

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Retour sur le séminaire : « TRANSPORT FLUVIAL ET DÉCARBONATION »

Paris, le 20 décembre 2024

Mercredi 18 décembre 2024, l'Université Gustave Eiffel a organisé en partenariat avec l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFIT France) un séminaire : TRANSPORT FLUVIAL ET DÉCARBONATION. Cet événement a marqué le 20ème anniversaire de AFIT France.

Franck Leroy, Président de l'AFIT France et Gilles Roussel, Président de l'Université Gustave Eiffel, ont eu le plaisir d'accueillir à bord d'une péniche une cinquantaine de participants, élus, acteurs du secteur, représentants du ministère chargé des transports et de la Commission européenne, pour échanger sur les avantages économiques et écologiques de ce mode de transport ainsi que sur les leviers possibles pour développer le report modal vers des modes de transport massifiés et la compétitivité des chaînes logistiques fluviales.

Après une allocution d'ouverture par Franck Leroy et Gilles Roussel, François Combes, économiste et directeur de département à l'Université Gustave Eiffel, a présenté une keynote : « *les facteurs du choix modal en transport de marchandise* ». Cette dernière a permis d'établir un état des lieux du transport fluvial de marchandises en France, dont la part modale est trois fois moins importante que la moyenne européenne. Il a ainsi rappelé les déterminants du choix modal afin d'introduire la table ronde : « *Comment réussir le report modal vers les chaînes logistiques fluviales ?* »

Alors que la construction du Canal Seine-Nord Europe est en cours, Denis Choumert, président d'honneur de l'AUTF et vice-président de l'European Shippers Council, Thomas Doublic, chef du département du transport fluvial de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), Christian Faure, chef d'unité à CINEA au sein de la Commission européenne, Theresia Hacksteiner, secrétaire générale de l'European Barge Union, Lionel Rouillon, directeur du développement de Voies Navigables de France et Thierry Vanelslander, professeur à l'Université d'Anvers ont commencé par rappeler que la part modale du fluvial est en légère décroissance en Europe et en France malgré l'attractivité de ce mode de transport, notamment dans une logique de décarbonation du fret et de la logistique. Les intervenants ont ainsi souligné l'impact négatif des aléas économiques contemporains (crise agricole, crise bâtementaire) dans les perspectives de trafic. Le transport fluvial consomme pourtant 4 fois moins d'énergie que le routier. Ces intervenants ont également rappelé l'urgence et l'importance de développer la part modale du transport fluvial d'ici à 2030 et la nécessité pour l'ensemble des acteurs de travailler ensemble en agissant sur une diversité de leviers : l'investissement en infrastructures bien sûr, mais également dans les plates-formes, l'amélioration de l'offre de services avec des dimensions de digitalisation, d'évolution des flottes ou de formation, ou encore l'émergence d'acteurs intégrateurs pour renforcer la coordination efficace entre les acteurs.

Enfin, des grand témoins ont pu partager leur point de vue, à l'instar de Lucia Luijten, Secrétaire générale de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, de Pierre-Yves Biet, directeur des partenariats territoires à la Société du Canal Seine Nord et de David Valence, président du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) qui a notamment rappelé les étapes essentielles pour maintenir un haut niveau de qualité des infrastructures fluviales : une programmation pluriannuelle des investissements locaux et nationaux pour assurer la nécessaire régénération du réseau, la clarification des modèles de portage des coûts d'exploitation et d'investissements, et, in fine, les arbitrages et choix politiques pour aboutir à cet optimum dans un contexte économique contraint.

Citation de Franck Leroy : « Le fluvial est – à lui seul – un symbole de nos marges de progrès : la France a le 1er réseau européen, mais elle n'est que 5ème en termes de tonnage mis sur nos voies d'eau. Un projet, que finance largement l'AFIT France, illustre cependant un tournant pris et un changement de conscience : le Canal Seine-Nord-Europe (CSNE). Le CSNE, avec son rôle structurant, viendra s'inscrire dans la Stratégie Nationale fluviale, dont l'élaboration a été annoncée en février 2024. La proposition de François DUROVRAY d'une Conférence Nationale des Infrastructures permettra d'intégrer cet aspect : c'est essentiel, car là aussi se pose la question des financements, et c'est pour cela que l'AFIT France a souhaité s'emparer du sujet aux côtés de l'Université Gustave Eiffel. »

Citation de Gilles Roussel : « la décarbonation, auquel le mode fluvial peut participer, est un enjeu majeur qui appelle une coordination de l'ensemble des acteurs et un renforcement des études et analyses pour accélérer la trajectoire, avec un rôle particulier de l'enseignement supérieur et de la recherche en lien avec le monde socio-économique. C'est tout l'enjeu notamment du Programme et Equipement Prioritaire de Recherche "digitalisation et décarbonation des mobilités" que nous coordonnons avec l'IFPEN.»