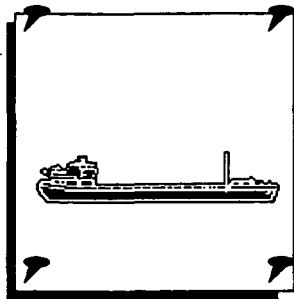


LES VOIES NAVIGABLES FRANÇAISES ENTRE LES PERTES DE COMPÉTITIVITÉ ET LES PROJETS EUROPÉENS.

Catherine ROY

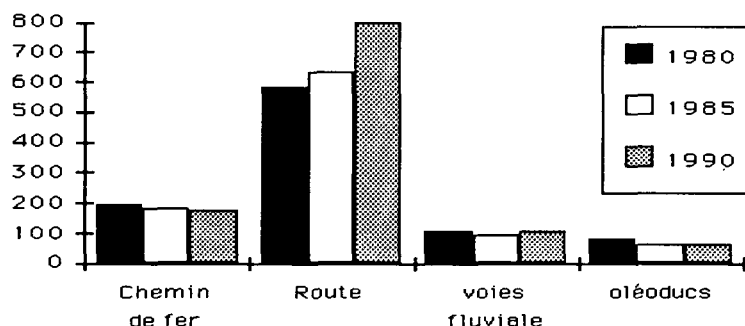


Depuis vingt ans le trafic fluvial français est en déclin, par rapport aux autres modes français et aux réseaux fluviaux européens. Plusieurs causes à ce déclin: 1) le réseau à grand gabarit est très réduit et non maillé; 2) la persistance du tour de rôle; 3) une demande française en recul alors que celle de l'Europe communautaire est en légère reprise depuis 1985.

Les perspectives européennes sont plus favorables: avec "l'élargissement" de l'Europe (augmentation des distances et des quantités de produits pour lesquels la voie fluviale est spécialisée); les promesses de modernisation, de multimodalité et le développement de fonctions autres que le transport de marchandises (tourisme et préservation de l'environnement avec par exemple la production d'énergie et les gestions de l'eau).

Le trafic fluvial de marchandises de la Communauté est de 105 milliards de tonnes-kilomètres (t-km) pour un tonnage de 426 millions de tonnes, hors transit, en 1990. Ce mode tient une place importante dans les échanges européens (9,2% des t-km) bien que cette part modale diminue (10,8% en 1980 et 13,6% en 1970); exprimé en tonnes ce pourcentage est plus faible de presque la moitié. Le trafic après avoir fléchi de 1980 à 1985 a progressé dans la seconde moitié de la décennie quatre-vingt.

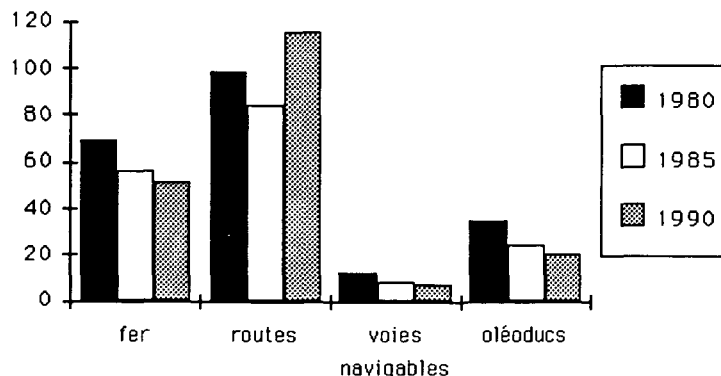
Evolution du trafic communautaire de marchandises par mode (milliard de tkm)



Une légère reprise du transport fluvial au niveau européen....

La France, avec plus de 66 millions de tonnes, transit compris, totalise 11% du trafic communautaire, en tonnes kilomètres le pourcentage tombe à 7%.

Evolution en tkm des différents modes en France:



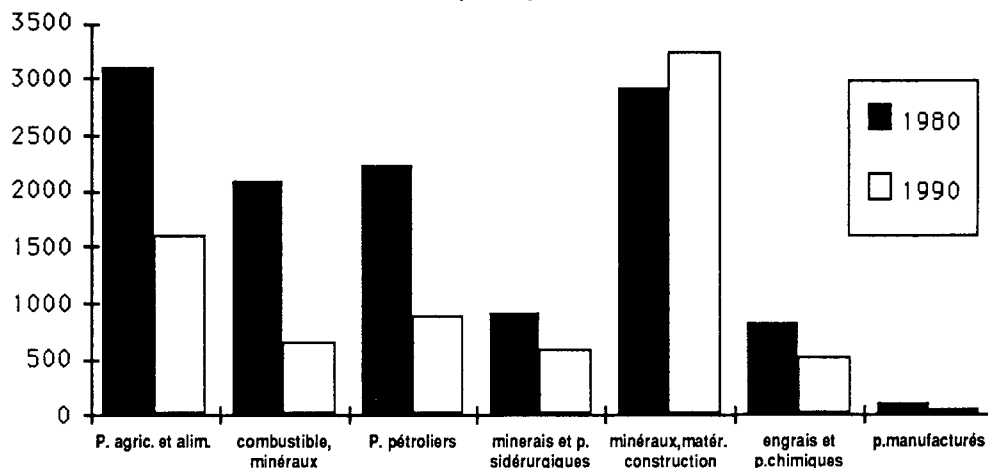
...une stabilisation depuis 1987 au niveau français.

FLUVIAL

Les produits transportés en Europe par voies fluviales sont de faible valeur unitaire comme les minéraux (40% du tonnage total, 53% du trafic national, 27% du trafic intracommunautaire), les produits pétroliers (17% des tonnages), les minerais et déchets pour la métallurgie (4% du total, 2% des trafics nationaux et 20% des trafics intracommunautaires).

La France n'échappe pas à cette spécialisation dans le transport de pondéreux comme le montre le graphique suivant :

Evolution des transports par voie fluviale en France



Prépondérance des matériaux de construction et des produits agricoles

C'est principalement la perte de compétitivité qui explique le recul des trafics

Le fluvial en expansion contrairement au ferroviaire aux Pays Bas et en Allemagne

La distance moyenne du trafic fluvial est de 230 kilomètres en Europe, identique à celle du mode ferroviaire mais supérieure à celle de la route. En France elle est proche de celle de la route et bien inférieure à celle du fer.

Une note récente de l'OEST (Notes de Synthèse- Octobre 1992) a étudié, sur vingt ans, la chute du transport fluvial en la décomposant entre les pertes de compétitivité (l'effet le plus important) et le recul des produits pour lesquels le mode de transport est fluvial est le plus adapté, à savoir les matériaux de construction, les minerais, les combustibles solides, et produits pétroliers et chimiques. Ainsi la part du mode fluvial a diminué du fait de sa spécialisation sur les produits pétroliers et les matériaux de construction, ce facteur jouant toutefois trois fois moins que l'effet de compétitivité qui intervient aussi sur ces deux produits ainsi que sur les produits agricoles.

On observe un effort récent des bateliers et des ports pour conquérir de nouveaux marchés par des adaptations techniques (flotte, manutention, conception de chaîne de transport) et commerciales (tarif, qualité de service offert). Ainsi sur Lille et Paris des lignes de services conteneurisés sont ouvertes ou en projet, les transports de véhicules et de colis lourds progressent (à titre d'exemple Lille passe de 757 mouvements de conteneurs en 1989 à 27 468 en 1992).

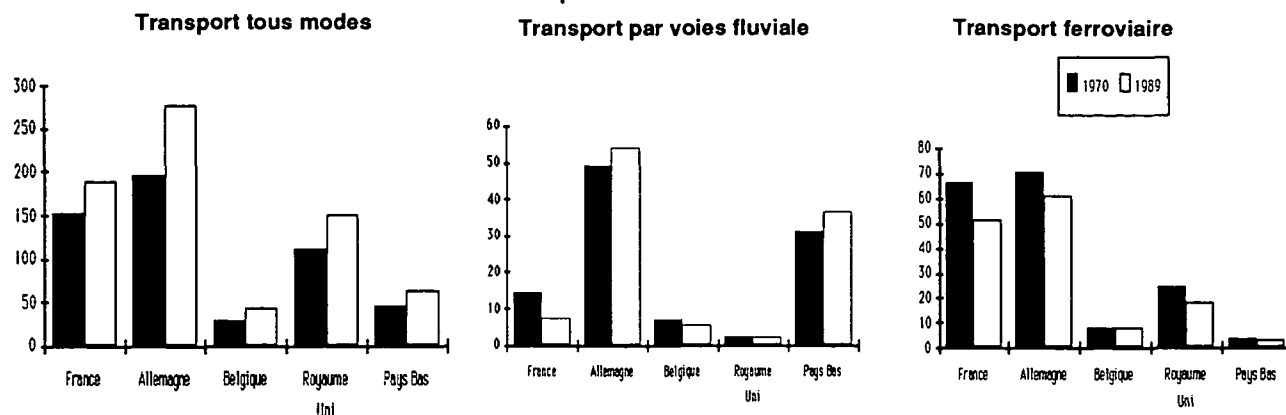
Le transport fluvial reste important pour les exportations ; ainsi 30% des céréales sont exportées directement par voie d'eau, une autre partie passant par les ports du Havre ou de Rouen.

La place des modes dans les pays européens peut être caractérisée par les graphes de la page suivante.

Dans un contexte de croissance des trafics européens entre 1970 et 1989, les trafics ferroviaires diminuent partout (sauf en Belgique), le transport fluvial présentant des évolutions contrastées, en hausse en Allemagne et aux Pays Bas, en baisse en France et en Belgique, stable et à un très faible niveau au Royaume-Uni. Les spécialisations modales se sont accrues, le fluvial progresse dans les pays où sa place est la plus forte.

FLUVIAL

Les trafics de marchandises en Europe: évolutions entre 1970-89 en milliards de t-km

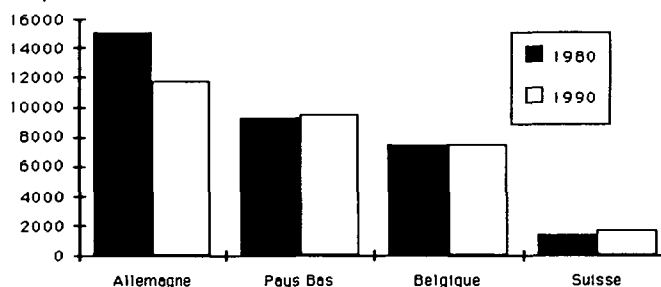


Le trafic des pays de la Communauté Européenne, en 1990, est principalement orienté vers les trafics nationaux (201 millions de tonnes) et intracommunautaires (205 millions de tonnes), le trafic extracommunautaire ne représentant que 8% du trafic total de la Communauté. La répartition des trafics nationaux indique la prépondérance des Pays Bas (42% des trafics nationaux de la Communauté) puis de l'Allemagne (31%) dans les transports fluviaux intérieurs. La répartition des trafics intracommunautaires montre que l'Allemagne représente 45% du total.

En France, la place du transport fluvial dans le transport par les modes fer et route est très différent selon que les trafics sont intérieurs ou non. Le tonnage transporté par voies d'eau représente 3% du trafic intérieur en 1980 contre 2% en 1990 et 24% à ces mêmes dates des échanges extérieurs. Les échanges se font principalement avec l'Allemagne, pays avec lequel les trafics ont notablement diminués à l'exportation.

Le mode fluvial reste important pour les échanges extérieurs français

Echanges extérieurs français par voie fluviale millier de tonnes



Le transport fluvial est plus que tout autre mode dépendant de l'espace non seulement de par les caractéristiques géographiques nationales mais aussi par la place des activités utilisatrices de transport fluvial : sidérurgie, centrales thermiques, exportations de céréales ...

Enfin un dernier facteur géographique réside dans l'existence de débouchés sur la mer. En Europe on peut observer une forte interaction entre mer et trafic fluvial. Ainsi le transport par navigation intérieure des ports maritimes compte en 1987 pour 49% du trafic maritime à Anvers, 27% à Brême, 67% à Gand et 53% à Rotterdam. Pour la France les taux sont bien inférieurs : Le Havre et Dunkerque ont des taux inférieurs à 7%, seul Rouen a une part de 18%, en décroissance depuis dix ans.

Le fluvio-maritime est un mode de transport qui constitue une réponse, en particulier aux coûts élevés de manutention fluviale dans les ports .

La société RMS France, avec 10 navires, a une activité de ligne et de feeding et travaille sur la Méditerranée.

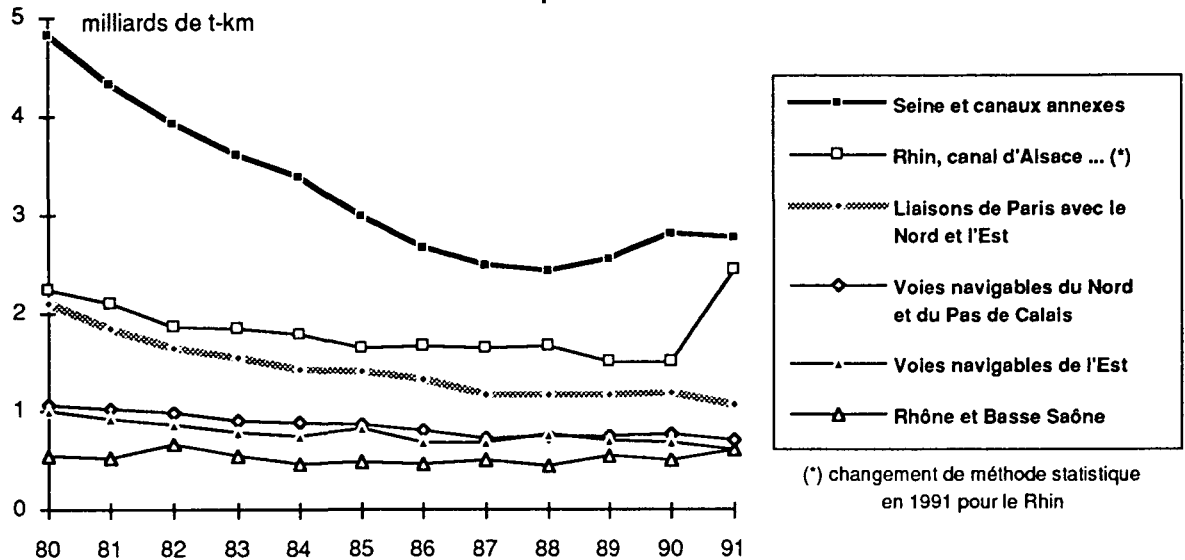
A côté de l'association fluvial-mer on observe développements permettant l'articulation fluvial-route avec des chargements par roulage (RORO) qui permettent l'embarquement sur les péniches de véhicules ou tout objet par manutention horizontale.

FLUVIAL

En Europe un schéma directeur est en cours d'adoption, avec celui de la route et du transport combiné et après celui du fer. La proposition porte sur l'axe Nord-Sud, l'ouverture du réseau vers l'Est selon deux axes trans-européens.

En France les travaux d'infrastructure inscrits aux schémas directeurs européens et français concernent la Seine, Seine Nord, Seine Est et la liaison Rhin-Rhône. La plus grande partie des trafics sont réalisés sur la Seine et le Rhin, comme le montre le graphique suivant.

Trafic fluvial par section



Après une forte baisse, le trafic sur la Seine et les canaux annexes reprend depuis 1987.

Trafic fluvial par région en 1991

Tonnages et part du mode fluvial dans le trafic régional

Régions	Trafic intra-régional		Trafic inter-régional				Trafic international			
	1000 t	%	Entrée 1000 t	%	Sortie 1000 t	%	Importation 1000 t	%	Exportation 1000 t	%
Nord-Pas-de Calais	1 648	2	835	4	169	1	3 882	6	1 105	5
Picardie	57	-	1 198	6	2 192	9	430	7	723	11
Ile -de -France	6 145	5	9 953	18	1 953	6	809	4	643	8
Haute Normandie	1 133	4	1 767	8	8 634	32	442	1	52	-
Champagne-Ardenne	11	-	34	-	199	1	316	9	430	8
Lorraine	976	1	38	-	155	1	5 080	19	3 251	16
Alsace	829	2	98	1	41	-	1 602	11	8 926	38
Bourgogne	715	2	289	2	622	5	53	-	70	-
Rhône-Alpes	2 608	2	1 314	6	243	1	91	1	273	3
PACA	584	1	84	-	1 687	8	76	-	345	2
Autres	2 198		441		156		88		1 111	
Total	16 904	1	16 051	5	16 051	5	12 869	4	15 929	10

Source: OEST-SITRAM-VNF

Les résultats de l'année 1991 montrent la prépondérance de trois pôles: l'Ile-de-France, grâce aux trafics intérieurs, le Nord, l'Alsace et la Lorraine grâce aux échanges extérieurs.

La voie fluviale reste importante pour les échanges extérieurs et pourrait jouer un rôle dans le contexte européen pour les trafics Nord-Sud et Est-Ouest pour le transport de pondéreux et de produits plus élaborés grâce à son avantage de coût pour le chargeur et la collectivité. Outre les fonctions essentielles de transport de marchandises, celles de tourisme et de préservation de l'environnement sont de plus en plus mises en avant.

Il devient urgent d'actualiser les méthodes d'évaluation des investissements dans le domaine des voies navigables afin de mieux intégrer leur spécificité et les nouvelles perspectives européennes (effet réseau...) et de mieux comparer leur rentabilité avec les autres modes. ■

Un mode relativement important pour le quart Nord-Est du pays.

De nouvelles perspectives à évaluer