

# TRANSPORTEURS FLUVIAUX DE FRANCE

*Discours, édition 2016*



**Bienvenu à cette cérémonie de vœux de TFF, la troisième du genre.**

Ce rendez-vous symbolise la constance et la volonté de la Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA) et du Comité des armateurs fluviaux (CAF) réunis au sein de Transporteurs Fluviaux de France (TFF), de vous présenter chaque année un panorama de notre secteur destiné à mesurer les progrès accomplis, en pointant les difficultés et en formulant des propositions susceptibles de contribuer -nous le croyons- à les résoudre.

L'année 2015 nous a offert deux visages :

- **Un visage de dynamisme** de l'activité avec des trafics en hausse surtout en début d'année et des initiatives fortes des pouvoirs publics mobilisés autour de nos sujets : administration centrale, ports, VNF... Des sujets de court terme qui relèvent de la simple survie pour nos entreprises comme le bonus d'aide à la pince, tout récemment confirmé par Madame la Ministre de l'Ecologie, le groupe projet et la mission de médiation confiés au Préfet François Philizot pour faire aboutir le projet de terminal multimodal du Havre, l'accompagnement des entreprises après les attentats. Des sujets de plus long terme avec les lois Macron, NOTRe et Transition énergétique. Des textes qui adressent sur le plus long terme, dans leur volet transport, trois leviers de développement différents mais complémentaires, tous essentiels pour la voie d'eau : la mise à grand gabarit du réseau fluvial, l'organisation des ports intérieurs, l'incitation au report modal.
- Mais il faut bien le constater, 2015 nous a donné à voir **un visage que nous pouvons qualifier de « moins avenant »** avec des trafics en baisse dans une série de marchés comme le transport de matériaux toujours déclinant malgré des signes de reprise, un coup d'arrêt à la progression du trafic de conteneurs sur l'axe Seine lié au retard dans l'entrée en service du Terminal Multimodal et ensuite à ses dysfonctionnements. S'agissant de l'action publique, l'engagement financier de l'Etat a fait défaut pour une nouvelle année consécutive en 2015, mais nous y reviendrons.
  - ▶ Sur le terrain, la compétitivité des entreprises se dégrade comme en attestent les baisses de trafics mesurées par VNF : -3,7% par rapport à 2014 avec un peu moins de 7,5 milliards de t-km. L'évolution est en retrait sur 3 trimestres consécutifs. Il faut remonter à 2007 pour trouver une situation comparable. Seuls les bassins du Rhône et du Nord maintiennent leur niveau d'activité tandis que les autres bassins baissent nettement.
  - ▶ Cette situation doit tous nous alerter sur ce qu'il faut bien appeler la gravité de la situation et nous encourager à davantage d'efficacité dans nos actions.

**Au-delà de ce cadrage et de ces quelques éléments de bilan, nous vous proposons de revenir sur les faits marquants de l'année qui vient de s'écouler.**

- **Une ambition fluviale retrouvée avec la Conférence Nationale sur le Fret Fluvial ?**

La Conférence Nationale sur le Fret Fluvial lancée en 2014 et qui a fait l'objet d'un point d'étape en seconde partie d'année 2015, a permis de cadrer les travaux dans le sens souhaité par la profession fluviale.

Dans le cadre de cette conférence, TFF avait formulé une vingtaine de propositions pour renforcer la compétitivité du secteur, sur des sujets variés tels que :

- la délivrance des titres de navigation,
- l'amélioration des conditions d'accueil des transporteurs,
- l'amélioration des conditions de navigation et de la sécurité des usagers,
- le verdissement de la flotte,
- le plan d'aides à la modernisation et l'innovation de la flotte (PAMI),
- la taxation des plus-values,
- ou encore la formation professionnelle, etc.

La profession a salué l'engagement des pouvoirs publics, et notamment de la DGITM, dans cette démarche, qui a permis de premières réalisations concrètes comme :

- l'expérimentation de la THC unique au Grand Port Maritime de Dunkerque,
- ou encore la nouvelle réglementation sur l'accès fluvial à Port 2000.

La profession attache une grande importance à ces mesures de simplifications réglementaires qui permettent des gains de productivité et une meilleure compétitivité de nos entreprises française (pour limiter le cabotage). Ces initiatives doivent toutefois se prolonger dans le temps afin de proposer une réelle politique de filière du secteur fluvial français.

Pour TFF cette ambition affichée doit se traduire plus franchement sur le plan opérationnel. Les deux groupes de travail portant sur la compétitivité, l'innovation et la sécurité d'une part, et d'autre part sur le développement commercial, seront déterminants pour finaliser la feuille de route que le Ministre souhaite annoncer en Juin 2016.

Pour TFF, la Conférence Nationale Fluviale est l'occasion unique de définir et de mettre en œuvre une stratégie cohérente en faveur du transport fluvial qui a cruellement fait défaut ces dernières années et nous ne pouvons pas nous permettre de rater ce rendez-vous.

- **Une programmation des projets fluviaux dans le cadre des contrats de plan en hausse mais des engagements largement conditionnels :**

Les contrats de plan 2014-2020 qui avaient fait l'objet de négociations tout au long de l'année 2014 ont été formellement contractualisés au cours de l'année 2015.

Même s'il faut souligner des enveloppes budgétaires en hausse et un CPIER Vallée de Seine

particulièrement bien doté pour le transport fluvial, trois considérations viennent atténuer la satisfaction des transporteurs :

- D'une part, cet effort ne saurait compenser les désinvestissements chroniques qu'a connu le réseau sur les trois dernières décennies et qui mettent en fragilité l'infrastructure fluviale ; en d'autre terme l'effort devrait être bien plus conséquent pour rattraper le retard accumulé,
  - D'autre part, l'engagement affiché comme étant celui de l'Etat est en réalité celui de VNF dont les crédits d'investissements ont été réduits de 25 % sur l'année 2015 et de 20 % en 2016, attestant ainsi d'une situation bien connue de dépendance financière de l'Etablissement et donc de fragilité du modèle à court, moyen et long terme,
  - Enfin, certains des projets nécessitent des compléments de financement européens qui conditionnent leur réalisation même, lesquels n'ont pas fait l'objet d'engagement ferme à ce stade.
- 
- **Un modèle économique à conforter :**

Le sujet majeur d'attention pour TFF reste le niveau d'engagement financier de l'Etat et au-delà la refondation du modèle économique du système fluvial français. Car les effets des restrictions budgétaires auxquelles l'Etat est soumis depuis plusieurs années continuent de se faire sentir en 2015 :

- baisse du budget d'investissement de VNF de près de 20 % en 2015,
- retard accumulé dans le versement des aides au transport combiné,
- insuffisance des moyens alloués au PAMI pour répondre à la demande des transporteurs en matière de modernisation de la flotte,
- incidents sur les ouvrages d'art, particulièrement en Seine, mais également sur tous les réseaux, et cela par manque d'investissement,
- incertitudes sur le financement des grands projets.

Sur ce sujet du financement que nous savons essentiel pour le transport fluvial, après l'abandon de l'écotaxe, l'Etat s'en tient uniquement à des mesures de bord.

Certes le budget de l'AFITF est conforté entre autre par une hausse de la TICPE, mais il manque toujours 1 milliard à son budget pour réaliser le programme d'investissement et de régénération des infrastructures dont la France a besoin. Pour TFF, la seule voie permettant de conduire à un financement de l'infrastructure durable et conforme à l'ambition affiché est la mise en place d'une véritable fiscalité écologique en France dans les transports. Des écotaxes régionales peuvent être une piste à envisager.

## 2016, année décisive pour la reprise !

Pour faire bouger les lignes, TFF vous propose de partager quelques principes d'actions pour l'année qui débute :

- **L'unité de la Profession** en continuant à fédérer les entreprises de transport fluvial (artisans, coopératives, armateurs) au sein d'une structure de représentation professionnelle commune, TFF, et en évitant toute tentation d'isolement à l'égard des autres parties prenantes. C'est d'ailleurs l'un des enseignements de la Conférence Nationale sur le Fret Fluvial,
- **La stratégie de développement du secteur**, par la prise en compte des propositions en faveur du transport fluvial formulées par TFF dans les conclusions de la Conférence Nationale sur le Fret Fluvial à venir en Juin et dans celles de la Conférence Nationale sur la Logistique, avec à la clé un portage public qui ne soit pas que de façade,
- **La modernisation et le renouvellement de la flotte fluviale française** par un engagement entier dans les travaux de refonte du PAMI, et plus largement par une réflexion sur la mise en cohérence des outils financiers à disposition et le développement d'une politique à longue échéance pour notre filière,
- **La formation**, avec le soutien au baccalauréat professionnel transport fluvial et au développement de l'apprentissage. Il est également essentiel de participer au développement des métiers connexes au transport fluvial comme les électriciens ou les mécaniciens qui disparaissent de notre territoire, mais restent essentiels au maintien d'une flotte moderne et sûre dans notre pays. La formation de nos jeunes est d'autant plus importante aux vues de projet comme le canal Seine-Nord Europe et les milliers d'emplois que celui-ci va générer.
- **La contribution au développement durable** après les engagements pris par la profession dans le cadre de la COP21, il est essentiel de pérenniser ces ambitions. L'exemple de M. Jean-Marc Samuel et de son "Voyage pour le climat" en est un exemple parfait. Il a su durant plusieurs mois donner à voir les avantages indéniables du transport fluvial de marchandises sur les autres modes de transport. En naviguant de Bordeaux à Paris par la voie d'eau il a su démontrer les potentialités fortes de ce secteur en terme économique et écologique.
- **La politique d'infrastructures** avec plusieurs priorités fortes :
  - Concernant Seine-Escaut, il s'agit pour les opérateurs que nous sommes de faire partie intégrante de la gouvernance de la société de projet, de voir les financements bouclés, et de voir enfin les appels d'offres de la 1ère tranche de travaux lancés,
  - La remise à niveau des ouvrages de l'axe Seine est dans cette perspective, mais pas uniquement, une nécessité. L'insécurisation de l'écluse de Méricourt, par exemple, met en risque les flux sur l'axe Seine depuis plusieurs années. Nous demandons que le projet de régénération fasse l'objet d'une feuille de route engageante dès ce début d'année,

- L'entrée en service effective et totale du Terminal Multimodal du Havre sur des bases économiquement acceptables et durables dans le temps. Si cet objectif ne peut être satisfait dans un cadre juridique ou opérationnel strictement privé, les pouvoirs publics se doivent de réfléchir à d'autres modalités comme la DSP,

- Le processus de révision des Règlements Particuliers de Police (RPP) aurait dû se poursuivre en 2015, il ne l'a pas été. La profession souhaite que ce retard soit rattrapé en 2016.

Plus globalement, la profession demande que la question de la régénération du réseau, ses enjeux économiques et de sécurité et le fléchage des projets fasse l'objet d'un suivi beaucoup plus précis, en totale transparence avec l'ensemble des acteurs économiques. TFF propose donc que des rendez-vous réguliers soient organisés dans le cadre d'un Haut conseil de l'infrastructure fluviale, ou d'un Observatoire de l'infrastructure fluviale, organe non statutaire, qui centre sa communication sur les projets stratégiques à raison de deux séances par an.

- **Enfin, la politique portuaire et de massification**, avec la généralisation de la THC unique dans les ports français et après le test réussi au Grand Port Maritime de Dunkerque, conformément aux engagements pris au plus haut niveau en 2015 lors de la Conférence Nationale sur le Fret Fluvial et au CIMER, qui doit être mise en œuvre dès 2016.

**NOUS VOICI AU TERME DE CETTE CÉRÉMONIE QUI S'ACHÈVE PAR UNE FORMULE QUI BIEN QUE RITUELLE N'EN EST PAS MOINS TRÈS SINCÈRE.**

**MEILLEURS VŒUX À CHACUNE ET CHACUN D'ENTRE VOUS,**

**MERCI DE VOTRE SOUTIEN,**

**POUR QUE VIVE ET SE DÉVELOPPE LE TRANSPORT FLUVIAL FRANÇAIS !**

Michel DOURLENT  
Co-président de TFF



Didier LÉANDRI  
Co-président de TFF



# COORDONNÉES

## TRANSPORTEURS FLUVIAUX DE FRANCE (TFF)

43 rue de la Brèche aux loups  
75012 Paris  
[www.tff-france.fr](http://www.tff-france.fr)  
[contact@tff-france.fr](mailto:contact@tff-france.fr)



## COMITÉ DES ARMATEURS FLUVIAUX (CAF)

8 rue Saint Florentin  
75001 Paris  
Tél : 01 42 60 36 18  
Fax : 01 42 86 80 16  
[www.armateurs-fluviaux.fr](http://www.armateurs-fluviaux.fr)  
[info@armateurs-fluviaux.fr](mailto:info@armateurs-fluviaux.fr)



## CHAMBRE NATIONALE DE LA BATELLERIE ARTISANALE (CNBA)

43 rue de la Brèche aux loups  
75012 Paris  
Tél : 01 43 15 96 96  
Fax : 01 43 15 96 97  
[www.cnba-transportfluvial.fr](http://www.cnba-transportfluvial.fr)  
[paris@cnbafluvial.fr](mailto:paris@cnbafluvial.fr)

