

## Transport de FRET en France, en Europe : LA VOIE D'EAU ARTERE ESSENTIELLE D'UNE ORGANISATION MULTIMODALE

### Canal à grand gabarit : projet de canal Saône- Moselle



Le Canal Seine-Nord-Europe (SNE), la mise en grand gabarit de la liaison Bray/Nogent-sur-Seine (bassin amont petite Seine, le lancement du débat public sur le projet de Canal Saône/Moselle et les engagements du plan de relance de la voie d'eau<sup>1</sup> (grand gabarit et réseau FREYCINET) sont des choix politiques essentiels pour doter la France et L'Europe de transports fluviaux modernes. En 2017, la liaison fluviale Seine-Escaut reliera le bassin de la Seine et de l'Île-de-France au réseau fluvial rhénan et permettra de reporter durablement vers la voie d'eau une partie du transport routier du corridor entre la France et l'Europe du Nord, saturé aujourd'hui.



### Un projet de Canal Saône –Moselle ?

Relier la Méditerranée aux 20 000 km de voies européennes à grand gabarit en créant le maillon manquant du réseau allant du Rhône par la Saône à la Moselle est la question posée par le débat public mais pour quelle utilité économique, sociale et environnementale ?

<sup>1</sup> La réalisation du plan de relance de la voie d'eau nécessite des investissements de l'ordre de 2,5 milliards € d'ici 2018 ; une première enveloppe de 840 millions € est inscrite dans la Loi de Finances 2012, et devrait être engagée d'ici 2013 ; Si l'on intègre les nouveaux projets de canaux prévus au Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) le besoin d'investissement s'élèverait à plus de 12 milliards €.

Le secteur des transports en Europe est confronté à de nombreux défis. L'augmentation de ses impacts environnementaux, sa dépendance vis-à-vis du carburant fossile ou encore l'accroissement de la congestion routière mettent en cause le modèle de transport actuel et appellent une réorientation du système pour répondre aux enjeux du transport durable et défis énergétiques.

➤ **C'est pour répondre à ces enjeux que le transport fluvial a de l'avenir.**

Les transports alternatifs à la route répondent d'un intérêt général, leur développement multimodal intégré (engagement phare du Grenelle de l'Environnement) est la condition sine qua non pour engager une réorientation du système de transport du local, aux niveaux régional, national et communautaire, en faveur de la lutte contre le réchauffement climatique et de la réduction de la dépendance énergétique notamment des énergies fossiles, et de la préservation de l'environnement.

Partant de là, **la CGT considère** que la France et l'Europe ont l'utilité économique, sociale et environnementale de grandes liaisons fluviales pour répondre aux besoins actuels et futurs. Tous les efforts politiques devraient conforter cette approche multimodale visant le rééquilibrage des modes vers les modes moins polluants et plus économes, ce qui n'est pas, loin s'en faut, la conception libérale et déréglementée que pousse l'Europe et les Etats membres à travers les orientations du livre blanc qui préconisent d'agir sur les facteurs de compétitivité relative des différents modes. La position actuelle de l'Europe est claire : la concurrence entre les modes et au sein de chacun d'eux pour les soumettre aux règles du marché sur fond de dumping social par pression sur les coûts du travail, sur les garanties collectives et sur les réglementations du travail et de sécurité.

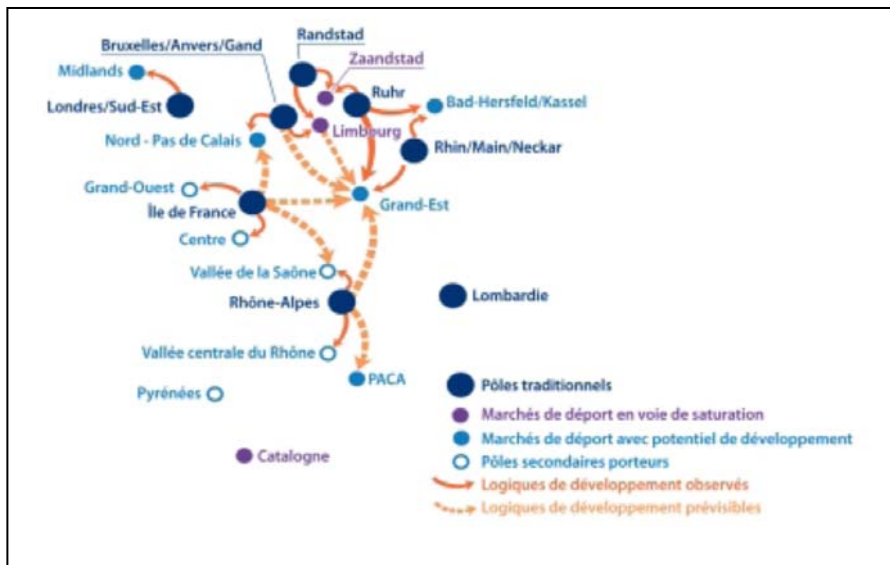
**Pour la CGT** ce qui est au cœur de ces enjeux, aujourd'hui plus qu'hier, c'est l'impérieuse nécessité d'endiguer toute forme de dumping social, fiscal et tarifaire.

A l'inverse des logiques libérales à l'œuvre, il faut faire le choix d'une organisation multimodale intégrée, capable d'utiliser, là où il le faut et où c'est possible, tous les modes ou un mode pour sa pertinence socio-économique et environnementale à long terme. Cela suppose une maîtrise publique cohérente du système, de son organisation et son financement. De ce point de vue, les critères sociaux et environnementaux correspondant à ces préoccupations devraient jouer un rôle plus fort que naguère dans l'évaluation des projets et dans les prises de décisions, dans le financement et la tarification des infrastructures, dans la fiscalité locale et spécifiques aux transports.

En améliorant, sur l'ensemble du réseau actuel des voies navigables, l'organisation et le fonctionnement du transport fluvial pour le mettre en capacité de répondre aux besoins futurs de l'industrie, de l'agriculture et du commerce national, européen et mondial, on agit sur l'évolution du système de transport vers un transport économiquement, socialement et écologiquement responsable et durable. Partant de là, on dynamise l'économie des territoires traversés par l'infrastructure elle-même, à travers le développement industriel, des services publics et des activités logistiques, sans oublier le tourisme et les autres fonctions liées à la voie d'eau indispensables à la vie économique des territoires.

**La France ne peut se tenir à l'écart du développement de l'Europe avec ses corridors de fret vers l'Est et l'Europe du Nord ; les voies fluviales, le réseau ferroviaire doivent contribuer fortement au développement de l'hinterland des ports maritimes de nos façades maritimes du Nord et du Sud.**

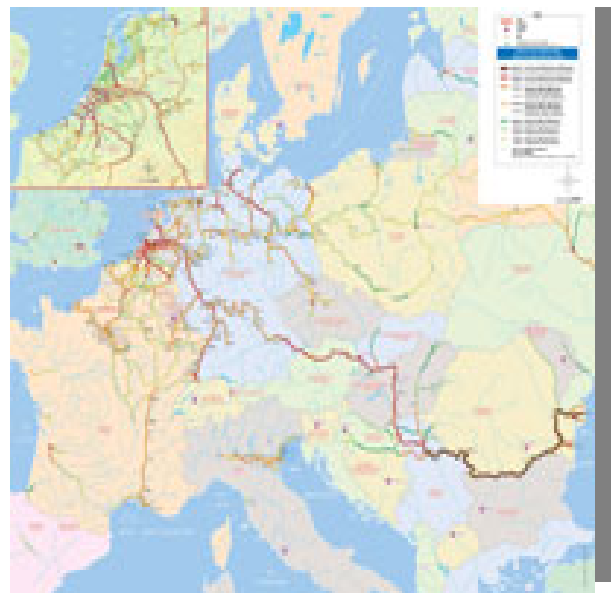
## Tendances de localisation logistique en Europe occidentale.



### Principaux flux logistiques français



### Le réseau fluvial européen



38 000 km de voies navigables (30 000 km pour l'Europe des 15), particulièrement dense dans les pays du Nord de l'Europe où il concentre 95% du transport européen par voie d'eau (Allemagne, Pays-Bas, Belgique et France).

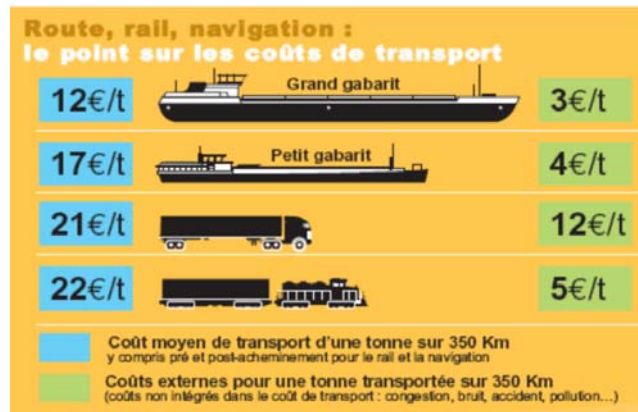
	Trafic en milliards de tonnes/km	Grand gabarit >350t-4000t /bateau	Petit gabarit < 350t Feycinet/bateau	Total
Allemagne	64	5 000	2 000	7 000
Pays-Bas	41	2 500	2 600	5 100
France	8	2 000	6 500 (1)	8 500
Belgique	6,5	1 700	100	1 800

(1) dont le gabarit Freycinet

## Les flux de marchandises maritimes et fluviaux



## Des aménagements respectueux de l'environnement



## Croissance forte du fluvial en France

Sur le territoire national, le trafic fluvial de marchandises enregistre, depuis plusieurs années, une croissance importante de ses trafics :

- +20% sur les 7 dernières années
- +41% depuis 1997

Le transport fluvial assure, au niveau du territoire, 7% du transport de marchandises si l'on considère les territoires disposant d'une voie d'eau.

Avec 60 millions de tonnes transitant annuellement sur les voies navigables françaises, la France représente :

- un peu plus de 14% du trafic fluvial européen
- 85% de ce trafic emprunte le réseau à grand gabarit.

La moitié du volume transporté annuellement sur les voies navigables françaises s'opère à l'international.

## Types de marchandises transportées en France par voie fluviale

La répartition de la nature de trafics montre encore une part prépondérante des transports de vrac :

- Matériaux de construction 33 %
- Agroalimentaire 26%
- Énergie 18 %
- Chimie 8%
- Métallurgie 8%
- Autres (conteneurs- colis lourds-véhicules) 7%

## Le trafic de conteneurs

Cependant, au niveau européen et national, on constate l'explosion du trafic de conteneurs en liaison avec le développement de ce mode de transport au niveau maritime international.

- La croissance du trafic de conteneurs a été de +8.3% en France en 2005.
- Ce mode de transport par conteneurs constitue l'avenir des ports maritimes de nos façades par le développement notamment du fluvio-maritime.
- Les projets d'extension des ports de Marseille-Fos et de Rotterdam, ou encore le tout nouveau terminal du port du Havre (Port 2000) en sont l'illustration.



L'engagement de retenir la réalisation du canal SNE n'a pas relevé, en son temps, de l'unanimité mais l'évocation des contraintes environnementales et la nécessité de répondre aux défis du changement climatique et énergétiques, non contestés aujourd'hui, placent le débat public sur les nouvelles infrastructures -notamment le projet de canal Saône – Moselle- a un tout autre niveau d'exigence sur le système de transport fluvial en France et au niveau européen, pour transiter les flux de marchandises maritimes et fluviaux qui ne cesseront de croître dans le cadre des échanges mondiaux. Le choix de tracé se pose toujours mais le débat public ne peut se résumer à cela d'autant que les impacts économique, écologique, environnemental et social d'un tel projet sont à analyser et à prendre en compte dans les choix de faire ou de ne pas faire cette infrastructure. Ils seront à apprécier en regard de la réponse aux besoins de transport, d'aménagement du territoire et de maillage des réseaux Voies navigables (VN) dans une approche multimodale et de complémentarité des modes de transport. Certes, le débat n'est pas toujours aisé, on l'a bien vu avec la liaison Rhin/Rhône dont le projet a été abandonné après 20 ans de discussions. **L'objectif pour toute la CGT** est de coordonner et d'élaborer des propositions revendicatives économiques, sociales et environnementales convergentes dans les territoires traversés : politique industrielle, activités économiques et services publics qui doivent être intégrés à ces projets à long terme dans le territoire.

➤ **Le débat public lancé sur le projet de canal Saône–Moselle, doit s'appuyer sur les pistes de réflexions et propositions revendicatives que porte la CGT pour le développement du transport fluvial :**

✚ **Développement multimodal intégré** avec la nécessité de plates-formes en « pivot » de l'organisation route, ferroviaire, fluvial, maritime. Cela pour élargir l'arrière-pensée des grands ports maritimes et fluviaux pour répondre à de nouveaux trafics. Cela suppose de sortir de la concurrence entre les modes<sup>2</sup> en faveur du rééquilibrage des modes par le report modal de la route vers les transports alternatifs fer et fluvial. Le développement du transport combiné rail/ fluvial doit donner un nouveau souffle pour le Fret SNCF et le réseau ferroviaire (maillage et plate-forme multimodale, interconnexion et complémentarité entre voies navigables du grand gabarit (4000 tonnes) et FREYCINET de 200 à 300 tonnes....).

✚ **Mettre en œuvre une politique d'aménagement des territoires** en cohérence avec une politique industrielle régionale (localisations des activités et infrastructures nécessaires pour l'activité économique). Il faut que le développement de l'économie locale et des services publics, soit conçu en complémentarité entre les territoires et non pour la seule compétitivité que préconisent les politiques libérales. Cela suppose, également, que les transports ne soient pas facteur facilitant, notamment par leur sous-tarifification, les délocalisations industrielles. **Pour la CGT une politique industrielle doit donc s'appuyer sur des changements profonds dans les choix de politiques économiques et sociales et sur des coopérations régionales, nationales européennes et mondiales.** Ces coopérations fortes à nouer supposent que nos ports maritimes et fluviaux soient connectés aux réseaux fluviaux en France et européen « grand gabarit » du Nord et des Balkans par le Danube. D'où la nécessité d'avoir une vision prospective de l'utilité économique et sociale de cette liaison nord-sud, maillon du réseau « central » du RTE-T (réseau de transport européen) et de son maillage avec le réseau de voies navigables en France pour assurer les liaisons locales. Son utilité et finalité doivent répondre au besoin de transport marchandises et faire valoir la pertinence écologique pour certains types de marchandises, et de trafic notamment la généralisation de la conteneurisation à destination des ports maritimes qui assurent 80% du commerce mondial des entrées et sorties des marchandises (notamment Marseille/FOS XL, ...). Un tel projet est l'occasion de mieux répartir l'activité économique des arrière-pensées (arrière pays d'influence) de chaque port et surtout de stabiliser et fiabiliser, pour le long terme les implantations industrielles et les activités logistiques portuaires contrairement à la concurrence, aujourd'hui de règle entre eux, devenant un des facteurs de pression sur les salariés portuaires. **Pour la CGT**, Les questions énergétiques, de transports et aménagement sont au cœur de cet enjeu.

✚ **Porter la dimension industrielle de construction et de déconstruction** des navires fluviaux à travers la création d'une filière de construction navale (et de déconstruction en perspective), ce qui va forcément conduire à aborder la problématique des besoins de renouvellement de « cale » dès maintenant et de construction de

- <sup>2</sup> sortir de la concurrence entre les modes et à l'intérieur des modes pour éradiquer le dumping social, tarifaire et fiscal...L'internationalisation des coûts externes des modes de transport notamment du transport routier est une nécessité pour sortir de leur sous- tarifification. La CGT revendique une tarification sociale obligatoire pour protéger les salariés du dumping et rémunérer l'activité.

nouveaux navires économes et propres à l'horizon des 10 à 20 ans ainsi que de la création de nouveaux emplois industriels. Cela suppose une politique offensive d'investissements ; l'occasion est donnée de jeter les bases de la politique industrielle nationale de construction et d'entretien de matériels de transports, du fluvial et maritime au ferroviaire, dans le cadre de filière française industrielle.

✚ **S'appuyer sur les aspirations à la préservation de l'environnement pour que la dimension du développement humain durable soit la finalité de ce projet à travers les enjeux environnementaux et écologiques.** Ce qui pose la question des relocalisations d'activités et des circuits courts de transports de fret qui sont étroitement liés à l'intégration de ce projet dans les territoires. Les réalités hydrologiques et des ressources en eau doivent être posées ainsi que la question de la préservation de la biodiversité. Au centre des enjeux, il y a la place des services publics et du rôle des politiques publiques qui engagent une responsabilité forte de l'Etat d'une part, en matière de cohésion sociale et territoriale, d'aménagement du territoire, d'égalité de traitement des citoyens pour l'accès aux services publics et d'autre part, en faveur du développement humain durable que revendique la CGT. De ce point de vue, les CESER ont des prérogatives accrues sur les problématiques environnementales, il faut donc là aussi porter une cohérence des politiques économique, sociale et environnementale.

✚ **La question du financement doit être posée** quand on sait que le coût serait le double de la liaison Seine-Nord-Europe, réalisée dans le cadre d'un PPP (Partenariats Privés/Publics) à plus de 4 milliards €...; la CGT est opposée au financement par PPP et propose d'associer aux revendications **notre proposition de création d'un pôle public financier**, composé pour l'essentiel de la Caisse des Dépôts et Consignations, des Caisses d'Epargne, de la Banque Postale et de la Banque de France pour créer les conditions de financement maîtrisées par le secteur public. La création de fonds régionaux de l'emploi et des territoires notamment alimentés par une autre utilisation des fonds publics et des exonérations fiscales et sociales des entreprises doit permettre d'éviter le recours aux emprunts sur les marchés financiers. Cela va de pair avec une transformation des finances publiques locales à travers la réforme de la fiscalité nationale et locale.

### ➤ **Place au débat et à l'action revendicative :**

Pour la CGT, il s'agit au cours de ces débats publics, de favoriser les convergences revendicatives des salariés des professions et des territoires avec d'autres acteurs essentiels, les associations d'usagers et environnementales, la batellerie, les collectivités locales, pour élaborer des propositions alternatives à partir des besoins de transports, des atouts industriels et économiques en termes d'aménagement des territoires et d'emplois notamment de reconquête des services publics qui contribuent à la satisfaction des besoins indispensables pour les populations comme, directement ou indirectement, à la création des richesses par les entreprises privées.

**Il est particulièrement important que la CGT soit identifiée comme un partenaire incontournable à toutes les étapes du processus de ce débat public comme elle l'est également dans le collège « salariés » des CESER.**

