

Rapport d'étude Horizon 2020

Le transport fluvial :

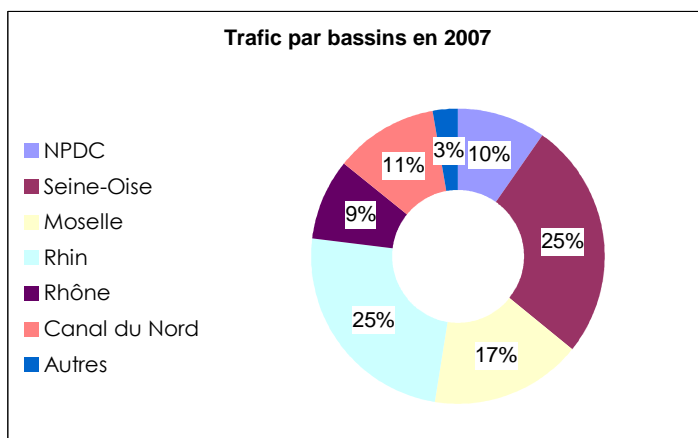
Trafic :

Le transport fluvial de marchandises en France a représenté 76 millions de tonnes en 2007, soit 3% des marchandises transportées tous modes confondus.

Les problématiques rencontrées concernent les inégalités en terme de trafic selon les bassins, dues principalement aux manques de connexions entre eux et avec le réseau Européen, ainsi qu'à leurs différences de tailles. Le territoire français est desservi avec des voies d'eau aux gabarits aux gabarits et aux connexions inégales.

Concernant l'évolution des secteurs d'activité, on observe, au cours de ces dix dernières années, des croissances considérables pour les activités de transport de produits métallurgiques (+70,8%), des machines, véhicules et containers (+340,12%).

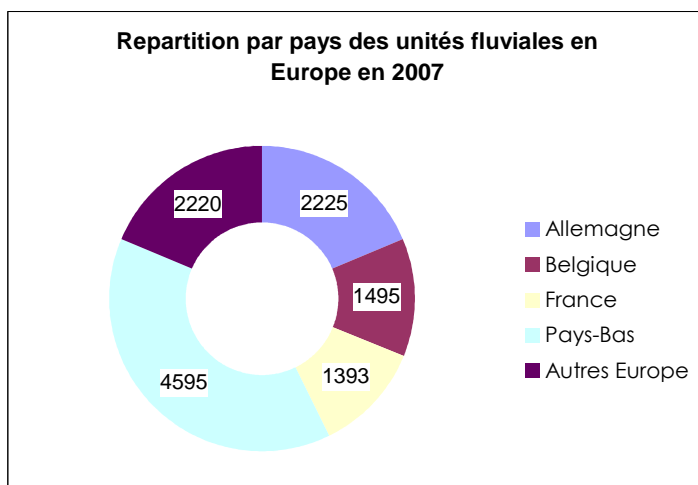
Si l'on constate des points de croissance, la part de transports effectués par des pavillons français reste relativement faible (45,8%), justifiée par une présence forte des pavillons belges, hollandais et allemands sur les bassins connectés.



La Flotte

La flotte fluviale est composée de 1393 unités en France, dont 80% de moins de 1000 tonnes et une moyenne d'âge supérieure à 60 ans, pour une flotte Européenne, qui comptabilise près de 12000 unités et une moyenne d'âge inférieure à 40 ans.

Un marché de la construction d'unités fluviales, qui diminue pour atteindre 91 unités en 2007 et principalement dominé par les Pays-Bas, qui fournissent 65% de la production neuve (principalement de l'assemblage et dont 55% mesurent 110m et plus). Par ailleurs, le pavillon néerlandais représente 38% des unités en circulation.



Emploi / CA :

Le secteur représente un chiffre d'affaires total de 243 millions d'euros, réalisé par 968 entreprises (chiffres 2005) de transport fluvial, ces dernières emploient 2236 personnes dont 1094 salariés et 48% d'entre elles sont des très petites entreprises

Cale :

Augmentation de la cale, de 8,5% en 6 ans, fruit de politiques locales volontaristes, qui annoncent leurs déterminations à résoudre les problématiques d'accueil de bateaux.

Projection à 10 ans

L'activité fluviale verra dans les années à venir un changement de son modèle économique, grâce aux évolutions technologiques, facilitant le transport simultané de marchandises de masse et d'unités de charges intermodales et accroissant la productivité d'où une facilitation pratique et commerciale du transport multimodal.

Trafic :

En tenant compte des objectifs du Grenelle de l'environnement, on prévoit une hausse moyenne du trafic fluvial de 5,3% par an sur la période 2005-2020. Ainsi les perspectives de trafic fluvial à horizon 2020 sont comprises entre 81,5 et 90Mt soit une progression de 32 à 46% et cela grâce au trafic généré par le canal Seine Nord Europe et l'axe Rhône Saône en forte croissance (respectivement +73% et +42%).

CA

Les perspectives de CA de transport fluvial en France sont comprises entre 376 et 415M€ soit une progression de 54% à 71%.

Considérant l'unité fluviale type, comme un bateau de 1200t de capacité, âgée et déjà amortie, on obtiendra, pour une exploitation artisanale un CA d'environ 260 000€. L'utilisation de nouvelles unités permettra la réalisation d'un CA d'environ 350 000€. Ainsi la rentabilité observée dans l'activité fluviale sera croissante et devrait encourager les porteurs de projet à créer leur entreprise.

Pour une exploitation « industrielle » avec des équipages embarqués (plus productive), le CA annuel recomposé est de l'ordre de 500 000€.

Besoins en bateaux

Avenir des Freycinets (petit-gabarit, 38m de long, moins de 400 tonnes):

L'exploitation des Freycinet évoluera mécaniquement vers des modèles différents :

- Distance raccourcie, trafic pendulaire
- Freycinet neuf avec cale élargie et logement amoindri (les bateliers pourront rentrer le soir chez eux)
- Exploitation en grande majorité par sur les petits canaux
- Entreprises groupées ou comptant plusieurs bateaux.
- Traitement de nouvelles marchandises (ex. déchets).
- Mode semi-industriel (vs mode familial)
- Equipement à bord (ex. grue permettant un gain de temps à la manutention).

Dans ce cadre il sera important d'accompagner la suppression et le remplacement de ces petites unités par des unités neuves et modernes. Plan de recyclage et de construction de bateaux.

Résumé Etude Eurotrans | Perspectives à moyen terme de l'activité et de la flotte fluviale 2

Entreprendre Pour le Fluvial

156, rue du Faubourg Saint Denis

75010 PARIS

Avenir des grands gabarits (plus de 1000 tonnes) :

Le besoin d'unités grand gabarit à horizon 2020 est compris entre 777 et 858 unités en France. Environ la moitié de ce besoin sera constitué par des occasions récentes (moins de 15 ans). Entre 408 et 490 unités devront être construites, tout pavillons confondus, pour répondre à l'accroissement de capacité. Dans le cadre d'une politique volontariste de relance de construction fluviale, plus de 230 unités devront être construites dans les chantiers français. C'est ainsi un marché potentiel évalué à plus de 320 millions d'euros d'ici 2020. A ce chiffre il est nécessaire de rajouter les services en découlant : la maintenance, la rénovation et le recyclage d'unités fluviales.

Dans une optique de différenciation, certains grand-gabarits devront se spécialiser dans le transport de marchandises spécifiques (ex :barges pour farine).

L'infrastructure elle-même devra s'adapter aux problématiques de coûts et de temps, par des processus automatisés, des outils de chargements adaptés aux types de bateaux. On prévoit un fort aménagement de la cale avec l'ouverture du canal Seine Nord Europe et des politiques volontaristes à l'échelle Européenne, nationale et locale, d'adaptation des infrastructures.

Evolutions sectorielles :

Parmi les évolutions sectorielles, on notera :

- La croissance du transport de biocarburants et de produits alimentaires semi-finis, essentiellement sur le canal Seine Nord Europe et en provenance de l'Europe Continentale.
- La filière chimie et notamment la chimie de base entraînera des flux massifs en visant essentiellement les bassins du Rhin et du Rhône sur du transport par conteneurs.
- Les perspectives de flux de déchets sont très bonnes, notamment dans le Nord de la France et dans les régions où les installations de traitement de déchets à proximité des canaux sont déjà mises en place. Cela concernera surtout les grand gabarits de la filière conteneurs.
- Les perspectives de flux de colis lourds, sont elles limitées et ciblées sur un faible nombre d'acteurs de l'industrie électrique.

Pour ce qui est des flux de conteneurs maritimes, le marché est prometteur du fait de la tendance au transport multimodal et de la conteneurisation qui en découle.

Recommandations

- Le développement de la filière passera par des politiques volontaristes d'aménagements des ports (ex : Belgique) et d'une adaptation des bateaux aux marchés des transports de marchandises, le tout fondé sur des standards Européens. Il existe de fortes opportunités pour les différents acteurs du secteur (chantiers navals , constructeurs, motoristes, équipementiers) qui devront axer leurs stratégies sur des facteurs de différenciations (utilisation de matériaux innovants, fabrication de produits propres, de nouvelles motorisations).

- Amélioration des articulations entre ports maritimes et ports fluviaux.

- Les recommandations de progrès concernent la revalorisation des standards du transport et du matériel fluvial, des contrats d'affrètement longue durée (sécurisation de l'investissement). De nouveaux types de contrats tels que la franchise viendront soutenir, faciliter l'investissement et encourager l'entrepreneuriat fluvial. D'autre part, le développement du Groupement d'Employeurs, améliorera la gestion des Ressources Humaines du secteur.

Enfin, il est important d'impulser une évolution de fond des modèles d'exploitation existants :

- ✓ les modèles familiaux , encore très bien adaptés à une batellerie moderne devront être aménagés avec par exemple, l'investissement de deux familles permettant la conduite d'une unité 24h/24.
- ✓ La formation de GIE de petits bateaux prenant un marché commun, la création de fonds ou de « foncières » fluviaux, louant des unités à des bateliers.
- ✓ Etc.

Ces nouveaux modèles ne sauront être développés que concomitamment à des évolutions :

- ✓ d'ordre **financier** | Allongement des durées de prêts ou du crédit-bail, financement type maritime, etc.
- ✓ d'ordre **fiscal** | Exonération de l'impôt sur la plus-value de cession en cas de emploi, flexibilité d'amortissements, remboursement de la taxe carbone au même titre que les entreprises de transport routier, etc.
- ✓ et **intermodales** | Le transport fluvial se veut un mode de transport intelligent mais surtout complémentaire des autres modes.