

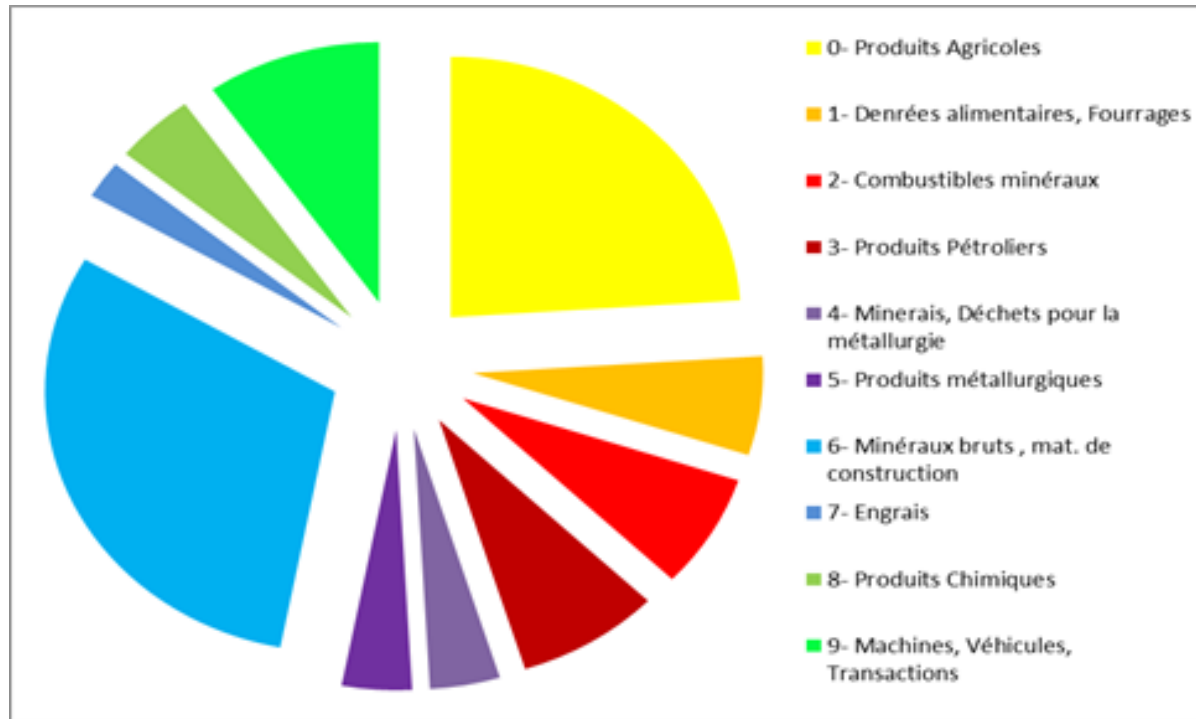


ACCORD CADRE
POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIAL
DES CÉREALES, DES OLEO-PROTEAGINEUX,
DES COPRODUITS ET ENGRAIS

10 Octobre 2012

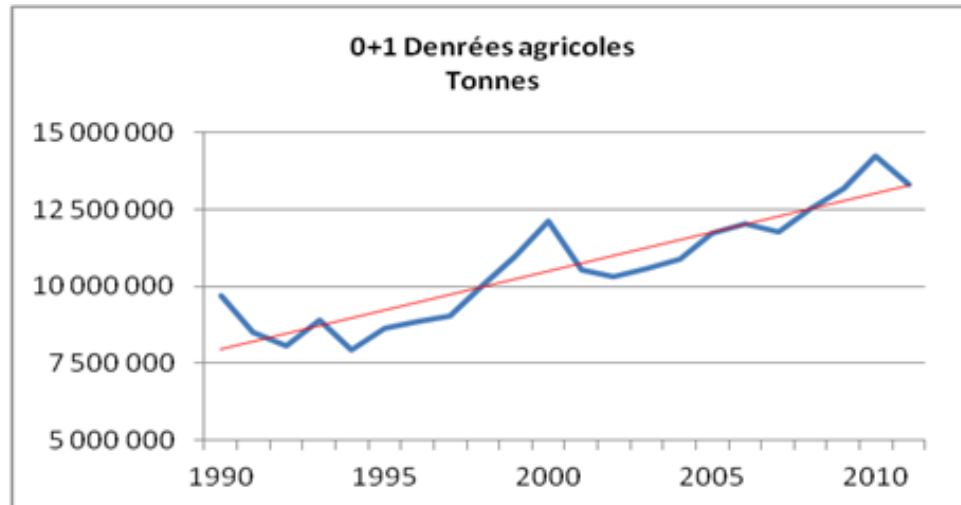
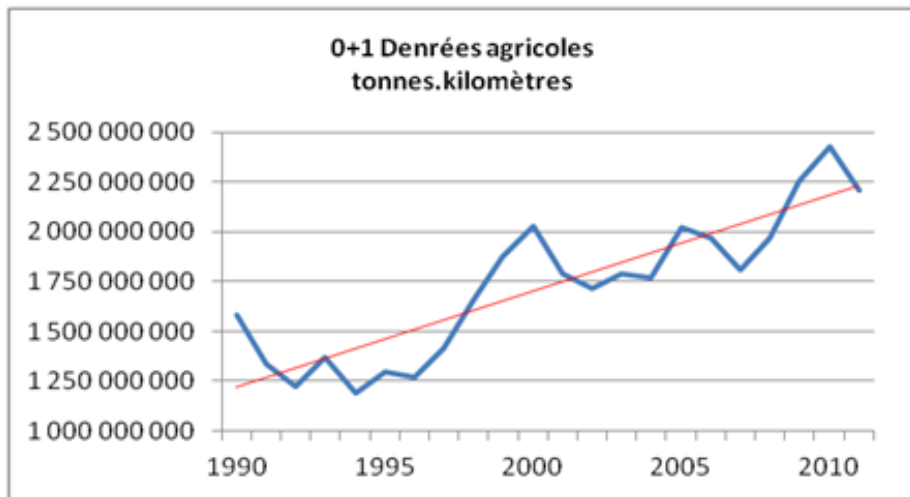
Statistiques globales 2011

VNF





Evolutions des volumes fluviaux de produits agricoles transportés par voie d'eau (hors engrais)



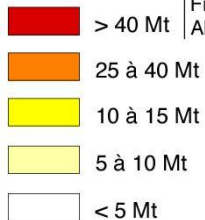
- On constate une hausse tendancielle du transport VN

1 - Produits agricoles – céréales - protéagineux

Production et flux Intra-Européens Céréales-Oléagineux

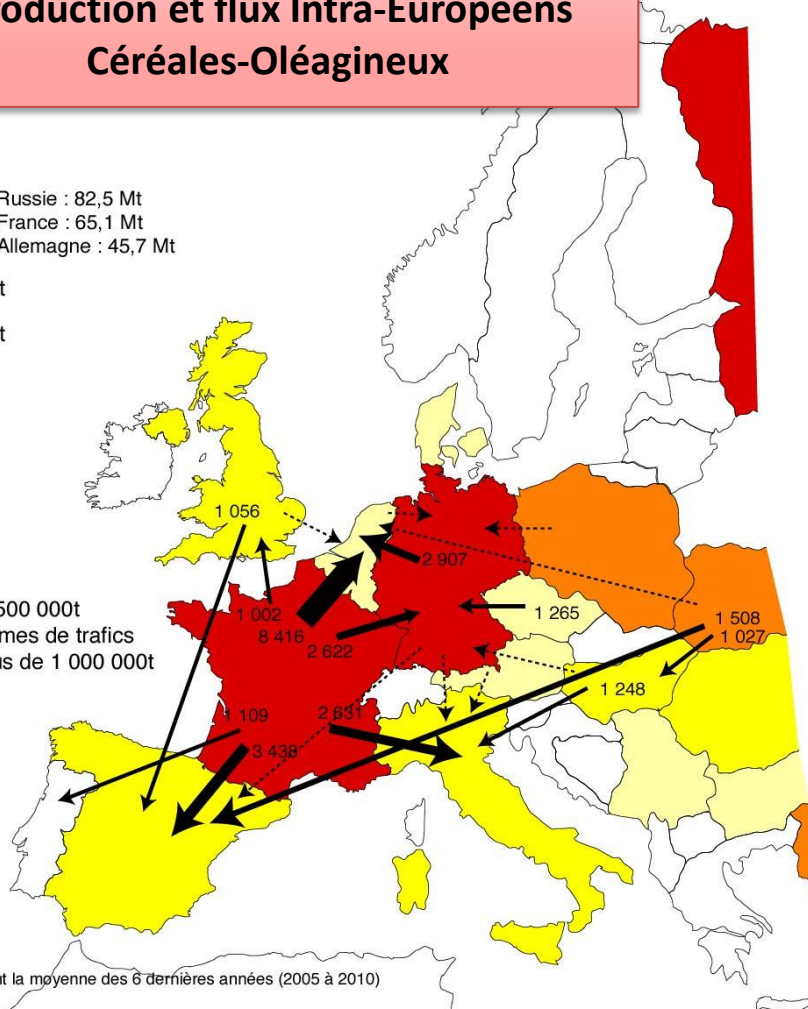
PRODUCTION :

Russie : 82,5 Mt
France : 65,1 Mt
Allemagne : 45,7 Mt



FLUX :

- Flux supérieurs à 500 000t
- Précision des volumes de trafics pour les flux de plus de 1 000 000t

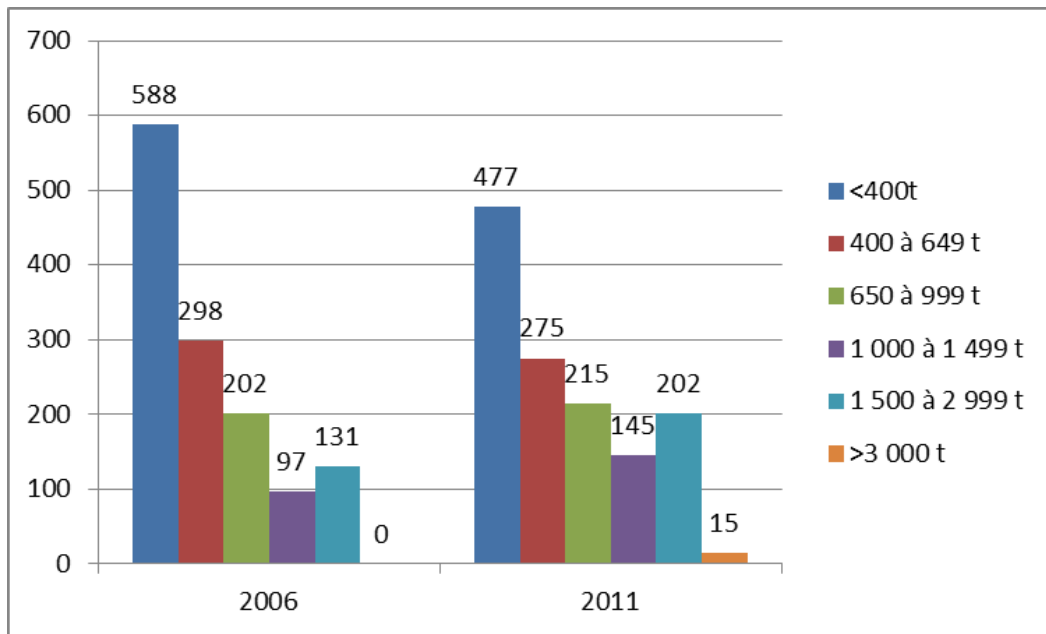


Hors Russie, la France est de loin :

- 1^{er} producteur européen (21%)
- 1^{er} exportateur (la moitié de sa production est exportée).

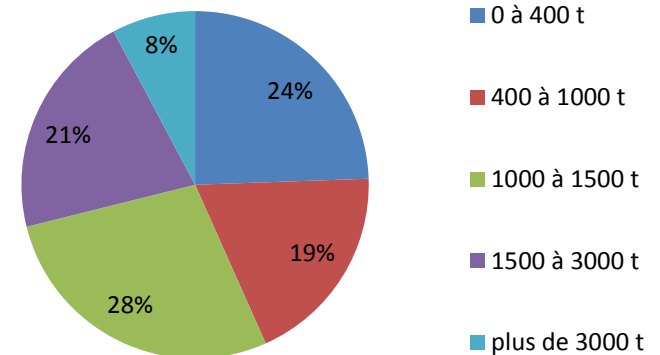
- ✓ **stabilité de la production (malgré des fluctuations fortes de flux d'une année à l'autre)**
- ✓ **Fort potentiel de trafic sur la voie d'eau, lié :**
 - aux capacités fortes de report modal,
 - à la demande croissante des pays du Maghreb
 - au développement des biocarburants et des coproduits

Evolution de l'offre de cale sous pavillon Français



- Baisse continue du nombre de Freycinet (moins 20 unités par an en moyenne)
- Stabilité pour les campinois, canal du Nord et DEK
- Augmentation continue
 - du nombre de RHK (1000 1500 tonnes)
 - Des grands Rhénans (1500 3000 tonnes)
 - Des 135 m

Répartition des tonnages transportés par type d'unités



- moderniser la cale sur le Petit Gabarit en lien grand gabarit pour pérenniser les trafics
- Développer l'offre de cale > 1500 t pour le grand gabarit



Les étapes précédentes

Ce protocole s'inscrit dans la continuité du partenariat déjà établi avec la filière céréalière au sens large (Céréales, oléo-protéagineux, coproduits et engrais) :

- l'accord-cadre signé le 13 mars 2002 entre la filière céréalière et VNF,
- le contrat de croissance signé en 2004 entre l'ONIC, les professionnels du transport fluvial et VNF
- L'appel à projet CEREO qui a permis de cofinancer 23 projets,
- La politique des embranchements fluviaux de VNF qui a permis de subventionner de nombreux projets de création ou de modernisation de quais et d'outils de manutention.



La contribution de la voie d'eau à la filière

Les perspectives d'évolution des flux des filières (céréales, oléo-protéagineux et coproduits) revêtent une importance particulière au regard de projets visant à sécuriser, moderniser et adapter les infrastructures de transports aux évolutions logistiques.

Pour accroître la **compétitivité et l'industrialisation des filières** (céréales, oléo-protéagineux, coproduits et engrais), les atouts de la voie d'eau sont :

- La capacité à **massifier les transports** sur les futures infrastructures à grand gabarit, actuelles et futures
- la **performance d'un réseau** permettant de **mailler le grand gabarit avec les autres gabarits** (petit et intermédiaire),
- le développement d'une **logistique intermodale** fondée sur la mutualisation,
- l'importance de l'inter-**connexion avec les grands ports maritimes**.



Les autres objectifs partagés

Au-delà des enjeux économiques et industriels, la volonté des acteurs des filières (Céréales, oléo-protéagineux, coproduits et engrais) est aussi de :

- privilégier un mode de transport sobre en carbone et en énergie s'inscrivant dans une logique de développement durable,
- faire évoluer la part modale des transports massifiés pour le transport de marchandises en France et en Europe
- D'optimiser la logistique des filières en profitant de la modernisation des silos



Un horizon pour 2020

Les représentants des filières (céréales, oléo-protéagineux, coproduits et engrais) et VNF ont souhaité, dans le cadre d'un protocole national, définir les moyens à mettre en œuvre et les actions à entreprendre dans chacun des bassins de production, pour atteindre les objectifs de doublement de la part de marché de la voie d'eau dans le transport des céréales, à horizon 2020.



Les orientations du protocole

Les orientations pour atteindre les objectifs :

- définir avec les industriels des filières, une stratégie logistique intermodale basée sur la massification, la mutualisation à travers des possibilités moderne d'accès au réseau fluvial, aux ports intérieurs et aux ports maritimes ,
- Renforcer la compétitivité et l'industrialisation du transport par voie d'eau,
- Répondre aux demandes des utilisateurs en terme d'infrastructures performantes, d'opérateurs et de cales innovantes adaptées aux exigences des chargeurs sur l'ensemble du réseau,



La méthode de travail

- Création de groupes de travail par grand bassin pour cibler des actions concrètes et mesurables :
 - Bassin de la Seine et le réseau du NPDC avec l'impact du projet de canal Seine Nord Europe,
 - Bassin de la Moselle et du Rhin avec l'impact du projet Saône-Moselle / Saône-Rhin,
 - Bassin Saône Rhône avec l'impact du projet Saône-Moselle / Saône-Rhin,
- Analyse de la situation de référence sur chacun des bassins
- Identifications des atouts et des freins pour le développement du report modal,
- Formaliser les actions et les moyens pour atteindre les objectifs