

De l'importance de la promotion du transport fluvial

Léon ORBAN
Directeur de l'OPVN

Plan de l'exposé

- Croissance mondiale du trafic et encombrements de circulation
- Aspects environnementaux
- Réponse aux défis
- Conclusions

Croissance du trafic

- Évolution générale à l'échelle européenne (EU-25) 2000 = 100

Année	Traffic (2000 = 100)
1990	85
1995	85
2000	100
2005	110
2010	125
2015	140
2020	155
2025	170
2030	180

(source : EU Energy and Transport)

Croissance du trafic

- Évolution attendue à l'échelle belge - marchandises générales

Année	Voie d'eau (millions de t/an)	Rail (millions de t/an)	Route (millions de t/an)
1970	10	10	15
1980	10	10	20
1990	10	10	25
2000	10	10	30
2010	14	14	42

Projections de 2010 par rapport à 1970 :
 - Voie d'eau : +14 %
 - Rail : +9 %
 - Route : +28 %

(source : DG TREN statistical pocket book 2002)

Croissance du trafic

- Évolution attendue à l'échelle belge - marchandises générales

Mode	2000 (millions de t/an)	2020 (millions de t/an)
Route	50	72.5
Voie d'eau	8	11.36

Projections de 2020 par rapport à 2000 :
 - Route : +45 %
 - Voie d'eau : +42 %

(source : DG TREN projection nov 2005)

Croissance du trafic

Année	Évolution passée (millions)	Projection linéaire (millions)	Projection de 10% par an (millions)
1995	2000000	2000000	2000000
1996	2500000	2500000	2500000
1997	3000000	3000000	3000000
1998	3500000	3500000	3500000
1999	4000000	4000000	4000000
2000	4500000	4500000	4500000
2001	5000000	5000000	5000000
2002	5500000	5500000	5500000
2003	6000000	6000000	6000000
2004	6500000	6500000	6500000
2005	7000000	7000000	7000000
2006	7500000	7500000	7500000
2007	8000000	8000000	8000000
2008	8500000	8500000	8500000
2009	9000000	9000000	9000000
2010	9500000	9500000	9500000
2011	10000000	10000000	10000000
2012	10500000	10500000	13000000

Nombre de conteneurs entrés ou sortis du port d'Anvers par voie maritime

Capacité de croissance des différents modes

- **Trafic routier**
 - saturé, surtout dans les grandes agglomérations (Bruxelles, Anvers, ...)
 - nouvelles routes et autoroutes peu probables
 - investissements onéreux
 - modification des plans de secteur
 - restrictions d'utilisation
 - limitations de vitesse
 - sécurité




Capacité de croissance des différents modes

- **Trafic ferroviaire**
 - proche de la saturation
 - nouveaux investissements coûteux
 - nouvelles lignes improbables
 - 2^e accès au port d'Anvers
 - mise en service pas avant 2012



Capacité de croissance des différents modes

- **Trafic fluvial**
 - Seul mode à pouvoir doubler son trafic sans investissements importants
 - 85 % du réseau wallon au gabarit de 1350 T et plus
 - liaison vers Anvers au gabarit de 2 x 4500 T
 - élargissement programmé entre Wijnegem et Anvers pour améliorer le passage des convois poussés
 - liaison vers la France
 - dorsale wallonne
 - canal du Centre et Strépy-Thieu
 - projet du canal Seine – Nord – Europe



Obstacles au développement fluvial


- **Concurrence intermodale**
 - Transport routier bradé
 - faillites
 - concurrence internationale



Obstacles au développement fluvial

- **Concurrence intermodale**
 - Transport ferroviaire hyper subventionné et soutenu par un lobby puissant
 - subsides au transport de conteneurs
 - aides européennes beaucoup plus importantes que pour le transport fluvial
 - RTE-T : 30 projets

- 18 ferroviaires	- 3 bimodaux R-F
- 4 routiers	- 1 aérien
- 1 divers (Galileo)	- 1 maritime (autoroutes mer)
- 2 fluviaux (axe Rhin/Meuse-Main-Danube + Seine Nd Europe)	



Obstacles au développement fluvial

- **Inadaptation des infrastructures**
 - accessibilité de la voie d'eau
 - hauteur libre sous les ponts




Obstacles au développement fluvial

- Mauvaise implantation des sites de production
 - situés en bordure de la voie d'eau, mais n'utilisant pas le transport fluvial
 - gaspillage de « terrains mouillés »
 - empêche l'accès à des utilisateurs potentiels
 - situés loin de la voie d'eau
 - coût de rapprochement + rupture de charge
 - autre mode plus intéressant
 - absence de « plan de transport de marchandises » incluant le transport fluvial, surtout si les marchandises s'y prêtent (trafic de masse, trafic régulier)
 - exemple : plan de déplacement de personnel

Obstacles au développement fluvial

- Anciennes habitudes ignorant le transport fluvial
 - transporteur routier habituel
 - prise en compte facile de la totalité du trajet
 - résistance au changement des décideurs



Plan de l'exposé

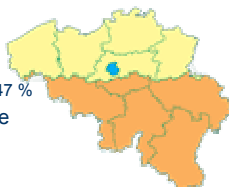
- Croissance mondiale du trafic et encombrements de circulation
- Aspects environnementaux
- Réponse aux défis
- Conclusions

Énergie et environnement

- Protocole de Kyoto
 - signé en 1997 et applicable depuis le 16 février 2005
 - vise à réduire, à l'échelle planétaire, l'émission de gaz à effet de serre (GES) afin de combattre le réchauffement climatique
- Au niveau européen
 - premier objectif de réduction de 8 % par rapport à 1990
 - période de réalisation : entre 2008 et 2012
 - objectif suivant plus drastique : 15 à 30 % par rapport à 1990

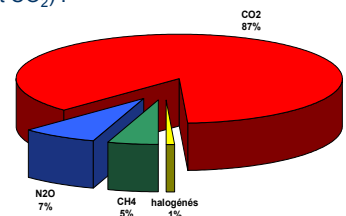
Énergie et environnement

- Au niveau belge
 - premier objectif de réduction de 7,5 % par rapport à 1990, soit de 20 à 25 % par rapport à 2000
- Répartition régionale
 - Région wallonne : - 7,5 %
 - Région flamande : - 5,2 %
 - Région Bruxelles Capitale : + 3,47 %
- Déficit à combler par l'achat de droits d'émission



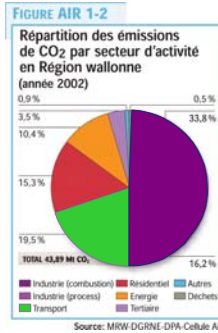
Énergie et environnement

- En Wallonie, les émissions de GES en 2002 sont réparties entre les composants suivants (mesurés en équivalent CO₂) :



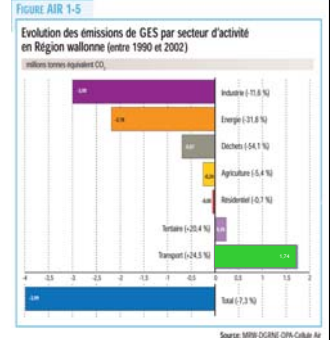
Énergie et environnement

- Les émissions de CO₂ sont dues d'abord
 - aux processus industriels (50 %)
 - puis au secteur du transport (19,5 %)



Énergie et environnement

- Évolution négative
 - industrie (-11,6 %)
 - énergie (-31,8 %)
 - déchets (-54,1 %)
 - agriculture (-5,4 %)
 - résidentiel (-0,7 %)
- Évolution positive
 - tertiaire (+20,4 %)
 - transport (+24,5 %)
- Bilan global
 - -7,3 %



Énergie et environnement

- Constat
 - Le secteur industriel réalise des économies de CO₂ dans ses processus de fabrication
 - favorisé par les accords de branche
 - secteurs chimique, verrier, sidérurgique, carriier, alimentaire, cimenteries, papeterie, ...
 - Par contre, les émissions continuent de croître dans le domaine des transports, 2^e secteur en importance pour l'émission des GES
 - Le bilan global de -7,3 % est insuffisant, surtout si l'on tient compte de l'augmentation prévisible des besoins en transport

Plan de l'exposé

- Croissance mondiale du trafic et encombrements de circulation
- Aspects environnementaux
- Réponse aux défis
- Conclusions

Les réponses apportées pour faire face à ces défis

- Par la batellerie
- Par les industries
- Par la Région wallonne
- Par l'Europe

La réponse du secteur de la batellerie

- Adaptation de la flotte
 - bateaux modernes équipés de moteurs de dernière génération
 - adaptés à tous transports, même spécialisés
- Formation des bateliers
 - école de batellerie
 - formations pour adultes (avec Forem et OPVN)
 - programme de gestion informatisée des entreprises
 - NTIC



La réponse des industries

- Prise en compte du transport fluvial dans la chaîne logistique
- Équipement en matériel de transbordement



La réponse de la Région wallonne

- Création de l'OPVN en 1995
- Membre fondateur d'INE en 2001
- Membre du « Cluster Transport et Logistique » et de ses différents Pôles
- Efforts continus des différentes administrations
 - MET
 - MRW
 - Ports autonomes

La réponse de la Région wallonne

- Amélioration de l'infrastructure fluviale
 - réouverture du canal Pommerœul – Condé
 - 4^e écluse de Lanaye
 - nouvelle grande écluse à Ivoz-Ramet
 - plates-formes multimodales
 - dispositifs d'accostage
 - remplacement de certains ponts
 - équipements électromécaniques
 - services d'information fluviale



La réponse de la Région wallonne

- Aide au transport fluvial
 - suppression des droits de navigation
 - mesure du plan « Marshall » : 5 millions d'euros
 - plan wallon mis en œuvre par l'OPVN
 - 1996-1999
 - 2000-2003
 - 2004-2007



La réponse de la Région wallonne

- Plan wallon (de 1996 → 2005)
 - pour les bateliers
 - 295 dossiers introduits
 - investissement de 17.660.709 EUR
 - dont 3.483.711 EUR de subsides



La réponse de la Région wallonne

- Plan wallon (de 1996 → 2005)
 - pour les entreprises
 - 33 dossiers introduits
 - investissement de 8.492.868 EUR
 - dont 2.142.893 EUR de subsides
 - apport de 3,4 millions de tonnes à la voie d'eau en 2005
 - pour les exploitants de lignes à conteneurs
 - 1 dossier introduit



La réponse de la Région wallonne

- Contribution au désengorgement routier



La réponse de la Région wallonne

- Contribution à l'économie de CO₂ et de carburant
 - étude VITO : consommation d'énergie 3 à 6 x moindre que la route
 - J. Marchal (U. Lg) : émission de CO₂
 - 80 g / T.km pour camion
 - 18 g / T.km pour bateau
 - facteur d'économie de 4x ou 60 g / T.km
 - transport fluvial en Wallonie en 2005
 - 1 705 795 567 T.km
 - économie de 102.347 tonnes de CO₂

La réponse de l'Europe

- Marco Polo 2
 - favorise le transfert modal de la route vers
 - le rail
 - les voies navigables
 - la navigation à courte distance
 - 3 types d'actions
 - actions de transfert modal
 - actions à effet catalyseur
 - actions d'apprentissage en commun

La réponse de l'Europe

- Marco Polo 2
 - quelques conditions
 - dimension européenne (2 états membres au moins)
 - démarrage entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2007
 - durée maximum selon le type d'action : 24, 36 ou 48 mois
 - subside minimum selon le type d'action : de 250.000 à 1.500.000 €
 - transfert modal minimum de 250 millions de tonnes.km
 - seuils abaissés par rapport à Marco Polo 1 de façon à permettre la participation de petites entreprises de transport, par exemple fluviales

La réponse de l'Europe

- Marco Polo 2
 - quelques conditions
 - possibilité, pour les autorités régionales et locales, de participer dans des consortiums avec des PME
 - réduction des impacts négatifs sur l'environnement
 - durabilité des actions
 - budget prévu (2007-2013) : 400 millions d'euros

La réponse de l'Europe

- NAIADES
 - Communication de la Commission européenne sur la promotion du transport par voie navigable
 - Navigation intérieure : Actions et Développement en Europe
 - Adopté par la CE en janvier 2006
 - Validation par le Conseil des Ministres européens des Transports prévue en juin 2006

La réponse de l'Europe

● NAIADES

- Profonde analyse du secteur, large consultation des Etats membres et de l'industrie
- Volonté européenne de mettre en œuvre, dans la période 2006 – 2013, un plan d'action coordonné pour le développement du transport par voie navigable : une première
- Concours des Etats membres, de la profession, de l'industrie et autres responsables du secteur

La réponse de l'Europe

● NAIADES

- 5 thématiques interdépendantes pour arriver à une politique globale de développement du transport par voie navigable :
 - développer les marchés
 - améliorer la flotte
 - développer l'emploi et les compétences dans le secteur
 - asseoir l'image de marque
 - développer et entretenir les infrastructures

La réponse de l'Europe

● NAIADES

- Suivi de l'élaboration de mesures concrètes via la Fédération INE



- Pour OPVN et Région wallonne, excellente base pour l'élaboration de (nouvelles) mesures régionales destinées à assurer un développement maximal et harmonieux du transport fluvial en Wallonie (nouveau « Plan wallon » après le 31-12-2007)

Plan de l'exposé

- Croissance mondiale du trafic et encombrements de circulation
- Aspects environnementaux
- Réponse aux défis
- (plaisante parenthèse)
- Conclusions

Navigation de plaisance

- Équipement en infrastructures fluviales (DG2)
 - port de Thieu (catways)
- Équipement en infrastructures « touristiques » (CGT)
 - port d'Ittre (capitainerie)
- Promotion du tourisme fluvial
 - baptêmes de l'eau
 - mai 2005 à Liège
 - septembre 2006 à Mons



Plan de l'exposé


- Croissance mondiale du trafic et encombrements de circulation
- Aspects environnementaux
- Réponse aux défis
- Conclusions

CONCLUSIONS

- La promotion du transport fluvial, c'est l'affaire de tous car il reste beaucoup à faire
 - au niveau européen
 - continuer, via INE, à encore mieux faire connaître le transport fluvial auprès des autorités européennes qui doivent lui donner les moyens nécessaires
 - subsides au RTE-T fluvial
 - harmonisation de la réglementation (Rhin, Danube, autres voies, équipage des bateaux, temps de conduite, ...)
 - internalisation des coûts externes
 - subsides Marco Polo plus accessibles au secteur fluvial (abaissement des seuils)

CONCLUSIONS

- La promotion du transport fluvial, c'est l'affaire de tous car il reste beaucoup à faire
 - au niveau belge
 - favoriser l'accès à la profession de batelier
 - durée des études
 - fréquence des examens
 - localisation des examens et délivrance des documents en Wallonie



CONCLUSIONS

- La promotion du transport fluvial, c'est l'affaire de tous car il reste beaucoup à faire
 - au niveau wallon
 - intensifier la politique de mobilité et d'environnement basée sur le transport fluvial
 - reconduction du « plan wallon » pour 2008-2011
 - accords de branche en matière de transport
 - réservation des terrains « mouillés » pour les activités liées au transport fluvial
 - améliorer les conditions de navigation et les équipements portuaires
 - sensibiliser un public le plus large possible
 - assurer la pérennité de la profession et une dynamique entrepreneuriale




CONCLUSIONS

- La promotion du transport fluvial, c'est l'affaire de tous car il reste beaucoup à faire
 - au niveau des entreprises
 - examiner un schéma logistique avec transport fluvial
 - s'ouvrir à la voie d'eau
 - transborder ses habitudes
 - « mental shift »



CONCLUSIONS

- La promotion du transport fluvial, c'est l'affaire de tous
- Poursuivons nos efforts



OFFICE DE PROMOTION DES VOIES NAVIGABLES

Merci de votre aimable attention.

Pour tous renseignements, contactez-nous

Rue Forgeur, 2
4000 LIÈGE
BELGIQUE

courriel : opvn@met.wallonie.be
internet : www.opvn.be

