

## DISCOURS DE CLOTURE DE L'ASSEMBLEE GENERALE du C.A.F.

*A Monsieur Alain Vidalies*

*Secrétaire d'Etat chargé des transports, de la Mer et de la Pêche*

*Séance du 7 Avril 2015*

Monsieur le Ministre,  
Monsieur le Préfet,  
Mesdames et Messieurs les Elus,  
Messieurs les Présidents,  
Mesdames et Messieurs les Directeurs,  
Mesdames et Messieurs, Chers Amis,

Lors de notre précédente Assemblée Générale, nous en appelions à marquer sous le sceau du transport fluvial l'année qui débutait.

Et ce fut bien le cas.

**2014 a vu s'enchaîner une série d'initiatives en faveur de notre secteur, dont vous êtes à l'origine Monsieur le Ministre.**

Sans doute la Profession a-t-elle su vous convaincre des enjeux qu'elle portait et vous avez su l'écouter :

- Sur le sujet de la filière conteneurs, vous avez ainsi missionné les Préfets des principaux bassins, pour trouver des fondements stables à son modèle économique avec des retombées déjà concrètes sur le sujet de l'aide à la pince et perceptibles sur celui de la mutualisation des THC avec un engagement remarqué des ports maritimes
- Le Premier Ministre a annoncé la réalisation effective de Seine-Escaut et affiché un calendrier de réalisation ferme, avec un commencement d'exécution en ce début d'année 2015 par la création de la société de projet qui garantira le financement de l'opération et au travers de la demande de financements européens que vous avez portée officiellement le 26 février, sur la base du travail réalisé par VNF
- Vous avez par ailleurs lancé une série d'initiatives destinées à consolider la stratégie fluviale du Pays au travers de la Conférence Nationale sur le Fret Fluvial, aux travaux de laquelle nombre des personnes présentes aujourd'hui participent activement.

Pour être exhaustif, mentionnons également des dispositions intéressant le transport fluvial dans la loi *Macron* et dans la loi de transition énergétique, deux lois qui seront promulguées avant l'été.

En dépit de ces points positifs et que nous saluons comme tels, il faut déplorer la décision du Gouvernement intervenue en Octobre 2014 de suspendre l'écotaxe.

La Profession s'est élevée contre cette remise en cause de l'un des piliers du Grenelle de l'Environnement et de la politique d'intermodalité.

Malgré l'élargissement aux poids lourds de la hausse du gazole de 4 centimes d'euros applicable aux automobilistes au 1er janvier 2015, destinée à compenser ce manque à gagner, le budget de l'AFITF, bouclé in extremis, a fait l'objet d'arbitrages difficiles pour la voie d'eau.

VNF a vu son budget d'investissement réduit de 25 % en 2015, mettant à mal l'effort de rattrapage engagé depuis 10 ans pour régénérer le réseau.

En matière d'investissements d'infrastructures l'année 2014 fut donc une année de transition comme le sera l'année 2015.

Gageons que cette situation ne soit que provisoire.

En effet les engagements européens d'un côté, au travers du Mécanisme d'Interconnexion Européen (MIE) et celui de l'Etat et des Régions de l'autre, au travers des Contrats de Plan (CPER / CPIER), n'ont jamais été aussi forts pour le secteur.

**La Profession** - comme les périodes de crise économique en donnent souvent l'occasion - **s'est attachée à structurer sa vision et à poser les bases d'une véritable politique de filière**, en association avec l'ensemble des acteurs, particulièrement avec la CNBA dans le cadre de TFF, et en agissant dans des domaines clé :

- la formation, avec la mise en œuvre du baccalauréat professionnel de transport fluvial à partir de la rentrée 2014 et au développement de l'apprentissage ;
- le financement des entreprises par la signature de la Charte de compétitivité du transport fluvial sous l'égide d'EPF ;
- le dialogue social, avec la renégociation des accords collectifs de branche ;
- la contribution au développement durable, par un positionnement fort tant au niveau Français qu'Européen à l'occasion des projets de normes de motorisation, d'une part, et dans le cadre du projet de loi sur la transition énergétique d'autre part ;
- la politique d'infrastructures, par un engagement total dans le projet Seine-Escaut, le projet Saône-Moselle.Saône-Rhin, les contrats de plan Etat - Régions, la révision des Règlements Particuliers de Police ;

- la promotion par la participation active aux Salons Professionnels (Tourisme et Territoire, River Dating et SITL) et la participation au pilotage d'un nouveau salon consacré à la filière fluviale, Eurowaterways.

### **Sur le plan économique, l'année 2014 n'aura pas été une grande année.**

Les trafics 2014 sont le reflet de la situation d'extrême atonie de l'économie française. L'activité affiche un recul moyen de 2,8 % en tonnes et de 2 % en tonnes kilomètres. En cause : d'une part la chute des combustibles minéraux, conséquence logique de la fermeture des centrales thermiques et, d'autre part, la baisse marquée des matériaux, conséquence du recul du marché de la construction.

Seul le trafic de conteneurs progresse mais dans un contexte où son modèle économique est instable et où les conditions de traitement de la marchandise dans les ports maritimes se heurtent toujours à une certaine forme de discrimination intermodale aux plans économique et opérationnel.

Et c'est là l'un des sujets clés pour la Profession, les relais de croissance, au-delà des conteneurs, et les nouveaux marchés sont difficiles à identifier, alors qu'à l'inverse les filières en déclin comme le charbon frappent le secteur de plein fouet.

Mais la contreperformance du transport fluvial est également à relativiser lorsqu'on la compare aux autres transports terrestres : la route qui perd entre 4 et 5 % en tonnes kilomètres et le ferroviaire qui a ralenti sa tendance baissière.

Dans ce marché dépressif, le fleuve tire encore une fois son épingle du jeu mais avec des écarts par bassin très marqués.

La filière du tourisme se développe s'agissant des passagers transportés, avec de fortes disparités selon les segments de marché et les bassins.

La croisière de longue durée poursuit sa progression spectaculaire, tandis qu'à l'inverse le marché de l'événementiel connaît un recul important.

Nous avons trop souvent regretté que le poids économique que représente le tourisme fluvial ne soit pas jugé tel qu'il suscite au-delà des manifestations d'intérêts, de réelles avancées et des décisions. Pour autant l'importance économique de cette filière nécessite la levée de certains obstacles pour permettre son développement : nous visons principalement les appontements.

C'est l'objectif que nous nous sommes d'ailleurs fixés lorsqu'en novembre dernier, avec Voies Navigables de France (VNF), Ports de Paris Seine Normandie (HAROPA), et la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), nous avons signé au Salon des maires et des collectivités locales, une *Charte pour le développement du tourisme fluvial* qui trouve sa déclinaison en 2015 par bassin.

Conjointement avec Monsieur Laurent Fabius vous venez de décider de nommer M. Maillot comme chargé de mission pour les croisières maritimes et fluviales. Comme vous le soulignez sur ces deux marchés touristiques en pleine croissance, la France occupe aujourd'hui en effet une position en deçà de son potentiel, qu'il s'agit de développer fortement.

Nous nous félicitons de cette orientation.

**Préparer l'avenir est indispensable, vous vous y employez, épauler la Profession au quotidien est vital.**

En dépit des avancées très réelles permises par l'implication des acteurs que je viens de rappeler, le quotidien reste difficile pour nos entreprises, confrontées à des complexités administratives devenues problématiques et à une vision de nos métiers et de nos besoins déconnectée du rythme de nos entreprises.

VNF a dû revoir drastiquement à la baisse sa politique de soutien dans le cadre du plan d'aide à la modernisation de la flotte. Nous vous alertons sur les conséquences négatives et très immédiates de ce type de décisions. C'est d'ailleurs l'objet d'un courrier que nous venons de vous adresser conjointement avec la CNBA.

**Dans ce contexte objectivement porteur sur le plan politique mais très contraint sur le plan financier avec une base économique que nous savons fragile, la Profession souhaite vous convaincre de son potentiel de croissance et de tous les enjeux écologiques qu'elle porte en elle.**

A cet égard plusieurs dossiers importants retiennent notre attention en 2015 :

### Le projet de canal Seine-Escaut

La France et la Belgique ont sollicité le 26 Février le financement par l'Union Européenne de 40 % des investissements réalisés sur la période 2014-2020 sur l'ensemble du périmètre du projet Seine-Escaut, taux maximal permis par les règlements européens. Ce dossier s'inscrit dans la continuité de la déclaration de Tallinn d'octobre 2013.

Il s'agit d'une étape décisive dans la voie de réalisation de ce Canal, attendue par la Profession dans son ensemble sans exception aucune.

La liaison Seine-Escaut est bien sûr le projet de tout un secteur d'activité mais elle est plus que cela : un instrument majeur de désenclavement de nos territoires et un projet qui place la France sur la trajectoire d'une économie du développement durable.

En un moment où le caractère irréversible du projet est presque acquis et à l'égard de celles ou ceux qui oscillent encore entre risque et opportunité pour juger du bien-fondé du projet, nous nous permettons un conseil : qu'ils le voient surtout comme une opportunité.

Que les opposants à Seine-Escaut se montrent réalistes, le projet se fera.

Qu'ils changent de paradigme et se posent la seule vraie question : *Comment préparer Seine-Escaut au mieux de mes intérêts ?*

### La gestion du réseau

J'en viens maintenant à un sujet passé presque inaperçu en 2014.

Je veux parler du rapport concernant le fonctionnement de VNF sous statut d'EPA rendu par la Commission du Sénat pour le contrôle de l'application des lois.

Les Sénateurs Francis GRIGNON et Yves ROME en sont les auteurs.

La Profession a relevé à la fois la qualité et le caractère hautement stratégique de ce Rapport ainsi que de ses recommandations, observant qu'il constitue une base de travail extrêmement précieuse pour le secteur fluvial par la profondeur de ses analyses.

L'objet de la réforme de 2012 a été de permettre à VNF de maîtriser l'ensemble des leviers de son action en renforçant son autonomie financière, dont acte.

A la lueur des arbitrages budgétaires rendus pour 2015 – je rappelle que le budget d'investissement de VNF a été réduit de 25 %, nous ramenant 10 ans en arrière – et des risques qui planent sur l'assiette de la taxe hydraulique, la question est loin d'être théorique.

La prolongation de cette tendance nous conduirait dans une impasse.

Sans faire sienne en totalité l'analyse des Rapporteurs, la Profession est préoccupée par les moyens juridiques et financiers qui sont accordés à VNF et relève plusieurs éléments de contexte irréfutables :

- La taxe hydraulique est plafonnée ;
- La contribution de l'AFITF a été ramenée à 30 millions d'euros, alors que la recommandation du rapport de la Commission 21 était de la porter à 60 millions d'euros ;
- Les règles d'assujettissement à la TVA sur les budgets travaux sont défavorables à l'établissement ;
- Il lui est aussi interdit d'emprunter.

Pour aller droit au but, le fait que le modèle économique doive à l'avenir continuer de reposer sur des ressources soumises à des arbitrages budgétaires, dans le contexte juridico-financier ainsi résumé, met en péril sur le moyen et le long terme le modèle de gestion de l'infrastructure fluviale.

A cet égard, comment, sans lever tout ou partie de ces hypothèques, mener à bien l'établissement du projet stratégique de VNF ? Comment négocier et conclure le Contrat d'Objectif et de Performance (le « COP ») ?

*...Car il faut bien-entendu adapter l'ambition fluviale aux moyens dont nous disposons mais pas sans changer les règles du jeu....*

*...Car il faut aussi fixer cette ambition en fonction de la vocation économique du réseau, parfois oubliée....*

Nous attendons des deux exercices en cours - absolument fondamentaux :

- D'une part qu'ils nous fassent sortir de la période de non choix que nous connaissons depuis trop longtemps sur le dimensionnement du réseau et son recentrage, s'agissant du fret sur le grand gabarit et sur les voies de petit gabarit présentant un potentiel de trafics significatif et qu'il porte le développement du tourisme fluvial ;
- D'autre part, qu'ils établissent un modèle économique qui soit durable.

Ces considérations n'effacent pas, Monsieur le Ministre, votre engagement en matière fluviale que nous savons total, je l'ai rappelé : CPER et projet Seine Escaut sont là pour en attester. Le cap est le bon.

## La simplification réglementaire comme levier de développement

La réglementation technique fluviale est souvent perçue comme un mal nécessaire, garante de la sécurité de la navigation autant que de l'égalité des conditions de concurrence.

Dont acte.

Mais ce monolithe qui nous est si souvent opposé ne peut-il pas évoluer, servir le développement de notre activité ?

L'exemple a récemment été donné au Grand Port Maritime du Havre : selon un intérêt bien compris et sur la base d'une démarche véritablement partenariale, les conditions de desserte de Port 2000 par les bateaux fluviaux ont été entièrement revues. La DGITM était à la manœuvre.

Un exemple à suivre donc.

Nombreux sont en effet les sites, notamment maritimes, où les opérateurs fluviaux sont confrontés aux verrous d'une réglementation souvent centenaire qui méconnaît à la fois les progrès technologiques et la nécessaire interpénétration du monde maritime et du monde fluvial : Pourquoi St-Nazaire Ville se trouve-t-il toujours en zone maritime ? Pourquoi interdire l'accès à Port 2000 pour les avitailleurs fluviaux ? Pourquoi recourir à des pilotes pour escaler avec des paquebots en aval de Rouen ? Pourquoi empêcher le transbordement direct de produits chimiques entre navire de mer et bateau fluvial dans les ports maritimes ?

N'en doutez pas, la liste de ces anachronismes est longue.

Nous en appelons dans le cadre de la Conférence Nationale sur le Fret Fluvial à un choc de simplification réglementaire.

## Le transport fluvial comme projet écologique

L'atout majeur du transport fluvial, largement sous-exploité, est sans nul doute sa contribution à la lutte contre le changement climatique.

Dans la droite ligne de son paquet de mesures « NAIADES II » qui souligne « le manque d'incitations financières et réglementaires des transporteurs fluviaux à réduire leurs émissions, contrairement au secteur routier » (je cite), la Commission Européenne a publié sa proposition de modification de la Directive sur les engins mobiles non routiers en vue de réduire les émissions polluantes de la flotte fluviale.

Ce texte est actuellement à l'examen du Parlement européen

L'enjeu est de taille pour les exploitations en zone urbaine, qu'il s'agisse de la logistique ou du tourisme fluvial.

L'objectif fixé est d'atteindre à l'horizon 2030 une performance écologique globale égale ou meilleure que celle envisagée pour le transport routier. Les seuils d'émissions pris en considération excluent le CO2, dont les taux d'émission sont bien plus favorables au fluvial qu'aux autres modes de transport. Les bénéfices du transport fluvial en matière de sécurité, d'encombrement, sont eux aussi passés sous silence.

Mais la Profession sait se montrer responsable et accepte le principe d'un engagement de progrès dans ce domaine mais pour les seuls bateaux neufs et sur la base d'une norme de référence maritime et non routière. Les moyens de financement devront eux aussi être mobilisés tant au niveau européen que national. Autant de conditions, Monsieur le Ministre, que la France doit poser à Bruxelles.

### Une politique sociale porteuse de développement

Se préoccuper de la question sociale c'est au moins autant faire preuve d'intelligence humaine que de pragmatisme au regard de l'objectif de compétitivité, compétitivité du transport fluvial par rapport à ses concurrents et compétitivité de son pavillon.

La Profession avait signé en Février 2012 un Accord européen concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail dans le secteur de la navigation intérieure avec les organisations syndicales. Cet accord vient de recevoir la validation des autorités européennes au travers de la Directive du 19 décembre 2014 qui en porte application. Il nous faut maintenant transposer cette Directive en droit interne. L'objectif est double : d'une part amener nos voisins européens à un standard moyen qui nous permette d'être compétitifs et d'en finir avec une concurrence fondée sur le dumping social. Et d'autre part, moderniser notre réglementation afin qu'elle s'adapte aux modes d'organisations actuels de nos flottes.

Autre sujet social, qui répond lui aussi pleinement aux chantiers du Gouvernement. Je veux parler de celui de l'apprentissage. La législation en vigueur dans le domaine de l'apprentissage est incompatible avec l'organisation en roulement d'équipage puisque les apprentis mineurs ne peuvent pas travailler le dimanche sauf dérogation. Une modification des textes permettrait de doubler le nombre d'apprentis pris dans notre secteur. Nous savons que vos services sont pleinement investis dans ce chantier, dont nous tenons à souligner le caractère d'urgence. Nos entreprises souhaitent pouvoir disposer de ces nouvelles dispositions pour la rentrée de septembre.

\*\*\*\*\*

Monsieur le Ministre, Chers Amis,

Voici brossé à grands traits le panorama de la Profession fluviale et ses ambitions à court, moyen et long terme.

Une Profession pleinement engagée dans un renouveau qu'elle a depuis si longtemps appelé de ses vœux.

Un renouveau désormais inscrit dans un calendrier précis : 2015 – 2022.

*...Un septennat qui s'ouvre avec la Conférence Nationale sur le Fret Fluvial et s'achève avec l'inauguration de Seine Escaut...*

7 ans pour moderniser le secteur, consolider son modèle économique et faire de la France un modèle d'éco-mobilité, dans lequel le transport fluvial aura toute sa place dans la logistique mais également dans le transport de personnes.

De nombreuses initiatives sont encore à prendre, par-delà même la question des infrastructures, qui permettraient de redonner rapidement de la compétitivité à nos entreprises, du sens à l'action publique tout en préparant Seine-Escaut.

C'est vous qui définirez la feuille de route, Monsieur le Ministre, mais pas seul.

Les travaux en cours dans le cadre de la Conférence Nationale sur le Fret Fluvial qui associent l'ensemble des acteurs de l'économie fluviale vous fourniront pour l'essentiel les éléments de décision.

Soyez au rendez-vous comme vous l'avez été depuis un an, nous y serons aussi.

Je vous remercie de votre attention.

Didier Leandri  
Président Délégué Général du C.A.F.