

SOUTENIR LE FLUVIAL – LA QUESTION DU FINANCEMENT

Comme la Commission Européenne l'a récemment souligné dans sa Communication « Naiades » de janvier 2006, le transport par voie navigable s'impose comme un mode de transport capable de répondre aux défis qu'affrontent actuellement les réseaux de transport de marchandises en Europe.

Mode de transport à faible consommation énergétique, la voie navigable présente l'avantage d'être :

- **Plus propre** : grâce à des coûts externes faibles, estimés à 10 euros par 1000 tonnes/km contre 15 euros pour le rail et 35 euros pour la route, la voie d'eau constitue un mode de transport alternatif socialement acceptable, capable de pénétrer à l'intérieur des grandes agglomérations sans nuisances, et également susceptible de valoriser les territoires traversés du point de vue touristique et culturel ;
- **Plus sûr** : pour ce mode de transport extrêmement fiable, le nombre d'accidents mortels est voisin de zéro aux Pays-Bas, pays qui dispose de la plus forte densité de voies navigables en Europe ;
- **Plus efficace** : face aux enjeux économiques mondiaux de la conteneurisation, la voie fluviale permet le développement dans l'hinterland des ports maritimes de véritables plateformes logistiques et industrielles multimodales ;
- **Moins chère** : un seul convoi fluvial peut transporter l'équivalent de 220 poids lourds. En offrant les conditions d'un transport massifié, performant et économique, la voie fluviale permettra une baisse des coûts substantielle, non seulement pour les chargeurs mais, à terme, pour l'ensemble de la filière logistique.

Pour toutes ces raisons, la voie fluviale est l'infrastructure par excellence du développement durable. Pourtant, le décalage est plus grand que jamais entre l'étendue des possibilités offertes par ce mode de transport et la sous-exploitation dont il est aujourd'hui victime :

- **Sous-utilisation des capacités existantes** : les capacités de grands fleuves tels que le Danube, la Seine ou le Rhône ne sont utilisées qu'à hauteur de 10%. La part modale du fluvial dans l'Union Européenne ne dépasse pas 6% alors qu'elle représente 12% du transport terrestre de marchandises aux Etats-Unis.
- **Sous-représentation au sein des programmes européens d'investissement en infrastructures** : parmi les 30 projets actuellement retenus parmi les Réseaux Trans-Européens de Transport (RTE-T), seuls 2 concernent effectivement la voie fluviale, pour une part du budget total d'environ 1,5%, alors même que le transport fluvial contribue à 7,5% du transport de marchandises en Europe.



Cette situation est d'autant plus critique que les négociations sur les nouvelles perspectives financières de l'Union Européenne pour 2007-2013 aboutiront vraisemblablement à une diminution sensible des fonds consacrés aux RTE-T, comme l'a souligné le député Paolo Costa, Président de la Commission des Transports au Parlement Européen.

L'initiative de la Commission Européenne doit être saluée, dans la mesure où elle souligne la nécessité d'un réseau d'infrastructures complet et performant pour lever les nombreux goulets d'étranglement existant encore aujourd'hui et donner enfin au transport fluvial les moyens de ses ambitions.

Il convient désormais d'aller plus loin et de faire converger les efforts de l'ensemble des partenaires – institutions communautaires, Etats membres, acteurs privés – pour donner une impulsion décisive au développement du transport fluvial en Europe. Afin que cette dynamique porteuse se crée, il est évidemment capital que l'Union Européenne et les Etats membres donnent dès aujourd'hui aux projets fluviaux actuellement intégrés aux RTE-T les moyens d'exister.

Dans cette perspective, la priorité immédiate doit être d'assurer le financement du projet Seine-Escaut et, en particulier, de son tronçon transfrontalier entre la France et la Belgique, le Canal Seine-Nord Europe. En effet :

- Les projets fluviaux intégrés aux RTE-T sont l'exemple même de projets transfrontaliers à dimension pan-européenne, sources d'une plus grande intégration entre les Etats membres. Un réseau d'infrastructures fluviales efficaces et continues de la Manche à la Mer Noire sera un atout essentiel pour une intégration européenne rapide et respectueuse de l'environnement.
- Au sein de l'ensemble des RTE-T, les projets fluviaux, et notamment le Canal Seine-Nord Europe, sont parmi les rares projets à pouvoir être intégralement réalisés dès 2013 et sont, pour cette raison, particulièrement attendus par les chargeurs et les opérateurs portuaires. Qui plus est, une participation communautaire servira de bras de levier important pour mobiliser les partenariats public-privé et ainsi solidifier le financement des projets.
- La réalisation de ce projet marquera l'achèvement du système fluvial Seine-Escaut, dont de nombreuses études ont souligné les retombées socio-économiques importantes non seulement sur les régions traversées mais également sur l'ensemble du transport de marchandises au niveau européen. La résorption des goulets d'étranglement routiers actuels, qui représentent aujourd'hui près de 8% du PIB de l'Union Européenne, permettra notamment d'économiser entre 60 et 220 millions d'euros par an sur la période 2020-2050.
- Liaison à grand gabarit, le Canal Seine-Nord Europe contribuera directement, sur la période 2008-2012, à 25% de l'objectif annuel fixé par le programme Marco Polo et par le Livre Blanc. A partir de 2013, ce ne sont pas moins de 5 milliards de tonnes-kilomètres qui seront transférés de la route à la voie d'eau, permettant ainsi de diminuer la saturation des axes routiers du Benelux et du Nord de l'Europe mais aussi, plus largement, de tenir les objectifs de Kyoto.

Pour l'ensemble des projets fluviaux, il est indispensable que la participation communautaire soit le juste reflet de leur poids réel dans le budget RTE-T. Ceci est d'autant plus important qu'un système fluvial européen cohérent permettra,



au même titre que les projets de tunnels alpins, d'assurer un trafic de marchandises fluide, multimodal et massifié en Europe.

Comme l'a reconnu le Directeur Général Matthias Ruete lors du Sommet de Vienne, « il est essentiel que les décideurs politiques soutiennent la mise en œuvre du programme d'action Naiades ». Cet engagement en faveur de la voie navigable posera non seulement les fondations d'un transport européen « plus économique, plus sûr et plus respectueux de l'environnement » mais sera également, à terme, facteur de croissance et de compétitivité pour l'ensemble de l'Union Européenne.
