



## Remise des diplômes aux bacheliers Transport fluvial du CFANI

L'Assemblée générale d'Entreprises fluviales de France a également été l'occasion de mettre en lumière les nouveaux bacheliers Transport fluvial issus du CFANI (Centre de Formation d'Apprentis de la Navigation Intérieure) ainsi que leurs maîtres d'apprentissage.

« Chaque année, un certain nombre de jeunes décide de se lancer dans la grande aventure du fluvial, de franchir la porte de nos établissements. Cette cérémonie de remise des diplômes prouve la capacité de ces jeunes à se mobiliser et leur envie d'investissement dans ce métier, cette passion qu'est le transport fluvial » indique François Manouvrier, directeur du CFANI.

« Cette cérémonie est également l'occasion de mettre à l'honneur ceux dont on ne parle pas toujours lorsque l'on parle de la formation, ce sont les entreprises qui participent à cet effort de formation et notamment les maîtres d'apprentissage. En tant que centre de formation des apprentis nous vous remercions chaleureusement de votre engagement dans la formation. Ces maîtres d'apprentissage qui savent donner de leur temps pour transmettre les gestes, les savoirs, leur passion. Sans eux, rien de tout ce que nous faisons au titre de la formation, ne serait possible. Merci à vous » souligne M. Manouvrier.



# Infrastructure : un levier puissant de compétitivité des entreprises

Intervenants : **Fabrice Accary (AUTF)**, **Mathieu Blanc (E2F, Sogestran)**, **Thierry Guimbaud (VNF)**, **Pascal Rottiers (E2F, Fluviatrans)**.

## UNE INFRASTRUCTURE DE QUALITÉ

« Comme toutes les autres entreprises, celles du fluvial ont besoin de compétitivité. Et l'infrastructure est un élément clé de cette compétitivité, quel que soit le gabarit », a indiqué Pascal Rottiers, président du collège artisans d'E2F, en introduction de la deuxième table-ronde.

« Le réseau a souffert d'un manque d'entretien récurrent ces trente dernières années du fait d'un manque de volonté politique de maintenir performant le transport fluvial. C'est vrai pour le petit gabarit, le moyen gabarit celui qui permet de transporter entre 700 et 1 000 tonnes, un peu moins pour le grand gabarit » poursuit-il.



Le contrat d'objectifs et de performance de Voies navigables de France a marqué un tournant pour freiner la dégradation du réseau, pour définir une ligne directrice pour sa régénération, son maintien. En plus de l'augmentation du budget de VNF, le plan de relance a aussi joué un rôle.

« Pour le transport de fret, nous avons besoin de conserver des axes nord-sud et est-ouest, y compris sur le petit gabarit où un bateau de 38 mètres permet d'emporter 250 tonnes, soit 8 poids lourds en moins sur les routes. Le tourisme fluvial a les mêmes besoins d'un réseau de qualité que le fret et représente d'importantes retombées économiques pour les territoires » précise Pascal Rottiers.

Parmi les mesures prévues par le contrat d'objectifs et de performance (COP) entre VNF et l'État, signé en avril 2021, les négociations sur les niveaux de services des différentes voies navigables sont en cours. E2F en est l'une des parties prenantes en s'appuyant sur une étude interbassin réalisée conjointement avec Agir pour le fluvial (APLF). Les conclusions ont été présentées en juin 2022

et devraient bientôt être rendues publiques.

Cette étude, selon Thierry Guimbaud, directeur général de VNF, « est pour l'établissement une source importante de propositions de la part de la profession elle-même. Elle nous aide à définir les niveaux de service, à convaincre les autres parties de la performance économique des voies d'eau concernées.

Il faut un équilibre entre les investissements pour

le niveau de service visé et la rentabilité économique des

activités, sans oublier

le partage de valeur,

notamment pour le tourisme. On

n'abandonne pas le petit gabarit, on définit les niveaux de service selon les besoins avérés et soutenables ».



## UNE COMPÉTITIVITÉ RENFORCÉE

Pour Mathieu Blanc, directeur métier fluvial chez CFT/ groupe Sogestran et président du collège armateurs d'E2F, les coûts d'une compagnie de transport fluvial de marchandises « ont 4 composantes : les bateaux, les hommes, la maintenance, le gazole. Cela signifie que pour atteindre la compétitivité, il faut aller vite notamment sur les infrastructures, pour

le passage aux écluses, pour charger et décharger. Le réseau navigable

doit être fiable, fluide. Par

l'intermédiaire d'E2F, nous

avons été associés au COP

qui donne une trajectoire à

VNF, il faut s'assurer que

la fiabilité des infrastructures

ne soit plus un sujet, qu'elle

soit pérenne sur la durée, pour nous

faire gagner des points de compétitivité».



Selon lui : « Il faut permettre aux opérateurs d'aller plus vite, plus chargé pour leur permettre d'être capables d'avoir des prix qui sont meilleurs que ceux du train et meilleur que la route car nous transportons davantage. Nous devrions être 20 % ou 30 % moins cher que le train et moitié moins cher que les camions sur des axes équivalents. »

Pour Fabrice Accary, directeur général de l'AUTF (Association des utilisateurs de transport de fret) :

« La problématique du réseau fluvial, du point de vue des chargeurs c'est la même que sur le réseau ferroviaire, on a de vrais enjeux de disponibilité et de qualité de service afin que les différents opérateurs qui interviennent sur ces réseaux puissent offrir aux chargeurs des flux fluides et fiables sur les délais. C'est cela qui permet derrière d'avoir une maîtrise des coûts.»

« Au sein de l'AUTF nous voyons un signal positif : le nombre de membres de la commission fluviale a quasiment doublé sur nos réunions. Il y a de plus en plus de monde qui s'intéresse au mode fluvial » précise M. Accary.

Pour lui : « La décarbonation, la transition énergétique c'est vraiment l'enjeu primordial dans la vision des chargeurs à moyen et long terme. Tout ce qui est

problématique de massification, de report modal et de coût sont

aujourd'hui étudiés de manière

extrêmement pointilleuse par

nos chargeurs et on en voit

de plus en plus qui intègrent

un coût de carbone dans les

projets de développement de

leur logistique. C'est là où le mode

fluvial à vraiment une carte à jouer. »



Pour Thierry Guimbaud : « Le COP a posé une ambition nouvelle pour le fluvial. L'effort d'investissement a été multiplié par deux ce qui a nécessité par exemple une réorganisation en interne de la maîtrise d'ouvrage, davantage de digitalisation. Des changements qui ne se font pas en un claquement de doigts. Nous avons aussi utilisé les montants qui nous avaient été alloués dans le cadre du plan de relance. Le vrai défi est de maintenir l'effort sur la durée ». D'ajouter : « la compétitivité du fluvial comprend bien d'autres aspects que l'infrastructure qui ne fait pas tout, le meilleur exemple en est le Rhône. Elle naît aussi de l'efficacité du modèle économique des ports maritimes et intérieurs, du foncier et des aménagements au bord de la voie d'eau avec un rôle important des collectivités ».