

Compte-rendu* du petit déjeuner/débat APR, Cercle Européen, 1 rue Massenet, 67000 Strasbourg.		
Date	Thème	Intervenant
17 février 2006	La navigation fluviale en Europe	Jean-Marie WOEHLING (secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin)
Rédaction : Sophie Lemmel		

\* Accédez aux autres comptes-rendus disponibles sur notre site <http://www.apr-strasbourg.org/>  
et inscrivez vous pour recevoir toute l'information APR.

L'APR accueille Jean-Marie WOEHLING, secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

### **Création et missions de la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin**

La Commission centrale est une des plus vieilles institutions internationales de droit public. Elle a été créée en 1815 par le Congrès de Vienne pour garantir la liberté de navigation. Elle est héritière de la convention de l'octroi du Rhin (1804) qui organisait la navigation fluviale sur le Rhin.

Elle avait un objectif de prospective lors de sa création et a notamment participé aux réflexions sur la réalisation physique du Rhin que l'on connaît aujourd'hui. Les travaux réalisés permettent aujourd'hui la circulation de bateaux de plus de 4000 tonnes.

1<sup>ère</sup> mission de la Commission : organiser l'aménagement du Rhin pour de multiples raisons : sanitaires, gains d'espace, production d'énergie, navigation.

On n'avait pas encore conscience qu'un processus « diabolique » était mis en route. La régulation du Rhin accélérerait en effet l'activité érosive combinée à un effet de drainage aux abords et une baisse du niveau de la nappe phréatique.

Vers 1850, la navigation était déjà perturbée. Il n'y avait d'ailleurs plus de navigation vers Bâle dès la moitié du 19<sup>ème</sup> siècle.

Le premier bateau moderne est arrivé à Bâle en 1904. Il a fallu réaliser des barrages pour arrêter le processus d'érosion.

A partir de 1900, tous les 20 ans, un barrage a été construit.

Le processus continue jusque dans les années 1960. Le dernier barrage construit fût celui de Iffetzheim (Baden Württemberg).

2<sup>ème</sup> mission de la Commission : aménager juridiquement le Rhin. L'Acte de Mannheim de 1868 a permis de supprimer les octrois et de créer une réglementation, véritable liberté juridique de navigation pour tous sur le Rhin.

A noter que le siège de la Commission se trouvait au départ à Mayence. Les délégués français s'intéressant de trop près aux fortifications de Mayence, le siège a été déplacé à Mannheim vers 1860. Lors du traité de Versailles - après la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale - , la France a installé la Commission à Strasbourg (depuis 1920).

3<sup>ème</sup> mission de la Commission : organiser la prospérité économique de la navigation fluviale

Le transport fluvial est en crise structurelle permanente. S'ajoute à cela un problème permanent de modernisation de la flotte. Le renouvellement est difficile car il y a situation d'inégalité entre les petits transporteurs et les grandes entreprises de chargement. Il est difficile de faire prévaloir un prix satisfaisant pour les transporteurs, pour la plupart de petites entreprises. Des discussions ont eu lieu au sein de la Commission centrale sur ce sujet.

Sur d'autres canaux, un autre système est mis en place : un bateau est choisi à tour de rôle au prix fixé par une autorité administrative.

Récemment, un système plus perfectionné a été mis en place : le système de l'assainissement structurel ou règle du vieux pour neuf. Pour liquider l'excès de flotte, une taxe imputée aux bateaux neufs est créée pour financer le départ des vieux bateaux. Cela revient à dire: quand on a un tonnage neuf, on en détruit un équivalent. Ainsi, la flotte a pu être renouvelée. Il a été mis fin à ce régime en 2003.

Aujourd'hui, le marché est roi.

Dans les années 1960, la Commission européenne et la Commission centrale étaient en conflit car cette dernière appliquait la loi du marché alors que la Commission européenne aurait préféré des régulations réglementées. Les modes économiques ont changé. Depuis lors, la Commission européenne est devenue plus libérale.

Dans les années 1990, les principes applicables sur le Rhin (libre navigation, libre fixation des termes du contrat, liberté de choix du navigateur, etc...) ont été étendus à l'ensemble de l'Europe.

Cela s'est traduit par une concurrence accrue et donc par une baisse plus forte des prix du transport. L'on a également constaté un retour de l'intérêt pour la navigation intérieure. Cela fait suite à une période (1960-1980) d'effondrement du transport fluvial sur les fleuves autres que le Rhin.

### *Quelques chiffres...*

Aujourd'hui, la répartition du partage modal pour l'ensemble de l'Europe est la suivante :

- Route : environ 80%
- Fer : environ 12 à 14%
- Voies navigables : environ 6/7%

Le développement des conteneurs a rendu les trois modes concurrentiels. Les conteneurs sont devenus les instruments de la globalisation. Ils permettent de réduire le coût du transport sur une destination lointaine. Il s'agit du grand secteur en développement en matière de transport.

Sur le Rhin, le secteur est stable : produits pétroliers, métalliques, sidérurgiques, charbon etc... sauf le conteneur dont l'accroissement est très fort depuis dix ans.

On connaît une augmentation à deux chiffres des quantités transportées depuis 10 ans sur les voies fluviales européennes.

A la hauteur de Lauterbourg, environ 25 millions de tonnes circulent sur le Rhin. C'est l'équivalent d'une autoroute. A la frontière germano-néerlandaise, il faut multiplier le trafic par 10.

La nouvelle ligne ferroviaire entre Rotterdam et l'arrière pays vers Duisburg, permet une capacité de transport maximale équivalente à 10 bateaux en circulation permanente.

Sur le Rhin, circulent environ 300 millions de tonnes de marchandises, à savoir autant que le flux annuel de marchandises transportées par la Bundesbahn sur l'ensemble du territoire allemand.

Le trafic à Bâle est de 8 millions de tonnes. C'est peu et à la fois beaucoup. Car il s'agit de 15% de toutes les importations de produits lourds pour toute la Suisse.

En Alsace, le partage modal (source ORTAL) est le suivant :

- fluvial 2%
- fer 4%
- routier 82%

### *Fluvial et fer...*

Si la part du fret fluvial reste à peu près stable, aujourd'hui, nous sommes encore très loin d'une alternative à la route – par le fer – pour le transport des marchandises. La part du fret ferré ne cesse de baisser. En Allemagne, la Bundesbahn se bat davantage pour le fret qu'en France...

Quelques grands problèmes sont à résoudre pour le fer :

- les infrastructures : la concurrence entre voyageurs et marchandises et la question de la saturation de certaines lignes. Dans l'absolu, il faudrait deux réseaux distincts pour assurer un fonctionnement correct ;
- les systèmes de chemin de fer restent très cloisonnés au niveau national. Pour en faire un réseau européen, il faudra entre 20 et 25 ans.

Le transport fluvial quant à lui est un mode international par principe. Les transports de caractère international y concernent plus de 50% des flux totaux.

- le fer est un mode techniquement lourd, à confier à une organisation. Il est lent, lourd et coûteux de constituer un train. Le bateau est également un mode de transport de masse, mais le transport par conteneurs est plus souple pour charger/décharger et organiser des navettes. Peu de régulation administrative est nécessaire. Les autorités publiques interviennent pour peu de choses. Elles fixent les normes minimales (construction de bateau, circulation, sécurité...), le reste relève de la compétence des transporteurs.

### **Perspectives d'avenir du transport fluvial**

Beaucoup vantent le mérite du transport fluvial :

- mode peu coûteux ;
- capacités sur le Rhin largement suffisantes pour permettre le doublement du trafic ;
- vertus écologiques (économies d'énergie, peu de pollutions) ;
- mode sûr notamment pour le transport des produits dangereux.

Aspects plus difficiles :

- l'intermodalité : le coût de transbordement (chargement/déchargement) est équivalent au coût de transport ;
- la mise en place est complexe : elle suppose une coordination fine d'une pluralité d'acteurs ;
- la route reste le mode de transport le plus souple, le plus dynamique et réactif/rapide. Il est difficile d'offrir une alternative intéressante à la route, d'autant que les camions consomment de moins en moins et sont de plus en plus sûrs et propres.

Avenir de la voie d'eau : un développement est certain, mais dans la meilleure hypothèse, ce sera à même vitesse que le développement du transport en général. Il y aura peu de gain de part modale. Il s'agit déjà de conserver le taux actuel. Le transport va augmenter de + 75% d'ici à 2015. Si la voie fluviale augmente au même rythme ce sera déjà une bonne chose.

Pour prendre de la part modale à la route, il faudrait une tarification directive, lourde pour la route et plus légère pour le fer et le fluvial. C'est improbable. Les lobbys de la route sont plus importants.

\*\*\*

Suite aux questions des personnes présentes, Jean-Marie WOERHLING a apporté les compléments suivants :

- Actuellement, le niveau du Rhin a baissé. Cela a pour conséquence que les bateaux ne peuvent plus circuler en pleine charge. C'est probablement dû partiellement au changement climatique qui n'est pas sans créer des inquiétudes aux acteurs du transport fluvial. Le Rhin a toujours été réputé pour être stable. Aujourd'hui les périodes de basses eaux sont de plus en plus longues. Un risque d'aggravation est à craindre. Jusqu'à présent, il ne s'agissait que de quelques jours. Cela n'empêche pas la navigation, mais cela entraîne une limite de charge. Ce n'est valable qu'en aval, mais pas dans la partie aménagée/canalisée.
- Le capitalisme rhénan s'applique totalement sur le Rhin. Le milieu s'auto-gère très bien, sans besoin de régulation d'acteurs extérieurs privés ou publics. Une action coordonnée pourrait être possible en France pour lancer des projets notamment sur le Rhône. Un acteur est reconnu dans notre pays : Voies Navigables de France. VNF peut orchestrer la mise en route de projets. Sur le Danube par exemple, le libéralisme s'applique. Il n'y a aucune régulation. Personne ne veille à la continuité de l'activité. Se pose la question du rôle de la Communauté européenne. C'est une illusion que d'affirmer que ce qu'on ne peut pas faire, l'Europe le fera. La Communauté peut organiser le marché en supprimant les contraintes qui empêcheraient le marché de fonctionner. Mais elle ne peut créer d'infrastructures, faute de moyens (en ressources humaines et en moyens financiers). Dans le cadre du réseau TEN-T, de grands projets sont retenus. Deux concernent la navigation intérieure : Seine nord et Danube qui représente 2% de la masse globale. La Communauté intervient seulement à environ 10-20% de l'opération. Cela n'a pas d'effet décisif. Il n'existe pas de politique européenne des transports efficace. Le *shortermisme* domine les

décideurs économiques, politiques et mêmes les responsables administratifs. En effet, le mode de fonctionnement de la fonction publique cause une difficulté : auparavant, une personne faisait carrière sur 20 ans ; elle pouvait penser loin. Aujourd'hui, la mobilité demandée (env. tous les 3 ans) entraîne la nécessité de produire des résultats immédiatement ce qui entrave une vision à long terme.

- Des entreprises localisées dans le port de Strasbourg n'utilisent pourtant pas l'infrastructure fluviale. Pour les convaincre de le faire, il faudrait que les coûts du transport routier soient plus importants. Il existe des plate-formes multimodales importantes. L'on a construit directement sur l'eau des usines qui n'en ont pas besoin.
- Un autre problème du développement du fluvial est la prise de conscience écologique. La voie d'eau est tabou du point de vue écologique. L'eau, c'est la pureté. Or, pour faire du transport sur la voie d'eau, il est nécessaire d'aménager, d'où l'opposition des milieux environnementaux alors même qu'ils sont favorables à la construction de voies ferrées, grandes consommatrices d'espace. WWF s'est montrée hostile aux aménagements même lorsque la preuve a pu être apportée du respect de l'environnement. Les acteurs de WWF souhaitent revenir à un état naturel.
- Une autorité pour l'aménagement du territoire est nécessaire. En Allemagne, des documents de planification souples existent. En France, il serait nécessaire de définir un chef de file.
- La manière de fixer les règlements techniques en matière de transports est largement dépolitisée. Pour créer une règle, une réunion d'experts, représentants les différents Etats membres, se tient pour discuter jusqu'à élaboration d'une règle. La constatation d'un consensus est traduite en norme. Comme les Etats ont participé à son élaboration, ils ont le sentiment qu'il s'agit d'une « bonne norme ». Il devient plus aisé de faire respecter la norme. Il faudrait toutefois un système de sanctions plus efficaces et plus contraignantes. Car comme pour le routier, les instruments de contrôle manquent.
- Aujourd'hui, il serait nécessaire d'anticiper les besoins en transport fluvial sur 30 ans. Car c'est le temps requis pour préparer une infrastructure. Or, on aurait le temps actuellement. Pourtant, il ne se passe pas assez d'initiatives. Et le jour viendra où la nécessité se fera sentir. On réalisera alors en cinq ans ce qui aurait dû prendre plus de temps ce qui ne sera pas sans conséquence sur la qualité de la préparation.
- Aujourd'hui les transporteurs ne peuvent plus se permettre d'être spécialisés dans un mode de transport. La transversalité est requise.
- Le renouvellement des cadres du fluvial est un souci. Il n'y a pas de relève alors que les cadres aujourd'hui ont la cinquantaine. Les conditions de travail sont différentes à celles d'un emploi classique. Les modes de recrutement et de formation ne sont plus adaptés. Un bon batelier aujourd'hui n'est plus seulement un technicien, mais également gestionnaire.

- Un réseau fluvial européen, un mythe ? Dans une partie de l'Europe, les conditions géographiques sont favorables à la constitution d'un tel réseau (sur les canaux notamment). Le fluvio-maritime va changer le transport fluvial. Il sera nécessaire d'avoir des bateaux qui passeront d'un fleuve à une navigation côtière. Ca existe déjà, mais pour le moment, c'est marginal.