

UNE ANNÉE PLEINE DE CONTRASTES

Entreprises fluviales de France (E2F) a organisé son assemblée générale annuelle le 7 juillet 2023 à Paris, l'occasion de revenir sur l'année 2022, de donner de premières tendances pour le début 2023 et d'échanger sur les priorités actuelles pour la filière fluviale.

« Le premier semestre 2023 a connu son lot de crises » relève Didier LEANDRI, président délégué général d'Entreprises fluviales de France (E2F). « Une crise sociale avec des mouvements de grève contre la réforme des retraites entraînant un blocage sporadique des voies navigables et plus long sur le Rhône, les émeutes... Une crise climatique qui affecte le réseau fluvial de manière localisée, maîtrisée dans la mesure du possible pour en réduire l'ampleur ».

Concernant le bilan de l'année 2022, selon E2F :

- le tourisme fluvial a retrouvé « à peu près » son niveau d'activité d'avant la pandémie, ce qui constitue « une source de satisfaction et la preuve de sa résilience » ;
- pour le fret, la situation est « plus contrastée », marqué par une instabilité des marchés, des tensions économiques liées à la guerre en Ukraine et la mise en pause des chantiers du Grand Paris jusqu'en 2025.

DES PRÉOCCUPATIONS MULTIPLES

« La préoccupation immédiate des entreprises de la filière fluviale porte sur le volet économique, la hausse des coûts de carburant, une inflation généralisée qui touche les coûts de maintenance et la construction.

Nous attendons un appui des pouvoirs publics, en observant que nous l'avons sur les sujets d'infrastructures mais nettement moins sur le plan strictement économique pour les entreprises. Les modes massifiés ne sont pas tous logés à la même enseigne » indique Didier LEANDRI.

Les difficultés à recruter constituent une autre préoccupation des entreprises. « Le manque d'attractivité de la profession et des métiers est le principal frein au développement de la filière qui

est frappée par une pénurie de personnel depuis la sortie de la crise de la Covid 19 ».

Si ce phénomène n'est pas spécifique au transport fluvial, « la situation a toutefois une particularité à notre secteur d'activité : nous avons à appliquer une réforme des qualifications professionnelles suite à une directive européenne. Cela a provoqué une inertie incompatible avec les besoins immédiats du secteur, une modification assez profonde de la gestion RH. Tout cela affecte le modèle des entreprises quelle que soit leur taille ».

La réforme des qualifications professionnelles « constitue une barrière à l'entrée de la profession » et les moyens d'obtenir une modification des modalités d'application de cette mesure européenne est à l'étude. Le ministère des transports français a été alerté.

« Les infrastructures restent un talon d'Achille, davantage sur le petit gabarit, un peu moins sur le grand gabarit. Pourtant le petit gabarit recèle des potentialités de trafic à ne pas négliger », selon Didier LEANDRI.

Les projets structurants, Seine-Escout, Magéo, Bray-Nogent, l'accès fluvial direct à Port 2000, avancent. Un vaste programme de réhabilitation du réseau est par ailleurs en cours, probablement le plus vaste qu'ait eu à connaître notre pays, sous le pilotage de VNF. Mais « on ne voit pas encore le résultat sur le terrain en matière d'amélioration de service. Les transporteurs trépignent mais c'est un passage obligé. »

DES PRIORITÉS BIEN DÉFINIES

La « décarbonation » constitue l'un des points forts du transport fluvial. « Nous avons été précurseurs » en étant les premiers à signer des engagements pour la croissance verte », les ECV, en juillet 2021.



Deux ans plus tard, l'assemblée générale 2023 est d'ailleurs l'occasion pour six nouveaux signataires de parapher à leur tour les ECV.

La feuille de route de la filière fluviale d'ici 2035 est maintenant stabilisée et s'articule sur trois axes :

- remotorisation ;
- utilisation de biocarburants ;
- branchement électrique des bateaux lors des escales à quai.

« Nous savons où nous voulons aller, à quel rythme et comment. Mais dans un environnement économique difficile, le défi est d'y parvenir à coût constant ou à modèle économique stable. Le financement est fondamental ».

La hausse des dotations au PAMI est significative, il faut la saluer mais elle « demeure insuffisante aux regards des objectifs de décarbonation, il faudrait un doublement de l'enveloppe » estime Didier LEANDRI.

Autre mesure attendue : « inciter au renouvellement de la cale » en levant la taxation sur les plus-values, une législation fiscale française « dissuasive » qui n'existe pas dans les autres pays européens.

Les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris avec la cérémonie d'ouverture et la parade des athlètes le 26 juillet 2024 sur la Seine constituent « un défi, un vecteur de cohésion, de montée en compétences » mais représente aussi « une contrainte sur l'activité des entreprises ».

L'événement sportif ne doit pas neutraliser l'activité économique, en particulier du transport de fret. L'été est une période chargée en termes de trafics, notamment céréaliers.

Il faut aussi qu'il reste quelque chose en héritage après les JOP en termes d'image, d'innovation, d'aménagement, d'attractivité pour le fluvial. C'est essentiel.

INTERVENTION DE M. CLÉMENT BEAUNE

Invité à participer à l'Assemblée générale d'Entreprises fluviales de France, M. Clément Beaune, Ministre délégué chargé des transports, a malheureusement eu un contretemps de dernière minute, empêchant sa venue.

Il a tenu tout de même à diffuser un certain nombre de messages aux entrepreneurs fluviaux, au travers d'une vidéo.



Visualiser l'allocution de M. Clément Beaune, Ministre délégué chargé des transports.



LE FLUVIAL, UNE VALEUR SÛRE POUR NOS TERRITOIRES

L'importance, en termes de retombées économiques et de gains sociétaux, des activités de transport fluvial (fret comme tourisme) n'est pas toujours bien connu dans les territoires traversés par le réseau fluvial. Faire mieux connaître leurs avantages et atouts est l'un des axes de travail des acteurs de la filière, qui ont échangé sur ce thème lors de l'assemblée générale d'Entreprises fluviales de France.

INTERVENANTS

- Frédéric AVIÉRINOS, vice-président d'E2F, président du collège passagers
- Matthieu BLANC, vice-président d'E2F, président du collège armateurs
- Thierry GUIMBAUD, directeur général de Voies navigables de France
- Michel HEINRICH, président de la communauté d'agglomération d'Epinal et président du SCOT des Vosges Centrales
- Pascal ROTTIERS, vice-président d'E2F, président du collège artisans
- Thomas SAN MARCO, Délégué Général de la Compagnie Nationale du Rhône

DES EFFORTS D'ATTRACTIVITÉ

« La Compagnie Nationale du Rhône (CNR) a vu son contrat de concession prolongé jusqu'en 2041, ce qui va impliquer des investissements importants de l'entreprise au service du fluvial, à travers des investissements propres comme la fiabilisation des infrastructures » indique Thomas SAN MARCO, Délégué Général de la CNR.

« Ça va être également une prolongation de nos missions d'intérêt général au travers de 5 volets et au service des territoires avec des plans quinqu-

naux dotés d'environ 165 millions d'euros jusqu'en 2041 [...] Parmi les différents volets il y en a un consacré à la navigation avec environ 40 millions d'euros qui seront

consacrés, entre autres, au renforcement de l'accès ferroviaire des plateformes portuaires, à la refonte des quais pour renforcer la performance portuaire sur le Rhône [...] Le transport fluvial sur le Rhône n'est pas aussi bon qu'on l'espérerait, c'est pour cela que nous travaillons sur ces investissements » précise le Délégué Général.

« La concession de la CNR a été prolongée, mais pour autant les sous concessions des ports dont la CNR a la responsabilité voient leurs échéances arriver cette année, c'est pourquoi nous avons lancé des remises en concurrence de ces différents ports (Arles, Portes Lès Valence, Salaise et Lyon). A travers ces remises en concurrence, ce que l'on veut c'est contribuer à cette dynamique forte sur l'axe pour obtenir une meilleure interaction sur le conteneur entre Marseille et Lyon. »

Également Président de Medlink, Thomas SAN MARCO indique que l'association travaille sur différentes pistes comme :

- le développement de la complémentarité entre le ferroviaire et le fluvial ;
- la création de labels pour faciliter la vie des chargeurs sur les plateformes portuaires ;
- le développement d'outils comme un éco-calculateur ou un catalogue foncier.

Côté tourisme fluvial également, l'axe Rhône est dans une dynamique très positive, avec des niveaux qui rattrapent ceux de 2019 : « Il y a 26 bateaux avec hébergement sur l'axe [...] on a développé des bornes électriques, ce sont des outils qui facilitent l'acceptabilité de ces activités par les territoires. Elles sont nécessaires afin que l'activité de tourisme fluvial s'intègre au mieux dans les politiques de territoire. »

LA COMPÉTITIVITÉ EN LIGNE DE MIRE

Pour Matthieu BLANC, vice-président d'E2F et président du collège armateurs : « 2023 devait être une belle année, on devait vivre un post Grand Paris peut-être un peu compliqué mais nous avons des perspectives plutôt positives, mais sont

venus les grèves, d'abord perlées en début d'année, puis certaines se sont installées comme sur le Rhône par exemple. [...] Le souci pour nous fluviaux, c'est que quand nous avons une journée de grève, nous mettons environ 4 jours pour nous en remettre. Donc dès la fin du mois de janvier nous nous sommes tous retrouvés avec des -10, -15% de chiffre d'affaires. »



Concernant la remise en concurrence des sous-concessions « c'est une bonne chose, nous avons besoin de cette remise en concurrence, pour 3 raisons : la compétitivité, la visibilité et la trajectoire 0 émission. Cela va redonner un élan pour ces 4 ports qui sont très importants sur le Rhône. »

Sur le sujet de l'attractivité, « toute la Profession est très inquiète concernant le passage du permis. Plusieurs États membres ont les mêmes soucis que nous, nous sommes face à un mur pour l'obtention de ces permis de navigation. Aujourd'hui tout le monde a des déficits de capitaine, il manque actuellement entre 50 et 100 capitaines en France. Avec les départs à la retraite et le développement de la Profession, il nous manque au bas mot 100 à 150 capitaines par an. » précise Matthieu BLANC.

D'ajouter : « Ce qu'il nous manque dans la Profession et c'est un peu un appel, c'est une personnalité politique qui viendrait s'installer durablement à représenter notre Profession et porter les sujets du fluvial à la fois à l'Assemblée et au gouvernement mais aussi au niveau européen. »

LES APPORTS DU COP AU FLUVIAL

« Le contrat d'objectifs et de performance (COP) entre l'État et Voies navigables de France (VNF) a été signé le 30 avril 2021 et sa durée court jusqu'en 2029. Il prévoit des périodes de revoyure dont la première se déroule en ce moment » indique Thierry GUIMBAUD, directeur général de Voies navigables de France (VNF).

Le COP a été un virage pour l'établissement VNF :

- « Avec une multiplication par deux des investissements portés à 300 millions d'euros, encore cette année. Ce n'est probablement pas assez mais nous sommes à 98% de réalisation des investissements programmés ;
- Pour la gestion de notre domaine de manière modernisée avec le déploiement de l'automatisation, de la téléconduite avec la mise en place de centres comme celui de Waziers dans le bassin du Nord-Pas-de-Calais à partir de 2025 ;
- Pour notre maquette financière en favorisant la recherche de ressources propres, pour ne pas dépendre que du budget de l'Etat. C'est, par exemple, tout le travail d'évolution mené sur la redevance hydraulique ;
- Pour la gestion des ressources humaines dans le contexte de transformation des modes d'exploitation pour les agents. C'est un pacte social et des échanges avec les partenaires sociaux ».

Pour le directeur général, la période de revoyure « consiste à poursuivre toute cette énergie lancée par le contrat d'objectifs et de performance ». En termes de délai, « une signature pourrait avoir lieu à l'automne ».

UN RAPPROCHEMENT AVEC LES TERRITOIRES

« Comme je le dis toujours, VNF est un établissement national au service des territoires. On a voulu par ce contrat changer d'approche, la dynamiser, la généraliser. Si les territoires ne sont pas impliqués, le fluvial ne peut pas se développer.



Un canal n'a de valeur qu'avec les territoires, qu'avec les projets que peuvent avoir les territoires sur et autour du canal », a continué Thierry GUIMBAUD.

Le rapprochement avec les territoires, c'est-à-dire les régions, départements, EPCI, communautés d'agglomérations, de communes, constitue ainsi un autre « virage » dû au COP.

Les contrats avec les territoires peuvent prendre des formes diverses :

- concerner un projet particulier ;
- concerner une voie d'eau, on parle alors de « contrat de canal » ;
- concerner de nombreux acteurs d'un ou de plusieurs territoires, on parle alors de « contrat de territoire ».

« La dynamique est en train de s'étendre, selon le directeur général, il y a ce qu'on a signé avec la région Grand Est. Bourgogne-Franche Comté vient de se décider. Les contrats s'étendent du tourisme au transport, à la gestion en ressource en eau, aux énergies... ».

UNE NÉCESSAIRE COLLABORATION ENTRE LES ACTEURS

Pour Michel HEINRICH, président de la communauté d'agglomération d'Epinal et président du SCOT des Vosges Centrales : « Dès l'année 2000 j'avais décidé de structurer toute la politique touristique de l'agglomération autour du canal des Vosges, nous avons investi au travers du port d'Epinal tout d'abord puis nous avons créé des itinéraires de randonnées, une véloroute qui longe la totalité du canal. Cela démarrait plutôt bien avec une bonne fréquentation touristique, principalement du fluvestre, puis un arrêté préfectoral a décidé de passer la réserve du réservoir de 7 millions à 4 millions ce qui, ajouté à la sécheresse, a créé de grands moments de non-navigation et donc une chute de la fréquentation. Parallèlement le rapport Duron a indiqué que les canaux français peu navigués allaient être dénavigués, c'était pour nous

une catastrophe car c'était l'effondrement d'une grande partie de notre politique touristique qui était une véritable colonne vertébrale dans notre agglomération. »

« Nous nous sommes fortement mobilisés et simultanément la Région Grand Est s'est emparée du sujet pour éviter la dénavigation des canaux. Nous avons donc lancé une étude sur le développement économique et la mise en tourisme de ce canal et la région Grand Est a également travaillé sur une charte d'engagement avec VNF pour soutenir le financement des infrastructures. Nous avons décliné 10 axes et 43 actions et avons mis cela en musique au travers d'un contrat de territoire. Il nous ouvre des perspectives nouvelles : mise à niveau des ports, développement des bateaux promenades, des péniches hôtel, le tourisme industriel également ainsi que le transport par Freycinet au départ du port de Neuves-Maisons » précise Michel HEINRICH.



LE POTENTIEL FRET DES LIAISONS FLUVIALES INTERBASSINS

Pascal ROTTIERS, vice-président d'E2F et président du collège artisans : « Courant 2022, E2F et APLF ont mené une étude intitulée « Les liaisons fluviales interbassins : quels potentiels de trafics ? » qui est disponible sur le site de l'Ademe. Cette étude dresse un état des lieux des trafics fluviaux actuels sur ce réseau Freycinet ou « petit gabarit » et montre



les possibilités de développement en se fondant sur l'intérêt de chargeurs. Cette étude s'inscrivait dans la suite de la signature du COP et des propos autour de la « dénavigation » des canaux dans un contexte de dégradation de leur

état compte tenu d'un manque d'entretien et d'investissement. »

« Pour les territoires, le fret fluvial présente un aspect de transit : les bateaux passent sur les canaux mais ne s'arrêtent pas. Ce qui fait qu'on a du mal à sensibiliser les élus sur l'intérêt du fret fluvial dans leur région » précise Pascal Rottiers. « L'étude permet d'apporter des éléments chiffrés sur les trafics existants et potentiels sur deux liaisons nord-sud, les gains sociétaux du fret fluvial, les investissements nécessaires dans les infrastructures pour permettre la réalisation des flux de marchandises, la manutention... »

Selon le président du collège artisans :

- « La situation évolue, il y a encore peu de temps, on ne s'interrogeait pas : massification du fret sur le réseau grand gabarit, le tourisme sur le réseau Freycinet, les choses étaient cloisonnées ;
- On commence à revenir sur ce paradigme car l'infrastructure fluviale est disponible et qu'un bateau Freycinet transporte tout de même 250 tonnes, soit l'équivalent de 10 camions en moins sur les routes. Certes, le bateau met 20h alors qu'il en mettait 15h auparavant quand les infrastructures étaient entretenues ;
- Le modèle économique du fret fluvial sur le Freycinet est pertinent à partir du moment où les acteurs, chargeurs, transporteurs, sont présents, que les infrastructures sont en place : il n'y a aucune raison que cela ne fonctionne pas. Nous avons aussi des élus beaucoup plus attentifs dans le contexte des objectifs cruciaux liés au changement climatique ».

LA DIVERSITÉ DU TOURISME FLUVIAL

« Le tourisme fluvial irrigue les territoires avec des activités très diversifiées. On pense bien sûr aux promenades avec ou sans prestations et/ou restauration à Paris et dans d'autres grandes métropoles, Strasbourg, Lyon mais aussi sur les lacs comme à Annecy, sur la Charente... Il y a les paquebots de croisières mais aussi des péniches-hôtels qui permettent de découvrir le pays par la navigation sur des bateaux. La Covid a d'une certaine façon fait connaître davantage cette activité, nous avons redécouvert la France et ses richesses » indique Frédéric AVIÉRINOS, vice-président d'E2F et président du collège passagers.

« Et c'est en effet avec les territoires que nous avons des opportunités nouvelles de développement, certains territoires ont des volontés fortes de développement de nouvelles activités de tourisme fluvial.



Les compagnies que nous sommes sont en général de petites compagnies et lorsque l'ont vient nous voir pour nous demander de développer une activité ici ou là, c'est très bien, mais on ne va pas jusqu'au bout de la démarche. Il faut qu'aujourd'hui avec les territoires, avec VNF, il faut aller jusqu'au bout de la définition précise des projets, du business plan, de manière à pouvoir concrétiser ces projets. Et certains projets ne se concrétisent pas car ce dernier échelon n'est pas toujours franchi » précise le président du collège passagers.

GRAND TÉMOIN

M. Christophe Plassard, Député de la Cinquième circonscription de la Charente-Maritime, président du Groupe parlementaire « Fluvial, maritime et halieutique. »



Visualiser l'interview de M. Christophe Plassard.



DES EMPLOIS POUR LA VOIE D'EAU

L'observatoire de la branche des entreprises de transport en navigation intérieure, l'OPCO Mobilités a lancé une étude d'envergure à 360° sur l'emploi, la formation, l'insertion et les métiers dans la filière fluviale. L'occasion de présenter les premiers résultats lors de l'AG d'E2F et de pointer du doigt de premières préconisations pour favoriser l'attractivité de nos métiers fluviaux.

INTERVENANTS

- Isabelle MAIMBOURG, directrice générale Adjointe, OPCO Mobilités
- Didier LEANDRI, président délégué général d'Entreprises fluviales de France

ATTRACTIVITÉ DES MÉTIERS ET ACCOMPAGNEMENT

Pour Didier LEANDRI, président d'Entreprises fluviales de France (E2F) « La question de l'attractivité est centrale pour notre filière, le déficit d'emplois est important, il y a seulement 8 000 emplois dans la branche de la navigation intérieure. »

« Il est de notre responsabilité d'organisation patronale d'accompagner nos entreprises sur ce sujet, de leur donner les clés d'un accès simplifié à des candidats potentiels, des demandeurs d'emplois. [...] On a l'habitude de dire que nos métiers possèdent des atouts indéniables, oui mais voilà personne ne le sait. Il s'agit de faire connaître ces atouts, les mettre en valeur, de donner envie aux jeunes et aux moins jeunes, de nous rejoindre. »

« Je suis heureux de ce travail avec l'OPCO Mobilités, l'étude d'attractivité qui vise à objectiver la situation que vivent nos entreprises, à observer les pratiques, à essayer de mutualiser les meilleures de ces pratiques et de conduire une action volontariste pour attirer les talents et les fidéliser, ce qui est également un défi [...] L'OPCO Mobilités est en formation de combat aux côtés de nos branches pour gagner cette bataille de l'emploi » indique Didier LEANDRI.

ÉTUDE SUR L'ATTRACTIVITÉ DES MÉTIERS DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE

« L'OPCO Mobilités représente 1 600 000 salariés, 140 000 entreprises de la mobilité. Ces branches ont toutes la même problématique : le recrutement, l'attractivité, l'emploi et le manque de compétences » indique Isabelle MAIMBOURG, Directrice Générale Adjointe de l'OPCO Mobilités.

« Nous avons mené une étude à 360° qui va interroger la totalité des acteurs, de l'emploi, de la formation mais également les salariés en poste, les salariés qui ont quitté leur poste ainsi que les employeurs, les organisations syndicales... et on va leur demander pourquoi ils sont venus dans cette branche, pourquoi ils en sont partis, pourquoi ils ne veulent pas y revenir et quelles sont les conditions d'attractivité qu'ils estiment pour ces métiers. »

Lors de l'Assemblée générale d'E2F, l'OPCO Mobilités livre une restitution intermédiaire de cette étude d'attractivité, centrée sur les entretiens qui ont été réalisés. L'étude s'est positionnée sur 3 axes : l'orientation, la formation et la fidélisation.

« Pour l'orientation, l'enjeu principal est la visibilité de l'accès aux formations de la navigation intérieure. On ne sait pas comment entrer dans vos métiers, à quelle porte taper. D'où l'importance de la visibilité par rapport à la branche et aux métiers. [...] Nous nous sommes rendu compte avec cette étude que les Pôles Emploi ne connaissent pas votre secteur et donc n'orientent pas vers votre secteur » précise la Directrice Générale.

« Suite aux premiers entretiens on constate que les organismes de formation ont des difficultés à remplir leur promotion, le sourcing se fait donc difficilement auprès de la jeunesse. Pour les personnes en reconversion, nous notons qu'il s'agit d'un réel vivier pour la filière fluviale, il faut l'accentuer car cela semble bien fonctionner pour les deuxièmes, voire troisièmes carrières. » L'OPCO a noté également que la filière fait face à une « bataille » à celui qui attrapera le plus de talents, d'où l'importance du sourcing qui favorise une chaîne vertueuse.

Pour Isabelle MAIMBOURG « Sur la partie formation, nous notons que la durée de formation peut être un frein à l'attractivité et à la possibilité d'avoir rapidement du personnel qualifié au sein de la Branche fluviale. [...] Dans les faits, plus vous êtes attractif, plus vous êtes connu ; plus vous êtes connu, plus vous êtes attractif et plus vous êtes attractif, plus vous avez de gens qui tapent à votre porte. »



« Actuellement la filière fluviale est davantage en train de « séduire », car aujourd'hui nous avons changé de prisme, le recrutement ça n'est plus X cv que j'analyse, c'est vraiment des opérations de séduction avec les jeunes et les moins jeunes que vous voulez faire entrer dans vos entreprises. »

« Le recrutement des formateurs est également une problématique, cela est valable dans beaucoup de branches, on a un manque de formateurs, parce que ce sont des personnels qualifiés et techniques. »

Sur l'étape 3 de fidélisation, « la situation est ambivalente car certains salariés aiment le fait de partir à bord des bateaux pendant plusieurs jours, d'autres non. Une notion est revenue très souvent dans les différents entretiens : la flexibilité offerte par les entreprises employeuses, l'adaptabilité des horaires et des conditions de travail » précise l'OPCO Mobilités.

« Concernant la notion de responsabilité sociale et environnementale, la filière a déjà un pied dedans, il faut continuer en ce sens, l'accentuer et avoir une organisation du travail qui vous permet d'être attractif aussi avec vos salariés qui sont en poste. [...] La fidélisation c'est aussi trouver le moyen de

rendre ses salariés actuels, ambassadeurs, acteurs de la cooptation dans vos entreprises. »

Les prochaines étapes de l'étude vont se concentrer sur la consolidation des entretiens et d'ici la fin de l'année 2023, l'OPCO Mobilités pourra présenter un livrable définitif avec un ensemble de recommandations pour la branche de la navigation intérieure.

SIGNATURE DE LA CHARTRE TOURISME

« Nous n'avons pas d'opposition à avoir entre un mode de transport ou un autre, nous avons des opérateurs avec plusieurs casquettes (fret/tourisme par exemple). A l'OPCO Mobilités nous nous sommes rendu compte qu'il y avait un aspect tourisme au sein de nombreuses branches de la mobilité. C'est pourquoi nous avons travaillé sur une Convention qui va nous permettre d'identifier les problématiques communes en termes d'emplois, de qualifications et de certifications, de formation, pour les salariés, les nouveaux entrants, les organismes de formation et pour les CFA » indique Isabelle MAIMBOURG.

« Plutôt que de faire des événements par branche, pourquoi ne pas en faire sur des thématiques transverses, comme le tourisme par exemple. L'idée est d'avoir une marque tourisme et de faire des événements centrés sur ce thème au travers des différentes branches concernées : transport fluvial, maritime, transport routier de voyageurs... afin de créer des opportunités inter-branches. »



Dans ce schéma, l'OPCO Mobilités est un « ensembleur » aux côtés des 5 branches concernées : Entreprises du voyage (EdV), Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV), Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE), Armateurs de France (AdF) et Entreprises fluviales de France (E2F).

TRANSITION ÉCOLOGIQUE

LE TEMPS DE L'ACTION

Le « verdissement » et la « décarbonation » ont été les thèmes de la dernière table-ronde de l'assemblée générale 2023 d'E2F. Opportunités de financement de la transition énergétique par les certificats d'économie d'énergie, stratégie d'Haropa Port, état des lieux des Engagements pour la croissance verte... autant de sujets qui ont été évoqués durant ces échanges.

INTERVENANTS

- Claire BARITAUD, directrice de l'Agence de l'Innovation pour les Transports
- Olivier DAVID, chef du service climat et de l'efficacité énergétique à la Direction générale de l'énergie et du climat
- Didier LEANDRI, président d'Entreprises fluviales de France
- François PHILIZOT, préfet, président du CoPil « Engagements pour la Croissance Verte »
- Stéphane RAISON, directeur général d'Haropa Port
- Lionel ROUILLON, directeur du développement chez Voies navigables de France

UNE TRAJECTOIRE À 2050

« Le secteur des transports représente 30% des émissions de gaz à effet de serre de la France. Il est dans une situation spécifique car ses émissions se sont certes stabilisées mais ne diminuent pas alors que l'effort de réduction d'ici à 2030 est élevé avec -55% par rapport aux niveaux de 1990 puis le bas carbone en 2050. Il faut tracer des trajectoires pour atteindre ces objectifs. Il faut jouer sur tous les leviers : électrification, sobriété... », a rappelé Olivier DAVID, chef du service climat et de l'efficacité énergétique à la Direction générale de l'énergie et du climat.

« Le fret fluvial est une brique importante pour atteindre les objectifs. Il doit se développer massivement car c'est une solution de sobriété », a-t-il ajouté en évoquant les dispositifs d'aides



au financement disponibles en lien avec les certificats d'économie d'énergie (CEE) dans le cadre du programme Remove « qui peut permettre d'accélérer » la transition énergétique du fret fluvial.

Une « fiche CEE fret fluvial » pourrait être disponible à l'automne, sur le modèle de celle dédiée au fret ferroviaire. Elle est destinée aux chargeurs utilisant le transport routier de marchandises afin de leur envoyer un signal prix pour qu'ils basculent sur la voie d'eau.

L'INNOVATION COMME MOYEN D'ACCÉLÉRATION DES TRANSFORMATIONS

« L'Agence de l'Innovation pour les Transports est multimodale, nous représentons les avancées en terme d'innovations, nous les accompagnons dans tous les modes de transport car c'est en décloisonnant et en pensant multimodal que nous parviendrons à décarboner » indique Claire BARITAUD, directrice de l'Agence de l'Innovation pour les Transports (AIT).

Pour l'AIT « l'innovation est un moyen d'accélérer les transformations de transition écologique mais aussi une opportunité pour transformer les compétences et métiers d'avenir. Les innovations fluviales sont au cœur de la transition écologique et l'AIT est présente pour accompagner et défricher des sujets qui ne sont pas encore structurés. Nous



pensons qu'il y a encore beaucoup de choses à faire dans l'innovation fluviale. Nous l'avons fait par exemple lors du programme France Mobilités pour les Jeux Olympiques, pour accélérer les innovations sur la voie d'eau. Les acteurs qui portent ces innovations ont besoin d'accompagnement sur la réglementation, sur le capital risque, sur la compétence, c'est ce que l'AIT apporte.»

« Aujourd'hui, il est nécessaire de penser système et pas uniquement décarbonation ou biodiversité. Il y a un mur de décarbonation à passer et il y a plein de bonnes idées dans d'autres secteurs d'activité, il faut s'en emparer » précise Claire BARITAUD.

LES ECV, LA FORCE DU COLLECTIF

Il est revenu au préfet François PHILIZOT, en tant que président du comité de pilotage, de présenter un état des lieux des Engagements pour la croissance verte (ECV) signé par des acteurs de la filière fluviale lors de l'AG d'E2F en 2021 :

- Pour l'électrification, « nous sommes entrés dans la phase du passage à l'acte » ;
- Pour les carburants alternatifs, « nous sommes en phase de recherche des voies et moyens pour la généralisation de leur utilisation » ;
- « Le cercle des signataires s'élargit : de nouveaux signataires rejoignent la dynamique » : Norlink, Medlink Ports, Batorama, la compagnie des Lacs d'Annecy, Soufflet/In Vivo, la CPP.



Pour le préfet, des interrogations demeurent :

- « Comment aller au bout de la mise en place de bornes électriques sur l'ensemble du réseau fluvial et dans les ports publics », des investissements étant prévus sur les axes Seine et Rhône-Saône ;
- « Comment faire en sorte que la filière fluviale ait facilement accès à l'HVO, un carburant qui intéresse aussi l'aérien. Et alors que le GNR reste aussi la solution la moins coûteuse ».

« L'ECV permet un travail collectif sur tous les sujets, d'avancer sur les diagnostics pour parvenir aux objectifs bas carbone étape après étape »,

conclut François PHILIZOT qui assure : « La prise de conscience collective et individuelle est faite par l'ensemble des acteurs, il y a une volonté de s'engager dans la transition environnementale ».

DÉCARBONER LE CORRIDOR AXE SEINE

« Dans un an, en juillet 2024, il y aura les Jeux Olympiques et la cérémonie d'ouverture sur la Seine, un temps exceptionnel de visibilité pour la filière fluviale française, de mise en valeur mais aussi un devoir d'exemplarité », a indiqué Stéphane RAISON, directeur général de Haropa Port. « La décarbonation est au cœur des missions de Haropa Port, au cœur du changement du système de transport. Ce secteur étant le seul dont les émissions ne diminuent pas », a-t-il continué.

« Construire un corridor décarboné de transport qui fasse peut-être passer la partie fluviale d'un temps ancien à un temps résolument très moderne », est le premier axe de la stratégie de « décarbonation » de l'établissement portuaire unique. Il s'agit aussi de « réindustrialiser très rapidement mais pas n'importe comment » le corridor que constitue l'axe Seine, en faisant là aussi un exemple de ce que peut être l'industrie « verte » de demain. Sachant que l'axe Seine est émetteur de 15% du total du CO₂ français.

Concrètement, Haropa Port avec VNF conduit un programme d'installation d'une centaine de bornes électriques avec l'objectif que la plupart soit disponible



et opérationnelle à la fin 2024, autrement dit toutes ne seront pas présentes pour les JO. L'électrification concerne aussi les quais du grand port maritime du Havre pour une chaîne logistique « décarbonée » sur l'ensemble de ses maillons.

Le déploiement de stations multi-énergies dans les plates-formes « majeures » de l'établissement portuaire unifié, que sont, entre autres, Bonneuil-sur-Marne ou Gennevilliers constitue le deuxième axe de la stratégie de Haropa Port. A Gennevilliers, Engie a été retenue pour l'installation d'une station qui va proposer de l'hydrogène, du GNL, du GNV, de la recharge électrique.

« Avec ce révélateur que va être la cérémonie des JO, si on n'avait pas de bornes électriques à quai, pas de stations multi-énergies, si on n'accompagnait pas le mouvement de transformation du transport fluvial, on finirait par rater finalement une sorte d'effet miroir sur la filière », selon Stéphane RAISON.

SE DOTER D'UNE FEUILLE DE ROUTE

« Avec l'étude FLUENT menée par VNF, nous avons réussi à nous donner une feuille de route. Nous avons deux impératifs : les accords de Mannheim qui imposent une baisse des niveaux de CO₂ et le Green Deal » indique Lionel ROUILLON, directeur du développement chez VNF.

Pour VNF la question était double, il s'agissait de définir les orientations pour :

- les périodes à quai, car on sait par exemple qu'un paquebot passe 70% de son temps à quai ;
- et en période de mobilité.

« L'étude nous a permis de préciser que pour les bateaux dits « légers » l'électricité ou l'hybride est la solution à privilégier. Pour les grandes distances ou des trajets non récurrents, les solutions s'orientent davantage vers les carburants alternatifs avec à horizon 2050 l'hydrogène ou le méthanol. »



« À horizon 2035 où une baisse assez significative de CO₂ est déjà à réaliser, d'autres hypothèses ont été étudiées. Les pistes s'orientent davantage vers du HVO ou du BTL. Reste une attention

particulière à porter sur la baisse effective des émissions car si notre objectif est la décarbonation, il faut l'effectuer sur l'ensemble du cycle de vie. » précise Lionel ROUILLON.

LES CEE, UNE MANNE FINANCIÈRE À SAISIR

Annoncé en mars 2022, le programme de certificat d'économie d'énergie Remove (pour REport MOrdal et VERdissement) peut financer des opérations de report modal de fret vers les transports massifiés (fluvial, ferroviaire, cabotage maritime), et des projets de « verdissement » c'est-à-dire de transition énergétique des flottes et

moyens de manutention. VNF et E2F sont porteurs associés du Programme.

« A travers ce programme, nous allons mener des actions de sensibilisation, de formation des acteurs de la chaîne logistique, nous allons financer des opérations pilotes de report modal en compensant les ruptures de charge. Le tout est financé par les certificats d'économie d'énergie, un dispositif que nous avons trop longtemps ignoré pour accompagner la transition énergétique du fluvial » précise Didier LEANDRI. Le lancement d'appels à projets dans le cadre du programme Remove est prévu à l'automne.



« La mise en place d'un « guichet » nommé GATE (pour Groupe d'Appui pour la Transition Energétique) est l'une des mesures prévues dans le cadre de ce programme. Gate a pour objectif d'accompagner les transporteurs fluviaux voulant s'engager dans un projet de « verdissement ». Il va démarrer son activité à la rentrée et fournir une ingénierie technique pour laquelle 6 bureaux d'étude ont été sélectionnés » indique Didier LEANDRI.

GRAND TÉMOIN

Mme Marie Bozzoni, Directrice générale de Vedettes de Paris.



Visualiser l'interview de Mme Marie Bozzoni.



INTERVENTION THIERRY COQUIL

Directeur Général, direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM)

« Je souhaitais être présent pour vous témoigner de l'importance du secteur fluvial pour le Ministère, pour le Ministre [...] le fluvial est essentiel pour la décarbonation de notre économie, mais le fluvial n'a pas que cette vertu, il est essentiel pour que la logistique fonctionne, nous l'avons bien vu pendant la crise de la Covid-19 » introduit M. Thierry Coquil.

« Le fluvial permet également une organisation logistique économe en énergie et en foncier et, au-delà de ça, il y a également le tourisme fluvial, les vertus hydrauliques, l'eau apportée pour l'énergie, pour l'approvisionnement, le patrimoine culturel qu'il représente. Le fluvial a beaucoup de vertus et nous sommes là pour vous aider à le développer. »

« Nous ne sommes pas là qu'avec des mots car lorsque l'on regarde ce qui a été fait sur la décennie 2020-2030 il y a un réinvestissement dans le fluvial qui est massif (CPER, canal Seine-Nord Europe, plan de relance...). Nous serons à 3 milliards d'euros d'investissement, c'est considérable. C'est un pari fort. [...] Il faut certainement que nous continuions pour que ces investissements soient effectivement productifs, car il y a des dissonances entre ce que d'un côté nous voulons et de l'autre ce que nous avons. Vous êtes légitimes à attendre que l'infrastructure soit au rendez-vous, parce que vous ne développerez pas votre activité si la performance du réseau n'est pas complète. Je crois qu'il y a eu beaucoup de progrès, continuons en ce sens, soyons confiants, l'orientation est la bonne » précise le directeur général.

« Le lien avec les ports est également essentiel et le lien avec le ferroviaire également. Il y a un travail à mener où il ne faut pas opposer fluvial et ferroviaire, ça n'a aucun sens, le sujet c'est d'aller faire du report modal massifié, essayons d'oeuvrer en ce sens. »

Selon M. Thierry Coquil « Le fait que le transport fluvial soit vertueux est une bonne chose, le fait

de le rendre encore plus vertueux est une nécessité. Il faut renforcer son avantage et son image. [...] La filière est petite donc il est compliqué pour les opérateurs de faire face à ces enjeux, il faut qu'on s'organise collectivement pour vous aider. [...] Il faut sortir d'une forme "d'entre-soi", oser aller chercher des solutions qui existent, comme cela a été fait pour les CEE, et qui peuvent nous aider à aller plus loin. »



D'un côté moins encourageant, nous avons également noté la façon dont ont été gérées les grèves de début d'année, cela nous a montré qu'il faut que nous progressions sur ce sujet. Le fait que le Rhône ait été fermé pendant plus de 15 jours est inadmissible. [...] La production électrique est essentielle mais ça ne doit pas être exclusif. »

« La question des compétences est également un point tout à fait majeur, ce sujet va être de plus en plus important pour les entreprises [...] Il faut réfléchir à une reconstruction de la compétence au niveau des branches, s'adosser à d'autres pour être capable de capter du flux de jeunes. Peut-être nous côté État devons encore plus nous investir sur ce sujet » indique le Directeur général.

En conclusion, M. Thierry Coquil précise « Enfin, je pense que nous aurions tout intérêt à l'automne à essayé de trouver un cadre, à construire une feuille de route. Ce travail nous permettrait de donner de la visibilité, de mobiliser les énergies des uns et des autres, de mieux identifier les vraies priorités. Cela aiderait à structurer la filière pour peser vis à vis de l'État, des chargeurs et de l'ensemble des acteurs privés et publics. Il faut que nous vous accompagnions dans tout cela. »