



*Le Président de la Chambre nationale  
de la batellerie artisanale*

à

*M...  
Candidat à l'élection présidentielle 2012*

Paris, le 4 avril 2012

Monsieur le candidat,

Les atouts du transport fluvial ne sont plus à démontrer. Seul mode bénéficiant d'un réseau non saturé, il permet d'acheminer de grandes capacités de marchandises à un faible coût, en toute sécurité et dans le respect de l'environnement. Un seul bateau de type Freycinet transporte à lui seul autant de marchandises que 10 à 14 camions, tandis que les plus grands bateaux exploités par des artisans bateliers transportent quant à eux l'équivalent de 85 à 120 camions. Voilà de quoi désengorger bien des axes routiers !

Après des décennies d'oubli, au profit des chemins de fer et surtout de la route, le transport fluvial est de retour dans le discours public, répondant aux attentes d'une société concernée par le développement durable et la raréfaction des ressources énergétiques.

Pourtant, un chemin important reste à parcourir. Le transport fluvial garde une place marginale en comparaison de la route et du rail, ne représentant que 4% du total du trafic national, loin derrière l'Allemagne et les Pays-Bas.

Pour pouvoir retrouver une place honorable aux côtés des autres modes de transport, le transport fluvial doit faire face à plusieurs enjeux majeurs, sur lesquels l'intervention des pouvoirs publics est indispensable. Ces enjeux sont principalement les suivants :

- l'entretien et le développement des infrastructures ;
- le renouvellement de la flotte de commerce ;
- la promotion du transport fluvial en tant que « transport durable » ;
- la simplification règlementaire et administrative ;
- l'harmonisation européenne ;
- l'équilibre des relations commerciales ;
- la mise en place d'une « grande loi » sur le transport fluvial

## **1 – L'entretien et le développement des infrastructures**

Le premier enjeu concerne les infrastructures.

Avec 8500 kilomètres, le réseau français des voies d'eau navigable est le premier d'Europe. Or, la moitié de ce réseau est utilisée pour le transport de marchandises et seuls 2 000 kilomètres permettent une exploitation commerciale moderne.

De réels progrès ont bien été enregistrés ces dernières années dans l'entretien des voies navigables. Mais, si des crédits supplémentaires ont été alloués à des projets de

développement de la voie d'eau, il n'en reste pas moins que les voies navigables françaises ont un niveau de vétusté et d'archaïsme record au regard des autres pays membres de l'Europe de la voie d'eau. Nombreux sont les canaux qui continuent de s'ensaver, limitant le mouillage et le tonnage transportable quand la navigation reste possible.

Par ailleurs, la France a besoin de projets d'ampleur en matière de développement du réseau. Ces besoins concernent, bien sûr, les liaisons à grand gabarit qui permettraient de relier les grands bassins de navigation, ceux-ci n'étant pas interconnectés. Le lancement du canal Seine-Nord Europe, destiné à relier la Seine (qui assure une grande partie du trafic national) et le réseau fluvial du Nord et du Benelux, va bien dans ce sens. Mais ce projet ne suffira pas à dynamiser durablement le transport fluvial, qui a besoin d'autres projets de grande envergure.

Ces besoins concernent également le réseau à petit gabarit, qu'il est primordial non seulement d'entretenir mais aussi de développer. En l'attente de grandes liaisons interbassins à venir, c'est en effet le réseau Freycinet qui assure le maillage du territoire en reliant les différents bassins de navigation français et permet de desservir de nombreux clients de la voie d'eau. Dans la configuration actuelle du réseau français, le développement des voies à petit et moyen gabarit est donc primordial pour assurer celui du transport fluvial dans son ensemble.

Nous souhaitons donc attirer votre attention sur ce premier enjeu, crucial pour le développement du transport fluvial, et vous poser les questions suivantes : **quelles sont les mesures que vous prendrez si vous êtes élu à la Présidence de la République pour améliorer durablement l'entretien du réseau ? Quels seront vos projets de développement du réseau des voies navigables ? Quels engagements financiers accepterez-vous de soutenir dans ce domaine ?**

## **2 – Le renouvellement de la flotte de commerce**

Le second enjeu majeur pour la profession concerne le problème du renouvellement de la flotte. Aujourd'hui, la flotte française est constituée de quelque 1 325 bateaux de commerce. Or 85% de ces bateaux ont plus de 30 ans. La flotte française est l'une des plus anciennes d'Europe, certains bateaux ayant été construits il y a près d'un siècle. Pratiquement aucune construction neuve n'a eu lieu depuis environ 45 ans, à l'exception des quelques bateaux de type Canal du Nord construits dans les années 1980.

Parallèlement à cette situation, le besoin en cale neuve se fait de plus en plus sentir. D'une part, la volonté politique de soutien au fluvial affichée depuis plusieurs années implique une augmentation de la demande de transports. D'autre part, les quelques projets de développement de la voie d'eau en cours impliqueront un besoin supplémentaire de transport qui a pu être estimé à 6 milliards de tonnes kilométriques à horizon 2017. Il est donc essentiel que la flotte soit largement renouvelée.

Lorsque nous avons questionné les politiques, tout au long de ces dernières années, sur les mesures qu'ils mettaient en place en vue de soutenir le renouvellement de la flotte, ils ont toujours cité les « plans d'aide à la modernisation ». Cofinancés par l'Etat et Voies navigables de France, ces plans quinquennaux permettent à des chefs d'entreprises souhaitant moderniser leurs unités fluviales de réaliser un certain nombre d'investissements en bénéficiant d'investissements publics. Mais ces plans d'aide nous paraissent très en-deçà des besoins de renouvellement de la flotte. Au vu de l'âge moyen de la flotte et de l'augmentation de la demande de transport, nous demandons qu'un **état des lieux des différents plans d'aides à la modernisation** qui se sont succédés ces dernières années soit réalisé, en analysant

notamment l'efficacité des mesures retenues au regard des objectifs poursuivis. Nous demandons également la mise en place d'un **plan d'aide au renouvellement de la flotte** très ambitieux, qui permettra aux chefs d'entreprises de bénéficier de subventions publiques lors de l'achat d'un nouveau bateau.

### **3- La promotion du transport fluvial en tant que « transport durable »**

Le troisième enjeu est celui de l'image associée au transport fluvial dans l'opinion publique et de la méconnaissance fréquente de ce mode de transport.

Si le transport fluvial est de retour dans une certaine mesure, il reste beaucoup de travail à réaliser pour qu'il bénéficie d'une considération et d'une reconnaissance au moins égale à celle des autres modes de transport.

Il n'est pas rare que des organismes publics ou privés, liés ou non aux transports, organisent des manifestations ou réalisent des publications liées aux différents modes de transport sans même mentionner le transport fluvial.

Par ailleurs, nous constatons régulièrement, notamment au travers des sollicitations multiples dont la Chambre nationale de la batellerie artisanale est l'objet, que le transport fluvial est un mode de transport mal connu, tant du grand public que des médias, des clients des transports, de l'administration ou des politiques.

Nous demandons donc que les efforts entamés ces dernières années pour promouvoir ce mode de transport soient soutenus par un travail de communication publique afin de permettre à ce mode de transport de développer son positionnement au regard des autres modes de transport. Nous demandons en particulier la mise en place d'une **campagne nationale de promotion du transport fluvial**, qui permettra de soutenir simultanément tous les maillons de la chaîne permettant l'essor du transport fluvial : lycéens et étudiants, créateurs d'entreprises, professionnels en reconversion, mais également clients potentiels du transport fluvial et sphère publique.

**Nous souhaitons attirer votre attention sur ce point qui nous paraît essentiel et vous demandons quelles mesures vous prévoyez de mettre en place dans ce domaine si vous êtes élu à la Présidence de la République.**

### **4- La simplification réglementaire et administrative**

Prescriptions techniques, formalités administratives, contrôles toujours plus fréquents... Les entreprises de transport fluvial sont bien souvent surchargées d'obligations qui leur paraissent inutiles et imposées à sens unique. Respectant tant bien que mal ces contraintes techniques, le transporteur navigue dans un réseau mal entretenu et où les horaires de navigation varient plusieurs fois en l'espace d'une journée, et il fait en parallèle l'objet de contrôles répétés pour des motifs souvent anodins.

Nous demandons donc en premier lieu la mise en place d'une **feuille de route destinée à réduire les contraintes réglementaires et administratives** pesant sur les transporteurs. A titre d'exemple, la CNBA demande depuis plusieurs années la réforme de la licence de patron pilote, titre français obligatoire pour des bateaux traversant certaines zones portuaires. En tant que professionnels, nous estimons que la détention d'un permis européen de groupe A est

largement suffisante pour traverser ces zones. Mais cette réforme n'a toujours pas eu lieu. L'ensemble des dispositions réglementaires du fluvial contient une multitude de contraintes inutiles qu'il nous semble essentiel d'identifier et de réduire.

Nous demandons en deuxième lieu à ce que soit mis un terme à toutes les règles qui introduisent une singularité française au regard des règles européennes. Dans le secteur fluvial comme dans d'autres, l'administration française s'attache à mettre en place des règles plus contraignantes qu'elles ne le sont dans d'autres pays, contribuant ainsi à la « fuite » des entreprises. A titre d'exemple, les contraintes techniques imposées aux navigants en France sur certaines zones sont plus importantes en France qu'aux Pays-Bas ou en Allemagne sur des zones présentant un même niveau de dangerosité. Nous demandons donc aux pouvoirs publics de **réduire les obligations réglementaires spécifiques à la France et de les limiter aux obligations fixées au niveau communautaire**, qui nous semblent déjà très suffisantes.

Nous demandons enfin la mise en place d'une **politique de contrôle cohérente**, c'est-à-dire destinée à protéger l'essor du transport fluvial et les entreprises navigantes et non à le freiner par des contrôles pointillistes et routiniers visant des entreprises en règle. Cela implique notamment de repenser l'organisation des contrôles, d'éviter leur multiplication, de les limiter aux infractions essentielles et de ne pas en exempter les bateaux étrangers navigant sur les eaux intérieures.

## **5 – L'harmonisation européenne**

Le cinquième enjeu auquel est confronté la profession batelière est européen : à l'heure de l'ouverture des frontières vers l'Est, des règles communes sont plus que jamais nécessaires et il devient urgent de parvenir à harmoniser les réglementations, tant dans le domaine du transport que dans les domaines social et fiscal.

Les charges qui pèsent sur les entreprises de transport françaises s'alourdissent en effet un peu plus chaque année, au détriment du bénéfice des entreprises. Si rien n'est fait pour comprimer ces charges, et les ramener notamment à un niveau comparable à celui de nos voisins et concurrents directs belges et néerlandais, le pavillon français aura bien du mal à assurer sa compétitivité dans les prochaines années. Et cela sans même parler de l'arrivée sur nos marchés des pavillons de l'Europe de l'Est. Sans cette harmonisation, il deviendra de plus en plus difficile, non seulement de faire naître de nouvelles vocations dans la profession, mais également d'inciter les transporteurs à s'installer et à rester en France.

## **6- L'équilibre des relations commerciales**

Le sixième enjeu auquel doit faire face la profession batelière est commercial. Le secteur du transport fluvial, notamment artisanal, est affecté depuis plusieurs années par une baisse très importante des prix de fret. En parallèle, il est très difficile pour les transporteurs d'obtenir le versement des sommes dues au terme de leur contrat, ou encore d'indemnités légales, du fait d'une très forte pression des intermédiaires, qui ont dans bien cas une position de domination à l'égard des transporteurs.

L'Etat a entamé depuis 2010 une réforme des contrats-types fluviaux, qui servent de cadre de référence aux relations commerciales des transporteurs. Mais cette réforme, qui a donné lieu à de très nombreuses réunions avec les professionnels, n'a abouti à aucun accord car l'Etat a

ménagé les différentes parties au lieu de prendre résolument partie pour le transport fluvial. Elle constitue un échec.

Nous demandons donc aux pouvoirs publics de défendre beaucoup plus clairement les intérêts des transporteurs, notamment dans le domaine des relations commerciales. **Nous demandons en particulier à ce que les pouvoirs publics mettent en place rapidement un cadre réglementaire rénové, fixant clairement les obligations incombant à chacune des parties dans le cadre d'une relation commerciale, assorties de contrôles et de sanctions en cas de non-respect de ces obligations.**

## **7- La mise en place d'une « grande loi » sur le transport fluvial**

Les discussions qui ont accompagné la préparation et le vote de la loi réformant l'établissement Voies navigables de France, fin 2011, ont montré l'intérêt des pouvoirs publics et de l'opinion publique pour le transport fluvial et ont témoigné d'une prise de conscience du chemin à parcourir.

Un certain nombre de dispositions législatives favorables au transport fluvial ont été adoptées ces dernières années. On peut citer à ce sujet l'exonération de TICPE pour les entreprises de transport fluvial mise en place à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, qui constitue une vraie mesure en faveur du fluvial, même si sa mise en œuvre s'est trouvée confrontée à de nombreuses lenteurs administratives (à ce jour certains bateliers n'ont encore jamais bénéficié dudit remboursement). On peut également citer la nouvelle mesure relative à l'exonération des plus-values sous condition de réinvestissement dans un bateau plus grand ou plus récent, votée fin 2011 au Parlement et ayant pour objectif d'encourager le développement des entreprises.

De telles mesures contribuent à apporter un soutien au développement du transport fluvial. Pour autant, elles ne sont pas suffisantes à redonner un souffle véritable au transport fluvial. Comme l'ont évoqué certains parlementaires à l'occasion de l'examen de la loi sur VNF, nous demandons donc la **mise en place d'une « grande loi » sur le fluvial**, contenant des dispositions économiques, fiscales et sociales ayant pour objectif d'encourager l'essor du transport fluvial dans toutes ses dimensions et de donner un signal d'encouragement fort à l'ensemble des acteurs de ce mode de transport. La Chambre nationale de la batellerie artisanale se tient bien entendu à votre disposition pour contribuer aux réflexions qui alimenteraient cette loi.

Je vous serais extrêmement reconnaissant de bien vouloir nous faire part des actions que vous envisagez de mener en faveur de ce mode de transport et notamment sur les différents points évoqués ci-dessus.

Dans cette attente, je vous prie d'agréer, Monsieur le candidat, l'expression de ma considération distinguée.

Michel DOURLENT