

## LES LIAISONS FLUVIALES INTER-BASSINS : QUELS POTENTIELS DE TRAFICS ?

N°34 - DÉCEMBRE 2022

### INFORMATIONS À RETENIR

- Entre 2005 et 2019, le trafic fluvial Freycinet a subi une baisse de l'ordre de 40% des tonnages traités.
- La baisse des trafics résulte tant de la disparition de certaines filières (charbon), que de la réorientation des flux sur des pôles économiques de concentration éloignés des liaisons Freycinet, dans un contexte de perte de productivité liée à l'infrastructure et de concurrence exacerbée du mode routier.
- Trois scénarios de développement à horizon 2030 ont été réalisés dans le cadre de cette étude : fil de l'eau, reprise en main et report modal.

### NOUS CONTACTER

**entreprises  
fluviales  
de France**

✉ 8 rue Saint-Florentin  
75001 Paris

☎ 01.42.60.36.18

@ contact@entreprises-fluviales.fr

Commandée par Entreprises fluviales de France (E2F) et Agir pour le fluvial (APLF) et financée par l'ADEME, la CNR et la Région Occitanie, l'étude « Les liaisons fluviales inter-bassins : quels potentiels de trafics ? » a livré ses résultats à la fin du mois de novembre 2022.

Cette étude vise à évaluer le potentiel de développement des liaisons inter-bassins et à éclairer les besoins de renouvellement de l'infrastructure, qui avaient été chiffrés entre 1,25 et 1,75 milliards d'euros sur 10 ans par le Comité d'Orientation des Infrastructures (COI) en 2018.

### CARACTÉRISTIQUES DES TRAFICS PETIT GABARIT

Le trafic fluvial Freycinet atteint 3,8 millions de tonnes en 2005 (soit 6,4% de l'ensemble du trafic fluvial de marchandises) puis 2,3 millions de tonnes en 2019 (soit 4,1% de l'ensemble du trafic). Sur la période, ces trafics Freycinet traduisent ainsi une baisse de l'ordre de 40% des tonnages traités, une baisse plus marquée que pour l'ensemble du réseau (où elle atteint environ 20%).

On peut observer que la part du trafic Freycinet s'avère plus importante lorsqu'elle est exprimée en tonnes-km dans la mesure où les prestations de transport sont réalisées sur de longues distances (environ 400 km pour un trajet moyen passant par le petit gabarit contre 130 km tous trafics confondus). Le diagnostic de la présente étude a d'ailleurs pu relever que la grande majorité des tonnages sur ce réseau sont réalisés dans le cadre d'échanges entre bassins fluviaux (plus de 80% des tonnages en 2005 et près de 70% des tonnages de 2019), confortant la pertinence d'un réseau inter-bassins.

Enfin, les filières de marchandises les plus représentées pour le trafic réalisé sur le réseau Freycinet en 2019 sont celles de la construction (51%), des produits agricoles (32%), de la métallurgie (11%).

L'étude a par ailleurs permis d'établir des matrices d'origines et de destinations des flux passant par le réseau petit gabarit. Les résultats détaillés sont présentés sous forme de croquis schématiques pour 2005 et 2019 pour chaque région dans le rapport final de la présente étude (téléchargeable à la fin de cette Fiche Expert).

En 2005, environ 3,8 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur le réseau interbassin par des unités Freycinet. La majeure partie des marchandises (42% des tonnages) provient de la région parisienne et des pays étrangers (26%). Les principales destinations étaient la région parisienne (44%), la Belgique (23%) et les Pays-Bas (13%).

En 2019, environ 2,3 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur le réseau interbassin par des unités Freycinet. Comme en 2005, la région parisienne est la principale zone d'expéditions avec 45%

**LIAISONS INTER-BASSINS PETIT GABARIT : AXES NORD-SUD, EST-SUD ET OUEST-EST**



**Légende**

- Grand gabarit**  
Bateaux de 90 m et plus  
Gabarit maximal allant de 1 000 à 5 000 t
- Gabarit intermédiaire**  
Bateaux de plus de 38,5 m et de moins de 90 m  
Gabarit maximal allant de 400 à 1 000 t
- Petit gabarit**  
Bateaux de 38,5 m et moins  
Gabarit maximal allant de 250 à 400 t

Conception Interfluv Transports 2021 d'après VNF 2018

des flux et la principale destination (42% des flux). Les pays étrangers sont à l'origine de 22% des flux et représentent 26% des destinations.

**RÉPARTITION DES ORIGINES ET DESTINATIONS DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES SUR LE RÉSEAU INTERBASSIN EN 2005 ET 2019**

-40%  
tonnages transportés

Origines		
RÉGIONS / PAYS FRONTALIERS	2005	2019
Allemagne	1%	0,03%
Belgique	18%	18%
Pays-Bas	7%	4%
Suisse	/	/
Luxembourg	0,04%	/
Nord	12%	9%
Grande région parisienne	42%	45%
Est	4%	14%
Champagne-Ardennes	10%	9%
Centre et Bourgogne	4%	1%
Rhône - Sète	2%	1%

-40%  
tonnages transportés

Destinations		
RÉGIONS / PAYS FRONTALIERS	2005	2019
Allemagne	1%	0,1%
Belgique	23%	20%
Pays-Bas	13%	6%
Suisse	0,2%	/
Luxembourg	0,02%	/
Nord	10%	11%
Grande région parisienne	44%	42%
Est	4%	15%
Champagne-Ardennes	2%	5%
Centre et Bourgogne	1%	0,1%
Rhône-Sète	2%	1%

Lecture : en 2005, 1% du total des tonnages transportés sur les liaisons interbassins par des unités petit gabarit venaient d'Allemagne.

Lecture : en 2019, 20% du total des tonnages transportés sur les liaisons interbassins par des unités petit gabarit étaient à destination de la Belgique.



## IMPACT DE L'INFRASTRUCTURE SUR LA BAISSSE DES TRAFICS FREYCINET

La chute des trafics sur le réseau petit gabarit observée depuis 2005 peut s'expliquer par de nombreux facteurs : dynamique économique, politiques en faveur du transport routier, vieillissement de la flotte... Une des clés d'explication réside notamment dans la baisse de productivité de ce mode de transport, qui peut être imputée aux problématiques d'infrastructure particulièrement prégnantes sur le réseau Freycinet.

En effet, pour pouvoir maintenir une activité rentable et compétitive (notamment par rapport à la route), le mode fluvial doit pouvoir s'appuyer sur des conditions d'exploitation de l'infrastructure qui soient optimales. Cette productivité dépend de la capacité de chargement du bateau d'une part et du temps de trajet d'autre part.

Les aléas (techniques, naturels...) qui impactent directement ou indirectement l'un de ces deux facteurs ont donc un effet sur la productivité du transport fluvial.

La diminution de la productivité du transport fluvial Freycinet peut être compensée de différentes manières : baisse des marges des transporteurs fluviaux et des courtiers, augmentation des taux de fret acceptée par le client. Cependant, ces solutions ne permettent pas d'apporter de réponses pérennes aux problématiques de baisse de la productivité et encore moins de développer de nouveaux trafics.

Les principaux facteurs qui influent sur la productivité du transport fluvial sur le réseau à petit gabarit sont les suivantes :

- **Les jours de chômage et les possibilités d'itinéraires alternatifs** : les jours de chômage, indispensables à la maintenance de l'infrastructure, entraînent des indisponibilités du réseau qui obligent les transporteurs fluviaux à décaler leur prestation ou à emprunter des itinéraires alternatifs.
- **L'envasement** : comme les canaux ne sont soumis à aucun courant, les sédiments apportés par les crues des rivières naturelles se déposent au fond de certaines sections. La vase augmente la hauteur du fond du canal et réduit ainsi le mouillage et l'enfoncement autorisé. L'envasement est d'autant plus important que la circulation est faible.
- **Les herbes invasives** : une espèce de plante aquatique invasive (myriophylle hétérophylle) se développe et se propage dans les canaux depuis une dizaine d'années. Cette plante n'a pas d'effet

sur la capacité de chargement des bateaux mais elle réduit de manière notable leur vitesse de circulation.

- **Les écluses automatiques** : Si l'automatisation des écluses permet de gagner du temps de navigation en condition de fonctionnement normal et sous réserve d'une parfaite coordination entre les bateaux avalants et montants, elle peut à l'inverse en cas d'aléa augmenter considérablement les temps de parcours : lorsque survient un incident technique sur l'écluse la diminution du nombre d'éclusiers conduit potentiellement à une augmentation du temps d'intervention ; en cas de mauvaise coordination entre bateaux montants et avalants de fausses bassinées sont nécessaires.
- **Gestion de l'eau** : les niveaux d'eau dans les canaux sont principalement influencés par trois éléments :
  - Le cycle de l'eau, qui change avec le réchauffement climatique (aggravation du nombre et de l'intensité des sécheresses et événements intenses type orages) ;
  - Les nouvelles pratiques de gestion hydraulique imposées par la Loi sur l'Eau qui déterminent les conditions de gestion de l'eau pour le remplissage des canaux ;
  - L'entretien des biefs.

Les niveaux d'eau dépendent donc de facteurs climatiques et de la gestion de la ressource par le gestionnaire d'infrastructures, soumis en cas de restriction aux arbitrages des Préfets (i.e. loi sur l'eau), ce qui implique de nombreux acteurs pouvant avoir des intérêts divergents avec les besoins du transport de fret.

La diminution des trafics fluviaux réalisés sur le petit gabarit s'explique par des difficultés multiples : désindustrialisation, mutation des systèmes productifs (délocalisations, baisse des trafics de charbon et ses dérivés, concurrence du mode routier...). En parallèle, l'augmentation des trafics de grand gabarit relègue le réseau Freycinet au second rang des priorités en matière d'infrastructure, ce qui vient impacter fortement les tonnages transportés et la productivité. A cela s'ajoute le non renouvellement de la cale Freycinet. Les trafics fluviaux petit gabarit ont donc chuté de 1,5 millions de tonnes entre 2005 et 2019. La flotte de bateaux Freycinet a elle aussi diminuée de 54% sur la même période.

## SCÉNARIOS DE DÉVELOPPEMENT

Trois scénarios de développement à horizon 2030 ont été réalisés dans le cadre de cette étude :

- **Scénario 1 « Fil de l'eau »** : à horizon 2030, le rythme des investissements et les ambitions restent comparables à celui des années antérieures, il s'agit du scénario tendanciel ;
- **Scénario 2 « Reprise en main »** : à horizon 2030, un programme d'investissement pluriannuel est mobilisé afin de consolider l'offre actuelle et retrouver ainsi des parts de marché, il s'agit du scénario intermédiaire ;
- **Scénario 3 « Report modal »** : à horizon 2030, ce dernier scénario s'inscrit dans une politique volontariste pour engager une évolution sensible des parts modales et réhabiliter les liaisons inter-bassins, il s'agit du scénario le plus ambitieux.



### L'ANALYSE FILIÈRE :

Les filières matériaux de construction, produits agricoles et alimentaires sont les plus stratégiques, notamment parce qu'elles sont les filières historiques traditionnelles du transport fluvial et qu'elles bénéficient de dynamiques favorables à court et moyen termes. Le diagnostic fait état d'une part d'activité comprise entre 70 et 80% des tonnages sur le petit gabarit pour les 2 années de référence étudiées.

Parmi les filières émergentes, les déchets semblent proposer des caractéristiques adaptées au transport fluvial petit gabarit et pourraient constituer ainsi des réserves de flux pour la mise en œuvre des scénarios.

A l'inverse, le petit gabarit ne semble pas être en mesure de pouvoir capter des flux de conteneurs maritimes pour des raisons de faibles capacités d'emport mais également considérant les contraintes de restitution des conteneurs vides sur les dépôts.

### PANORAMA DES FILIÈRES POTENTIELLEMENT POURVOYEUSES DE FLUX POUR LE RÉSEAU PETIT GABARIT

Filière	Potentiel pour le PG	Description et dynamique générale de la filière	Potentiel du transport fluvial petit gabarit pour la filière
Matériaux de construction	Fort potentiel	<ul style="list-style-type: none"> <li>Filière traditionnelle, produits pondéreux adaptés au transport fluvial</li> <li>Fort dynamisme de la filière (notamment chantiers Métropole Grand Paris)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Répartition des bassins de production sur le territoire : dimension interbassin du réseau petit gabarit intéressante</li> <li>Possibilités de double-flux (remblaiement)</li> </ul>
Produits agricoles et alimentaires	Fort potentiel	<ul style="list-style-type: none"> <li>Filière traditionnelle, produits en vrac adaptés au transport fluvial (ex : taille des lots, facilités de chargement/déchargement)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Faiblesse de la part modale du fluvial dans le transport de la filière : potentiel de report modal</li> </ul>
Energie	Potentiel moyen ou difficilement évaluable	<ul style="list-style-type: none"> <li>Disparition progressive des flux de charbon</li> <li>Dynamiques dépendantes du contexte géopolitique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vrac liquide : besoin de flotte dédiée, dans un contexte de pénurie de l'offre globale petit gabarit</li> </ul>
Engrais – Chimie	Fort potentiel	<ul style="list-style-type: none"> <li>Filière traditionnelle, produits en vrac adaptés au transport fluvial (ex : taille des lots, facilités de chargement/déchargement)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stabilité des volumes depuis 2013</li> </ul>
Métallurgie	Potentiel moyen ou difficilement évaluable	<ul style="list-style-type: none"> <li>Filière pourvoyeuse de flux, légère augmentation des volumes entre 2005 et 2019</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potentiel dépendant de la dynamique industrielle nationale</li> </ul>
Conteneurs, colis lourd	Faible potentiel	<ul style="list-style-type: none"> <li>Forte dynamique du transport de conteneur sur le réseau grand gabarit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conteneur : filière non-adaptée au transport petit gabarit</li> <li>Colis lourd : voyages relativement rares mais pour lesquels le transport fluvial petit gabarit est très pertinent</li> </ul>
Déchets – économie circulaire	Fort potentiel	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dynamisme de la filière à l'échelle nationale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potentiel à évaluer selon les plans de transport, dynamisme des collectivités pour intégrer des maillons fluviaux à leurs cahiers des charge, flux faibles à l'heure actuelle</li> </ul>
Logistique urbaine (marchandises palettisées)	Potentiel moyen ou difficilement évaluable	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dynamisme de la filière à l'échelle nationale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Faibles distances, ne concerne que les villes irriguées par des canaux petit gabarit (e.g. Toulouse)</li> </ul>

■ Fort potentiel    
 ■ Potentiel moyen ou difficilement évaluable    
 ■ Faible potentiel

## SCÉNARIO 1 : « FIL DE L'EAU » :

### Perspectives de trafics :

• Dans ce premier scénario, l'étude prend l'hypothèse que la baisse de trafic moyenne de 3,5% par an observée entre 2005 et 2019 va se poursuivre de manière constante jusqu'en 2030 et donc sans changement de cap du point de vue de la régénération et de l'entretien du réseau.

• A ce rythme, le volume de trafic réalisé sur le réseau Freycinet s'élèverait en 2030 à 1,5 million de tonnes, soit une baisse projetée de 800 000 tonnes par rapport à l'année 2019, soit une baisse de 35% .

### Evaluation du scénario / Externalités :

• Considérant une hypothèse de report de ces volumes (800 k tonnes) vers la route, la perte de trafic en 2030 coïnciderait avec la circulation de près de 30 000 poids lourds supplémentaires ;

• En matière d'émissions, 28 000 tonnes de CO<sub>2</sub>e supplémentaires seraient rejetées en 2030 par rapport à une utilisation du mode fluvial (considérant les facteurs d'émissions moyens issus de la Base carbone) ;

• En matière d'externalités, les coûts sociétaux s'élèveraient à 15M € / an à partir de 2030 (base 2019). Cette estimation intègre les coûts associés à la monétarisation du CO<sub>2</sub>, à la congestion, au bruit et à l'accidentologie, comparativement au mode fluvial.

## SCÉNARIO 2 : « REPRISE EN MAIN » :

### Perspectives de trafics :

• Dans ce scénario intermédiaire, l'étude prend l'hypothèse d'une reprise en main permettant des conditions d'exploitation de l'infrastructure et de disponibilité de la cale comparables à celles rencontrées en 2005.

• Dans ce cadre, les trafics précédemment réalisés retourneront vers la voie d'eau (mais dans la limite de leur potentiel de marché et des débouchés actuels). Considérant un maintien des filières traditionnelles en 2030 (construction / agriculture) ainsi que l'émergence de la filière valorisation et recyclage, l'étude propose une hypothèse de trafic analogue à celle de 2005, à savoir 3,8 millions de tonnes, soit une hausse de 65% par rapport à 2019.

### Evaluation du scénario / Externalités :

• A l'horizon 2030, ce scénario coïnciderait avec la circulation de 85 000 poids lourds en moins par rapport au scénario 1 de référence ;

• En matière d'émissions, 80 000 tonnes de CO<sub>2</sub>e seraient économisées par rapport au scénario 1 ;

• En matière d'externalités, les gains pour la collectivité s'élèveraient à 43 M € /an par rapport au scénario 1.

### Conditions de réalisation :

Pour concrétiser l'objectif présenté en termes de volumes de trafics, des investissements seraient nécessaires pour disposer a minima :

• D'un tirant d'eau et des conditions de navigation comparables à 2005 ;

• D'une disponibilité de la cale supposant un doublement de la flotte actuelle (à porter à environ 600 bateaux) ;

• D'un accompagnement dédié s'agissant de renforcer l'attractivité du secteur à de nouveaux entrants, de développer la formation, de proposer des aides à l'acquisition de nouveaux matériels ou à la modernisation de la flotte, d'incitations vis-à-vis des chargeurs et donneurs d'ordre...

## SCÉNARIO 3 : « REPORT MODAL » :

### Perspectives de trafics :

• Ce scénario ambitionne une évolution sensible des parts modales et la réhabilitation des liaisons inter-bassins.

• En conformité avec les ambitions affichées dans le COP à l'horizon 2030, l'étude considère l'objectif global de 75 millions de tonnes de trafic fluvial tel qu'exprimé par VNF et l'État.

• Dans ce cadre, l'hypothèse est que le trafic Freycinet va contribuer à l'effort et à la dynamique générale, avec une part de marché de 10% (7,5 millions de tonnes), soit un ratio comparable à celui du début des années 80 où les volumes de trafics étaient alignés avec les objectifs du COP. Même si l'économie des années 80 a subi depuis un certain nombre de bouleversements (notamment désindustrialisation), l'étude prend ici l'hypothèse qu'avec des conditions d'exploitation optimales, certaines filières traditionnelles pourraient jouer le rôle de locomotives pour justifier cette trajectoire ambitieuse, avec l'appui complémentaires de filières émergentes.

### Evaluation du scénario / Externalités :

• A l'horizon 2030, ce scénario ambitieux représenterait 222 000 poids lourds en moins par rapport au scénario 1 de référence ;

• En matière d'émissions, 208 000 tonnes de CO<sub>2</sub>e seraient économisées par rapport au scénario 1 ;

• En matière d'externalités, les gains pour la collectivité s'élevaient à 113 M € /an par rapport au scénario 1.

#### Conditions de réalisation :

Pour concrétiser l'objectif présenté en termes de volumes de trafics, des investissements conséquents seraient inévitablement nécessaires, pour disposer a minima :

- D'un tirant d'eau et de conditions de navigation optimales pour garantir une continuité de service sur les liaisons inter-bassins ;
- D'une disponibilité de la cale supposant une multiplication par 4 de la flotte actuelle (à porter à

environ 1 200 bateaux), considérant les ordres de grandeur antérieurs des volumes de trafic et de la cale comparativement disponible ;

- D'un accompagnement dédié s'agissant de renforcer l'attractivité du secteur à de nouveaux entrants, de développer la formation, de proposer des aides à l'acquisition de nouveaux matériels ou à la modernisation de la flotte, d'incitations vis-à-vis des chargeurs et donneurs d'ordre...

## CONCLUSION ET PERSPECTIVES À 2040 :

Les 3 scénarios décrits précédemment constituent des trajectoires de développement permettant de disposer d'une vision des retombées sociétales sur le plan environnemental ainsi que du point de vue de la valorisation des coûts externes.

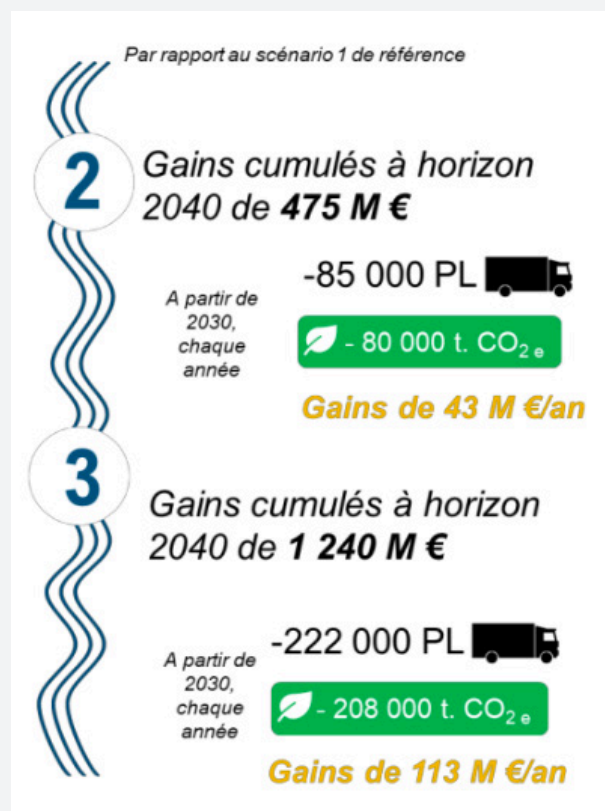
Si ces trajectoires n'augurent pas des niveaux de trafics fret effectifs en 2030 sur le réseau petit gabarit, elles permettent toutefois de fournir des indicateurs argumentés pour éclairer les choix et orientations stratégiques en matière d'investissements et de décarbonation du transport de marchandises.

La figure proposée ci-contre permet une appréciation complémentaire des scénarios 2 et 3 (comparés à la situation de référence du scénario 1) s'agissant des gains sociétaux cumulés dans le temps à partir des différentes projections de trafics sur le réseau petit gabarit, avec une projection à l'horizon 2040.

La croissance du trafic fluvial petit gabarit est considérée progressive jusqu'en 2030 pour atteindre ensuite les volumes cibles de 3,8 millions de tonnes annuelles (scénario 2) et de 7,5 millions de tonnes annuelles (scénario 3) jusqu'en 2040.

Ainsi, à l'horizon 2040, cette estimation indique que le scénario 2 aura permis des gains cumulés par rapport à aujourd'hui (2022) de l'ordre de 475 M d'euros, tandis que le scénario 3 aura permis des gains cumulés de l'ordre de 1 240 M d'euros, comparativement au scénario 1.

Pour compléter cette vision générale et valoriser les opportunités de trafics recensées dans l'étude de marché, une section propose une vision territorialisée de ces évaluations, avec l'analyse concrète de deux itinéraires fluviaux inter-bassins sur l'Axe Nord-Sud (à voir dans l'étude intégrale téléchargeable à la fin de cette Fiche Expert).





## PROPOSITIONS D' ACTIONS

Si les possibilités de développement sont réelles sur le réseau à petit gabarit, la concrétisation des perspectives de trafics identifiées ne pourra se faire que si certaines actions sont rapidement mises en place :

- **Action n°1 : engager une régénération ambitieuse du réseau petit gabarit**

Les conditions d'exploitation sont cruciales pour la productivité du transport fluvial. La capacité de chargement des bateaux est étroitement liée au carré de navigation disponible (pour rappel, 10 cm de tirant d'eau représentent 18,5 tonnes de marchandises). La vitesse de navigation est elle aussi un facteur déterminant pour la productivité. Afin de permettre le développement des trafics, il est donc primordial que des travaux soient entrepris en matière de dragage, de faucardage et d'entretien général des canaux.

Les chargeurs interrogés ont souvent souligné le besoin de disposer d'une vision à long terme sur les investissements prévus pour le réseau à petit gabarit. Un plan stratégique à moyen/long terme serait le signe d'un projet politique fort et pourrait être vecteur de mobilisation des chargeurs et de tous les partenaires.

- **Action n°2 : développer une politique de l'offre fondée sur la formation et la transition énergétique**

Le modèle organisationnel du transport fluvial sur le petit gabarit s'appuie sur des artisans bateliers qui gèrent leurs flux en autonomie. Ce modèle présente quelques limites pour le développement de l'offre dans la situation actuelle, en particulier :

- La vie nomade peine à attirer de jeunes capitaines ;
- Les transporteurs fluviaux n'ont pas toujours les capacités financières pour assurer les investissements que nécessite la transition énergétique ;
- L'offre est morcelée et ne permet pas toujours d'absorber de gros volumes et de traiter certaines demandes ;
- La pyramide des âges des transporteurs fluviaux et des cales va entraîner des départs à la retraite sans renouvellement, les cales n'ont pas été renouvelées depuis les années 1960/1970.

Il semble donc indispensable de développer une politique d'offre fondée sur la formation des futurs capitaines et la transition énergétique des cales.

La mise en œuvre d'une politique de formation pourrait permettre de remédier en partie au problème

d'attractivité du métier et de nouvelles modalités d'organisation de la Profession pourraient en outre être envisagées.

Par ailleurs, le développement de nouveaux trafics sur le réseau petit gabarit ne sera possible qu'avec la construction de nouvelles cales car la flotte est déjà sous-dimensionnée pour répondre à la demande actuelle. La réglementation évolue et implique la conversion des cales existantes aux normes européennes en vigueur et à venir (dans une perspective de décarbonation), ce qui représente également un défi majeur pour la flotte Freycinet.

- **Action n°3 : développer des coopérations territoriales**

L'étude a également montré que certaines perspectives de flux n'avaient pas vu le jour en raison de difficultés de communication et de coordination entre les chargeurs et les acteurs de la voie d'eau. Ce phénomène est alimenté par la mauvaise connaissance du transport fluvial par les chargeurs. Sur ce point, la poursuite d'un travail de sensibilisation est donc indispensable.

Créer des instances de coordination territoriale regroupant a minima les chargeurs, le gestionnaire du réseau, ainsi que les transporteurs fluviaux, l'État et les collectivités permettrait d'engager des discussions inter-filières et faciliter le développement de trafics. En effet, l'identification de fret retour et le développement d'infrastructures mutualisées sont des leviers pour le développement de trafics et la compétitivité fluviale qui pourraient être discutés au travers de ces instances au sein des territoires. L'approche inter-filières serait particulièrement intéressante pour développer des flux en complémentarité des céréales (volumes élevés mais faible visibilité). Cette démarche suppose néanmoins d'arriver à lever les freins relatifs au secret des affaires.

L'intégration d'acteurs du tourisme aux réflexions pourrait permettre enfin de réunir tous les acteurs ayant un intérêt dans le développement de la voie d'eau à petit gabarit, facilitant ainsi la création de synergies et l'identification d'éventuels conflits d'usage.

**TÉLÉCHARGER L'ÉTUDE  
« LES LIAISONS FLUVIALES  
INTER-BASSINS : QUELS  
POTENTIELS DE TRAFICS ? »**