

## L'État coule le transport fluvial

Le gouvernement avait prévu d'augmenter le budget alloué à la gestion des voies navigables pour les moderniser et les développer. Il a fait machine arrière, pénalisant un mode de transport déjà en difficulté.



C'est la première fois que le vote annuel du budget de Voies navigables de France (VNF, cet établissement public à caractère administratif gère et exploite le réseau fluvial français) soulève une telle tempête. Tous les membres du conseil d'administration, parmi lesquels Transport et logistique de France (TLF, la première organisation professionnelle représentative des métiers du transport) et France Nature Environnement, s'opposent farouchement à l'État. Au point d'avoir tous signé le 20 décembre un communiqué de presse<sup>1</sup> intitulé

"Les voies navigables lâchées par le gouvernement" (pdf). Une manifestation de colère inédite dans le petit monde du transport fluvial.

### "Les voies navigables lâchées par le gouvernement".

Pourquoi cette bronca ? Lors du débat sur le transport fluvial, qui s'est tenu au Sénat le 5 juin 2018, la ministre des Transports, Elisabeth Borne, s'était engagée à octroyer à VNF une rallonge de 33 millions d'euros pour 2019. Cette somme devait s'ajouter aux 80 millions d'euros déjà alloués par l'Agence de financement des infrastructures de transport (AFITF) pour entretenir, moderniser et développer le réseau. Mais les Gilets jaunes sont passés par là et l'État a fait passer à la trappe ce complément budgétaire quelques jours seulement avant le vote du budget.

*"VNF ne pourra pas mener toutes les opérations nécessaires à la modernisation du réseau et à l'amélioration des conditions de navigation", déplore Christine Morel, présidente de la commission fluviale de Transport et logistique de France.*

Le budget a finalement été adopté mais sans le soutien des représentants des milieux économiques. Une première, là encore, dans un monde où prédomine le consensus.

### Le transport fluvial émet en effet quatre fois moins de CO<sub>2</sub> par quantité transportée que la route

Avec ses 6.700 kilomètres de canaux et de rivières aménagées, VNF gère et exploite le plus grand réseau de voies navigables d'Europe. L'essentiel du trafic marchand s'effectue sur la Seine et deux de ses affluents l'Oise et la Marne — Ports de Paris est de très loin le premier port fluvial français. Autre grand axe naturel, le sillon rhodanien, avec un trafic entre Marseille et le port lyonnais

<sup>1</sup><https://www.e-tlf.com/2018/12/20/les-voies-navigables-lachees-par-le-gouvernement/>

Édouard-Herriot, et la possibilité de remonter jusqu'à Chalon-sur-Saône ou Mâcon. Dans ce dispositif, les voies à grands gabarits se taillent la part du lion. Elles permettent le passage de convois de 185 mètres de longueur, constitués d'un pousseur et de barges pouvant transporter jusqu'à 5.000 tonnes. De quoi retirer 200 camions de nos routes — le transport fluvial émet en effet quatre fois moins de CO<sub>2</sub> par quantité transportée que la route.



Une péniche sur l'Oise, à Auvers-sur-Oise (Val-d'Oise).

*"Mais le réseau est sous-exploité et les investissements consentis ces dernières années largement insuffisants. Le rapport Duron<sup>2</sup> remis à la ministre des Transports début 2018, dans le cadre des réflexions sur la loi sur les mobilités (LOM), considère qu'il manque annuellement au moins 100 millions d'euros d'investissements si la France veut redresser une situation qui se traduit déjà par une fragilisation du réseau", évalue Gé-*

*rad Allard, chargé du transport fluvial à France Nature Environnement.*

Des écluses sont déjà à la limite des normes de sécurité et les interruptions de trafic trop nombreuses. "Des travaux urgents sont à terminer ou à réaliser, l'achèvement de la réparation des écluses de Méricourt et de Vives-Eaux en aval et en amont de la Seine notamment, et la remise en état des berges dégradées par les importantes crues de l'hiver dernier. Pour les entreprises, la fiabilité et la sécurité du réseau sont primordiales", rappelle Christine Morel.

➤ **Le rapport Duron** sur les mobilités du quotidien remis le 1<sup>er</sup> février 2018.

## La comparaison avec nos voisins européens est peu flatteuse

Gérard Allard, de FNE, pointe un autre risque. Il est question, dans le cadre de la LOM de fermer à la navigation les 20 % du réseau fluvial les moins fréquentés.

*"Cela serait le prélude à d'autres abandons et un vrai gâchis", considère-t-il.*

Les trafics sur ces réseaux secondaires ne représentent qu'un peu moins de 10 % du trafic fluvial. Mais ils permettent aux territoires d'avoir une solution de transport de substitution à la route et ils "rapatrient" du volume vers les voies à plus grands gabarits. Certains tronçons secondaires sont très utiles, souligne Guillaume Dury, directeur du développement de VNF. C'est le cas notamment du canal de la Marne au Rhin, qui permet le contournement de Strasbourg, désengorgeant l'actuelle autoroute et offrant une solution partielle de substitution au projet de "grand contournement ouest" (CGO) de la ville.

L'abandon progressif du trafic fluvial sur les lignes de moindre gabarit n'est pas sans rappeler celui du "wagon isolé", qui permettait de massifier les flux de fret ferroviaire sur l'ensemble du territoire. Résultat : la part du fret ferroviaire a été réduite de moitié en 20 ans, à moins de 10 % actuellement. Seules subsistent aujourd'hui quelques "autoroutes" ferroviaires rentables, souvent sous-traitées à des opérateurs privés, sur lesquels voyagent les aciers d'ArcelorMittal ou les produits chimiques d'Arkema.

<sup>2</sup> [https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.02.01\\_synthese\\_rapport\\_conseil\\_d\\_orientation\\_des\\_infrastructures\\_0.pdf](https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.02.01_synthese_rapport_conseil_d_orientation_des_infrastructures_0.pdf)

"La France est le seul pays d'Europe occidentale où le fret ferroviaire s'est effondré. Il faut éviter qu'il en aille de même pour la voie d'eau, mais, pour cela, l'État doit investir massivement et sur la durée", insiste Gérard Allard.



Le canal de l'Ourcq à Bobigny (Seine-Saint-Denis).

La comparaison avec nos voisins européens est peu flatteuse : la France transporte huit fois moins de marchandises par voie d'eau que l'Allemagne, six fois moins que les Pays-Bas et s'est fait doubler par la Belgique et la Roumanie — on ne transporte en France que 3 % des marchandises par péniches contre 7 % en moyenne en Europe. Le problème du trafic fluvial est connu : il reste concentré sur les produits pondéreux — matériaux de construction, céréales, charbon, produits pétroliers, minerais, véhicules... — alors que la dynamique commerciale est ailleurs.

## La logique d'un commerce international frénétique

"Le trafic de conteneurs présente un potentiel considérable. Presque 10 % des conteneurs qui transitent par Le Havre ou Marseille empruntent déjà la Seine ou le Rhône. Mais il est possible de doubler le trafic de conteneurs si la voie d'eau, plus fiable, mieux organisée, plus compétitive, attire davantage les transporteurs et leurs clients", assure Guillaume Dury.

Pour cela, il faut moderniser les méthodes d'exploitation du réseau fluvial en faisant par exemple appel à des solutions d'automatisation et de télé-conduite.

"Les ports maritimes [qui dépendent également de l'État] ont leur part de responsabilité. Ils ont des progrès à faire car le chargement et le déchargement des péniches n'y sont pas traités de façon optimale", poursuit le responsable de VNF.

La réticence des entreprises vis-à-vis du transport fluvial s'inscrit dans la logique d'un commerce international frénétique, avec l'arrivée en masse en Europe de porte-conteneurs géants en provenance d'Asie. Or cette concurrence impose une rentabilité de plus en plus élevée aux chaînes logistiques, avec comme maîtres-mots "juste à temps" et flexibilité. Une règle qui a imposé le règne du tout camion.

Quelques entreprises ont entrepris de relever le défi du fleuve. C'est le cas de *Franprix*. L'enseigne de grande distribution fait transiter ses marchandises par barges depuis le port de Bonneuil-sur-Marne, au sud de Paris, jusqu'au quai de la Bourdonnais, au pied de la tour Eiffel, ce qui permet de désengorger les entrées routières de la capitale. *Lafuma* a lui aussi misé sur la voie d'eau. Le spécialiste des articles de sport et de plein air utilise le Rhône pour acheminer ses produits vers Marseille, d'où ils sont exportés. Mais ces entreprises font figure d'exceptions et en manquant à ses engagements vis-à-vis du transport fluvial, le gouvernement fragilise encore un peu plus un secteur en difficulté.

**Source** : Philippe Desfilhes pour *Reporterre*

**Photos** : . chapô : pousseur Cetus et barge porte-conteneur sur la Seine. [Wikipedia](#) (Remi Jouan/CC BY-SA 3.0)

. Oise : [Wikipedia](#) (Clicsouris/CC BY-SA 3.0)

. Ourcq : [Wikipedia](#) (Pline/CC BY-SA 3.0)