

## Les enjeux du transport fluvial

Émilie Ruin

*Identifiant les entraves économiques, techniques mais aussi politiques au développement du transport fluvial sur le bassin Rhône–Saône, Émilie Ruin invite à considérer le potentiel de ce mode de transport en tant qu’alternative durable pour le transport des marchandises.*

Le transport fluvial constitue un mode de transport massifié pour les marchandises, permettant des émissions de CO<sub>2</sub> plus faibles que la route à la tonne transportée. La France dispose du plus long réseau fluvial navigable européen, mais les capacités de son réseau restent largement sous-exploitées. Pourquoi ? Des éléments de réponse peuvent être trouvés dans les champs politiques, économiques et techniques : le choix économique du transport fluvial est encore insuffisamment rentable du fait de la vétusté de certaines parties du réseau et de défauts d’interconnexion à l’intérieur de celui-ci et avec les autres modes de transport. Par ailleurs, si le transport fluvial est l’objet d’un regain d’intérêt politique depuis la seconde moitié des années 1990, son portage est encore inégal selon les territoires et selon les échelles.

Le transport fluvial est promu par des arguments écologiques et économiques : la loi de Programme fixant des orientations de la politique énergétique de 2005 (POPE) puis la démarche de Grenelle de l’environnement engagée en 2007 se traduisent par des engagements nationaux, notamment en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre (une division par quatre des émissions d’ici 2050), traduisant eux-mêmes des engagements pris par la France au niveau international (protocole de Kyoto et engagements communautaires). La loi n° 2009-967 du 3 août 2009, dite « Grenelle I » a, par ailleurs, précisé les engagements pris en faveur du transport de marchandises non routier et non aérien. Les objectifs environnementaux ambitieux se doublent d’un argument économique : la réduction de la ressource en hydrocarbures fera augmenter son coût sur le long terme et rendra le prix des productions plus sensibles au coût du transport. La capacité de massification offerte par le transport fluvial permet théoriquement la réduction de celui-ci (Sauvant 2002).

Le trafic fluvial augmente globalement depuis 1995 (VNF 2012). Il reste toutefois le troisième mode de transport de marchandises avec 7,9 milliards de tonnes-kilomètres (tkm) transportées en France en 2011 (INSEE 2012), loin derrière la route (177,9 milliards de tkm) et le fer (34,2 milliards de tkm). L’objectif intermédiaire fixé par le Grenelle n’est pas atteint, les parts de marché du non-routier et non-aérien étant même en recul.

### **Des freins connus : un réseau et des équipements manquant encore de performance économique et technique**

Lorsqu’on compare les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux, on doit constater que si les réseaux routiers et ferroviaires maillent globalement l’ensemble du territoire national, les voies fluviales navigables sont, en revanche, concentrées dans la moitié est du territoire métropolitain. Le réseau navigable français est sensiblement moins important que les réseaux routiers ou ferroviaires. Le réseau fluvial navigable à grand gabarit (convoi maximal de 4 400 tonnes) est encore plus réduit

au regard des réseaux ferroviaires de fret électrifié à deux voies et plus, et du réseau autoroutier. Les principaux axes de grand gabarit ne sont, d'ailleurs, pas connectés entre eux, faisant, par exemple, de la Seine (connectée à la Manche par le port du Havre) ou du Rhône (connecté à la Méditerranée par le port de Marseille) des voies de circulation en impasse. Le projet du Canal Seine–Nord-Europe, permettrait de connecter l'axe de la Seine à celui du nord de la France (Dunkerque) et du nord de l'Europe. En revanche, l'abandon de la liaison Rhin–Rhône maintient l'axe Rhône–Saône dans un statut d'impasse sur le long terme. À cela s'ajoute le manque de fiabilité des services assurés par le port de Marseille, qui le prive d'un certain nombre de clients.

Par la route, il est plus facile de desservir le client sur une maille fine : on peut aller d'un point A (de production) à un point B (de consommation) avec un nombre réduit de ruptures de charge, tandis que le mode fluvial est prioritairement contraint par la géographie des territoires « mouillés » et « non mouillés ». Le transport fluvial est donc extrêmement dépendant de la performance de son intermodalité : pour être économiquement rentable, il doit être combiné à coût raisonnable avec la route qui permet la desserte fine. D'un point de vue économique, cette rupture de charge est coûteuse en temps et en main-d'œuvre. Pour être rentable, il doit permettre le transport de produits non périssables et de faible valeur ajoutée (ceux-ci étant encore plus sensibles au coût du transport).

Le maillon fluvial minimal doit être d'au moins 350 km et la distance entre le point d'origine et le point de destination avec l'interface fluviale doit être inférieure à 50 km. Les produits transportés sont aujourd'hui du vrac (céréales, matériaux d'extraction transportés, eux, sur des distances courtes de 30–40 km, étant donné leur très faible valeur ajoutée) et ceux issus de la conteneurisation (biens de consommations non périssables). Une entreprise pourra choisir le mode fluvial si elle remplit ces critères, si elle peut donner une valeur ajoutée supplémentaire au produit, directement sur le port (exemples des centrales à béton de Lafarge ou conditionnement d'un produit en vrac), ou si elle y est contrainte par les pouvoirs publics (sans toutefois contrarier l'équilibre économique de l'activité).

Le développement du transport fluvial sur le Rhône est, par ailleurs, contraint par la vétusté de la plupart des équipements portuaires ainsi que par la rareté des services de fabrication et de réparation navale. Enfin, l'organisation de la profession du transport fluvial constitue un élément de fragilité pour développer le transport fluvial. Ce dernier constitue un secteur extrêmement morcelé qui rend difficile le développement du transport fluvial au regard de la structuration professionnelle des secteurs routiers et ferroviaires.

Dernier argument pouvant freiner le développement du secteur du transport fluvial, le fait plus général que le secteur économique du transport est fortement dépendant de la conjoncture traversée par l'économie productive : c'est pourquoi la crise économique se traduit également dans les chiffres du transport depuis la fin de l'année 2008. Ces aspects économiques et techniques se combinent avec des aspects de gouvernance pour expliquer les difficultés de développement du transport fluvial.

### **Des freins moins connus liés à la gouvernance et au portage politique du transport fluvial**

Malgré les lois environnementales qui tendent à promouvoir le transport fluvial, d'autres politiques nationales ont eu tendance à le freiner : le renoncement lors du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire de 2003 au projet de canal Rhin–Rhône en est un exemple. Des mesures récentes favorables au transport routier viennent potentiellement freiner le développement du transport fluvial : le décret n° 2012-1359 du 4 décembre 2012 relatif au poids total roulant autorisé des véhicules terrestres autorise, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013, les véhicules de transport routier de plus de quatre essieux à circuler entre 40 et 44 tonnes sur le territoire national. Par ailleurs, la loi « Transport » adoptée le 24 avril 2013 a considérablement allégé le projet d'écotaxe inscrit dans la loi de finances : elle ne sera due que sur le réseau national non

payant et certains réseaux routiers locaux ; aussi, elle ne pénalise pas les camions circulant sur autoroutes (qui sont économiquement les axes les plus performants pour le transport routier).

La complexité du système d'acteurs est également un élément qui rend difficile la mise en œuvre de projets coûteux pour développer et moderniser le transport fluvial (IAURIF 2004). Le Rhône a été mis sous concession de la Compagnie nationale du Rhône (CNR) : l'actionnariat de celle-ci, fondée en 1933, est majoritairement public (51 %) mais une grande partie en est détenue par le groupe GDF-Suez (49 %), qui détient une majorité de fait, compte tenu du morcellement de la part publique en un grand nombre d'actionnaires. Voies navigables de France (VNF) est l'établissement public créé en 1991 par l'État afin de gérer le domaine public fluvial et d'assurer la promotion du transport fluvial sur les voies navigables françaises. VNF a été déstabilisé par une réforme structurelle qui vise à intégrer les agents du service de la navigation en son sein<sup>1</sup>. La CNR et VNF sont en charge de la promotion du transport fluvial, créant ainsi ponctuellement des tensions entre les deux structures. La CNR est également le siège de confrontations entre les enjeux publics (développement territorial, développement durable...) et privés (production et vente d'hydroélectricité, vente de l'expertise/ingénierie à l'international...). Le Contrat de projet interrégional État-région (CPIER) « Plan Rhône » 2007-2013 constitue un espace de gouvernance favorisant l'émergence d'un territoire rhodanien et de discussions entre les principaux acteurs du linéaire fluvial.

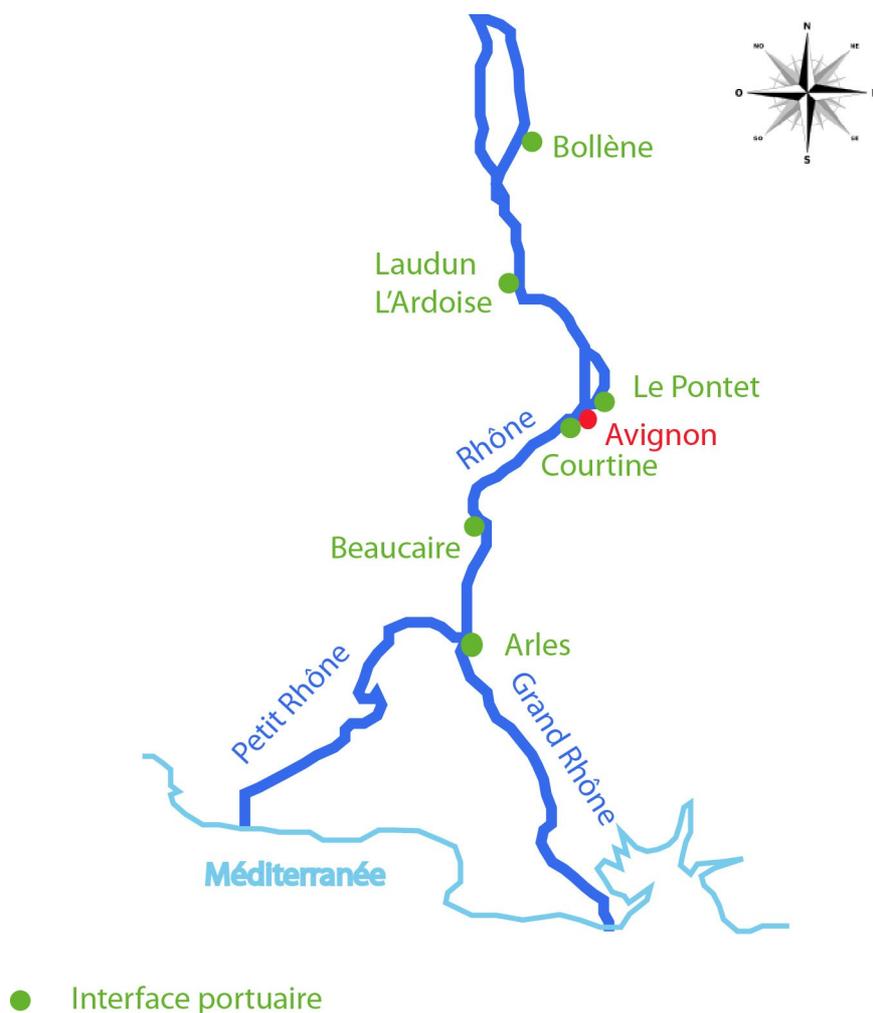
Le cas du Rhône est intéressant en ce qu'il constitue un maillon navigable à grand gabarit de 350 km (maillon minimal de rentabilité) entre Marseille et le port de Lyon Édouard-Herriot (PLEH). Entre ces deux interfaces portuaires, on trouve plusieurs ports de rayonnement plus local, gérés pour la plupart par les chambres de commerce et d'industrie (CCI), sous-concessionnaires de la CNR ou de VNF directement. Les ports de la basse vallée du Rhône peinent particulièrement à trouver des axes de développement, en raison de la vétusté de leurs équipements et de leur proximité entre eux et avec le port de Marseille (CESR 2001). Pourtant, le témoignage<sup>2</sup> du directeur du port d'Avignon Le Pontet (250 000 tonnes/an) fait plutôt ressortir des dynamiques de complémentarité que de concurrence entre ces ports (voir figure ci-dessous). Force est de constater, en effet, qu'à l'échelle du Rhône des réseaux se sont mis en place : l'association MedLinkPorts d'une part et le Comité des ports d'autre part. En revanche, les mécanismes de concurrence sont patents entre les pouvoirs publics des différents territoires sur lesquels se trouvent ces ports. Autant le CPIER Plan Rhône constitue un espace de gouvernance permettant la mise en place de partenariats entre des acteurs comme VNF, la CNR, les régions et services de l'État, autant il constitue aussi un lieu d'arbitrage pour l'attribution des financements publics sur les projets portuaires. L'exemple des interfaces de Laudun-l'Ardoise, Le Pontet et Courtine est assez intéressant en la matière.

---

<sup>1</sup> VNF, originellement un établissement public à vocation industrielle et commerciale (EPIC), est devenu un établissement public administratif (EPA) afin d'intégrer dans une seule structure les 350 salariés de VNF et 4 350 agents des « services navigation » de l'État.

<sup>2</sup> L'article s'appuie en partie sur des entretiens réalisés auprès d'acteurs du monde portuaire.

## Les interfaces portuaires de la basse vallée du Rhône : une complémentarité à trouver entre des interfaces peu distantes les unes des autres



Le premier se situe dans la région Languedoc-Roussillon ; son développement était particulièrement porté par Georges Frêche, président du conseil régional, tandis que son potentiel économique et technique semblait moindre aux yeux de VNF que l'interface de Courtine. Toutefois, le développement de Courtine n'est pas porté par les élus d'Avignon. Il ne fait, par exemple, l'objet d'aucun positionnement fort dans le schéma de cohérence territoriale (SCOT) du bassin de vie d'Avignon (AURA 2010) – si bien qu'une étude relative à l'intermodalité rail–route–fleuve à Courtine a été engagée seulement en 2012 et dans le cadre du CPER PACA et non du CPIER Plan Rhône. Notons que le fret n'est pas en soi une compétence des collectivités ; sa prise en charge dans les territoires locaux dépend donc fortement du volontarisme politique des élus locaux.

Enfin, malgré l'existence du Plan Rhône, on constate sur le Rhône des décalages entre petite et grande échelles territoriales : il existe notamment des tensions sur les modalités de valorisation du domaine fluvial. Peu d'entreprises implantées actuellement sur les zones d'activités économiques (ZAE) portuaires utilisent la voie d'eau. Tandis que VNF ou la CNR plaident pour une politique de réservation des ZAE portuaires aux entreprises utilisant la voie d'eau, d'autres acteurs, comme la CCI du Vaucluse, considèrent les ZAE portuaires comme une ressource financière pour financer l'activité portuaire.

## Des pistes à explorer : mise en réseaux des acteurs et territorialisation des questions économiques

Pour lever un certain nombre de ces freins, il conviendrait de faire perdurer des instances de gouvernance formelles et informelles à l'échelle des fleuves comme le Plan Rhône, les réseaux d'acteurs (MedLinkPorts ou le Comité des ports sur le Rhône, la réflexion Seine Gateway...) sur le temps long. Une amélioration pourrait, d'ailleurs, être apportée au Plan Rhône en préservant la dimension « transport fluvial » mais en l'intégrant dans une approche économique plus globale (le transport est une fonction des entreprises productives) : il convient, en effet, de mieux identifier les potentialités de développement du transport fluvial par rapport aux rythmes et caractéristiques des marchandises à transporter et de faciliter l'intégration de la fonction logistique et du fluvial dans le mode de fonctionnement des entreprises (Paffoni *et al.* 2011). Le Plan Rhône, jusqu'alors concentré sur la question de l'offre d'équipements en transport fluvial, permettrait une réelle territorialisation des politiques de développement économique. Le temps long est, par ailleurs, celui de l'apprentissage de la collaboration, mais il manque aujourd'hui un ou plusieurs lieux de capitalisation d'une connaissance partagée de la problématique fluviale. Cette capitalisation concertée permettrait d'abord une mise en cohérence des stratégies portuaires et fluviales le long du Rhône, ensuite un meilleur relais de la problématique fluviale dans les stratégies locales de développement. Six agences d'urbanisme participent, par exemple, à la structuration du projet Seine Gateway, notamment en qualifiant, par leurs analyses, le couloir Le Havre–Paris comme un territoire : ce projet vise à créer un axe logistique générant de la valeur ajoutée dans les territoires traversés et améliorant la fiabilité et la performance de l'offre logistique pour les entreprises. Il constitue l'un des volets du projet du Grand Paris.

Enfin, compte tenu de l'opportunité que représentent les fonds européens en matière de ressources financières et en tant qu'outil méthodologique (évaluation, conduite de projets), une articulation plus forte devrait être envisagée entre la contractualisation du Plan Rhône et les programmes régionaux et interrégionaux de fonds européens (FEDER<sup>3</sup>). Aujourd'hui, la relation entre le programme opérationnel FEDER et le Plan Rhône se limite à la thématique « inondations », alors qu'il existe une corrélation plus forte entre le Programme opérationnel interrégional des Alpes (POIA) et la Convention interrégionale du massif des Alpes (CIMA) pour la problématique alpine.

En conclusion, malgré l'augmentation globale du transport de marchandises par voie fluviale depuis 1995, la mise en cohérence des politiques favorables au transport fluvial aux échelles nationale, régionale et locale reste un impératif pour améliorer significativement la qualité du réseau et accompagner la structuration professionnelle de ce secteur afin d'atteindre une mobilisation de la voie fluviale optimale.

### Bibliographie

- Agence d'urbanisme de l'aire avignonnaise (AURA). 2010. *Schéma de cohérence territoriale du bassin de vie d'Avignon*, projet pour le Syndicat mixte pour le SCOT du bassin de vie d'Avignon.
- Conseil économique et social régional. 2010. *Avis sur le projet global en faveur du fleuve Rhône*, rapport n° 2001-05, 24 avril.
- Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France. 2004. « Le fleuve, un système de territoires, des acteurs », *Les Cahiers de l'IAURIF*, n° 141.
- INSEE. 2012. *Transports intérieurs terrestres de marchandises par mode en 2011* [en ligne]. Consulté le 26 novembre 2013, URL : [http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg\\_id=0&ref\\_id=NATTEF13634](http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=0&ref_id=NATTEF13634).
- Paffoni, Elsa, Raimbault, Nicolas et Andriankaja, Dina. 2011, « Les ports fluviaux, un outil pour un aménagement durable des activités logistiques dans les métropoles ? », intervention aux

<sup>3</sup> Fonds européen de développement économique et régional.

Rencontres interdisciplinaires doctorales de l'aménagement durable (RIDAD) 2011 à l'École nationale des travaux publics d'État (ENTPE), Marne-la-Vallée : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) – unité de recherche Systèmes productifs, logistique, organisation des transports, et travail (SPLOTT), 23 mars.

Sauvant, Alain. 2002. « Volume et partage modal du transport de marchandises en France de 1845 à nos jours », *Note de synthèse du SES*, n° 140. Consulté le 26 novembre 2013, URL : [http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Temis/0041/Temis-0041905/NS\\_140\\_4.pdf](http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Temis/0041/Temis-0041905/NS_140_4.pdf).

Voies navigables de France (VNF). 2012. *Memento du fluvial 2011-2012*. Consulté le 26 novembre 2013, URL : [http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/Tourisme\\_et\\_domaine/MEMENTO\\_2011\\_-\\_2012\\_201208031206.pdf](http://www.vnf.fr/vnf/img/cms/Tourisme_et_domaine/MEMENTO_2011_-_2012_201208031206.pdf).

**Émilie Ruin** a soutenu sa thèse en géographie et aménagement en 2013 à l'université Lyon-3, laboratoire Magellan. Elle est par ailleurs chargée de mission prospective, infrastructures et territoires au conseil général du Vaucluse depuis mars 2008.

**Pour citer cet article :**

Émilie Ruin, « Les enjeux du transport fluvial », *Métropolitiques*, 27 novembre 2013. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Les-enjeux-du-transport-fluvial.html>.