

➤ **LE TRANSPORT
FLUVIAL**
Un rendez-vous
à ne pas manquer !

Actes du Colloque

Entreprendre Pour le Fluvial
et

Voies navigables de France

5 novembre 2009



Discours de Thierry Duclaux, Directeur Général de Voies navigables de France

Bonjour à tous. Merci, Monsieur le Premier ministre d'être parmi nous, je suis très heureux de vous accueillir pour ce premier colloque sur le transport fluvial. C'est un honneur de vous avoir parmi nous, puisque lorsque VNF a été créé à la fin des années 70, vous y avez pris une part tout à fait personnelle. Il fallait une vision qui n'était pas très partagée à l'époque car nous étions dans le creux de la vague. En effet, les trafics n'ont commencé à croître que dans les années 90. Qu'en est-il aujourd'hui, quelques années plus tard ? Vous avez eu raison de créer VNF. Parce que nous avons maintenant le plaisir de nous occuper de bon nombre de travaux, et notamment du grand projet Seine-Nord-Europe. La réalisation de cette liaison provoquera un saut qualitatif et quantitatif de première importance. Ce projet représente un accroissement de marchandises sur l'ensemble des canaux et des rivières, un besoin accru de bateaux et un appel à plus d'entreprises. Nous rejoignons la raison d'être d'Entreprendre Pour le Fluvial, accompagner la profession dans son développement. C'est une action indispensable pour être à la fois au rendez-vous du succès sur le réseau fluvial et en état d'affronter l'ouverture de Seine-Nord-Europe, que nous espérons pour 2015.

Ce colloque est une étape importante pour Entreprendre Pour le Fluvial. J'espère que nos échanges au cours de ce débat nous permettront d'alimenter les prochaines étapes. Pour VNF, le prochain objectif est la conclusion de son contrat de performances avec l'Etat. Jean-Louis Borloo nous a dit souhaiter que ce contrat donne à l'établissement public tous les moyens pour mettre en œuvre les ambitieux projets du Grenelle de l'environnement. Ne doutons pas que nous allons conclure prochainement une feuille de route qui sera aussi un défi et permettra de franchir une étape significative.

Je vous souhaite des débats intéressants et fructueux, et vous remercie à l'avance de toutes les idées que nous pourrions utiliser, parce qu'il y a encore une longue route à faire ! Merci de votre attention.

Discours de Christian Parent, Président d'Entreprendre Pour le Fluvial

Mesdames et Messieurs, je me réjouis de vous voir nombreux dans cette salle. Entreprendre Pour le Fluvial est une association qui rassemble à la fois les représentants des pouvoirs publics et de toutes les professions du fluvial. Elle a été créée il y a deux ans, avec comme objectif l'aide à la création d'entreprises de transport fluvial. Nous trouvons un appui tout à fait important auprès de Voies navigables de France.

Nous oublions parfois que nos grandes villes se sont développées autour des axes fluviaux, qui au Moyen Age et même avant, étaient les axes essentiels d'échanges commerciaux et culturels. Après une période de déclin, le transport fluvial retrouve aujourd'hui souffle et dynamisme, à la fois grâce à l'action de VNF, et à la libéralisation du secteur qui s'est faite dans le cadre européen, entraînant une modernisation du réseau. Il y a maintenant ce grand projet de Seine Nord Europe dont nous espérons bien qu'il débouchera en 2015, comme on nous le promet. Les parts de marché de la voie d'eau augmentent, tous les trafics peuvent être concernés. Le fleuve n'est pas saturé à une époque où on se plaint beaucoup de saturation. Nous avons des réserves capacitaires importantes, et bien sûr, l'intérêt environnemental est évident, au moment où l'on parle sans arrêt de Grenelle. Si l'on fait la chasse aux émissions de CO₂, la voie d'eau est tout à fait désignée pour y contribuer.

Ceci étant, il y a bien sûr des handicaps : une flotte ancienne, une majorité de petits gabarits, beaucoup de départs à la retraite – le baby boom touche aussi les professions de la voie d'eau. Notre outil est donc peu compétitif, surtout si on le compare à ceux que l'on connaît en Europe. EPF a conduit une étude prospective à l'horizon 2020, qui vous sera présentée en début de réunion, qui permet de quantifier les besoins, et devrait être un peu le fil directeur de l'action de chacun d'entre nous, pour se tenir prêt à la croissance importante du trafic apportée demain par Seine Nord. L'objectif de la journée est bien de montrer qu'il y a une question posée, et plusieurs réponses possibles.

Pour ouvrir nos débats, Thierry Duclaux a rappelé le rôle essentiel joué par Michel Rocard dans la création de VNF. L'ancien maire de Conflans-Sainte-Honorine, capitale de la batellerie française, et ancien Premier ministre à l'origine de la création de VNF, est l'interlocuteur le plus qualifié pour ouvrir nos travaux. Je lui passe la parole tout de suite.

Discours de Michel Rocard

Monsieur le président d'Entreprendre Pour le Fluvial, Monsieur le directeur général de VNF, Mesdames, Messieurs, bonjour. Je vous remercie de m'avoir convié à ce colloque, cela m'honore et me fait très plaisir. J'ai feuilleté un peu vos documents préparatoires et les thèmes de vos tables rondes : vous êtes horriblement techniques, ce colloque est immensément précis, vous ferez le point de la navigation fluviale aujourd'hui, vous entrez dans un détail que je ne connais pas. Je ne suis pas un homme du transport fluvial et ne baigne pas quotidiennement dans l'économie des modes de transport. Mais une expérience récente m'a amené à vous parler de l'accueil culturel des Français à la voie navigable. Il me semble que l'expérience du canal Seine-Nord montre que tout n'est pas réglé à cet égard. J'éprouve donc le besoin de vous raconter l'histoire de l'éveil de la voie navigable en France, histoire peu connue. Pour le tiers d'entre vous, vous connaissez parfaitement la première moitié de ce que je vais dire et je m'en excuse. Mais c'est nécessaire à la fin de mon propos, qui va tomber dans l'actualité immédiate.

Comment un inspecteur des finances, un technocrate, devenu homme politique social-démocrate, va-t-il s'intéresser à la batellerie et à la voie d'eau ? Il n'y a pas d'évidence, la rencontre n'est pas fatale. Dans le courant de l'année 1975, ayant déjà été député, ayant une certaine notoriété sur bien d'autres choses que les conditions de transport, je fis part à mon équipe de mon souci d'occuper une mairie quelque part, non seulement pour conforter une stratégie politique, mais pour apprendre : Qu'est-ce que c'est qu'être maire, grands dieux ? On cherche, en région parisienne. (Je ne voulais pas des deux ménages : prenable à la droite mais pas à quiconque de gauche, ce n'était pas dans mes mœurs, je ne suis pas un prédateur ni un rapace). Christian Blanc est l'homme qui m'a aidé à faire l'arbitrage à l'époque. Nous avons le choix entre deux ou trois communes possibles sur la grande Ile-de-France. On a fait vite, il a fallu se décider rapidement. Il m'a proposé Conflans-Sainte-Honorine, j'avais visité les trois villes, et j'ai dit oui tout de suite, elle me plaît. Et quelques deux ans après, je lui demandai : « Mais pourquoi en es-tu arrivé à ce conseil impérieux, c'est Conflans et aucune autre ? » « Parce que c'était de loin la plus poétique » a-t-il répondu. Voilà comment je suis arrivé à Conflans-Sainte-Honorine, en découvrant que c'était un port batelier et que 600 de ses habitants étaient des retraités de la batellerie. Nous avons aussi l'école nationale, l'internat des enfants de la batellerie. C'est ainsi que je débarquai dans ce milieu chaleureux et sympathique. Et nous décidâmes de regarder un peu la voie d'eau. Monsieur le président d'Entreprendre Pour le Fluvial vient d'avoir cette formule à l'instant, c'était la décennie de basses eaux. Tout se passait assez mal, et nous voyions la part de marchandises transportées par le fluvial décliner chaque année. On se traînait dans les 3 ou 4% à peine. Donc catastrophe, il y avait du mauvais moral dans la profession batelière : je les ai beaucoup reçus, nous avons commencé à travailler, mais je ne voyais guère ce que l'on pouvait faire. A cette époque, on était à 45% pour la batellerie artisanale, et 55% seulement par des sociétés. Une de nos idées fut d'abord d'organiser un forum économique de la batellerie, à l'occasion de la grande fête religieuse annuelle de son pardon. Ce fut sympathique, nous avons beaucoup travaillé. Au bout de deux ou trois forums, la profession batelière artisanale était tellement désespérée, en colère devant la non réponse à ses problèmes, qu'elle a fini par envahir nos forums, ce qui nous a souligné la gravité des problèmes qui se posaient, et en même temps interdit de continuer : ce n'était pas possible. Il faut bien réfléchir à ce que l'on fait, je le redis aux bateliers : faire réfléchir est parfois plus utile et plus efficace que démontrer simplement sa colère.

C'est dans cette séquence que Monsieur François Mitterrand a été élu Président de la République. Il avait essayé de se débarrasser de moi, j'avais essayé aussi d'ailleurs de me débarrasser de lui. La confiance n'était pas totale... Il avait quelque raison de se méfier de moi : j'avais affiché un désaccord total avec son programme économique que je ne trouvais pas très raisonnable et c'était un crime de lèse-majesté. Mais ma position dans les sondages était telle qu'il n'a pas pu se débarrasser de moi, et me voilà ministre du Plan et de l'Aménagement du Territoire ! Je voisais, par ordre du protocole autour de la table du Conseil des ministres, avec Monsieur le ministre des transports, le communiste Charles Fiterman, un homme d'une gentillesse absolument exquisite, qui annonça dans les huit jours

qui suivirent sa nomination le lancement d'un schéma directeur du transport français. Et cet ancien cheminot prévoyait le rail, la route, et l'air. Bien entendu, je m'invitai rapidement dans son bureau, et plaidai pour un schéma directeur des voies navigables. Et il me répondit : « Tu es sûr ? A quoi ça sert ? Elles ne transportent plus rien. » Ainsi, l'arrachage du fait que dans le schéma directeur des transports de 1989, il y ait un volet sur les voies navigables, fut une concession à l'amitié, dans l'indifférence générale des pouvoirs publics. Monsieur le directeur général de VNF, vous savez bien que votre corps constitué, les ingénieurs de l'Etat, ne sont pas majoritairement voués au constat que la voie d'eau est efficace. J'ai arraché cette décision, qui m'a valu de présider quelques comités d'études. Il faut que je vous en cite un, le premier où se fit un arbitrage sur la première voie d'eau . Beaucoup de gens pensaient à Rhin-Rhône, bien entendu, mais ayant regardé le dossier (avec les conseils de nos bateliers artisanaux, et nous commençons aussi à voir arriver les sociétés) je compris, tout le monde comprit d'ailleurs, que dans l'état de la batellerie fluviale française, artisanale ou non, boucler Rhin-Rhône au moment où s'annonçait le bouclage de Rhin-Main-Danube, qui a été connecté trois ou quatre ans après, c'était ouvrir un boulevard extraordinaire aux flottes belge, néerlandaise et suisse, et naturellement allemande, devant une batellerie française totalement incapable d'utiliser ce boulevard navigable. C'est à ce moment que s'est fait un choix dont nous concevons les conséquences aujourd'hui, et je suis de ceux qui ont arbitré à l'élaboration de ce choix : mieux vaut commencer par Seine Nord, parce que le million de tonnes espérable à transporter en plus pour rentabiliser le canal ne représentait que 10% de plus. C'était donc tout à fait raisonnable. Ne transporter qu'un million de tonnes de plus sur le Rhône, qui à ce moment-là était une impasse de Marseille à Mâcon, représentait un doublement de ce qui s'y transportait : c'était beaucoup plus hors de portée et ne répondait pas au besoin de ré-intéresser la France entière au transport par la voie d'eau.

Sur ces entrefaites, je changeai de ministère. Content d'avoir légué quelque chose, je souhaitai à toutes les professions concernées de bien gérer cette reconnaissance par la puissance publique qu'il était utile à la France de créer des voies navigables au calibre contemporain, c'est-à-dire 4500 à 5000 tonnes tractées, et en commençant par Seine Nord.

Et puis j'allai m'occuper de quotas laitiers, de choses un peu « musclées ». Mon travail au ministère de l'Agriculture était plus physique et brutal qu'à l'Aménagement du Territoire, vous vous en doutez.

Les hasards chaleureux font la succession de toute mon histoire : François Mitterrand, contre toute attente, fut réélu Président de la République et, ô miracle, contrairement à toute attente aussi, y compris les miennes, me nomma Premier ministre. Les lois et les comportements étaient tels que tout le long, je n'avais pas abandonné ma mairie. Dans les huit jours de ma nomination, la batellerie re-débarqua dans ma permanence municipale : « Monsieur le Premier ministre, vous êtes maire de Conflans. On n'a rien fait, le schéma directeur est sans suite, tout le monde s'est endormi, l'idée de Seine Nord n'avance pas. Ca va très mal, il faut faire quelque chose ». Alors je fis assez vite une investigation. Tout le monde s' imagine que le Président fait tout en France, parce que la Constitution est écrite comme ça. Mais gouverner est aussi une technique, une technique de coordination ministérielle, et le métier gouvernemental est appuyé par quatre ou cinq grandes structures qui sont des comités de coordination. Le principal s'appelle le secrétariat général du gouvernement qui met les projets de loi en forme et surtout s'assure de la correction fiscale, juridique, et relativement de la correction historique de tout ce que fait le gouvernement. Le second est le secrétariat général de coordination interministérielle pour les Affaires européennes, il vient de changer de nom : il est aussi à Matignon. C'est aussi à Matignon qu'est pilotée la coordination interministérielle entre les services de sécurité du pays. Bref, la technique de gouvernement a ses manettes à Matignon. En général, l'occupant de la fonction est tout intimidé et très respectueux du chef. C'est l'esprit de la Vème République. Je ne peux pas ne pas citer ici trois noms : Chaban-Delmas, Raymond Barre et moi-même, qui avons compris où étaient les manettes. Ce qui donne une marge de pouvoir un peu plus forte, quand du moins on est décidé à ne pas se laisser entraver par, disons, l'étage au-dessus. Mon investigation a vite fait apparaître que les perspectives budgétaires de financer le canal Seine Nord étaient à peu près nulles.

Une parenthèse ici : nous vivons une mutation du capitalisme. On est passé du plein emploi et d'une croissance rapide et régulière, de 45 à 75, au sous-emploi, avec 15% de travailleurs précaires, 10% de chômeurs, et en plus des pauvres, des exclus du marché du travail, dans tous les pays développés, pour un total approximatif du quart de la population. Résultat, le pouvoir d'achat a baissé, la croissance s'est ralentie de moitié, et nos pays capitalistes s'échinent à retrouver la moitié seulement de la croissance des années 45 à 75. Je crains que les G20 n'osent pas formuler le vrai diagnostic de toute cette crise. Nous étions déjà au début de cette mutation, et cette mutation avait eu pour caractéristique aussi de réduire un peu la vitesse de croissance des ressources des États, tout en augmentant, notamment sur le champ social, leurs besoins de prestations. Par conséquent, la mutation du capitalisme a fait atterrir tous les États industriels développés dans une situation déficitaire permanente, qui est structurelle maintenant, alors que dans la période des années 60 et 70, tous nos États avaient une épargne considérable et investissaient beaucoup. Cet aspect de la mutation du capitalisme échappe à tout le monde Il est pourtant au cœur de la crise, mais je commençais déjà à en déguster les catastrophes.

L'espoir d'ouvrir le canal Seine Nord n'était pas ouvert, si on s'en tenait aux formules budgétaires traditionnelles. D'où l'idée de trouver une ressource permanente à la voie d'eau, et de la faire gérer par un organe extérieur à l'État. J'ouvris donc une bagarre avec le ministère de l'Équipement et surtout avec celui des Finances, qui n'en voulait à aucun prix. Mais je réussis à le faire plier, sur l'argument que sinon, il serait obligé budgétairement de faire face à cette nécessité d'un nouveau canal, qui n'était pas encore bien avalé dans les milieux des élites nationales, mais était pourtant une priorité d'État inscrite dans nos schémas et qu'il fallait honorer. Compte tenu de cet argument, le ministère de l'Équipement, où il y avait toujours eu quelques ingénieurs qui étaient davantage prêts à écouter cette pression, s'est mis à l'écoute de la chose. Mais qui allait payer une redevance sur l'usage de l'eau fluviale ? Il est incontournable que le plus gros utilisateur d'eau dans nos rivières est bien entendu EDF. Je vais vous raconter un coup de téléphone assez inouï, qui pour moi est un grand souvenir. À l'époque, EDF était présidé par Pierre Delaporte, grand serviteur de l'État, modeste, charmant, un peu brutal dans ses façons de faire, mais nous nous entendions bien. Il était habitué à mes bureaux parce qu'il mendiait beaucoup, la dette de l'EDF étant déjà supérieure à son chiffre d'affaires. EDF a été extrêmement maltraitée, sur une longue période, par la direction du Budget, qui ponctionnait tout ce qu'elle pouvait. La consommation d'électricité est évidemment une mine d'or et la direction du Budget a un peu dans sa tradition de tuer toutes les poules aux œufs d'or, en asphyxiant l'avenir. C'était un peu la situation. J'appelai donc Pierre Delaporte : « Je vous téléphone parce que j'ai décidé de vous piquer 400 millions. » Nous étions en francs, mais cela faisait tout de même beaucoup. Après un moment de silence, j'eus une réponse attentive : « Monsieur le Premier ministre, je ne mérite pas qu'on se moque de moi, ce n'est pas si commode de gérer une entreprise au déficit épouvantable. Je pense que vous ne devriez pas blaguer comme cela. » « Je suis très conscient de vos difficultés, lui dis-je, mais je vous explique. » Suivit une longue théorie sur l'avantage déjà macroéconomique sur le coût du transport, écologique surtout : on sentait que cela venait, les premiers travaux sur le climat commençaient à être disponibles et nous étions au courant. Je lui dis qu'il n'avait pas le choix, qu'on n'échappait pas à la création de quelque chose qui allait traiter des voies navigables en France. Tout cela se passait au téléphone. C'était au printemps 1990, je pense. Il finit par me lâcher : « A vous écouter, Monsieur le Premier ministre, je vois que vous avez raison, faites cela. De toute façon, je ne suis pas à cela près. » Voilà l'acte de baptême de Voies navigables de France. Après ce coup de téléphone complètement décisif, qui a emporté les hésitations récurrentes du ministère des Transports, et vaincu celles des Finances, j'ai pu faire créer Voies navigables de France. C'est une des grandes fiertés de ma vie. Vous avez dit tout à l'heure « un des créateurs », je dirai le créateur unique, pardonnez-moi cette arrogance, mais c'est ce qui me donne le droit de m'exprimer devant vous. Je continue à prendre un intérêt épisodique, distant, mais très vigoureux à tout ce qui se passe dans les voies d'eau.

La conclusion de cette partie-là de l'histoire, qu'une partie d'entre vous connaissait déjà, est que ce fut un formidable travail d'acculturer, de faire réfléchir les élites, pour faire irrupter le problème de la voie d'eau dans leur réflexion générale sur le transport, d'où elle avait disparu. Et on comprend qu'elle ait

disparu, puisqu'après les chantiers du plan Freyssinet, un autre grand ministre des Transports qui avait équipé la France avec le réseau ouvert aux péniches, chantiers qui s'étaient terminés entre 1900 et 1910, de guerre en ralentissements, on ne s'était occupé de rien. Après la guerre suivante, c'était presque trop tard : la voie d'eau était passée dans l'oubli général. On s'est rué sur l'aviation bien sûr, sur le fer, et la route beaucoup, et trop.

Et voilà que par un autre hasard, je suis associé par le Président de la République à la Commission qui va réfléchir sur l'idée d'un grand emprunt. Immédiatement, le ministre des transports, qui vous soutient, Monsieur Borloo, nous adresse un mémorandum dans lequel il y avait beaucoup de choses, un peu trop d'ailleurs, notamment le canal Seine Nord. Pourquoi suis-je là dedans ? Voilà mon raisonnement : le Président n'avait nullement besoin de moi, il a une majorité parlementaire, pas tout à fait en béton armé, mais enfin il n'avait nullement besoin de moi. C'est le raisonnement suivant qui me paraît devoir être compris. Cela fait maintenant une quinzaine d'années, sinon davantage, que pour des raisons d'aggravation de la mutation du capitalisme (je n'aime pas le mot crise : c'est un terme médical, qui laisse supposer un retour à la normalité, ce n'est pas une crise, c'est une mutation, dans le mauvais sens pour certains) nous faisons des budgets en équilibre. La rigueur budgétaire porte des conséquences qui sont toujours les mêmes, et qu'internationalement, tout Premier ministre et tout ministre de l'Intérieur connaissent bien. Quand on fait un budget d'économie, il faut servir la dette publique, c'est un engagement de droit. Il faut payer les fonctionnaires, et même mettre 1% de mieux pour que la machine continue à tourner, sinon cela irait très mal. Il faut continuer les chantiers commencés sur lesquels il y a des engagements juridiques de dédits. Tout est urgent, tout est important. Après, on est bien obligé de servir celui qui a le plus grand lobby électoral derrière lui. C'est d'abord le corps médical et la Sécurité Sociale. Il y a un malaise en France qui remonte à l'avant-guerre, sur l'interdiction voulue par le corps médical qu'il y ait un tiers-payant qui s'occupe des modalités dans lesquelles ils ordonnent les dépenses des patients. C'est tragique, c'est culturel, et ce n'est à la portée d'aucun gouvernement. Ainsi la Sécurité Sociale nous mange les excédents budgétaires. Mais c'est un tout autre sujet, bien entendu. Le second, c'est l'agriculture, parce qu'un pays comme la France sait très bien que l'agriculture a une productivité moyenne moindre, égale à peu près à la moitié des métiers urbains en moyenne. Cela pousse les gens à s'en aller. Nous sommes trop petits pour nous permettre des déserts, nous n'avons pas d'espaces urbains disponibles pour reloger tous ceux qui continuent à vivre dans la ruralité. Il y a 700.000 chefs d'exploitations agricoles à plein temps, et 4 millions d'ayant droits à la retraite agricole : c'est quand même beaucoup. On n'échappe pas à tout cela. Résultat, il y a deux catégories de victimes chaque fois qu'on fait des politiques d'économie budgétaire. La première, c'est la Défense, mais la lettre de mission pour le grand emprunt l'exclut. Il ne faut pas plaisanter avec le budget de la Défense, c'est une chose sérieuse, d'autant qu'il faut de la continuité dans l'esprit des ingénieurs inventeurs de matériels nouveaux. On ne peut pas tout couper comme cela. L'autre secteur abandonné quand on fait des budgets d'équilibre, c'est la recherche scientifique : (il n'y a pas de lobby électoral derrière), l'enseignement supérieur (il n'y a pas assez de monde dedans). Un an ou deux, tout le monde comprend, mais quinze ans de suite, il y a menace. La mission qui m'a été donnée par le Président la République est de faire l'inventaire des oublis que la France a faits, et qui menacent son avenir, en ce sens qu'elle n'a pas suffisamment doté les recherches scientifiques, et qu'elle n'a pas non plus étayé suffisamment son art de produire du savoir : son enseignement supérieur et sa recherche. Et ma présence là-dedans s'explique par le fait que le Président et ceux qui l'ont conseillé ont eu la suspicion que, derrière la situation où nous étions, s'abritait une façon de penser économique qui avait conduit à la systématisation de tous ces choix sur une longue période. Et on m'a mis là en tant que membre de l'opposition : ce n'est pas du tout une capitulation, bien au contraire, c'est une affirmation pour vérifier que les écoles de pensée différentes sont représentées dans l'inventaire des tâches à reprendre. C'est cela, ma place.

Notre conversation est, disons, culturelle plus que factuelle sur la façon d'envisager la voie d'eau. Les décisions ne sont pas bouclées : elles le seront probablement le 11 novembre. En gros, le grand emprunt ne va pas aborder les problèmes d'infrastructures, parce qu'ils ne sont pas liés à de l'innovation technique fondamentale. Nous allons être plus liés à la recherche fondamentale. Nous allons financer des travaux dans les nanotechnologies, les biotechnologies, et les énergies

renouvelables, dans l'appui à la recherche scientifique en général, et dans tous ces domaines. Il y a d'autres rubriques, mais c'est l'axe dominant. Pas d'infrastructures donc. Mon pauvre co-président Juppé se plaint beaucoup, parce que le Bordeaux-Tours est menacé. Cela n'empêche pas que l'on ait pu discuter un certain nombre de sujets, dont le canal Seine-Nord, que j'ai réveillé à cet égard, puisque je suis votre principal sinon unique défenseur, à vous les gens de la voie d'eau. Et la découverte, c'est qu'il a mauvaise réputation, le canal ! Son financement n'est pas bouclé. Il y a encore du travail à faire pour convaincre les gens. Je voudrais vous donner, notamment à l'usage de Voies navigables de France, quelques indications. Le taux d'actualisation du canal est mauvais et donc dissuasif de son financement. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que les modes de calcul de nos ingénieurs sont actuellement ainsi faits, que le canal arrive à un taux d'actualisation qui n'est pas bon. Le mode de calcul, je n'en connais pas le détail, représente les habitudes culturelles de la période précédente. Il est établi sur 50 ans... et même sur 50 ans, tout le gaz à effet de serre qu'on va produire dans l'atmosphère pour le creuser est largement supérieur à ce qu'on va économiser, disent-ils. Il faudrait regarder le gaz à effet de serre en utilisant le dit canal pendant les 50 premières années. Je pose la question : est-ce que ce calcul est pertinent ? Si on fait un canal, ce n'est pas pour 50 ans, c'est pour l'éternité des temps. Penchez-vous, Messieurs les ingénieurs, sur vos méthodes de calcul. Et de toute façon, il faut diffuser au reste de la France les avantages corollaires et impliqués indirectement par le report vers la voie d'eau. Surtout dans une période où le fret ferroviaire n'arrive pas vraiment à redécoller, et où ce qu'il peut perdre ira vers la voie d'eau. J'ai donc un peu l'impression que dans le confort mental, les habitudes de pensée des responsables politiques, et technique, il y a une symbiose politique et technique. C'est plutôt les ingénieurs qui sont dissuasifs en ce moment, et les politiques sont bien contents de les suivre. Cela veut dire, Mesdames et Messieurs, que vous avez besoin, pour valoriser le transport fluvial, non seulement d'en convaincre tous ceux qui ont intérêt à transporter et qui peuvent le faire dans des conditions améliorées, mais plus largement, tous ceux qui réfléchissent à ces questions, de manière à élargir l'offensive sur ce que je crois être l'intérêt écologique. Il n'y a pas que l'effet de serre mais aussi le bruit. L'avantage écologique, l'avantage budgétaire, de coût économique au kilomètre que représente la voie d'eau est réel, même si en effet le creusement d'un canal est une opération relativement lourde. Cette mutation des approches culturelles n'est pas faite en France. Je vous conseille de penser un peu à l'extérieur de vos milieux pour les convaincre, et de regarder un peu les modalités de calcul, de vous confronter avec des ingénieurs d'autres dispositions, pour voir où sont les paramètres qui sur la voie d'eau peuvent être modifiés dans un sens qui l'avantage. Le canal ne sera financé et donc fait que si on arrive à prouver que cela vaut la peine. Alors il faut chercher tous les avantages. Vous en avez dans le matériel et le qualitatif, mais probablement le débat sur le purement quantifiable n'est pas terminé. Cette découverte, je l'ai faite dans la semaine qui vient de s'écouler. Il m'a semblé que l'occasion était bonne de vous la rappeler, même si cela m'a amené à faire, avec un peu d'arrogance, mon propre mausolée en matière de voies navigables. Ce n'était pas l'intention première. L'intention première, c'est de vous armer pour continuer votre combat. Merci de m'avoir entendu.

La voie d'eau aujourd'hui

Jean-Luc Fouquart, Directeur d'Etudes, Eurotrans Consultants SAS

1. Les enjeux de la filière fluviale française à l'horizon 2020.

En France, le fluvial sera confronté d'ici 2020 à plusieurs enjeux majeurs :

- Un enjeu de doublement de trafic (rn tonnes-km) lié principalement
 - o à la mise en réseau du bassin de la Seine avec le réseau Nord Ouest européen (SNE)
 - o aux projets de développement et de report modal des grands ports maritimes français (Port 2000, Fos 2XL, 3XL, 4XL ...)
 - o à la mise en œuvre des orientations gouvernementales dans le prolongement du Grenelle de l'Environnement (+25% de report modal)
- Un enjeu d'évolution de la nature et de la structure des trafics
 - o développement important des produits manufacturés au détriment des trafics de vrac clients traditionnels de la voie d'eau
 - o développement des « conteneurs continentaux » pour des trafics sans lien avec les ports maritimes à l'exemple des trafics de la filière papier sur la Seine
 - o développement de chaînes logistiques innovantes comme pour la distribution urbaine ou le recyclage
- Un enjeu d'adaptation du réseau : l'ensemble du réseau doit s'adapter à l'arrivée de SNE et à l'évolution des conditions de transport : horaires de navigation, travaux sur les écluses en Seine ou dans le Nord – Pas de Calais, « Petite Seine » à grand gabarit, canal du Rhône à Sète ...
- Un enjeu de modernisation de la flotte : le trafic sera réalisé par des bateaux plus gros, plus surs, plus propres, et plus efficaces sur le plan de la capacité d'emport, de la manutention, de la motorisation ... mais aussi plus confortables. Le bateau fluvial va se standardiser au point de devenir une véritable valeur de placement (comme les immeubles de bureaux, les galeries commerciales ou plus récemment les entrepôts logistiques)
- Un enjeu d'évolution structurelle de l'organisation du transport fluvial : le modèle traditionnel « chargeur – affréteur – artisan » doit d'adapter ; l'affrètement « au voyage » sera de plus en plus remplacé par des contrats réguliers.
- Un enjeu de modernisation de la profession : l'accès à de nouveaux modes contractuels et à de nouveaux bateaux plus chers nécessite une évolution du modèle traditionnel de l'artisan batelier qui doit devenir un « entrepreneur fluvial » capable de développer une prestation logistique intégrée et accédant à de nouveaux mode de financement.

2. Le besoin d'évolution de l'organisation du transport fluvial.

Jusqu'à la fin du tour de rôle, le transport fluvial de marchandise était une activité historique réglementée, avec un fonctionnement tripartite : un chargeur confie une cargaison à un affréteur, qui lui-même la confie à un batelier. Cette organisation a relativement peu évolué et reste surtout adaptée aux cargaisons importantes. La chaîne de transport multimodal incluant un maillon fluvial reste encore relativement difficile à appréhender pour un chargeur « nouveau venu ». Le besoin de prestataires capables de faire la manutention, le transport et le groupage va se renforcer avec l'évolution de la nature des trafics.

3. La construction comme socle de la filière ?

L'augmentation et l'évolution qualitative des trafics posent la question de l'adaptation de la flotte française âgée et petite, et du renouvellement de ses chefs d'entreprises. Comment la filière française peut-elle répondre au besoin de bateaux plus sûrs, plus modernes ? Il faut pouvoir commercialiser les bateaux, les transformer, les développer. Y a-t-il des capacités de commercialisation et de conduite

de projets de construction suffisantes en France ? Y aura-t-il de la recherche et développement sur des systèmes de transports innovants en France ?

Isabelle Andrivon, directrice de la division des infrastructures et équipement de Voies navigables de France

Le réseau géré par VNF est un réseau multiple et très varié : 6.700 km de voies, 1.800 écluses, et plus de 450 barrages. L'investissement a permis de faire un premier saut quantitatif et qualitatif avec près de 150 millions d'euros d'investissement par an sur les quatre dernières années. 2009 va se conclure on l'espère par près de 190 millions d'euros d'investissement. Le plan de relance a bénéficié sur deux années de 100 millions d'euros de financements supplémentaires de l'État. Il faut ajouter notre action sur le domaine du dragage. Même si ces montants sont en forte croissance, nous sommes encore loin de satisfaire aux besoins du réseau. Nous avons réalisé en 2007 et 2008 un inventaire de ce réseau et de ses ouvrages qui démontre qu'il est important de valoriser tous les usages de la voie d'eau : le transport de fret, les enjeux hydrauliques et touristiques.

Nous essayons de construire une vision plus structurée du plan d'investissement. Les enjeux, les bateaux, les conditions de vie évoluent. Les réseaux à grand gabarit et leurs voies associées permettent l'irrigation de ce réseau avec des enjeux de fiabilité, de disponibilité, de développement et d'amélioration de ses capacités. Notre objectif est d'atteindre 250 à 280 millions d'euros pour aller encore plus loin. D'un point de vue européen, le réseau français est sur un niveau d'investissement relativement peu élevé. L'Allemagne est ainsi proche du milliard pour 2009.

Bruno Cossiaux, Vice-président région Est et Rhône-Saône de la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale

La flotte reste vieillissante même si elle se transforme car les bateliers ont évolué sur de la cale plus importante, avec un problème d'infrastructure. Passer d'un réseau hétéroclite à un réseau grand gabarit homogène serait une évolution importante.

D'autre part, si l'on veut creuser Seine Nord en évitant de monter en taxe carbone, il nous faudra ce petit réseau qui l'entoure. Il y a beaucoup de décalage entre les discours

Maintenant, la réglementation est telle qu'il y a énormément d'informatique embarquée : radar, radiotéléphone, compas de giration, Tresco. Il y a eu des évolutions en nautique, en batellerie, pour que la navigation soit plus sûre et moins polluante. Mais pour passer au mode industriel, il faut qu'il y ait des études, des architectes en navigation fluviale et des chantiers performants. Or un certain savoir ne s'est pas transmis au niveau des ingénieurs, des éclusiers.

Enfin, je regrette l'arrêt de Rhin-Rhône. Cela permettrait à l'heure actuelle, d'emmener 272 conteneurs sur les bateaux du Rhône, de Marseille à Rotterdam.

Gérard Leras, Président de la Commission transports au Conseil Régional Rhône-Alpes

Dans le plan Rhône, on se heurte à la lutte contre les inondations, des problèmes de biodiversité, de régénération du Rhône, de transport fluvial et surtout à la réappropriation culturelle par les populations, au mode de vie territorial lié au fait qu'une grande artère fluviale traverse tout le secteur. Je me bats d'ailleurs pour la création d'un parc naturel régional sur les boucles du Rhône, entre Lyon et la Savoie.

Pour ce qui est du volet « transport fluvial », les réserves des capacités sont phénoménales. On voit ce que l'on peut faire dans le plan Rhône, avec quelques centaines de millions d'euros.

Mais les infrastructures ne sont pensées que comme des axes. Or l'équipement des bateliers ainsi que leur formation sont de réels problèmes. Rien n'est fait au niveau fluvial pour former les jeunes ni pour la pratique professionnelle des logisticiens. Aujourd'hui, il y a un gros problème de coordination entre la région organisatrice, les autres collectivités locales, les départements. Sur le fluvial, on a un déficit terrible. On ne sait pas aujourd'hui évacuer autrement les marchandises que par la route.

L'investissement le plus important sur Rhône-Saône est l'alimentation du bassin à partir des ports maritime, par exemple par le canal de Sète au Rhône. D'autre part, des travaux d'infrastructure sont en cours dans le port Edouard Herriot enclavé dans le site urbain de Lyon.

Dernier point : la situation à Salaise-Sablons. C'est la seule zone avec de la disponibilité foncière. Le budget de la Région y consacre un million d'euros en 2010 et travaille à un principe de connexion fleuve-rail à partir de Fos ou de Sète. Un syndicat mixte, avec la Région, le Département de l'Isère et la communauté de communes du pays roussillonnais vient d'être créé.

L'accès à la profession

Régis Guérin, 58 ans, nouveau batelier

Mon activité dans le cartonnage ayant cessé, il a fallu que je me recycle. Le transport fluvial m'intéressait depuis de nombreuses années. Cela n'a pas été évident. C'est un métier difficile à aborder. L'ACP se passe à l'école du Tremblay. Pour avoir le permis bateau, il faut 100 jours de navigation et trouver un chef d'apprentissage. J'ai mis plus de douze mois à trouver. Donner un 110 mètres à un novice pose un problème de confiance et de garantie. On met plus de temps à négocier une écluse, à aborder un quai et cela a un coût. Il faudrait aider les bateliers à prendre des gens comme moi. Dans la batellerie il n'y a pas d'aide à la formation pratique. Il n'existe rien pour des hommes mûrs en reconversion professionnelle. Aujourd'hui j'ai un permis de 120 mètres et je vais peut être monter mon activité. Je souhaite mettre en place une formation : un bateau à la disposition de futurs bateliers.

Jérôme Potier, 21 ans, jeune batelier

Mes arrière-grands-parents et mes grands-parents faisaient ce métier. J'ai voulu continuer. J'ai fait le CFANI et passé mon ACP, mon ADNR. J'ai maintenant mon bateau depuis le mois de juillet. Au départ mes parents ne voulaient pas, c'est un métier très dur pour eux. J'ai donc passé un BEP puis un bac pro mécanique navale à Conflans-Sainte-Honorine au lycée Simone Veil. En deux ans j'ai obtenu mon bac, je me suis retrouvé au CFANI et j'ai eu mon ACP très brillamment. Je peux actuellement transporter environ 380 tonnes et naviguer sur tous les canaux de France, visiter la Hollande, la Belgique et l'Allemagne. Après, pourquoi ne pas acheter une plus grosse unité pour pouvoir transporter et gagner plus.

Dominique Mentha, responsable des formations et de la pédagogie à l'APCE (Agence Pour la Création d'Entreprise)

Ce que dit Monsieur Guérin confirme notre étude sur les modalités d'accès au transport fluvial. Nous avons observé que le transport fluvial est une filière des transports parce qu'il y a différents types de métiers et un chaînage de ces métiers. D'autre part, nous avons compris la nécessité de donner de la lisibilité au parcours de formation. L'accès aux métiers de cette filière doit être clarifié. C'est tout une chaîne qu'il faut respecter. Enfin, nous avons compris l'importance d'un parcours de qualification qui nécessite de nombreuses connaissances.

Ainsi pour devenir artisan batelier il convient d'être titulaire de

- L'Attestation de Capacité Professionnelle (ACP),
- Du certificat de capacité pour la conduite des bateaux - véritable permis de conduire de navigation fluviale qui certifie la capacité à la conduite des bateaux de commerce,
- Et de posséder les certificats réglementaires obligatoires et attestations selon la nature de la voie d'eau empruntée et celle des marchandises transportées tels le certificat restreint de radiotéléphonie, l'attestation spéciale radar ou encore l'ADNR, requise pour le transport de matières dangereuses.

L'ACP permet d'acquérir les bases d'un métier qui n'est plus seulement celui d'exécuteur d'un transport mais également celui de gestionnaire d'entreprise. Elle n'a pas vocation à établir que les compétences en matière de navigation, conduite et entretien du bateau sont acquises mais elle doit attester que le candidat dispose de connaissances suffisantes en droit, en gestion commerciale et financière de l'entreprise, les règles d'accès à la profession et au marché, en sécurité etc.

Le certificat de capacité pour la conduite des bateaux

Ce certificat peut être :

- du groupe A, qui permet de naviguer sur toutes voies d'eau intérieures européenne, Y COMPRIS à caractère maritime
- du groupe B, qui permet de naviguer sur Toutes voies d'eau intérieures européenne, SAUF à caractère maritime

Pour toute catégorie de bateaux avoir une expérience professionnelle de la conduite d'un bateau (100 ou 400 jours) Si l'expérience est inférieure à 100 jours

Le permis comporte une mention restrictive limitant la capacité pour la conduite des bateaux à celle du bateau sur lequel l'expérience a été effectuée (<60, <80 ou <120 mètres)

En termes de formation, des diplômes facilitent l'accès à cette profession (non obligatoires mais fortement recommandé) :

- le CAP de navigation fluviale
Le CAP (certificat d'aptitude professionnelle) de navigation fluviale forme aux techniques de la navigation fluviale et du matelotage. Cette formation est fortement conseillée pour devenir Batelier.
- la mention complémentaire (MC)
la MC permet de gérer une entreprise artisanale. Il sanctionne une formation d'un an, proposée par le CFANI. Axée sur la gestion d'une entreprise de transport et sur un approfondissement des connaissances en navigation fluviale,

et aussi,

- une formation de niveau bac + 2, dispensée par l'Institut supérieur de navigation intérieure (ISNI) et le CNAM Haute Normandie, qui répond à la volonté de former des profils généralistes et d'élever les niveaux de qualification dans le domaine du transport fluvial.

Au-delà du métier d'artisan batelier nous avons aussi observées les voies d'accès à d'autres métiers embarqués :

- Homme de pont
- Matelot
- Mécanicien
- Timonier
- Capitaine
- Commandant

Et avons décrit les moyens de se former pour accéder à ces métiers.

Enfin, nous avons travaillé sur les métiers à quai (non embarqués), à titre d'exemple celui de chaudronnier-tôlier. Ce métier a de nombreux débouchés dans le fluvial. Différents niveaux permettent d'y accéder : le niveau d'études est variable selon les postes occupés.

Niveau CAP-BEP :

- CAP construction d'ensembles chaudronnés ;
- BEP réalisation d'ouvrages chaudronnés et de structures métalliques.

Niveau bac

- Bac pro réalisation d'ouvrages chaudronnés et de structures métalliques ; MC soudage.

Niveau bac + 2

- BTS réalisation d'ouvrages chaudronnés.

Francis Doreau, Directeur du CFANI

Le CFANI existe depuis plus de 35 ans. Les 20 premières années ont été consacrées en majorité à la formation des enfants de bateliers. Les choses ont évolué à partir de 1997-1998. Les entreprises industrielles, pendant les années de marasme, trouvaient sans problème du personnel navigant. Quand le transport fluvial est reparti, les sources auxquelles elles faisaient appel étaient tarées.

Progressivement le public du CFA s'est transformé... Aujourd'hui, on est à peu près à l'équilibre entre ceux qui viennent de la batellerie et ceux qui viennent dans notre jargon d' « à terre », de la terre.

La première vocation du CFANI a été de créer une filière de formation initiale avec le CFA. C'est par le CFA qu'un CAP est apparu en 1979. Il y a six ans, la Mention Complémentaire « transporteur fluvial » a été élaborée avec l'Education Nationale, essentiellement pour l'obtention de l'Attestation de Capacité Professionnelle dans le cadre de la formation initiale. Dans la formation pour adultes, le CFA sous l'égide de l'institut FLUVIA, a créé des stages de formation professionnelle. Le CFA a aidé à la définition, l'élaboration de ces stages, et les met en œuvre pour le compte de FLUVIA.

Gilles Maléfan, Directeur du CNAM Haute Normandie

Le CNAM a une formation d'enseignement supérieur consacrée au domaine du fluvial parce que la profession lui a demandé de proposer une ingénierie pédagogique répondant à de nouveaux besoins de la batellerie. Ces professionnels avaient identifié que l'on ne pouvait plus se contenter d'avoir d'excellents mariniers. Il fallait qu'un ensemble d'acteurs fasse vivre cette filière. Aujourd'hui nous disposons d'un titre RNCP Répertoire National des Certifications Professionnelles, diplôme de niveau III. Nous formons des gens capables de comprendre la logistique dans sa globalité. Un tiers de nos étudiants va consacrer sa carrière à la navigation, soit chez les armateurs soit chez les artisans 1/3 dans les structures utilisant le monde fluvial comme mode de transport et 1/3 en poursuite d'étude. Le RNCP est formé de trois semestres académiques et d'un quatrième semestre consacré à un stage où les étudiants vont découvrir les aspects plus pratiques de la logistique fluviale. Conduire de pareilles unités technologiques demande des compétences qui n'étaient pas révélées il y a dix ans. C'est une des rares formations de bac+2 à se préoccuper de la logistique fluviale. Nous voyons un public très divers venir chez nous : des gens plus âgés, plus jeunes y compris en reconversion. Nous retrouvons la mission fondamentale du CNAM qui est de promouvoir des individus tout au long de la vie et dans leur parcours professionnel. Il faut souligner la difficulté de transmission des savoirs pratiques, à trouver des professionnels qui accueillent, transmettent les savoirs. D'une façon générale, on peut déplorer qu'il y ait très peu de créations d'entreprises dans ce domaine, il y a certes les problèmes juridiques, financiers, matériels mais il subsiste également une vraie transmission des savoirs au sens de l'accompagnement, voir le soutien, des nouveaux entrants dans cette filière. De plus nous vivons dans un contexte européen, ce secteur comme tout autre à besoin de son intégration dans le système communautaire et pour ce faire nous avons besoin de représentations puissantes et cohérentes dans des institutions européennes comme EDINA pour ce qui concerne les aspects formations.

Jérôme Verd, Directeur adjoint du Lycée CFA Émile Mathis (Strasbourg)

Le lycée a une vocation régionale en formant au métier de navigants. Nous travaillons sur les deux entités temps plein et statut d'apprenti. Nous avons un pôle quasi complet par rapport aux transports et à la logistique. Nous proposons deux types de formations : une sur 24 mois pour les jeunes qui sortent du collège et une de 10 mois pour les apprentis déjà diplômés. Nous avons un bateau financé à 100% par la Région Alsace. Un coût d'investissement de 500.000 euros a été pris en charge à 100% par la Région. Une ouverture que nous souhaitons bien sûr placer au niveau européen. Nous sommes prêts à accueillir.

Par l'achat de ce bateau, nous œuvrons à cette modernisation. Nous pouvons aborder la mise en œuvre d'un bac pro en trois ans, diplôme de niveau IV. Un jeune qui entre avec son CAP va pouvoir poursuivre sa formation comme il le souhaite. Les jeunes reviennent avec un peu plus de passion dans ces nouveaux métiers. Le principal frein d'accès est la formation pour adultes. Nous y travaillons avec la CFNR et le port autonome de Strasbourg, ainsi que CroisiEurope.

Han van Roozendaal, Master Controller Onderwijs Centrum Binnenvaart (Hollande).

Traduction par Catherine Leleu.

Je connais bien les programmes de formation au niveau européen et le premier travail est de dissocier les formations liées au management et celles plus opérationnelles. Le côté pratique est important, il va falloir le renforcer. PLATINA, structure de coordination internationale, financée par la Commission européenne, alloue des fonds pour la mise en œuvre du programme politique d'action NAIADES en faveur de la navigation intérieure en Europe. L'un des axes de PLATINA est de travailler sur l'harmonisation des programmes d'emplois et compétences au niveau européen. EDINA a été créée à

Strasbourg l'an dernier et regroupe l'ensemble des organismes de formation au niveau européen. PLATINA est l'instance de soutien aux travaux d'EDINA, et s'en fera le porte-parole pour débloquer des fonds européens et travailler sur ces formations. Dans les années à venir, je pense que le « modèle rhénan » va s'imposer à tous car c'est un exemple à suivre.

Francis Doreau

EDINA réfléchit à l'harmonisation des systèmes de formation et de la réglementation en amont. Trouver des harmonisations en formation ne veut pas dire qu'une grande partie de la réglementation rhénane ne sera pas reprise. Mais il n'y a pas de prédominance. On pensait que l'anglais deviendrait la langue de la navigation. EDINA a conclu que ce ne serait pas la meilleure solution. L'Allemagne représente un potentiel de navigation fluviale extrêmement important. Les Pays-Bas arrivent avec une double culture, une confusion des cultures maritime et fluviale. Chez nous, il y a une distinction.

Han van Roozendaal

Il va falloir s'adapter à l'évolution de la navigation, aux innovations dans des bateaux qui demandent de nouvelles compétences en formation. Il faut se projeter pour adapter la formation à l'évolution de la navigation intérieure.

Gilles Maléfan

L'ISNI, une formation issue d'un institut du CNAM, a été créée dans cet objectif à long terme : préparer des nouveaux métiers, de niveau III ou II. Nous réfléchissons à une licence professionnelle.

Stéphane Fortry, CFT

La modernisation ne s'est pas limitée à l'informatique. Les catastrophes pétrolières ont fait que les produits liquides sont transportés dans des bateaux double coque, il y a donc eu une très forte modernisation dans ce domaine. L'arrivée des conteneurs a fait venir et construire de nouveaux bateaux, des barges, des pousseurs, des timoneries et également des matériels rhénans sur la Seine et le Rhône.

Concernant le réseau fluvial, il n'y a pas assez d'argent pour tout faire. Nous souhaitons que l'accent soit mis sur les mises à grand gabarit de Bray-Nogent et du canal de Rhône à Sète. Une question pour Monsieur Roozendaal : Sur le Rhin, on voit arriver des matelots de Slovaquie, de Bulgarie, qui ne parlent pas la même langue que leur capitaine. Cela peut poser des problèmes de sécurité. Comment est supervisée leur formation ?

Han van Roozendaal

L'un des objectifs d'EDINA et de PLATINA est de travailler sur un référentiel de langage qui devra devenir la référence européenne.

Une intervenante

Quelle est la proportion de femmes ou de filles demeurant ou restant dans la profession ? Quelles sont les possibilités offertes aux conjointes – salariées ?

Un participant

On est à peu près à 40-50 % en fonction des promotions. Toutes ces femmes ne vont pas forcément devenir personnel navigant. On peut prolonger la question : quelle est la reconnaissance des compétences liées à cette formation ? On pourrait ouvrir le chantier de la Validation des Acquis de l'Expérience. Lorsqu'on est embarqué, on sait piloter et entretenir un bateau, on sait aussi gérer une entreprise. Ce programme de validation concerne les femmes qui souvent ont travaillé dans l'ombre dans leur mari.

Un intervenant

Il me paraît important de soutenir Seine Nord. Le transport fluvial est d'autant plus compétitif qu'il est massif et long. Sommes-nous prêts à affronter la flotte hollandaise ou belge ? Nous manquons d'offre de chantiers de réparation, offre inexistante pour les chantiers de construction. Pourtant, nous avons construit, sur les dix-huit derniers mois, cinquante bateaux dans le monde. En France, nous avons le

talent, le savoir-faire, les sociétés industrielles compétentes pour la construction. L'étranger fait appel à des entreprises françaises et nous n'avons pas sur place nos propres chantiers. Nos compétences ne sont pas mises en œuvre par manque d'entrepreneuriat et de soutien des pouvoirs publics.

Nous manquons de capitaines : les pouvoirs publics pourraient être plus flexibles sur les passerelles. On a répondu à un capitaine au long cours avec trente ans d'expérience qu'il était incompetent et devait recommencer à zéro. Beaucoup de marins pêcheurs n'ont pas la patente, et pourtant ils ont l'habitude de naviguer !

Chantal Catoir

Je représente les chantiers fluviaux. y a des décennies que la Roumanie, la Pologne construisent... Nous sommes prêts à redémarrer à condition qu'il y ait un environnement qui le permette. Nous avons encore les savoirs, les compétences, il faut aider les chantiers à investir.

Jean-Louis Benoit

Je représente la caisse RSI Ile-de-France Centre. Le volet social et la question du conjoint collaborateur, du batelier, nous paraît très importante. J'ai fait remonter le problème en droit comparé, pour voir ce qui se fait au niveau européen. Différentes études sont faites dans d'autres secteurs par le RSI. Nous allons pouvoir travailler ensemble pour la formation et les évolutions de la profession.

Un mode de transport durable

Gabriel Mialocq, Chargé de mission Economie et Développement Durable chez VNF

VNF a développé un outil qui met en valeur la performance globale de la voie d'eau au plan environnemental. Eve (Eco-calculateur Voie D'eau), un éco-calculateur en ligne sur Internet, permet de réaliser de manière simple et rapide le bilan environnemental et sociétal d'opérations de transport de marchandises par voie fluviale et de comparer ce bilan à celui d'opérations de transport routier de même nature. Il permet notamment d'afficher la performance en terme d'économie de CO2 et d'énergie de la voie d'eau. Ce petit outil permet d'avoir une approche *ad hoc* pour le transport fluvial. L'innovation principale d'Eve est relative à l'affichage du bilan sociétal qui permet de montrer la diminution des impacts environnementaux à travers leur valorisation en euros : on prend en compte la diminution des effets externes des transports notamment relatifs à la pollution atmosphérique, aux émissions de gaz à effet de serre, aux nuisances sonores, et à l'insécurité. Différentes méthodes de valorisation de ces externalités sont proposées. Nous avons avancé des méthodes de calcul plus européennes pour permettre des comparaisons. L'outil permet de différencier par densité du chargement, performance et type de véhicules utilisés, bassins de navigation et gabarit des bateaux.

VNF veut diffuser cet outil auprès des usagers, des transporteurs et des chargeurs pour qu'il soit un élément d'appropriation de la pleine performance du fluvial sur le volet environnemental et notamment des économies de coûts externes et d'énergie.

Philippe Mangeard, Président du Cercle de l'Optimodalité

L'optimodalité est une définition nouvelle qui a l'avantage de réunir les modes, les opérateurs, les transporteurs et les gestionnaires d'infrastructures de transport : L'optimisation des performances techniques, économiques, environnementales des chaînes de transport de marchandises.

L'objectif est tant à la fois de développer des synergies nouvelles entre les différents modes de transports, que de permettre la mise au point et le financement de nouveaux matériels qui amélioreront la productivité de chaque maillon de la chaîne : Navires et barges RO-RO, locomotives hybrides bi-modes, TGV aero-ferroviaires, wagons pivotants, terminaux automatisés,...

Et le financement de matériels performants doit permettre de faire du report modal de façon qualitative, économique et ambitieuse. Nous avons essayé de monétiser le bénéfice attendu et inventé un concept d'avance remboursable en crédit carbone. Le transport est le grand oublié des dispositions de Kyoto et pour l'instant les tonnes de crédit carbone économisées par les transports décarbonés et économes en énergie « ne valent rien ». Mais un jour elles seront monétisables alors pourquoi ne pas anticiper et les vendre d'avance ? Ce dispositif de financement innovant, dont nous avons impulsé la définition avec le concours des professionnels du transport, de VNF, de TDIE, de l'ADEME et de la Caisse des Dépôts, consisterait à accorder une aide au démarrage à l'exploitant de nouvelles liaisons, sous la forme d'une avance dont le remboursement interviendrait ultérieurement par la monétisation future sur le marché des crédits carbone générés. Il aurait ainsi le mérite de faciliter la réalisation des objectifs de report modal du Grenelle de l'environnement sans pour autant peser sur les finances publiques.

Je souhaite signaler que la Commission Européenne a retenu un principe analogue en obtenant à l'occasion de l'adoption du Paquet Energie Climat en décembre 2008, la mise en réserve de 300 Millions de tonnes de quotas EUA (European Union Allocations) pour permettre notamment aux électriciens de financer leurs projets pilotes par ce biais. A la tête de la commission de réflexion sur le Grand Emprunt, Monsieur Rocard vient de confirmer que ce dernier devrait financer la recherche et les investissements productifs. C'est une très bonne nouvelle : le développement durable en transports passe par la création de nouveaux outils et donc de nouvelles solutions permettant tout à la fois le report modal, la création d'emplois industriels, des exportations et la satisfaction des objectifs du Grenelle de l'environnement.

Jean-François Dalaise, Président du Conseil d'administration du Port Autonome de Paris

Les ports sont un lieu de passage obligé, comme les gares, ils sont le lieu d'échanges indispensables. L'un des atouts principaux de la voie d'eau est d'avoir la seule infrastructure terrestre qui ne soit pas saturée pour pénétrer au cœur des lieux de production et de consommation, notamment en zones urbaines. Ces ports doivent être en capacité suffisante pour accompagner et stimuler la croissance du transport fluvial, être bien situés pour diminuer au maximum les livraisons terminales effectuées par des camions. Nous plaçons pour le maintien et le développement d'un réseau de ports en Île-de-France avec une armature portuaire apte à accompagner et susciter ces développements. L'interface maritime et fluviale est importante et les ports maritimes ne se sont préoccupés que récemment de leur desserte terrestre. Travaillons de concert pour que cette situation soit optimisée.

Il est impératif de développer une logistique urbaine. Le Grand Paris va susciter des besoins nouveaux. Cet atout du transport fluvial dans la filière BTP est indispensable et pérenne. Dès la création du Port Autonome de Paris, l'objectif majeur de la récente réforme portuaire était déjà satisfait. Le rôle du réseau des ports est indispensable. L'ouverture sur le réseau fluvial européen va mettre le bassin de la Seine au diapason de la plus grande région économique de l'Europe.

Catherine Rivoallon, Chef de Département International chez Monoprix

Le groupe Monoprix s'est engagé dans le développement durable depuis plus de 19 ans, en pionnier. En 2000 le développement durable a été inscrit comme axe stratégique de développement de l'enseigne. Chez Monoprix c'est l'affaire de tout le monde. Nous avons également travaillé sur la problématique des transports, de logistique, des entrepôts jusqu'à l'organisation des flux, en national et à l'international. Nous avons repensé notre façon d'importer les marchandises et de les livrer. En 2001, nous avons posé notre entrepôt centralisateur des flux de grand import à Combs-la-Ville, non loin de Bonneuil-sur-Marne. Nous avons des soucis pour y descendre les flux et sommes alors passés en entrepôts sous douane. Ensuite, nous avons tiré nos flux sur la Seine jusqu'à Gennevilliers. En 2006, cet axe fluvial a été prolongé jusqu'à Bonneuil-sur-Marne. Depuis 2007, la marchandise est dédouanée à Combs-la-Ville, repart par voie ferrée jusqu'à Bercy et est livrée dans les magasins par des véhicules au gaz naturel.

En 2001, pour les acheteurs, le fluvial n'avait pas la fiabilité d'aujourd'hui. Nous nous sommes pourtant fixé l'objectif de 60% de nos volumes par voie fluviale. Fin 2009, nous atteindrons un objectif de 58% par voie fluviale et 37% par voie ferroviaire. L'année prochaine, si l'objectif des 5% de nos volumes transportés par route n'est pas atteint, nous nous fixerons 3% de marchandises par la route entre Le Havre et l'entrepôt. Ainsi, nous avons économisé 4% sur notre facture de transport, fiabilisé les rendez-vous à l'entrepôt et amélioré sa productivité.

Pascal Peslerbe, Directeur traitement - Région Ile de France chez Véolia Propreté

Nous avons démarré le transport par voie fluviale en mode containerisé depuis 2004 en Île-de-France. C'est pour nous extrêmement important, mais marginal. 30% des camions circulant en France transportent du déchet. Nous sommes au début d'un phénomène qu'il faut développer.

Le transport fluvial c'est pour nous, l'acceptabilité sociétale. Transporter par voie fluviale ou ferroviaire des déchets à très faible densité est vraiment au cœur de notre métier. Véolia Propreté est transporteur, transformateur, producteur d'énergie et intègre le transport fluvial dans une logique de filière. En 2004 ce choix portait le renouvellement, l'acceptabilité sociale de ces installations de bout de chaîne. L'un des principaux impacts sur l'environnement est la façon dont vont voyager les déchets. De plus, aujourd'hui les clients sont capables d'entendre un discours autre qu'économique, de mettre dans leurs consultations des critères environnementaux et d'accepter de payer plus cher pour transporter autrement. Sur des distances courtes et des charges faibles, le transport routier est plus souple et plus économique. Nos installations ne sont pas aux bons endroits. Si nos usines étaient à proximité des fleuves, ce serait plus pratique. Le transport fluvial avec la logistique amont et aval coûte relativement cher. Nous avons eu quelques aides à l'investissement très légères mais l'incitation fiscale est extrêmement faible. Véolia Environnement doit pratiquer ce qu'il cherche à vendre à l'extérieur. C'est une logique d'image, de pratique d'entreprise.

Danielle Rouganne, Déléguée générale d'Entreprendre Pour le Fluvial pour François Leblond, Préfet de Région, Président de la COFHUAT

Il est important de voir quels sont les besoins de financement en matière d'infrastructures de transports avant et après Grenelle. François Leblond a organisé un colloque au mois de juin avec la Caisse des Dépôts, sur le financement des infrastructures de transport après Grenelle. Il était tout à fait pertinent qu'il intervienne aujourd'hui. Malheureusement retenu par des contraintes familiales il ne peut être présent. Je vous présente donc les deux slides qu'il a rédigées.

Philippe Mangeard

En amont des transports, il y a des enjeux industriels importants pour notre pays. La route a investi sur des véhicules qui consomment et polluent moins, en transportant plus. Je connais l'âge moyen très élevé des navires en Méditerranée, des wagons circulant en Europe, des barges sur le Rhône et le Seine... Je pense qu'il y a un énorme effort à faire. Le débat de l'équipement dans de nouveaux actifs est occulté par l'importance des besoins de financement de l'infrastructure elle-même. Il faut trouver des solutions innovantes pour des matériels performants, « l'infrastructurant ». Des financements intelligents sur le long terme pour les matériels et équipements innovants : ce sera, je l'espère, l'un des enjeux des Etats généraux de l'Industrie.

Un intervenant

On sait réparer les bateaux fluviaux en France. On en construit également à Boulogne-sur-Mer. On sait réparer les barges aussi, même si on manque de tirage à sec. On s'est un peu endormi sur la propulsion. Les bateaux fluviaux marchent au fuel domestique et non au gasoil. Cet avantage pourrait disparaître si une directive européenne modifiait la donne. Nous travaillons avec des motoristes pour faire marcher les moteurs fluviaux aux biocarburants. Les choses évoluent lentement mais sûrement.

Évolutions et opportunités du Fluvial

Philip Maugé, Directeur du Développement chez Voies navigables de France

Nous avons évoqué des différences de cale moyenne en France (790t) contre (1000t) en Europe. Nous avons encore du retard. Cela est préoccupant car derrière, se trouve une performance économique. Voyons les perspectives sur les différents types de marchandises, les évolutions de trafic d'ici 2020. Le granulat garde une part prépondérante et prend une part encore plus importante qu'en 2007. En effet, l'évolution de la réglementation fait que nos carrières alluvionnaires sont de plus en plus éloignées des zones de consommation. Les évolutions sur les céréales, les produits alimentaires, restent minces et en tout cas fluctuantes en fonction des cours. Par contre, l'activité container est en train de se développer. Parallèlement, les transports entre les ports maritimes et les zones de consommation intérieure se développent aujourd'hui en France. Elles sont plus développées en Europe du nord où les parts de marché sont déjà de 35 ou 40%. Les nôtres sont de 11 à 15% selon les ports. Il est à noter que paradoxalement dans cette période de crise le transport fluvial se développe. Ainsi le transport de produits à recycler est porteur l'avenir. Aujourd'hui on transporte le papier à recycler par voie fluviale. Il y a à faire dans le recyclage en général, les industriels s'organisent pour cela. On a basculé sur le transport de déchets en containers dans la région lilloise suite à la fermeture des usines d'incinération pour cause de dioxines. Petit à petit on a transporté également des mâchefers puis d'autres produits (ferrailles issues d'incinération, ..). De même se développe le transport combiné : transport fluvial, transport routier, et utilisation des mêmes unités (UTI) en ferroviaire. Ainsi la couverture du territoire est meilleure et nos logistiques plus performantes. L'évolution des logistiques urbaines avec l'intégration du mode fluvial est à l'étude. Le mode fluvial devrait pouvoir proposer solutions intelligentes pour réduire l'empreinte environnementale des transports en zone dense.

Dans l'ensemble les évolutions se feront beaucoup sur le bassin que l'on appelle Seine-Nord Europe. Celle de Rhin-Moselle sera plus faible. Rhône-Saône est à plus du doublement de l'activité. Dans l'activité Freyssinet, celle du Canal du Nord est importante. Par la suite, à l'ouverture de Seine-Nord, cette activité se reportera naturellement sur le nouveau maillon grand gabarit. Mais des dynamiques se créeront sur le réseau Freyssinet. Certains trafics de rabattement de marchandises entre petit et grand gabarit ne pourront se faire qu'avec du Freyssinet. Il reste plus intéressant en terme environnemental qu'un camion.

VNF est un établissement public, il gère des infrastructures et participe au développement du transport de passagers et de marchandises notamment avec les grands comptes qui représentent 46% de notre activité et sont importants en termes de contribution à la protection de l'environnement.

A ce sujet, le handicap du mode fluvial est la rupture de charge, et notre dispositif d'aide va s'adapter en favorisant les économies d'émission de CO² sur de nouvelles logistiques mais en favorisant également nos partenariats avec les grands chargeurs dans une démarche globale de report modal.

Notre idée est de trouver avec les opérateurs de nouvelles logistiques en participant à leur mise en œuvre grâce au plan d'aide à la modernisation de la cale. La flotte française doit évoluer pour s'adapter à la demande et aux nouvelles chaînes logistiques. Pour VNF, travailler sur l'offre c'est rapprocher l'offre de la demande à travers nos conventions d'affaires, les VNF Meetings, mais aussi participer aux études innovantes en partenariat avec la communauté urbaine de Strasbourg par exemple.

Parallèlement l'offre de transport ne serait pas complète sans les ports intérieurs qui offrent des lieux pertinents où le transfert modal peut se faire afin de développer nos parts de marché. Nous avons besoin de travailler sur la pertinence de leur positionnement, leur évolution mais également sur l'optimisation des opérations de transbordement. De plus, une notion de schéma portuaire par bassin permettra de disposer d'une véritable vision globale portuaire par bassin que nous pourrions adapter ensuite ports par port.

Danielle Rouganne, Déléguée Générale d'Entreprendre Pour le Fluvial

EPF, dans le cadre de ses missions a lancé en 2008 une étude Horizon 2020 permettant d'avoir une lisibilité sur les perspectives de développement de la flotte et des emplois générés. Philip Maugé nous a rappelé les évolutions des trafics, quels types d'entreprises seront le mieux à même de répondre à la demande ? Y aura-t-il encore du pavillon français pour accompagner cette évolution des trafics ? Si oui, alors des bateaux seront de nouveau assemblés, construits en France. EPF croit que le transport fluvial est prêt pour sa revanche, pour reprendre le titre du journal 20 minutes hier. Le besoin sera entre 777 et 858 bateaux de 1200 tonnes pour le marché français d'ici 2020. Une partie sera captée par le marché français et une autre par nos amis Européens. Cela représente un marché potentiel de 320 millions d'euros pour les chantiers français en construction neuve. S'y ajoutent un certain nombre de services associés à l'activité de chantier et de reconstructions. Ce renouveau créera peut-être une semi-industrialisation de la batellerie. Par ailleurs, on ne peut créer des entreprises sans un souci de formation, la table ronde n°2 l'a bien prouvé. Notre filière, bien que moins vaste que d'autres, n'en constitue pas moins une filière de niche qui a un effet structurant sur l'emploi, sur le territoire. Nous devons appuyer cette relance par la conception d'outils financiers adaptés, un environnement social et fiscal propice aux investissements et en facilitant la RID (Recherche, Innovation et Développement). Cette filière existe, son environnement fiscal et réglementaire évolue, et la manière de penser de nos partenaires bancaires est à revoir.

Philippe Braidy, Directeur du développement territorial et du réseau de la CDC

Le rôle de la CDC consiste à répondre aux demandes publiques. Le Grenelle de l'environnement prévoit une forte augmentation de report modal. Il souligne l'importance du transport fluvial pour le développement économique. Avec la réforme des ports et du fret ferroviaire, le plan de relance entre dans une phase où de nouveaux investissements sont à faire dans les infrastructures, dans un esprit de complémentarité, d'inter modalités. La Caisse des Dépôts est un grand partenaire des infrastructures de type autoroutes ou chemins de fer et sera candidate pour financer ces grandes infrastructures ainsi que le canal Seine-Nord Europe. Par ailleurs, 7 milliards de prêts Livret A dédiés au financement des grandes infrastructures peuvent être affectés à des projets fluviaux.

Mais la CDC a aussi pour axe prioritaire le développement des entreprises. Dans le secteur de la batellerie, il faut renouveler un parc, développer les emplois, effectuer la mise au gabarit des canaux et innover. Le soutien aux PME, qui a été amplifié grâce à notre Fonds Stratégique d'Investissement de 20 milliards, est une de nos grandes missions. Dans la filière batelière, 90% des entreprises comptent moins de dix salariés et 50% sont des TPE qui nécessitent de forts investissements de capital et se heurtent à des difficultés particulières d'accès au financement. Il est normal que la Caisse des Dépôts cofinance avec OSEO le dispositif de soutien à la batellerie.

Enfin, le développement durable est aussi un de nos grands axes stratégiques. Nous sommes un partenaire historique de Voies navigables de France sur l'aménagement des quais, des ports fluviaux, ce qui constitue un enjeu important d'acceptabilité du transport fluvial. Dans le Grenelle, il faut penser globalement l'ensemble des sujets économiques ou environnementaux. Nous sommes donc présents sur nos métiers immobiliers, d'investisseurs territoriaux, et de financement des infrastructures et des PME.

Renaud Baboin, Directeur Général d'Audacia

Audacia, créée il y a deux ans est une initiative d'entrepreneurs qui apporte des fonds propres et permanents aux PME tout en laissant l'entrepreneur gérer son entreprise sans interventionnisme et sans le forcer à vendre sa société pour lui permettre de rentrer dans ses capitaux. Nous essayons pour cela de trouver des ressources moins coûteuses de deux types : l'une provient du défunt marché de la titrisation et l'autre des gens assujettis à l'impôt sur la fortune qui obtiennent de fortes réductions d'impôts en investissant dans les PME.

Nous nous intéressons au fluvial pour deux raisons. D'abord ce secteur va se développer, à travers l'émergence de PME classiques et par ailleurs, ces investisseurs fortunés sont désarmés dans la gestion de leur épargne. Ils sont à la recherche de discours simples, d'actifs visibles à long terme qui protègent leur épargne. Les barges sont des supports très intéressants pour construire des produits d'épargne. Nous aidons ainsi en faisant venir des investisseurs là où la seule dette bancaire ne permet pas de compléter le financement.

Jean-Luc Daniel, Responsable du Département Équipement - Énergie - Environnement chez OSEO

OSEO est un établissement financier public dont le capital est détenu par l'État et par la Caisse de Dépôts. Il se situe dans la ligne des options gouvernementales, et dans la volonté affirmée par le président de la République de développer le transport fluvial. OSEO s'intéresse au transport fluvial car des défis environnementaux, sociaux et économiques sont à relever. OSEO a un spectre très large d'intervention pour trouver les solutions à ces défis. Nous finançons des investissements sur des durées qui vont jusqu'à quinze ans. Nous intervenons dans des contrats de développement de prêts participatifs et en garantie aux côtés de nos amis banquiers et dégageons en partie du risque bancaire. Nous sommes tous ensemble en face de défis extrêmement importants. Nous devons travailler pour faire aboutir les projets avec l'envie que demain, le pavillon français soit encore plus présent sur nos fleuves.

Jean-Louis Labeille, Filière Maritime au Crédit Coopératif

Le Crédit Coopératif est une banque populaire depuis 2003. Nous finançons déjà en 1970 des fils de bateliers clients. Par ailleurs, le transport fluvial est très développement durable, en parfaite adéquation avec un de nos axes de développement. La manière dont est structurée la profession est solide et durable. Après une rencontre avec la direction du développement chez VNF, j'ai amené le Crédit Coopératif à participer à l'aventure de la création d'Entreprendre Pour le Fluvial, une enceinte très intéressante où des professions variées sont réunies et essaient de régler les problèmes, étudient, proposent à travers Fluvial Initiative, des outils financiers, et l'intervention directe en fonds propres. Pour l'avenir, Eurotrans a dessiné les montants, les lieux, les natures des besoins.

Nos interventions concernent les bateaux, les infrastructures à terre, les matériels et les entrepôts sur toute la France avec des financements à long terme et du crédit-bail. Quinze ans semblent être aujourd'hui une limite psychologique. Pourquoi pas plus ? Mais pas tout de suite. S'il y a un manque d'autofinancement pour un projet d'artisan, peut-être qu'il faut changer de statut.

Les investissements très ambitieux en construction neuve, pour quelqu'un qui n'a pas fait la preuve de son professionnalisme comme chef d'entreprise posent parfois problème.

Philippe Gandillet, Banque Populaire Val de France

Il y a trois éléments très importants dans nos critères d'acceptation des dossiers. Premièrement, le porteur de projet. Ensuite, la partie marché : quels sont les clients, les contrats, leur durée ? Et enfin, les éléments financiers pour valider la viabilité du projet. C'est dans cet ordre-là que nous étudions un dossier. Nous pouvons intervenir sur des durées un peu plus longues que ce que j'ai entendu jusqu'à présent. On adapte une offre par rapport à la demande. Aujourd'hui, pour des dossiers importants de plusieurs millions d'euros, il faut réfléchir à de nouvelles offres. Dans le groupe, nous faisons des montages types spécifiques, des points réguliers. Nous pouvons nous adapter, et faire des financements à plusieurs. Mais nous avons surtout une demande pléthorique en création d'entreprises.

Albert Ollivier, Président de Fluvial Initiative

Fluvial Initiative a commencé à fonctionner cette année. C'est un fonds de 4 millions et demi, financé par Voies navigables de France, la Caisse des Dépôts, et des partenaires privés. Ce fonds est à destination des artisans, des créateurs d'entreprises de batellerie. Les prêts d'honneur sont sans intérêt, sont apportés sans prise de garanties spécifiques et bénéficient d'un différé de remboursement. Ils constituent en quelque sorte des fonds propres. Ce système permet des emprunts qui peuvent aller jusqu'à 2,5 millions sans intérêts. Le fonds fonctionne selon un principe de subsidiarité. C'est probablement le premier fonds sectoriel et national de Prêts d'honneur. Nous travaillons en collaboration avec six plateformes qui peuvent apporter un prêt d'honneur complémentaire, et assurent le suivi régulier des entrepreneurs.

L'entrepreneur fait une seule demande, qui est traitée d'un seul tenant et la décision intervient dans un délai rapide et maximum d'un mois. Nous faisons des prêts d'honneur basés sur la confiance. Depuis 6 mois, notre engagement est de 670.000 euros de prêts pour dix huit projets soutenus. C'est un bon outil, qui permet de satisfaire des besoins de financement pour un tonnage moyen de 1000 tonnes. C'est un outil qui espère n'être qu'une plaque dans un dispositif plus important, où il faudra

trouver aussi les moyens de financer des bateaux neufs, plus volumineux, plus coûteux. C'est un métier finançable et qui a le charme de redémarrer après un long hiver. Evidemment, il y a un peu d'inquiétude dans ces moments de transition, mais aussi beaucoup d'espérance que l'environnement redonne au fluvial un tonus et des perspectives permette à ces petites entreprises de devenir un peu plus grandes.

Renaud Baboin

Pour nous, l'innovation c'est rapprocher les investisseurs de l'actif dans lequel ils investissent. Ils peuvent se passionner pour un sujet d'investissement alors qu'ils n'y sont pas naturellement destinés s'ils en ont les clés. Le discours doit être simple, le risque pris bien compris et la rentabilité attendue fixée. On a là des actifs avec des fortes valeurs résiduelles, à très long terme, et dont on pense que ce sont des actifs qui protégeront l'épargne à long terme contre l'inflation.

Philippe Gandillet

Nous sommes plutôt des généralistes, c'est pour cela que nous avons l'habitude de travailler en partenariat avec des structures associées. Nous travaillons sur des sujets très innovants, très scientifiques avec des experts qui décodent et nous permettent de comprendre qui est en face.

Philippe Braidy

Notre rôle est différent de celui des acteurs privés et déborde le seul sujet du fluvial. Notre rôle, c'est de structurer les acteurs financiers et d'aider au développement économique. Il faut arriver à construire des produits très divers qui, à terme, permettent au marché de s'approprier totalement les financements. Nos dossiers trouvent des solutions quand tout le monde se met autour de la table. Avec OSEO, nous sommes en train de mettre en place des plates-formes d'orientation des demandes de financement des entreprises au niveau régional, qui ont pour objectif de réunir l'ensemble des acteurs en associant leurs forces afin d'arriver à produire une réponse plus orientée vers le client. Notre travail, à la Caisse des Dépôt, c'est de créer la confiance, d'attirer les financements privés, de structurer les projets, pour progressivement les amener vers le marché.

Jean-Louis Labeille

Le financement de l'innovation dans le transport fluvial passe par une collaboration avec OSEO, que les pouvoirs publics ont doté d'un milliard d'euros, pour développer dans les contrats de développement participatif. Pour l'innovation dans le financement, ce sera à voir dans le cadre d'Entreprendre Pour le Fluvial.

Albert Ollivier

OSEO garantit nos prêts à 70%. C'est un métier qu'il va falloir industrialiser sans l'enrégimenter, en souplesse. Il faudra travailler dans un esprit de standardisation, et également bien faire connaître à la clientèle finale ce que l'on fait. C'est un métier familial, qui n'est pas très facile à appréhender de l'extérieur. Il faut rendre le fluvial visible, compréhensible, intelligible, accessible à un monde plus large. C'est un peu l'enjeu de l'avenir.

Thierry Delgutte, Expert Comptable - Cabinet Cogebis

Si l'artisan batelier fait les travaux d'isolation de son logement, ou installe un moteur plus propre, l'entreprise de transport fluvial est la seule entreprise à n'avoir absolument aucun avantage fiscal. Il existe pourtant deux textes bien précis du code général des impôts, dont le transport fluvial pourrait bénéficier. Je propose, qu'une entreprise de transport fluvial puisse bénéficier de ce régime dérogatoire. Cette mesure ne coûterait absolument rien au Trésor Public. Il devrait simplement faire une avance de trésorerie en matière d'IS car les amortissements des premières années seraient plus importants que ceux des années suivantes. Pour les biens financés par crédit-bail, les deux textes actuels ne concernent que les entreprises propriétaires de leur matériel. Ainsi, les crédits baux ne doivent pas être exclus de cette mesure.

La Taxe professionnelle va être supprimée... mais elle va être remplacée par la Cotisation Economique Territoriale. La taxe professionnelle est assise sur la valeur de l'outil de production. Or pour les entreprises fluviales, le matériel a une valeur importante, mais heureusement elles bénéficient de mesures de dégrèvement limitant ainsi le poids de la taxe professionnelle. C'est différent pour les compagnies qui exploitent une flotte de bateaux très importante.

La CET ne sera plus calculée sur la valeur du matériel, mais sur la rentabilité de l'entreprise. Les premières montrent qu'elle va être plus avantageuse que la taxe professionnelle. Demain, leur propriétaires paieront un minimum de CET. De plus, La CET va prendre en compte, dans sa base de calcul, la plus-value réalisée, c'est un coup déguisé à l'imposition de la plus-value sur la vente du matériel. Cette réforme ne doit pas s'accompagner d'une augmentation d'impôts par rapport au montant de la taxe professionnelle actuelle.

La taxe carbone va entrer en application au 1^{er} janvier 2010. Son coût sera systématique, lors du plein des cuves du bateau (45€/tonne). Avec cette réforme, de la taxe professionnelle, le 1200 tonnes va gagner à peu près 2500 euros. Mais l'arrivée de la taxe carbone va lui coûter 7000 euros. L'entreprise fluviale sera pénalisée d'environ 4500. Avec un bémol puisque les textes d'application définitifs ne sont pas encore publiés.

Ma dernière proposition concerne la non-imposition de la plus-value de cession en cas de remploi ou pour l'acquisition d'une unité de transport plus moderne. En termes de coût, une société redonne au minimum un tiers de sa plus-value au Trésor Public et pour une entreprise individuelle cela peut monter jusqu'à 60% en incluant les charges sociales. Sur 300.000 de plus-value générée, on redonnera entre 100 et 180.000 euros. Or la majorité des bateaux sont exploités aujourd'hui en entreprise individuelle. Ainsi, les bateliers ne renouvellent pas leur matériel et préfèrent le revendre en fin de carrière pour être exonéré de plus-value. Aujourd'hui, cette imposition systématique est un frein à la modernisation. Si ce texte reste, les bateliers français ne bénéficieront pas de la modernisation.

Je pense aussi que l'exonération de plus-values sur les ventes de parts ou d'actions de sociétés doit être intégrée à cette mesure. Les 40 ou 50 millions d'€ que cela pourrait coûter, sont un investissement dans un secteur d'activité qui n'est pas en danger. Nous voulons nous moderniser mais sans cette aide il y a peu de chance que la flotte française y parvienne d'ici à 2020.

Un intervenant

Vous n'avez pas parlé du report des abattements. Dans quel sens cela va se faire sur la TP ? Vont-ils être reportés sur la CTE ?

Thierry Delgutte

A ce jour, on n'en sait pas plus. Parmi tous les avantages dont le fluvial bénéficie aujourd'hui dans les déductions de taxe professionnelle, aucun n'est repris pour le calcul de la CET (à l'exception de la réduction artisan). Ce n'est pas normal. La pêche, l'agriculture et les routiers ont déjà obtenu quelque chose, notamment sur la taxe carbone. Le fluvial vient toujours en dernier. Si on ne se manifeste pas, si on ne se bouge pas, nous n'aurons rien.

Michel Dourlent, Président de la CNBA

A la CNBA, nous demandons depuis des années des exonérations. C'est à l'Etat de prendre une décision en faveur du fluvial.

Sur l'année 2008 nous avons créés de 100 entreprises supplémentaires. Nous sommes revenus à un peu plus de 1000 entreprises artisanales. C'est très positif.

Aujourd'hui, on redécouvre le fluvial, qui continue de fonctionner familialement, avec une grande souplesse. Nous avons besoin de reconstruire. La moyenne d'âge de la flotte est de 47 ans. Si on ne veut pas que la flotte française disparaisse il faut apporter des aménagements au niveau de la construction neuve.

Un intervenant

Le tissu professionnel doit se régénérer en étant accueillant pour des jeunes non issus de la batellerie. Le monde fluvial est tellement resté dans son coin qu'on l'oublie chaque fois qu'il y a une mesure à prendre. Il faudrait peut-être aussi aider le fluvial à entrer en relation avec les autres professions de la logistique, à faire en sorte que les logisticiens s'intéressent de plus près au secteur fluvial. Cet isolement est problématique.

Autour du bateau, il y a tout son environnement économique, les chantiers navals, la réparation, etc. Un état des lieux est nécessaire pour que le monde fluvial puisse compter sur des services qui lui permettent d'exister dans 15 ans, dans 20 ans, de se réparer, de se construire, de se développer.

Discours d'Alain Gest, Président de Voies navigables de France

Les échanges ont été importants, riches et ont permis de dégager des propositions concrètes, en faveur de la compétitivité, de l'attractivité.

Il faut que le monde fluvial soit mieux connu et je souhaite que nous puissions y travailler tous ensemble. Aujourd'hui, je peux affirmer que le fluvial est au cœur des décisions politiques. C'est un élément fondamental du Grenelle de l'environnement qui n'est pas qu'un slogan mais une prise de conscience.

(Le parlementaire que je suis a également entendu et retenu la proposition d'exonération des plus-values et le problème de l'amortissement. La taxe professionnelle va être supprimée et le Parlement étudie la formulation définitive de la nouvelle contribution. L'objectif est pour l'ensemble des entreprises de diminuer la charge de 20 à 25%. Pour le segment du fluvial, et les propositions formulées, je n'ai pas la prétention d'apporter aujourd'hui une réponse mais j'en mesure bien l'importance).

Tous les acteurs du Grenelle ont souligné les qualités intrinsèques du mode fluvial. En huit mois, le Président de la République et plusieurs ministres ont consacré des déplacements pour la voie d'eau. Ce sont des signes. Le fluvial représente 120 millions dans le plan de relance dont 100 pour des chantiers et 20 pour préparer Seine-Nord Europe. La modernisation du réseau est à l'ordre du jour. En 2009, près de 190 millions d'euros auront été investis sur le réseau national. Chacun est conscient qu'un plan de rattrapage est nécessaire mais il faudra aller encore plus loin. La dernière réforme des ports maritimes associe enfin les gestionnaires d'infrastructures à la gouvernance de ces grandes plates-formes. La complémentarité naturelle de la mer et du fleuve constitue un véritable vecteur de développement pour notre activité. Je me réjouis que Voies navigables de France soit représentée dans la plupart des conseils de développement des grands ports maritimes français.

Mais le renouveau du fluvial s'inscrit surtout au travers du projet Seine-Nord Europe, soutenu par le Président de la République qui tient particulièrement à ce dossier. Beaucoup doutent encore que Seine-Nord Europe puisse se faire réaliser, soulignant que c'est un projet vieux de quarante ans et qu'il coûte 4,3 milliards d'euros. Mais c'est le projet du Président de la République. Il a en tête l'efficacité économique au regard d'une philosophie que porte le Grenelle de l'environnement et qu'il a voulue. Alors, nous devons tous être au quotidien les lobbyistes du projet. Bien sûr nous sommes attentifs aux propos des uns et des autres mais nous sommes volontairement optimistes. Notre volonté à Thierry Duclaux et à moi-même, est de faire en sorte que Voies navigables de France lance prochainement la phase de dialogue compétitif avec comme perspective d'ouvrir à la navigation en 2015.

Au-delà du projet Seine-Nord Europe nous devons conduire d'autres chantiers du Grenelle qui permettront aussi de conforter le maillage fluvial. Il faut mener des études portant sur l'aménagement de la liaison Bray-Nogent pour accroître le gabarit de la Seine en amont et assurer une desserte de qualité jusqu'à Nogent-sur-Seine. Nous conduirons également les études de la liaison Saône-Moselle et de l'éventuel barreau fluvial vers le Rhin en vue de poursuivre le maillage fluvial à grand gabarit entre la Méditerranée et le réseau fluvial nord européen. Le Président a dit : « Ce que vous faites au nord pourquoi ne pas le faire au sud ? » Effectivement il faut aller plus loin et reprendre un dossier qui s'est enlisé il y a une dizaine d'années. Un débat public devra être organisé d'ici 2012.

Les politiques en faveur de la modernisation de la profession seront poursuivies. Si en cette période de crise la cale existante est suffisante pour répondre au marché, l'ouverture de la liaison Seine-Nord Europe va accroître significativement la demande. Entreprendre Pour le Fluvial a pris toute la mesure de cet enjeu et concourra au développement nécessaire pour répondre aux attentes du marché. Le débat d'aujourd'hui est entré dans les détails des mesures qui pouvaient être apportées en travaillant chaque jour aux côtés des professionnels pour les aider à construire leurs projets.

En introduisant le transport fluvial dans les systèmes économiques existants, en étudiant les différentes filières, Entreprendre Pour le Fluvial avec le soutien de Voies navigables de France contribue à éclairer les enjeux et à renforcer la prise en compte de la profession batelière dans le système économique français pour que la batellerie retrouve enfin toutes ses lettres de noblesse. Il faut montrer que c'est une profession d'avenir au cœur de la filière développement durable.

Je remercie Christian Parent et Danielle Rouganne qui manifestent un grand professionnalisme et un réel engagement. VNF continuera à soutenir leurs initiatives et leur talent. Je remercie tous leurs partenaires qui participent au renouveau du fluvial et ne doute pas que nous nous retrouverons bientôt pour faire le point sur les avancées inéluctables du monde fluvial.

**

*