



## Le mariage heureux de l'économie et de l'écologie

### Liaisons fluviales et transport des céréales

Serge Berra  
Jura agricole et rural  
Publié le: 27 mars 2008

Page 11



La flotte fluviale française compte environ 1 400 unités et affiche une charge utile moyenne de 792 tonnes en progression de 20% depuis 2000

Le Grenelle de l'environnement s'est prononcé pour une progression de 25 % du transport fluvial d'ici 2012. Quatre ans seulement pour rattraper un retard considérable pris dans l'aménagement des voies fluviales françaises laissées, durant trente ans, dans un coupable abandon.

Le déclin du transport fluvial est le résultat du développement inconsidéré du transport routier dont la France a longtemps pensé qu'il était le cœur battant d'une économie alors insouciante de l'épuisement des ressources fossiles, de leurs coûts et, encore moins, de leurs conséquences sur l'environnement. Après des décennies vouées au tout camion, voilà que, sous l'effet de l'augmentation des coûts de l'énergie d'origine pétrolière et de la préoccupation environnementale aujourd'hui assez largement partagée dans l'opinion, il faut, dans l'urgence investir massivement. Selon VNF (Voies navigables de France) 1,3 milliard d'euros d'ici 2012 sont nécessaires pour adapter les voies existantes à ce nouvel objectif de croissance du transport fluvial. Pas facile pour un État qui ne cesse de clamer que les « caisses sont vides » et cherche l'appui financier des régions concernées et de l'Europe.

#### Ouverture vers le sud et le nord

Au rang des priorités, on trouve l'aménagement ou la consolidation de la Seine amont, le canal du Rhône à Sète pour faciliter le débouché méditerranéen du bassin rhodanien, l'interconnexion avec le port de Marseille et l'aménagement du réseau fluvial rhénan. En projet à court terme, programmée en 2014, la liaison grand gabarit entre la Seine et l'Escaut pour irriguer l'Europe du Nord. Mais aussi, des études abandonnées puis relancées pour créer une liaison à grand gabarit entre la Saône et la Moselle ce qui permettrait, non sans avoir perdu vingt ans, d'envisager enfin une jonction entre la mer du Nord et la Méditerranée.

#### Le prix n'est pas le seul critère de choix

La France ne transporte que 3 % de ses marchandises par voies fluviales là où la Belgique en transporte 12 %, l'Allemagne 14 % et les Pays-Bas 42 % ! Mais la France s'améliore et enregistre une progression entre 1994 et 2004 de 30 % de son trafic fluvial. Et ce n'est qu'un début. La mondialisation se traduit par l'arrivée massive de marchandises débarquées dans nos principaux ports européens, notamment de l'Europe de Nord. Le transport fluvial s'est adapté à cette situation nouvelle et d'immenses barges peuvent aujourd'hui transporter sur l'eau la marchandise que 200 camions acheminaient naguère par la route ! Depuis toujours, les céréales et le charbon constituaient les principales marchandises transportées par le réseau fluvial français. 13 % des céréales produites en

France sont toujours confiées à ce mode de transport et les céréaliers veulent en augmenter la part. François de la Perrière, l'un des responsables de la coopérative Cérégrain, connaît bien le milieu du transport des céréales. Les choix que les organismes stockeurs sont amenés à arbitrer pour l'acheminement de leurs céréales dépendent des marchés, des volumes et des distances. Ainsi, pour des distances jusqu'à 250 kilomètres, « le transport routier est incontournable ». Pour le choix du train ou du bateau, c'est selon la destination de la marchandise.

« Pour une livraison à Fos-sur-Mer, le transport fluvial s'impose. En revanche pour approvisionner des amidonneries en Italie ou en Alsace, c'est le train ». Ce sont les débouchés commerciaux des céréales qui vont déterminer l'usage de tel ou tel mode transport. « En 2007, le train est monté en force et le transport fluvial a baissé. Le marché méditerranéen a moins bien tiré ce qui a eu pour effet de déplacer notre marché vers le nord de la France et de l'Europe. Du coup, on a moins mis de tonnage sur le fleuve Rhône et plus sur les voies ferrées ».

#### Un silo à Fos-sur-Mer

Le GIE Rhônalpgrain, structure de commercialisation commune à Cérégrain et à la Dauphinoise, a transporté en 2006/2007, 41 % de ses céréales par le train (29 % en 2005/2006), 21 % par les voies fluviales (27 % en 2005/2006) et 38 % par la route (44 % en 2005/2006). Pour la campagne en cours « on transportera plus par les voies fluviales, moins par le train et la route », prévoit François de la Perrière.

Pour tenir compte de cette utilisation des différents modes de transports, la politique d'équipements des organismes stockeurs vise à développer des sites tri-modaux capables d'être connectés aux voies navigables, au chemin de fer et à la route. Récemment, les coopératives du Centre-Est de la France se sont regroupées dans le cadre d'une nouvelle structure de commercialisation commune, « Cérévia », à laquelle participent Dijon céréales, Bourgogne Sud, Coopadou et Cérégrain.

À ces fondateurs de « Cérévia » se sont joints Interval, 110 Bourgogne, la Dauphinoise et Invivo, le premier groupe européen coopératif de vente et d'achat de céréales, pour investir dans un silo à Fos-sur-Mer capable d'accueillir un million de tonnes de céréales. Cet équipement logistique placé à l'entrée de la Méditerranée permettra d'accueillir 20 % du potentiel céréalier de ce vaste bassin de production du Centre-Est de la France. Dès 2010, cet équipement terminal viendra ponctuer l'aménagement des ports fluviaux réalisés, avec le concours des chambres de commerce, entre Dijon et Sète. Maintenant, les organismes stockeurs attendent une ouverture vers le Nord avec la réalisation de la liaison Saône-Moselle capable d'accueillir des barges d'une capacité de 2 000 tonnes. Alors, entre la liaison vers la Méditerranée déjà aménagée et l'ouverture vers l'Europe du Nord qui pourrait l'être rapidement, ce sont 40 % des céréales produites dans cette région qui transiteraient par les voies d'eau plutôt que par la route ou le train.

Ce serait aussi un formidable prolongement des liaisons fluviales entre nous et les pays d'Europe qui restent, ne l'oublions pas, nos premiers clients.

#### Autres articles associés

[L'agriculture face à la rigueur](#)

[Maisons familiales](#)

[Le coût financier et le coût carbone](#)

[Le fluvial au cœur du développement durable](#)

[L'État mise sur le transport fluvial](#)

---

(C) Le Jura agricole et rural