

Assemblée Générale du 21 avril 2010
Discours de Monsieur Jean-François DALAISE, Président
à l'adresse de Monsieur Dominique BUSSEREAU
Secrétaire d'Etat aux Transports

Monsieur le Ministre,
Messieurs les Parlementaires,
Messieurs les Présidents, de Voies Navigables de France,
de la Compagnie Nationale du Rhône, du Conseil National des Transports,
et de l'Association pour le Développement des Ports Français
Mesdames et Messieurs les Présidents et Directeurs,
Mesdames, Messieurs,

La profession fluviale, Monsieur le Ministre, est particulièrement sensible à votre présence ce jour, témoignant de l'intérêt fidèle et concret que vous avez toujours porté aux problèmes qu'elle rencontre pour ancrer son développement dans la durée.

A cet égard, les grandes orientations du Grenelle de l'Environnement sont opportunément venues justifier et conforter les efforts publics et privés déployés depuis une quinzaine d'années pour redonner à l'économie nationale et à l'environnement un avenir utile au transport fluvial. Cet objectif doit être maintenu en dépit ou plutôt en raison du contexte économique qui n'épargne pas nos activités. Les volumes transportés fléchissent dans certaines filières et la santé financière de nos entreprises, armements ou artisans, en est d'autant plus affectée qu'elles sont confrontées, dans un contexte de baisse des frets, au poids des investissements qu'elles consacrent à la modernisation de la flotte.

Pour autant, ce constat ne doit pas occulter leurs capacités d'adaptation face à la conjoncture. En 2009, la totalité des trafics a reculé de 6,7 % pour les tonnes transportées, mais est restée quasi stable en tonnes-kilométriques réalisées (-1,1 %).

A l'inverse, les trafics nationaux ont affiché des progressions notables, compte tenu du contexte : +1,5 % en tonnes et +6,8 % en tonnes-kilométriques en soulignant particulièrement la croissance des trafics liés à l'agro-alimentaire (+15%) et ceux des conteneurs de et vers les ports maritimes (+11 %) à l'égard desquels, en lien avec votre politique, notre secteur s'affirme chaque année davantage comme un acteur majeur.

Au total, les atouts du mode fluvial et l'esprit entrepreneurial qui y est à l'œuvre, ont permis jusqu'à ce jour de contenir, mieux que dans les autres modes terrestres, les effets de la conjoncture internationale qui affecte particulièrement les activités rhénanes. Ce point nous inquiète tant il existe un risque de contagion à nos entreprises nationales qui ne résisteraient pas en l'état de leurs handicaps à la concurrence étrangère. J'y reviendrai.

La conjoncture n'épargne pas non plus les entreprises de tourisme et de transport de passagers.

Ce sont naturellement les prestations de moyen et haut de gamme, tourisme d'affaires et événementiel, qui sont les plus touchées tandis que s'amorce depuis peu une progression des prestations traditionnelles.

En dépit de la réactivité des entreprises pour adapter leurs produits et prix, à leur créativité dans de nouvelles offres ou de nouveaux itinéraires pour le secteur des croisières et à la poursuite de leurs investissements, l'année 2009 s'est soldée par une baisse de fréquentation de 3,5 % au plan national, mais de 5 % pour la Région parisienne.

Ainsi, Monsieur le Ministre, ces éléments factuels touchant toutes les activités de la branche concourent à une fragilisation des entreprises. Ce contexte justifie pleinement la mise en œuvre des orientations de fond de votre politique fluviale, et en même temps la nécessité et l'urgence de mesures conjoncturelles. Le Gouvernement n'a pas eu d'autres réponses vis-à-vis du fret ferroviaire, avec un plan de relance de 7 Milliards d'Euros, et du transport routier qui a bénéficié d'allègements significatifs de ses charges sociales.

Aussi je me félicite de l'annonce récemment faite en votre nom de la définition en cours d'un plan de soutien à notre profession.

D'emblée, je souhaite vous préciser les attentes des opérateurs ou tout au moins de la majorité d'entre eux qui misent d'abord sur leur propre dynamisme conforté par une action publique facilitatrice plutôt que sur l'avènement d'un « nirvana » professionnel où l'offre et les prix fluviaux, autistes par rapport à la réalité d'un marché libre, national et européen, s'imposeraient d'eux-mêmes aux clients.

Les difficultés réelles et parfois dramatiques de certaines entreprises ne trouveront aucun remède avec la publication unilatérale de prix baremés.

Je doute d'ailleurs, Monsieur le Ministre que vous ayez personnellement la volonté politique et la possibilité juridique d'un retour à des prix administrés dont la seule vocation était, il y a plusieurs décennies, de répartir la pénurie.

A l'inverse, le cœur de cible du plan annoncé doit être l'obtention de gains de productivité par l'optimisation de nos coûts. Nos entreprises s'y consacrent au quotidien et les pouvoirs publics ne devraient pas avoir d'autre objectif en conjuguant mesures conjoncturelles et structurelles.

Aussi permettez-moi de reprendre celles nous apparaissant comme prioritaires et dont votre Cabinet nous a dit être sur le métier.

Au plan financier une pause en 2010 de la progression des péages s'impose pour soutenir l'attractivité de l'offre fluviale face aux prix routiers de plus en plus agressifs et pour contribuer à l'augmentation de l'assiette de ces péages que sont les trafics.

Nous souhaitons également, sans augmenter l'enveloppe totale du plan d'aides à la modernisation piloté par Voies Navigables de France, une mutualisation de ses lignes budgétaires et avec le même objectif, l'adoption d'une disposition fiscale d'exonération en cas de plus values de cession et de leur réinvestissement dans la cale.

Enfin la nouvelle flambée du coût du carburant devenu supérieur à celui qui avait légitimé en 2005 une aide fiscale spécifique supprimée l'an passé me conduit à demander avec insistance une intervention publique. Il n'est ni normal, ni supportable d'avoir un coût de soutage en France de plus de 30 % supérieur à celui effectué au-delà de nos frontières.

Cette pénalisation de notre pavillon explique la part du cabotage étranger qui dépasse 35 % des trafics hexagonaux. Cette situation est de plus illisible au plan fiscal dès lors que sur nos propres voies intérieures, les prestations fluvio-maritimes s'effectuent avec un carburant exonéré de toutes taxes. Enfin, et vous y serez sensible, la même situation favorise les itinéraires de et vers les ports maritimes étrangers plutôt que par les nôtres. Aussi à l'instar du régime fiscal applicable au carburant fluvial européen, nous demandons la suppression ou le remboursement de la T.I.P.P. qui frappe le nôtre, mesure dont le coût budgétaire est limité à 3,3 Millions d'Euros.

L'amélioration de l'interface maritime et fluviale attend pour sa part des mesures qui n'ont que trop tardé. Il en va ainsi de la sécurisation juridique des bateaux exploités de manière permanente dans les eaux portuaires. Il en va de même au vu des progrès constatés dans le professionnalisme de nos équipages et dans la sécurisation du parc fluvial, de la suppression de l'obligation de pilotage dans les zones de Classe 3 comme le sera par exemple la Seine aval jusqu'à Tancarville.

Par ailleurs et compte tenu de son impact positif sur la desserte des ports maritimes par les modes massifiés, je me réjouis de votre intention de répondre à notre proposition d'intégrer dans les T.H.C. le surcoût lié à la manutention fluviale des conteneurs comme pratiqué dans les ports étrangers. Je suggère à cet égard que sous votre égide soit organisée très vite une concertation avec les organisations des acteurs concernés.

Le développement de nos activités se joue également dans les ports fluviaux. Aussi, je souhaite que l'occasion de leur réforme annoncée soit mise à profit pour apporter des solutions opérationnelles à des problèmes récurrents. L'efficacité et la lisibilité de leur action passent par un foncier et des compétences clairement identifiés et maîtrisés. Elles passent aussi par le maintien de leurs régimes conventionnels applicables à leurs personnels dont la polyvalence des emplois ne présente aucune analogie avec celle des ports maritimes. Elles passent également par des dispositions sécurisant et incitant leurs clients à des investissements continus tout au long de leur convention. Enfin, et cette question est fondamentale, à quoi servirait une réforme des ports fluviaux si par ailleurs était menacée leur existence même au sein des zones urbaines comme à Lyon et Paris ? Ainsi l'exemple n'est pas anodin au sein du Grand Paris, le projet d'Achères ne saurait être présenté et encore moins conçu comme une alternative à Gennevilliers sauf à condamner tout système de transport durable dans la région capitale. Sous différentes responsabilités, vous comprendrez, Monsieur le Ministre, l'attention apportée aux assurances que vous voudrez bien donner sur tous ces points.

Dans le domaine social, le fait que notre secteur vous occasionne moins de préoccupations que d'autres ne saurait occulter la permanence d'un dialogue social porteur de nombreux accords, de même que la rénovation en cours de notre C.A.P. pour l'automne prochain et la création d'un Baccalauréat propre à notre secteur, je l'espère en 2011. Cette perspective ne manquera pas d'augmenter le besoin d'entreprises d'accueil d'apprentis. Cette remarque me conduit à insister sur l'obtention des autorisations nécessaires au travail des apprentis de moins de dix huit ans, les dimanches, jours fériés et la nuit, que nous demandons depuis plusieurs années. Je me réjouis par ailleurs de l'intention annoncée d'élargir à la France les règles européennes relatives à la composition minimale des équipages. Cette mesure que notre Comité réclame depuis longtemps constitue la meilleure réponse à la concurrence étrangère dont les conditions d'exercice en France doivent être contrôlées en tous les domaines, ni plus, mais ni moins que le pavillon national. Cette dernière remarque me conduit à regretter que le Ministère des Affaires Sociales n'ait toujours pas éclairé, malgré nos demandes, les conditions d'entrée et de travail des travailleurs étrangers détachés dans nos exploitations, notamment celles des paquebots fluviaux. Aussi, je sollicite votre concours

en anticipation de contrôles parfois médiatisés dont j'avais eu, l'an passé, à déplorer certaines modalités sans être ultérieurement contredit par la justice.

Un plan de soutien à notre profession ne saurait être efficace sans traiter de la question des infrastructures dont dépendent la formation de nos coûts et l'amélioration de la productivité du secteur.

Nous savons l'attention que vous y portez avec Jean-Louis BORLOO alors que le Président de la République, lui-même, a souligné en ce domaine sa volonté de traduire dans les faits les décisions issues du Grenelle de l'Environnement.

Aussi nous avons plaisir à constater les avancées enregistrées que, sur le terrain, nous devons aux maîtres d'ouvrage que sont Voies Navigables de France et la Compagnie Nationale du Rhône.

- * Commençant par le bassin Rhône-Saône, la DUP intervenue début 2010, augure bien de la perspective de la mise au gabarit Va du Canal du Rhône à Sète d'ici trois ou quatre ans.

L'harmonisation des caractéristiques nautico-techniques de cette voie avec celles du Rhône doit être la priorité dans le phasage de cet aménagement. Je salue également la part prise par la Compagnie Nationale du Rhône dans la réalisation du Plan Rhône avec en particulier le projet d'automatisation centralisée des écluses de l'axe qui permettra une navigation 24 heures sur 24, sécurisée et économe en coûts d'exploitation.

Par ailleurs, confirmant notre soutien total au projet du Port de Marseille quant à la desserte du terminal Fos 2 X L par une liaison fluviale directe, nous portons attention aux conclusions des procédures et enquêtes administratives actuellement en cours.

L'Etat se doit d'apprécier à cet égard le bilan environnemental global de cet aménagement qui bénéficiera à tout le couloir rhodanien au regard d'une sanctuarisation des quatre kilomètres qu'engage sa réalisation.

Enfin et s'agissant du projet Saône-Moselle, la Loi Grenelle 1 confirme qu'il constitue l'objet central du débat public à organiser d'ici 2012 qui devra par ailleurs mettre en évidence les intérêts d'une connexion ultérieure avec le Rhin supérieur. André ROSSINOT, en sa qualité de Président de l'Association Seine-Moselle-Rhône, et moi-même, connaissons la part que vous avez personnellement prise dans l'aboutissement législatif de ces principes justement ordonnés et vous en remercions.

Il reste que les conditions à remplir pour tenir en 2012 un débat public réussi tardent à être réunies, notamment la mise en place rapide d'une équipe de projet dotée de compétences et de crédits d'études à la hauteur des enjeux et des délais.

- * L'amont et l'aval de l'axe Seine comportent également leur lot de perspectives heureuses et la persistance de points noirs. La tête de bassin est une parfaite illustration des premières pour mener à bien le débat public prévu en 2011 sur l'aménagement au grand gabarit de la section Bray-Nogent-sur-Seine.

Cet objectif n'enlève rien aux priorités que sont la fiabilisation urgente de l'itinéraire de toute la Seine amont jusqu'à Paris et un niveau de service autorisant une navigation minimale de 14 heures par jour. La question renvoie au contrat de performances à conclure entre l'Etat et VNF.

En aval du bassin, je note le dialogue fructueux noué avec les ports maritimes à Rouen comme au Havre. Ces derniers devraient être aussi attachés que l'est notre

profession à l'optimisation du gabarit de l'axe Seine compte tenu de l'importance des investissements que les opérateurs sont prêts à mobiliser immédiatement pour une cale performante.

Leurs projets stratégiques vont bien dans le même sens en même temps qu'ils sont confortés par les travaux et la composition du Conseil de Coordination Interportuaire de la Seine. En témoigne la mise en service en 2012 du nouveau terminal multimodal de transbordement où le fer et le fleuve devront bénéficier de facilités comparables.

Pour autant, cet aménagement n'aura sa pleine efficacité que s'il est rapidement complété par la connexion du Grand Canal au Canal de Tancarville. Cette réalisation relève d'une nécessité absolue pour assurer une exploitation fluviatile totalement fiable et performante. N'ajoutons pas à l'erreur de Port 2000 toujours pénalisé par l'absence de toute desserte fluviale directe en perpétuant ce nouveau terminal dans un cul-de-sac fluvial.

* Cette appréciation vaut naturellement pour Seine-Escaut, projet fluvial prioritaire et emblématique des décisions issues du Grenelle de l'Environnement.

Jusque l'an passé, toutes les étapes à franchir ont été satisfaites dans les délais prévus. Depuis, une espèce de tétanisation semble avoir succédé au volontarisme ante : le calendrier dérape et le dialogue compétitif n'est toujours pas lancé faute d'un bouclage financier non totalement finalisé. Ce constat vise, le montant en est modeste, certaines contributions attendues de collectivités territoriales, mais aussi celles de l'Etat via l'AFIFT dont le niveau et la pérennité des ressources posent problèmes. Sans ajouter aux débats actuels sur le respect des engagements du Grenelle, celui concernant Seine-Nord-Europe est de surcroît inscrit dans le marbre législatif, la profession fluviale, mais aussi les décideurs économiques et logistiques, attendent de l'Etat par votre voix, les assurances nécessaires et concrètes quant au principe et à la réalisation de ce projet d'ici la fin 2015.

Cette échéance appelle, vous le savez, des décisions urgentes avec au premier chef le lancement du dialogue compétitif et de manière simultanée la signature du Contrat de performances de Voies Navigables de France qui déterminera l'efficacité, mais aussi la crédibilité de la politique fluviale dans les années à venir.

* * *
* *

Je conclurai sur cet appel et ces attentes de notre secteur qui, dans une conjoncture difficile qui le touche autant que les autres, démontre sa capacité à faire au moins aussi bien, sinon mieux, et pourquoi ne pas le dire, en bénéficiant, toutes proportions gardées et sur plusieurs décennies, d'efforts bien modestes de la part de la collectivité nationale. Aussi notre profession veut croire que les propositions conjoncturelles et structurelles que je viens de vous exposer et qui reprennent pour l'essentiel les orientations du plan de soutien annoncé, recevront de votre part les suites concrètes et nécessaires à son développement comme aux objectifs du Gouvernement.

Je vous remercie.