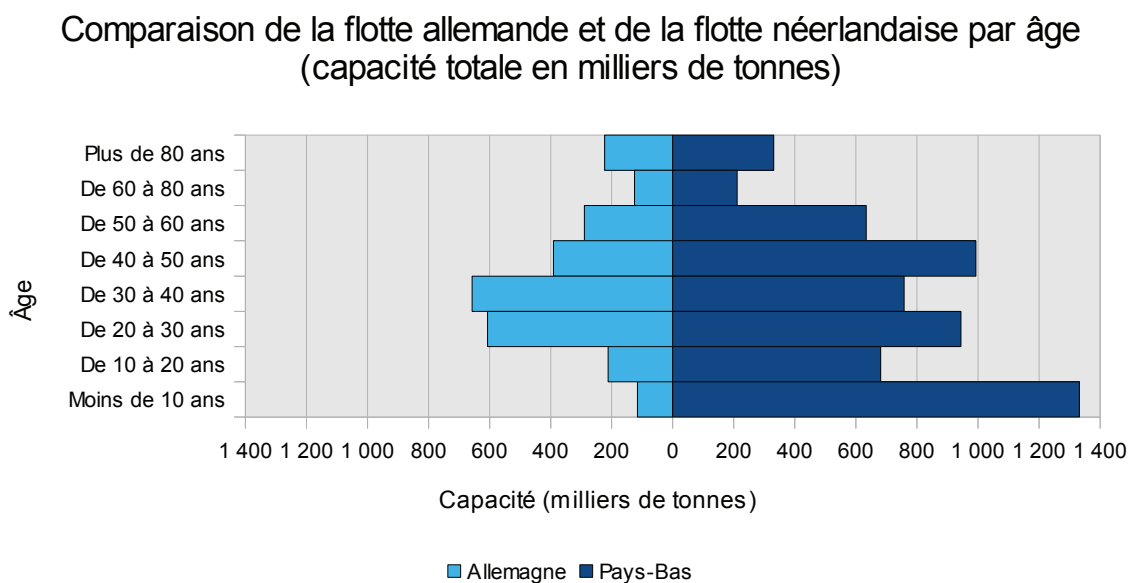


Illustration 5 - Comparaison de la flotte allemande et de la flotte néerlandaise par âge
Source : CCNR – La navigation intérieure européenne – Observation du marché – 2008-1

Flotte belge par âge (capacité totale en milliers de tonnes)

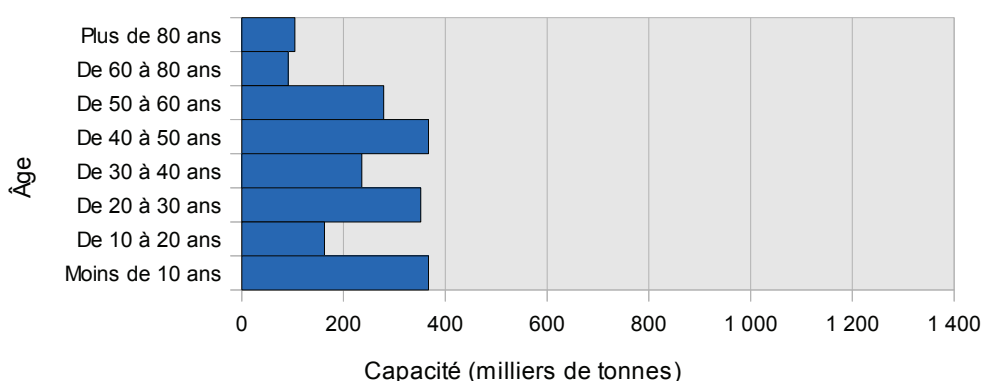


Illustration 6 - Flotte belge (total de la capacité en tonnes) par âge

Source : CCNR – La navigation intérieure européenne – Observation du marché – 2008-1

Ces graphiques permettent de visualiser les phénomènes et/ou conclusions suivants :

- les Pays-Bas possèdent la flotte la plus importante, mais surtout ce pays, contrairement aux autres continue d'investir massivement,
- l'Allemagne qui a également une flotte importante voit ses investissements considérablement diminuer à partir de la fin des années 80 (début des années 90),
- en France, la flotte présente une capacité d'export importante dans la tranche d'âge 10-20 ans (puisque presque équivalente à la reconstruction de l'après seconde guerre mondiale), marque d'un renouvellement de la flotte.

Il convient d'intégrer à la réflexion, que la construction de cale neuve met sur le marché des unités fluviales d'occasion. Le renouvellement de la flotte française de ces dernières années est alimenté par le marché de l'occasion ; ainsi les unités fluviales récentes aujourd'hui sous pavillon français étaient antérieurement sous pavillon belge et néerlandais.

IV.2 - La flotte fluviale française s'adapte lentement

L'ensemble de la flotte fluviale française a un port en lourd de plus d'un million de tonnes. Ce chiffre est resté relativement stable sur la décennie, en légère baisse avec une remontée en 2009.

La forte baisse du nombre de bateaux a peu d'impact sur la capacité d'export globale car le port en lourd moyen est en nette progression.

Que l'on considère le nombre de bateaux ou les tonnes de port en lourd, l'évolution de la flotte entre 2003 et 2009 est différente selon la catégorie. Si la baisse est importante pour les bateaux de faible capacité (comprise entre 0 et 399 tonnes) c'est-à-dire les bateaux Freycinet, les catégories « de 650 à 999 tonnes » et « 1500 tonnes et plus » restent stables, alors que la

catégorie « de 1000 à 1499 tonnes » est en forte augmentation (+57 % en nombre de bateaux), cette catégorie correspondant grosso modo aux bateaux « RHK ».

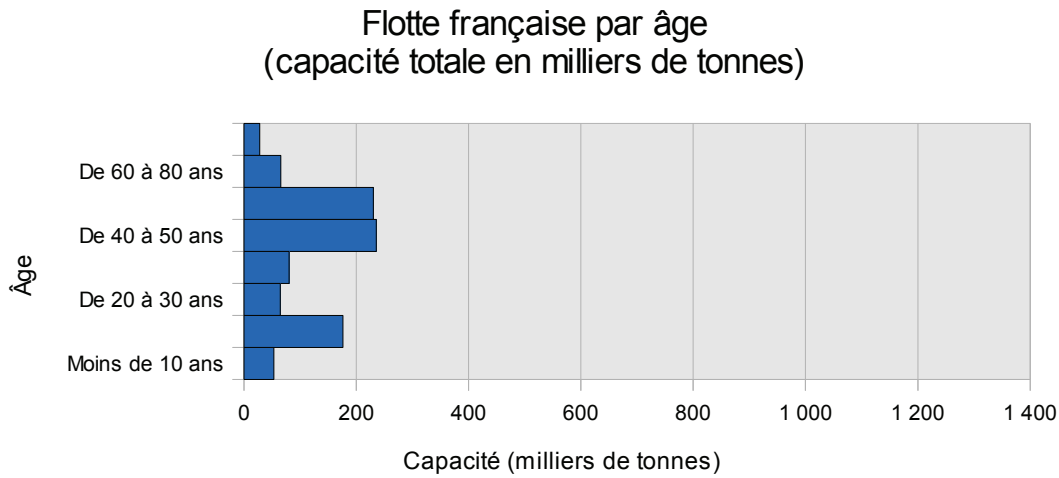


Illustration 7 - Flotte française (total de la capacité en tonnes) par âge
Source : CCNR – La navigation intérieure européenne – Observation du marché – 2008-1

Comparaison de la flotte française et de la flotte néerlandaise par âge (capacité totale en milliers de tonnes)

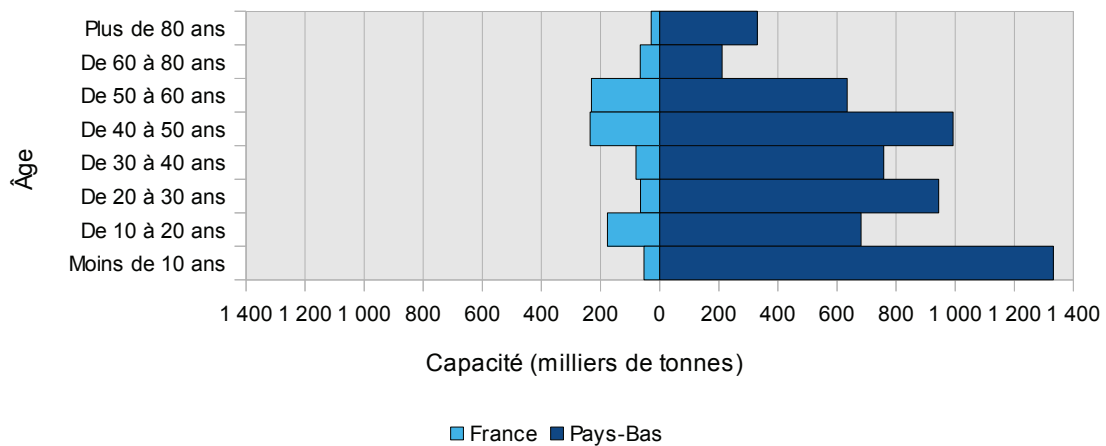


Illustration 8 - Comparaison de la flotte française et de la flotte néerlandaise par âge
Source : CCNR – La navigation intérieure européenne – Observation du marché – 2008-1

NOMBRE DE BATEAUX	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
De 0 à 399 tonnes	959	697	651	651	565	565	517
De 400 à 649 tonnes	433	356	322	322	316	316	287
De 650 à 999 tonnes	221	207	207	207	216	216	219
De 1 000 à 1 499 tonnes	81	73	92	92	103	103	127
1 500 tonnes et plus	200	172	183	183	169	169	186
TOTAL	1 894	1 505	1455	1455	1369	1369	1336

Tableau 4 - Évolution de la flotte (nombre de bateaux) – Source : VNF - SOeS

PORT EN LOURD (MILLIERS DE TONNES)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
De 0 à 399 tonnes	355	262	244	244	212	212	194
De 400 à 649 tonnes	211	176	159	159	157	157	143
De 650 à 999 tonnes	175	164	164	164	173	173	175
De 1 000 à 1 499 tonnes	99	89	112	112	126	126	155
1 500 tonnes et plus	478	417	441	441	405	405	453
TOTAL	1 318	1 108	1120	1120	1073	1073	1120
TPL MOYEN	696	736	770	770	784	784	838

Tableau 5 - Évolution de la flotte (milliers de tonnes de port en lourd) – Source : VNF - SOeS

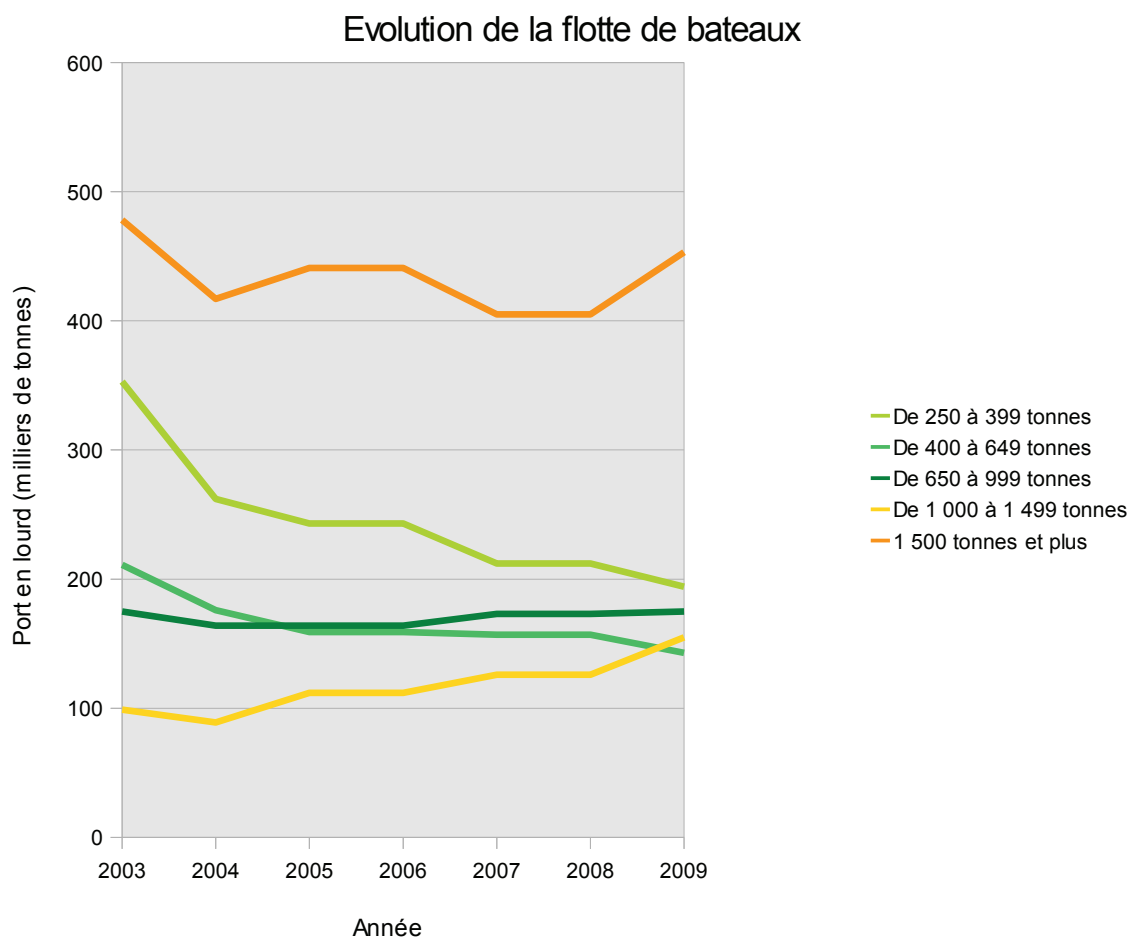


Illustration 9 - Évolution de la flotte (milliers de tonnes de port en lourd) – Source : VNF - SOeS

TPL MOYEN	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Nombre de bateaux	1 881	1 504	1 450	1 450	1 368	1 368	1 335
TPL total (milliers de tonnes)	1 316	1 108	1 119	1 119	1 073	1 073	1 120
TPL moyen par bateau (tonnes)	700	737	772	772	784	784	839

Tableau 6 - Évolution du TPL moyen - Source : VNF - SOeS

Entre 2003 et 2009, le nombre de bateaux a globalement diminué de 29%. Si l'on considère les tonnes de port en lourd, cette diminution est de 15%.

Ceci traduit une augmentation de la capacité moyenne de la flotte, le TPL par bateau progressant de près de 20%.

Si l'on s'intéresse plus particulièrement aux bateaux dont la capacité est inférieure à 399 tonnes, le port en lourd est passé de 355 000 tonnes à moins de 200 000 tonnes en 6 ans (sur la

période 2003-2009). C'est la poursuite de l'évolution à la baisse du nombre de bateaux Freycinet depuis les années 70.

A l'inverse, le nombre de bateaux dont la capacité est comprise entre 1 000 et 1 499 tonnes est passé de 81 à 127 en 6 ans. Il s'agit essentiellement de bateaux de type « RHK » (classe IV de la CEMT 92). Le port en lourd est ainsi passé de 99 000 tonnes à 155 000 tonnes, la capacité moyenne restant constante (1 220 tonnes par bateau).

La progression de cette catégorie s'est accélérée au cours des dernières années : le nombre de bateaux a quasiment doublé sur la période 2000-2009 (passant de 68 à 127) alors que sur la période 1975-2000, l'augmentation n'avait été que de 26%.

En ce qui concerne les bateaux de la catégorie « 1 500 tonnes et plus », la stabilité moyenne de la capacité d'emport cache différents phénomènes. Des investissements ont été réalisés, c'est en particulier le cas de la CFT (Compagnie fluviale de transport) qui a construit de nouveaux pousseurs et surtout a renouvelé de nombreuses barges, ce qui rajeunit la flotte, mais n'en augmente pas la capacité d'emport. Il convient également de noter l'arrivée sur le bassin de la Seine et du Rhône de quelques grands automoteurs (Grands rhénans).

*Evolution de la capacité offerte française totale et par catégories de bateaux
(en milliers de Tonnage de port en lourd : Tpl)*

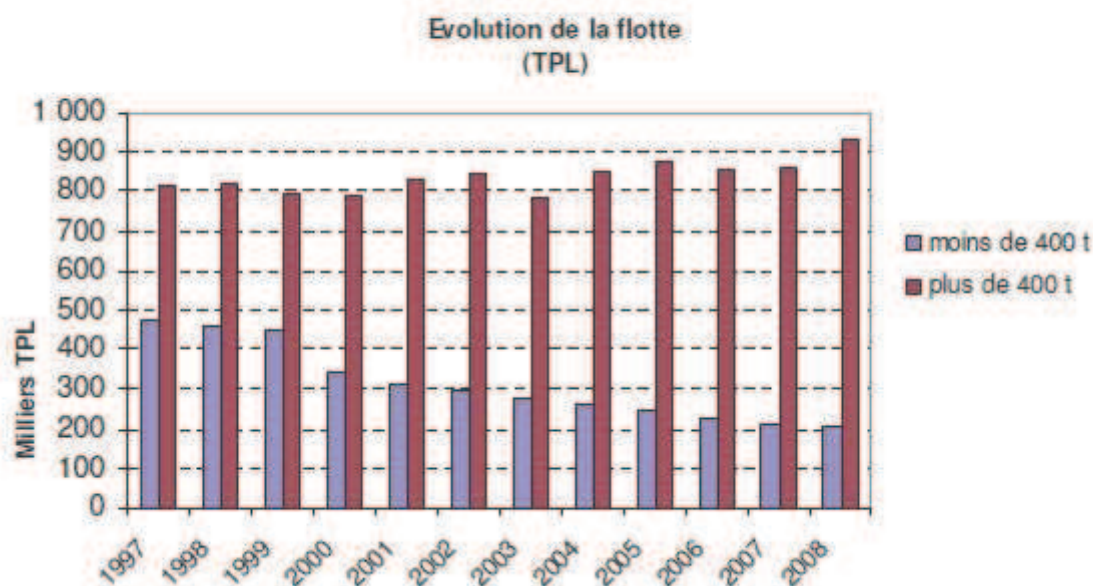


Illustration 10 - Source : VNF

Grâce à la création et à l'action de "France Initiative", première plateforme nationale thématique de financement de création d'entreprise de transport fluvial, en l'espace d'un an, 28 projets ont émergé.

Nombre de ces créations d'entreprise n'auraient probablement pas vu le jour si elles n'avaient pas été soutenues par l'association « Entreprendre pour le fluvial » (via son dispositif de

labellisation des projets) et surtout par le dispositif "France Initiative" avec Oséo qui garantit une part importante des prêts bancaires contractés.

Ces créations d'entreprises participent au développement d'une flotte plus performante essentiellement quant à la capacité d'emport des bateaux. Ci-après quelques éléments d'information sur les bateaux financés dans le cadre du dispositif précité⁷ :

- le tonnage moyen est de 1 028 tonnes (contre une capacité d'emport moyenne en 2008 de 827 tonnes),
- les bassins de navigation sont à 60,7 % la Seine, à 21,4 % le Rhône, à 14,3 % le Nord, et 3,6 % l'Est,
- l'âge moyen des bateaux est de 51 ans (contre 60 ans pour l'ensemble de la flotte),
- la motorisation est récente (10 ans),
- les gabarits se répartissent principalement comme suit :

Freycinet (pas de convoi en flèche)	20 %
400-800 t	13 %
800-1 250 t	31 %
Supérieur à 1 250 t	33 %

- la longueur est inférieure à 86 m (possibilité de naviguer avec 2 membres d'équipage selon la réglementation rhénane),
- 1 ou 2 projets concernent des convois « automoteur + barge ».

En conclusion, sur la décennie 2000-2010, la flotte française a évolué favorablement au sens où sa capacité d'emport moyenne a augmenté, la flotte a rajeuni, et surtout le nombre de grandes unités a augmenté. Le développement de nouvelles entreprises artisanales est également un signe encourageant pour l'avenir.

⁷ Sources : Communiqué de presse de Fluvial Initiative le 22/11/10 et entretien avec l'association EPF le 07/02/11

V - Le transport fluvial de marchandises se développe et se diversifie

V.1 - Le trafics fluviaux au sein de l'Europe fluviale

En Europe, le transport fluvial ne représente que 6 % des modes de transport terrestre (exprimé en tonnes.kilomètres, source : Eurostat⁸), mais une partie importante du territoire européen n'est pas desservie par ce mode de transport. L'activité du transport fluvial est concentrée sur le bassin du Rhin qui constitue une infrastructure naturelle performante à l'embouchure duquel se trouve Rotterdam, premier port maritime européen qui dessert de vastes territoires industriels (la Ruhr, ...).

L'Allemagne et les Pays-Bas réunis représentent près de 75 % de l'ensemble du transport fluvial européen. Si on ajoute le transport fluvial belge et français, le total représente alors près de 90 % de l'ensemble du transport fluvial européen (exprimé en tonnes.kilomètres, source : Eurostat).

Les cartes et chiffres clés qui suivent permettent de visualiser la place (part modale et volume) du transport fluvial français en Europe.

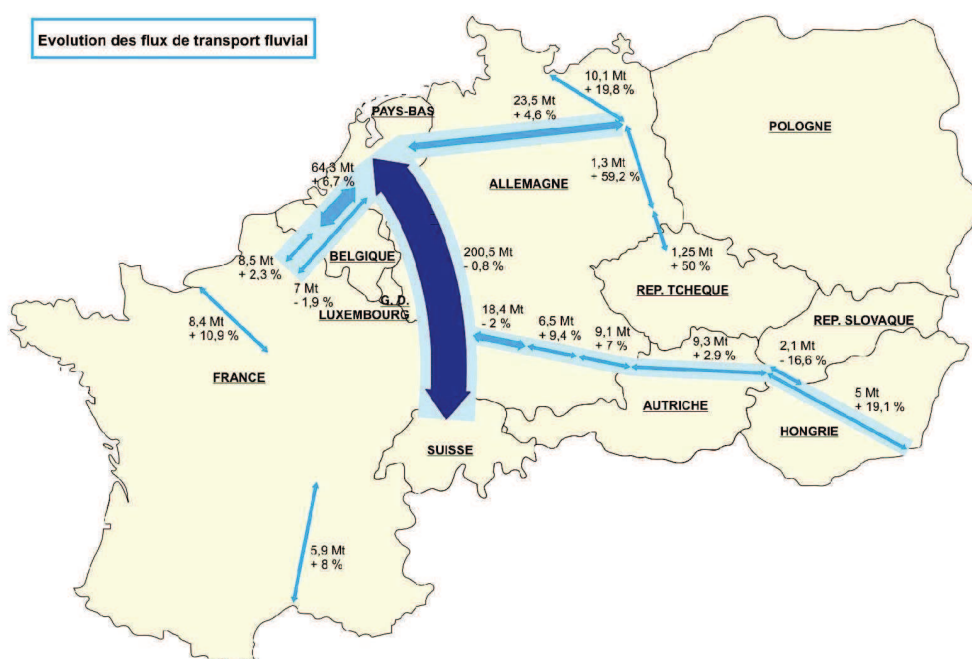


Illustration 11 - Les principaux flux de transport fluvial en Europe

Source : CCNR - Observation du marché de la navigation intérieure européenne 2006-I

8 Pour le transport routier, Eurostat ne prend en compte que les trafics effectués par des camions de charge utile supérieure à 6 tonnes, alors qu'en France, le seuil est de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge, ce qui explique que, selon les données Eurostat en comparaison des données SoeS, le volume de trafic routier y apparaît plus faible et en conséquence la part modale de la voie d'eau plus forte

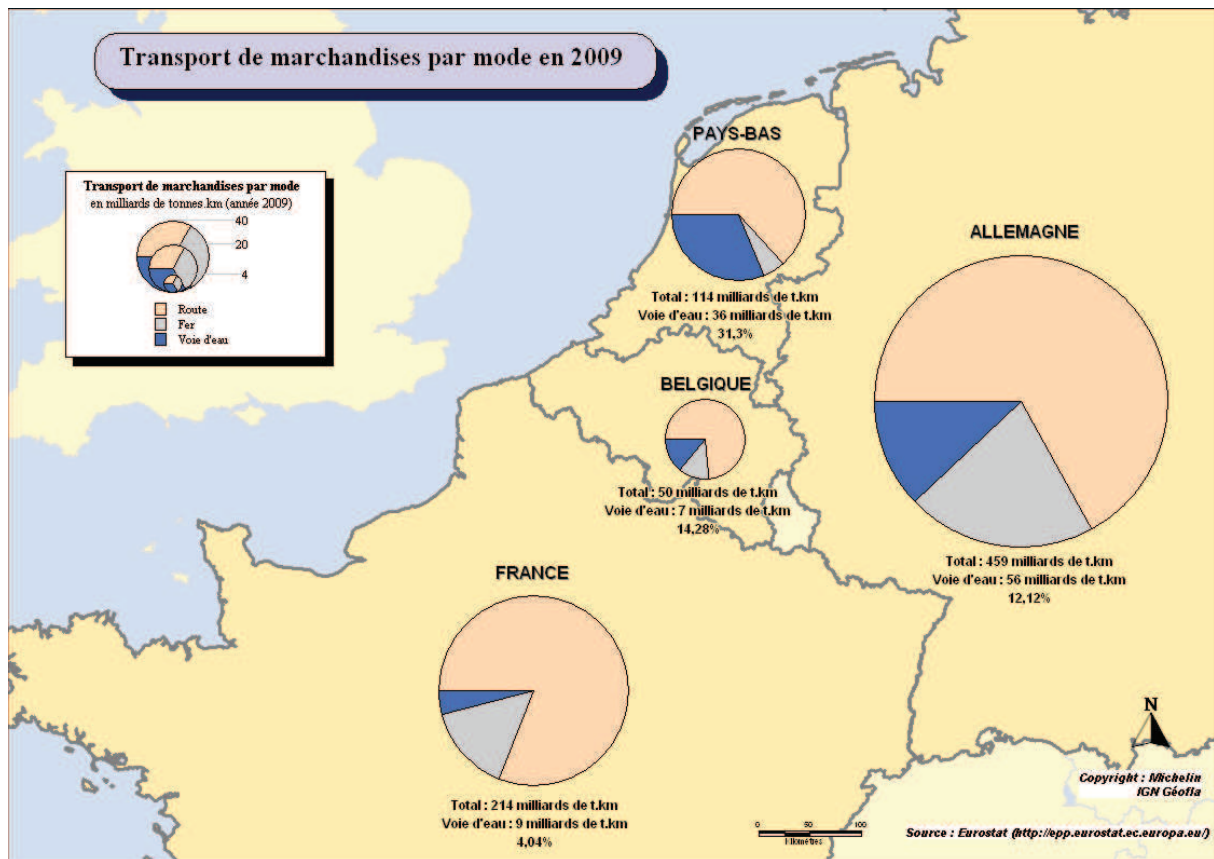


Illustration 12 - Transport de marchandises par mode en 2009 - Source : Eurostat (<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>)

TRANSPORT DE MARCHANDISES (ANNEE 2009)	Route		Fer		Voie d'eau		TOTAL
	Milliards de t.km	Part modale %	Milliards de t.km	Part modale %	Milliards de t.km	Part modale %	Milliards de t.km
Allemagne	307,55	67,00%	95,83	20,88%	55,65	12,12%	459,03
Belgique	36,17	72,88%	6,37	12,84%	7,09	14,28%	49,64
Pays-Bas	72,68	63,80%	5,58	4,90%	35,66	31,30%	113,91
France	173,62	80,97%	32,13	14,98%	8,67	4,04%	214,42

Tableau 7 - Transport de marchandises par mode en 2009 - Source : Eurostat (<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>)

TRANSPORT DE MARCHANDISES (ANNEE 2003)	Route		Fer		Voie d'eau		TOTAL
	Milliards de t.km	Part modale %	Milliards de t.km	Part modale %	Milliards de t.km	Part modale %	Milliards de t.km
Allemagne	290,75	68,03%	78,46	18,36%	58,15	13,61%	427,36
Belgique	50,54	76,50%	7,29	11,04%	8,23	12,46%	66,07
Pays-Bas	79,77	64,59%	4,71	3,81%	39,03	31,60%	123,50
France	203,61	78,78%	46,84	18,12%	8,02	3,10%	258,47

Tableau 8 - Transport de marchandises par mode en 2003 - Source : Eurostat (<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>)

TRANSPORT DE MARCHANDISES (ANNEE 2000)	Route		Fer		Voie d'eau		TOTAL
	Milliards de t.km	Part modale %	Milliards de t.km	Part modale %	Milliards de t.km	Part modale %	Milliards de t.km
Allemagne	280,71	65,3%	NC	19,2%	66,47	15,5%	NC
Belgique	51,05	77,4%	NC	11,6%	7,22	10,9%	NC
Pays-Bas	79,57	63,4%	NC	3,7%	41,27	32,9%	NC
France	204,00	76,0%	NC	20,6%	9,58	3,4%	NC

Tableau 9 - Transport de marchandises par mode en 2000 - Source : Eurostat (<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>)

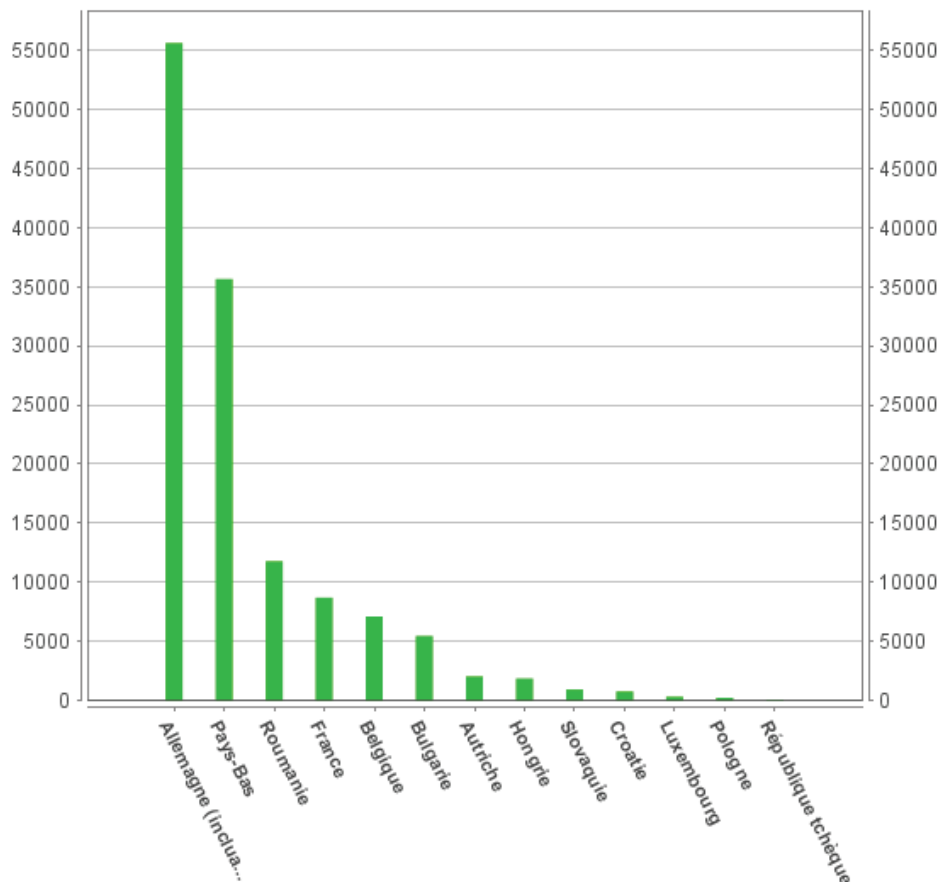


Illustration 13 - Transport de marchandises par voie navigable en 2009 dans les pays européens (en millions de tonnes.km) - Source : Eurostat (<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>)

Un regard sur la nature des marchandises transportées par voie d'eau en Europe met en évidence que les vracs liquides et solides sont encore très présents (produits pétroliers , charbon, ...). Le conteneur est maintenant un trafic qui compte.

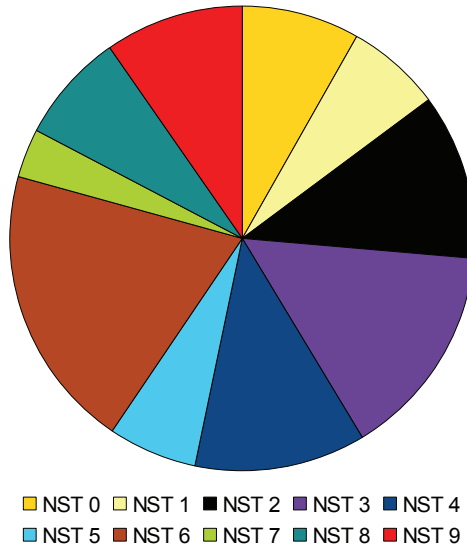
Une comparaison avec la nature des marchandises transportées par voie d'eau en France met en évidence les spécificités de ces dernières où les matériaux de construction et les céréales sont très présents comparativement à la situation au niveau européen. A l'instar de la situation en Europe, en France le trafic conteneurisé est maintenant significatif.

TRAFIC FLUVIAL EN MILLIARDS DE TONNES.KM		
0 Produits agricoles	NST 0	11,3
1 Denrées alimentaires et fourrages	NST 1	9,1
2 Combustibles minéraux solides	NST 2	15,9
3 Produits pétroliers	NST 3	20,6
4 Minerais, déchets pour la métallurgie	NST 4	16,4
5 Produits métallurgiques	NST 5	8,5
6 Minéraux bruts, mat de construction	NST 6	27,3
7 Engrais	NST 7	4,7
8 Produits chimiques	NST 8	10,5
9 Machines, véhicules transaction	NST 9	13,3
Total		137,6

Tableau 10 - Transport fluvial de marchandises par NST en 2006 - Source : Eurostat

Trafic fluvial par NST en Europe en 2006

en milliards de tonnes.km



*Illustration 14 - Transport fluvial de marchandises par NST en 2006 -
Source : Eurostat*

V.2 - La répartition modale du trafic de marchandises et les évolutions des trafics « massifiés »

En France, le transport fluvial de marchandises ne représente que 2 à 4 % de l'ensemble des marchandises transportées. Cette part modale calculée pour l'ensemble du territoire français, gomme la disparité de l'implantation du transport fluvial dans les territoires dit « mouillés », c'est à dire desservis par la voie d'eau. Elle ne peut être comparée à celle des pays voisins où l'ensemble du territoire est mouillé et majoritairement desservi par des voies navigables à grand gabarit.

Depuis les années 70, au niveau national, le volume de marchandises transportées par les modes de transport dits alternatifs à la route, que sont la voie d'eau et le ferroviaire, a constamment baissé jusqu'à la fin des années 90.

Evolution du transport ferroviaire et fluvial de marchandises

depuis 1980 (base 100 en 1980)

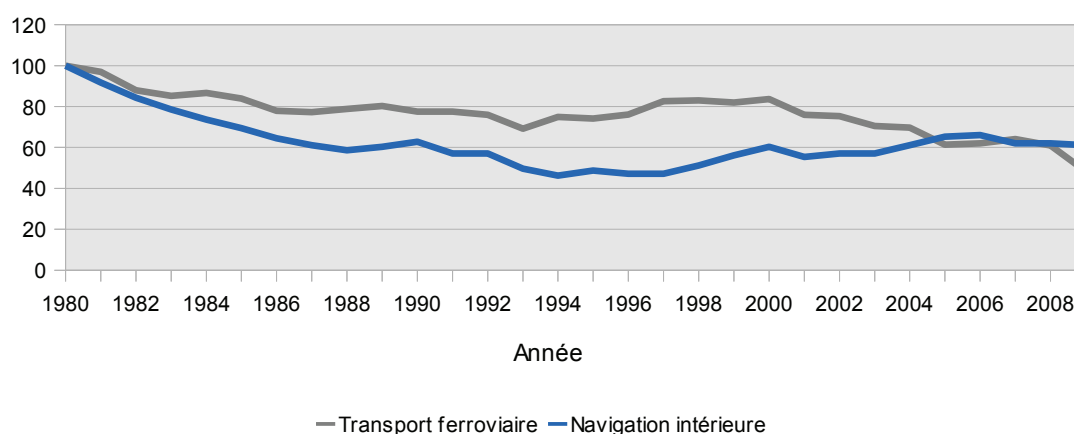


Illustration 15 - Evolution du transport ferroviaire et fluvial de marchandises depuis 1980 (en t.km)
Sources : SNCF, VNF

La voie d'eau a connu son niveau le plus bas en 1997. Depuis, elle a connu une reprise qui s'est confirmée sur la décennie 2000-2009. Le volume exprimé en t-km n'a pas connu une progression significative, mais il est réalisé dans un contexte de progression plus faible de l'ensemble des volumes transportés. Toute proportion égale par ailleurs, la part de marché de la voie d'eau est stable par rapport à la route, alors que dans le même temps, le transport ferroviaire connaît une poursuite de l'érosion de sa part de marché et de son trafic.

Evolution du transport de marchandises par mode depuis 2000

(base 100 en 2000)

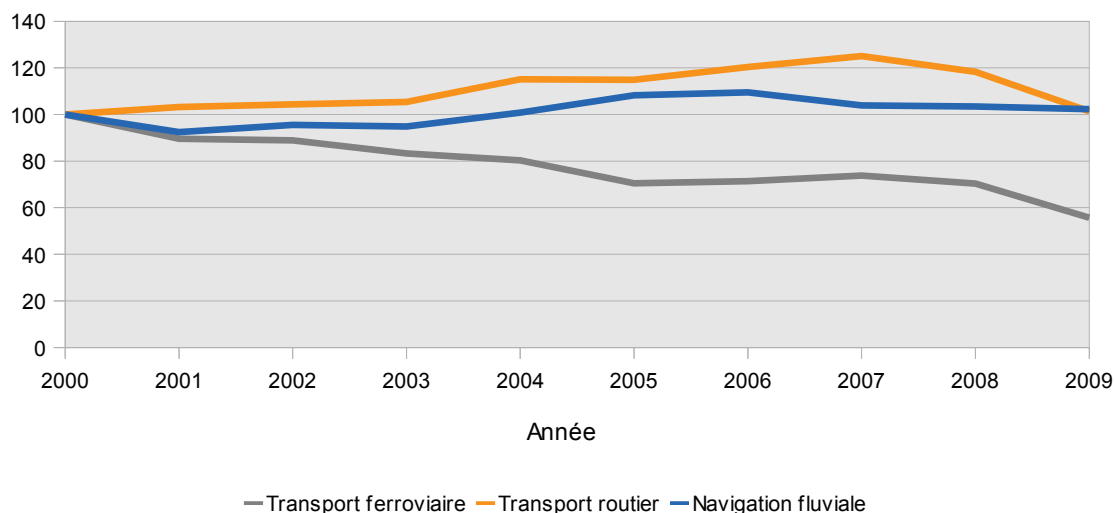


Illustration 16 - Evolution du transport de marchandises par mode depuis 2000

Sources : SOeS, Eurostat, DGEC, VNF, calculs SOeS

La crise financière et économique mondiale qui a démarré en 2007 a engendré une baisse des trafics de marchandises transportées. Durant cette période, la voie d'eau semble avoir gagné des parts de marché face à la route (cf. graphique) ; cette très bonne performance est d'abord un effet structurel de la composition des trafics fluviaux composés majoritairement des filières céréales et matériaux de construction, pas ou peu touchées par la crise.

Evolution du transport de marchandises par mode entre 2007 et 2009

(base 100 en 2007)

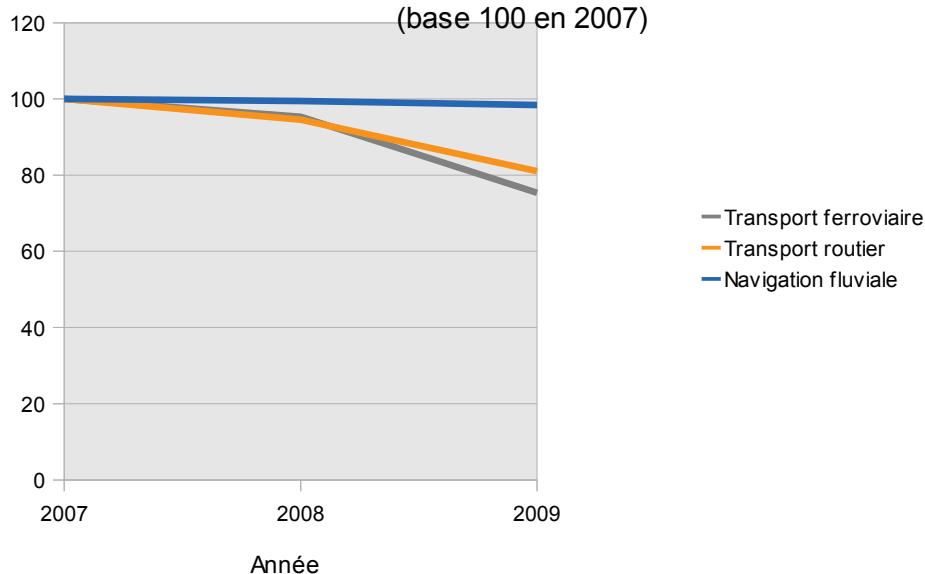


Illustration 17 - Evolution du transport de marchandises par mode entre 2007 et 2009

Sources : SOeS, Eurostat, DGEC, VNF, calculs SOeS

Un regard sur les trafics nationaux, internationaux et de transit des différents modes de transport, montre que le transport routier de transit a connu une progression plus importante que les autres types de trafic à partir de 2003, période marquée par un développement économique en Europe et plus particulièrement en Espagne ; c'est aussi le trafic qui a été le plus impacté par la crise. De 2007 à 2009, seul le trafic fluvial national a progressé ; c'est là aussi en partie structurel avec les filières céréales et matériaux de construction, mais pas seulement avec l'analyse d'autres filières développée dans la suite du présent rapport.

Il est à noter que le trafic fluvial de transit n'est pas représenté. Il est en effet constitué exclusivement du trafic rhénan sur le territoire alsacien près de la frontière allemande et n'est pas comptabilisé dans les statistiques nationales du ministère.

Evolution du transport de marchandises par mode et par type depuis 2000

(base 100 en 2000)

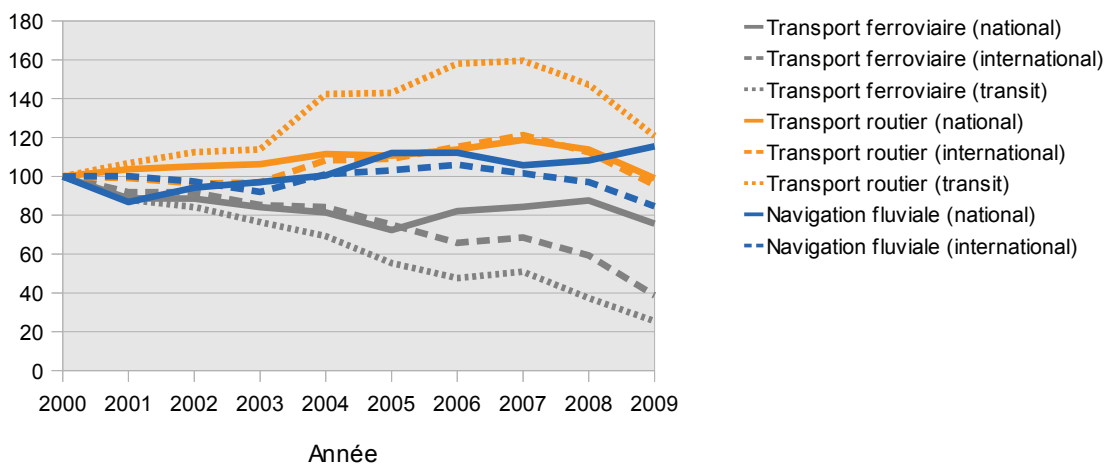


Illustration 18 - Evolution du transport de marchandises par mode et par type depuis 2000
Sources : SOeS, Eurostat, DGEC, VNF, calculs SOeS

Un regard sur la composition des trafics du ferroviaire et de la voie d'eau met en évidence les marchés de ces deux modes de transport en France.

Les marchés du ferroviaire sont les produits manufacturés (le transport combiné avec des caisses mobiles pour l'essentiel, mais aussi les conteneurs maritimes) et les produits agro-alimentaires (les céréales). La sidérurgie et les matériaux de construction sont aussi des filières apportant des volumes significatifs au ferroviaire.

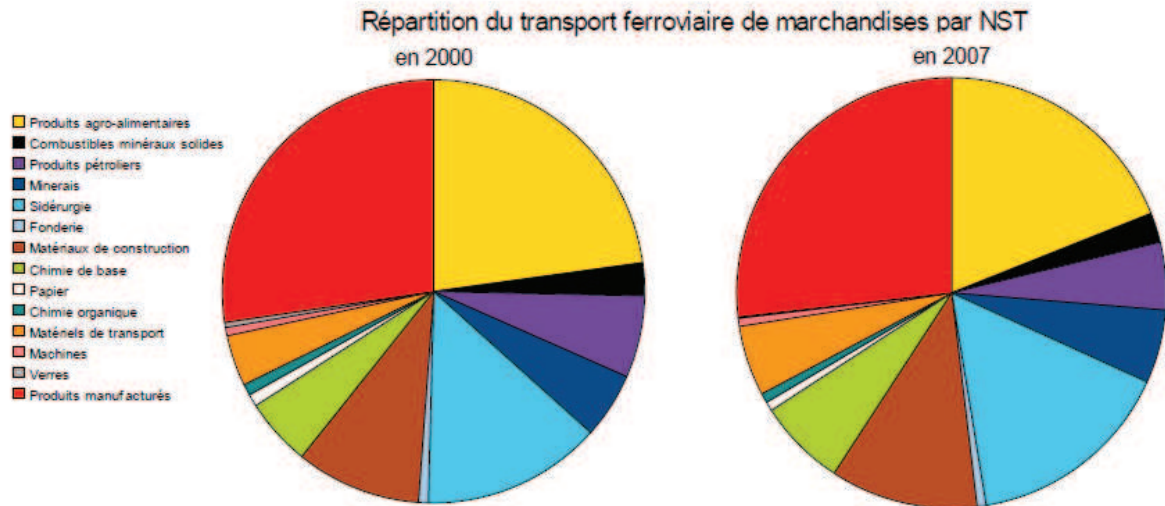


Illustration 19 : Répartition du transport ferroviaire de marchandises par NST en 2000 et 2007 - Source : SNCF

Les marchés du transport fluvial sont présentés dans le chapitre suivant.

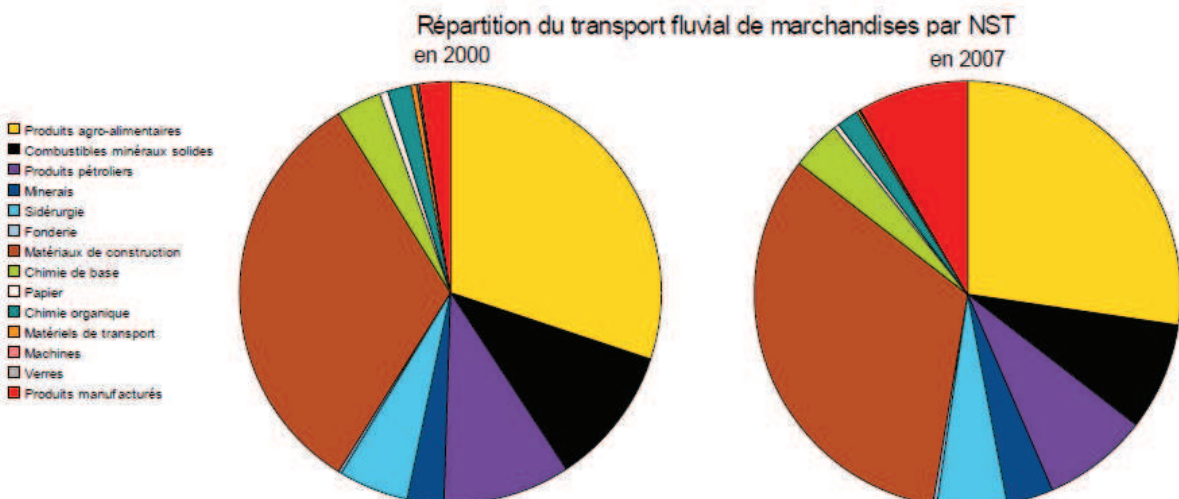


Illustration 20 : Répartition du transport fluvial de marchandises par NST en 2000 et 2007 - Source : VNF

V.3 - La structure du trafic fluvial

Le transport fluvial de marchandises au niveau européen comme au niveau français est un mode de transport où le trafic international est particulièrement présent. C'est le cas au niveau européen avec les échanges Pays-Bas-Allemagne via le Rhin qui est la voie d'eau européenne ayant, de très loin, la plus forte densité de trafic en Europe. C'est le cas au niveau français, avec un trafic international (hors trafic de transit Rhénan en Alsace) qui représentait 47 % du trafic total en 1998, et représente encore 34 % du trafic total en 2009.

Sur la décennie 2000-2009, on observe une décroissance du trafic de transit sur le Rhin, une stagnation, voire une légère régression du trafic international, et surtout une progression sensible du trafic national. La croissance du transport fluvial est soutenue par la demande nationale.

TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN MILLIARDS DE T.KM	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
INTERIEUR	3,45	4,11	4,40	3,93	4,21	4,30	4,43	4,94	5,04	4,76	4,83	5,08
INTERNATIONAL	3,02	3,01	3,14	3,12	3,04	2,87	3,15	3,22	3,31	3,17	3,03	2,64
TRANSIT	1,73	1,65	1,85	1,58	1,33	1,13	1,11	1,05	1,05	1,29	1,05	0,99

Tableau 11 - Transport fluvial de marchandises par type - Source : VNF - DGITM

Transport fluvial de marchandises

en milliards de tonnes.km

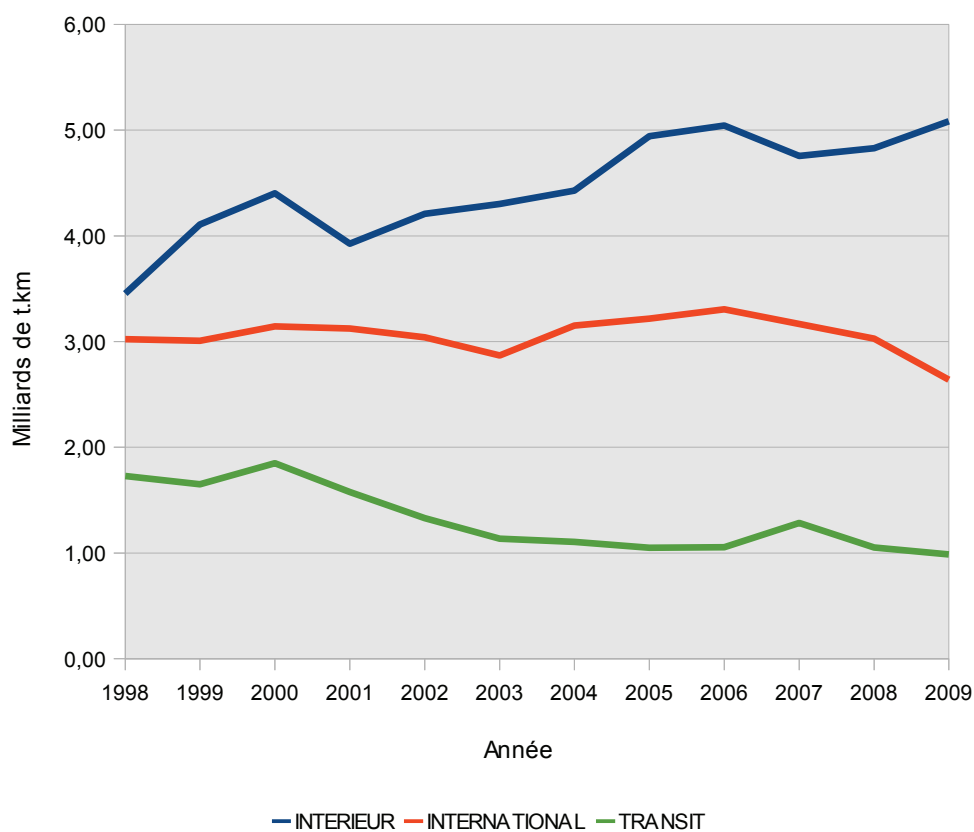


Illustration 21 : Transport fluvial de marchandises par type - Source : VNF - DGITM

TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN MILLIONS DE TONNES	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
INTERIEUR	23,76	26,40	28,32	26,67	28,31	28,88	29,12	30,72	34,72	33,06	33,07	33,43
INTERNATIONAL	28,58	30,18	32,12	31,45	30,33	27,45	30,49	30,57	31,77	31,83	30,58	26,11
TRANSIT	11,22	10,52	12,00	12,24	10,31	9,01	9,34	8,84	9,13	11,12	9,15	8,47

Tableau 12 - Transport fluvial de marchandises par type - Source : VNF - DGITM

Transport fluvial de marchandises

en millions de tonnes

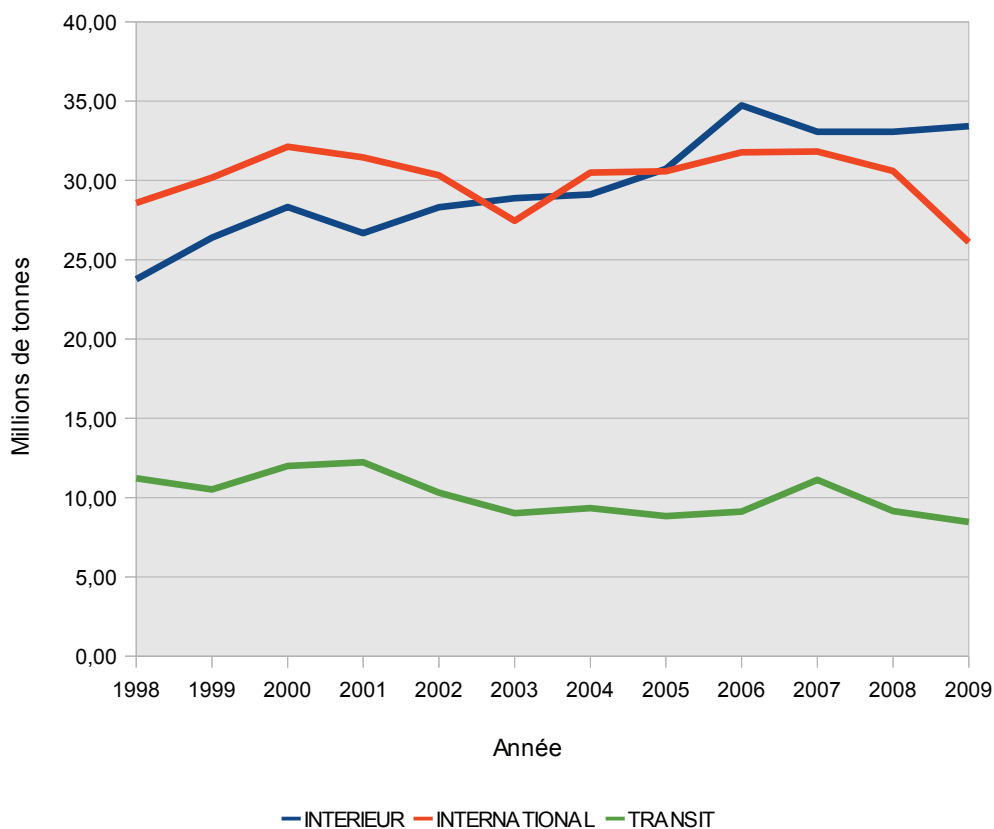


Illustration 22 - Transport fluvial de marchandises par type - Source : VNF - DGITM

Les marchés du transport fluvial sont les matériaux de construction et les céréales. Les combustibles minéraux solides (charbon, ...) et les produits pétroliers apportent des volumes significatifs, mais globalement en baisse sur la décennie. Les produits manufacturés (par conteneurs maritimes) constituent une filière porteuse, puisque sur la décennie, ils ont pris une place significative dans la structure du transport fluvial. La progression en volume est très importante, et la part de marché a également évolué de manière significative. C'est d'autant plus remarquable que l'unité de compte, la « t-km », n'est pas la plus adaptée pour évaluer cette progression.

Si la plupart des filières restent stables depuis une décennie, on note une stagnation voire une baisse depuis 3 ans pour les marchandises relevant de l'industrie métallurgique (NST 4 et 5), la filière énergétique (NST 2 et 3), la filière chimique (NST 8) et les matériaux de construction (NST 6), filières probablement impactées par la crise. A l'inverse, la filière agro-alimentaire (NST 0) est en hausse, notamment grâce aux exportations de céréales.

De même les produits manufacturés (NST 9 en quasi totalité) sont en progression soutenue et constante depuis 2000. On note un léger infléchissement en 2008 dû à la crise économique mondiale. (en rouge sur le graphique suivant).

Transport sur le réseau français

depuis 2000, par NST

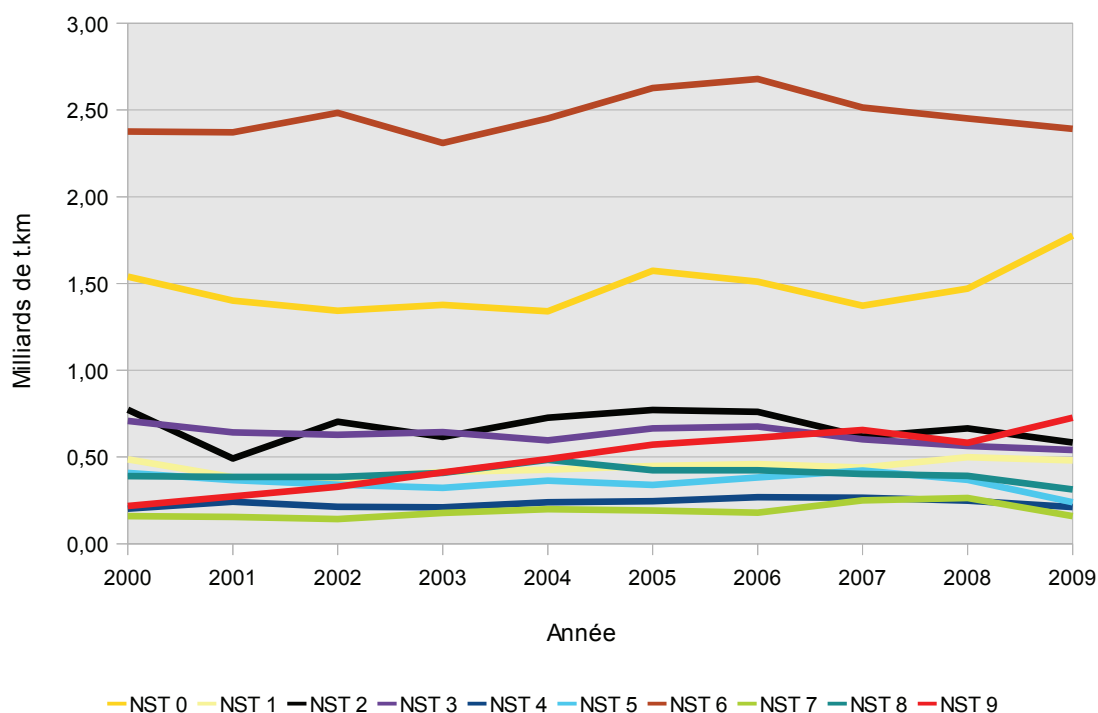


Illustration 23 - Évolution du transport fluvial de marchandises par NST depuis 2000 - Source : VNF - SOeS

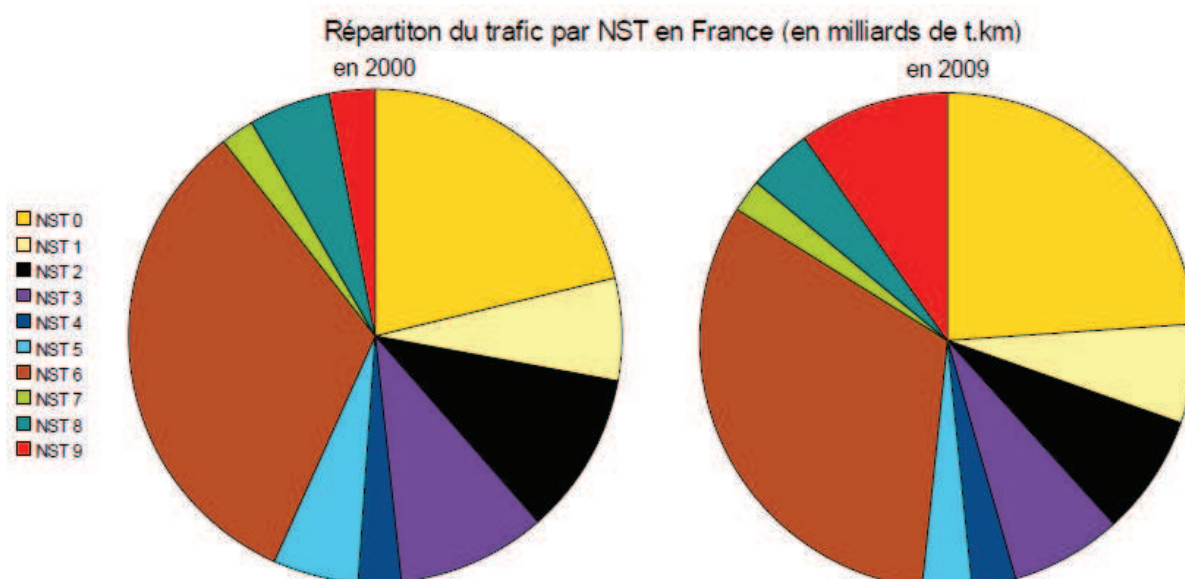


Illustration 24 - Trafic par NST en 2000 et 2009 - Source : VNF - SOeS

On note également que les trafics évoluent de manière différente selon le gabarit des voies navigables et les territoires (cf. chapitre trafics par bassin).

Les voies navigables au gabarit Freycinet perdent du trafic, alors que sur les voies navigables à grand gabarit le trafic augmente.

V.4 - Le trafic fluvial des ports maritimes et intérieurs

Le trafic fluvial des principaux ports maritimes et intérieurs est donné dans le tableau suivant :

TRAFIC EN MILLIONS DE TONNES	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Port autonome de Paris	19,76	18,49	19,92	19,31	19,19	20,38	21,76	21,43	19,36	19,99
Port autonome de Strasbourg	10,76	9,58	9,29	8,19	8,65	8,39	8,50	8,79	8,39	7,96
Grand port maritime de Rouen	3,54	3,08	3,71	3,86	3,55	3,40	3,81	3,79	4,57	5,20
Grand port maritime du Havre	4,06	3,87	4,51	4,84	4,95	4,81	5,36	5,01	4,19	4,80
Grand port maritime de Dunkerque	1,43	1,23	1,48	1,35	1,69	2,05	1,92	1,95	2,23	2,40
Grand port maritime de Marseille	1,63	1,49	1,63	1,66	1,84	2,10	2,48	2,09	2,18	2,30
Port de Metz	2,15	1,78	1,99	1,75	2,14	2,12	2,20	1,97	2,06	1,88
Port de Thionville-Illange	3,47	3,31	3,31	2,63	3,07	2,75	2,64	2,52	2,50	1,78

Tableau 13 - Trafic des principaux ports fluviaux - Source : VNF - SOeS

Une analyse de l'évolution comparée du total du trafic des ports maritimes, d'une part, et des ports intérieurs, d'autre part, montre une évolution contrastée des trafics. Le trafic des ports

maritimes augmente (38 % en 10 ans) alors que le trafic des ports intérieurs diminue (13 % en 10 ans), ce qui traduit une augmentation de l'importance des ports maritimes dans le développement des trafics fluviaux.

En l'espace de 10 ans, le trafic fluvial du port de Dunkerque a augmenté de 68%, Rouen 47 %, et Marseille 41%. Dans le même laps de temps, le trafic du port de Paris (1er port intérieur français) a stagné (croissance de 1 %).

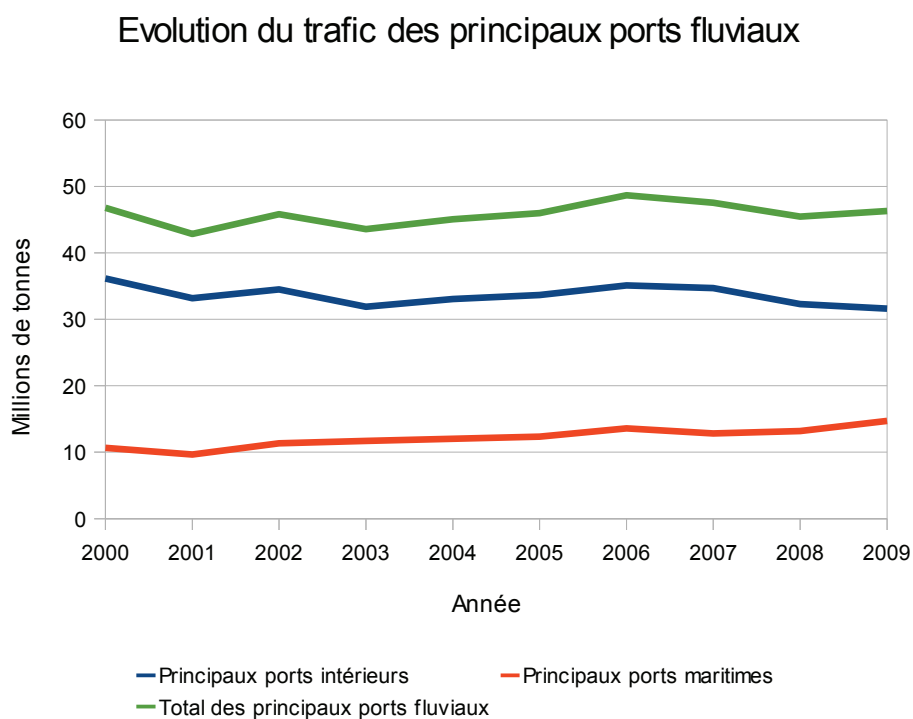


Illustration 25 - Évolution du trafic des principaux ports fluviaux - Source : VNF - SOeS

V.5 - Les trafics d'échanges avec les pays voisins

Les trafics d'échanges avec les pays voisins pour la période 2001-2009 sont donnés dans le tableau suivant :

TONNAGE (MILLIONS DE TONNES)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
EXPORTATIONS										
Allemagne	8,28	7,07	6,39	5,50	5,23	4,73	5,18	5,65	5,43	4,83
Pays-Bas	5,88	6,27	6,62	5,65	5,93	6,25	7,03	6,96	6,49	6,31
Belgique	3,86	3,38	3,02	3,14	3,85	4,45	4,46	4,22	4,10	4,01
Autres pays	1,25	1,04	1,02	1,10	1,07	0,83	0,77	0,80	0,80	0,54
Total	19,27	17,76	17,04	15,38	16,09	16,26	17,44	17,64	16,82	15,70
IMPORTATIONS										
Allemagne	2,39	2,34	2,30	1,96	2,29	2,39	2,53	2,84	2,62	1,96
Pays-Bas	5,40	5,88	6,05	5,66	6,84	7,00	6,52	6,01	5,98	4,20
Belgique	4,78	5,28	4,75	4,35	5,19	4,82	5,23	5,28	5,08	4,19
Autres pays	0,12	0,13	0,13	0,08	0,09	0,10	0,06	0,06	0,08	0,08
Total	12,69	13,63	13,22	12,05	14,40	14,31	14,33	14,19	13,76	10,41
IMPORTATIONS + EXPORTATIONS										
Allemagne	10,67	9,41	8,68	7,45	7,52	7,12	7,71	8,49	8,05	6,79
Pays-Bas	11,28	12,16	12,66	11,3	12,77	13,25	13,54	12,97	12,47	10,51
Belgique	8,65	8,66	7,77	7,49	9,04	9,27	9,69	9,5	9,18	8,19
Autres pays	1,37	1,17	1,15	1,19	1,16	0,93	0,83	0,86	0,88	0,62
Total	31,97	31,39	30,26	27,43	30,49	30,57	31,77	31,83	30,58	26,11
TRANSIT (1)										

(1) À partir de 1991, le transit n'est plus comptabilisé dans le transport effectué sur le réseau français.

Tableau 14 - Transport international - Source : VNF - SOeS

Pour la France, le transport international de marchandises par voie d'eau a connu des variations au cours de la période 2003-2009 : une baisse jusqu'en 2003, puis une reprise au cours des années suivantes, avant une nouvelle baisse en 2009 due à la crise et une remontée en 2010. Dans ce domaine, les relations commerciales de la France s'effectuent principalement avec les Pays-Bas, la Belgique et l'Allemagne. Les importations ont un poids représentant 2/3 de celui des exportations.

Que l'on considère les exportations ou les importations, les Pays-Bas sont le premier partenaire commercial de la France pour les échanges de marchandises effectués par le transport fluvial. Si les exportations ont globalement augmenté depuis 2000 (dépassant celles vers l'Allemagne en 2002), les importations ont connu une évolution analogue à la situation globale, avec notamment une baisse importante en 2009.

La Belgique est le deuxième partenaire de la France pour le transport de marchandises par voie d'eau. Sur la période 2000-2009, les exportations sont en légère hausse (+4%). Les

importations ont, comme aux Pays-Bas, subi les effets de la crise. Néanmoins, la baisse de 2009 a été moins importante et les importations depuis ces deux pays sont quasiment égales.

En 2000, l'Allemagne était le premier partenaire de la France pour les exportations. Sur la période 2000-2009, ces exportations ont été réduites de plus de 40% (dépassées par celles effectuées vers les Pays-Bas). Les importations, déjà deux fois plus faibles que celles venant des Pays-Bas et de la Belgique, ont aussi connu une légère baisse. L'Allemagne n'est donc aujourd'hui que le troisième partenaire de la France pour le transport de marchandises par voie d'eau.

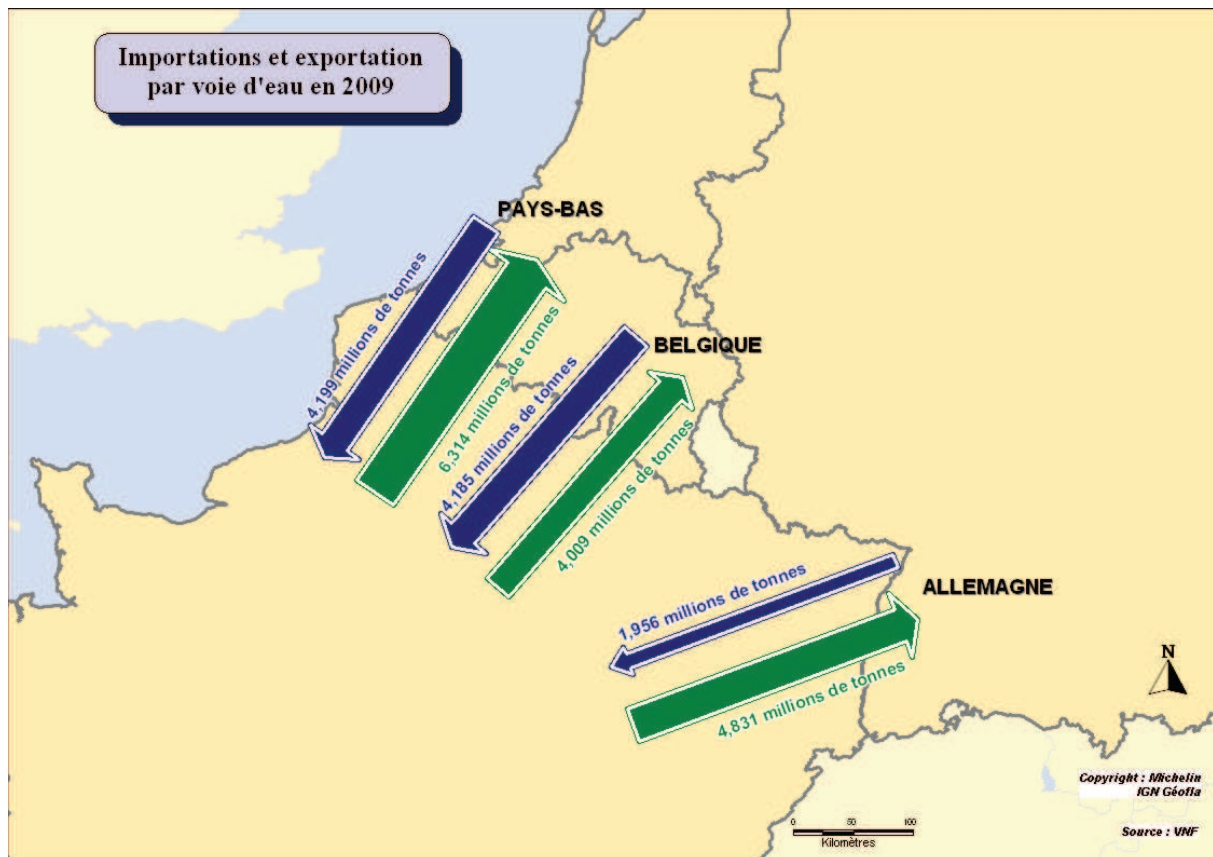


Illustration 26 - Importations et exportations par voie d'eau en 2009 – Source : VNF

V.6 - Le trafic fluvial par bassin

En France, le trafic fluvial est aujourd'hui concentré sur les voies navigables à grand gabarit (le trafic fluvial sur le réseau Freycinet est relativement faible et très concentré en certains points du réseau) qui ne sont pas reliés entre eux. On parle alors de bassin de navigation.

En volume, le bassin de la Seine génère quasiment la moitié du trafic fluvial français (exprimé en tonnes).

La région de Strasbourg, le long du Rhin, se place au deuxième rang.

Le bassin de Lille s'est hissé au troisième rang en 2009, dépassant la région de Nancy (le long de la Moselle, avec les ports de Metz et Thionville-Illange) et celle de Lyon (sur le Rhône).

Sur la période 2003-2009, comme sur les années 2008-2009, années de crise, on note une évolution différente des trafics selon les bassins. (Cf. tableau ci-après)

CHARGEMENTS + DECHARGEMENTS TOUTES NST EN MILLIONS DE TONNES	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Seine	37,97	39,06	41,13	43,30	42,27	40,27	41,17
Strasbourg	14,78	15,19	15,25	15,26	17,19	14,97	13,66
Nancy	9,68	11,41	10,89	12,84	12,15	12,73	8,96
Lyon	9,76	10,48	11,44	12,35	10,91	10,72	10,87
Lille	8,98	9,17	9,59	8,99	9,03	10,92	11,32
Toulouse	0,57	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nantes	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Nevers	0,16	0,17	0,14	0,13	0,11	0,10	0,13
TOTAL	81,88	85,48	88,44	92,88	91,66	89,72	86,12

Tableau 15 - Transport de marchandises par direction régionale - Source : VNF - SOeS

Nota : Le trafic sur le bassin de la Loire est, selon les années, nul ou très faible (1000 tonnes en 2009)

Evolution du transport de marchandises

par direction régionale depuis 2003

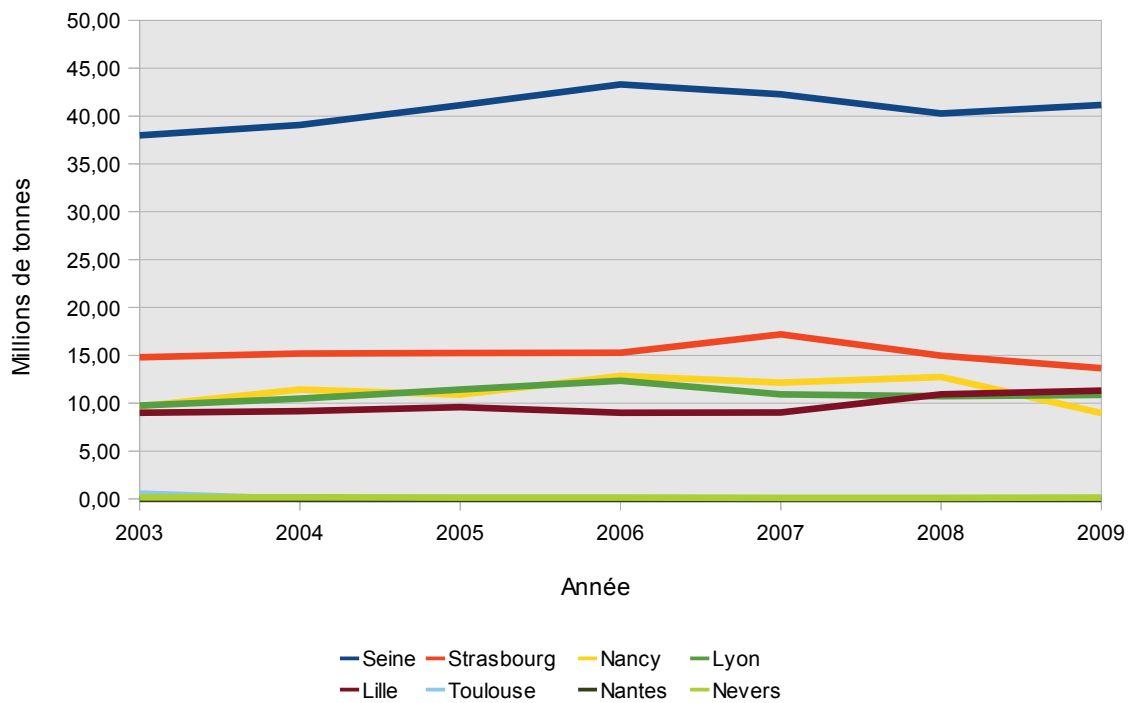


Illustration 27 - Évolution du transport de marchandises par direction régionale depuis 2003
Source : VNF - SOeS

Un regard sur la nature des marchandises transportées par bassin (cf. graphiques suivants : les chargements et déchargements par bassin en 2003 et en 2009) met en évidence les points suivants (bassins présentés par ordre décroissant d'importance du volume total de marchandises chargées et déchargées) :

- Seine :
 - le trafic a globalement progressé,
 - les matériaux de construction constituent la majeure partie du trafic (matériaux alluvionnaires notamment),
 - le trafic de produits manufacturés a explosé en l'espace de seulement 6 ans.
- Strasbourg :
 - l'importance des produits pétroliers est la spécificité de ce bassin par rapport aux autres,
 - le trafic des produits manufacturés y est conséquent et a progressé (import/export par le Rhin).
- Nord-Pas de Calais :
 - bassin où le trafic a le plus progressé,
 - le trafic de produits manufacturés a augmenté, mais à un rythme inférieur aux autres bassins,
 - le trafic d'engrais a fortement augmenté alors que le trafic de matériaux de construction a fortement baissé.
- Rhône-Saône :
 - le trafic a globalement progressé,
 - les matériaux de construction y sont très présents,
 - le trafic des produits manufacturés a beaucoup progressé,
 - le trafic de céréales a augmenté alors que le trafic de produits pétroliers a baissé.
- Nord-Est :
 - Comparativement aux autres bassins, le charbon y est très présent.

Chargements et déchargements par bassin en 2003

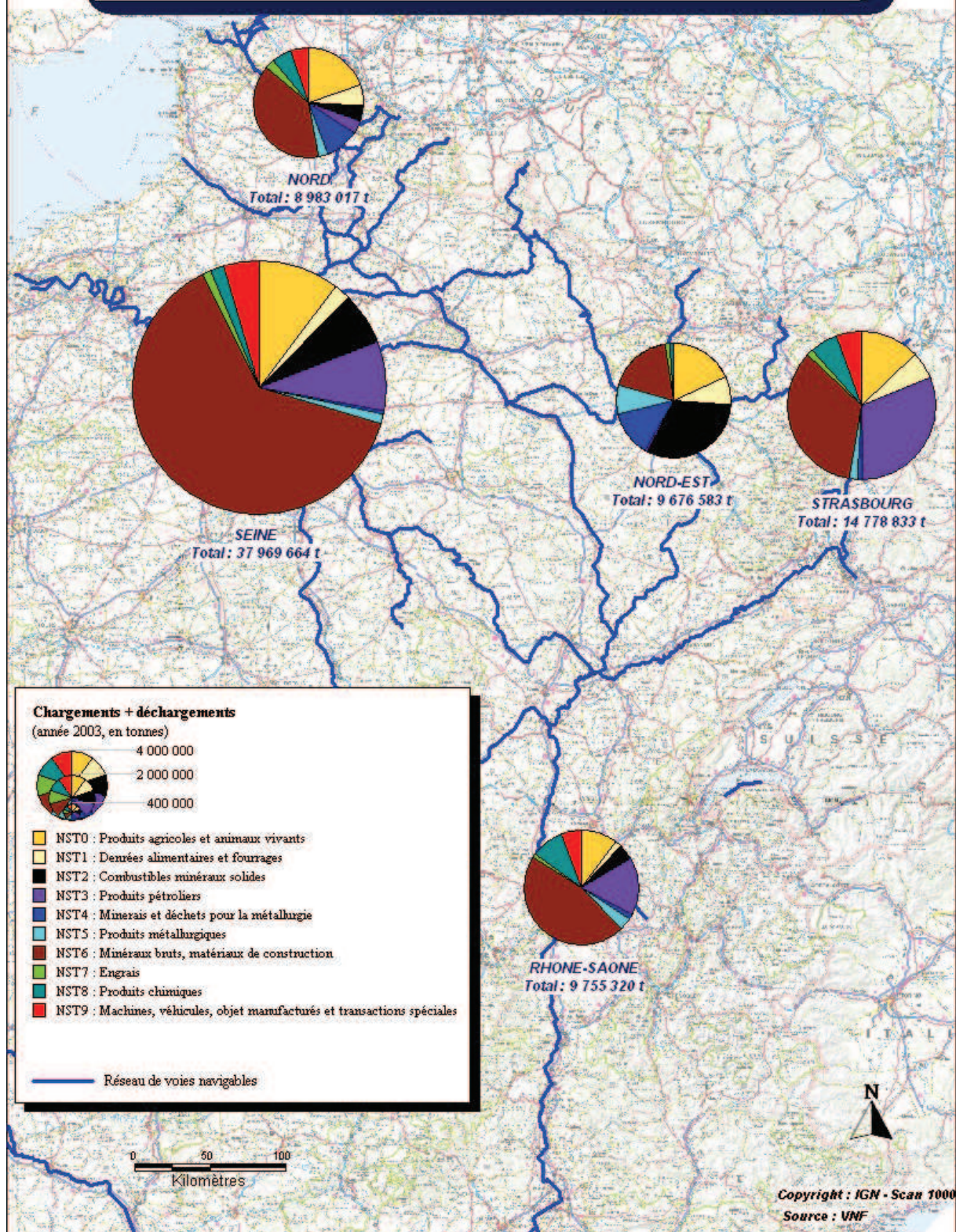


Illustration 28 - Chargements et déchargements par bassin en 2003 - Source : VNF

Chargements et déchargements par bassin en 2009

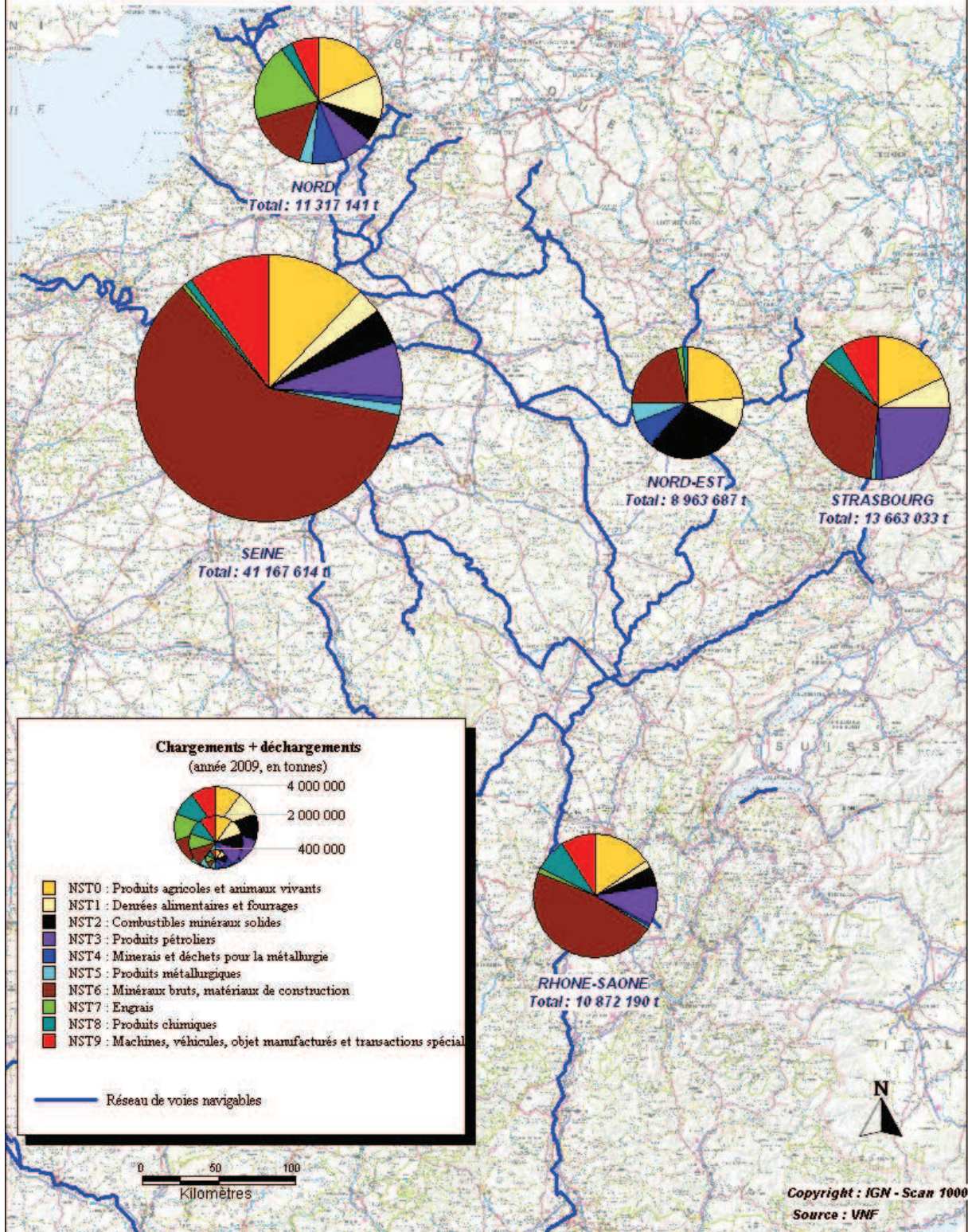


Illustration 29 - Chargements et déchargements par bassin en 2009 - Source : VNF

V.7 - Les conteneurs⁹

Le transport fluvial de conteneurs qui s'inscrit essentiellement dans la NST 9 a été initié sur la Seine dans les années 90, et au cours des années 2000, il a acquis une part de marché qui compte, et illustré par les données chiffrées ci-après sur la période 2000-2009 :

- le transport fluvial de produits manufacturés a été multiplié par quatre,
- la part du transport fluvial des pré et post-acheminements de conteneurs du port du Havre a dépassé la part du transport ferroviaire,
- près de 10 % du trafic fluvial exprimé en t-km est aujourd'hui constitué de produits manufacturés.

Le trafic fluvial de conteneurs le plus important et connaissant la progression la plus sensible se trouve sur le bassin de la Seine, où la relation Le Havre-Gennevilliers est la plus conséquente. (desserte de l'Ile de France depuis le port du Havre).

Le transport fluvial de conteneurs est durablement implanté sur la Seine avec :

- six lignes régulières de transport de conteneurs et de nombreux opérateurs : Logiseine, RSC, MSC, Maersk, SNTC¹⁰ Carline¹¹, Marfret.
- De nombreux terminaux : Le Havre, Gennevilliers, Nogent-sur-Seine, Bonneuil, Rouen, Limay (mis en service en 2007), Evry (mis en service en 2010).
- Et d'autres terminaux en projet : Bruyères-sur-Oise (2011), Montereau (2012), et peut être une grande plate-forme multimodale à Achères en 2020.

Le trafic fluvial de conteneurs est présent sur la quasi totalité des autres bassins de navigation (Rhône Saône, Nord-Pas-de-Calais, Rhin à Strasbourg). Dans chacun de ces bassins, il est en croissance plus ou moins rapide.

9 Source : VNF, Ports de Paris

10 Société Nogentaise de Transport Combiné

11 Champagne Atlantic River Line

V.8 - Les filières émergentes¹²

Sur la décennie 2000-2009, le transport fluvial français a confirmé son renouveau puisque la baisse continue depuis les années 70 a été enrayerée, et que la croissance est revenue surtout que, toute proportion gardée, ce mode de transport a un taux de progression presque équivalent à la route. Cette décennie a également été marquée par un développement sans précédent du conteneur, où le transport fluvial a maintenant une place reconnue en particulier sur la Seine.

Au delà d'une analyse des volumes transportés par « grands postes », en référence à la nomenclature statistique des transports du ministère, un regard sur certaines filières permet de compléter la connaissance de l'évolution du transport fluvial.

Sur le bassin de la Seine, Ports de Paris fait état des trafics suivants dans une filière déchets au sens large :

- mâchefers, 600 000 tonnes/an,
- papiers-cartons, 85 000 tonnes/an,
- encombrants, 40 000 tonnes/an,
- déchets industriels banals (DIB), 10 000 evp/an,
- plastiques, 10 000 tonnes/an,
- déblais, 2 000 000 tonnes/an.

Ces trafics ont souvent nécessité des adaptations de la cale. Par exemple à partir de 2010, quatre nouveaux automoteurs ont été mis en service pour le transport de mâchefers, entre l'usine d'incinération d'Issy-les-Moulineaux et le centre de valorisation de Précy-sur-Marne ; ces unités ont été conçues pour un emport maximum au regard des caractéristiques possibles sur la Marne (dimensions des bateaux : 45m x 7m40).

Ports de Paris a accompagné la région Ile-de-France dans l'élaboration de son plan régional d'élimination des déchets dans la perspective d'un report significatif vers la voie d'eau.

Autre exemple, sur l'agglomération lilloise, pour le transport de déchets ménagers, deux barges assurent la liaison entre le centre de valorisation organique (CVO) de Sequedin et le centre de valorisation énergétique (CVE) d'Halluin.

Ces exemples mettent en évidence le dynamisme des acteurs de la voie d'eau au sens large. Les résultats obtenus sont encourageants au sens où, d'une part, ils sont le signe d'un renouveau de la voie d'eau sur la décennie passée et, d'autre part, ils sont porteurs d'avenir.

12 Sources : Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (Predit) groupe opérationnel numéro 4 Logistique et transports de marchandises, Ports de Paris, VNF, Marfret, Lille Métropole Communauté Urbaine, CETE Nord-Picardie.

V.9 - Le fluvio-maritime¹³

En France, en 2009, le trafic fluvio-maritime¹⁴ représentait près de 300¹⁵ millions de t-km, soit environ 3 à 4 % de l'ensemble du trafic fluvial en France (selon qu'on intègre ou non le trafic fluvial de transit sur le Rhin).

Sur la période 2000-2009, le trafic fluvio-maritime a beaucoup varié d'une année sur l'autre à la hausse ou à la baisse, mais le volume enregistré en 2009 est équivalent à celui de l'année 2000.

Cette évolution du volume global cache de fortes disparités, géographiques, et de nature de trafics.

En l'espace de 10 ans, le trafic sur la Seine s'est effondré, alors que dans le même temps, le trafic s'est développé sur le Rhône.

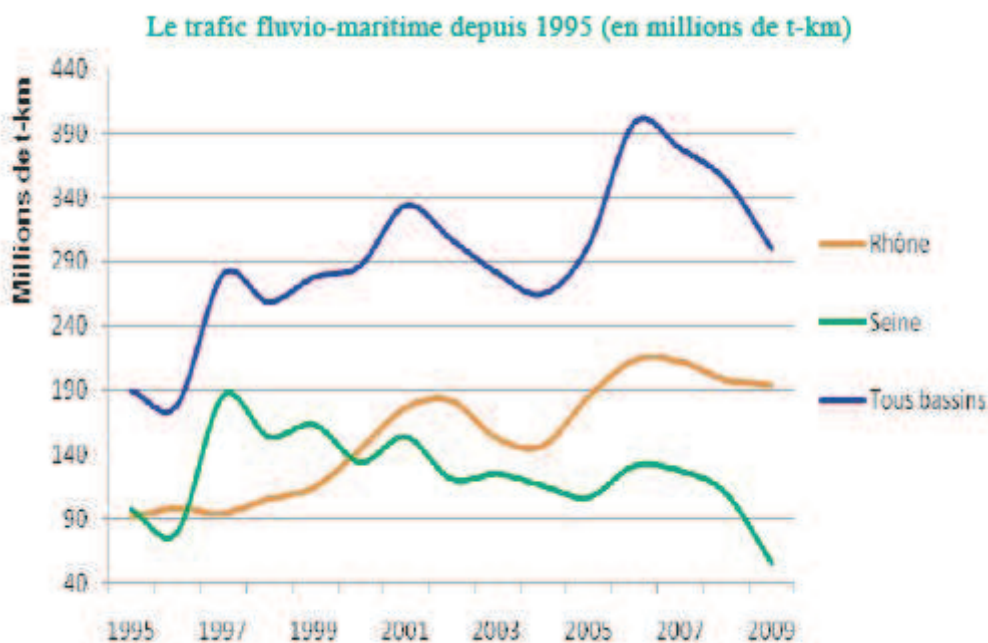


Illustration 30 - Le trafic fluvio-maritime depuis 1995 - Source : VNF

La répartition du trafic par nature de marchandises transportées par navires fluvio-maritime est sensiblement différente de celle du transport fluvial.

En 2009 le trafic fluvio-maritime par type de marchandises était ventilé comme suit :

13 Source VNF, Le trafic fluvio-maritime et navigation d'estuaire en 2009

14 Source VNF : La navigation fluvio-maritime consiste à utiliser le même bateau en mer et en voie navigable intérieure sans rupture de charge.

15 Ce trafic comprend également le trafic par unités fluviales dans les estuaires.

- céréales, 37 %
- métallurgie 31 %
- matériaux de construction, 14 %
- charbons et produits pétroliers, 13 %
- autres 5 %.

Sur la décennie 2000-2009, les trafics de céréales et de produits métallurgiques sont toujours restés les trafics prépondérants.

En conclusion, le trafic fluvio-maritime représente une faible part de l'ensemble du trafic fluvial français. Il est porté par les filières céréalière et métallurgique. Il s'agit de trafics de niche, par conséquent soumis aux évolutions des marchés correspondants.

VI - Les entreprises, les emplois, la formation, et le travail dans le transport fluvial français

VI.1 - Les acteurs et les entreprises de la logistique et du transport fluvial

VI.1.1 - Les acteurs de la logistique et du transport fluvial

Comme pour tout moyen de transport de marchandises, les acteurs du transport fluvial comprennent les chargeurs, les commissionnaires de transport, les transitaires, les courtiers, les logisticiens, et les transporteurs fluviaux.

Depuis la libéralisation du marché le 1er janvier 2000, le chargeur est libre de faire appel au transporteur de son choix. Selon les filières, et au sein même d'une filière, les relations entre acteurs sont souvent différentes.

Certains chargeurs, notamment lorsqu'ils maîtrisent une partie de la chaîne logistique, font appel à des affréteurs pour trouver des transporteurs généralement pour des voyages spot¹⁶. C'est le cas des coopératives céréalières et des négociants sur ce marché.

Dans la filière des matériaux de construction, certains chargeurs font appel à des affréteurs, d'autres effectuent cette prestation et certains ont leur propre flotte pour transporter leurs matériaux.

On note également des évolutions, par exemple la CFNR (Compagnie française de navigation rhénane) qui développe son activité de commissionnaire de transport et d'affréteur en Europe et en France en rachetant de petites agences, alors que son activité de transporteur fluvial, effectuée par sa filiale CFNR Lux, sous pavillon luxembourgeois reste limitée au Rhin inférieur aux Pays-Bas.

Concernant le conteneur et plus particulièrement le transport de conteneurs sur la Seine, Logiseine a confié le transport de ses conteneurs à CFT (Compagnie fluviale de transport), par ailleurs une des entreprises à l'origine du service, et « associé-gérant » de Logiseine. La CFT transporte les conteneurs entre Le Havre et Gennevilliers avec sa propre flotte de pousseurs et de barges. Elle sous-traite (ou a sous-traité) également des prestations de transport depuis Bonneuil-sur-Marne.

Les autres opérateurs, arrivés dans les années 2000 ont des pratiques différentes : l'un sous-traite la prestation à Logiseine, un autre le fait partiellement, sachant que l'autre partie de la prestation de transport est confiée à un artisan batelier.

¹⁶ Contrat de transport pour un seul transport d'un quai A à un quai B.

VI.1.2 - Les entreprises de transport fluvial

En France, comme chez nos voisins ouest-européens, le monde des transporteurs fluviaux est d'abord un monde d'artisans, qu'on appelle « artisans bateliers ».

Une grande majorité des transporteurs n'est propriétaire que d'un seul bateau¹⁷ ou de deux bateaux. Dans ce dernier cas, il s'agit souvent de convois Freycinet en flèche opérant essentiellement sur les liaisons Nord-Sud car ces convois sont particulièrement bien adaptés au gabarit du canal du Nord.

Il existe également de grandes entreprises de transport fluvial. En France, leur origine est liée pour l'essentiel aux besoins en transport par modes massifiés de grands groupes industriels dans les secteurs de l'énergie (approvisionnement en fioul et en charbon des centrales thermiques d'EDF) ou de la sidérurgie (approvisionnement en charbon et en minerais) ; c'est le cas des deux plus grandes entreprises françaises du transport fluvial : la Compagnie fluviale de transport (CFT) et la Compagnie française de navigation rhénane (CFNR).

La répartition du marché Artisans/Compagnies serait de l'ordre de 60 % / 40 %.

Le transport pour compte propre (sachant que les transporteurs pour compte propre sont désormais autorisés à effectuer du transport pour compte d'autrui) est également très présent en France, et il connaît même un développement important ces dernières années (Cf. tableau ci-après) puisqu'il représente 1 Gtkm, soit environ 13 % du marché français (hors transit rhénan).

Le transport pour compte propre concerne essentiellement le transport de matériaux de construction sur le bassin de la Seine. Cemex¹⁸ est probablement l'entreprise qui possède la plus importante flotte de bateaux pour le transport en compte propre : 77 barges pour une capacité d'emport de 50 000 tonnes.

17 Cf. « Transport et logistique fluviaux » de Marie-Madeleine Damien, page 442

18 Dossier de presse Cemex, activité granulats, mars 2007

TRANSPORT EN MILLIARDS DE TONNES.KILOMÈTRES	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Transport national										
Compte d'autrui (3)	3,60	3,02	3,40	3,49	3,58	4,00	4,06	3,78	3,48	3,80
Compte propre (3)	0,54	0,57	0,50	0,53	0,58	0,64	0,58	0,60	1,00	0,98
Total national	4,14	3,59	3,90	4,02	4,16	4,64	4,64	4,38	4,48	4,78
part du pavillon français (%)	95,12	94,44	94,10	93,78	91,59	91,50	92,79	92,14	90,18	89,93
Transport international (partie effectuée sur le réseau français seulement)										
Importations	1,36	1,44	1,40	1,34	1,53	1,55	1,58	1,51	1,44	1,14
Exportations	1,76	1,68	1,64	1,53	1,63	1,67	1,73	1,65	1,59	1,50
Transit (2)										
Total international	3,12	3,12	3,04	2,87	3,16	3,22	3,31	3,16	3,03	2,64
part du pavillon français (%)	22,44	22,58	20,06	22,29	21,52	21,10	22,89	22,90	23,43	23,18
Ensemble du transport										
Total général	7,26	6,71	6,94	6,89	7,32	7,86	7,95	7,54	7,51	7,42

(1) Les données indiquées ne concernent que le trafic effectué sur le réseau français par des bateaux fluviaux, français et étrangers, à l'exclusion des bateaux de mer.

(2) À partir de 1991, le transit n'est plus comptabilisé dans le transport effectué sur le réseau français.

(3) Les transporteurs réalisant du compte propre peuvent désormais effectuer du transport pour compte d'autrui ; c'est pourquoi les données correspondantes à la ligne compte propre peuvent inclure du fret pour compte d'autrui.

Tableau 16 - Transport de marchandises effectué sur le réseau français - Source : VNF - SOeS

Les pavillons¹⁹ étrangers sont présents en France et semblent gagner un peu de part de marché (cf. tableau ci-après), mais il convient toutefois de relativiser ce phénomène au regard du fait que des artisans français sont sous pavillon belge et qu'on n'en connaît pas le nombre ni la dynamique d'évolution.

Concernant le transport international, la part de marché des pavillons étrangers est importante (de 76 à 80 %) mais relativement stable. Il semble même que le pavillon français progresse légèrement à partir de 2005.

Concernant le transport national, la part de marché du pavillon français est importante, mais a connu une légère érosion sur la dernière décennie (95 % en 2000, 90 % en 2009). La libéralisation du marché au 1^{er} janvier 2000, qui a notamment augmenté les possibilités de cabotage²⁰, a eu un effet certain. Le phénomène n'est pas négligeable car les chiffres sont exprimés en pourcentage dans un volume d'échanges en croissance.

Un regard sur les statistiques des entreprises du secteur des transport fluviaux de marchandises (cf. tableau ci-après) permet de quantifier certains aspects de ces entreprises présentes sur un marché de petite taille :

- 700 à 800 entreprises dont la plupart sont artisanales,
- 1 500 à 2 000 emplois (salariés et non salariés, exprimés en etp).

Sur la période 2001-2007, c'est-à-dire sur une période de croissance économique et de croissance du transport fluvial, il est difficile de dire si le nombre d'entreprises a augmenté, par contre la flotte a évolué vers des bateaux de plus grande taille (cf. Chapitre correspondant).

19 Le pavillon d'un bateau est défini par son pays d'immatriculation. Le terme de pavillon recouvre par extension l'ensemble des bateaux de transport d'un pays donné.

20 Le cabotage est un transport effectué sur le territoire national par un (des) pavillon(s) étranger(s).

TRANSPORT DE MARCHANDISES	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2006 (réestimation)	2007
Nombre total d'entreprises	834	701	890	930	968	821	669	782
Effectif total salarié et non salarié en équivalent temps complet	1 613	1 476	1 745	1 905	2 236	1 871	1 541	1 936
Chiffre d'affaires net (M€)	244,7	224,3	215,7	322,7	362,4	295,7	245,2	365,4

Remarque : L'introduction d'une nouvelle version de la nomenclature d'activité française au 1^{er} janvier 2008, passant de la révision 1.2 à la révision 2, est prise en compte dans l'EAE transport 2007. L'exercice 2006 a été réestimé dans cette nouvelle nomenclature.

Tableau 17 - Les entreprises du secteur des transports fluviaux de marchandises : présentation générale
Source : SOeS

Un regard sur la ventilation des entreprises du secteur des transports fluviaux de marchandises (cf. tableau ci-après) permet de quantifier la dualité artisans/compagnies des transporteurs fluviaux.

Les entreprises de 0 à 5 salariés (essentiellement les bateliers ayant un statut de travailleur indépendant) sont toujours largement majoritaires dans le transport fluvial de marchandises (95% des entreprises en 2007).

La situation est analogue dans les autres pays européens.

La diminution du nombre d'entreprises entre 2001 et 2007 a touché les entreprises de moins de 10 salariés en France. Dans le même temps, le nombre d'entreprises de plus de 10 salariés a progressé.

NOMBRE D'ENTREPRISES	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2006 (réestimation)	2007
0 à 5 salariés	807	664	855	898	935	780	637	746
6 à 9 salariés	14	15	13	10	6	13	4	8
10 à 19 salariés	8	18	16	15	19	22	24	20
20 à 49 salariés	3	2	5	5	6	4	3	6
50 salariés et plus	2	2	1	2	2	2	1	2
Total 6 salariés et plus	27	37	35	32	33	41	32	36
Total	834	701	890	930	968	821	669	782

Remarque : L'introduction d'une nouvelle version de la nomenclature d'activité française au 1^{er} janvier 2008, passant de la révision 1.2 à la révision 2, est prise en compte dans l'EAE transport 2007. L'exercice 2006 a été réestimé dans cette nouvelle nomenclature.

Tableau 18 - Les entreprises du secteur des transports fluviaux de marchandises : répartition par tranche d'effectifs salariés - Source : SOeS

L'INSEE a instauré, depuis 2007, une nouvelle définition, plus large, de la création d'entreprise. Dans ces conditions, 67 créations d'entreprises ont été comptabilisées en 2008 pour le secteur du transport fluvial de fret (code APE 50 40 Z), ce qui représente un taux de

création de 6,2%. Pour le même exercice, 56 entreprises ont cessé leur activité et 8 ont connu une liquidation judiciaire.²¹

Le chiffre d'affaire réalisé par un artisan batelier varie en fonction de la taille du bateau et de ses capacités de chargement :

	Tonnage	Chiffre d'affaires	Gamme de prix
Freycinet classe I	250 à 400 t	70 000 à 120 000 €	80 000 à 130 000 € (occasion)
Freycinet en convoi	500 à 800 t	180 000 à 200 000 €	250 000 à 450 000 (occasion)
Gustav Koenig Classe III	750 à 1 000 t	190 000 à 300 000 €	300 000 à 500 000 € (occasion)
Rhein Herne Kanal Classe IV	1 200 à 2 000 t	280 000 à 400 000 €	600 000 à 3 M€ (occasion ou neuf)
Grand Rhénan Classe Va	1 500 à 3 000 t	420 000 à 1 M€	900 000 à 5 M€ (occasion ou neuf)

Tableau 19 - Source : APCE « Artisan batelier – Transport fluvial de marchandises (fret) » - avril 2010

21 Source : APCE « Artisan batelier – Transport fluvial de marchandises (fret) » - avril 2010

VI.2 - Les emplois

Sur la période 2001-2007, les emplois des entreprises de transport fluvial de marchandises ont progressé. Ces bons résultats font suite à une baisse de plus de la moitié des effectifs entre 1980 et 2000 correspondant au départ à la retraite de nombreux artisans opérant essentiellement des bateaux Freycinet.

Les effectifs des artisans ont légèrement progressé. Les emplois des entreprises de plus de 5 salariés ont progressé de manière plus sensible.

C'est un indice de plus qui confirme que la reprise du transport fluvial de marchandises en France devrait se poursuivre.

Nous ne disposons pas d'élément chiffré quant à l'évolution des entreprises et des emplois correspondants des professions de commissionnaires de transport et affréteurs, qui font appel au transport fluvial. Globalement le secteur semble également dynamique et participe au renouveau du transport fluvial. A titre d'exemple la CFNR a ouvert deux agences dans le nord de la France. D'autres ont mis en place des logistiques innovantes.

Côté infrastructure, au début de la dernière décennie, les effectifs de VNF (y compris les effectifs des services navigation de l'État mis à disposition) ont légèrement diminué, et cette tendance semble se poursuivre. Cette évolution est peu significative de l'activité du transport fluvial au regard des évolutions des modes d'exploitation, de gestion et d'entretien des voies navigables. Sur le réseau Freycinet, l'automatisation des écluses s'est poursuivie ; sur le grand gabarit (et le gabarit intermédiaire), la téléconduite des écluses a été mise en œuvre sur le canal du Nord dans la perspective de l'arrivée du canal Seine-Nord Europe, elle est également à l'étude sur le bassin de la Seine et sur le canal Dunkerque-Escaut.

VI.3 - La formation²²

Dans le cadre de la présente étude, on s'intéresse spécifiquement à la formation de transporteur fluvial qu'elle soit initiale ou continue.

En France, comme dans les pays étudiés, la population des transporteurs fluviaux est constituée de compagnies employant des salariés et d'entreprises familiales (artisanales) dont certaines emploient également des salariés.

Dans le domaine du transport fluvial, du personnel « navigant », les salariés ont divers emplois qui vont du simple matelot au capitaine de convoi poussé industriel. Les artisans, en tant que navigants, ont les mêmes activités, mais sont en plus des entrepreneurs qui ont à gérer leur entreprise artisanale, ils doivent rechercher des « transports » (prestations de transport de marchandises), assurer la rentabilité de leur entreprise, et l'adapter au marché, etc...

En France, comme au niveau communautaire, un artisan batelier, pour exercer son activité, doit obligatoirement être titulaire:

- d'une attestation de capacité professionnelle,
- d'un certificat de capacité de conduite de bateaux de commerce.

Il est en outre nécessaire de posséder d'autres certificats liés à la nature de la voie d'eau et/ou de la marchandise transportée.

L'attestation de capacité professionnelle, qui est personnelle et a une durée de vie illimitée, est destinée à reconnaître la capacité de son titulaire à diriger une entreprise (artisanale).

En France, il est important de noter que la capacité de conduite est notamment appréciée au regard d'une expérience acquise qui impose des périodes préalables de conduite:

- 400 jours de navigation (une année = 100 jours) attestés par la tenue d'un livret de service ou de formation, pouvant être réduits à 100 jours de navigation dans certains cas (mention restrictive inscrite au certificat de capacité de conduite sur la taille du bateau).

Sur le Rhin, il en est de même (sachant que dans les autres pays de l'Union européenne, le nombre de jours de conduite minimum exigé pour obtenir le certificat de conduite est de 180 jours²³ dans les autres pays de l'Union européenne, le nombre de jours de conduite minimum exigé pour obtenir le certificat de conduite est de 180 jours²⁴):

- Plusieurs trajets effectués sur les sections du Rhin sur lesquelles la patente²⁵ du Rhin est demandée. (réglementation CCNR²⁶ applicable à tout conducteur sur le Rhin).

Ce temps nécessaire à l'apprentissage à la navigation et à la conduite d'un bateau est une contrainte pour les apprentis qu'ils soient originaires d'une famille batelière, ou plus encore de nouveaux entrants, car il nécessite de trouver des stages et des emplois sur de longues

22 Sources : Observatoire national du transport fluvial (rapport 2005), DGITM/DST/PTF3, revue Fluvial n° 208

23 Source : Eurotrans 2009, Étude des perspectives à moyen terme de l'activité et de la flotte fluviale

24 Source : Eurotrans 2009, Étude des perspectives à moyen terme de l'activité et de la flotte fluviale

25 La patente du Rhin est une autorisation de conduite d'un bateau sur le Rhin

26 Commission Centrale de la Navigation du Rhin

périodes. Ce temps est aujourd'hui indispensable à la qualité de la formation compte tenu de la variété des voies d'eau composant le réseau de voies navigables, des conditions de navigation, et des unités fluviales.

VI.3.1 - L'offre de formation initiale

- Le CAP de navigation fluviale :

Le CAP (certificat d'aptitude professionnel) de navigation fluviale est une formation conseillée pour tous les métiers de la navigation qui s'effectue en deux ans après la classe de troisième. Il ne constitue pas un diplôme obligatoire pour accéder à la profession de batelier. Il se prépare soit au lycée professionnel Émile Mathis à Schiltigheim qui est sous statut scolaire, soit au Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure (CFANI) du Tremblay-sur-Mauldre dans les Yvelines où les élèves ont donc le statut d'apprentis.

Une classe préparatoire à l'apprentissage (CPA) y est proposée avant l'entrée à la préparation au CAP. Les élèves n'ont pas le statut d'apprentis au cours de cette année-là.

- La mention complémentaire "transporteur fluvial" au CAP :

Mise en place en juin 2003, suite à la demande des professionnels de la navigation intérieure, cette formation rémunérée dure un an et permet aux titulaires du CAP ou d'un brevet d'études professionnelles du secteur tertiaire ou industriel d'accéder à des emplois qualifiés dans le secteur fluvial.

- La formation supérieure de la navigation intérieure :

Cette formation supérieure dans le domaine du transport et de la logistique fluviale d'une durée de deux ans après le bac a été créée en 2003. L'enseignement est assuré par l'Institut National des Transports Internationaux et des Ports (ITIP) rattaché au Conservatoire national des Arts et Métiers (CNAM) en particulier pour former de futurs entrepreneurs individuels du transport fluvial. Cette formation est dispensée à Elbeuf (Seine maritime) et Chalon-sur-Saône (Saône-et-Loire), cette deuxième implantation ayant ouvert en 2010.

- Autres formations :

D'autres formations non spécifiques au domaine fluvial permettent d'accéder aux professions de la navigation intérieure tels que le bac professionnel "logistique" ou bien le bac "exploitation des transports" et au niveau des études supérieures.

- Le projet de baccalauréat (BAC) professionnel :

Des travaux sont en cours avec les professionnels et le ministère de l'éducation nationale pour instaurer un BAC professionnel « transport fluvial ». L'objectif est de renforcer les compétences des acteurs, notamment en matière de gestion des entreprises du transport fluvial.

VI.3.2 - L'offre de formation continue

La formation continue²⁷ est organisée par la CNBA (Chambre nationale de la batellerie artisanale) pour les artisans bateliers et par l'organisme de formation FLUVIA pour les stages spécifiques au transport fluvial. Elle permet de répondre à divers besoins de la profession.

Pour les artisans, elle ne semble pas traiter de manière suffisante des questions de gestion de l'entreprise (démarches commerciales, gestion d'entreprise : rentabilité économique, ...).

Les enjeux de la formation continue sont particulièrement importants au regard de la situation du transport fluvial :

- artisanat dont une très grande partie de la population est composée de bateliers de père en fils,
- marché libéralisé au 1er janvier 2000 après une très longue période de « tour de rôle » (marché réglementé),
- contexte favorable de développement du transport fluvial en France.

La formation est indispensable pour :

- former les nouveaux entrants,
- former les transporteurs fluviaux existants pour les aider à affronter les défis de demain: les évolutions des marchés (mondialisation, évolution des chaînes logistiques, des techniques, ...) et la nécessaire adaptation des transporteurs fluviaux, le développement de la cale, l'évolution des modes d'exploitation, et plus tard, les dynamiques créées par la mise en service du canal Seine-Nord Europe,
- formation des transporteurs fluviaux existants pour les aider à affronter la concurrence des pavillons voisins dans un marché unique du transport fluvial ouest-européen créé par la mise en service du canal Seine-Nord Europe.

Notons que les autorités françaises ont proposé à la commission européenne une « prolongation et actualisation du plan d'aide aux transporteurs de marchandises par voies navigables pour la période 2008-2012 » qui propose le maintien de la mesure d'aide à la formation continue, mise en place lors du précédent plan. Le montant de l'aide est de 50 % des coûts de formation avec un plafond de 1 000 € par personne.

27 Source : Observatoire national du transport fluvial (rapport 2005)

VI.4 - La réglementation du temps de travail et les conditions de travail

De manière générale, dans la concurrence que se livrent des opérateurs économiques, le droit du travail a son importance, et c'est particulièrement vrai dans le transport fluvial pour les raisons suivantes :

- c'est un transport international entre pays ayant des législations différentes ;
- les transporteurs sont constitués de deux populations assez différentes, d'une part, les grandes entreprises dites « industrielles » (souvent appelées compagnies) ayant de nombreux salariés et, d'autre part, les artisans.

La dualité entreprises/artisans existant en France est aussi présente dans les autres pays étudiés. La notion française d'« artisan batelier » possède son équivalent dans les autres pays étudiés sachant que sa définition en est différente. En France, le statut d'artisan est attribué aux entreprises de moins de six salariés.

Suite à la loi sur la réduction du temps de travail (35h), trois accords dans le secteur fluvial, ont été signés en 2001 et sont applicables dans les entreprises adhérentes au CAF.

Ces accords prévoient²⁸, dans la flotte classique un temps de présence hebdomadaire de 46h40mn équivalant à 35h de travail effectif avec une durée hebdomadaire maximale moyenne de 57h sur 12 semaines ; dans la flotte exploitée en relèves, une durée hebdomadaire de travail de 35h avec une durée hebdomadaire maximale moyenne de 46h sur 12 semaines. La durée hebdomadaire maximale de 57h sur 12 semaines dans la flotte classique permet d'absorber les pics d'activité; cette durée n'est que 46h, pour la flotte exploitée en relèves, car c'est la relève des équipages qui permet d'exploiter la flotte sur une durée journalière très longue allant jusqu'à 24h/24.

28 Source : Observatoire national du transport fluvial (rapport 2005)

VII - Les prix et les coûts dans le transport fluvial

VII.1 - Les prix

Avant la libéralisation du marché au 1er janvier 2000, les prix des transports effectués par les artisans étaient encore partiellement réglementés. Ce n'était pas le cas des prix des transports effectués par les compagnies pour de gros chargeurs.

Afin de suivre l'évolution des prix du marché du transport fluvial libéralisé, un indice des prix du transport fluvial a été mis en place par le service économique statistiques et prospective du ministère de l'équipement ; ainsi depuis l'année 2000, ce service publie un indice²⁹ trimestriel des prix du transport fluvial de marchandises.

Evolution de l'indice des prix du transport fluvial de marchandises

(Référence 100 : année 2000)

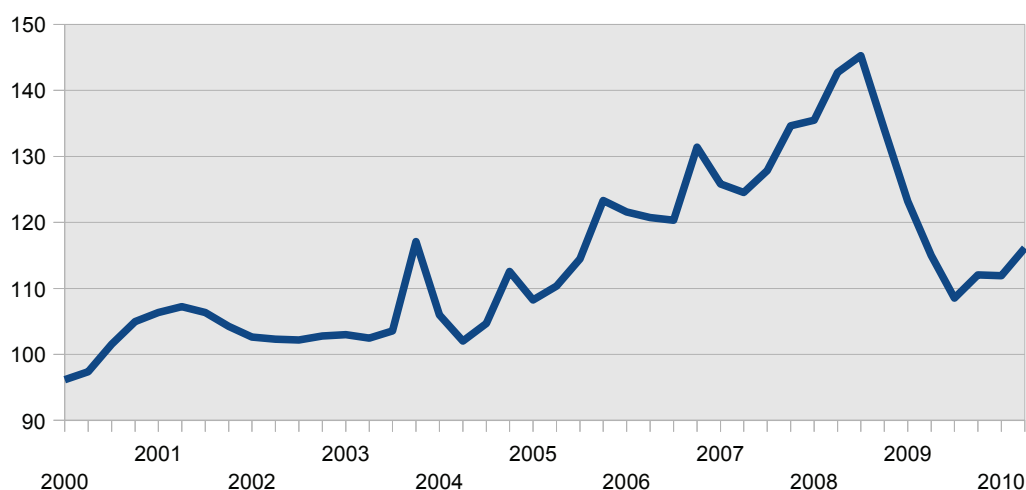


Illustration 31 - Évolution de l'indice des prix du transport fluvial de marchandises
Source : SOeS - IPTFM

Sur la période 2000-2008, l'indice des prix du transport fluvial de marchandises a connu une croissance relativement importante selon deux périodes distinctes : de 2000-2005, une relative stabilité³⁰, puis de 2005 à 2008, une croissance soutenue. Les prix ont ensuite chuté avec la crise.

29 Source : SoeS, l'indice des prix des transports fluviaux de marchandises (IPTFM) est obtenu par agrégation pondérée des indices des prix de chaque prestation représentative suivie. Celle-ci tient compte notamment des caractéristiques des transports réalisés : longueur et nature du transport, type de marchandises transportées, taille de l'entreprise.

30 Une analyse de l'évolution des prix sur la période 2000 à mi-2005 figure dans le rapport de l'Observatoire national du transport fluvial intitulé « Transport fluvial, évolution du contexte récent et de quelques indicateurs chiffrés » de 2005.

L'évolution sur la dernière décennie, de l'indice des prix du transport fluvial de marchandises ainsi que du transport routier de marchandises, ont été reportées sur le graphique ci-après avec une base commune (100 au 1er janvier 2000).

Evolution de l'indice des prix du transport fluvial et du transport routier de marchandises

(Référence 100 : année 2000)

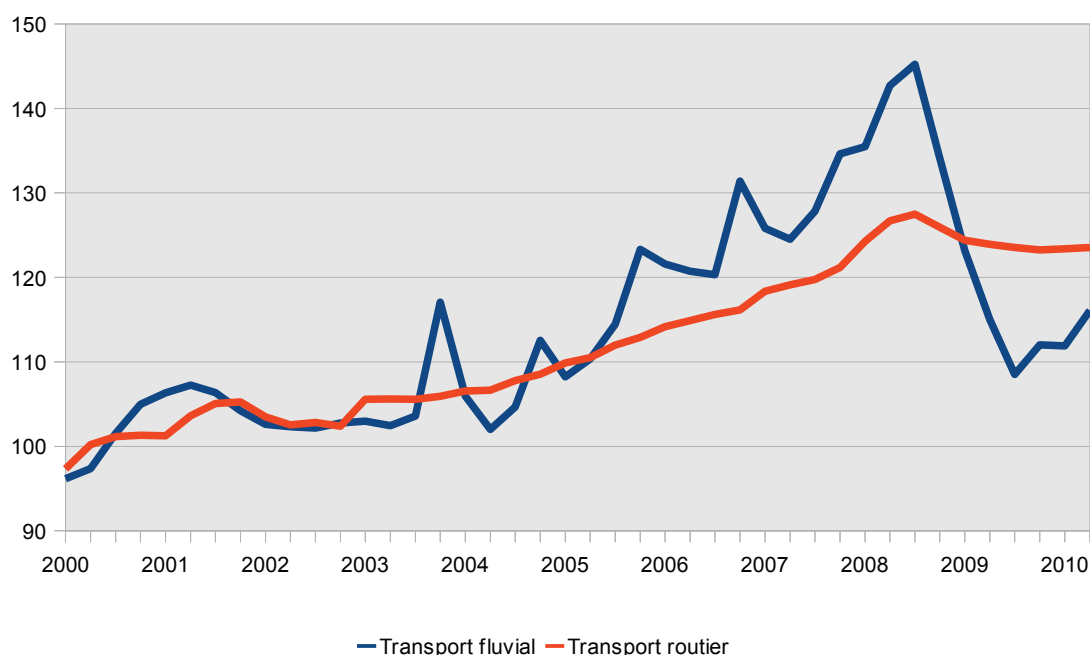


Illustration 32 - Évolution de l'indice des prix du transport fluvial et du transport routier de marchandises
Source : SOeS - IPTFM

Ces indices ne sont pas comparables car les volumes de transport de marchandises concernés sont très différents de plus, ces indices sont des agrégations de prix relatifs à divers secteurs d'activités économiques qui structurent les prestations de ces deux modes de transport ; l'évolution de l'indice des prix du transport fluvial est ainsi fortement influencée par l'évolution des prix du transport de céréales et des matériaux de construction, ce qui n'est pas le cas de l'indice des prix du transport routier.

L'évolution apparemment en « dents de scie » de l'indice des prix du transport fluvial est très probablement la conséquence d'une représentation de la variation de cette indice par trimestre avec un faible volume de transactions. La représentation de l'évolution de cette indice sur plusieurs années est par contre représentative de l'évolution dudit indice.

L'évolution des deux indices des prix est cohérente avec l'observation de l'évolution de la situation économique en France, notamment, une croissance relativement importante avant le crise qui a débuté en 2008.

Avec la crise économique, les prix du transport fluvial de marchandises se sont effondrés, puisque le niveau de prix en 2009 est équivalent à celui de 2005 et que sur la décennie, l'augmentation de l'indice des prix n'est que de 10 %, soit une progression annuelle moyenne de moins de 1 % par an.

L'indice des prix du transport routier de marchandises est beaucoup moins impacté que celui du transport fluvial, toutefois cet indice « moyen » cache probablement des disparités importantes selon les filières.

VII.2 - Les coûts³¹

Il s'agit de donner une vision des principaux postes du coût du transport fluvial à partir de deux études sur le sujet. Il convient d'être très prudent quant à l'analyse de ces chiffres. Pour approfondir, il conviendrait de revenir aux sources de ces données.

Classe de tonnage	Charges de personnel	Assurance	Dotation aux amortissements	Charges de réparation et de maintenance	Autres coûts fixes	Charges d'intérêts	Frais de gasoil	Autres charges variables
Automoteur Freycinet	31%	8%	11%	10%	13%	1%	17%	8%
100t – 700t	54%	2%	8%	7%	8%	5%	15%	2%
700t – 1500t	43%	4%	13%	5%	7%	9%	17%	2%
1500t – 2500t	41%	5%	14%	4%	6%	12%	15%	2%
2500t – 3500t	43%	5%	13%	4%	5%	12%	16%	3%

Tableau 20 - Répartition du coût de revient d'un bateau en fonction de sa classe de tonnage

Sources : CCNR - Observation du marché de la navigation intérieure européenne 2005-II

ANTEOR – Rapport : Étude des coûts d'un automoteur Freycinet pour le transport des vracs secs – octobre 2005

Répartition du coût de revient du transport fluvial

en fonction de la classe de tonnage

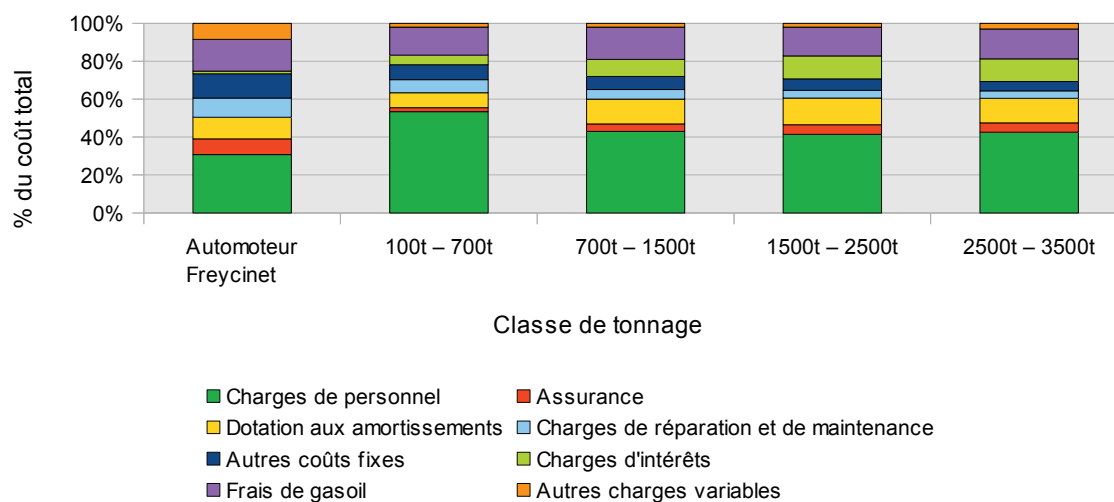


Illustration 33 - Répartition du coût de revient d'un bateau en fonction de sa classe de tonnage

Sources : CCNR - Observation du marché de la navigation intérieure européenne 2005-II

ANTEOR – Rapport : Étude des coûts d'un automoteur Freycinet pour le transport des vracs secs – octobre 2005

31 Sources : CCNR - Observation du marché de la navigation intérieure européenne 2005-II

ANTEOR – Rapport : Étude des coûts d'un automoteur Freycinet pour le transport des vracs secs – octobre 2005

Commentaires :

- Le coût pour les automoteurs Freycinet provient de l'étude Antéor de 2003. Les autres coûts proviennent d'une étude CCNR – « Observation du marché de la navigation intérieure européenne – 2005 II ». La méthode de collecte et de retranscription des données n'est pas la même,
- le coût de revient pour les bateaux, autres que Freycinet, a été défini pour des bateaux naviguant sur le Rhin (pas de péage, conditions d'exploitation différentes par rapport à d'autres voies navigables),
- les bateaux au-dessus de la classe « 100t-700t » sont bien plus récents que ces derniers
- le contexte a évolué, certaines charges ont sensiblement augmenté depuis les années 2003-2005, c'est en particulier le cas du carburant, mais aussi du prix des bateaux et de certaines charges,
- les chiffres sont donnés en pourcentage,
- les modes d'exploitation sont différents, un bateau de 1 000 tonnes est généralement exploité de manière artisanale, alors que les plus grosses unités sont souvent exploitées 24h/24.

Le coût de revient moyen observé en 2003 du transport fluvial avec un bateau Freycinet est :

la rémunération de l'exploitant	12 903 €	19,8%
les consommations de carburant	10 346 €	15,9%
les coûts de structure	7 496 €	11,5%
les dotations aux amortissements	7 061 €	10,8%
l'entretien	6 215 €	9,5%
les charges sociales	6 073 €	9,3%
les assurances	5 084 €	7,8%
les commissions	4 416 €	6,8%
les péages	3 411 €	5,2%
coûts liés à l'emprunt	855 €	1,3%
impôts et taxes (yc TP)	825 €	1,3%
visite technique	408 €	0,6%
Total des coûts	65 093 €	100,0%

Source : « étude des coûts d'un automoteur Freycinet pour le transport de vracs secs » Antéor 2005

Commentaires :

- la consommation du carburant est un poste important, d'autant que depuis 2003, les prix sont à la hausse (la suppression de la TIPP au 1er janvier 2011 a eu un impact positif important) ;
- les postes assurances et commissions sont élevés au regard d'autres secteurs d'activité ;
- le poste impôts et taxes est particulièrement faible alors que le poste charges sociales est élevé en comparaison d'autres postes.

La comparaison des coûts du transport fluvial entre bateaux Freycinet opérant en France, d'une part, et des bateaux généralement de plus grande taille et opérant sur le Rhin, d'autre part, fait apparaître deux écarts importants : le premier concerne le poste « charges d'intérêt » qui

s'explique par le fait que ces bateaux sont généralement amortis de longue date, ce qui n'est pas le cas des bateaux sur le bassin du Rhin ; le second concerne le poste « assurance » (cf. éléments donnés plus loin).

VIII - Les aides en faveur du transport fluvial

Sur la décennie 2000-2010, la politique européenne en faveur du transport fluvial a considérablement évolué. A la fin des années 90, il s'agissait d'une politique de report modal vers les modes de transport massifiés. Il s'agit aujourd'hui d'une véritable politique sectorielle avec le programme NAIĀDES³² mis en œuvre au travers de PLATINA (« Platform for the Implementation of NAIĀDES »).

Au niveau national, les dispositifs d'aide sont :

- Le prêt d'honneur pour la création d'entreprises de transport fluvial (action de l'association Entreprendre pour le fluvial).
- Le plan d'aide à la modernisation du transport fluvial de marchandises 2008-2012 (approuvé par la commission européenne) selon 4 grands volets d'aides :
 - réaliser des économies d'énergie,
 - moderniser et accroître la sécurité,
 - encourager la mise en service de nouvelles cales adaptées aux attentes des chargeurs,
 - promouvoir et renouveler la profession.
- Les aides au transport combiné.
- Le financement des transpondeurs AIS de navigation intérieur (dispositif VNF à compté du 1er janvier 2011).
- Les aides de l'ADEME :
 - à la décision,
 - à l'investissement,
 - aux opérations de transfert modal,
 - aux opérations exemplaires de transfert modal,
 - au financement d'études relatives au potentiel de fret transférable d'une région.
- Les embranchements fluviaux.
- Les aides de Ports de Paris :
 - aide à l'embranchement fluvial pour les ports privés,
 - ristourne sur les redevances.

³² Après définition d'une politique intégrée du transport fluvial dans l'Union européenne, le programme d'action NAIĀDES « Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe » définit les actions nécessaires pour appliquer cette politique.

- L'aide dans le cadre du partenariat VNF / ex ONIC (les appels à projets « CEREO »)

IX - Le transport fluvial de passagers, les croisières fluviales³³

Afin d'aborder le transport fluvial de passagers, on reprendra les définitions suivantes extraites de l'étude thématique « le marché de transport de passagers » effectuée par la CCNR données ci après.

Les transports de passagers en navigation intérieure comprennent les transports ou excursions journalières, les croisières fluviales, la locations de bateaux ou d'embarcations de plaisance, les excursions sur les lacs et les transports en commun de passagers.

On appelle croisière fluviale un voyage comprenant un hébergement en cabine à bord. Parmi les bateaux-hôtels, on peut établir une distinction entre les péniches hôtels disposant d'un maximum de 50 lits et les paquebots fluviaux équipés de plus de 50 lits.

La location de bateaux ou d'embarcations de plaisance est une activité fortement développée en France comparativement aux autres pays européens.

En France, le secteur du transport fluvial de « voyageurs » a ainsi un poids économique non négligeable, presque équivalent au transport fluvial de marchandises avec un chiffre d'affaires de l'ordre de 250 M€ et environ 2 000 emplois. (Cf. tableau ci-après)

TRANSPORT DE VOYAGEURS	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2006 (réestimation)	2007
Nombre total d'entreprises	236	363	219	149	126	147	299	182
Effectif total salarié et non salarié en équivalent temps complet	1 731	2 043	2 360	2 096	1 676	1 771	2 101	1 886
Chiffre d'affaires net (M€)	178,6	207,7	277,4	218,1	208,5	227,7	278,2	267,7

Remarque : L'introduction d'une nouvelle version de la nomenclature d'activité française au 1^{er} janvier 2008, passant de la révision 1.2 à la révision 2, est prise en compte dans l'EAE transport 2007. L'exercice 2006 a été réestimé dans cette nouvelle nomenclature.

Tableau 21 - Les entreprises du secteur des transports fluviaux de voyageurs : présentation générale

Source : SOeS

On s'intéresse ici aux paquebots fluviaux et aux péniches hôtels, sachant notamment que le canal Seine-Nord Europe permettra aux unités de croisières de relier la Seine au nord de l'Europe et offrira également des possibilités d'escales et d'activités.

Le secteur des croisières fluviales est, contrairement au précédent, largement dominé par d'assez grandes entreprises à vocation internationale. La CCNR a étudié l'Allemagne, « le pays des croisières fluviales par excellence », le Rhin étant l'un des fleuves les plus fréquentés par les

33 Source : CCNR – La navigation intérieure européenne – Observation du marché – 2010-1

croisiéristes dans le monde, et la France, « les voies navigables françaises, au premier rang desquelles le Rhône, attirent de plus en plus de passagers étrangers depuis quelques années ».

En Allemagne, en l'espace de 10 ans (1999-2008), le nombre de passagers des compagnies de croisières fluviales³⁴ opérant sur le marché allemand a augmenté de 186 %.

En France³⁵, le marché se répartit comme suit (chiffres 2008):

	Nombre				
	Entreprises	Bateaux	Places par bateau (moyenne)	Total des places	Passagers
Péniches hôtels	69	89	13,7	1.224	25.000
Paquebots fluviaux	9	26	136,2	3.541	154.000
Total	78	115	-	4.765	179.000

Tableau 22 - Bateaux hôtels en France (chiffres 2008) - Source : VNF, calculs de la CCNR

Il s'agit de deux segments de marché distincts géographiquement mais également de part les prestations proposées, leur clientèle et les entreprises :

- Les paquebots fluviaux sont présents sur les grands fleuves, Seine, Rhône, Rhin (partie alsacienne) alors les péniches hôtels sont concentrées sur le sud de la France.
- Les péniches hôtels proposent des programmes plus axés sur la gastronomie et le « savoir vivre » à la française.
- La clientèle des péniches hôtels est essentiellement constituée d'américains (environ les 2/3 des passagers) alors que sur les paquebots fluviaux, les touristes allemands sont plus présents.
- Contrairement aux paquebots fluviaux, le segment des péniches hôtels est composé de nombreuses petites entreprises.

Sur la période 2004-2008, pour les paquebots fluviaux l'offre a sensiblement augmenté (cf. graphique). L'accroissement de la demande a été moins élevé. Sur cette même période, pour les péniches hôtels, la fréquentation a progressé de 51 %.

34 Source : CCNR et données du Deutscher Reiseverband

35 Source : CCNR et données VNF

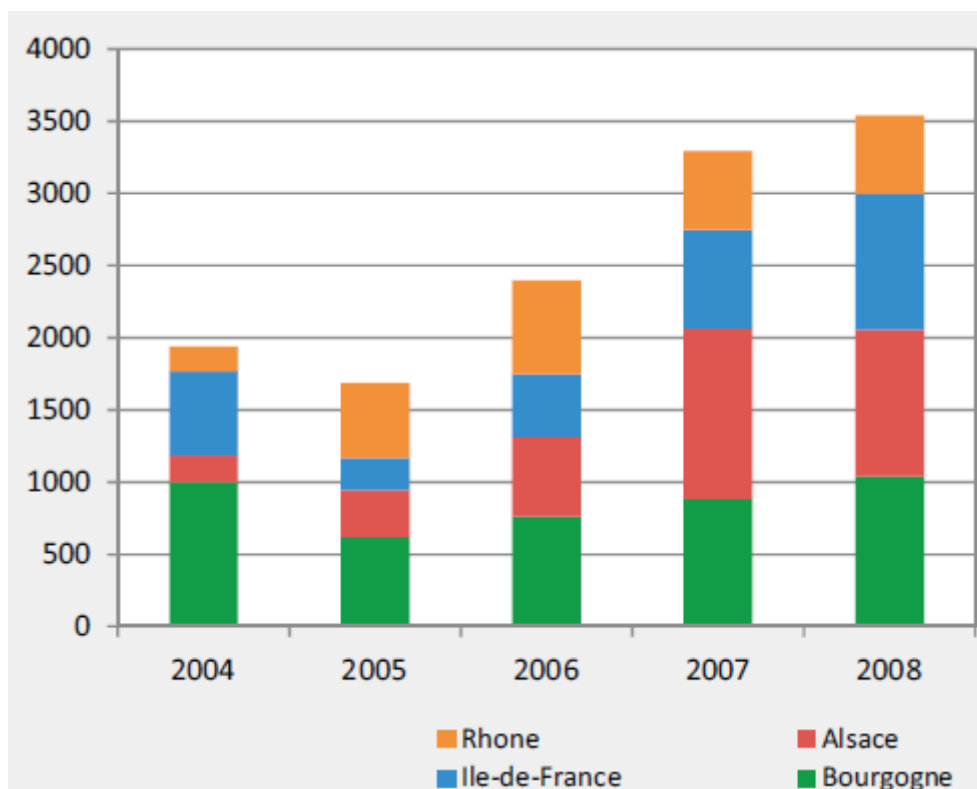


Illustration 34 - Évolution de l'offre de lits à bord des gros bateaux de croisières (paquebots fluviaux) français selon les régions - Source : VNF, CCNR

En France, sur les années 2000, les croisières fluviales constituent un secteur économique en nette progression. Il convient toutefois de préciser que la récente crise économique a sensiblement impacté ce secteur.

X - Éléments de conclusions

Depuis la libéralisation du transport fluvial au 1er janvier 2000, le transport fluvial français de marchandises a poursuivi et consolidé son redressement et son renouveau.

Les principaux éléments caractérisant ce renouveau sont :

- une augmentation du trafic fluvial en part de marché (2000 : 3,40 %, 2009 : 4,04 %),
- un développement sans précédent de la filière conteneurs qui a atteint une certaine maturité et qui est inscrite durablement dans le paysage de la logistique et du transport, en particulier en Ile-de-France,
- le développement de filières émergentes essentiellement dans la filière des déchets,
- la consolidation de trafics traditionnels de céréales et de matériaux de construction,
- une accélération du renouvellement de la flotte dont la capacité unitaire augmente,
- un effectif d'artisans bateliers qui s'est stabilisé,
- un montant des investissements en infrastructure qui augmente,
- un marché et des acteurs dynamiques.

Le développement du transport fluvial devrait se poursuivre sur la prochaine décennie, sachant que la mise en service du canal Seine-Nord Europe à la fin de la prochaine décennie (échéance fixée par la loi « Grenelle 1 ») pourrait accélérer le développement du transport fluvial.

A partir de 2008, la crise financière puis économique mondiale a touché tous les pays étudiés et n'a pas épargné le transport fluvial en Europe comme en France. Afin de tirer pleinement profit des investissements réalisés, tous les acteurs doivent poursuivre leurs efforts à court terme afin de faire face à la crise, et à plus long terme pour poursuivre le développement du transport fluvial. Il s'agit notamment d'intensifier le renouvellement de la flotte, ainsi que de la profession d'artisan batelier. Il s'agit également de prendre de nouvelles mesures en faveur de la compétitivité de la flotte fluviale française.

Enfin, il s'agit de faire face à de nouveaux enjeux, notamment quant à l'intégration du transport fluvial renouvelé dans les chaînes logistiques. L'avenir du transport au gabarit Freycinet est également un sujet majeur aux multiples facettes.

XI - Annexes

XI.1 - Bibliographie :

Agence pour la création d'entreprise, 2010, *Artisan batelier – Transport fluvial de marchandises (fret)*

CCNR, 2008, *La navigation intérieure européenne, observation du marché*

CCNR, 2010, *La navigation intérieure européenne, observation du marché*

Commission Européenne, 2008, *Inland Waterway Transport Funding*

Damien, M.M, 2009, *Transport et logistique fluviaux, Paris*

Direction générale du trésor et de la politique économique, 2009, *Transport fluvial et gestion des voies navigables. Analyse comparative dans 7 pays*

MTETM, DGMT, Sous direction des transports maritimes et fluviaux, ANTÉOR, 2005, *étude des coûts d'un automoteur Freycinet pour le transport des vracs secs*

Observatoire national du transport fluvial, 2005, *Transport fluvial évolution du contexte récent et de quelques indicateurs chiffrés*

VNF, 2010, *Le trafic fluvio-maritime et navigation d'estuaire en 2009*

VNF, 2010, statistiques annuelles 2009, 2- *La flotte fluviale*

VNF, 2010, *Mémento du fluvial 2010*

XI.2 - Table des photos

Page 1, de gauche à droite :

Photo Didier Baudry, collection personnelle – La source de l'Escaut – 2010

Photo CETE Nord-Picardie, Jean Marc Bruge – Le canal du Nord – 2006

Photo Didier Baudry, collection personnelle – Un convoi en flèche sur la Seine Paris -
2009

XI.3 - CEMT 92



RÉSOLUTION N° 92/2 RELATIVE À LA NOUVELLE CLASSIFICATION DES VOIES NAVIGABLES

[CEMT/CM(92)6/FINAL]

Le Conseil des Ministres réuni à Athènes, les 11 et 12 juin 1992,

PRENANT NOTE du rapport qui lui a été fait et qui est reproduit ci-dessus ;

RECOMMANDE

A) Au point de vue technique des infrastructures :

1. Que les gouvernements prennent en considération la nouvelle classification des voies navigables européennes telle qu'elle est définie au tableau 1 pour classer leurs propres voies navigables. Les cartes de leur réseau devront être adaptées à cette classification. Ils veilleront à faire établir un document reprenant les caractéristiques de chaque voie ou tronçon de voie (profils en travers de la voie, position du chenal, tirant d'eau autorisé, hauteurs libres sous les ponts, dimensions utiles des écluses et des autres élévateurs à bateaux...) en vue de réaliser un échange d'informations aussi complètes que possible pour l'ensemble des usagers des voies navigables. Dans cette même optique, les cartes de la CEMT et de la CEE de Genève seront revues. Ce travail sera confié à un groupe d'experts.
2. En vue de réaliser un réseau européen de voies navigables homogènes, les gouvernements devront également tenir compte de la nouvelle classification tant dans les projets de modernisation et d'amélioration de leur réseau que lors du renouvellement des ouvrages d'art.

Dans le cas de la modernisation d'une voie d'intérêt régional ou d'une voie de la classe IV, il y a lieu d'adopter au moins les paramètres de la classe Va. Pour moderniser ou créer une voie de navigation d'importance internationale, il faut prendre en considération au moins les paramètres de la classe Vb avec un tirant d'eau minimum de 2.80 mètres et une hauteur minimale sous les ponts de 7 mètres lorsque cela est nécessaire pour le transport de conteneurs. Pour les voies navigables où une hauteur libre sous les ponts de 700 cm n'est pas économiquement rentable, il faut considérer la possibilité d'utiliser des convois plus longs (Classe Vb). La longueur des écluses ou des autres ouvrages de franchissement sera fixée en fonction des dimensions supérieures des convois poussés.

3. Les techniques de navigation peuvent encore être sérieusement améliorées. Des progrès peuvent être réalisés tant en ce qui concerne la construction et l'équipement des bateaux affectés aux transports traditionnels de vrac que pour la recherche de bateaux de type nouveau, mieux adaptés pour assurer les autres transports qui se sont développés ces dernières décennies.

Les gouvernements doivent être attentifs à favoriser les initiatives en vue de moderniser le matériel de transport ainsi que le matériel de chargement, de déchargement et de transbordement. Malgré l'absence dans ce rapport de référence aux caboteurs et aux bateaux fluvio-maritimes, ils doivent aussi être pris en considération du moins sur les voies navigables qui ont un gabarit approprié à leurs dimensions.

4. Consécutivement à l'adaptation des réseaux et de leur maintien en bon état d'entretien et à l'évolution du matériel de transport, les autorités doivent être particulièrement attentives à ce que la navigation intérieure soit prête à s'intégrer, de manière harmonieuse, au marché unique de 1993. Elles devront veiller à ce que celle-ci réponde aux trafics qui s'offriront à elle et à ce qu'elle puisse s'adapter à l'informatisation des techniques de gestion commerciale et de la navigation qui se développeront dans les années à venir.

B) Au point de vue politique de développement des voies navigables :

1. Il convient que les gouvernements reconnaissent l'importance du transport par navigation intérieure et qu'il reçoive de leur part toute l'attention nécessaire afin d'aboutir à un développement conforme aux possibilités qu'il recèle. A ce sujet, les conclusions du rapport CM(89)27 du 25 octobre 1989 en ce qui concerne particulièrement le rôle de la navigation intérieure dans l'économie des transports aux niveaux national et international doivent encore être rappelées.
2. La mise en service prochaine de la liaison Rhin-Main-Danube et l'ouverture des pays de l'Europe de l'Est à l'économie de marché auront un impact favorable sur les transports par voies navigables. De nouvelles relations de trafic vont apparaître et probablement modifier quelque peu les flux de trafics existants. Il y aura lieu de veiller à ce que la transition soit la plus harmonieuse possible afin de permettre une navigabilité en continu dans l'ensemble du réseau européen.
3. De nombreuses études ont été entreprises sur les transports combinés principalement dans les relations rail-route. Il a été constaté que la navigation intérieure pouvait également s'y insérer efficacement. Des études dans ce sens ont d'ailleurs été mises à l'ordre du jour des organismes internationaux. De telles études doivent être soutenues et poursuivies avec la préoccupation de déboucher sur des réalisations concrètes.
4. Il existe une capacité disponible considérable sur le réseau européen qui peut être utilisée sans devoir recourir à des investissements importants. Partout où les infrastructures sont en concurrence, le report sur la voie navigable d'une partie du trafic en provenance de la route et du rail est souvent proposé comme solution dans la réduction des encombrements et dans l'amélioration de l'environnement. Une campagne d'information et d'incitation auprès des industries, des chargeurs et des clients potentiels devrait être lancée à l'initiative des gouvernements qui trouveraient dans ce transfert partiel de trafic une réponse à des problèmes de congestion et d'environnement qui deviennent de plus en plus ardues.

CLASSIFICATION DES VOIES NAVIGABLES

Type de voies navigables	Classes de voies navigables	Autoteuvers et chaudières							Cauvois poussés					Hauteur minimale sous les ponts	Symboles graphiques sur les cartes
		Type de bateau: Caractéristiques générales							Type de cauvoi: Caractéristiques générales						
		Déontina-tion	Longueur max.	Largeur max.	Tirant d'eau	Tonnage		Longueur	Largeur	Tirant d'eau	Tonnage				
D'INTERET REGIONAL	I	1	3	4	5	6	7		9	10	11	12	13	14	
		2	1(m)												
		3													
		4													
		5													
		6													
		7													
		8													
		9													
		10													
		11													
		12													
		13													
		14													
D'INTERET INTERNATIONAL	II	1	38,5	5,05	1,80-2,20	250-400							4,0		
		2													
		3													
		4													
		5													
		6													
		7													
		8													
		9													
		10													
		11													
		12													
		13													
		14													
D'INTERET INTERNATIONAL	III	1	67-70	8,2-9,0	1,60-2,00	470-700							3,0		
		2													
		3													
		4													
		5													
		6													
		7													
		8													
		9													
		10													
		11													
		12													
		13													
		14													
D'INTERET INTERNATIONAL	IV	1	80-85	9,5	2,50	1 000-1 500							4,0		
		2													
		3													
		4													
		5													
		6													
		7													
		8													
		9													
		10													
		11													
		12													
		13													
		14													
D'INTERET INTERNATIONAL	V	1	95-110	11,4	2,50-2,80	1 500-3 000							5,25 ou 7,00 ou 9,10		
		2													
		3													
		4													
		5													
		6													
		7													
		8													
		9													
		10													
		11													
		12													
		13													
		14													
D'INTERET INTERNATIONAL	VI	1	140	15,0	3,90								7,00 ou 9,10		
		2													
		3													
		4													
		5													
		6													
		7													
		8													
		9													
		10													
		11													
		12													
		13													
		14													
D'INTERET INTERNATIONAL	VII	1											9,10		
		2													
		3													
		4													
		5													
		6													
		7													
		8													
		9													
		10													
		11													
		12													
		13													
		14													
D'INTERET INTERNATIONAL	VIII	1											285		
		2													
		3													
		4													
		5													
		6													
		7													
		8													
		9													
		10													
		11													
		12													
		13													
		14													

Notes du tableau

1. La classe d'une voie navigable est déterminée par les dimensions horizontales des bateaux ou convois poussés et, surtout par la largeur.
2. Le tirant d'eau d'une voie navigable intérieure doit être spécifié suivant les situations locales.
3. Valeur caractéristique du tonnage pour chaque classe en fonction des dimensions et des tirants d'eau indiqués.
4. Tient compte d'une marge de sécurité de 30 cm entre le point le plus haut du bateau ou de son chargement et la hauteur libre sous les ponts.
5. Bateaux utilisés dans la région de l'Oder et sur les voies navigables situées entre l'Oder et l'Elbe.
6. Adapté pour le transport de conteneurs :
 - 5.25 mètres pour les bateaux transportant deux couches de conteneurs ;
 - 7.00 mètres pour les bateaux transportant trois couches de conteneurs ;
 - 9.10 mètres pour les bateaux transportant quatre couches de conteneurs.50 pour cent des conteneurs peuvent être vides sinon un ballast doit être mis.
7. Le premier nombre est relatif à des situations existantes et le second à des développements futurs ou, dans certains cas, à des situations actuelles.
8. Tient compte de dimensions d'automoteurs proposés pour le transport en ro-ro et le transport de conteneurs ; les dimensions mentionnées sont des ordres de grandeur.
9. Se rapporte à des convois sur le Danube composés souvent de plus de neuf barges.



FRANCE
Certifié ISO 9001 : 2008
N° 200108301



Réseau
Scientifique et Technique
de l'Équipement



Siège

2, rue de Bruxelles,
B.P. 275
59019 Lille Cedex
Tél. 03 20 49 60 00
Fax 03 20 53 15 25



Site de Sequedin

42 bis, rue Marais
Sequedin - B.P. 10099
59482 Haubourdin Cedex
Tél. 03 20 48 49 49
Fax 03 20 50 55 09



Site de Saint-Quentin

151, rue de Paris
02100 Saint-Quentin
Tél. 03 23 06 18 00
Fax 03 23 64 11 22



Centre Régional d'Information et de Coordination Routières

61, avenue du Lieutenant Colpin
B.P. 20092
59652 Villeneuve d'Ascq Cedex
Tél. 03 20 19 33 66
Fax 03 20 19 33 99
Renseignements routiers
Tél. 0800 100 200

Mél : cete-nord-picardie@developpement-durable.gouv.fr
www.cete-nord-picardie.developpement-durable.gouv.fr

