



Chambre
Nationale de
la Batellerie
Artisanale

Etablissement
Public National
à caractère
Administratif

43, rue de la
Brèche aux Loups
75012 Paris
Téléphone :
01.43.15.96.96
Télécopie :
01.43.15.96.97
E-mail :
CNBA.PARIS@wanadoo.fr
www.cnba-transportfluvial.fr

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

à

Monsieur François HOLLANDE
Président de la République
Palais de l'Elysée
55, rue du Faubourg Saint-Honoré
75008 Paris

Paris, le 13 janvier 2014

Objet : demande d'audience.

Copie :

- M. Frédéric CUVILLIER, Ministre délégué auprès du ministre de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche
- M. Olivier ROLIN, Conseiller infrastructures de transports et transport fluvial
- M. Patrick BOURVEN, Sous-directeur des ports et du transport fluvial

Monsieur le Président de la République,

Les voies fluviales ont un rôle majeur à jouer dans le transport de marchandises. Le fret fluvial constitue une solution aux engagements définis par le Grenelle de l'Environnement, et plus particulièrement pour une répartition plus équilibrée des différents modes de transport de marchandises.

Le transport fluvial garde une part modale marginale en comparaison de la route et du rail. Il ne représente que 4 % du total du trafic national, loin derrière l'Allemagne (12 %), la Belgique (16 %), ou encore les Pays-Bas (33 %).

Je déplore que les ambitions de report modal inscrites dans le Grenelle de l'Environnement aient pour partie été abandonnées.

Malgré les atouts du transport fluvial, notamment en termes environnementaux (faiblesses des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation en énergies fossiles), économiques (massification des transports, faible coût du fret par voie d'eau) et sociétaux (réduction des nuisances sonores, décongestion des axes routiers, diminution des accidents de circulation, etc.), je regrette l'absence d'une politique fluviale ambitieuse et volontariste.

En outre, la suspension de la mise en œuvre de l'Ecotaxe, dont une partie du produit était destinée à la voie d'eau, crée une incertitude quant à la réalisation de projets d'infrastructures fluviales et à la pérennité de leur financement.

Or, la création d'infrastructures nouvelles (reliant les trois bassins) avec un phasage cohérent, est le gage d'un accroissement de la compétitivité de la voie d'eau. Elle est également vecteur de nombreux emplois directs et induits (15 000 emplois dans le cas de la réalisation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe).

Ces projets ne doivent cependant pas se réaliser aux dépens de l'entretien et de la régénération du réseau existant.

J'attire votre attention sur le manque d'entretien des infrastructures fluviales, entraînant des interruptions récurrentes de navigation (sur l'axe Seine par exemple), qui pèsent sur l'exploitation « normale » des entreprises de transport fluvial. L'absence d'entretien préventif du réseau a conduit au déclassement de rivières qui ne peuvent désormais plus accueillir de transport de marchandises. J'appelle également votre attention sur les carences en matière de sécurité sur le réseau fluvial français.

Je rappelle par ailleurs que la Chambre nationale de la batellerie artisanale a, de nombreuses reprises, demandé la création d'un service minimum dans le transport fluvial, qui offrirait une solution aux arrêts de navigation récurrents constatés sur la voie d'eau et qui permettrait une amélioration qualitative de la prestation fournie par les entreprises de batellerie à leur clientèle.

Aux difficultés associées aux infrastructures et à l'insuffisance du service fourni par VNF, faute de moyens financiers et humains, s'ajoute un environnement économique difficile pour les entreprises artisanales de la batellerie.

Le transport fluvial, fondamentalement dépendant de la vigueur de l'économie, est mécaniquement touché par le contexte économique défavorable.

Dans un environnement économique marqué par une croissance nulle, l'augmentation de la pression fiscale (hausse des prélèvements sociaux et fiscaux, hausse de la TVA, renchérissement des prix des péages fluviaux appliqués au transport de marchandises, etc.) pèse sur la santé des entreprises de batellerie artisanale. Elle grève d'autant la capacité des artisans bateliers à investir dans leur outil de travail.

Un aménagement fiscal et social devra être mis à l'étude, afin de garantir l'attractivité de la profession et faciliter les départs en retraite.

Je souhaite la mise en œuvre d'un réel programme d'accompagnement du pavillon français. Celui-ci passe par une modernisation de la cale, mais également par la mise en œuvre d'un programme ambitieux de renouvellement de la flotte française. Il est en effet impératif de construire de nouvelles unités fluviales, modernes, qui permettront de maximiser les gains de productivité et d'améliorer la compétitivité de la batellerie artisanale française face à la cale étrangère, mais aussi face aux autres modes de transport.

Les chantiers navals bénéficieront de ce renouvellement du pavillon français, qui sera in fine générateur d'emplois.

Enfin, les entreprises de transport fluvial doivent se soumettre à des obligations toujours plus pesantes (prescriptions techniques, formalités administratives, contrôles de police, etc.). Aussi, je sollicite une simplification réglementaire et administrative, jointe à une harmonisation européenne des règles d'exercice de la profession de batelier, en vue notamment de lutter efficacement contre les distorsions des règles de la concurrence.

Je pourrai m'en entretenir plus précisément avec vous lors d'une audience que je souhaite proche.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président de la République, l'expression de ma très haute considération.

Michel DOURLENT

