

Monsieur le ministre (Jacques TRORIAL),

Monsieur le préfet,

Mesdames et messieurs les élus,

Monsieur le président du CAF, cher Didier LEANDRI,

Mesdames et messieurs, chers amis,

Comme vous l'avez souligné avec raison dans vos propos, Monsieur le président, les initiatives n'ont jamais été aussi nombreuses dans le transport fluvial, qu'elles soient portées par la puissance publique ou par la profession.

Votre secteur bouge et innove, ce dont je me réjouis très sincèrement.

Cette invitation est l'occasion pour moi de partager avec vous quelques réflexions et de tracer des perspectives d'avenir.

Tout d'abord, comme vous l'avez à juste titre rappelé, Monsieur le Président, l'implication du gouvernement pour le développement du transport fluvial a été forte en 2014 et se

poursuit en 2015 avec l'objectif de bâtir un véritable plan d'actions cohérent pour la filière.

Le travail réalisé récemment sur le transport combiné fluvial dans l'objectif d'amélioration de la compétitivité en est une illustration :

Tout d'abord, le principe du maintien de l'aide à la pince jusqu'en 2017 a été décidé, ce qui donne à la filière le temps nécessaire pour se réorganiser dans la perspective de la fin des aides de l'Etat. C'est ainsi 30 millions d'euros supplémentaires qui seront mobilisés par l'Etat sur 3 ans.

Ensuite, deux tables rondes relatives au développement du trafic fluvial de conteneurs, centrées sur les bassins du Rhône et de la Seine, ont été mises en place et je tiens à saluer tous ceux qui, largement représentés aujourd'hui, ont contribué à ces initiatives.

Ces tables rondes ont réuni à l'été et à l'automne 2014 les principaux opérateurs économiques (manutentionnaires, chargeurs, armateurs et transporteurs) ainsi que les acteurs institutionnels du secteur, je veux parler des Établissements publics portuaires, de VNF et des services de l'État).

Ces tables rondes s'articulent pleinement avec la conférence nationale sur le fret fluvial, que j'ai lancée le 13 octobre 2014,

dans la lignée des conférences organisées pour le transport ferroviaire et routier. L'objectif est bien de faire émerger, par la concertation, un plan d'actions opérationnelles destiné à développer le mode fluvial en tant qu'alternative performante à la route, de permettre ainsi son intégration dans les chaînes logistiques, en particulier à partir des ports maritimes .

Si la conférence d'ouverture a permis de partager un diagnostic, elle a surtout permis de lancer le travail de trois groupes –dont je salue les présidents- sur les thèmes suivants :

- l'analyse de la demande et le développement de nouvelles filières (présidé par Gilles Fournier, ancien président du grand port maritime du Havre)
- l'insertion dans la chaîne logistique, la qualité de service de l'infrastructure et la synergie avec les ports maritimes et fluviaux (présidé par Alexis Rouque, Directeur général de Port de Paris)
- la compétitivité des entreprises de transport fluvial (présidé par François Philizot, Préfet, délégué interministériel pour le développement de la vallée de la Seine)

Ces trois groupes se sont réunis depuis décembre 2014 afin de faire émerger des propositions d'actions. Ces propositions seront présentées lors d'une réunion plénière que je présiderai et qui se tiendra dans les mois à venir, avec pour objectif de valider un véritable plan d'action pour le développement de la filière fluviale.

Cet appui à la filière passe également par des soutiens à l'innovation. Je tiens à signaler à cet égard que l'Etat, par le biais des appels à manifestations d'intérêts (AMI) « navires du futur », a déjà soutenu 9 projets à hauteur de 53 M€. Aucun projet fluvial n'a toutefois pu émerger jusqu'à présent et il importe donc que la filière puisse porter des propositions concrètes dans l'appel à projets « navires » qui sera ouvert en avril 2015.

Je veux signaler aussi les appuis disponibles au titre de « l'initiative PME 2015 » qui permet de cofinancer des projets de recherche et développement ciblés, qui contribuent au déploiement de technologies et usages de mobilité innovants. Le fluvial a bien sûr toute sa place dans le dispositif.

Je salue par ailleurs toutes les initiatives en cours, auxquelles la profession est fortement associée au sein « d’entreprendre pour le fluvial », notamment pour ce qui concerne l’accompagnement des entreprises en difficulté, la mise en œuvre de l’agrément « chantier vert » ou encore les réflexions sur un montage de type coopératif pour appuyer le renouvellement et la modernisation de la cale.

Sachez enfin que j’ai voulu avec Laurent FABIOUS confier à Jacques MAILLOT, ancien président de Nouvelles Frontières, une mission pour développer et coordonner une stratégie complète pour le développement de la croisière et du tourisme fluvial. A ce titre, les modalités d’organisation des escales fluviales seront étudiées afin d’envisager les partenariats à développer entre les ports, les gestionnaires de réseau et les collectivités, dans le but de renforcer leur attractivité. Une attention sera également accordée aux investissements en cours ou à réaliser sur les principales voies navigables françaises, ceci afin de maximiser le potentiel du secteur des croisières fluviales.

Je note, par ailleurs, monsieur le Président, les propositions que vous formulez en termes de **simplification administrative**.

Je souhaite à cet égard que soit étudiée l'opportunité de modifications réglementaires visant à rendre plus lisibles et cohérentes les normes encadrant l'accès des bateaux fluviaux sur certains portions maritimes de nos estuaires comme le prévoit la directive de 2006 qui définit les prescriptions techniques pour les bateaux fluviaux, ceci en veillant bien sur à ne faire aucun compromis sur les conditions de sécurité de la navigation.

Au niveau social, ce début d'année est marqué par l'adoption d'un texte important, je veux parler de la directive du 19 décembre 2014 qui rend applicable l'accord européen sur certains aspects du temps de travail dans le secteur de la navigation intérieure.

Ce texte est l'aboutissement d'une longue concertation que l'on doit aux partenaires sociaux. Bien entendu, toutes les règles sociales ne seront pas strictement harmonisées mais j'ai bon espoir que les minimums sociaux imposés par ce texte garantiront des conditions de travail sûres, équitables et

favorables aux emplois. C'est un sujet sur lequel je serai très vigilant, soyez en assurés.

S'agissant d'emploi toujours, je souhaiterais revenir sur l'adaptation des règles applicables aux apprentis mineurs, dont l'objectif est de permettre à ces jeunes d'embarquer selon le même rythme que l'équipage des flottes exploitées en relèves. Ce dossier, débuté l'année dernière, est en cours d'achèvement et j'ai demandé qu'il soit fait le nécessaire pour que les textes soient publiés avant cet été. Nous allons poursuivre ce travail pour trouver ensemble la meilleure façon de développer l'apprentissage dans ce secteur.

4/ Infrastructures-Canal Seine Nord

Concernant spécifiquement le canal Seine-Nord Europe, le Premier ministre a confirmé la volonté du Gouvernement de voir ce projet se réaliser avec un démarrage des travaux en 2017 et les premières mises en service dès 2023. Par conséquent, le 26 février dernier, j'ai déposé auprès de la Commission Européenne une demande de financement du canal à hauteur de 40% des travaux.

Ce projet d'envergure exceptionnelle nécessite la mise en place d'une gouvernance spécifique. J'ai ainsi décidé de confier la réalisation du canal Seine-Nord Europe à une société de projet, dont la création est prévue par un amendement à la loi « croissance et activité » adopté par le Parlement le 28 janvier dernier. Dans l'attente de l'entrée en vigueur de la loi, Voies Navigables de France poursuit sa mission de maître d'ouvrage en conduisant l'ensemble des études et procédures administratives nécessaires à la réalisation du canal.

En parallèle, une mission a été confiée au député Rémi Pauvros, pour contribuer à mener à bien ce projet. Il a en particulier pour objectif de mettre en valeur les retombées en phase chantier du projet, notamment en termes d'emplois créés et de fédérer les acteurs du territoire, notamment en vue de la consolidation du plan financier avec les collectivités territoriales.

Je ne peux clore cette assemblée générale sans évoquer les perspectives dans lesquelles s'inscrit **Voies navigables de France** et qui m'apparaissent essentielles pour le développement du transport fluvial. Au-delà de la réussite de la réforme de 2012 qui a transformé VNF en gestionnaire de

plein exercice, je me félicite que cet établissement se soit engagé dans l'élaboration d'un projet stratégique qui donne à l'ensemble des agents une ligne directrice et un cap à suivre. Ce projet stratégique servira ensuite de socle pour établir le contrat d'objectifs et de performance entre l'établissement et ses tutelles ministérielles. Je suivrai ces travaux avec la plus grande attention.

Car pour parvenir à relever ces défis, il nous faut innover, créer les conditions du succès en définissant dès maintenant ce que seront les modes de fonctionnement de demain. Je pense que le contrat de performance peut être le bon moyen pour VNF de construire cela avec l'Etat.

S'agissant **des contrats de plan Etat-régions** pour la période 2015-2020 les négociations sont en voie d'achèvement. L'Etat, à travers VNF, a confirmé son engagement pour la voie d'eau en prévoyant une contractualisation volontariste. La priorité sera donnée aux opérations de régénération et de modernisation du réseau à grand gabarit confié à VNF, et aux opérations d'accompagnement visant au plein effet de la réalisation du projet de canal Seine-nord Europe.

Ces quelques éléments illustrent bien toutes les évolutions en cours dans le secteur fluvial. Soyez assurés que l'Etat et ses

établissements publics seront à vos côtés pour appuyer ces initiatives dans une période marquée par la transition énergétique où le transport fluvial a un rôle déterminant à jouer. Je vous remercie.