



Conférence Environnementale : 12 mesures pour une mobilité fluviale durable

1- Un signal clair en direction de la demande de transport

1-1 La demande des chargeurs doit aller de plus en plus vers les modes de transport autres que routiers

L'action en direction des chargeurs est primordiale et elle peut prendre pour cadre la loi de transition énergétique.

Le projet de loi de transition énergétique prévoit que les entreprises industrielles et commerciales établissent au plus tard le 31 décembre 2016, un programme des actions, qu'elles décident de mettre en œuvre ou auxquelles elles décident de contribuer afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre, résultant du transport de marchandises qu'elles commercialisent sur le territoire national, en ayant notamment recours aux modes de transport alternatifs à la route, avec un objectif de réduction de l'intensité en gaz à effet de serre.

Cet article vise les entreprises de la distribution qui doivent définir des actions permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports. Cette disposition ne cible qu'un secteur alors que tous les chargeurs doivent contribuer indistinctement à l'objectif de réduction des gaz à effets de serre. Les lois Grenelle avaient posé en principe que le report modal, sous la forme d'objectifs quantifiés, était le meilleur moyen pour y parvenir.

Mesure n°1 Elargir la disposition de la loi de transition énergétique visant à définir des actions permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports, à toutes les industries.

1-2 Les ports maritimes peuvent et doivent devenir, davantage que par le passé, les acteurs du report modal

Au travers de la réforme portuaire, les ports ont été amenés à renégocier les autorisations d'occupation temporaire (AOT) et les contrats d'exploitation des terminaux (CET).

Les contrats d'exploitation des terminaux (CT) qui leur ont succédés auraient dû être l'occasion de contractualiser des objectifs de report modal, comme autrefois dans le cadre des CET. Il n'en a malheureusement rien été contrairement aux pratiques en vigueur dans les ports du Range Nord où la situation d'un partage modal équilibré est depuis longtemps une réalité effective et un facteur de leur compétitivité.

TFF souhaite que soient réintroduits ces objectifs assortis d'incitations financières au sein des CT (réduction de la redevance domaniale), corrélativement à des mécanismes à destination des armateurs eux-mêmes qui sont les vrais décideurs des choix modaux (réduction des droits de port) ou des logisticiens et chargeurs dans le cadre des AOT (réduction de la redevance d'occupation temporaire).

Mesure n°2 Fixer aux titulaires des contrats d'exploitation des terminaux des objectifs de report modal différenciés pour le fer, le fleuve et le transport maritime de courte distance.

1-3 Les donneurs d'ordre publics doivent montrer l'exemple

Trop souvent, les marchés publics sont passés sans considération de l'empreinte environnementale transport.

Mesure n°3 Instaurer l'obligation lors de la passation de tous les marchés publics, dès lors qu'ils supposent pour leur réalisation que des opérations de transports soient exécutées, d'inscrire dans leur cahier des charges un volet (lot) transport qui fixe un objectif minimum à atteindre en termes de recours aux modes de transport non routiers.

1-4 Le domaine public « en bord à voie d'eau » doit être réservé à l'usage du fleuve

Dans la plupart des cas, les terrains en bord à voie d'eau sont concédés sans critère explicite de destination logistique fluviale, or ces terrains sont de plus en plus rares, particulièrement en zone urbaine et périurbaine.

Ces emprises revêtent un intérêt stratégique majeur et sont une condition sine qua non du recours au transport fluvial.

Il s'agit d'adopter une stratégie foncière adaptée à nos ambitions logistiques et qui intègre des axes forts en matière environnementale.

Mesure n°4 Inventorier les terrains en bord à voie d'eau jugés stratégiques et inscrire expressément leur destination « fluviale » dans les plans d'occupation et le cahier des charges de leur dévolution.

2- Les pratiques commerciales entre les acteurs doivent être normalisées

2-1 Un Pavillon français à consolider

Un constat d'évidence : le pavillon fluvial français ne fait pas l'objet d'un traitement à la hauteur des enjeux de la part des Pouvoirs Publics, contrairement à nos pays voisins Hollandais, Belges et Allemands.

Il s'agit là d'un problème de fond vis-à-vis des modes de transport concurrents en termes de soutien à l'intermodalité mais il s'agit d'un problème encore plus grave au sein même du marché fluvial dans la mesure où le pavillon français évolue dans des conditions de concurrence déloyale avec les pavillons tiers.

De fait, le secteur n'est pas considéré comme stratégique, un paradoxe quand on songe aux atouts qu'il présente en matière de transition énergétique, outre les retombées économiques qu'il génère.

TFF appelle à la mise en œuvre d'un programme d'accompagnement du pavillon français, cadencé dans le temps. Celui-ci passe par une modernisation de la cale, mais également par la mise en œuvre d'un programme ambitieux de renouvellement de la flotte française. Il est en effet impératif de construire de nouvelles unités fluviales, modernes, qui permettront de maximiser les gains de productivité et d'améliorer la compétitivité de la flotte fluviale française dans le contexte de concurrence des marchés.

**Mesure n°5 Garantir l'harmonisation européenne dans le transport fluvial dans les domaines fiscaux et sociaux et son application pour tous ;
Mettre en œuvre un programme de renouvellement de la flotte française ;**

Mesure n°6 Rétablir l'aide au transport combiné, en baisse de 40 % depuis 2012, à son niveau antérieur.

2-2 Le fluvial à parité avec la route dans les ports maritimes français

Dans les ports français, les conditions de transbordement de la marchandise et les modèles d'exploitation des terminaux ne sont pas conçus de manière à favoriser suffisamment le recours au mode fluvial.

Pourtant chacun s'accorde à reconnaître que l'hinterland des ports maritimes ne peut plus reposer exclusivement sur le mode de transport routier.

Les seules mesures efficaces sont connues.

Mesure n°7 Etablir des conditions équitables de traitement commercial de la manutention fluviale dans les ports maritimes (i.e THC) ;

Mesure n°8 Décider de manière irrévocable de réaliser d'ici 2020 au plus tard les travaux d'infrastructures propres à permettre l'accès direct fluvial aux terminaux maritimes de Port 2000 au Havre, par le biais d'une chatière, et de Fos2XL à Marseille.

3- Le financement de l'infrastructure fluviale doit être garanti dans le temps

3-1 Comment financer ?

La hausse de 2 centimes par litre de la taxe sur le gazole destinée à compenser le manque à gagner du péage de transit poids lourds et financer les projets d'infrastructures de transport durables en attente, est la plus mauvaise des réponses à une vraie question : Comment garantir dans le temps un financement dédié au transport fluvial ?

Le Rapport « Chanteguet » proposait de prendre en compte le niveau de congestion sur certains axes particulièrement encombrés et d'établir des redevances temporaires sur certains axes pour lesquels le report modal ou autoroutier est possible.

Tout en souhaitant un dispositif général pérenne, TFF fait siennes ces propositions.

Mesure n°9 Déterminer, en accord avec les collectivités territoriales concernées et/ou l'État, les routes pouvant faire l'objet d'une prise en compte de l'effet de congestion, notamment pour les routes nationales et/ou départementales longeant des autoroutes routières ou ferroviaires (ex. cas particulier de la RN10) ;

Mesure n°10 Instituer une surtaxe temporaire de certains itinéraires routiers parallèles au tracé du futur canal Seine-Nord-Europe ainsi l'A1 et l'A16, le supplément du produit ainsi collecté pouvant être destiné à compléter le financement de cette réalisation. Cette « surtaxe » constituerait également une mesure incitative pour favoriser le report modal sur le canal, comme le préconise le rapport de la mission de reconfiguration du canal Seine-Nord Europe confiée au Député Rémi Pavros.

3-2 Quoi financer ?

La période actuelle est marquée par des restrictions budgétaires, c'est la raison pour laquelle TFF considère plus que jamais la fixation de priorités sur un nombre limité d'ouvrages à financer comme la seule démarche réaliste.

Mesure n°11 Accentuer et sanctuariser les crédits accordés à Voies Navigables de France pour l'entretien et la régénération du réseau stratégique existant, à hauteur des 200 millions d'euros d'investissements que préconisait le Rapport de la Commission 21 ;

Mesure n°12 Aménager les têtes de bassins à fort potentiel de trafics et poursuivre la politique de connexion à grand gabarit des grands bassins de navigation européens à l'image du projet Seine-Escaut et de son maillon français Seine-Nord Europe, et enfin de Saône-Moselle / Saône-Rhin. Cette densification du maillage fluvial doit s'accompagner d'une meilleure connexion des corridors fluviaux à grand gabarit au réseau Freycinet.

TFF rassemble le Comité des Armateurs Fluviaux (CAF) et la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA)

CAF – 8 rue Saint Florentin 75001 Paris

Tél 01 42 60 36 18 – E-mail : info@armateurs-fluviaux.fr

CNBA – 43 rue de la Brèche aux loups 75012 Paris

Tél : 01 43 15 96 96 – E-mail : contact@cnba-transportfluvial.fr

Contact Presse : Vanessa Girardeau, 01.43.15.91.57, presse@tff-france.fr

Transporteurs fluviaux de France

43 rue de la Brèche aux loups 75012 Paris

www.tff-france.fr