TRANSPORTEURS DE FRANCE

Ministère de l'Ecologie, du développement durable et de l'Energie
Madame Ségolène Royal
Ministre de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie.
Hôtel De Roquelaure
246 bd St Germain 75007 PARIS

Paris, le 8 Avril 2014

Madame la Ministre,

Nous souhaitons, au nom de la Profession Fluviale, vous adresser nos très sincères félicitations pour votre entrée au Gouvernement en charge d'un secteur majeur pour notre économie et nos concitoyens.

Vous avez annoncé le jeudi 3 avril 2014 à Poitiers que vous souhaitiez « remettre à plat les choses » concernant l'écotaxe « afin de voir quelles sont les autres possibilités que nous avons pour dégager des financements pour, en effet, faire les travaux ferroviaires et routiers ».

Transporteurs Fluviaux de France (T.F.F.) qui regroupe l'ensemble de l'offre de transport fluvial française au travers de ses deux composantes à la fois artisanale (CNBA) et armatoriale (CAF) souhaite appeler votre attention sur le poids économique et sociétal majeur que revêt le transport fluvial aujourd'hui et plus encore demain et dans cette perspective sur les défis qui sont liés au financement des infrastructures.

Le transport fluvial a conforté, depuis 15 ans, sa place au sein des chaînes logistiques multimodales, au service de l'économie et de l'aménagement du territoire. Depuis 1997, le trafic fluvial, exprimé en tonnes kilométriques, a progressé de près de 40 %. Consolidant ses positions sur ses trafics historiques et gagnant des parts de marché sur des trafics spécialisés (produits chimiques, biocarburants...), il affiche également une hausse continue dans le transport de conteneurs. A cet égard, l'année 2013 est dans la lignée de la dernière décennie, malgré la crise avec un niveau de trafics en hausse de + 1 % en Tonnes-Kilométriques.

Cette croissance des activités fluviales a désormais atteint ses limites et un véritable changement d'échelle des trafics fret ne pourra se faire en l'absence d'une politique volontariste.

TRANSPORTEURS FLUVIAUX
DE FRANCE (TFF)
43 rue de la Brèche aux loups
75012 Paris
www.tff-france.fr

La spécificité du transport fluvial est telle qu'il contribue plus que tous les autres modes de transport à atteindre les objectifs de réduction des gaz à effet de serre par le simple jeu du report modal de la route au fleuve : le transport fluvial constitue à ce titre un acteur majeur de la mobilité propre.

Il convient en premier lieu de rappeler, concernant l'effet de serre, que les émissions unitaires de CO2 du secteur fluvial varie, en fonction des unités considérées, de 21,5 à 44,3 gCO2/t.km ce qui le place de manière indéniable en meilleure position que le transport routier avec ses 79 gCO2/t.km pour les poids lourds de charge utile supérieure à 25 tonnes. Les émissions unitaires de CO2 du secteur fluvial sont ainsi entre 2 et 4 fois moindre que celles des poids lourds (sur une distance comparable). Que ce soit en termes de consommation d'énergie ou d'émissions de gaz à effet de serre, la voie fluviale se place devant la route, précédée par le transport ferroviaire de marchandises.

Une barge industrielle représente l'équivalent de 200 camions et un bateau de type Freycinet peut transporter jusqu'à 14 camions.

Les besoins de transport des industriels, en termes de flux et de volume, sont extrêmement difficiles voire impossibles à modifier à échelle de moyen terme. En revanche, s'agissant de l'organisation logistique d'une part et du choix du mode transport d'autre part, des modifications sont possibles. Une politique orientée vers le report modal peut produire des effets comme en attestent nos pays voisins chez qui la part du transport fluvial avoisine les 15 %.

La priorité actuelle accordée aux transports dits du quotidien, pour louable qu'elle soit, ne doit pas conduire à laisser de côté les infrastructures à vocation logistique et à dimension européenne, et singulièrement fluviales, tant il est vrai que par sa géographie et par ses talents, la France a une carte maîtresse à jouer dans ce secteur.

C'est à une véritable politique de report modal que TFF en appelle.

Des leviers réglementaires ou tarifaires et des outils de financement peuvent être mis en œuvre pour conjuguer efficience économique et justice sociale dans la transition énergétique du secteur des transports. Les efforts continus effectués par les transporteurs fluviaux afin d'offrir une prestation adaptée aux besoins logistiques depuis 15 ans, doivent être appuyés par une politique fiscale et incitative à l'égard de la demande transport.

TRANSPORTEURS FLUVIAUX
DE FRANCE (TFF)
43 rue de la Brèche aux loups
75012 Paris
www.tff-france.fr

L'objectif doit être d'amener les clients industriels et commerciaux à choisir le transport fluvial plutôt que la route pour réaliser leurs acheminements. Pour cela il faut les inciter très directement à changer leurs comportements, rendre le fluvial plus compétitif en abaissant ses coûts, grâce notamment à une infrastructure optimisée et aussi imputer au transport routier ses véritables coûts en internalisant les effets externes et en affectant le produit de cette imputation au développement des modes de transport alternatifs.

Ceci passe par des incitations au report modal beaucoup plus importantes que celles qui existent et surtout une mise en cohérence de ces instruments en fonction des objectifs assignés. Paradoxalement, les effets concrets de ce qui apparaît comme un véritable arsenal pouvant passer pour une politique volontariste en faveur du report modal, accumulé au fil du temps, relèvent au mieux de « l'effet d'aubaine » et au pire de la plus stricte inefficacité. Nous demandons que soient contractualisés les objectifs de report modal, en introduisant dans l'ensemble des marchés publics de travaux et les conventions d'occupation du domaine publics des objectifs cibles assortis d'incitations financières. Il sera ainsi possible d'introduire des différenciations pour le fer, le fleuve et le transport maritime de courte distance.

Ceci passe par un ensemble de mesures permettant de restaurer la compétitivité du Pavillon Fluvial français par rapport à la concurrence étrangère lorsqu'elle est abusive et par une baisse des charges grevant les petites et moyennes entreprises du secteur. La compétitivité du transport fluvial dépend aussi largement de la qualité de l'infrastructure. Si en apparence et à infrastructure constante le trafic peut être multiplié par 3 ou 4 sur l'axe rhodanien ainsi que sur l'axe séquanien, il requiert des aménagements complémentaires. Nos priorités portent sur l'aménagement des têtes de bassins à fort potentiel de trafics et à la poursuite de 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-Rhône. Cette densification du maillage fluvial doit s'accompagner d'une meilleure connexion des corridors fluviaux à grand gabarit au réseau Freycinet, d'un accès direct aux ports et de la fiabilisation du réseau. Le transport fluvial a besoin d'infrastructures modernes, durables et fiables, à l'instar des autres pays fluviaux européens.

Ceci passe par un financement des infrastructures pérenne et adapté à l'objectif de report modal. L'écotaxe devait notamment servir au financement des transports plus respectueux de l'environnement, via un abondement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). La Commission Mobilité 21, par la sélection réalisée en juin 2013, avait permis une meilleure adéquation entre les besoins et les projets d'infrastructure portés par l'État.

TRANSPORTEURS FLUVIAUX
DE FRANCE (TFF)
43 rue de la Brèche aux loups
75012 Paris
www.tff-france.fr

L'écotaxe devait représenter, en 2014, 20 % des ressources de l'AFITF. Son report sine die remet directement en cause 500 millions d'euros de travaux prévus en 2014 dans le domaine des infrastructures. Sans compensation, cette suspension aurait pour conséquence la dégradation de la qualité des réseaux d'infrastructures, retarderait des investissements porteurs d'une amélioration du service rendu et rendrait difficile l'atteinte des objectifs fixés au niveau national comme européen. Car si en année pleine le produit de cette taxe avoisinait le 1 milliard d'euros, l'effet de levier qu'elle représente était de 4 à 5 fois plus important. Mais indépendamment de l'instrument qui sera mis en œuvre, il est vital de réintroduire un mécanisme financier avec le double objectif d'adresser un signal prix suffisant pour permettre de changer les comportements et de procurer des ressources pour l'éco-mobilité au premier rang de laquelle doit se trouver le transport fluvial. Ainsi le transport routier doit se voir imputer ses effets externes (pollutions, insécurité, congestion) chiffrés à 0,0264 euros / t.Km par le Conseil général du développement durable dans un rapport récent, et le transport fluvial doit pouvoir financer son projet d'avenir : le canal Seine-Nord Europe.

Aux côtés du transport routier et du transport ferroviaire qui relèvent pour l'un d'un mal nécessaire et pour l'autre d'une équation financière impossible, vous avez un projet écologique majeur à porter : le projet fluvial français.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de notre haute considération.

Michel Dourlent
Président de la CNBA

Didier LEANDRI
Président du CAF

TRANSPORTEURS FLUVIAUX
DE FRANCE (TFF)
43 rue de la Brèche aux loups
75012 Paris
www.tff-france.fr