

# **OBSERVATOIRE NATIONAL DU TRANSPORT FLUVIAL**

## **RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL "ETAT DES LIEUX"**

Le présent document fait suite aux réunions du groupe de travail "Etat des lieux", réuni dans le cadre de l'Observatoire National du Transport Fluvial (ONTF). Il présente d'une façon synthétique les différents aspects du mode fluvial dont l'analyse sera approfondie dans les travaux des groupes thématiques, "Infrastructures et Flotte", "Charges et Prix", "Social et Formation", ainsi que du groupe à caractère plus transversal, le groupe "Europe".

Liste des organismes membres du groupe de travail à son origine : Voies Navigables de France (VNF), Chambre nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA), Comité des Armateurs Fluviaux (CAF), Direction des Affaires Economiques et Internationales (DAEI), Conseil Général des Ponts – et – Chaussées (CGPC), Conseil National des Transports, représentés respectivement par<sup>1</sup> :

VNF : Nicolas BRUTIN

CNBA : Bernard BEAUSSART, Christine GAUTHIER

CAF : Jean-François DALAISE, Jean-Raymond LE MOINE

DAEI/SES : Duc VU HONG, Josette THOMAS

CGPC : Clause HOSSARD

CNT : Pierre PERROD

**Le groupe était présidé par Monsieur DALAISE, Président du Comité des Armateurs Fluviaux (CAF). Il s'est réuni deux fois, le 25 avril et le 13 juin 2001. Le rapporteur était Madame Maryse MOLL<sup>1</sup> du CNT. Le présent document a été rédigé par Monsieur DALAISE, et Monsieur LE MOINE, adjoint au Président-délégué-général du CAF.**

Le groupe a réalisé un état des lieux sur les différents volets du secteur fluvial de sorte que certains aspects évoqués dans ce rapport ont également été repris dans les rapports des autres groupes.

---

<sup>1</sup> Depuis lors, M. DOURLANT a succédé à M. BEAUSSART à la CNBA, Mme CESARI à Mme MOLL au CNT, et M. GILLE est président du CNT.

## SOMMAIRE

<b><i>I- UNE ANALYSE HISTORIQUE.....</i></b>	<b><i>3</i></b>
1.1. évolution du transport fluvial.....	3
1.2. ventilation par nature de trafic.....	3
1.3. ventilation par nature de marchandises.....	4
1.4. analyse par gabarit.....	5
<b><i>II- UNE MISE EN PERSPECTIVE EUROPEENNE.....</i></b>	<b><i>7</i></b>
<b><i>III- LA CONTRIBUTION DU TRANSPORT FLUVIAL NE CORRESPOND PAS A CE A QUOI ON LA REDUIT .....</i></b>	<b><i>9</i></b>
3.1. Les parts de marché de la voie d'eau.....	9
3.2. Une sous-estimation statistique systématique.....	10
3.3. La qualité de l'infrastructure est déterminante .....	12
<b><i>IV- QUELQUES ELEMENTS SUR LES FINANCEMENTS.....</i></b>	<b><i>13</i></b>

# RAPPORT " ETAT DES LIEUX"

Mars 2002

## 2 à 3 choses que l'on sait du transport fluvial !

### I- UNE ANALYSE HISTORIQUE

#### 1.1.évolution du transport fluvial

L'évolution du transport fluvial depuis 30 ans France permet de mettre en évidence **deux périodes différentes** :

- **un effondrement brutal entre 1974 ( 101 MT et 12,4 Md TK) et 1987 ( 56,6 MT et 6,7 Md TK )** soit près de 50 % en à peine 13 ans. On peut y distinguer deux périodes particulièrement "noires":
  - l'année 1975 qui accuse une baisse de 15 % de l'activité et de 4,5 MT d'un seul coup
  - les années comprises entre 1980 et 1987 avec 35 % de baisse et 28 MT de perte de trafic, soit près de 5 % par an pendant 7ans.
- **Une période de « résistance » ensuite**, pendant laquelle le trafic s'est stabilisé globalement au niveau du trafic de 1985 soit 60 MT et 7 Md TK environ.

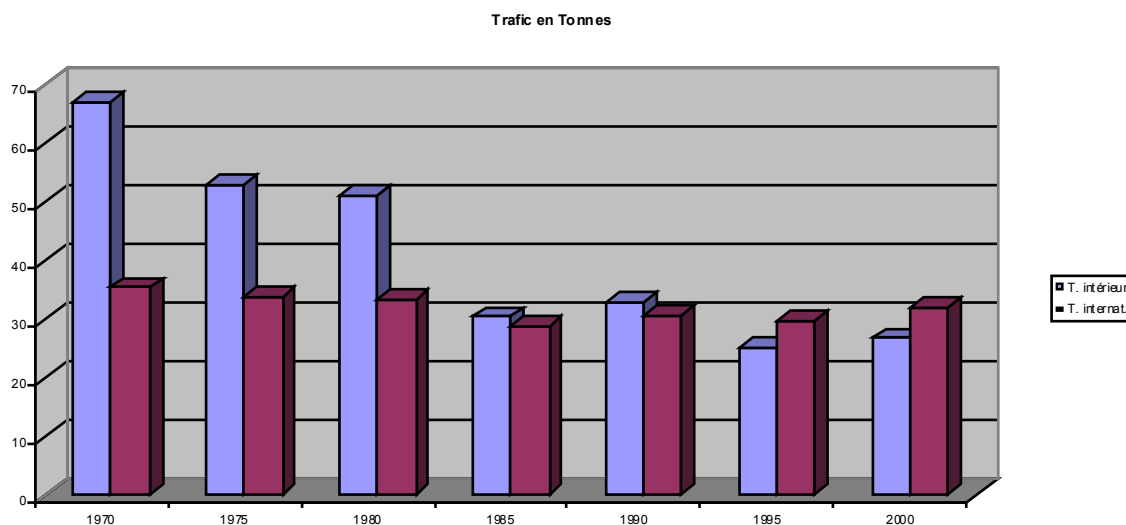
On note également que la distance moyenne de transport – 124 Km- n'a pas évolué pendant cette période ce qui n'a pas permis de compenser les pertes de tonnage par des augmentations des distances de transport.

#### 1.2.ventilation par nature de trafic

La ventilation par nature de trafic fait apparaître plusieurs réalités :

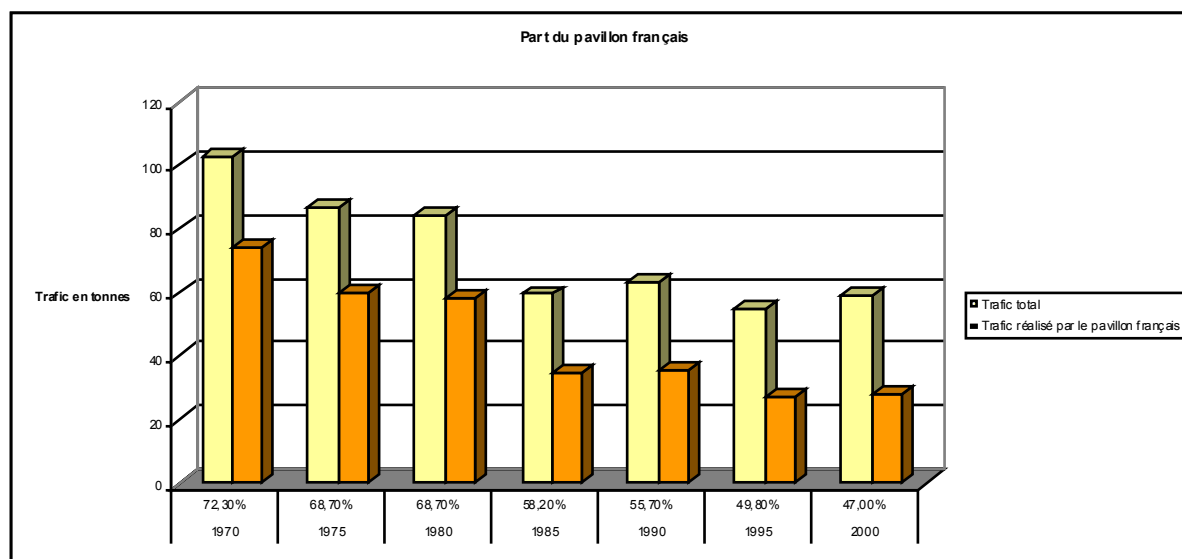
- la **concentration de la perte d'activité en transport intérieur** qui a cédé 40 % de son activité entre 1980 et 1987 après être resté longtemps au dessus de 50 MT .
- la relative **stabilité du transport international** qui depuis 1970 se maintient aux environs de 30 MT.

Ainsi, et depuis 1993, le trafic international compté en tonnes est équivalent au transport intérieur.



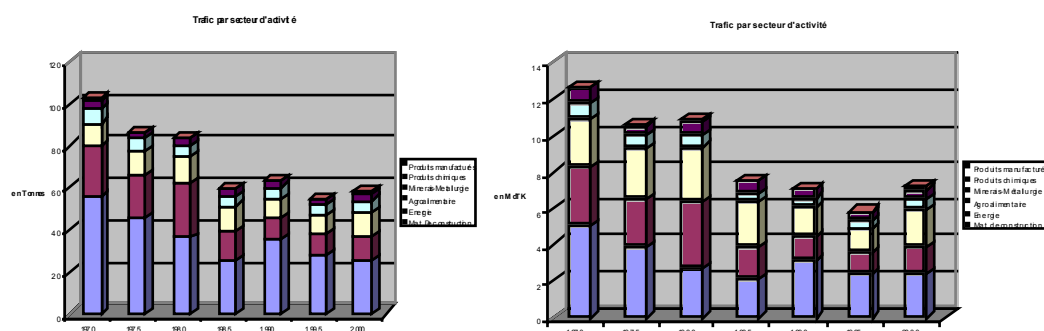
Les résultats ne sont pas exactement équivalents en TKm puisque sur la période considérée, la distance moyenne à l'international est passée de 113 à 98 alors que la distance à l'intérieur passait de 130 à 155 km, ceci démontrant le dynamisme des bassins frontaliers. Ainsi et compté en Tonnes kilomètres le trafic intérieur reste encore supérieur au trafic international.

Simultanément, le **pavillon français** perdait environ 1 point de part de marché par an passant de 72,3 % en 1970 à 47 % en 2000.



### 1.3.ventilation par nature de marchandises

Selon la nature des marchandises, les résultats sont présentés en T et en TK sur les graphiques suivants :



**Le secteur des matériaux de construction reste traditionnellement le premier fournisseur de la voie d'eau.** Ce secteur représente à nouveau **30 à 40%** de l'activité après avoir représenté 25% dans les années 80.

30 MT ont été perdues entre 1970 et 1985. Depuis, la situation s'est stabilisée autour de 30 MT et 2,5 Md TK.

Le **secteur de l'énergie** représente pour sa part environ **20 % du trafic**, avec 10 MT et 1,5 Md TK . Ce secteur est également le plus touché par l'évolution des marchés de l'énergie en France, et a perdu la moitié de son activité soit 11 MT entre 1970 et 1985.

Il concerne tant le **charbon que les produits pétroliers**. Sous l'effet de l'abandon par EDF des énergies primaires au profit du nucléaire, le transport de charbon a abandonné près de 1,5 Md TK entre 1980 et 1988 principalement sur la Seine, en même temps que les produits pétroliers perdaient 0,6 Md TK . On note sur la période plus récente depuis 1990 une plus grande stabilité notamment sur le Rhin, la Moselle et le Rhône où les trafics sont davantage liés à des productions industrielles.

**Les trafics du secteur de l'agroalimentaire représente environ 25 %** du trafic depuis les années 1970. Les volumes traités sont restés relativement constants autour de 10 MT **mais les flux ont été largement modifiés** sur la période. L'activité sur la Moselle (en hausse de 6,6% par an depuis 1975) et sur le Rhône ( trafic multiplié par 13 entre 1993 et 2000) compensent les difficultés enregistrées sur la Seine largement dépendantes des fluctuations des marchés mondiaux largement perturbés dans la décennie 1985-1995.

Le **secteur des minerais et de la métallurgie a également subi de profondes mutations** dans les années 1970 qui a vu les grandes usines sidérurgiques se déplacer de l'intérieur vers les ports maritimes, rendant ainsi inutile le transport de minerais. De 7 MT en 1970, le trafic est ainsi tombé à 5 MT en 1980, pour se stabiliser ensuite à ce niveau.

Pour ce qui est des **produits chimiques, engrais, produits manufacturés** dont les volumes traités sont plus faibles, on note en 2000 que les trafics se sont reconstitués au niveau de ceux enregistrés en 1970, essentiellement grâce aux évolutions récentes très positives des produits manufacturés.

**En conclusion de ces analyses, on peut relever deux constats principaux :**

- le secteur se diversifie à une très faible vitesse : la part des trois secteurs des matériaux de construction, de l'énergie et de l'agroalimentaire baisse régulièrement mais lentement ( 85,44 en 1970, 83,72 en 1985 et 81,17 en 2000 en T). On note aussi l'émergence depuis les années 1990 des transports fluviaux de conteneurs qui ont atteint en quelques années plus de 215 000 EVP répartis à raison de 113 000 sur le Rhin et 100 000 sur le réseau national. Le transport fluvial est ainsi déjà un opérateur de transport combiné dont les résultats ont crû ces dernières années au rythme de 15 % par an.
- hormis les matériaux de construction et l'énergie, les trafics sont restés stables en tonnes depuis 1970, la montée en pression de l'international et la modification des flux ayant néanmoins provoqué sur ces secteurs non affectés par des baisses de volumes une perte de 1 Md TK.

#### 1.4.analyse par gabarit

**Cette analyse historique doit se compléter d'une analyse par gabarit.**

- Entre 1975 et 1999 la contraction de 86,6 MT à 55 MT - soit 31,6 MT- est imputable pour 8,1 MT au réseau à petit gabarit ( soit 25% ) pour 8,6 MT au réseau Loire Gironde ( 27 %) et pour 15,2 MT ( soit 48% ) au réseau à grand gabarit.

En tonnes kilomètres ces chiffres passeraient respectivement à 65%, 5% et 30%.

- Enfin en l'an 2000, la part du trafic contraint par le réseau à petit gabarit reste importante : 15% des tonnages et 25% des tonnes kilométriques totales.

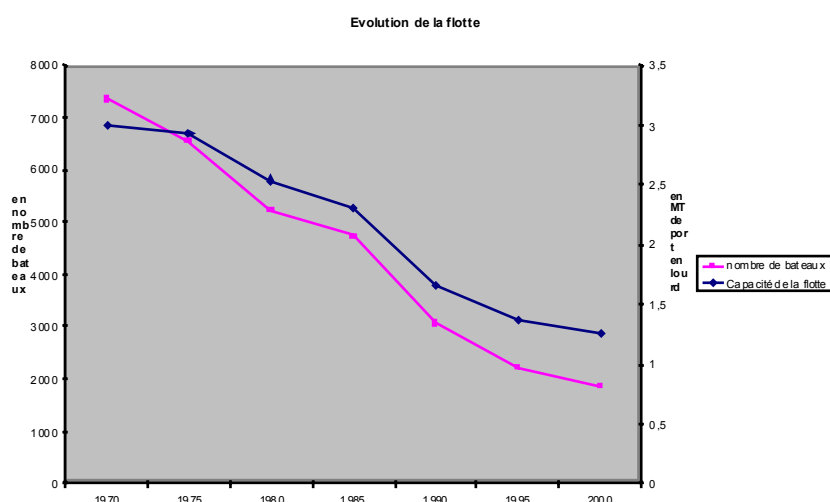
Le tableau ci-dessous laisse apparaître pour l'année 2000 et en millions de tonnes-kilomètres, les résultats croisés par secteur d'activité et par bassin.

	Agro aliment	Energie	Mat. Const.	Métallurgie	Produits chimiques	Produits manufacturés	Total	%
Seine	642	712	1667	140	124	103	3 388	47
Rhône	326	253	66	62	91	11	809	11
Nord	166	108	218	92	106	28	718	10
Rhin et Moselle	368	240	402	84	125	64	1 283	18
Autres (Frey)	525	168	23	233	103	11	1 063	15

Il laisse apparaître le poids respectif des différents réseaux et notamment la part des tonnes kilométriques réalisées ailleurs que sur les bassins à grand gabarit.

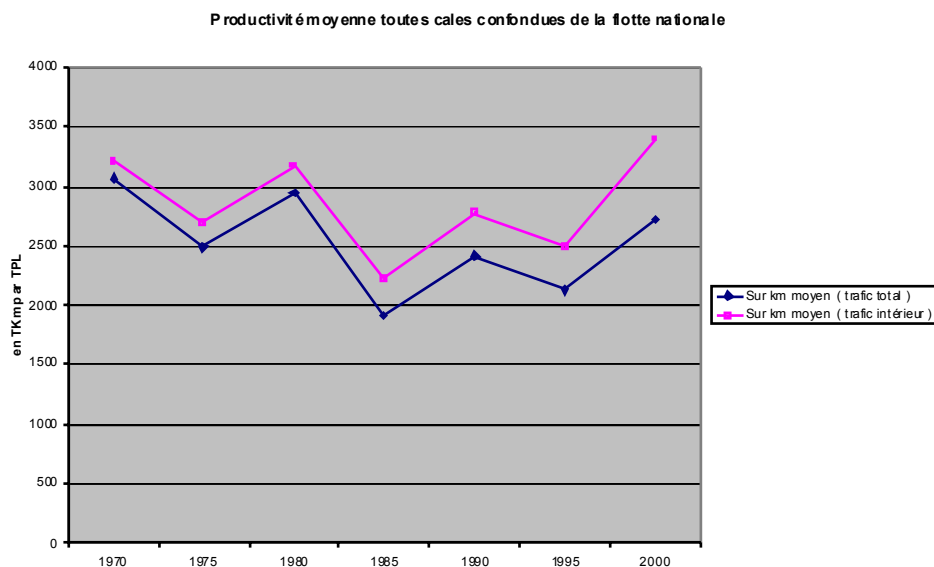
La flotte a parallèlement dû s'adapter à ces diverses évolutions.

Le graphe ci dessous met en évidence sa chute continue depuis 1970 soit 5500 bateaux et 1,73 Mt de port en lourd.



Dans le même temps, la **capacité moyenne des bateaux** passait de **407 T à 673 T** soit un accroissement moyen annuel d'environ 10T.

Il est enfin possible d'estimer la variation de productivité de la flotte française comme le présente le graphique ci-dessous à partir du tonnage moyen réalisé et des distances moyennes réalisées en considérant soit le trafic total soit le seul trafic intérieur.



Ici encore, il est possible de distinguer deux périodes :

- Entre 1970 et 1985 où la productivité moyenne a chuté de 30%,
- Entre 1985 et 2000 qui voit sous l'effet du Plan économique et social celle-ci remonter au niveau de 1970 pour représenter (uniquement sur le réseau national) environ 3000 Km par tonne de port en lourd (4000 pour la flotte citerne).

## II- UNE MISE EN PERSPECTIVE EUROPEENNE

Le réseau en Europe représente environ 14000 km dont 60 % au gabarit supérieur à 1000 T. Ce même pourcentage représente 25% en France, 50 % aux Pays Bas, 70% en Allemagne et 80% en Belgique.

Rapportée à la surface de chaque pays, la longueur des réseaux est très variable.

1 km de voie à grand gabarit pour 14 km<sup>2</sup> aux Pays Bas, 25 en Belgique, 71 en Allemagne et 268 en France.

En 1999, la flotte représentait 12 000 unités pour 10,9 MTPL.

52% battant pavillon néerlandais, 25 % allemand, 21% belge et 3% français.

71% de cette flotte est composée de bateaux supérieurs à 1000 T (contre 41 % pour la flotte française).

Les flux dans l'Europe des 15 ont représenté en 1999 120 Md TK soit 7% des transports terrestres, en évolution de 11 % par rapport à 1970.

Sur ce total,

- l'Allemagne représente une activité de 64,3 Md TK et 242 MT (+ 25 % par rapport à 1970)
- les Pays Bas 40 Md TK et 317 MT (+ 32% par rapport à 1970)
- la Belgique 6,3 Md TK et 100 MT (- 6,7% par rapport à 1970)
- la France 6,21 Md TK et 51 MT (- 51% par rapport à 1970)

Trois exemples sont plus particulièrement significatifs du dynamisme du transport fluvial en Europe du Nord Ouest :

- le Rhin ( 700 Km ) voit transiter chaque année le tiers du trafic total soit 41 Md TK et près de 200 MT. Ce trafic est constitué à 34% de produits énergétiques, à 19% de matériaux de construction, et 10 % de produits manufacturés. 1,3 MEVP ont transité sur le Rhin en 2001 et 1MEVP entre Anvers et Rotterdam ce qui porte à 2,3 MEVP le total du trafic fluvial de conteneurs en Europe du Nord Ouest.
- le trafic fluvial du port de Rotterdam
- la croissance du trafic sur le canal Rhin Main Danube depuis sa mise en service en 1992 .Ce trafic entre les deux bassins du Rhin et du Danube est en effet passé de 2 MT en 1993 à 6 MT en 2000 soit un taux de croissance d'environ 17 % par an !

Le tableau suivant met par ailleurs en évidence les évolutions comparatives des différents modes en Europe.

LES TRANSPORTS TERRESTRES DANS L'EUROPE DES 15					
En Mds de TK m	Route	Fer	Pipe line	Voie d'eau	Total
1970	416	283	66	103	868
1990	932	255	75	108	1370
1999	1318	237	89	120	1764
1999/1970	217%	-16%	35%	17%	103%
1999/1990	41%	-7%	19%	11%	29%

On peut remarquer enfin à titre d'information, que la productivité moyenne d'une tonne de port en lourd de cale européenne est de 11000 T km !

On note également la bonne résistance de la voie d'eau par rapport au développement du camion en tous, les cas meilleure que celle de la voie ferrée.



### III- LA CONTRIBUTION DU TRANSPORT FLUVIAL NE CORRESPOND PAS A CE A QUOI ON LA REDUIT

Plusieurs constats permettent cette affirmation

#### 3.1. Les parts de marché de la voie d'eau

On trouvera ci dessous des éléments permettant de situer la voie d'eau par rapport aux autres modes terrestres par secteur, par flux d'activité et pour l'année 2000.

	Route	Fer	Voie d'eau	Total
Transports terrestres	183,9 *	55,4 **	7,3 ***	246,6
National	163,2	27,4	4,1	194,9
International	20,7	27,9	3,2	51,7
Agro aliment.	53,3	11,2	2	66,5
Energie	7,1	4,9	1,5	13,5
Mat. Const.	30,1	5,6	2,4	38,1
Matières prem.et demi Produits	21,2	15,8	1,2	38,2
Produits manufacturés	72,5	17,9	0,2	90,6
Total	184,2	55,4	7,3	246,9

Source SES

\* Trafic routier en véhicules de plus de 3,5 t et immatriculés en France . Ce chiffre ne comprend pas le trafic réalisé sous pavillon étranger – 27 MdTK en 2000 ni le trafic de transit estimé à 46 MdTK –

\*\* Trafic y compris le trafic de transit de 9 MdTK

\*\*\* Trafic hors transit rhénan 1,8 MdTK

Cette analyse conduite sur plusieurs années permet de confirmer les niveaux de part de marché des différents modes selon une répartition présentée dans le tableau ci dessous qui indique la moyenne des parts de marché depuis 1996

Parts de marché de la voie d'eau en %

(Transports terrestres )

	1996	1997	1998	1999	2000	Moyenne
Agro aliment.	2,1	2,2	2,6	2,8	3	2,6
Energie	9,2	8,5	10,3	10,6	11,1	9,9
Mat. de const.	6,4	7,2	7,1	7,3	6,3	6,8
Demi produits	2,5	2,0	2,1	2,2	3,1	2,4
Produits manufacturés	0,1	0,1	0,3	0,2	0,2	0,2
Total	2,7	2,6	2,8	2,8	3	2,8
Trafic total en TK	211,2	219,3	226,8	241,4	246,9	

Source SES

Ce tableau met en évidence une lente remontée de l'influence de la voie d'eau au moins sur les créneaux de pertinence qui sont les siens.

**Le chiffre moyen de 2,8 % généralement utilisé, cache en fait la réalité plus complexe de parts de marché de près de 10 % sur les produits de la filière énergétique ( hors transport par pipe), de près de 7 % sur le matériaux de construction, de moins de 3% sur la filière de l'agroalimentaire ou des demi produits et très faible mais en voie d'augmentation sur les produits manufacturés.**

Notons au passage que cette dernière catégorie de produits représente en France plus du tiers des marchandises transportées et que mise à part cette catégorie de produits, la part de marché de la voie d'eau remonte à 4,5 %.

### 3.2. Une sous-estimation statistique systématique

Le tableau ci-dessus met également en évidence que la structure du transport fluvial est identique à celle de la voie ferrée en ce que leurs résultats sont autant liés aux trafics internationaux qu'aux transports intérieurs, contrairement à la route qui n'assure à l'international qu'une faible partie de son activité.

Ceci explique que des comparaisons effectuées sur des TK réalisées sur le seul territoire national introduisent un biais d'interprétation tendant à diminuer sensiblement la part de ce mode. Cette remarque se conforte également du constat que la situation proche des frontières

du réseau fluvial limite de facto les distances réalisées sur le territoire national par les trafics utilisateurs de ce mode.

Le tableau ci dessous établi par VNF en considérant les itinéraires complets des trafics tend à corriger cette appréciation erronée.

### TRAFIC FLUVIAL ( Hors fluvio maritime ) en millions de TK

TRAFIC TOTAL ( 58,67 MT )	2000			
	Réseau nat.	Tous réseaux	Km	Km
	<b>7262</b>	<b>20623</b>	<b>124</b>	<b>352</b>
<i>Dont</i>				
hors Rhin et Moselle ( 38,04 MT )	5978	9587	157	252
Rhin et Moselle ( 20,63 MT )	1284	11036	62	535
<i>Dont</i>				
Intérieur ( 26,7 MT )	4142	4142	155	155
Import ( 12,69 MT )	1356	7682	107	605
Export ( 19,27 MT )	1764	8799	92	457
<i>Dont</i>			%	%
Artisans français	2063	2553	28%	12%
Autres français	2398	2429	33%	12%
Etrangers	2801	15641	39%	76%

Ce tableau met en évidence que, rapportés à l'ensemble du réseau fréquenté et plus uniquement à la partie du territoire national, **les résultats du transport fluvial sont à multiplier par trois pour atteindre 20,6 Md TK, ou autrement dit qu'une tonne transportée pour un chargeur français sur 1 km en France, en parcourt 2 sur le territoire européen et 3 au total.**

Il est vrai que ces résultats sont très largement dus à la situation sur le Rhin et la Moselle, mais aussi que si l'on exclut ces trafics les pourcentages sont ramenés à 1,6 pour 1.

L'affichage des résultats du transport fluvial trouverait avantage à ce que cette réalité qui valorise sa position, ne soit pas systématiquement oubliée.

On remarque aussi que la part du pavillon français qui assure les deux tiers du trafic compté sur le territoire national est ramenée à 24% sur l'ensemble du territoire.

### 3.3. La qualité de l'infrastructure est déterminante

Enfin dernière appréciation relative à la correction de la part réelle de la voie d'eau. Elle concerne les comparaisons des zones selon les qualités de la desserte offerte par l'infrastructure.

On observe que pour l'année 1998, la part de marché de la voie d'eau en France, limitée à la zone de pertinence du calcul ( 34 départements, Benelux, Allemagne et Suisse ) s'élève à 9 %.

En focalisant la mesure sur les seuls bassins de navigation à grand gabarit, c'est à dire en limitant le calcul aux seuls départements et pays concernés lorsque lesdits bassins de navigation sont frontaliers les parts de marché relevés sont significatives, voire comme en Alsace prédominante. Les calculs effectués par VNF à partir des bases SITRAM donnent :

	Part de marché intérieure (Tkm)	Part de marché internationale (T)
Axe mosellan	0,9 %	39,6 %
Axe rhénan	5,1 %	45,4 %
Nord Pas de Calais	4,3 %	9,5 %
ˆRhône Saône	4,6 %	
Seine Oise	17,6 %	

Ces résultats mettent en évidence la double incidence sur les résultats du transport fluvial du niveau de l'infrastructure d'une part et de sa connexion au réseau européen.

Ainsi et de façon synthétique en intégrant les résultats présentés ci dessus il est possible d'avancer la conclusion suivante :

- la part de marché du transport fluvial traditionnellement appréciée à environ 3 % passe à :
  - 9 % si l'on ne prend en compte que les départements mouillés
  - 15 % sur ces départements et si le réseau est à grand gabarit
  - 20 % lorsque ce réseau est de plus relié au réseau européen.

#### IV – QUELQUES ELEMENTS SUR LES FINANCEMENTS

La très grande dépendance des résultats du transport fluvial par rapport à la qualité de l'infrastructure invite à conclure le présent rapport par un aperçu sur les questions de coût pour la collectivité des différents modes et plus particulièrement sur les financements des infrastructures.

Les éléments qui suivent sont extraits de différents rapports publics sur ces questions et notamment le compte satellite des transports 1998 ( Note de synthèse du SES n° 138 ), le rapport CNT sur l'évolution du financement des investissements ( Note de synthèse SES n° 136 sur le financement des investissements des infrastructures ).

On en retire le tableau de synthèse suivant :

La dépense nationale totale TVA non déductible incluse en milliards d'euros et de francs pour 1998 :

	Ménages		Entreprises		Administrations		Total	
	En euros	<i>En F</i>	En euros	<i>En F</i>	En euros	<i>En F</i>	En euros	<i>En F</i>
Route	103,87	681,34	57,33	376,06	14,76	96,82	176	1154,48
- TCNU	2,53		-0,05		1,23		3,7	
- autres	101,33		57,38		13,53		172,2	
Fer	2,67	17,5	3,73	24,47	5,98	39,23	12,4	81,34
TCU	2,83	18,56	4,02	26,37	2,03	13,32	8,9	58,38
Aérien	3,69	24,2	4,83	31,68	0,06	0,39	8,6	56,41
Maritime	0,31	2,03	4,76	31,22	0,13	0,85	5,2	34,11
Fluvial	0,07	0,46	0,41	2,69	0,28	1,84	0,8	5,25
Total	113,80	746,5	75,69	496,49	26,99	177,04	211,8	1389,32

Cette dépense nationale totale résulte de l'agrégation de la dépense courante et de la dépense en capital nette de la consommation de capital fixe.

Pour la route le compte satellite met en évidence que pour le réseau non concédé, les administrations nationales et locales assurent la construction et l'entretien des routes pour 13,6 milliards d'euros, dont 6,6 milliards au titre de la dépense en capital. Ces coûts se répartissent à raison de 6,6 milliards pour les voitures particulières, 1,3 pour les véhicules utilitaires légers et 5,6 milliards pour les poids lourds.

Ces différents coûts sont à mettre en regard de la fiscalité générée par les activités correspondantes estimées à 16,2 milliards d'euros pour les voitures particulières et à 4,3 milliards pour les poids lourds, ce qui permet d'avancer que si les voitures particulières assurent largement le financement de l'usage qu'ils font de la route, il n'en est pas de même pour le transport routier.

Pour la voie ferrée, les financements publics du transport ferroviaire prend en compte au delà des transferts publics liés à l'endettement massif du système ferroviaire ( 8,4 Milliards d'euros pour le SAAD, 7,2 pour la SNCF et 22,4 pour RFF), les diverses compensations tarifaires ( 500 millions d'euros), les subventions d'exploitation pour lignes déficitaires ( 836 millions d'euros ) et les contributions aux charges d'infrastructures pour compenser le différentiel entre les péages perçus par RFF ( 946 millions d'euros ) et le coût de gestion de l'infrastructure ( 2 530 millions d'euros ). Au total pour 1998, les financements publics pour 1998 représentent pour le secteur ferroviaire 6 milliards d'euros, soit 48% de la dépense totale.

Pour la voie d'eau enfin, on peut avancer que le secteur est également subventionné à hauteur de 40 % de la dépense nationale courante en raison de la mise à disposition de VNF des 5300 agents du ministère de l'Equipement. La dépense en capital est également financée à hauteur de 40 %. Le tableau ci dessus met en évidence que la part des administrations publiques consacrée à la voie d'eau est de l'ordre de 1 %.

Pour se concentrer plus particulièrement sur le financement des infrastructures, il est intéressant de prendre connaissance des résultats mis en évidence par un récent rapport rédigé pour le CNT .

Les tableaux ci dessous mettent en évidence les conditions de financement des infrastructures – tableau 1- et notamment les conditions de recours à l'emprunt – tableau 2- pendant la dernière décennie.

Tableau 1

	1990	1995	1999	2000
En MF	<b>1990</b>	<b>1995</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>
Fer	20348	17814	16980	17867
<b>Dont réseau pal</b>	<b>18 671</b>	<b>13 012</b>	<b>14 500</b>	<b>15 588</b>
<i>( TGV )</i>	<i>10112</i>	<i>4120</i>	<i>4619</i>	<i>5078</i>
Fer IdF	1677	4802	2480	2279
RATP	3258	5289	4213	4023
Tr urbain IdF	4935	10091	6693	6302
Tr urbain prov.	3084	5975	11269	10585*
<b>Tr. urbain</b>	<b>8 019</b>	<b>16 066</b>	<b>17 962</b>	<b>16 887</b>
Autoroutes	9468	15162	11172	11571
Routes nat.	11154	11710	9677	9921
<b>Routes</b>	<b>20 622</b>	<b>26 872</b>	<b>20 849</b>	<b>21 492</b>
Aéroports	2575	2779	3244	4771
Nav . aérienne	610	1075	1195	1290
<b>Aérien</b>	<b>3185</b>	<b>3854</b>	<b>4439</b>	<b>6061</b>
Ports	1606	1451	1276	1832
Voie d'eau	95	598	733	985
Dont VNF		548	693	932
<b>Total</b>	<b>52 198</b>	<b>61 853</b>	<b>59 759</b>	<b>62 845</b>
<b>En M euros</b>	<b>7 958</b>	<b>9 429</b>	<b>9 110</b>	<b>9 581</b>

- Estimé sur la moyenne des deux dernières années

Ce tableau met en évidence la faible part de la voie d'eau 1,5 % du total après une quasi inexistence au début de la décennie ainsi que les choix d'investissement faits avec l'accent donné au réseau TGV en début de décennie et à la relance des investissements routiers dans les années 1995.

Tableau 2

En MdF	1990		1995		1999		2000	
Dette globale	196 787		346 128		428 310		428 897	
Dont ferro.	105 850		208 490		252 753		251 333	
Dt VN	0		56		26		21	
Emprunts +FdR		%		%		%		%
Fer	21 586	106	24 766	139	12 930	76	22 553	126
Tr. Urbain IdF	4 741	86	9 767	97	6 148	86	6 422	97
Autoroutes	8 312	88	14 015	91	8 922	80	9 658	83
Aéroports	1609	63	881	32	1624	50	nd	nd
Nav. Aérienne			519	48	417	35	830	64
Ports	267	17	407	29	5	0	244	14
VN			172	29	0	0	181	18
Total	36 515	70	50 557	82	30 046	50	44 432	69*
En Meuros	5 567		7 707		4 580		6 774	
Dot en capital					12 500		12 000	

**Ce tableau met en évidence la montée de la dette globale liée à l'importance du financement par emprunt des infrastructures de transport du fer et des autoroutes, mais aussi les très grandes différences de financement pour les différents investissements.**

Le rapport du SES déjà cité souligne ainsi la montée des contributions publiques qui passent de 4 % en 1990 à 44 % en 2000 ce qui a permis une diminution des emprunts surtout sur la période 1997-1999. Ces contributions publiques sont majoritairement versées au mode ferroviaire et aux transports urbains qui doivent malgré tout recourir à l'emprunt pour financer leurs investissements. Les sociétés d'autoroute financent leurs investissements à 90 % par des emprunts, les aéroports reçoivent des subventions à hauteur de 12 % et empruntent à hauteur de 50 %. Les ports s'autofinancent en grande partie (46 %) , par emprunt et prélèvements sur fonds de roulement à hauteur de 17 % , le reste étant subventionné .

**Pour sa part, les investissements sur les voies navigables sont financés surtout par subvention ( 70 % ), et par autofinancement ( 22 % ).**

On remarque ainsi que les possibilités d'emprunt sont en quelque sorte réservées aux modes concernés par les transports de passagers qui garantissent des flux importants et des possibilités de remboursement.

Dés lors les financements par contributions publiques se raréfiant, les possibilités d'emprunt compromises pour la voie d'eau par le déficit de voyageurs, et les possibilités d'autofinancement



limitées par les conditions de concurrence avec le transport routier et l'impossibilité commerciale d'accroître significativement les ressources provenant des péages, la porte est assurément étroite pour le financement des infrastructures voies d'eau.

A titre illustratif, le financement de la liaison Seine nord estimée à 2,1 milliards d'euros ( une fois obtenu un financement de 20 % de l'Union européenne ) représente sur 10 ans un financement annuel de 200 millions d'euros soit 1,4 fois les moyens aujourd'hui disponibles.

Ceci signifie qu'il est nécessaire soit de passer les contributions publiques à la voie d'eau à 3 ou 4 % de l'ensemble des moyens consacrés aux modes de transport – est ce vraiment hors de portée ? – soit d'imaginer des compensations aux effets de contraintes que fait peser sur le mode le transport routier.

C'est semble t il tout l'enjeu qui s'attache aux réflexions engagées sur les aides au transport combiné établies sur les gains de coûts externes pour les trafics transférés ou sur l'internalisation de ces coûts externes....

### **En conclusion**

**L'histoire permet de reconnaître ce qu'a pu être l'apport des voies navigables à l'économie nationale alors même que la géographie ne lui était pas favorable .**

**Sortie assainie mais fragile de la très longue crise qu'elle a dû traverser, la voie d'eau peut à nouveau prétendre participer aux défis que pose à notre société le développement inéluctable des transports terrestres grâce à ses atouts intrinsèques.**

**Il convient néanmoins que les pouvoirs publics se fixent à son endroit une nouvelle ambition que les résultats des récents efforts de modernisation - publics et privés - devraient rendre crédible.**

## OBSERVATOIRE NATIONAL DU TRANSPORT FLUVIAL

### **Synthèse du rapport du Groupe "Etat des lieux"**

#### **constats principaux**

##### **I- Trafic**

- **trois périodes : de 1974 à 1987 : effondrement du trafic de près de 50% passant de 101 à 56,6Mt et de 12,4 à 6,7 Gtk ; de 1988 à 1997 : stabilité relative ; de 1998 à 2002 : remontée**
- **le secteur se diversifie à une très faible vitesse** : trois secteurs dominant toujours : matériaux de construction (30 à 40% de l'activité), de l'énergie (20%) et de l'agroalimentaire (25%) mais émergence du transport fluvial de conteneurs dans les années 1990 avec une croissance ces dernières années de 15 % par an.
- **la montée en pression de l'international** par rapport au transport intérieur qui a connu une baisse de trafic de 40% de 1970 à 1987 ; mais la distance moyenne parcourue à l'international a baissé de 113 à 98 km alors que celle du transport intérieur a augmenté de 130 à 150km.
- **Perte de 1 point de part de marché par an du pavillon français** passant de 72,3% en 1970 à 47% en 2000.
- **La contraction du trafic** entre 1975 et 1998 est **imputable pour un quart au réseau à petit gabarit, un quart au moyen gabarit et pour moitié au réseau à grand gabarit.**
- **la part du trafic contraint par le réseau à petit gabarit reste importante** : 15% des tonnages et 25% des tonnes kilométriques totales.

##### **II- flotte**

#### **Chute de la flotte depuis 1970 avec ici encore deux périodes :**

- Entre 1970 et 1985 où la productivité moyenne a chuté de 30%,
- Entre 1985 et 2000 qui voit celle-ci, sous l'effet du Plan économique et social, remonter au niveau de 1970 pour représenter ( uniquement sur le réseau national ) environ 3000 Km par tonne de port en lourd ( 4000 pour la flotte citerne ).

##### **III- En Europe**

- **Réseau** : 14 000 km de réseau dont 60% à grand gabarit (supérieur à 1000t) ; en France, le grand gabarit représente 25% (en Allemagne 80%, en Belgique 61%)
- **Flotte** : en 1999 : 12 000 unités pour 10,9MTPL dont 71% de capacité pour les bateaux de 1000 t et plus (pour la France : 40% de capacité par les bateaux de 1000 t et plus)
- **trafic** : 120 Gtk en 1990 soit près de 7% du transport terrestre total (yc oléoducs) en hausse de 11% par rapport à 1970 ; 1<sup>er</sup> pays : l'Allemagne avec 64,3Gtk en augmentation de 25% par rapport à 1970
  - trois exemples de dynamisme : le Rhin, le port de Rotterdam, le canal Rhin-Main-Danube
  - observation : la productivité moyenne d'une TPL est de 11 000 tk

**IV- la contribution du transport fluvial aux transports terrestres ne correspond pas à ce qu'on la réduit car :**

- **la part de marché en France de 2,8% de ce mode couvre une réalité plus complexe** : cette part est de 10% (hors oléoducs) pour les produits énergétiques et 7% pour les matériaux de construction
- **l'estimation statistique sous-estime le transport fluvial** : la part du transport international pour ce mode est important de sorte que le fait de ne prendre en compte que la distance du transport international parcourue en France minore le trafic en tk. Il faudrait multiplier le trafic international par 3 car 1/3 est parcourue en France et les 2/3 restants sur le territoire européen
- **la qualité de l'infrastructure est déterminante** : la part de marché de la voie navigable dans les zones mouillées (les 34 départements parcourus par des voies navigables) s'élève à 9% (15% pour ceux traversés par des voies à grand gabarit, 20% si elles sont reliées au réseau européen)

**V- faible part de la dépense nationale des Administrations consacrée à la voie d'eau (1%)** d'après les comptes satellites des transports de 1998 ; faible part des investissements ainsi que des possibilités d'emprunt consacrés à la voie d'eau ; faible part d'autofinancement (22%) dans le fluvial.

En conclusion, l'histoire permet de reconnaître ce qu'a pu être l'apport des voies navigables à l'économie nationale alors même que la géographie ne lui était pas favorable.

Sortie assainie mais fragile de la très longue crise qu'elle a dû traverser, la voie d'eau peut à nouveau prétendre participer aux défis que pose à notre société le développement inéluctable des transports terrestres grâce à ses atouts intrinsèques.

Il convient néanmoins que les pouvoirs publics se fixent à son endroit une nouvelle ambition que les résultats des récents efforts de modernisation - publics et privés - devraient rendre crédibles.