

Observations sur le document « *Towards "NAIADES II" Promoting, greening and integrating inland waterway transport in the single EU transport area* »

15 juin 2012

1. En ce qui concerne les actions relatives aux infrastructures (pp. 5-7):

1.1 A la page 6, il est indiqué que « The Commission services envisage supporting this process through guidance for integration of inland navigation and ports into the TEN-T multimodal corridors. »

Cependant, dans l'annexe 1 qui précise les actions prévues et le planning associé, il semble qu'aucune action n'ait été programmée sur ce sujet.

La CNBA propose donc la mise en place d'un groupe de travail associant les représentants des professionnels autour de l'intégration de la navigation intérieure au programme TEN-T.

La mise en place de ce groupe de travail permettrait à chaque pays représenté de mettre en avant certains projets de développement considérés comme essentiels et non programmés dans TEN-T 18 et TEN-T 30. Pour la France, le groupe pourrait ainsi soutenir le projet Saône-Moselle / Saône-Rhin.

1.2. S'agissant des études mentionnées à page 6 (« Cleaner, safe and efficient inland navigation also needs infrastructure-related investment in research ... »), la CNBA estime qu'il serait intéressant d'en lancer une sur le thème suivant : de quelle taille d'infrastructures le transport fluvial a-t-il besoin pour assurer son développement et sa pérennité ? En effet, de nombreuses voix disent que les bateaux de petit et moyen gabarit font l'objet d'une forte demande (la croissance du nombre de bateaux entre 650 et 1500 tonnes en France le montre bien). L'Europe a-t-elle systématiquement besoin d'un réseau à très grand gabarit ? Ne faut-il pas de ce fait privilégier dans une certaine mesure la modernisation du réseau, notamment par des opérations de dragage, plutôt que consacrer les investissements à la création de nouvelles voies navigables ? Cette étude pourrait être menée sous la direction du groupe de travail mentionné au point 1.

2. En ce qui concerne les actions relatives au marché (pp. 7-8) :

2.1 Parmi les actions mentionnées pour soutenir le développement de la demande de transport fluvial figurent les « promotion and awareness campaigns » (page 7). La CNBA considère que cette action est particulièrement importante car la sous-utilisation du transport fluvial vient notamment de la méconnaissance, dans l'opinion publique, de ses avantages et parfois de son existence même. Comme elle l'a demandé par ailleurs à l'Etat au niveau français, la CNBA souhaite que parmi les actions de Naiades II figure la mise en œuvre d'une grande campagne de promotion du transport fluvial auprès des acteurs publics et privés.

2.2 Une autre action mentionnée dans le document quant au marché est la facilitation de l'accès au financement. La CNBA considère que la question de l'accès aux moyens de financement et aux prêts bancaires est également essentielle pour la dynamisation de l'offre de transport. A cet égard, la CNBA propose également que soit mis en place au niveau européen un groupe de travail visant à proposer 3 à 5 mesures essentielles qui pourraient être mises en œuvre de manière harmonisée afin de faciliter l'accès des entreprises aux moyens de financement, qu'il s'agisse de mesures

règlementaires ou de montages financiers spécifiques. La CNBA pense qu'un tel groupe de travail permettra également d'échanger sur les pratiques des différents pays et d'identifier des bonnes pratiques à promouvoir au niveau européen.

2.3 La CNBA souhaiterait que soit ajoutée aux actions mentionnées l'amélioration des pratiques commerciales et le rééquilibrage des relations entre les partenaires commerciaux. En effet, l'un des grands principes de la libéralisation initiée en 2000 était l'équilibre entre les parties. Or il s'est créé depuis plusieurs années un déséquilibre entre les différents intervenants sur le marché, au détriment du transporteur. Cet élément constitue un frein majeur au développement de l'offre de transport : il détourne les potentiels nouveaux arrivants, il a pour conséquence une pression très forte sur les entreprises, allant dans certains cas jusqu'à remettre en cause leur pérennité. Ce problème est européen. La CNBA propose donc que soit mis en place sur ce sujet également un groupe de travail destiné à faire le point sur les pratiques commerciales, les problèmes rencontrés et permettant d'identifier des mesures pour contribuer au rééquilibrage des relations commerciales.

2.4 Un dernier sujet que la CNBA propose à ce stade d'ajouter à la feuille de route Naiades II est l'amélioration des conditions d'accès aux ports maritimes. Une étude pourrait notamment être menée sur les différences de coûts de manutention pour le fluvial en comparaison des autres modes de transport. Une réflexion pourrait aussi être conduite sur l'harmonisation européenne et la simplification des règles d'accès à ces zones pour les transporteurs.

3. En ce qui concerne la flotte (pp. 8-9)

3.1 Le document indique à la page 8 au sujet de la flotte : « Large parts are over-aged [...] and are not adapted to today's logistics requirements ». Pour autant, les mesures proposées dans la suite du texte sont essentiellement des mesures techniques liées en particulier à la réduction des émissions de gaz polluants. La CNBA souhaite que le sujet de renouvellement et du rajeunissement de la flotte soit traité comme un thème à part entière dans le cadre de Naiades II. Un groupe de travail pourrait être créé afin de réfléchir aux moyens les plus efficaces de renouveler la flotte. S'ils sont très utiles, les dispositifs de subvention nationaux comme le plan d'aide à la modernisation français montrent aussi leurs limites, notamment quant au bénéficiaire final réel des subventions et au résultat des subventions au regard des objectifs de renouvellement de la flotte.

3.2 S'agissant des nouvelles mesures mentionnées dans le texte visant à diminuer les émissions polluantes, la CNBA fait remarquer que ces dispositions peuvent également constituer un danger pour le développement du transport fluvial. Le fait de chercher à rendre le transport fluvial toujours plus écologique ne sert pas le développement commercial des entreprises. Et la multiplication des normes et des contraintes sur ce sujet à l'égard du transport fluvial finit par nuire, du fait de leur complexité et des investissements qu'elles impliquent, au développement du transport fluvial, qui est pourtant à la base le mode de transport le plus écologique.

3.3 Concernant la flotte existante en Europe, il serait intéressant de préciser un peu les propos du document cités ci-dessus (« Large parts are over-aged... »). On s'aperçoit que l'Europe fluviale avance plutôt à deux vitesses : les bateaux de plus de 1500 tonnes qui ont pu se développer (un peu trop peut-être) et se moderniser et les bateaux de moins de 1500 t qui restent en arrière et qui ne se renouvellent pas. Ce sujet pourrait être approfondi dans le cadre du groupe de travail proposé au 3.1 du présent texte. La proposition que la CNBA a faite en d'autres occasions de mettre en place un plan de reconstruction au niveau européen pourrait faire partie des solutions à envisager.

4. En ce qui concerne la formation (pp. 8-9)

4.1 La CNBA propose que parmi les actions prioritaires de Naiades II figure la promotion d'une langue commune pour la navigation et de son apprentissage. Pour mémoire, suite aux difficultés rencontrées depuis plusieurs années par les bateliers français dans leurs transports internationaux, en particulier aux Pays-Bas, la CNBA demande la mise en place d'une langue commune pour la navigation, qui pourrait être utilisée si la langue du pays traversé n'est pas maîtrisée. Les obligations relatives à la maîtrise de cette langue seraient limitées aux termes nautiques et aux expressions essentielles de la navigation. Les obligations relatives à l'utilisation de cette langue prévoiraient une large période de transition afin que l'ensemble du secteur puisse s'adapter (professionnels, mais aussi écoles, organismes de formation). Les travaux à ce sujet pourraient être organisés en deux volets : promotion de la mise en place d'une langue commune auprès des décideurs de l'Union européenne ; soutien à l'adaptation du système pédagogique des différents pays sur ce sujet.

4.2 La CNBA propose ensuite que parmi les actions de Naiades II figurent la promotion du transport fluvial dans les écoles de logistique des différents pays européens afin que les futurs logisticiens aient davantage le « réflexe fluvial ». Des « ambassadeurs du fluvial » pourraient être nommés à cet effet. Avec moins de moyens, des campagnes de communication pourraient être conduites en ce sens auprès du réseau des écoles de logistique européennes.

4.3 Enfin, la CNBA propose également que parmi les actions de Naiades II figure le soutien à la mise en œuvre des obligations réglementaires par les écoles dès que celles-ci sont adoptées. A titre d'exemple on peut citer le cas de la formation de matelot. Ce soutien pourrait se traduire par deux volets : un service de veille sur les évolutions réglementaires européennes liées à la formation mis à disposition, par exemple par le biais d'une newsletter, des écoles ; la mise en place de supports et d'outils pédagogiques mis à disposition des écoles afin de leur permettre d'appliquer rapidement les évolutions réglementaires.

5. Systèmes d'informations (pp. 9-10)

La CNBA propose d'ajouter à la liste des actions mentionnées page 10 la mise en place d'un outil européen de calcul des distances kilométriques entre les points chargement et les points de déchargement. Aujourd'hui, les gestionnaires d'infrastructures nationaux disposent de bases de données contenant les informations sur l'ensemble des distances entre les points de chargement et de déchargement. Par ailleurs, un certain nombre d'outils développés par des entreprises privées permettent d'estimer ces distances. Mais il semble qu'aucun outil européen partagé par les différents pays et harmonisé n'existe et ne permette à une entreprise qui réalise un transport d'un point de chargement national A vers un point de chargement B situé à l'étranger de connaître la distance exacte de son parcours avant de déplacer son bateau. Pour la CNBA cet élément est important car il a des conséquences sur l'équilibre des relations commerciales évoqué au point 2.3 car il permettrait au transporteur d'estimer le coût de revient de son transport de manière plus fiable que ce n'est actuellement le cas.