

PARLONS FLUVIAL



LE JOURNAL DE LA CHAMBRE NATIONALE DE LA BATELLERIE ARTISANALE

Janvier 2017



DANS CETTE ÉDITION #1

LE FLEUVE, ENJEU DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DES RÉGIONS ▼

CRISE CÉRÉALIÈRE, LES BATELIERS TOUCHÉS DE PLEIN FOUET ▼



REPRÉSENTER LA BATELLERIE ARTISANALE P.02
DÉFENDRE LES BATELIERS ET LEURS INTÉRÊTS P.06
ACCOMPAGNER LA PROFESSION FLUVIALE P.10

« *L'économie de notre fleuve est une question essentielle. Il est la colonne vertébrale indispensable au développement économique du territoire* », entamait le maire de Rouen Yvon Robert à l'ouverture du colloque sur « *l'économie du fleuve* ». Premier bassin fluvial national, la Seine reste sous-exploitée, son potentiel de développement est quatre fois supérieur à son niveau actuel.

À lire page 02



La chute des récoltes céréalières a entraînée une forte baisse des trafics traditionnellement réalisés par la batellerie artisanale française. Selon certaines estimations, la diminution du transport de céréales par voie d'eau



pourrait atteindre entre 20 % à 35 % selon les régions. Rencontre avec Pascal Rottiers, batelier de l'Améthyste, qui souffre des conséquences de la crise céréalière française.

À lire page 06

LE FLEUVE, UN ENJEU FORT DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DES RÉGIONS

Le 6 octobre 2016 s'est tenu le premier colloque sur « l'économie du fleuve ». Tout au long de la journée, les intervenants se sont relayés pour débattre sur la compétitivité du transport fluvial, son réseau, ses services et mettre en perspective le fleuve comme porteur de nouvelles économies.

Dans la salle du conseil municipal de la mairie de Rouen, ce sont plus de 150 acteurs économiques qui sont venus apporter leur vision et leur témoignage sur le développement économique et logistique de la Seine. Valérie Fourneyron, députée de Seine-Maritime chargée de la mission parlementaire sur l'avenir des ports de l'axe Seine, l'a d'ailleurs bien souligné : « il y a quelques années, ce n'était pas imaginable de voir autant d'acteurs discuter d'économie fluviale ».

« L'économie de notre fleuve est une question essentielle. Il est la colonne vertébrale indispensable au développement économique du territoire », entamait le maire de Rouen Yvon Robert à l'ouverture du colloque.

Alors que le flux de marchandises ne cesse de croître dans le monde, que les ports du range Nord de l'Europe prévoient une hausse importante de leur trafic dans les années à venir, que le projet du canal Seine-Nord devient chaque jour plus concret, la Seine doit s'adapter.

Car si elle possède des atouts évidents, elle n'est pas encore devenue un axe de transport incontournable. Cette voie naturelle qui relie la Manche au bassin parisien est sous-exploitée.

La Seine est pourtant le « premier bassin fluvial national. Portée par le premier complexe portuaire français, la capacité prospective de son trafic est quatre fois supérieure à son niveau actuel ».

• Des défis à relever

Désormais, le temps de l'action est venu. « Nous sommes entrés dans une phase de mise en œuvre, les projets démarrent », appuyait François Philizot, Délégué interministériel au Développement de la vallée de Seine.

Pour autant, les participants restent attentifs et vigilants. Ils ne souhaitent pas minimiser les difficultés auxquelles est confronté le transport fluvial en France et le retard qu'il a pris par rapport au range Nord de l'Europe. En effet, les obstacles au développement logistique de la Seine ne sont pas tous levés, loin de là : « Il est temps de mettre à niveau notre système fluvial avant la livraison probable du canal Seine-Nord Europe ».

Les intervenants ont rappelé également que la compétitivité du fleuve par rapport à la route restait un problème majeur. « L'offre de transport existe et est disponible, la capacité de transport est d'excellente qualité. Cependant, il convient d'entendre le message des chargeurs. Si le transport fluvial apparaît comme peu avantageux économiquement, il ne sera pas utilisé ».

Chez Bolloré Logistics, la Seine reste également largement inexploitée « pour chacun de nos clients, nous chiffrons systématiquement deux scénarios : le transport routier et le transport fluvial. Certaines solutions permettent de gagner 50 euros par containers en utilisant le fleuve. Malgré tout, les clients ne retiennent pas cette solution et nous disent qu'ils ne veulent pas perdre trois jours de transit time. Ce problème peut pourtant être résolu par la création de zones logistiques. Il s'agit avant tout d'un problème de culture. L'emploi du fleuve n'est pas aussi naturel qu'à Anvers par exemple. Il nous manque des outils promotionnels pour favoriser ce mode de transport ».



• Un changement de perspective nécessaire

Pour développer la compétitivité et la notoriété de l'axe Seine, les différents acteurs de la table ronde ont avancé quelques pistes de réflexion.

Au niveau de la compétitivité, il est fondamental « d'intégrer les coûts environnementaux aux analyses tarifaires. Entre le fleuve et la route, l'émission de CO2 est divisée par quatre ». À ce sujet, Bernard Piette, Directeur général de Logistics in Wallonie a tenu à préciser que les grands ports européens menaient des politiques fortes pour limiter le transport routier. Ainsi, à Rotterdam, « 65% des marchandises sont tenues de quitter le port autrement que par la route sous peine de pénalité ». Et le succès est là puisque le plus grand port d'Europe estime que son trafic passera de 12 millions de containers actuellement à 28 millions à l'horizon 2030.

Pour conclure ce colloque, tous les intervenants se sont retrouvés sur un point bien précis : « ce qui est important, c'est que tout le transport n'aille pas sur la route. Il faut parler complémentarité entre les modes de transport plutôt que mettre en compétition permanente la route et le fleuve ».

LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE SE PENCHE SUR LA COMPÉTITIVITÉ DE LA BATELLERIE FRANÇAISE

Après les dernières élections régionales de décembre 2015, la CNBA a adressé un courrier à tous les nouveaux présidents de région afin de leur présenter les caractéristiques et avantages du transport fluvial et solliciter un entretien. M. Daniel Leca, conseiller régional de la région Hauts-de-France, très intéressé par la politique des transports, a répondu favorablement et rencontré M. Michel Dourlent, président de la Chambre nationale de la batellerie artisanale, au cours d'une longue entrevue.

Suite à cet entretien et en réaction au rapport prospectif relatif aux infrastructures de transport⁽¹⁾, M. Daniel Leca a rappelé les différentes interrogations portées par la CNBA. Il a particulièrement mis en lumière les problématiques qui touchent l'Oise comme par exemple le développement du canal Seine-Nord Europe et a appelé à ce qu'un groupe de travail sectoriel se réunisse pour étudier la compétitivité de la batellerie française et envisager un soutien de la région.

• Le canal Seine-Nord Europe est un projet irréversible

« Nous pensons absolument nécessaire de décliner dans les plus brefs délais notre vision des transports en l'appliquant dans des projets concrets et qui touchent à la vie quotidienne des habitants des Hauts-de-France. Le canal Seine-Nord Europe tout d'abord, dont nous adoptons le plan de financement et les principes de gouvernance. C'est avec beaucoup de satisfaction que nous voyons aujourd'hui s'engager concrètement un projet que nous avons soutenu depuis longtemps.

Nous marquons donc notre détermination à avancer et surtout nous disons clairement à tous nos partenaires et à tous les observateurs que ce projet est irréversible. Le lancement des études Magéo pour adapter le cours de l'Oise entre Creil et Compiègne, le lancement d'études visant à la mise au gabarit européen de tout le réseau navigable de la région, réaffirmant par là même la vocation du canal qui est de créer un lien entre le Nord et le Sud de l'Europe, la remise en navigation du canal de Condé-Pommeroeul, témoignent de la détermination de la région. Ce projet structurant sera la colonne vertébrale de notre région et il peut être le point de départ d'une nouvelle histoire économique pour elle. Partant de Compiègne et reliant le réseau fluvial Dunkerque-Escout-Lille, ce canal va irriguer toute notre région ».

• Les plateformes multimodales doivent être progressives et adaptées

« Le deuxième défi sera celui de la performance des plateformes multimodales. Sans ces plateformes, le canal ne sera qu'un vaste

couloir de passage entre la Seine et le Nord de l'Europe. Un corridor coupé des territoires est sans intérêt pour le développement économique. Maintenant que l'initiative de ces infrastructures revient aux collectivités locales, nous devons nous pencher sur la question de leur gouvernance et de leur financement. La région doit, à nos yeux, être présente dans la gouvernance, ne serait-ce qu'au regard de leur impact en matière de développement économique et d'aménagement. La région doit aussi être présente pour apporter le soutien technique et en matière d'ingénierie territoriale, tant ces projets sont complexes.

La plateforme de Longueil Sainte-Marie, qui sera centrale lorsque le projet Magéo aura abouti, ou encore la plateforme de Valenciennes doivent servir d'exemples sachant que la démarche qui nous semble à privilégier est celle du dimensionnement progressif des plateformes aux besoins pour éviter les risques de disproportion ».

• Les filières régionales de la batellerie et de la logistique doivent être accompagnées

« Dernier défi, il est celui des filières qui pourront se voir dynamisées par le canal et sur lesquelles nous devons rapidement intervenir. En l'occurrence deux secteurs sont principalement concernés. La batellerie tout d'abord.

Convaincus par la pertinence de l'infrastructure, les professionnels français de la batellerie sont cependant inquiets quant à leur capacité à affronter la concurrence notamment venue des pays du Nord de l'Europe. Ils estiment que la France n'est pas suffisamment armée pour assurer la montée en tonnage permise par le canal. De la même manière, les chantiers navals spécialisés dans la construction et/ou la réparation de ces bateaux et barges sur notre territoire régional ne sont pas adaptés. C'est pourquoi nous souhaitons que des groupes de travail sectoriels puissent se réunir rapidement à l'initiative de la région afin de définir une politique incitative pour accompagner les professionnels par le biais d'aides à l'investissement ».

Le nombre de projets à mener est énorme et la réussite de la région reposera sur sa capacité à prioriser ces projets et à se projeter dans une logique d'aménagement du territoire en concertation avec toutes les parties prenantes et tous les territoires.

Le canal Seine-Nord Europe sera la colonne vertébrale de notre région et il peut être le point de départ d'une nouvelle histoire économique pour elle.

⁽¹⁾ Ce rapport présenté en session plénière par M. Gérald Darmanin, vice-président de la région des Hauts-de-France, donne les grandes orientations des années à venir pour les transports et infrastructures de transport. Il présente les problématiques actuelles - flux de population, infrastructures existantes (routes, voies ferrées, réseau fluvial, ports régionaux, etc.) - et les orientations qu'emprunteront les investissements au cours du mandat.

L'INTÉRÊT ÉCONOMIQUE DU PROJET CANAL SEINE-NORD EUROPE

Sollicités par l'association Seine-Nord Europe, plusieurs organismes - notamment la CNBA au travers de Transporteurs fluviaux de France - ont fait part de leur perception de l'intérêt économique du projet canal Seine-Nord Europe. Tous les avis recueillis se rejoignent sur l'opportunité unique que constitue ce projet, de par ses bénéfices pour la compétitivité des entreprises, son impact sur la création d'emplois à court et moyen termes et sa contribution à l'attractivité des territoires desservis.



Maillon français du projet de liaison fluviale européenne Seine-Escaut (reliant le Havre à Gand), le canal Seine-Nord Europe est un projet d'infrastructure fluviale à grand gabarit destiné à relier le bassin parisien au réseau des Hauts-de-France et, au-delà, à l'ensemble du réseau fluvial européen. Cette liaison permettra de supprimer un goulet d'étranglement historique (le canal du Nord est limité à 800 tonnes), en garantissant la navigation d'unités fluviales jusqu'à 4 400 tonnes (soit l'équivalent de 5 trains de fret complets ou 250 camions).

Transporteurs fluviaux de France, association qui rassemble les entreprises de navigation françaises dans ses composantes artisanale (CNBA) et armatoriale (CAF) a été sollicité par l'association Seine-Nord Europe afin de donner son point de vue sur l'intérêt économique de ce futur projet. L'association a ainsi apporté son expertise technique et une vision prospective sur ce sujet d'ampleur européenne.

1. La logistique, un contributeur essentiel à l'économie de la vallée de la Seine

L'axe Seine est un territoire majeur au plan national et européen. Cet espace économique très structuré par le fleuve, rassemble la capitale, deux métropoles régionales Rouen et Caen, les aéroports de Roissy et d'Orly, les ports du Havre et de Rouen (2ème et 5ème ports maritimes français), le port de Paris (1er port fluvial français) qui sont tous de grands équipements générateurs de flux et d'ouvertures internationales, avec près de 10 millions d'habitants et 5 millions d'emplois. En lien avec la vocation maritime et portuaire de ce territoire, la logistique est très structurée autour de l'estuaire de la Seine et génère 500 000 emplois dans la filière soit 11 % de l'emploi total dans la vallée de la Seine, l'essentiel de l'activité étant réalisé en Île-de-France.

Au sein des chaînes logistiques multimodales, le transport fluvial a conforté sa place. Depuis vingt ans, le

mode fluvial a entamé sa reconquête avec des trafics en hausse constante, consolidant ses positions sur ses trafics historiques et gagnant des parts de marché sur des trafics spécialisés (produits chimiques, biocarburants).

Les performances environnementales et sociétales (réduction des nuisances, de la congestion et de l'accidentologie) du transport fluvial en font désormais un outil d'optimisation durable des choix logistiques.

2. Le transport fluvial, composante fédératrice de l'économie de la vallée de la Seine

L'axe Seine est révélateur du dynamisme du secteur avec 3,6 milliards de tonnes-kilomètres réalisées en 2015 (50 % du trafic national), en progression de près de 30 % sur les quinze dernières années. La part de marché du transport fluvial est de plus de 10 % en Île-de-France, bénéficiant de sa capacité à irriguer le cœur de l'agglomération parisienne (matériaux de construction,

produits manufacturés, traitement de déchets).

Celle-ci reste toutefois bien inférieure à celles observées chez certains de nos voisins de l'Europe du Nord, de l'ordre de 24 % en Belgique et de 38 % aux Pays-Bas.

Mais la part des modes massifiés, ferroviaire et fluvial confondus, dans les pré et post-acheminements maritimes du Grand Port Maritime du Havre n'a cessé de se détériorer puisqu'en cumul, ils n'assurent qu'à peine plus de 10 % des dessertes contre plus de 50 % dans les ports du Range Nord.

La réalisation du canal Seine-Nord Europe maintenant actée conforte l'engagement des acteurs économiques pour le développement de ce mode de transport.

3. La voie d'eau : des atouts considérables dans un monde économique durable

Le recours au transport fluvial contribue à un verdissement des pratiques logistiques des acteurs industriels, notamment pour la desserte portuaire, et à la transition énergétique dans le domaine des transports : « l'effet du projet est estimé à l'équivalent de 500 000 camions de moins sur la route par an et leur équivalent en millions de tonnes de CO2 évitées. D'autres externalités négatives seront diminuées (congestion, accidents, bruit) ».

En renforçant la qualité et la compétitivité (économique et écologique) de la desserte des ports maritimes du Range Nord, et notamment des ports normands, le canal Seine -Nord Europe apporte aux ports du Havre, de Rouen et de Dunkerque un élargissement de leur hinterland fluvial et de nombreux avantages (supplément de trafic - conteneurs -, massification par voie d'eau des pré et post-acheminements, développement de la multimodalité).

En réduisant mécaniquement la consommation d'énergie fossile pour le transport de marchandises, répondant

ainsi aux orientations du Livre Blanc sur l'avenir des transports publié par la Commission européenne, le canal Seine-Nord Europe donne la priorité aux modes de transport plus économes en énergie.

En effet, le transport fluvial émet 3,5 fois moins de gaz à effet de serre que la route. Ses coûts externes sont 7 fois moindres que la route et 3 fois inférieurs à ceux du rail. A la tonne transportée, la consommation d'énergie du transport fluvial est 3 fois moindre que la route.

En termes de coût de transport, 1 tonne transportée par convoi fluvial sur 350 km coûte entre 12 et 17 €, la même tonne par camion coûte 21 €, et 22 € en train*.

Quand on sait que la Belgique est



parvenue à doubler la part modale du transport fluvial entre 2000 et 2014 pour passer de 11 % à 22 % des marchandises transportées, grâce notamment au canal Albert, il y a fort à parier que la part modale de la voie d'eau française s'en trouvera transformée.

4. Le raccordement au réseau fluvial européen, un élément fondamental de dynamisation du transport fluvial en France

Quatre grands secteurs économiques sont directement concernés par les opportunités offertes par cette liaison fluviale : le secteur de l'agriculture (céréales, oléagineux, engrais, agro-

industrie, chimie verte), premier secteur français d'exportation ; le secteur des matériaux de construction (sables, agrégats, ciment, acier) et des produits recyclables (béton, acier, verre, papier, électronique) ; le secteur de l'automobile et de l'acier (flux importants entre sites industriels) et le secteur de la grande distribution.

Le transport fluvial verra son marché multiplié par deux, passant de 7 milliards de tonnes-kilomètres transportées à près de 14 milliards, évitant la circulation de nombreux poids lourds sur le corridor.

Avec les 50 000 emplois qu'il pourrait également générer à terme, l'enjeu que représente le canal Seine-Nord Europe est considérable.

5. Les interfaces avec les territoires

Le canal Seine-Nord Europe est conçu comme un système de transport global qui intègre le développement sur son linéaire de plusieurs interfaces entre le canal et les territoires desservis. Les quatre plateformes multimodales prévues sur le canal seront de véritables « hubs » d'échanges de marchandises entre voie d'eau, route et rail. Elles offriront des services de transport multimodaux et des espaces d'implantation pour l'industrie et les centres logistiques de distribution.

En tant que facteur de structuration de la logistique, elles permettront l'organisation d'une massification plus importante, favorable aux modes fluvial et ferroviaire et donc facteur de développement de l'intermodalité.

Le développement économique francilien, l'aménagement des territoires, le renforcement de l'outil industriel et logistique national seront les premiers bénéficiaires de la connexion du réseau fluvial français à grand gabarit aux 20 000 km de voies navigables européennes à grand gabarit et à leur réseau de ports intérieurs au Benelux, en Allemagne et vers l'Europe centrale.

*(source : Voies navigables de France).



CRISE CÉRÉALIÈRE, LES BATELIERS TOUCHÉS DE PLEIN FOUET

Après les pluies et les inondations du printemps dernier, la récolte de céréales est particulièrement mauvaise avec une baisse de la production nationale estimée à plus de 25 % par rapport à 2015, soit son plus bas niveau depuis 13 ans. Fin juillet, Stéphane Le Foll (ministre de l'Agriculture, de l'Agroalimentaire et de la Forêt) a lancé un plan de soutien aux céréaliers qui prévoit des mesures fiscales, le report de cotisations sociales ainsi qu'un fonds de garantie pour aider à la mise en œuvre des allègements et des reports de prêts au niveau bancaire.

Si les producteurs céréaliers restent les plus affectés, d'autres professions souffrent également de ce contexte défavorable ; notamment les transporteurs fluviaux artisans dont les entreprises tirent une part importante de leur chiffre d'affaires du transport de céréales.

La voie d'eau contribue historiquement et dans une large proportion au transport de produits céréaliers en France. Elle a affiché un fort dynamisme en 2015, avec 2 523,5 millions de tonnes-kilomètres réalisées, soit une progression de 7,1 % sur un an. Cependant, cette dynamique, vertueuse pour l'environnement, pourrait s'enrayer.

En effet, la chute des récoltes céréalieres laisse augurer une forte baisse des trafics traditionnellement réalisés par la batellerie artisanale française. Selon certaines estimations, la diminution du transport de céréales par voie fluviale pourrait atteindre, en glissement annuel, 20 % à 35 % selon les régions, alimentant une pression baissière sur les taux de fret.

Cette situation fait peser un risque sur la santé économique du secteur du transport fluvial et met en danger la survie de nombreuses entreprises de batellerie artisanale, déjà fragilisées par les interruptions de navigation consécutives à l'épisode de crue de mai et juin 2016.

Face aux difficultés rencontrées par les

agriculteurs céréaliers, le Gouvernement a décidé de la mise en œuvre d'un plan d'aide au secteur des grandes cultures, notamment pour permettre aux exploitants de poursuivre leur activité et de relancer un nouveau cycle de production.

C'est pourquoi, de la même manière que l'État va mettre en œuvre ce dispositif, la CNBA a sollicité l'intervention de M. Alain VIDALIES (secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche) pour que les pouvoirs publics prennent des mesures exceptionnelles d'accompagnement visant à soutenir les entreprises de batellerie artisanale.

La CNBA a ainsi formulé plusieurs demandes pour la profession :

- un soutien financier de l'État aux entreprises de batellerie artisanale,
- un gel des crédits des entreprises afin d'améliorer à court terme leur trésorerie,
- un allègement exceptionnel des cotisations sociales,
- l'augmentation du plafond du fonds d'action du RSI,
- l'exonération des péages VNF,
- la gratuité du stationnement au-delà de 30 jours consécutifs,
- un dispositif de renégociation des prêts bancaires à des taux plus avantageux,

- la possibilité pour les entreprises de bénéficier d'une assurance au voyage et stationnement.

Au-delà de ces mécanismes d'urgence, le secteur de la batellerie artisanale sera accompagné par une politique publique ambitieuse de report modal vers la voie d'eau.

LA CRISE CÉRÉALIÈRE EN QUELQUES CHIFFRES

Une production nationale de céréales en baisse en 2016 de

25 %

25 201 €

de perte moyenne de chiffre d'affaires pour les transporteurs fluviaux sur le troisième trimestre 2016.

43 jours

d'arrêt en attente d'affrètement pour les bateliers français spécialisés dans le transport de céréales.



« Les situations financières ne se rétabliront pas au mieux avant deux années, si toutefois les marchés s'y prêtent ».

Artisan batelier, propriétaire du bateau Améthyste, un automoteur de 1 075 tonnes, Pascal Rottiers souffre des effets de la crise céréalière française.

■ Comment la crise céréalière a-t-elle impactée votre activité de transporteur fluvial ?

P.R. Le marché de la céréale est particulièrement dynamique sur le bassin de la Seine. Rouen est le premier port céréalier d'Europe et la France est d'ordinaire l'un des premiers exportateurs mondiaux en la matière, aussi, nombre de coopératives agricoles utilisent le fluvial pour leurs exportations.

Disposant d'un bateau adapté au transport de céréales, j'ai décidé en début d'année 2016 de m'orienter plus spécifiquement vers ce type de transport. La crise céréalière m'impacte donc directement dans la mesure où quasiment aucune exportation n'a été réalisée depuis fin août 2016. Les flux inversés d'importations pour pallier au manque de qualité des produits, ne seront pas suffisants pour garantir un trafic important et régulier.

De plus les autres marchés comme le BTP où les déchets valorisés ne sont pas très actifs, compte tenu de la période électorale qui s'annonce. De ce fait, les cales déjà captées par ces marchés suffisent largement à répondre aux besoins. Si je tentais aujourd'hui d'y accéder, ce serait nécessairement au détriment d'un de mes collègues, qui verrait lui aussi son chiffre d'affaires impacté.

■ A combien estimez-vous vos pertes ?

P.R. Si je n'obtiens pas de transport d'ici la fin de l'année, mes pertes seront colossales. D'ordinaire, je réalise un chiffre d'affaire

annuel hors taxes d'environ 270 000 €, aujourd'hui j'en suis à 167 500 € exactement, soit un manque à gagner d'environ 100 000 € sur l'année.

■ Quels sont les risques pour les bateliers français ?

P.R. La batellerie française risque de voir ses effectifs considérablement diminuer. Nous sommes tous dans des situations financières différentes mais comme dans tous les secteurs, s'il n'y a pas de chiffre d'affaires pendant un certain temps, c'est la faillite.

De plus cette situation va créer une baisse des prix de fret, qui impactera aussi les marchés encore actifs comme le BTP. Car si actuellement l'offre est très nettement supérieure à la demande, notamment sur les bassins fermés, les bateliers qui ont aujourd'hui des transports vont voir également leur chiffre d'affaires impactés.

Les entreprises qui survivront auront des fonds propres très entamés, qu'il faudra reconstituer les années suivantes avec des prix de fret qui auront de grandes difficultés à augmenter lorsque le marché repartira. Cette situation bloquera également toute possibilité de financement d'investissement.

Si la faillite n'est pas au rendez-vous pour certains d'entre nous, les situations financières ne se rétabliront pas au mieux avant deux années, si toutefois les marchés s'y prêtent.

■ Pour faire face à cette crise, quelles sont les solutions à envisager pour la batellerie ?

P.R. Vous l'aurez compris, il faut soutenir les entreprises les plus impactées par cette crise. Il faut mettre en place un ensemble de mesures qui permettent à ces dernières de dépasser la crise,

notamment : la mise en œuvre par l'État d'un moratoire visant à suspendre l'exigibilité des créances et des intérêts des entreprises de la batellerie en difficulté et imposer aux compagnies d'assurances des renégociations de contrats notamment au stationnement et au transport car un bateau qui ne voyage pas ne prend pas de risque !

Il faut exonérer les charges sociales des entreprises (RSI et URSSAF) et permettre la renégociation des emprunts en cours et garantir le tout par la BPI.

Il faut également dispenser les entreprises des COT (convention d'occupation temporaire du domaine public fluvial) pour stationnement à long terme, imposé par Voies navigables de France et permettre le report sur les droits de canaux.

Mais toutes ces mesures ne suffiront pas sans un soutien financier de l'État pour maintenir nos trésoreries à flot. Il pourrait être distribué au prorata de TPL par exemple. La mise en place d'un fonds de soutien pourrait être gérée par la CNBA.

Comme il n'y a a priori aucune perspective avant la prochaine récolte, je propose de maintenir ces mesures actives au minimum jusqu'à juillet 2017.

■ Quelles seraient les conséquences probables pour votre activité si cette crise céréalière se poursuivait ? La batellerie peut-elle tenir dans cette situation ?

P.R. Evidemment que non. Pour ma part, si rien ne bouge, sans ces mesures, je dépose le bilan en janvier 2017. Et si j'arrête mon entreprise, c'est trois emplois en moins.

Rien que sur la Seine, on parle de 70 entreprises en difficulté, ce qui représente environ 45 % de la flotte artisanale sur ce bassin.

ARRÊTONS LA PRESSION FISCALE QUI AFFAIBLIT LES ENTREPRISES DE LA BATELLERIE ARTISANALE !

L'article 37 de la loi n°2011-1906 portant loi de financement de la Sécurité sociale pour 2012 a prévu l'application de prélèvements fiscaux et sociaux sur les plus-values à court terme constatées lors des cessions de bateaux de commerce, en dépit d'une exonération d'impôt sur le revenu. La CNBA souhaite l'exonération de ces nouveaux prélèvements qui impactent fortement l'investissement dans le secteur fluvial. Pour parvenir à la mise en place d'un dispositif d'exonération, la CNBA a interpellé les parlementaires français via une lettre dédiée.

La loi n°2011-1906 portant loi de financement de la Sécurité sociale pour 2012 a introduit une modification dans la base soumise à cotisations sociales des revenus des travailleurs non-salariés. L'article 37 de la loi prévoit l'application de prélèvement fiscal (CSG, CRDS) et sociaux (cotisations sociales) sur les plus-values à court terme constatées lors des cessions de bateaux, alors que ces mêmes plus-values à court terme sont exonérées d'impôt sur le revenu dans le cadre de plusieurs dispositifs⁽¹⁾. Ces taxations sont codifiées aux articles L.136-3 et L.131-6 du code de la Sécurité sociale.

De tels prélèvements constituent une charge importante pour les entreprises individuelles et les sociétés de transport fluvial soumises à l'impôt sur le revenu souhaitant vendre leur bateau de commerce ou cesser leur activité.

Les prélèvements fiscaux et sociaux applicables aux plus-values à court terme freinent aujourd'hui considérablement la vente des bateaux de commerce en France, paralysant l'investissement et entraînant ipso facto un vieillissement de la flotte. Ils sont d'autant plus problématiques pour les bateliers qui partent à la retraite, dès lors qu'ils se voient déjà assujettis

au moment de leur cessation d'activité, et cela avant même de procéder à la vente de leur bateau de commerce.

Pour ces raisons, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a sollicité les parlementaires pour une intervention auprès des pouvoirs publics en faveur de la mise en place d'une exonération des prélèvements fiscaux et sociaux sur les plus-values à court terme issues de la

Les prélèvements fiscaux et sociaux sur les plus-values à court terme constituent une charge importante pour les entreprises individuelles et les sociétés de transport fluvial

cession de bateaux de navigation intérieure affectés au transport de marchandises, en application du régime de minimis.

La CNBA demande plus précisément un alignement des règles sociales sur les règles fiscales⁽¹⁾ en matière de plus-values. Pour les trois premières hypothèses de cessation d'activité (les articles 151 septies, 238 quidecies, et l'article 151 septies A du code général des impôts), il pourrait être envisagé une mesure d'exonération des prélèvements

PERSPECTIVES FLUVIALES
ARRÊTONS LA PRESSION FISCALE QUI AFFAIBLIT LES ENTREPRISES DE LA BATELLERIE ARTISANALE !

1. Depuis la loi de Financement de la Sécurité sociale pour 2012, les entreprises battelières sont assujetties à cotisations sociales sur les plus-values à court terme.
2. De tels prélèvements constituent une charge importante pour les entreprises individuelles et les sociétés de transport fluvial soumises à l'impôt sur le revenu souhaitant vendre leur bateau de commerce ou cesser leur activité.
3. L'exonération des plus-values de cessions de bateaux en application de la règle de minimis comme règle sociale.

La loi n°2011-1906 portant loi de Financement de la Sécurité sociale pour 2012 a introduit une modification dans la base soumise à cotisations sociales des revenus des travailleurs non-salariés. L'article 37 de la loi prévoit l'application de prélèvements fiscaux (CSG, CRDS) et sociaux (cotisations sociales) sur les plus-values à court terme constatées lors des cessions de bateaux, alors que ces mêmes plus-values à court terme sont exonérées d'impôt sur le revenu dans le cadre de plusieurs dispositifs⁽¹⁾. Ces taxations sont codifiées aux articles L.136-3 et L.131-6 du code de la Sécurité sociale.

De tels prélèvements constituent une charge importante pour les entreprises individuelles et les sociétés de transport fluvial soumises à l'impôt sur le revenu souhaitant vendre leur bateau de commerce ou cesser leur activité.

Les prélèvements fiscaux et sociaux applicables aux plus-values à court terme freinent aujourd'hui considérablement la vente des bateaux de commerce en France, paralysant l'investissement et entraînant ipso facto un vieillissement de la flotte. Ils sont d'autant plus problématiques pour les bateliers qui partent à la retraite, dès lors qu'ils se voient déjà assujettis

au moment de leur cessation d'activité, et cela avant même de procéder à la vente de leur bateau de commerce.

Pour ces raisons, la Chambre nationale de la batellerie artisanale a sollicité les parlementaires pour une intervention auprès des pouvoirs publics en faveur de la mise en place d'une exonération des prélèvements fiscaux et sociaux sur les plus-values à court terme issues de la

cession de bateaux de navigation intérieure affectés au transport de marchandises, en application du régime de minimis.

La CNBA demande plus précisément un alignement des règles sociales sur les règles fiscales⁽¹⁾ en matière de plus-values. Pour les trois premières hypothèses de cessation d'activité (les articles 151 septies, 238 quidecies, et l'article 151 septies A du code général des impôts), il pourrait être envisagé une mesure d'exonération des prélèvements fiscaux et sociaux, ainsi que d'une franchise de plus-values à court terme.

La mesure des minimis, plafonnée par le seuil de deux cent mille euros, permettra d'échapper à la procédure longue et complexe de notification devant la Commission européenne dès lors qu'elle n'est pas susceptible d'être analysée comme une aide d'État prohibée.

Alléger la pression fiscale en faveur des artisans bateliers sera un atout vital pour la compétitivité du transport fluvial français ainsi que pour une croissance pérenne du secteur, surtout à l'heure où l'on parle du canal Seine-Nord Europe !

Suite à l'envoi de cette lettre aux parlementaires, quinze députés ont interpellé le gouvernement sur la pression fiscale excessive exercée sur la batellerie artisanale française.

1. Exonération en cas de cession d'une entreprise (en fonction des recettes) visée à l'article 151 septies du Code général des impôts (CGI) ;
Exonération applicable en cas de transmission d'entreprise (en fonction du prix de cession des éléments cédés) visée à l'article 238 quidecies du CGI ;
Exonération applicable en cas de cession d'une entreprise dans le cadre d'un départ à la retraite visée à l'article 151 septies A du CGI ;
Exonération des plus-values de cessions de bateaux, spécifiquement conçue pour les entreprises de la batellerie (applicable en cas de remploi du prix de cession) et visée à l'article 238 sexdecies du CGI.

fiscaux et sociaux consistant en une franchise de prélèvements à hauteur du seuil de minimis de deux cent mille euros.

Pour la dernière hypothèse concernant la cession avec remploi (l'article 238 sexdecies du code général des impôts), cela consisterait en la mise en place d'une franchise de prélèvements à hauteur du solde du seuil de minimis non consommé par l'application de l'exonération des plus-values réalisées lors de la cession.

La mesure des minimis, plafonnée par le seuil de deux cent mille euros, permettra d'échapper à la procédure longue et complexe de notification devant la Commission européenne dès lors qu'elle n'est pas susceptible d'être analysée comme une aide d'État prohibée.

Alléger la pression fiscale en faveur des artisans bateliers sera un atout vital pour la compétitivité du transport fluvial français ainsi que pour une croissance pérenne du secteur, surtout à l'heure où l'on parle du canal Seine-Nord Europe !

Suite à l'envoi de cette lettre aux parlementaires, quinze députés ont interpellé le gouvernement sur la pression fiscale excessive exercée sur la batellerie artisanale française.

CABOTAGE IRRÉGULIER, VERS DES POLITIQUES DE CONTRÔLE PLUS EFFICACES ET PLUS HOMOGENES

Les contrôles opérés par les brigades fluviales en termes de sécurité et de respect de la législation applicable à l'exercice de la profession batelière se focalisent essentiellement sur les bateaux de commerce battant pavillon français. Peu de contrôles sont effectués s'agissant des règles relatives au cabotage à l'encontre des transporteurs non-résidents par les autorités compétentes sur le réseau national. Cette insuffisance de contrôles peut amener à une distorsion de concurrence entre les transporteurs fluviaux européens et nationaux.

Les bateliers européens qui effectuent des prestations de transport sur le territoire national au-delà des durées légales fixées par la loi, bénéficiant déjà de régimes fiscaux et sociaux plus avantageux que leurs concurrents français, se voient conférer de facto un avantage compétitif. Cette situation a pour conséquence la diminution des taux de frets sur le réseau navigable français.

Dans le transport fluvial, la pratique du cabotage est encadrée par des règles communautaires et par des règles françaises. Les règles communautaires définissent le cabotage fluvial comme la réalisation d'un transport de marchandises (ou de personnes) par voies navigables dans un État membre de l'Union européenne dans lequel l'entreprise qui réalise la prestation de transport n'est pas établie. Le droit français précise, quant à lui, la limitation de durée pour réaliser des transports nationaux de cabotage, fixée à 90 jours consécutifs ou 135 jours sur une période de 12 mois.

Nonobstant l'existence de dispositions encadrant le cabotage fluvial en France, certaines entreprises établies hors de France continuent d'exploiter sur le territoire un bateau de commerce pour une durée supérieure à celle fixée par la loi, en mettant leurs unités fluviales et leurs équipages à la disposition d'un locataire établi sur le territoire. On parle dans ce cas de location transfrontalière et non plus de transport pour compte d'autrui.

Or, depuis l'adoption de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite loi Macron, en juillet 2015, la location d'un bateau de marchandises avec équipage par une entreprise établie en France auprès d'une entreprise non-résidente est sanctionnée de la même manière que le cabotage irrégulier.

Depuis le 1^{er} juillet 2016, un décret est venu renforcer la lutte contre le dumping social. Désormais, une entreprise établie à l'étranger, qui détache des salariés navigants de façon temporaire en France pour un ou plusieurs trajets, doit établir une attestation de détachement en français, dont un exemplaire doit être conservé par le salarié à bord.

En dépit de l'existence de ces textes, des irrégularités persistent toujours sur notre territoire remettant en cause la concurrence loyale et saine entre les professionnels. Il est donc nécessaire de poursuivre des efforts pour garantir l'application de cette nouvelle réglementation, sachant que les contrôles fluviaux ne sont pas harmonisés sur l'ensemble du territoire national.

La CNBA travaille actuellement en étroite collaboration avec la brigade fluviale de Douai pour lutter contre le cabotage irrégulier. De cette coopération, un signalement auprès d'un juge judiciaire a été effectué par la brigade fluviale en septembre 2016.

Un meilleur contrôle des entreprises de transport battant pavillon européen, s'appuyant sur la communication par Voies navigables de France de ses fichiers aux services de contrôle compétents, y gageront d'un rééquilibrage concurrentiel entre les entreprises nationales et celles établies hors de France.

La position concurrentielle de la flotte nationale est primordiale dès lors qu'elle favorise l'attractivité et le dynamisme du secteur et in fine la création d'emplois.



(1) - l'exonération en cas de cession d'une entreprise (en fonction des recettes) visée à l'article 151 septies du Code général des impôts (CGI) ;
- l'exonération applicable en cas de transmission d'entreprise (en fonction du prix de cession des éléments cédés) visée à l'article 238 quidecies du CGI ;
- l'exonération applicable en cas de cession d'une entreprise dans le cadre d'un départ à la retraite visée à l'article 151 septies A du CGI ;
- l'exonération des plus-values de cessions de bateaux, spécifiquement conçue pour les entreprises de la batellerie (applicable en cas de remploi du prix de cession) et visée à l'article 238 sexdecies du CGI.



UN RAPPORT DE L'USAGER POUR ALERTE DES DYSFONCTIONNEMENTS DU RÉSEAU NAVIGABLE

Embâcle, signalisation absente, temps d'attente considérable, mouillage insuffisant, sécurité non garantie, etc. Au cours de leur navigation, les artisans bateliers rencontrent régulièrement des dysfonctionnements du réseau navigable français qui ont un impact direct sur leur activité professionnelle (risque matériel, perte de temps, nécessité d'intervention extérieure).

Face à ce constat, la CNBA a développé un outil qui permet aux transporteurs fluviaux d'enregistrer les difficultés constatées lors de leur voyage.

À l'aide d'un formulaire papier ou directement sur Internet, il est possible pour les artisans bateliers de consigner leurs observations de navigation, en particulier, la nature du problème rencontré, sa localisation ainsi que les répercussions sur leur activité professionnelle.

L'outil propose également de télécharger une ou plusieurs photos afin d'illustrer l'incident.

La CNBA se chargera de transmettre ces observations et d'assurer le suivi de résolution des problèmes identifiés auprès des gestionnaires du réseau fluvial.

Les éléments recueillis seront également utilisés dans la constitution de dossiers de demande de budget auprès des pouvoirs publics pour l'entretien et la modernisation des voies navigables.

Une seconde version en langue étrangère (anglais, allemand) est prévue rapidement afin de faciliter l'utilisation de cet outil par le plus grand nombre.

OBSERVATION DU MARCHÉ DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE EUROPÉENNE

Dans son rapport annuel sur « *L'observation du marché de la navigation intérieure européenne* », la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) apporte des précisions sur la situation de quatre corridors de transport et de leurs voies d'eau. L'axe rhénan demeure prépondérant en termes de trafics, de parts de marchés et d'emplois.

Ce document porte sur les corridors européens Rhin-Alpes, Rhin-Danube, mer du Nord-mer Méditerranée, mer du Nord-mer Baltique. Ces quatre corridors comprennent des voies d'eau européennes majeures : le Rhin, la Moselle, l'axe Nord-Sud reliant les Pays-Bas au Nord de la France en passant par la Belgique, l'axe Est-Ouest reliant la Pologne, l'Allemagne du Nord et les Pays-Bas, ainsi que le Danube.

Sur l'ensemble de ces voies de navigation intérieure, environ 500 millions de tonnes de marchandises ont été transportées en 2015. Le Rhin, avec 330 millions de tonnes, représente les deux tiers de l'activité de la navigation européenne. Au cours des dernières années, la quantité de marchandises transportées sur les voies d'eau européennes apparaît relativement stable, mais une évolution structurelle est en cours.

Lors des deux dernières décennies, les marchandises générales qui représentaient une grande partie du transport sur les voies de navigation intérieure européennes, à savoir les minerais, les produits pétroliers et les matériaux de construction, ont diminué de 35 %.

Les minerais et matériaux de construction sont des produits transportés en vrac dont le rapport entre le poids et la valeur est peu élevé.

Parallèlement, au cours de la même période, un essor de 95 % a été constaté pour d'autres catégories de marchandises, notamment les conteneurs, les produits chimiques et le charbon qui constituent des produits à forte valeur ajoutée.

Le rapport de la Commission centrale pour la navigation du Rhin rappelle que « le transport par bateau de navigation

intérieure est fortement dépendant de facteurs exogènes ». Il s'agit notamment des conditions environnementales naturelles, comme les variations d'hydraulicité avec des périodes de hautes et basses eaux et leurs conséquences sur les conditions de navigation pour les bateaux, ou des choix de politiques énergétiques de certains États.

Il relève également que « le transport par bateau de navigation intérieure est lié aux autres modes de transport et constitue ainsi dans les corridors de transport européens une offre logistique complémentaire ».

« Environ 45 000 personnes - entrepreneurs individuels, salariés, membres de la famille participant à l'exploitation - sont actives dans le secteur économique de la navigation intérieure européenne. »

• Des parts modales très variables

La part de la navigation intérieure est variable et peut aller de 15 % en Europe centrale, soit l'axe Rhin-Danube, jusqu'à 50 % sur l'axe rhénan.

La Belgique et les Pays-Bas montrent une croissance de la part de marché de la voie d'eau (comprise entre 30 % et 50 %). Dans ces deux pays, non seulement la tendance concernant la part modale est positive, mais surtout celle-ci continue de progresser pour le transport dans l'hinterland des ports maritimes. Pour l'Allemagne et la France, « le bilan est moins favorable ». La part modale de la voie d'eau est de 13 % en Allemagne et de seulement 4 % en France. Selon le rapport, « ce constat

s'explique partiellement par une moindre intégration de la voie d'eau dans les chaînes logistiques ».

• Le marché du travail de la navigation intérieure

En Europe, environ 45 000 personnes - salariés, entrepreneurs individuels, membres de la famille participant à l'exploitation - sont actives dans le secteur économique de la navigation intérieure. Les deux tiers d'entre eux, travaillent en Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas ou Suisse, soit les pays du bassin du Rhin.

Cette part est identique à celle du volume de marchandises transportées sur ce fleuve par rapport au total des volumes transportés sur les voies d'eau intérieures européennes.

Le rapport note que « plus d'une personne sur cinq intervenant dans la navigation intérieure européenne est en activité aux Pays-Bas ». Ce pays compte 3 255 entreprises de transport fluvial de fret et 825 entreprises de transport fluvial de passagers,

soit un total de 4 080 entreprises et 10 000 personnes y travaillant. En Belgique, 2 082 personnes sont en activité dans le secteur économique de la navigation intérieure. L'Allemagne compte 620 entreprises de transport fluvial de fret (3 260 personnes) et 318 entreprises dans le transport fluvial de passagers (3 618 personnes), soit un total de 938 entreprises pour 6 878 personnes en activité.

La France quant à elle compte 818 entreprises de transport fluvial de fret où travaillent 1 264 personnes, 263 entreprises de transport fluvial de passagers où travaillent 2 094 personnes, soit un total de 1 081 entreprises pour 3 358 personnes en activité. L'Allemagne et la France partagent un point commun : « Le nombre d'emplois est supérieur en



L'ARTISANAT BATELIER FRANÇAIS

1 231

personnes physiques exercent l'activité d'artisan batelier au 31 décembre 2015.

829

bateaux d'artisans bateliers sont immatriculés en France.

49 %

de la flotte est constituée de bateaux dit à « *petit gabarit* », 26 % de bateaux d'un port en lourd compris entre 400 et 1 000 tonnes et 25 % de plus de 1 000 tonnes.

La capacité totale de la batellerie artisanale française est de

626 565 tonnes



transport fluvial de passagers par rapport au transport fluvial de marchandises ».

Les « indépendants » représentent une part conséquente de l'ensemble des personnes en activité dans la navigation intérieure dans les quatre pays précités. Aux Pays-Bas, environ 80 % de toutes les entreprises actives dans le secteur de la navigation intérieure sont des entrepreneurs indépendants.

En France, 70 % des entreprises de transport fluvial sont des entreprises artisanales de la batellerie.

Toutefois, depuis plusieurs années, aux Pays-Bas, en France, en Belgique et en Allemagne, une tendance à la contraction du nombre des indépendants est amorcée. Cela est dû aux difficultés auxquelles les entrepreneurs individuels sont confrontés de manière générale, comme la faiblesse du chiffre d'affaires dans un contexte économique difficile et la complexité de la transmission de l'activité de transporteur fluvial.

Parallèlement, une autre tendance est apparue : l'évolution structurelle vers des entreprises ayant davantage de salariés.

Actuellement, en Europe occidentale, de 85 % à 97 % des personnes en activité en

navigation intérieure travaillent dans des entreprises qui comptent moins de dix salariés.

• Évolutions et perspectives

L'évolution de la flotte des bateaux de marchandises demeure marquée par un très faible taux de nouvelles constructions. Tel est le cas à la fois en Europe occidentale et sur le bassin du Danube. Le taux de nouvelles constructions est toutefois relativement élevé pour la navigation à passagers ou plus précisément dans le segment des croisières fluviales.

S'il existe actuellement un faible renouvellement de la flotte, il apparaît néanmoins des initiatives novatrices qui permettent de réduire la consommation de carburant et d'améliorer ainsi la durabilité du mode de transport, notamment le recours au gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que carburant.

Enfin, il existe des initiatives régionales, comme par exemple la création d'une ligne régulière pour le transport de conteneurs sur la Moselle, qui démontre si besoin en est, qu'il est possible d'introduire de nouveaux modèles d'affaires et que de nouvelles offres peuvent générer une nouvelle demande.



Chambre
Nationale
de la
Batellerie
Artisanale

CNBA

AU SERVICE DE LA BATELLERIE ARTISANALE DEPUIS 1985

**Chambre nationale
de la batellerie artisanale**
43 rue de la brèche aux loups
75012 Paris

Téléphone : 01.43.15.96.96
E-mail : contact@cnbafluvial.fr
Site Internet : www.cnba-transportfluvial.fr