

OBSERVATOIRE NATIONAL

DU

TRANSPORT FLUVIAL

TRANSPORT FLUVIAL

EVOLUTION DU CONTEXTE RECENT

&

DE QUELQUES INDICATEURS CHIFFRES

Ce document fait suite aux cinq rapports de l'Observatoire publiés début 2004 qui faisaient un état des lieux par thème de ce secteur et donnaient une liste d'indicateurs à suivre accompagnés de propositions. Chaque thème avait été traité par un groupe de travail mis en place lors du lancement de l'observatoire au début de l'année 2001, suite à la libéralisation du transport fluvial intervenu au 1^{er} janvier 2000 et produit un rapport.

Le présent document décrit l'évolution du contexte par thème (infrastructure, activité, social, formation,...) depuis début 2004 et fournit certains des indicateurs chiffrés proposés par chaque groupe de travail.

Il a pu être rédigé grâce à l'aide de tous les acteurs du transport fluvial. Les sources et les références y sont cités ainsi que les noms des personnes ayant apporté leur contribution. La rédaction en a été assurée par Mme Césari du CNT.

TRANSPORT FLUVIAL EVOLUTION DU CONTEXTE RECENT & DE QUELQUES INDICATEURS CHIFFRES

SOMMAIRE

introduction.....	6
1. infrastructures et flotte	7
<i>1.1. infrastructures.....</i>	<i>7</i>
1.1.1 rappel : quelques chiffres sur l'infrastructure fluviale.....	7
1.1.2. éléments de contexte récents	7
1.1.2.1. Décentralisation	7
1.1.2.2. Contrat d'objectifs et de moyens Etat/VNF	8
1.1.2.3. Poursuite des contrats de progrès.....	9
1.1.3. les décisions de nouvelles infrastructures	9
1.1.3.1. le projet Seine-Nord-Europe	9
1.1.3.2. écluse fluviale.....	12
1.1.4. autres avancées : Saône-Moselle	13
1.1.4.1. contexte.....	13
1.1.4.2. réflexion.....	13
1.1.4.3. Objectifs et méthodologie de l'étude socio-économique.....	13
1. objectifs	13
2. méthodologie :.....	14
1.1.5 montants des investissements en infrastructure.....	14
<i>1.2. Flotte.....</i>	<i>15</i>
1.2.1. données statistiques	15
1.2.2. évolution des prescriptions techniques des bateaux de commerce.....	16
2. activité	18
<i>2.1. trafic fluvial.....</i>	<i>18</i>
<i>2.2. trafic des ports</i>	<i>21</i>
2.2.1. trafic fluvial des ports intérieurs	21
2.2.2. trafic fluvial des ports maritimes	22
3. social et formation	24
<i>3.1. effectifs.....</i>	<i>24</i>
3.1.1. les effectifs des entreprises de transport fluvial.....	24
3.1.1.1. les effectifs moyens annuels.....	24
3.1.1.2. les effectifs selon l'Enquête Annuelle d'Entreprises	24
1. évolution sur longue période	25

2.	évolution récente	25
3.1.2	Les effectifs assurant le fonctionnement des voies navigables.....	27
3.2.	<i>formation</i>	28
3.2.1.	les formations initiales	28
3.2.1.1.	Quelques éléments de rappel sur les formations spécifiques au secteur fluvial	28
1.	le CAP de navigation fluviale	28
2.	la mention complémentaire "transporteur fluvial" au CAP.....	28
3.	la formation supérieure de la navigation intérieure.....	28
3.2.1.2.	données chiffrées en matière de formations initiales et d'attestations professionnelles	29
1.	Le lycée professionnel de Schiltigheim	29
2.	Le Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure	29
3.	L'Institut Supérieur de la Navigation Intérieure	30
3.2.2.	les certificats de capacité et les attestations professionnelles.....	30
3.2.2.1.	les certificats nécessaires pour conduire les bateaux	30
1.	Les certificats de capacité	30
2.	attestations spéciales au certificat de capacité.....	31
3.	les certificats spécifiques pour la navigation sur les voies non reliées aux voies d'eau européennes	31
4.	données chiffrées.....	32
3.2.2.2.	L'attestation de capacité professionnelle (ACP).....	33
3.2.3.	la formation continue	33
3.2.3.1	artisans bateliers	33
3.2.3.2.	salariés.....	34
3.2.3.3.	les récents accords partenariaux sur la formation professionnelle continue ...	38
3.2.4.	mesures récentes d'ordre général.....	40
3.2.4.1.	article 2 de la loi du 2 août 2005 sur les fonds d'assurance - formation.....	40
3.2.4.2.	article 8 de la loi du 2 août 2005 sur la nouvelle mission pour les centres de gestion agréés	40
3.2.4.3.	articles 24 et 25 de la loi du 2 août 2005 sur le tutorat	40
3.3.	<i>réglementation de la durée du travail</i>	41
3.3.1.	au niveau européen.....	41
3.3.2.	au niveau français	42
3.4.	<i>conditions de travail du personnel en détachement – encadrement du cabotage fluvial</i>	43
3.4.1.	définition de la notion de détachement transnational de travailleurs..	43
3.4.2.	introduction de sanctions en cas de pratique de cabotage dans des conditions illégales ou irrégulières	44
3.4.3.	durée maximale de cabotage.....	45
3.5.	<i>conditions de travail des conjoints de bateliers</i>	45
3.5.1.	rappel	45

3.5.2.	retraite et statut du conjoint.....	46
4.	charges, prix et mesures économiques.....	49
4.1.	<i>évolution des prix</i>	49
4.2.	<i>charges</i>	55
4.2.1.	éléments tirés de l'étude Freycinet sur les coûts d'exploitation de ce type de bateau.....	55
4.2.2.	étude ADEME/VNF sur la consommation de carburant des unités fluviales.....	59
4.3.	<i>mesures économiques récentes</i>	60
4.3.1.	rappel des mesures prises dans le cadre de la loi d'initiative économique du 1 ^{er} août 2003.....	60
4.3.2.	mesures prises en fin d'année 2004 dans le contexte de hausse des prix du fuel.....	60
4.3.3.	mesures législatives prises en 2004 et 2005.....	61
4.3.3.1.	mesures prises dans le cadre de la loi du 9 août 2004 relative au soutien à la consommation et à l'investissement.....	61
1.	article 11 sur les dégrèvements de taxe professionnelle.....	61
2.	article 13 sur les exonérations de plus-values.....	61
3.	articles 14 et 16 sur les exonérations de droits d'enregistrement.....	62
4.3.3.2.	loi de finances rectificative pour 2004 du 30 décembre 2004.....	62
4.3.3.3.	loi de finances pour 2005 du 30 décembre 2004 : mesure sur la taxe professionnelle.....	62
4.3.3.4.	mesures prises dans le cadre de la loi du 2 août 2005 en faveur des petites et moyennes entreprises.....	63
1.	article 6 I sur les exonérations de droits de mutations en cas d'affectation des donations à l'acquisition d'une entreprise.....	63
2.	article 17 sur la qualification professionnelle.....	63
3.	articles 24 et 25 sur le tutorat.....	64
4.3.4.	projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports.....	64
4.4.	<i>aides au transport fluvial</i>	64
4.4.1.	aides non spécifiques au transport fluvial.....	64
4.4.1.1.	aides européennes dans le cadre du programme Marco Polo.....	64
1.	Situation actuelle.....	64
2.	Le programme Marco polo II 2007-2013.....	65
4.4.1.2.	aides nationales au transport combiné.....	65
1.	aides de l'Etat à l'exploitation de services réguliers de transport combiné de marchandises alternatif au mode routier.....	66
2.	les aides de l'ADEME.....	66
3.	aide au financement d'études relatives au potentiel de fret transférable d'une région.....	67
4.4.2.	aides spécifiques au mode fluvial.....	67
4.4.2.1.	plan d'aide aux transporteurs 2004-2007.....	67

4.4.2.2. autres aides au transport fluvial	69
1. aide aux embranchements fluviaux de VNF	69
2. aides du Port Autonome de Paris	69
3. aide dans le cadre du partenariat VNF/ONIC	70
5. approche européenne	70
<i>5.1. évolution récente des textes et de la réglementation au niveau européen et international.....</i>	<i>70</i>
5.1.1. Au niveau international	70
5.1.2. Au niveau européen.....	71
5.1.2.1. communication de la Commission européenne.....	71
5.1.2.2. les systèmes d'information fluviaux	72
<i>5.2. statistiques comparatives avec les pays voisins.....</i>	<i>74</i>
5.2.1 en termes de réseau	74
5.2.2 en termes de flotte	74
5.2.3 en termes d'activité	75
5.2.3.1. évolution du trafic tous modes dans les pays de l'UE à 15.....	75
5.2.3.2. évolution du trafic par mode en France et dans les pays voisins.....	76
1. Allemagne	76
2. Belgique	76
3. France*	77
4. Pays-Bas	77
Eléments de conclusion	78
I – Dans le domaine des infrastructures	78
II – Dans le domaine de la flotte	78
III – En matière d'activité du secteur	78
IV – Dans le domaine de la formation	79
V – En matière sociale	79
VI – En matière de charges, de prix et de mesures économiques	80
VII – Au niveau international et européen	81

Le transport fluvial

Evolution du contexte récent & de quelques indicateurs chiffrés

introduction

Suite aux travaux des différents groupes de travail de l'ONTF et aux rapports sortis en début d'année 2004, ce document a pour objet de donner l'évolution du contexte depuis lors et certains des indicateurs chiffrés selon la liste établie par ces groupes.

L'un des objectifs assignés à l'Observatoire était en effet de recueillir des données afin qu'elles "soient discutées avec les professionnels qui, peuvent, en outre, souhaiter la réalisation d'études sur des sujets particuliers." (extrait de la lettre de la Direction des Transports Terrestres du 2 novembre 2000 demandant la mise en place de l'Observatoire)

Les données sont présentées par thème étudié (chaque thème correspondant à celui étudié par l'un des groupes de travail mis en place en janvier 2001, lors du lancement des travaux de l'Observatoire). Un chapitre spécifique a été introduit sur le thème de l'activité du secteur qui avait été traité à la fois dans le rapport "Etat des lieux" et "Infrastructures et flotte"; il permettra ainsi de mieux cibler les aspects relatifs à l'évolution du trafic et de ses composantes. Les données concernent la France; celles du chapitre "Approche européenne" donnent des comparaisons avec les données de nos voisins européens.

Le document est présenté sous la forme d'un rapport car, ainsi qu'il est dit au début, il donne, outre des indicateurs, des éléments récents sur l'évolution du contexte dans le transport fluvial.

Pour mémoire, l'Observatoire a été créé, suite à la libéralisation du transport fluvial, avec pour objectifs, d'observer et d'analyser les données sur le transport fluvial et, en outre, de "travailler sur les grandes idées porteuses d'enjeux pour le transport fluvial: la place de ce mode de transport dans les chaînes logistiques modernes, le fonctionnement des entreprises et l'évolution des opérateurs, le fonctionnement du marché et les questions de concurrence, dans leurs dimensions communautaire et internationale...". (extrait de la lettre du 2 novembre 2000 de la DTT désormais DGMT)

1. infrastructures et flotte

1.1. infrastructures

1.1.1 rappel : quelques chiffres sur l'infrastructure fluviale

domaine public fluvial : 18 000 km

voies navigables : de l'ordre de 8 500 km dont 6 700 gérés par VNF

	petit gabarit		moyen gabarit		grand gabarit		
	catégorie 0	catégorie I	catégorie II	catégorie III	catégorie IV	catégorie V	catégorie VI
longueur en km	1647	4072	209	568	132	267	1621
part en % du total	19,3%	47,8%	2,5%	6,7%	1,6%	3,1%	19,0%

catégorie 0 : moins de 250 tonnes	catégorie II : 400 à 649 tonnes	catégorie IV : 1 000 à 1 499 tonnes
catégorie I : 250 à 399 tonnes	catégorie III : 650 à 999 tonnes	catégorie V : 1 500 à 2 999 tonnes
		catégorie VI : 3 000 tonnes et plus

1.1.2. éléments de contexte récents

Les principaux éléments intervenus en France en matière d'infrastructure fluviale sont les décisions prises pour la réalisation de Seine-Nord et l'écluse fluviale de Port 2000 lors du CIADT du 18 décembre 2003, les textes relatifs à la décentralisation, le contrat d'objectifs et de moyens signé entre l'Etat et VNF pour 2005-2008 prévoyant notamment la configuration d'un réseau magistral et la poursuite des contrats de progrès. En premier lieu, il sera fait un point sur la décentralisation, le contrat Etat/VNF et les contrats de progrès, puis sur les nouveaux projets d'infrastructure, et enfin les montants consacrés à l'infrastructure fluviale.

1.1.2.1. Décentralisation

Source : DGMT/DTMRF

Les lois de décentralisation de 1983 permettaient de décentraliser une voie navigable, mais alors, seules trois régions seulement s'étaient portées candidates : Bretagne, Pays de Loire et Picardie.

La loi du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages marque une deuxième étape vers la décentralisation. Ce texte permet la création d'un domaine public fluvial des collectivités territoriales ou de leurs groupements et organise les modalités d'un transfert de propriété des cours d'eau, canaux, lacs et plans d'eau. Désormais, une collectivité territoriale peut devenir propriétaire du domaine public fluvial après transfert de celui-ci par l'État soit directement, soit à l'issue d'une phase d'expérimentation. Seul un réseau dit "magistral", d'intérêt national, restera de compétence nationale et ne pourra faire l'objet d'un transfert.

La loi relative aux libertés et responsabilités locales du 13 août 2004 a complété ce dispositif : il l'étend aux ports intérieurs, l'accompagne du transfert des personnels concernés et abroge les dispositions de la première loi de décentralisation du 22 juillet 1983.

Le récent décret du 16 août 2005 définit les modalités de constitution, de déclassement et de délimitation du domaine public fluvial de l'Etat et des collectivités territoriales, et fixe les dispositions propres au domaine fluvial territorial ainsi que les modalités du transfert du domaine public fluvial de l'Etat à une collectivité territoriale ou à un groupement de collectivités territoriales. Il fixe également la liste des rivières et canaux non transférables qui constituent le réseau magistral et les ports intérieurs non transférables (Port autonome de Paris et Port autonome de Strasbourg). Les voies non mentionnées seront transférables et constitueront le réseau régional. L'article 13 du décret prévoit qu'une convention précisera les modalités du transfert de propriété et sa date d'effet.

La loi du 30 juillet 2003 prévoit la possibilité d'un transfert direct de compétence ou une phase d'expérimentation d'une durée maximale de 6 ans. Par ailleurs, la loi du 13 août 2004 (art.32) ouvre la possibilité à VNF de proposer dans le cadre de ses missions des prestations d'assistance aux collectivités territoriales propriétaires de domaine public fluvial. Les prestations de type assistance à maîtrise d'ouvrage, conseil, expertise s'exerceront dans le cadre des conventions d'expérimentation puis dans le cadre concurrentiel ensuite, si la décentralisation est demandée par les collectivités. VNF, opérateur des collectivités locales, pourra être missionné sur ses missions traditionnelles et apporter ses compétences d'ingénierie, d'expertise, de programmation. Il pourra également proposer ses outils de gestion dédiés à la voie d'eau et exercer des missions de conseils à maîtrise d'ouvrage.

Le réseau magistral couvrira l'ensemble du réseau à grand gabarit et du réseau à moyen gabarit (soit environ 2 800km) ainsi qu'une partie du réseau à petit gabarit (notamment le canal de la Marne au Saône, le canal de Saint-Quentin, le canal de la Marne au Rhin).

1.1.2.2. Contrat d'objectifs et de moyens Etat/VNF

Dans ce contexte, l'Etat et VNF ont signé le 16 novembre 2004 un contrat d'objectifs et de moyens portant sur la période 2005-2008 intégrant notamment ces nouvelles perspectives. De plus, avec la mise en oeuvre de la LOLF, il donne l'occasion de clarifier les relations entre l'établissement public et l'Etat. Par ailleurs, il vise à renforcer la sécurité et améliorer la gestion des ouvrages.

La gestion de l'infrastructure s'inscrit désormais dans le cadre d'un contrat d'objectifs et de moyens avec l'Etat qui vise à augmenter et à pérenniser sur la période 2005-2008, les moyens donnés à VNF afin de :

- d'améliorer la sécurité du réseau, notamment pour les ouvrages fluviaux
- de renforcer la disponibilité de la voie d'eau et développer le trafic fluvial sur le réseau magistral
- de favoriser la décentralisation du réseau secondaire

1.1.2.3. Poursuite des contrats de progrès

En continuité de ce contrat, il convient aussi de mentionner le développement de partenariats entre les acteurs du transport fluvial par la signature de contrats de progrès.

Ainsi, après le contrat signé en juillet 2002 entre le port de Marseille, la Compagnie Nationale du Rhône et VNF pour l'axe Saône / Rhône portant sur l'amélioration des infrastructures utilisées pour le transport fluvial, l'augmentation de la qualité des services proposés aux transporteurs et la promotion de ce mode d'acheminement, plus sûr et écologique que la route, puis le contrat du 26 novembre 2003 entre les ensembles portuaires du Havre, de Rouen et de Paris et VNF pour le développement du trafic fluvial sur le bassin de la Seine, un contrat a été signé le 21 février 2004 entre le Port autonome de Dunkerque, l'Union Maritime et Commerciale, le Syndicat Professionnel des Entrepreneurs Maritimes et Voies navigables de France s'engagent par la signature d'un contrat de progrès en faveur du développement du mode fluvial comportant quatre grandes orientations : le développement du trafic fluvial, l'amélioration de la qualité de service, l'optimisation des infrastructures, la promotion du transport fluvial.

Le contrat Etat/VNF ainsi que les contrats de progrès ne concernent pas seulement l'aspect "infrastructures" mais également d'autres volets. On y reviendra donc en tant que de besoin dans les thèmes concernés.

Par ailleurs, au niveau européen, il convient de signaler que le schéma du futur réseau Transeuropéen de Transport RTE-T intègre désormais le projet Seine-Escaut dont le tronçon central est constitué, côté français, par le projet Seine-Nord Europe, nouveau canal de 105 km reliant le canal Dunkerque-Escaut aux bassins de l'Oise et de la Seine.

1.1.3.les décisions de nouvelles infrastructures

1.1.3.1. le projet Seine-Nord-Europe

(éléments tirés des sites Internet du ministère des transports, VNF et seine-nord-europe.com, et complétés par la DGMT – Didier Rezzi)

Ce projet s'inscrit dans le cadre du grand projet européen Seine-Escaut qui mettra en communication l'Ile-de-France et les ports normands avec les métropoles économiques et les ports du Nord de la France, de la Belgique, des Pays-Bas, du Luxembourg, de l'Allemagne et les pays de l'Europe centrale et orientale.

Il comporte trois parties :

1. la réalisation d'un nouveau canal, d'une centaine de kilomètres de long entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut, dont le coût est estimé à 2,6 milliards d'euros (CE 2000), permettant l'acheminement de chargements pouvant atteindre 4400 tonnes ;
2. l'aménagement de l'Oise entre Compiègne et Conflans-Ste-Honorine ;
3. l'aménagement du canal à grand gabarit Dunkerque-Escaut, de Dunkerque à Valenciennes avec une branche vers Lille et la Belgique.

L'aménagement des extrémités de la liaison est en cours : 300 millions d'euros ont été programmés sur la période 2000-2007 par l'État et les régions Ile-de-France, Picardie et Nord-Pas-de-Calais avec pour priorité la desserte fluviale des ports maritimes du Havre, de Rouen et de Dunkerque. Il s'agit d'interventions sur la Seine et l'Oise pour fiabiliser les ouvrages de navigation et sur le canal Dunkerque-Escaut pour permettre, à terme, une circulation optimisée de la flotte européenne à grand gabarit (par le relèvement des ponts notamment).

Sur le tronçon central - le canal Seine-Nord Europe -, les décisions suivantes sont intervenues :

- CIADT du 18 décembre 2003 : poursuite des études du nouveau canal avec pour objectif une déclaration d'utilité publique avant la fin 2007 ;
- avril 2004 : le ministre de l'équipement demande à VNF de conduire les études d'avant-projet ; le préfet de région Picardie, est désigné **préfet coordonnateur pour la conduite des concertations**.
- la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), saisie par VNF, décide le 7 juillet 2004 qu'il n'y a pas lieu d'organiser un débat public mais recommande à VNF de mener sous l'autorité du préfet coordonnateur une concertation devant assurer une information complète et claire du public et lui permettre de s'exprimer sur tous les aspects du projet, tant sur des questions de portée générale que sur des problèmes plus localisés (desserte de Cambrai, devenir du canal du Nord, incidences sur les crues de la Somme et de l'Oise). La CNDP charge un de ses membres, M. Stéphane DEVISSE, du suivi de cette concertation.
- Présidé par Pierre-Yves Donjon de Saint-Martin, le **comité de pilotage des études (instance décisionnelle du projet)** se réunit pour la première fois le 16 juillet 2004, pour définir le programme d'étude et préciser les modalités de la concertation. Il rassemble les services de l'État, les Conseils régionaux de Nord-Pas-de-Calais, Picardie et Ile-de-France, l'Union européenne et VNF.
- **Un comité consultatif**, instance de débats, de proposition et d'expertise mis en place par le préfet coordonnateur est associé au comité de pilotage. Il est composé des membres du comité de pilotage, de parlementaires, d'élus locaux, d'acteurs socio-économiques et d'associations des territoires impactés par le projet.
- Ce dispositif a été complété par la tenue de 5 réunions publiques pour assurer, comme le demande la CNDP, une information large et complète du public.

déroulement des études d'avant-projet

- Les études d'avant-projet ont été lancées le 15 octobre à Amiens avec comme triple objectif de définir les caractéristiques du canal, de préciser son coût et son rôle sur l'économie des territoires et de localiser la bande de 500 mètres qui sera soumise à l'enquête publique.

- Ces études ont été décomposées en quatre grandes familles : les études techniques, les études socio-économiques, les études d'aménagement du territoire, et les études intermodales.
- Quatre marchés d'études ont été attribués à en novembre 2004 :
 1. les études de "système" réalisées par le groupement Sogreah-Ingerop-Arcadis définissent le fonctionnement du canal et assurent notamment la conception des écluses et des ouvrages d'alimentation en eau ;
 2. les études de "tracé-structure" définissent la localisation du canal, son insertion dans les territoires et les paysages. Elles ont été confiées au groupement Coyne et Bellier-Tractebel-CNR-Michel Desvigne et Technum ;
 3. les études d'environnement effectuent l'évaluation environnementales des travaux et proposent des mesures visant à atténuer leurs impacts. Elles sont réalisées par Setec International et Biotope ;
 4. les études socio-économiques, confiées au groupement Setec International-Stratec-Eurotrans, évaluent les trafics drainés par le canal et ses effets sur le développement des territoires.
- Les études se déroulent en trois phases :

Elles sont tout d'abord consacrées à la recherche et à la comparaison des différentes possibilités de tracé, pour aboutir au choix de la bande de référence de 500 mètres. Cette bande de référence est ensuite étudiée de manière approfondie, puis soumise à la consultation avant d'être intégrée finalement au dossier d'avant-projet.

- coordination avec la concertation
 1. Ces études sont associées à des concertations visant dans un premier temps à faire émerger un tracé de référence fin avril 2005. Cette phase d'étude et de comparaison des variantes s'est déroulée entre mars et avril 2005 en concertation avec les intercommunalités.
 2. Dans un second temps, entre mai et août 2005, les acteurs locaux ont participé à la définition et à l'optimisation du projet à partir du tracé de référence.

Ces deux premières phases, ponctuées par plus de 50 réunions avec les acteurs politiques et socio-économiques locaux, ont permis d'avancer dans la définition du projet et d'apporter les premières réponses en ce qui concerne les rétablissements de voiries, l'alimentation en eau, les questions foncières et les opportunités de développement économique.

3. Ces études, ainsi que la bande de 500 mètres sont décrites dans un dossier de consultation. Ce dossier sera envoyé aux élus, aux organismes socio-économiques et aux administrations de manière d'une part à s'assurer d'une compréhension mutuelle des

enjeux et d'autre part à recueillir les observations permettant la mise au point du projet. Cette phase de consultation se déroulera de d'octobre à décembre 2005. La remise du dossier d'avant-projet au ministre de l'équipement est prévue en mars 2006.

1.1.3.2. écluse fluviale

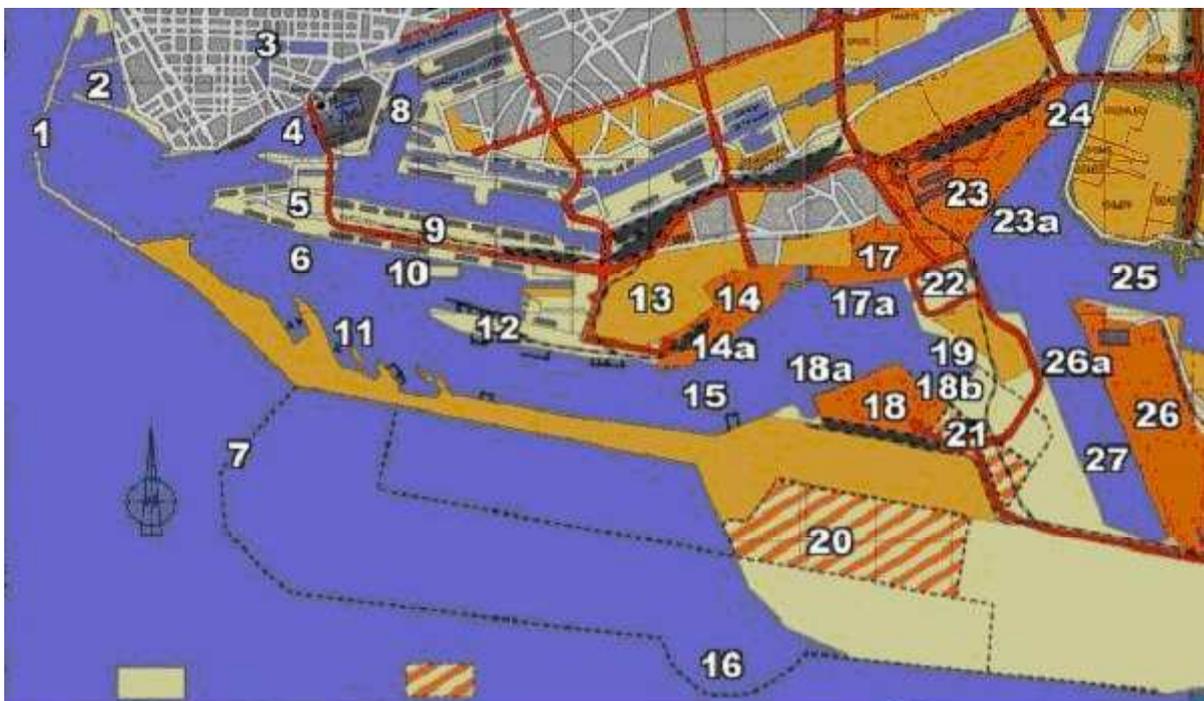
(tiré du site Internet du ministère des transports et complété par la DGMT - Didier Rezzi)

Le CIADT du 18 décembre 2003 confirmé par celui du 14 septembre 2004 a inscrit les dessertes terrestres de Port 2000 dans les priorités de la politique des transports afin que la croissance du trafic ne se porte pas exclusivement sur la route et pour donner au port du Havre les moyens d'approfondir son hinterland commercial.

Concernant la desserte fluviale, le CIADT a décidé de doter le nouvel avant-port à conteneurs du Havre d'une desserte fluviale directe connectant le futur bassin de marée (20) au canal de Tancarville (24), via la Darse de l'Océan (27). Cette opération consiste à réaliser une section de canal à grand gabarit de 900 mètres de long et une écluse (entre les points 20 et 27) permettant le passage des unités fluviales de 120 m de long constituées d'un pousseur et d'une barge.

Le coût de ce projet est sommairement estimé à 100 millions d'euros.

Les études et travaux ont été placés sous maîtrise d'ouvrage directe de l'Etat. La maîtrise d'ouvrage des études sera assurée par la DRE de Haute Normandie, sous l'autorité du préfet de région.



Dans le cadre de ce projet, le port autonome du Havre a souhaité que soit étudiée la possibilité de transformer à une échéance plus lointaine, l'écluse fluviale en écluse maritime ce qui permettrait aux remorqueurs de pénétrer dans la darse de l'Océan (27), à partir du bassin de Port 2000 (20) en doublement de l'écluse François 1er (22).

C'est l'objet des études en cours qui permettront de comparer cinq options possibles et graduelles allant d'une écluse fluviale à une écluse assurant des fonctionnalités portuaires et maritimes. Le choix sera arrêté au début de l'année 2006.

1.1.4. autres avancées : Saône-Moselle

1.1.4.1. contexte

La connexion inter-bassins entre le bassin Rhône/Saône d'une part, et le bassin Rhin/Moselle d'autre part, est une problématique ancienne, qui représente un enjeu de premier ordre pour le développement du transport fluvial en France. Ces préoccupations se sont traduites par l'inscription d'études préliminaires dans les contrats Etat-Régions 2000-2006 de la Région Lorraine et de la Région Rhône -Alpes.

Le préfet de la région Lorraine a été désigné comme coordonnateur de cette démarche par le Ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, dans le cadre d'une lettre de mission en date du 19 mars 2003.

1.1.4.2. réflexion

Elle s'articule en deux phases, **la première d'ordre socio-économique**, en cours de réalisation, la seconde portant sur les aspects techniques et environnementaux. L'ensemble des deux approches a pour but de fournir les éléments d'aide à la décision pour engager ou non les études préalables au lancement d'un débat public sur le projet d'infrastructure.

La maîtrise d'ouvrage est confiée à l'établissement public **Voies navigables de France**, représenté par sa direction interrégionale du Nord-Est, basée à Nancy.

Le prestataire de l'étude socio-économique est un groupement franco-hollandais constitué des bureaux d'études CATRAM Consultants et Buck Consultant International, entouré d'experts prospectivistes groupés autour de Michel SAVY, professeur à l'ENPC.

1.1.4.3. Objectifs et méthodologie de l'étude socio-économique

1. objectifs

L'étude préliminaire socio-économique multimodale sur l'axe Méditerranée – ports de la mer du Nord et Europe de l'Est vise à **évaluer l'intérêt général d'une liaison fluviale à grand gabarit Saône - Moselle du point de vue socio-économique**, en particulier en termes de transport et d'aménagement du territoire, **à partir d'une vision prospective** de l'évolution des infrastructures et du transport multimodal de fret dans le corridor Nord-Sud (sillon rhodanien et sillon mosellan jusqu'aux ports belges et hollandais via le Rhin).

2. méthodologie :

1. Analyse et synthèse bibliographique des études et données disponibles
2. Définition des périmètres adaptés aux différentes problématiques
3. Contingences physiques (eau, relief, paysage) sur des itinéraires possibles
4. Localisation des grands bassins économiques et réorganisation des flux européens
5. Prospective macro-économique et sociétale
6. Prospective sectorielle pour les grands produits susceptibles d'être transportés par la voie d'eau
7. Prospective des modes de transport
8. État des lieux et perspectives des régions traversées et des régions concernées par la logique d'axe de transport européen
9. Attentes et réticences des acteurs régionaux
10. Fonctions transport et évaluation des grandes masses de flux.

Le montant de l'étude est de 300 000 € dont 75 000 € (soit 25 %) financés par le Conseil Régional de Lorraine, en partenariat avec l'Etat, la Région Rhône – Alpes et VNF.

Sur la base des résultats de cette démarche, un 2e volet d'étude complémentaire sera prévu à compter de 2005 pour définir la consistance technique de la future liaison fluviale Saône-Moselle à grand gabarit (caractéristiques de tirant d'air et tirant d'eau, tracé, aspects environnementaux).

1.1.5 montants des investissements en infrastructure

(source : DTMRF M.Rezzi)

En 2004, les montants des investissements ont représenté 125,7 M€ dont 102,5 M€ pour les infrastructures ventilés comme suit :

- réseau magistral : 57M€
- réseau secondaire : 31,5M€
- sécurité : 8M€
- activité du réseau : 3,2M€
- opérations diverses : 2,9M€

En 2005, les montants d'investissement représenteront de l'ordre de 90M€ sur le réseau magistral, 20 M€ pour la sécurité et 30M€ pour le réseau secondaire décentralisable.

Comme indiqué plus haut (chapitre 1.1.2.2.), l'Etat et VNF ont signé un contrat d'objectifs et de moyens pour la période 2005-2008 avec des priorités en matière de sécurité des équipements et de modernisation du réseau en particulier pour le transport de marchandises.

L'Etat accorde 50M€ de subventions par an sur quatre ans pour la réalisation de ces objectifs. Par ailleurs, la taxe hydraulique a été majorée, permettant ainsi d'accroître les recettes de VNF de 45M€ par an. Ces moyens sont destinés à couvrir à la fois les dépenses d'opérations spécifiques de VNF et celles d'opérations inscrites aux contrats Etat-régions.

Les tableaux ci-dessous permettent de constater une évolution sensible des dépenses d'investissements prévues à compter de 2005 et également des dépenses de fonctionnement.

évolution des dépenses d'investissements fluviaux (VNF)

dépenses d'investissements	2001	2002	2003	2004	2005 prév.	2006 prév.
en millions d'euros	116,9	117,09	137,34	125,72	170,7	164,9

évolution des dépenses de fonctionnement fluviaux (VNF)

dépenses de fonctionnement	2001	2002	2003	2004	2005 prév.	2006 prév.
en millions d'euros	91,1	87,6	89,7	88,6	110,9	102,5

Outre les montants d'investissements de VNF, il convient de rappeler les montants des investissements des voies gérées directement par l'Etat qui ont évolué comme suit :

évolution des dépenses d'investissements fluviaux (voies gérées par l'Etat)

dépenses d'investissements		2001	2002	2003	2004	2005
en M€ chapitre 5346/80	AP	2,74	2,59	2,57	1,75	2,0
	CP	0,82	1,74	1,96	2,03	1,2

Les dépenses d'investissements fluviaux représentent de l'ordre de 1,2% des investissements de transport (source : compte transports de la nation)

1.2. Flotte

1.2.1. données statistiques

Les tableaux suivants donnent la répartition de la flotte en nombre de bateaux à la fin de 2003 selon la capacité des bateaux en distinguant les vracs secs, les vracs liquides et leur total.

flotte en nombre de bateaux par type de bateaux et par capacité en fin 2003 (source : VNF)

	Vracs secs			Vracs liquides			total		
	automoteurs ordinaires	barges et chalands	total	automoteurs ordinaires	barges et chalands	total	automoteurs ordinaires	barges et chalands	total
<400 t	834	93	927	29	3	32	863	96	959
400-650 t	151	250	401	16	20	36	167	270	437
650-1000 t	106	105	211	1	6	7	107	111	218
1000-1500 t	40	25	65	7	9	16	47	34	81
1500t et plus	15	146	161	11	27	38	26	173	199
total	1146	619	1765	64	65	129	1210	684	1894

évolution de la flotte (source : VNF)

	1975	2000	2003
<400 t	5037	994	959
400-650 t	926	429	437
650-1000 t	337	195	218
1000-1500 t	54	68	81
1500 t et plus	209	185	199
total	6563	1871	1894

La flotte a beaucoup évolué entre 1975 et la fin des années 1990 du fait des différents plans mis en place au niveau français et européen : elle s'est considérablement réduite (division par trois en moins de 25 ans). Certes, elle évolue peu depuis le début des années 2000 et reste ancienne (85% date d'avant 1970), mais on peut noter un renversement de tendance avec désormais une légère augmentation du nombre de bateaux (+6% entre 2000 et 2003) et simultanément une augmentation de la capacité moyenne (696t en 2003 contre 670t en 2000).

structure de la flotte par âge au 31-12-03 (source : VNF)						
	automoteurs MG*	automoteurs citernes	barges et chalands MG*	barges citernes	total	en %
avant 1930	69	1	51	0	121	6,4%
1930 à 1949	181	8	33	0	222	11,7%
1950 à 1969	835	44	311	47	1237	65,3%
1970 à 1969	8	5	73	10	96	5,1%
1980 à 1989	20	3	31	0	54	2,9%
1990 à 1999	6	0	84	6	96	5,1%
2000 à 2003	27	3	36	2	68	3,6%
total	1146	64	619	65	1894	100%

*marchandises générales

structure de la flotte par âge et par port en lourd moyen au 31-12-03					
	automoteurs MG*	automoteurs citernes	barges et chalands MG*	barges citernes	total
avant 1930	570	382	502	-	540
1930 à 1949	454	552	467	-	459
1950 à 1969	455	695	744	1229	566
1970 à 1969	439	1729	1392	2042	1398
1980 à 1989	938	1846	1707		1429
1990 à 1999	1436	0	1642	1560	1624
2000 à 2003	857	1367	1442	2129	1227
total	484	839	997	1413	696

*marchandises générales

1.2.2. évolution des prescriptions techniques des bateaux de commerce

source : DGMT/DTMRF – M. Mathieu

rappel de la situation existante :

La conformité des bateaux de commerce aux exigences techniques prévues par la réglementation en vigueur se traduit par la délivrance d'un titre de navigation délivré par le président de la Commission de surveillance territorialement compétente, après visite du bateau et vérification de sa conformité à la réglementation.

Il existe une réglementation pour chaque catégorie de bateaux :

- **les bateaux à passagers** relèvent du décret n° 70-810 du 2 septembre 1970 relatif à la sécurité des bateaux à passagers non soumis à la réglementation maritime ; il prévoit la délivrance d'un permis de navigation dont la validité ne peut excéder 2 ans et comprend des

dispositions très strictes notamment en ce qui concerne la stabilité et les équipements de sécurité à bord (moyens de sauvetages individuels et collectifs).

- **les bateaux de transport de marchandises** : les règles qui leur sont applicables découlent d'une directive communautaire n°82/714 transposée en droit interne par le décret n°88-228 du 7 mars 1988 relatif au service des bateaux de navigation intérieure destinés au transport de marchandises. Il prévoit la délivrance d'un certificat communautaire, valable sur l'ensemble des voies d'eau européennes et dont la validité ne peut excéder 10 ans. Des mentions complémentaires sont obligatoires quand les bateaux sont amenés à circuler sur des voies réputées plus difficiles comme les estuaires (« zone 2 »). Pour les bateaux transportant des matières dangereuses, une attestation de conformité doit également être délivrée par une commission de surveillance, en plus du permis de navigation (arrêté du 17 décembre 1998 dit « arrêté ADNR »).

La Commission Centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), instituée par l'acte de Mannheim en 1868, élabore une réglementation particulière pour la navigation sur le Rhin, commune aux cinq pays membres. Les "commissions de visite des bateaux du Rhin" (4 en France) délivrent des certificats de visite et des attestations pour le transport de matières dangereuses. La réglementation technique mise en œuvre par la Commission centrale pour la navigation du Rhin constitue une référence pour l'élaboration de la réglementation européenne.

Perspectives à venir

Il est à noter que la directive n°82/714 du 4 octobre 1982 relative aux prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure est en cours de modification. Approuvée par le Conseil des ministres des transports de l'Union européenne, elle devrait être adoptée au début de l'année 2006 après examen du Parlement européen. Cette modification de la directive n°82/714 vise trois objectifs :

- le relèvement des prescriptions techniques, allant dans le sens d'une sécurisation accrue du transport fluvial.
- l'application de la nouvelle réglementation aux bateaux à passagers, permettant la communautarisation des règles techniques dans un secteur où la sécurité est un sujet particulièrement sensible.
- la reconnaissance mutuelle des titres de navigation entre la CCNR et l'Union européenne.

2. activité

2.1. trafic fluvial

Le trafic fluvial est globalement en progression régulière depuis 1997. Le tableau suivant donne les derniers chiffres du trafic fluvial en tonnes et en tonnes-kilomètres (source ministère Equipement) :

	Répartition du trafic en millions de tonnes (non compris le transit rhénan)											2003	2004
	1980	1985	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002		
Trafic intérieur	51	30,4	32,9	25,2	22,9	22,1	23,8	26,4	26,7	24,8	26,6	27,2	27,4
Importations	12,2	10,3	12,2	12	11,1	11,1	10,5	12	12,7	13,6	13,2	15,4	16,1
Exportations	21,3	18,6	18,5	17,7	16,7	16,3	16,5	16,6	19,3	17,8	17	12	14,4
TOTAL	84,5	59,3	63,6	54,9	50,7	49,5	50,8	55	58,7	56,2	56,8	54,7	57,9

	Répartition du trafic en milliards de tonnes-kilomètres (non compris le transit rhénan)											2003	2004
	1980	1985	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002		
Trafic intérieur	7	4,5	4,3	3,1	3,2	3,2	3,5	4,1	4,1	3,6	3,9	4	4,1
Importations	1,6	1,3	1,3	1,2	1,1	1,1	1,1	1,2	1,4	1,4	1,4	1,5	1,6
Exportations	2,2	1,8	1,6	1,5	1,4	1,4	1,6	1,5	1,8	1,7	1,6	1,3	1,5
TOTAL	10,8	7,6	7,2	5,8	5,7	5,7	6,2	6,8	7,3	6,7	6,9	6,9	7,2

Le trafic fluvial, après une longue période tendancielle à la baisse depuis les années 1970 (couvrant des sous-périodes soit de stagnation soit de légère baisse et, plus rarement de hausse) connaît, une hausse régulière depuis 1997. Il a augmenté de 28% en tk entre 1997 et 2004 (soit de 3,6% en moyenne annuelle contre un peu moins de 2% tous modes confondus).

Les tableaux ci-dessous donnent l'évolution du trafic par types de marchandises exprimé en milliards de tk et leur part en pourcentage du total. On pourra notamment constaté qu'au cours de ces dernières années, les augmentations de trafic se font de plus en plus sur des marchandises à plus forte valeur ajoutée.

	trafic selon le type de marchandises (chapitre NST) en milliards de tk (source:VNF)												
	1980	1985	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
0- Produits agricoles	2129	1871	1140	955	940	1042	1229	1428	1539	1402	1343	1377	1339
1- Denrées alimentaires et Fourrage	881	619	442	338	331	377	430	446	487	384	371	414	427
2- Combustibles minéraux	2026	996	638	419	482	405	637	757	773	491	703	616	727
3 - Produits pétroliers	1657	798	715	669	743	719	764	786	708	642	629	644	596
4- Minerais, déchets métallurgiques	166	150	219	238	214	239	207	201	203	243	214	209	240
5- Produits métallurgiques	495	292	293	294	257	273	323	305	408	367	341	323	364
6- Minéraux bruts/Matériaux de construction	2678	2073	3151	2463	2214	2096	2065	2272	2376	2372	2484	2309	2451
7- Engrais	480	503	284	145	152	147	150	152	159	155	142	177	200
8 - Produits chimiques	271	240	224	240	269	246	242	305	390	386	385	408	484
9- Machines, véhicules et transactions	91	51	59	104	142	139	160	176	217	274	328	412	443
Total	10874	7592	7166	5865	5745	5682	6207	6829	7261	6716	6939	6890	7271

part relative en % de chaque type de marchandises dans le trafic total exprimé en tk													
	1980	1985	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
0- Produits agricoles	19,6%	24,6%	15,9%	16,3%	16,4%	18,3%	20%	21%	21%	21%	19%	20%	18%
1- Denrées alimentaires et Fourrage	8,1%	8,1%	6,2%	5,8%	5,8%	6,6%	7%	7%	7%	6%	5%	6%	6%
2- Combustibles minéraux	18,6%	13,1%	8,9%	7,1%	8,4%	7,1%	10%	11%	11%	7%	10%	9%	10%
3 - Produits pétroliers	15,2%	10,5%	10,0%	11,4%	12,9%	12,7%	12%	12%	10%	10%	9%	9%	8%
4- Minerais, déchets métallurgiques	1,5%	2,0%	3,1%	4,1%	3,7%	4,2%	3%	3%	3%	4%	3%	3%	3%
5- Produits métallurgiques	4,5%	3,8%	4,1%	5,0%	4,5%	4,8%	5%	4%	6%	5%	5%	5%	5%
6- Minéraux bruts/Matériaux de construction	24,6%	27,3%	44,0%	42,0%	38,5%	36,9%	33%	33%	33%	35%	36%	34%	34%
7- Engrais	4,4%	6,6%	4,0%	2,5%	2,6%	2,6%	2%	2%	2%	2%	2%	3%	3%
8 - Produits chimiques	2,5%	3,2%	3,1%	4,1%	4,7%	4,3%	4%	4%	5%	6%	6%	6%	7%
9- Machines, véhicules et transactions	0,8%	0,7%	0,8%	1,8%	2,5%	2,4%	3%	3%	3%	4%	5%	6%	6%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

En prenant l'année 1997 comme référence, on constate que le trafic a augmenté pour tous les types de produits à l'exception des produits pétroliers pour lesquels le trafic a baissé et les minerais pour lesquels il a stagné (voir tableau ci-dessous). Le transport de combustibles minéraux et de produits chimiques connaissent une augmentation très favorable avec

respectivement +79,4% et +96,7% sur la période. L'évolution la plus spectaculaire est celle de la NST 9 avec +219,2%, cette rubrique intégrant une proportion importante de conteneurs.

évolution du trafic (exprimé en tk) entre 1997 et 2004			
	1997	2004	taux d'évolution en %
0- Produits agricoles	1042	1339	28,5%
1- Denrées alimentaires et Fourrage	377	427	13,3%
2- Combustibles minéraux	405	727	79,4%
3 - Produits pétroliers	719	596	-17,0%
4- Minerais, déchets métallurgiques	239	240	0,4%
5- Produits métallurgiques	273	364	33,6%
6- Minéraux bruts/Matériaux de construction	2096	2451	17,0%
7- Engrais	147	200	35,9%
8 - Produits chimiques	246	484	96,7%
9- Machines, véhicules et transactions	139	443	219,2%
Total	5682	7271	28,0%

Les perspectives de trafic pour l'année 2005 s'annonce également sous de bons auspices puisque le trafic total de la navigation exprimé en tk a augmenté de 17,1% entre le 1^{er} semestre 2004 et le 1^{er} semestre 2005 grâce notamment au transport pour la filière agro - alimentaire mais aussi à la filière énergie (charbon et hydrocarbure, la pénétration de l'activité fluviale dans les ports maritimes a été un élément favorisant cette évolution (source : "la lettre économique" de VNF d'octobre 2005).

Le trafic des conteneurs stricto-sensu exprimé en EVP a évolué de la manière suivante entre 2003 et 2004 (tiré des statistiques 2004 de VNF) : Source opérateurs

Ventilation du trafic par bassin (EVP)			
Bassins	2003	2004	Variation
Rhône	32 644	46 412	42,2%
Seine	67 137	86 358	28,6%
Nord	42 807	58 146	35,8%
Rhin	138 453	177 953	28,5%
TOTAL	281 041	368 869	31,3%
<i>dont filière maritime</i>	<i>274204</i>	<i>353745</i>	<i>29,0%</i>
<i>dont filière déchets</i>	<i>6847</i>	<i>15124</i>	<i>120,9%</i>

Estimée en EVP-Km, la progression globale affiche + 30,7% à environ 57,5 millions d'EVP-km (contre 44 millions d'EVP-km en 2003). La tendance à la hausse se poursuit. En l'espace de 5 années, l'activité a été quasiment multipliée par 3 sur le réseau national.

Au 1^{er} semestre 2005, la progression des conteneurs a été de 5,8%. Elle a été freinée par un ralentissement conjoncturel sur le Rhin. Hors cet axe, le trafic a progressé de 27,4%.

2.2. trafic des ports

2.2.1. trafic fluvial des ports intérieurs

Le trafic des ports intérieurs a connu une évolution favorable au cours de ces dernières années en particulier du fait de l'évolution du trafic des conteneurs. Les données ci-dessous concernent l'ensemble des ports intérieurs avec, d'une part celles des ports autonomes de Paris et de Strasbourg, et d'autre part celles des ports gérés par les CCI.

Les ports constituent de véritables plate-formes multimodales avec des entrées par un mode et des sorties par le même mode ou un mode différent et aussi le cas échéant, pour les conteneurs, du brouettage à l'intérieur du port voire du dépotage et du rempotage.

Par souci d'homogénéité, le trafic total donné ci-dessous ne concernera que le trafic fluvial car pour les ports autonomes de Paris et de Strasbourg, il est difficile de connaître le trafic total tous modes, le trafic routier ne faisant pas l'objet de collectes de données. Ces deux ports effectuent toutefois régulièrement des enquêtes (tous les 2 ou 3 ans) pour connaître ce trafic.

Le trafic fluvial du PA de Paris a évolué comme suit (source : Port autonome de Paris-Mme Lanier):

trafic fluvial du port autonome de Paris en tonnes			
	voie d'eau 2003	voie d'eau 2004	variation 2004/2003
entrées	7 111 999	7 490 000	5,3%
sorties	2 393 706	2 333 968	-2,5%
trafic intrarégional	9 805 124	9 370 886	-4,4%
total voie d'eau	19 310 829	19 194 854	-0,6%

Le trafic fluvial du PA de Strasbourg a évolué comme suit (source : port de Strasbourg) :

trafic fluvial du port autonome de Strasbourg en tonnes			
	voie d'eau 2003	voie d'eau 2004	variation 2004/2003
entrées	1 806 386	1 954 617	8,2%
sorties	6 375 708	6 694 607	5,0%
total voie d'eau	8 182 094	8 649 224	5,7%

Le trafic des ports gérés par les CCI a évolué comme suit (source : M.Hausberg - Assemblée des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie, M. Drapier - port de Lille/AFPI) :

trafic fluvial des ports fluviaux hors les ports autonomes de Paris et Strasbourg en tonnes			
entrées+sorties	eau 2003	eau 2004	variation 2004/2003
Angers			
Arles	320 905	482 348	50,3%
Arras/St Laurent Blangy	38 471	49 184	27,8%
Avignon/Le pontet	194 127	200 492	3,3%
Oise/Nogent/Oise et Creil	22 443	16 709	-25,5%
Belfort/Bourogne			
Béthune/Béthune-Beuvry	382 103	451 812	18,2%
Châlons-en Champagne			
<i>Châlons-en Champagne</i>	41 104	13 174	-67,9%
<i>Vitry-le-François</i>	14 451	23 300	61,2%
Aproport (Chalon, Macon)	1 138 914	1 319 823	15,9%
Ardennes/Givet	222 487	239 683	7,7%
Colmar/centre Alsace	420 035	518 430	23,4%
Douai/Dorignies	2 500	31 837	1173,5%
Elbeuf/St Aubin les Elbeuf	44 247	42 225	-4,6%
Lille-Métropole	973 777	1 082 907	11,2%
Metz			
<i>nouveau port</i>	1 481 137	1 858 931	25,5%
<i>Metz-Mazerolle</i>	300 599	296 757	-1,3%
<i>Thionville-Ilange</i>	1 114 836	1 397 947	25,4%
Sud-Alsace Mulhouse/Ports de Mulhouse Rhin - Ottmarsheim, Huningue, IleNapoléon	5 473 441	6 100 245	11,5%
Meurthe-et-Moselle/Nancy Frouard	1 200 832	1 261 066	5,0%
Nîmes/l'Ardoise	106 362	87 410	-17,8%
Nord-Isère/Vienne Sud	272 197	230 393	-15,4%
Reims et Epernay	215 265	151 025	-29,8%
Saint-Omer/St Pol	22 947	19 282	-16,0%
Aisne/Saint-Quentin			
Troyes et de l'Aube	111 979	107 115	-4,3%
Valence et de la Drôme	93 195	92 350	-0,9%
Valenciennes	459 782	669 981	45,7%
Villefranche/Saône	674 477	695 855	3,2%
TOTAL	15 342 613	17 440 281	13,7%

2.2.2. trafic fluvial des ports maritimes

Outre le trafic fluvial des ports intérieurs, il convient de mentionner le trafic fluvial des ports maritimes. Le tableau suivant donne le trafic fluvial des ports maritimes en 2004 en entrées et sorties comme pour les ports intérieurs ci-dessus mais en rajoutant les chargements et déchargements une seule fois donc sans compte double : (chiffres tirés du site de VNF)

trafic fluvial des ports maritimes

en tonnes	2003	2004	variation en %
Le Havre	4 222 084	3 977 203	-5,8%
Rouen	2 332 263	2 299 611	-1,4%
Dunkerque	1 327 000	1 682 554	26,8%
Marseille	1 951 197	2 141 892	9,8%
Sète	230 476	238 228	3,4%

éléments de comparaison avec des ports maritimes étrangers

trafic fluvial de ports maritimes étrangers			
en tonnes	2003	2004	variation en %
Rotterdam	3 897 155	4 709 792	20,9%
Anvers	3 727 885	4 495 313	20,6%
Amsterdam	1 074 152	1 349 244	25,6%
Gand	880 759	1 083 769	23,0%

3. social et formation

3.1. effectifs

3.1.1. les effectifs des entreprises de transport fluvial

3.1.1.1. les effectifs moyens annuels

rappel : Il s'agit de nombre d'emplois en chiffres bruts obtenu en agrégeant les données fournies par les différents organismes du secteur fluvial.

	1980	1985	1990	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
TRANSPORTS PUBLICS (1)													
Travailleurs indépendants	2 617	2 564	1 656	1 229	1 146	1 095	1 037	1 031	926	885	843	841	nc
<i>dont retraités en activité</i>	<i>136</i>	<i>55</i>	<i>10</i>	<i>3</i>	<i>3</i>	<i>2</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>(9)</i>	<i>(9)</i>	<i>(9)</i>
Salariés (2)	3 681	2 261	1 587	1 554	1 820	1 853	1 742	1 718	1 781	2 005	2 155	2 233	2 404
Personnel de la traction sur berges (4)	28	25	22	17	17	16	16	15	13	13	15	15	15
Personnel administratif et technique des compagnies de navigation (5)	1 200	630	350	320	310	310	310	310	310	310	310	310	nc
Personnel des bureaux d'affrètement	103	103	79	94	96	75	75	54	54	(8)	(8)	(8)	(8)
Total	7 629	5 583	3 694	3 214	3 389	3 349	3 180	3 128	3 084	3 213	3 323	3 399	nc

(1) Y compris le personnel des remorqueurs.

(2) L'indication du nombre de salariés, à partir de 1989, n'est pas comparable à celle des années précédentes car elle n'émane pas de la même source.

(3) Suite à la délocalisation dans une filiale luxembourgeoise de l'activité de poussage, au 31 décembre 1994, 115 contrats de travail de droit luxembourgeois, 139 au 31/12/1996, 138 au 31/12/1997, 102 au 31/12/1998, 84 au 31/12/1999 et 85 au 31/12/2000.

(4) Personnel pris en compte par VNF depuis la suppression de la traction sur berges. Remplacé par les toueurs:agents faisant passer les bateaux dans les souterrains.

(5) Effectif estimé. Données non disponibles

Les chiffres confirment une amorce de remontée des effectifs globaux, après une baisse de plus de la moitié des effectifs entre 1980 et 2000. Il faut attendre pour voir si cette remontée encore timide se poursuivra au cours des années à venir. Le nombre des bateliers indépendants semble rester stable après une baisse importante depuis les années 1970 qui s'est accélérée entre 1985 et 2000 du fait des plans de réduction de la flotte au cours de la période (plan économique et social français et plan européen du "vieux pour neuf")

3.1.1.2. les effectifs selon l'Enquête Annuelle d'Entreprises

rappel : les chiffres figurant dans ce paragraphe émanent de l'Enquête Annuelle d'Entreprises effectuée chaque année auprès d'un panel représentatif du secteur. **Les statistiques sur**

l'emploi y sont données en équivalent temps complet avec la ventilation selon l'effectif de l'entreprise, et, pour le personnel salarié, avec la ventilation entre sédentaires et navigants.

Les comparaisons sur longue période ne peuvent être effectuées que sur les données concernant les entreprises de 6 salariés et plus et pour l'ensemble des sous-secteurs marchandises et voyageurs. En effet, les entreprises de 5 salariés et moins ne font l'objet de données spécifiques que depuis l'exercice 1998 et la distinction entre marchandises et voyageurs n'est effectuée que depuis l'exercice 2000. Par ailleurs, les données concernant les entreprises de 6 salariés et plus pour 1980 n'étaient pas ventilées selon les mêmes catégories ; elles l'étaient entre entreprises de 6 à 9 salariés, de 10 à 19, de 20 à 100, de 100 et plus.

1. évolution sur longue période

source : SESP (M.Roederer)

rappel des données fournies dans le rapport initial :

Elle concerne donc les entreprises de 6 salariés et plus et l'ensemble des sous-secteurs marchandises et voyageurs.

**répartition par tranche d'effectifs salariés au 31/12/1980
pour les entreprises de 6 salariés et plus**

Effectif salarié de l'entreprise au 31 décembre	nombre d'entreprises	effectif total en équivalent temps complet	dont total salariés	salariés sédentaires	salariés navigants
entreprises de 6 à 9 salariés	10	59	53	13	40
entreprises de 10 à 19 salariés	3	42	42	16	26
entreprises de 20 à 100 salariés	7	321	321	107	214
entreprises de 100 salariés et plus	4	1 796	1 796	535	1 261
total	24	2 218	2 212	671	1 541

**répartition par tranche d'effectifs salariés au 31/12/2000
pour les entreprises de 6 salariés et plus**

Effectif salarié de l'entreprise au 31 décembre	nombre d'entreprises	effectif total en équivalent temps complet	dont total salariés	salariés sédentaires	salariés navigants
entreprises de 6 à 9 salariés	28	217	211	78	133
entreprises de 10 à 19 salariés	13	192	190	62	128
entreprises de 20 à 49 salariés	8	238	237	104	133
entreprises de 50 salariés et plus	7	1 012	1 012	254	758
total	56	1 659	1 650	498	1 152

On constatait ici que le nombre de salariés avait baissé de 25% et que la baisse avait également touché les grosses entreprises (de 20 salariés et plus) et de façon similaire les sédentaires et les navigants.

2. évolution récente

Les deux tableaux suivants donnent l'évolution depuis 2000 du nombre d'entreprises et les effectifs selon le nombre de salariés y compris pour les entreprises de 5 salariés et moins.

évolution du nombre d'entreprises au 31/12 de chaque année

nombre d'entreprises	2000	2001	2002	2003
entreprises de 5 salariés et moins	1 052	1015	1000	1041
entreprises de 6 à 49 salariés	62	44	57	62
entreprises de 50 salariés et plus	7	11	7	6
total	1121	1070	1064	1109

évolution des effectifs en équivalent temps complet au 31/12 de chaque année

Effectif salarié	2000	2001	2002	2003
entreprises de 5 salariés et moins	1595	1627	1464	1689
entreprises de 6 à 49 salariés	803	534	894	1146
entreprises de 50 salariés et plus	1012	1183	1161	1270
total	3410	3344	3519	4105

Le tableau suivant donne, en outre, l'évolution détaillée du nombre d'entreprises et des effectifs depuis 2000 par sous-secteur - marchandises et passagers -.

évolution du nombre d'entreprises par sous-secteur au 31/12 de chaque année

nombre d'entreprises	2000		2001		2002		2003	
	marchandises	passagers	marchandises	passagers	marchandises	passagers	marchandises	passagers
entreprises de 5 salariés et moins	929	123	807	208	900	100	928	113
entreprises de 6 à 49 salariés	29	33	25	19	36	21	35	27
entreprises de 50 salariés et plus	2	5	2	9	2	5	2	4
total	960	161	834	236	938	126	965	144

évolution des effectifs en équivalent temps complet par sous-secteur au 31/12 de chaque année

effectif total	2000		2001		2002		2003	
	marchandises	passagers	marchandises	passagers	marchandises	passagers	marchandises	passagers
entreprises de 5 salariés et moins	1284	311	1127	500	1110	354	1297	392
entreprises de 6 à 49 salariés	358	445	271	263	412	482	436	710
entreprises de 50 salariés et plus	201	811	215	968	213	948	204	1066
total	1843	1567	1613	1731	1735	1784	1937	2168

L'évolution positive depuis l'année 2000 est due essentiellement au sous-secteur passagers. Néanmoins, le sous-secteur marchandises a également progressé suivant en cela avec un certain décalage dans le temps la reprise depuis 1998 du trafic fluvial marchand.

Mais, on peut voir que :

- depuis 2001, l'effectif est devenu plus important pour le secteur des passagers que pour celui des marchandises.
- La part de l'effectif non salarié reste prépondérante pour le transport de marchandises en raison de la part des travailleurs indépendants qui, malgré la baisse importante de leurs effectifs au cours de ces vingt dernières années, demeure majoritaire dans ce secteur. (voir tableau ci-dessous)

évolution des effectifs au 31/12 en équivalent temps complet par sous-secteur selon le statut du travailleur

source SESP	2000		2001		2002		2003	
effectif par sous-secteur	Effectif non salarié	Effectif salarié						
Marchandises	1059	784	961	652	912	823	1 036	901
Passagers	105	1462	156	1 575	69	1 715	84	2 084
total	1164	2246	1 117	2 227	981	2 538	1 120	2 985

Ainsi qu'il avait été dans le rapport initial, il s'agit de pérenniser cette tendance positive. Pour cela, les organisations professionnelles du secteur s'attachent depuis quelques années à mieux faire connaître la profession en valorisant et développant les offres de formation sachant que depuis la libéralisation du transport fluvial, 1^{er} janvier 2000, les modes de fonctionnement ont été modifiés faisant apparaître de nouveaux besoins de formation.

Le défi à relever est donc celui de la formation. Les besoins en recrutement vont se faire sentir de manière accrue dans les années à venir, une partie importante de la population batelière étant appelée à partir à la retraite au cours des dix prochaines années et pour les artisans, ces départs devraient concerner plus du tiers des entreprises au cours de cette période (source : CNBA).

3.1.2 Les effectifs assurant le fonctionnement des voies navigables

Le tableau ci-dessous reprend les données statistiques du SES sur les effectifs des services de l'Etat affectés au fonctionnement des voies navigables : (source mémento statistique des transports)

	1980	1985	1990	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
PERSONNEL ASSURANT LE FONCTIONNEMENT DES VOIES NAVIGABLES (sauf entretien)													
Conducteurs et contrôleurs des travaux publics de l'État (6)	429	496	392	482	410	437	428	433	426	445	425	416	418
Agents d'exploitation des travaux publics de l'État (7)	3 050	3 908	4 290	3 901	3 796	3 765	3 688	3 681	3 628	3 625	3 612	3 596	3 584
Éclusiers auxiliaires	870	546	94	62	56	44	29	25	21	19	16	13	0
Total	4 349	4 950	4 776	4 445	4 262	4 246	4 145	4 139	4 075	4 089	4 053	4 025	4 002

(6) Statut fixé par décret n° 66-900 du 18 novembre 1966 et décret n° 88-399 du 21 avril 1988.

(7) Statut fixé par décret n° 91-893 du 25 avril 1991 modifié.

(8) Suppression des bureaux d'affrètement au 1er janvier 2000.

(9) La distinction retraités actifs n'est plus opérée pour le régime Organic.

Comme déjà constaté dans le rapport initial "social et formation", les effectifs ont augmenté au début des années 1980 puis diminué depuis 1985 pour sembler se stabiliser depuis lors.

3.2. formation

3.2.1. les formations initiales

peu de changement par rapport à la rédaction du rapport initial sur la thématique "social et formation".

3.2.1.1. Quelques éléments de rappel sur les formations spécifiques au secteur fluvial

1. le CAP de navigation fluviale

Le CAP (certificat d'aptitude professionnel) de navigation fluviale est une formation conseillée pour tous les métiers de la navigation qui s'effectue en deux ans après la classe de troisième. Il ne constitue pas un diplôme obligatoire pour accéder à la profession de batelier. Il se prépare soit au lycée professionnel Émile Mathis à Schiltigheim¹ qui est sous statut scolaire, soit au Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure (CFANI) du Tremblay-sur-Mauldre dans les Yvelines où les élèves ont donc le statut d'apprentis.

Une classe préparatoire à l'apprentissage (CPA) y est proposée avant l'entrée à la préparation au CAP. Les élèves n'ont pas le statut d'apprentis au cours de cette année-là.

Enfin, il existait une section "navigation intérieure" au lycée Jean Monnet de Lille. Elle a fermé à la rentrée 2004. La dernière année, le nombre d'élèves y était de 4.

2. la mention complémentaire "transporteur fluvial" au CAP

Mise en place en juin 2003, suite à la demande des professionnels de la navigation intérieure, cette formation rémunérée dure un an et permet aux titulaires du CAP ou d'un brevet d'études professionnelles du secteur tertiaire ou industriel d'accéder à des emplois qualifiés dans le secteur fluvial.

3. la formation supérieure de la navigation intérieure

Cette formation supérieure dans le domaine du transport et de la logistique fluviale d'une durée de deux ans après le bac a été créée en 2003. L'enseignement est assuré par l'Institut National des Transports Internationaux et des Ports (ITIP) rattaché au Conservatoire national des Arts et Métiers (CNAM) en particulier pour former de futurs entrepreneurs individuels du transport fluvial.

D'autres formations non spécifiques au domaine fluvial permettent d'accéder aux professions de la navigation intérieure tels que le bac professionnel "logistique" ou bien le bac "exploitation des transports" et au niveau des études supérieures, le BTS transport et le DUT gestion logistique et transport, et différents DESS intégrant les

¹Le lycée dispose, depuis cet été, d'un nouveau bateau le "Princesse Irène", bateau-école de 54 m acheté d'occasion pour 350 k€ à l'école de navigation de Rotterdam et financé par la région Alsace. Des travaux sont prévus pour 150 k€.

transports (désormais masters suite à la réforme des études supérieures et le nouveau cursus dit LMD –licence, master, doctorat–).

Enfin, l'Ecole Supérieure des Transports forme ceux qui se destinent aux emplois d'encadrement dans les professions telles que commissionnaires, transporteurs ou logisticiens.

3.2.1.2. données chiffrées en matière de formations initiales et d'attestations professionnelles

1. Le lycée professionnel de Schiltigheim

RESULTATS AU C.A.P. AU LYCEE DE SCHILTIGHEIM

Source : établissement scolaire

Année Scolaire	Nombre d'élèves inscrits ou présents à l'examen	Nombre d'élèves admis	Pourcentage de réussite au CAP
1998/1999	15	11	73,3%
1999/2000	8	7	88,0%
2000/2001	14	11	78,6%
2001/2002	15	10	66,7%
2002/2003	12	10	83,3%
2003/2004	7	7	100%
2004/2005	12	8	66,6%

* les élèves n'avaient pu passer que l'examen général en juin, l'examen sur bateau étant reporté en octobre 05

A la rentrée 2005/2006, 19 élèves sont inscrits à cette filière.

2. Le Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure

Le tableau suivant donne les effectifs totaux du centre

EFFECTIF AU	CPA **	APPRENTIS	TOTAL
30/09/1999	0	40	40
30/09/2000	10	49	59
30/09/2001	10	57	67
30/09/2002	7	64	71
30/09/2003	7	74 *	81
30/09/2004	7	68 *	75
15/09/2005	5	85 *	90

* dont 8 inscrits pour préparer la mention complémentaire en 2003 et 2004 et 10 en 2005

** classe préparatoire à l'apprentissage

Les effectifs sont en augmentation régulière depuis 1999 excepté à la rentrée 2004 pour laquelle on assiste à un tassement.

Le tableau suivant donne le taux de réussite au CAP :

ANNEES	Nb d'apprentis Inscrits	Nb d'apprentis Présents	Nb d'apprentis Admis	Taux de réussite en %
Session de juin 1999	12	12	9	75,00
Session de juin 2000	26	25	20	80,00
Session de juin 2001	16	14	8	57,14
Session de juin 2002	24	22	15	68,18
Session de juin 2003	30	28	20	71,43
Session de juin 2004	38	36	25	69,44
session de juin 2005	31	27	21	77,77

Le tableau suivant donne le taux de réussite à la mention complémentaire :

ANNEES	Nb d'apprentis Inscrits	Nb d'apprentis Présents	Nb d'apprentis Admis	Taux de réussite en %
Session de juin 2004	8	6	5	83,33
Session de juin 2005	8	7	5	71,43

3. L'Institut Supérieur de la Navigation Intérieure

Première promotion 2003/2004 : 11 étudiants pour la première année d'études et 11 étudiants pour la seconde année. Trois d'entre eux ont un livret pour passer le permis.

Seconde promotion 2004/2005 : 14 étudiants pour la première année d'études.

Troisième promotion 2005/2006 : déjà 11 élèves inscrits pour la première année.

3.2.2. les certificats de capacité et les attestations professionnelles

3.2.2.1. les certificats nécessaires pour conduire les bateaux

Ce sont les "permis de conduire" nécessaires pour naviguer que l'on soit salarié ou indépendant.

1. Les certificats de capacité

Suite à la directive européenne 96-50 du 23 juillet 1996, et pour se conformer aux dispositions de cette dernière, le décret du 23 juillet 1991 a été modifié par décret n°2002-1104 du 29 août 2002 suivi de l'arrêté d'application du 19 décembre 2003.

Ces nouveaux textes prévoient un seul certificat de capacité quels que soient le type de bateaux, la taille ou la motorisation.

Le certificat permet l'accès à l'ensemble du réseau européen de voies navigables excepté le Rhin² :

- le certificat de type B permet l'accès à l'ensemble des voies intérieures à caractère communautaire à l'exclusion des voies à caractère maritime et le Rhin
- le certificat de type A permet l'accès à l'ensemble des voies intérieures à caractère communautaire - y compris les voies à caractère maritime - excepté le Rhin.

Pour se présenter à l'examen, il faut avoir acquis une expérience professionnelle pendant quatre ans, attestée dans un livret de service ou un livret de formation. L'article 6 de l'arrêté d'application prévoit, pour le calcul de la durée de l'expérience, que 100 jours de navigation affective comptent pour un an de temps de navigation et vingt-cinq jours pour trois mois.

Cette durée est réduite dans certains cas de 4 ans à 3, 2 ou 1 an, dans la limite minimale de un an. Dans ce dernier cas, le certificat délivré n'est valable que pour la conduite des bateaux ayant des caractéristiques similaires à celles du bateau sur lequel l'examen aura été passé et sera, en tout état de cause, limité à 120 mètres; le certificat en portera la mention.

Les formations comportant une partie pratique de navigation (CAP, mention complémentaire, ISNI) sont prises en compte pour valider les années d'expérience professionnelle nécessaires pour passer l'examen.

Les candidats doivent avoir au moins 18 ans à la délivrance du titre sachant que celui-ci n'est valable qu'à partir de 21 ans dans les pays de la Communauté n'en autorisant la délivrance qu'aux personnes ayant au moins 21 ans.

A l'heure actuelle, il est possible pour les détenteurs de permis de naviguer sur le Rhin de naviguer sur les voies d'eau européennes mais pas l'inverse. L'étape suivante sera d'harmoniser les conditions pour que les détenteurs de permis de naviguer sur les voies d'eau européennes puissent accéder à la navigation sur le Rhin. Des travaux sont en cours actuellement pour définir ces conditions au cours des mois prochains.

2. attestations spéciales au certificat de capacité

Des attestations spéciales au certificat de capacité sont délivrées après réussite d'un examen :

- pour la conduite de bateaux de commerce au radar
- pour les bateaux de passagers, le détenteur de l'attestation pourra être soit le conducteur soit un autre membre d'équipage.

3. les certificats spécifiques pour la navigation sur les voies non reliées aux voies d'eau européennes

Des certificats spécifiques permettent de circuler sur les voies d'eau françaises non reliées aux voies d'eau européennes. Le certificat de type A ou B cité dans le § 1. n'est alors pas exigé.

² Il faut passer un "permis" spécifique (la "patente") pour naviguer sur le Rhin.

- Catégorie PA : pour les conducteurs d'un bateau non motorisé de moins de 15 mètres transportant des passagers en service saisonnier sur un parcours limité
- Catégorie PB : pour les conducteurs d'un bateau de moins de 35 mètres transportant au plus 15 passagers en service saisonnier sur un parcours limité
- Catégorie PC : pour les conducteurs d'un bateau de marchandises de moins de 20 mètres

4. données chiffrées

Le tableau suivant donne le nombre de certificats de capacité délivrés au cours de ces trois dernières années : (permis délivrés selon l'ancienne formule jusqu'à fin 2003)

nombre de certificat de capacité délivrés		source DTT/VN2			
	2000	2001	2002	2003	
bateaux à passagers*					
P1	74	83	95	122	
P2	11	13	10	34	
P3	0	6	145	135	
sous-total	85	102	250	291	
bateaux de marchandises**					
A	158	172	168	245	
R	3	1		1	
CP	51	38	51	50	
MD	2	0		1	
sous-total	214	211	219	297	
TOTAL	299	313	469	588	

* P1 : pour bateau de 24 à 38 m
P2 : pour bateau de 15 à 24 m
P3 : pour bateau inférieur à 15

** A : - tout bateau automoteur et tout remorqueur ou pousseur isolé ;
- pousseur menant un convoi de 55 m de longueur et de 11,40 m de largeur
R : tout bateau effectuant une opération de remorquage
CP : tout pousseur menant un convoi d'une longueur supérieure à 55 m ou d'une largeur supérieure à 11,40 m
MD : tout bateau transportant des matières dangereuses

Depuis début 2004, les permis sont délivrés conformément à l'arrêté du 19 décembre 2003.

Ci-dessous le nombre de certificats délivrés en 2004 : (source DGMT M.Gatin)

permis	2004
groupe B	27
groupe A	0
groupe PA PB PC	37
mentions complémentaires	
attestation "passagers"	689
attestation "radar"	0

L'évolution du nombre de certificats entre 2000 et 2003 est positive et due essentiellement à l'augmentation des certificats pour les bateaux de passagers. Cette évolution va dans le même sens que celle du nombre d'entreprises et d'effectifs du sous-secteur des passagers. Les années 2002 et 2003 ont connu une forte progression, justifiée notamment par la crainte suscitée par les nouveaux programmes et les nouveaux examens devant être mis en place à compter du 1^{er} janvier 2004.

3.2.2.2. L'attestation de capacité professionnelle (ACP)

Suite à la directive européenne n°87-540 du Conseil des CE, une attestation de capacité professionnelle est nécessaire pour exercer la profession de transporteur de marchandises par voie navigable.

En France, les dispositions du décret n°92-507 du 5 juin 1992 et de ses arrêtés d'application prévoient que l'ACP peut être obtenue soit après le passage d'un examen, soit par équivalence de diplôme, soit en justifiant de trois ans d'expérience professionnelle dans des fonctions de direction ou d'encadrement au sein d'une entreprise de transport.

Ainsi qu'il avait été dit dans le rapport initial, les conditions d'obtention de l'ACP semblent différer selon les pays et il serait plus facile d'obtenir l'ACP en Belgique qu'en France.

Cette situation ne serait pas favorable au pavillon français et un certain nombre de candidats malheureux à l'examen de l'ACP en France se seraient installés en Belgique pour obtenir leur attestation plus aisément.

Une harmonisation de la réglementation au plan européen dans ce domaine serait donc vivement souhaitable. Une harmonisation des profils de formation serait également souhaitable. Il convient, à cet égard, de mentionner l'initiative initiée fin 2005 en ce sens par la CCNR.

Il faut tout de même rappeler au niveau national, l'avancée que constitue la mise en place récente de la mention complémentaire qui permet aux titulaires d'un CAP d'effectuer une année supplémentaire les préparant à passer l'attestation de capacité professionnelle.

Il est possible également de se préparer à l'ACP en suivant un stage court auprès de l'organisme de formation Fluvia spécialisé dans les formations spécifiques au secteur fluvial ou comme candidat libre.

Donc, l'évolution attendue est au niveau européen. Elle concerne une meilleure reconnaissance des diplômes entre les Etats-membres et la poursuite de l'harmonisation des conditions d'accès à la profession de transporteur et des profils de formation.

3.2.3. la formation continue

3.2.3.1 artisans bateliers

- **Pour les artisans bateliers**, la CNBA organise des stages de formation et/ou prend en charge des stages de formation. Elle organise des stages de gestion, comptabilité, informatique - bureautique, de langues étrangères et des formations aux premiers secours.

Les chiffres ci-dessous émanent de la CNBA et donnent le nombre de ses adhérents ayant suivi un stage de formation. Ceux ayant suivi les stages sur les matières dangereuses auprès de FLUVIA ont été également comptés dans les données de FLUVIA reprises plus bas.

formations suivies par les adhérents de la CNBA

nombre de stagiaires

stages	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
ADNR - Transport de matières dangereuses	83	22					38	1	11	4	3	11	3	4	6
Comment gérer son entreprise de batellerie													6	0	0
A.F.P.S. - Formation aux Premiers Secours												3	0	0	1
informatique : initiation ou perfectionnement										28	44	35	0	4	0
Permis de conduire- Véhicules légers- Permis b									3	29	11	12	7	0	0
total	83	22	0	0	0	0	38	1	14	61	58	61	16	8	7

Le nombre de stagiaires avait augmenté au cours des années 1999 à 2002. La mise en place d'une prise en charge partielle du financement du permis B a suscité des demandes au début ; leur nombre s'est tassé au cours des dernières années. Quant aux stages d'informatique, la mise en place de stages d'initiation et de perfectionnement répondait à un besoin compte du nombre de demandes entre 1999 et 2001. Le nombre de stagiaires a également baissé au cours ces dernières années.

Pour que les stages puissent se dérouler, il faut un nombre minimum de stagiaires, de sorte que si ce nombre n'est pas atteint, ils ne peuvent se dérouler. Par ailleurs, la participation à un stage dépend de l'activité professionnelle du moment du batelier qui n'est pas toujours disponible sur la période proposée pour un stage.

3.2.3.2. salariés

Les salariés de la batellerie peuvent également bénéficier de stages de formation proposés par leur entreprise auprès notamment de l'organisme de formation "Fluvia" pour les stages spécifiques au fluvial.

Les deux tableaux suivants transmis par le CAF donnent les effectifs ayant suivi des actions de formation interne au cours des cinq dernières années au sein de FLUVIA. Ce sont des formations spécifiques au secteur effectuées grâce aux moyens pédagogiques du CFANI. Le premier tableau donne le nombre de stagiaires selon le statut des organismes demandeurs et le second selon le domaine de la formation.

BILAN PEDAGOGIQUE DE FLUVIA Effectifs - nombre de stagiaires - nombres d'heures stagiaires

source : CAF (M.LE MOINE)

juil-05

Nombre de stagiaires selon le statut des organismes demandeurs	1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004	
	nb stagiaires	nb d'h es														
1/ Stagiaires salariés																
a) d'employeurs assujettis à la participation au développement de la formation professionnelle continue	60	1441	134	3160	219	2544	250	2911	335	3128	309	3938	236	3545	292	5750
b) de l'Etat, des collectivités des établissements public à caractère administratif	17	560	15	552	15	600			7	280	3	120	4	160	12	180
sous-total 1/ salariés	77	2001	149	3712	234	3144	250	2911	342	3408	312	4058	240	3705	304	5930
2/ Stagiaires relevant de conventions conclues avec l'Etat, les collectivités territoriales ou d'autres organismes Demandeurs d'emplois sous-total 2/	4	364	1	91	5	258	2	131	1	91	2	382	3	222		
3/ Stagiaires formés pour :																
a) un autre organisme de format.	15	252	50	934	43	468	48	548	43	585	17	434	42	443	22	335
b) un OPCA	14	260	9	200	10	391	15	352	10	272	11	312	7	184	4	112
sous-total 3/ stagiaires org.formation	29	512	59	1134	53	859	63	900	53	857	28	746	49	627	26	447
4/ Stagiaires à titre individuel sous-total 4/	21	1911	25	1663	20	1820	18	1638	29	2062	8	728	6	546	16	1456
Total général	131	4788	234	6600	312	6081	333	5580	425	6418	350	5914	298	5100	346	7833

Nombre de stagiaires selon le domaine de formation	1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004	
	nb stagiaires	nb d'h es														
Matières dangereuses	64	1940	113	3500	77	2306	117	3090	102	3044	116	3452	95	3076	116	3464
Secourisme	17	134	54	645	48	280	58	397	80	595	63	450	50	354	38	262
Sécurité	10	160	30	480	12	192	13	208	18	288	15	240	7	112	3	48
Remorquage poussage	8	320	12	480	16	640			9	360	10	400				
Matelotage	5	80	2	32												
Capacité professionnelle	22	2002	13	1183	27	2457	19	1729	18	1638	8	728	6	546	16	1456
Conduite	3	12									10	400	19	760		
Gestion			5	200												
Radar	2	32	5	80							4	64	5	80	4	64
Agent de sécurité					132	206	126	156	148	193	124	180	116	172	169	2539
Transport Fluvial									50	300						
Total général	131	4680	234	6600	312	6081	333	5580	425	6418	350	5914	298	5100	346	7833

Le tableau suivant donne le pourcentage de stagiaires selon le domaine de formation par rapport au total

	1997	1997	1998	1998	1999	1999	2000	2000	2001	2001	2002	2002	2003	2003	2004	2004
Nombre de stagiaires selon le domaine de formation	nbre stagiaires	nbre d'heures stagiaires														
Matières dangereuses	48,9%	41,5%	48,3%	53,0%	24,7%	37,9%	35,1%	55,4%	24,0%	47,4%	33,1%	58,4%	31,9%	60,3%	33,5%	44,2%
Secourisme	13,0%	2,9%	23,1%	9,8%	15,4%	4,6%	17,4%	7,1%	18,8%	9,3%	18,0%	7,6%	16,8%	6,9%	11,0%	3,3%
Sécurité	7,6%	3,4%	12,8%	7,3%	3,8%	3,2%	3,9%	3,7%	4,2%	4,5%	4,3%	4,1%	2,3%	2,2%	0,9%	0,6%
Remorquage poussage	6,1%	6,8%	5,1%	7,3%	5,1%	10,5%			2,1%	5,6%	2,9%	6,8%				
Matelotage	3,8%	1,7%	0,9%													
Capacité professionnelle	16,8%	42,8%	5,6%	17,9%	8,7%	40,4%	5,7%	31,0%	4,2%	25,5%	2,3%	12,3%	2,0%	10,7%	4,6%	18,6%
Conduite	2,3%										2,9%	6,8%	6,4%	14,9%		
Gestion			2,1%	3,0%												
Radar	1,5%	0,7%	2,1%	1,2%							1,1%	1,1%	1,7%	1,6%	1,2%	0,8%
Agent de sécurité					42,3%	3,4%	37,8%	2,8%	34,8%	3,0%	35,4%	3,0%	38,9%	3,4%	48,8%	32,4%
Transport Fluvial									11,8%	4,7%						
Total général	100	100														

Un tiers des stagiaires reçoivent une formation "matières dangereuses". Le nombre de stagiaires ayant reçu une formation "agent de sécurité" a augmenté. L'année 2004 a vu la mise en place des nouveaux textes en matière de certificats professionnels et les formations ont été adaptées en conséquence. Ainsi, pour la formation des agents de sécurité, le protocole de formation est désormais de 15h.

D'autres formations sont également demandées par les entreprises de batellerie pour leurs salariés. Le tableau suivant donne la liste des formations suivies depuis 1997 avec le nombre de stagiaires et d'heures - stagiaires.

BILAN PEDAGOGIQUE DE FLUVIA STAGE EXTERNES Effectifs-nombre de stagiaires-nombres d'heures stagiaires

	1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004	
	nb stag	nb d'h stag	nb stag	nb d'h stag												
Hygiène et sécurité																
Premiers secours			49	343	25	259	12	133	2	14			8	64		
Agent de sécurité	1	112	5	60	9	72	2	16	14	112	6	48	11	64	9	144
Sécurité	5	40			15	120							18	415		
Lutte pollution	18	288														
médical 2									8	192						
Médical 3							5	200	4	160						
Lutte contre incendie							1	40	1	32	2	48	14	336	5	200
Hygiène et sécurité							2	48			10	80	3	63	2	48
Sensibilis.risque							14	112								
ADNR sédentaires									2	28						
Conseiller sécurité									4	72			3	49		
Gestion de crise											6	48			1	16
risques alimentaires													5	40		
secourisme													7	168		
transports prod.péto.															5	200
ss-total hyg.&sécurité	24	440	54	403	49	451	36	549	35	610	24	224	69	1199	22	608
Gestion- commercial																
Comptabilité	1	15			13	152					2	0	4	549	2	23
Formation					1	24										
Formateur			2	80												
Informatique	33	220	37	796	6	38	18	334	37	655	26	466	20	410	23	414
Communication			2	32			4	56					14	56		
Qualité	32	554	2	48	1	21	40	560	4	64	3	48				
Changement de règle			1	8												
Contact clientèle					18	216	1	12								
Management					1	14	2	70	5	280			6	204		
Test quadrants							3	24	3	24					1	16
BTS Assistant direction							1	760	1	1520						
Technique de paie							1	32	3	24			5	80		
Audit Qualité							2	42	2	80	7	168	4	78		
Français											4	56	2	56		
E.S.T.	1	550														
Allemand - Anglais	1	40	11	130	14	420	4	320	6	136	27	526	23	846	18	216
Cuisinier					1	30										
Connaissance des vins					1	40										
Accueil théâtre	12	96														
Italien									3	113	1	8			1	8
Euro									1	8						
Recrutement cadres									1	16					1	16
Entretien annuel											1	4				
Droit social									1	35						
gestion du temps															5	70
commerc.	80	1475	55	1094	56	955	76	2210	67	2955	71	1276	78	2279	51	763
Technique																
Cariste	1	24	4	96												
Electricité	2	88	4	48							14	112				
Bateaux citernes					4	80										
Mécanique							3	112	1	40			1	64		
Elimination des boues	1	16														
Hydraulique							2	60								
Maitrise savoirs de							1	300	1	220			1	140		
Contrôle revêtement peint.							1	21								
Transport de produits							1	48			4	144	8	320		
Formation conduite									1	40			2	42		
moteurs marins													1	96		
test petite navigation															1	20
radar															1	24
ss-total technique	4	128	8	144	4	80	8	541	3	300	18	256	13	662	2	44
Stage diplomant																
C.R.O Certificat			8	864	7	168	1	24	3	72					1	40
C.G.O. Certificat							3	168	5	400					2	160
Certificat de capacité	1	380			4	1520										
ss-total diplômant	1	380	8	864	11	1688	4	192	8	472	0	0	0	0	3	200
Total Général	109	2423	125	2505	120	3174	124	3492	113	4337	113	1756	160	4140	78	1615

On constate des évolutions différentes d'une année sur l'autre et le nombre d'heures - stagiaires qui avait beaucoup augmenté en 2001 du fait de mise en place de stage diplômant et de formation en gestion et en commercial a diminué en 2004.

La question du renouvellement de la profession est un point important pour pouvoir pérenniser la croissance du transport fluvial. C'est pourquoi, parmi les mesures proposées par les autorités françaises dans le régime d'aide aux transporteurs de marchandises pour la période 2004-2007 approuvé par la Commission européenne le 08 septembre 2004, figure une mesure spécifique d'aide à la formation continue.

Ce volet doit permettre le financement de la formation continue des salariés et chefs d'entreprises du transport fluvial en terme de prévention des accidents, apprentissage des nouveaux outils NTIC, gestion des entreprises, commercialisation, etc. L'aide s'élève à **50 % des coûts de formation** pour un maximum de 10 personnes par an et par société, avec un **plafond de 1 000€** par personne. Seront éligibles en particulier, les frais d'inscription, de déplacements, les visites médicales éventuelles, l'achat de vêtements professionnels nécessaires à la formation.

Par ailleurs, l'adaptation du bateau pour accueillir un apprenti peut également faire l'objet d'une aide (30% de l'investissement limité à 40 000€ par an et par bateau).

3.2.3.3. les récents accords partenariaux sur la formation professionnelle continue

Les partenaires sociaux ont pris ces dernières années de nombreuses initiatives visant à moderniser les moyens et les contenus pédagogiques.

Deux accords ont ainsi été signés en 2004 qui visent à améliorer la formation professionnelle continue dans le secteur.

Les organisations professionnelles représentatives du transport fluvial se sont tout d'abord accordées le **25 février 2004** sur le contenu et les conditions de délivrance d'une qualification professionnelle nouvelle, le CQP "Capitaine de bateau fluvial".

Il s'agit de reconnaître les nouveaux besoins de qualification professionnelle permettant aux candidats de "savoir mettre en œuvre sous le contrôle du responsable de bord ou de l'exploitation des transports de l'entreprise, l'exécution des transports de marchandises ou de passagers à bord d'unités importantes (plus de 60 m) ou spécialisées (hydrocarbures, paquebots, produits chimiques".

Une période de formation est ainsi organisée pour préparer à l'examen de délivrance du CQP. Elle intègre des modules relatifs à la préparation à l'examen du certificat général de capacité (permis de conduire), de l'attestation "radar" et "spécial passagers" et met également l'accent sur les comportements de sécurité ainsi que sur les capacités à maîtriser l'outil de transports dans toutes ces composantes (conduite, entretien, approvisionnement...) et à réaliser les transports.

Enfin, elle initie les candidats au maniement des nouveaux outils de communication et d'aide à la navigation électronique.

Cette période représente en principe au moins 30 semaines de formation dont 24 embarquées à bord d'une unité correspondant à celle sur laquelle seront organisées les épreuves de passage du certificat de capacité et placées sous la responsabilité d'un tuteur, et 6 semaines de formation "théorique" (200 heures) en dehors de l'entreprise.

Cette formation est destinée tant aux salariés des entreprises qui souhaitent améliorer leurs compétences soit aux candidats aux métiers de la navigation fluviale demandeurs d'emploi ou qui ne pourraient pas bénéficier des possibilités de l'apprentissage, et disposant de pré requis (CAP, BEP ou bac) ou d'une expérience minimale dans les secteurs de la navigation fluviale, maritime ou de conducteurs d'engins ou de machines.

Ce dispositif du CQP permet aux candidats et aux entreprises d'accueil de bénéficier des aides financières de l'Etat et des crédits réservés à la formation professionnelle dans les conditions usuelles et conventionnelles retenues par les pouvoirs publics et adaptés pour la branche d'activité du transport fluvial.

De même, le **27 octobre 2004**, et dans le cadre de l'application de la loi du 4 mai 2004 sur la formation professionnelle tout au long de la vie, les partenaires sociaux du secteur ont signé un second accord pour fixer les objectifs les priorités et les moyens d'une formation professionnelle plus active dans le secteur de la navigation fluviale.

Cet accord a notamment proposé la création d'un observatoire prospectif des métiers et des qualifications professionnelles pour le transport fluvial pour mieux appréhender les besoins qualitatifs et quantitatifs de formation. Il a, par ailleurs, et conformément à l'accord interprofessionnel du 20 septembre 2003 et à la loi évoquée ci dessus, défini les priorités d'action en matière de formation et les publics prioritaires pour les salariés des entreprises de transport tant de fret que de passagers.

Il a également pris en compte l'institution pour tout salarié du droit nouveau instauré par ces textes au niveau général, le droit individuel à la formation DIF qui, en se conjuguant aux nouveaux besoins des entreprises ne manquera pas de provoquer tôt ou tard de nouvelles sollicitations de l'appareil de formation disponible pour le secteur.

Enfin et en dernier lieu, le secteur professionnelle a instauré dans un accord du **26 septembre 2005** et par voie d'avenant à l'accord de création du CQP une formation préparatoire et initiale intitulée la Formation Minimale de Découverte et d'Initiation initiale FMDI qui sur le modèle de la FIMO du transport routier permet à des candidats aux métiers du fluvial provenant d'autres secteurs professionnels comme la pêche la marine ou le BTP, de suivre une première formation d'appropriation des postures de sécurité nécessaires à un premier embarquement.

Par ailleurs et dans le registre de la modernisation des moyens pédagogiques, le Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure s'est doté au bénéfice de l'ensemble de la profession et avec le concours du Centre d'Etudes Techniques Maritimes et Fluviales de l'Equipement CETMEF d'un **simulateur de conduite** permettant d'améliorer et d'accélérer l'apprentissage de la conduite d'unités différentes dans des sites et des conditions de navigation variées.

Ces différentes initiatives des partenaires sociaux du secteur sont indispensables pour conforter le développement du secteur. Il est clair en effet que les différentes politiques de

recrutement et d'insertion mises en œuvre ne peuvent plus se limiter à la recherche de candidats au sein du vivier traditionnel des familles de bateliers ni à une organisation des formations essentiellement organisées à partir de connaissances professionnelles acquises "sur le tas".

3.2.4. mesures récentes d'ordre général

Parmi les mesures prises récemment, certaines qui concernent la formation de façon générale peuvent aussi intéresser le secteur fluvial. Elles ont citées ci-dessous.

3.2.4.1. article 2 de la loi du 2 août 2005 sur les fonds d'assurance - formation

L'article 2 de la loi du 2 août 2005 en faveur des PME stipule que l'article L.961-10 du code du travail est complété de sorte que les fonds d'assurance – formation sont tenus de réserver un pourcentage de la collecte au financement des actions de formation des créateurs ou repreneurs d'entreprises dont le pourcentage est fixé par arrêté.

3.2.4.2. article 8 de la loi du 2 août 2005 sur la nouvelle mission pour les centres de gestion agréés

L'article 8 de la cette même loi confie une nouvelle mission aux centres de gestion agréés qui, outre, celle d'aide fiscale auront à assumer une mission d'intérêt général en matière de prévention des difficultés économiques et financières.

3.2.4.3. articles 24 et 25 de la loi du 2 août 2005 sur le tutorat

Enfin les mesures concernant le tutorat (articles 24 et 25 de cette même loi) permettront de transmettre une entreprise plus facilement sans pour autant que le repreneur soit un descendant ou de la famille du cédant.

Article 24 :

I. - Le titre II du livre Ier du code de commerce est complété par un chapitre IX ainsi rédigé :

« Chapitre IX : Du tutorat en entreprise »

« Art. L. 129-1. - Le cédant d'une entreprise commerciale, artisanale ou de services peut, après cette cession et la liquidation de ses droits à pension de retraite, conclure avec le cessionnaire de cette entreprise une convention aux termes de laquelle il s'engage à réaliser une prestation temporaire de tutorat. Cette prestation vise à assurer la transmission au cessionnaire de l'expérience professionnelle acquise par le cédant en tant que chef de l'entreprise cédée. Lorsque la prestation de tutorat est rémunérée, le tuteur reste affilié aux régimes de sécurité sociale dont il relevait antérieurement à la cession.

« Les conditions d'application des dispositions du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »

II. - L'article L. 412-8 du code de la sécurité sociale est ainsi modifié :
1° Après le 14°, il est inséré un 15° ainsi rédigé :

« 15° Les tuteurs non rémunérés mentionnés à l'article L. 129-1 du code de commerce. » ;

2° Au dernier alinéa, le mot et la référence : « et 12° » sont remplacés par les références : « , 12° et 15° ».

III. - Le second alinéa de l'article L. 634-6-1 du même code est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Il comporte en outre des dispositions spécifiques aux activités de tutorat rémunérées exercées conformément à l'article L. 129-1 du code de commerce. »

Article 25 :

I. - Le cédant d'une entreprise assurant la prestation de tutorat mentionnée à l'article L. 129-1 du code de commerce **bénéficie, sur sa demande, d'une prime de transmission à la charge de l'Etat.**

L'octroi de cette prime est subordonné à la production d'un acte établissant la vente de l'entreprise et de la convention de tutorat conclue entre le cédant et le cessionnaire conformément aux dispositions de l'article L. 129-1 du code de commerce.

L'Etat confie la gestion de cette prime aux caisses d'assurance vieillesse des travailleurs non salariés des professions artisanales et des professions industrielles et commerciales, qui procèdent à son versement.

Les conditions d'application de ces dispositions, et notamment les modalités d'attribution de cette prime, sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

II. - La prime de transmission est incessible. Elle n'est pas cumulable avec le bénéfice de l'aide mentionnée à l'article 106 de la loi de finances pour 1982 (n° 81-1160 du 30 décembre 1981).

III. - Après le 19° de l'article 157 du CGI, il est inséré un 19° bis ainsi rédigé :

« 19° bis. La prime de transmission versée aux adhérents des caisses d'assurance vieillesse des travailleurs non salariés des professions artisanales et des professions industrielles et commerciales, en application de l'article 25 de la loi n° 2005-882 du 2 août 2005 en faveur des petites et moyennes entreprises ; ».

IV. - Les dispositions du présent article entrent en vigueur le 1er janvier 2006."

3.3. réglementation de la durée du travail

3.3.1. au niveau européen

Rappel des textes existants :

La réglementation ne concerne à ce jour que les seuls salariés.

Directive 93-104 du Conseil du 23 novembre 1993 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail qui avait exclu de son champ d'application le secteur des transports.

Par la suite, la Commission européenne avait commencé des travaux relatifs à l'élaboration de règles communautaires sur les questions du temps de repos, de la composition des équipages et du temps de navigation des bateaux dans le domaine du transport fluvial. Mais des divergences sont apparues, ainsi les artisans bateliers indépendants dont français ou les armements néerlandais et allemands étaient opposés à toute disposition apportant des restrictions à leur liberté de travail et les délégations allemandes souhaitaient en rester aux dispositions applicables sur le Rhin (chapitre 23 du règlement de visite des bateaux du Rhin).

L'OEB ne souhaite pas que des dispositions soient prises en matière de temps de travail et de composition d'équipage alors que de telles dispositions existent sur le Rhin.

La directive n°2000/34 du 22 juin 2000 a élargi le champ d'application de la directive 93/104 aux secteurs qui en étaient exclus, et notamment les transports. Cette directive vient d'être transposée (voir ci-dessous).

3.3.2. au niveau français

Le texte en vigueur est le décret n° 1111 du 19 décembre 1983 qui régit la durée du travail en fonction notamment de la flotte qui avait intégré les dispositions relatives au passage aux 39h tout en se conformant, compte tenu de la particularité de la profession batelière, à l'article L212-4 sur la durée d'équivalence à la durée légale.

Ce décret fixe les dispositions applicables à l'ensemble du personnel des entreprises de navigation intérieure. En ce qui concerne le personnel navigant, et pour l'application de l'article L212-1 du code du travail, dans la flotte classique, à la durée de 39 h correspond une durée moyenne de présence de 49h1/2 calculée annuellement sans que cette durée de présence n'excède 52h au cours d'une semaine prise isolément.

Dans la flotte poussée ou automoteur, la durée hebdomadaire moyenne est calculée sur la durée du cycle comprenant une période d'embarquement, qui ne peut dépasser 46h, suivie d'une période de repos à terre.

Suite à la loi sur la réduction du temps de travail (35h), trois accords dans le secteur fluvial, ont été signés en 2001, deux en janvier et un en avril qui sont applicables dans les entreprises adhérentes au CAF en attendant leur extension.

Ces accords prévoient, dans la flotte classique un temps de présence hebdomadaire de 46h40mn équivalant à 35h de travail effectif avec une durée hebdomadaire maximale moyenne de 57h sur 12 semaines ; dans la flotte exploitée en relèves, une durée hebdomadaire de travail de 35h avec une durée hebdomadaire maximale moyenne de 46h sur 12 semaines.

L'étape récente dans le domaine de la réglementation de la durée du travail a été la transposition de la directive 2000/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 2000 qui élargit le champ d'application de la directive 93/104/CE du Conseil du 23 novembre 1993 concernant certains aménagements du temps de travail au secteur des transports.

Cette directive qui ne s'applique qu'aux salariés, fixe des prescriptions minimales en matière d'aménagement du temps de travail concernant notamment les périodes de repos journalier, les temps de pause, le repos hebdomadaire, la durée maximale hebdomadaire de travail, le travail de nuit, le travail posté et le rythme de travail.

La transposition de la directive 2000/34 a été opérée par l'ordonnance n° 2004-1197 du 12 novembre 2004 ratifiée par la loi n° 2005-810 du 20 juillet 2005). Celle-ci comporte des dispositions communes à l'ensemble des modes de transports terrestres qui seront complétées par les mesures réglementaires par mode.

Le décret de 1983 sera modifié prochainement, à la fois pour tenir compte des accords de 2001 liés au passage aux 35h et pour achever la transposition de la directive 2000/34.

3.4. conditions de travail du personnel en détachement – encadrement du cabotage fluvial

Parmi ses nombreuses dispositions, la loi en faveur des PME prévoit l'encadrement du cabotage routier et fluvial, et donne une définition du travailleur détaché. Un projet de loi adopté en première lecture au Sénat pourrait prochainement compléter les dispositions prises sur la durée maximale du cabotage fluviale.

3.4.1. définition de la notion de détachement transnational de travailleurs

L'article 89 de la loi n° 2005-882 du 2 août 2005 en faveur des petites et moyennes entreprises a complété le titre IV du livre III du code du travail et a introduit un chapitre II sur le "détachement transnational de travailleurs" qui précise les conditions dans lesquelles un travailleur peut être considéré "en détachement".

Le travailleur détaché est un salarié qui, lié à un employeur régulièrement établi hors de France et exerçant son activité hors de France, exécute son travail à la demande de son employeur, pendant une durée limitée, sur le sol français et sous la réglementation sociale française (art. 89).

Il prévoit qu'un employeur établi hors de France peut détacher temporairement des salariés sur le territoire national, à condition qu'il existe un contrat de travail entre cet employeur et le salarié et que leur relation de travail subsiste pendant la période de détachement.

Le détachement s'effectue :

- 1° Soit pour le compte de l'employeur et sous sa direction, dans le cadre d'un contrat conclu entre celui-ci et un destinataire établi ou exerçant en France ;
- 2° Soit entre établissements d'une même entreprise ou entre entreprises d'un même groupe.

Les employeurs mentionnés sont alors soumis aux dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche d'activité établies en France, en matière de législation du travail, pour ce qui concerne les matières suivantes :

- libertés individuelles et collectives dans la relation de travail, exercice du droit de grève ;
- durée du travail, repos compensateurs, jours fériés, congés annuels payés, congés pour événements familiaux, congés de maternité, congés de paternité, conditions d'assujettissement aux caisses de congés et intempéries ;
- salaire minimum et paiement du salaire, y compris les majorations pour les heures supplémentaires ;
- conditions de mise à disposition et garanties dues aux travailleurs par les entreprises exerçant une activité de travail temporaire ;
- règles relatives à la sécurité, la santé, l'hygiène au travail et la surveillance médicale ;
- discrimination et égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, protection de la maternité, âge d'admission au travail, emploi des enfants, durée du travail et travail de nuit des jeunes travailleurs ;
- travail illégal.

L'article 89 prévoit que ces dispositions s'appliquent **aux salariés des entreprises de transport établies hors de France qui, à la demande de leur employeur, exécutent leur travail pendant une durée limitée sur le sol français dans le cadre d'opérations de cabotage réalisées dans les conditions fixées par les règlements (CEE) n° 3921/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises ou de personnes par voie navigable dans un Etat membre, (CEE) n° 3118/93 du Conseil, du 25 octobre 1993, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un Etat membre et (CE) n° 12/98 du Conseil, du 11 décembre 1997, fixant les conditions de l'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre.**

Un décret en Conseil d'Etat déterminera les conditions et modalités d'application des dispositions relevant des matières énumérées aux alinéas précédents, les conditions dans lesquelles des formalités déclaratives sont exigées des prestataires étrangers, ainsi que les formalités dont ceux-ci sont dispensés.

L'article 90 de cette même loi PME complète le chapitre Ier du titre Ier du code la sécurité sociale par un article L. 111-2-2 ainsi libellé :

"Art. L. 111-2-2. - Sous réserve des traités et accords internationaux régulièrement ratifiés ou approuvés, sont affiliées à un régime obligatoire de sécurité sociale dans le cadre du présent code, quel que soit leur âge, leur sexe, leur nationalité ou leur lieu de résidence, toutes les personnes exerçant sur le territoire français, à titre temporaire ou permanent, à temps plein ou à temps partiel :

- une activité pour le compte d'un ou de plusieurs employeurs, ayant ou non un établissement en France, et quels que soient le montant et la nature de leur rémunération, la forme, la nature ou la validité de leur contrat ;

- une activité professionnelle non salariée. "

3.4.2. introduction de sanctions en cas de pratique de cabotage dans des conditions illégales ou irrégulières

L'article 90 de la loi PME prévoit un an d'emprisonnement et de 15 000€ d'amende le fait, pour une entreprise non résidente de transport de marchandises ou de personnes pour compte d'autrui, d'effectuer par voie navigable sans y être admise un transport national de cabotage défini par le règlement (CEE) n° 3921/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises ou de personnes par voie navigable dans un Etat membre ; le tribunal peut, en outre, prononcer la peine complémentaire d'interdiction d'effectuer des opérations de transport sur le territoire national pendant une durée d'un an au plus.

Les bateaux en infraction aux dispositions relatives au cabotage sont immobilisés jusqu'à ce que cesse l'infraction.

Par ailleurs, est puni de 7 500€ d'amende le fait, pour une entreprise de transport de marchandises ou de personnes pour compte d'autrui admise à effectuer par voie navigable des transports nationaux de cabotage, de réaliser ces transports avec un bateau de navigation intérieure demeurant sur le territoire national plus de quatre-vingt-dix jours consécutifs.

Un décret d'application viendra préciser les modalités d'immobilisation des bateaux et des modalités de contrôle de ce dispositif.

3.4.3. durée maximale de cabotage

L'article 93 prévoit l'insertion d'un article 6-1 dans la LOTI sur le cabotage. Le I concerne le transport routier et le II libellé comme suit concerne la navigation intérieure :

II. - Un bateau utilisé par une entreprise non résidente de transport pour compte d'autrui, de marchandises ou de personnes, pour effectuer sur le territoire français des prestations de cabotage prévues par le règlement (CEE) n° 3921/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises ou de personnes par voie navigable dans un Etat membre ne peut demeurer sur ce territoire plus de quatre-vingt-dix jours consécutifs."

Sur le modèle du transport routier pour lequel l'article 93 avait prévu une durée maximale de cabotage sur 12 mois, le Sénat vient d'adopter, en première lecture, dans le cadre du projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports, un complément à la disposition ci-dessus limitant, pour le transport fluvial, à 135 jours la durée maximale du cabotage sur une période de 12 mois

3.5. conditions de travail des conjoints de bateliers

3.5.1.rappel

Un nouveau système de retraite a été mis en place à compter du 1^{er} janvier 2004.

Pour la retraite de base, le taux de cotisation est resté inchangé (16,35%) de même que les conditions pour en bénéficier (160 trimestres de cotisations et prestations en fonction du montant des cotisations versées).

Le changement a concerné d'une part la mise en place d'une retraite complémentaire obligatoire, en remplacement de la "complémentaire conjoint" et, d'autre part, la retraite complémentaire facultative.

Une retraite complémentaire obligatoire a été mise en place permettant de bénéficier d'un complément de retraite dès ses 60 ans et non plus à partir de l'âge de 65 ans du conjoint et la réversion au conjoint survivant à 60% dès les 60 ans de celui-ci.

La difficulté à l'occasion de ce changement, avait été la prise de conscience que le "régime des conjoints" n'était pas un droit propre du conjoint et n'ouvrait droit à aucune retraite pour le conjoint mais seulement pour le titulaire, ce qui fait qu'en cas de divorce, le conjoint ne disposait d'aucune protection personnelle.

Enfin, le dernier changement a concerné le régime de retraite facultatif, la loi sur la réforme des retraites complémentaires ayant transformé le régime facultatif en mutuelle au 1^{er} janvier 2004.

3.5.2. retraite et statut du conjoint

- La fin du système d'aides au départ à la retraite qui permettait aux bateliers de prendre leur retraite avant que leur conjoint ait 65 ans et qui assurait ainsi le relais jusqu'au versement du complément conjoint au moment des 65 ans de celui-ci a mis en lumière les difficultés que posent les questions de retraite et de statut du conjoint des bateliers.

Le système de retraite donne, en effet, des droits au titulaire pour sa propre retraite mais pas pour celle de son conjoint.

- **La loi n°82-596 du 10 juillet 1982** relative aux conjoints d'artisans et de commerçants travaillant dans l'entreprise familiale a créé trois statuts : celui du conjoint collaborateur, celui d'associé ou celui de salarié avec application des règles de droit commun à ces deux statuts. Le choix du statut de conjoint collaborateur n'obligeait pas à cotiser pour la retraite du conjoint. Toutefois, pour que le conjoint puisse bénéficier de droits spécifiques à la retraite, il convient de verser une cotisation supplémentaire. La quasi-totalité des conjoints de bateliers n'ont opté ni pour un statut (craignant sans doute de devoir cotiser ce qui n'était pas le cas) ni pour un droit propre à la retraite.
- **Désormais, la loi n°2005-882** (articles 12 à 18) a rendu obligatoire le choix d'un statut pour le conjoint et simultanément le versement d'une cotisation pour les droits à la retraite qui dépend du choix du statut.

En application de l'article 15 de la loi et dès publication du décret d'application, les conjoints de bateliers qui choisissent le statut de conjoint collaborateur seront affiliés obligatoirement au régime de l'ORGANIC. Ce même article prévoit que les cotisations qui doivent être versées sont calculées à la demande des intéressés soit sur un revenu forfaitaire soit sur un pourcentage du revenu professionnel. Les modalités d'application de ces dispositions doivent faire l'objet d'un décret. Les conjoints ont par ailleurs la possibilité de racheter dans la limite de 6 années des périodes d'activité. Les modalités de rachat doivent également faire l'objet d'un décret en conseil d'Etat.

Les dispositions de l'article 12 de la loi sur le choix du statut seront d'application immédiate après parution du décret prévue pour la fin de l'année.

Les dispositions de l'article 15 concernant l'obligation de cotisations au régime ORGANIC sont d'application immédiate pour les conjoints collaborateurs déjà affiliés. Pour les nouveaux adhérents, elles s'appliqueront après un délai de 9 mois à compter de la date de la publication du décret.

Les décrets concernant l'assiette des cotisations et les possibilités de rachat sont en cours de finalisation entre les PME et la Direction de la Sécurité Sociale. D'après les informations recueillis auprès du ministère chargé des PME, les dispositions retenues seraient les mêmes que celles existant actuellement. Les taux de cotisation seront inchangés.

- Dès avant la mise en oeuvre de cette disposition, **des mesures ont été prises pour l'année 2005 en faveur des conjoints de bateliers de 50 ans et plus** qui ont choisi de s'affilier à un régime de retraite en qualité de conjoint collaborateur auprès de la caisse nationale ORGANIC au cours de l'année 2005. L'Etat a, en effet, inscrit un crédit d'un million d'euros au chapitre 47-41 du budget 2005 pour leur permettre le rachat des trimestres de cotisations. L'objectif de l'Etat est d'aider les conjoints proches de la retraite en prenant en charge une partie des rachats de trimestres sur une période maximale de 6 ans. Une convention a été signée, en ce sens, entre l'Etat et Organic.

Le dispositif d'aides proposé était à l'origine le suivant :

- Pour les conjoints de 50 à 52 ans : versement d'une aide de 60% (sur la base du 1/3 du plafond de la sécurité sociale) pour le rachat de deux années de cotisations. Le coût restant pour l'entreprise est de 1294,75 €, aide déduite.
- Pour les conjoints de 53 à 55 ans : versement d'une aide de 70% (sur un tiers du plafond de sécurité sociale) pour le rachat de quatre années de cotisations. Le coût restant pour l'entreprise est de 1918,60 €, aide déduite.
- Pour les conjoints de 56 à 60 ans : versement d'une aide de 75 % (même base) pour le rachat de cinq années de cotisations. Le coût restant pour l'entreprise est de 1993,45 €, aide déduite.
- Pour les conjoints de plus de 60 ans : versement d'une aide de 80 % (même base) pour le rachat de six années de cotisations. Le coût restant pour l'entreprise est de 1906,95 €, aide déduite.

Le rachat est déductible des impôts. Le règlement des cotisations peut être étalé sur 4 années.

Il faut que les conjoints de bateliers s'affilient ou soient affiliés à l'ORGANIC en 2005 pour pouvoir bénéficier de l'aide.

Pour pouvoir souscrire un rachat, les conditions suivantes sont nécessaires :

- le conjoint de batelier doit adhérer à l'assurance volontaire pour l'année en cours ce qui suppose qu'il ne relève pas d'un autre régime de sécurité sociale à titre obligatoire exception faite de ceux qui exercent une activité salariée à temps partiel,

- le batelier doit toujours être en activité,
- le conjoint ne doit pas avoir déjà fait une demande de rachat .

- **Par ailleurs, en octobre 2005, il a été décidé d'étendre le dispositif à tous les conjoints collaborateurs justifiant de plus de 20 ans d'activité. L'aide a été, en outre portée à 80% pour le rachat de 6 années de cotisations.**

- Cette mesure d'aides au rachat de cotisations devrait être reconduite en 2006 : l'Etat prévoit de nouveau des crédits à hauteur d'un million d'euros dans la loi de finances pour 2006.

- **Eléments chiffrés**

concernant l'année 2004 :

- le nombre de bateliers indépendants affiliés à Organic est de l'ordre de 800 ;

- le revenu moyen des bateliers est inférieur d'un tiers de celui de l'ensemble des commerçants cotisant à Organic : 16 200 euros pour les bateliers, 23 000 euros pour l'ensemble des cotisants ;

- la proportion de très faibles revenus c'est-à-dire inférieurs à 800 SMIC horaire nécessaire pour valider 4 trimestres est proche de celle de l'ensemble des cotisants (respectivement 17% et 20%) ;

- En revanche, la part de revenus supérieurs au plafond de la sécurité sociale (29 184 euros) est beaucoup plus réduite pour les bateliers que pour l'ensemble des cotisants : 10% contre 25%.

concernant l'année 2005 :

- le nombre de bateliers indépendants affiliés à ORGANIC en octobre 2005 est de 860 ;

- le revenu moyen des bateliers est inférieur d'un tiers de celui de l'ensemble des commerçants cotisant à ORGANIC : 17 689 euros pour les bateliers, 24 256 euros pour l'ensemble des cotisants ;

- la proportion de très faibles revenus, c'est-à-dire inférieurs à 800 SMIC horaire nécessaire pour valider 4 trimestres reste proche de celle de l'ensemble des cotisants (respectivement 17% et 20%) ;

- En revanche, la part de revenus supérieurs au plafond de la sécurité sociale (29 712 euros) est beaucoup plus réduite pour les bateliers que pour l'ensemble des cotisants : 14 % contre 26 %.

4. charges, prix et mesures économiques

Dans ce chapitre seront examinés : l'évolution de l'indice des prix mis en place par le SESP (service économique, statistiques et prospective) de la DAEI du ministère de l'Équipement, puis le volet des charges dans lequel il sera fait un point sur l'étude relative aux coûts du Freycinet qui a été lancée par la DGMT, suite aux souhaits exprimés par les acteurs du transport fluvial, notamment la CNBA, dans le cadre de l'Observatoire Fluvial.

Pour mémoire car ses conclusions définitives ne sont pas encore sorties, sera ensuite citée l'étude ADEME/VNF sur la consommation de carburant des unités fluviales, point important en termes de charge d'exploitation pour les transporteurs et en termes d'environnement (émissions atmosphériques) pour la collectivité.

Dans une troisième partie, seront données les différentes mesures économiques d'ordre général prises en 2003, 2004 et 2005 pouvant également intéresser le secteur fluvial.

Enfin, il conviendra de mentionner un élément récent important pour le transport fluvial. Le Sénat vient, en effet, d'adopter, en première lecture, dans le cadre du projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports, une mesure permettant aux transporteurs fluviaux de répercuter les variations des charges de carburant sur les prix des prestations de transport. Cette disposition ainsi que l'ensemble du projet de loi seront prochainement examinés, en première lecture, par l'Assemblée Nationale. C'est une attente importante des transporteurs fluviaux.

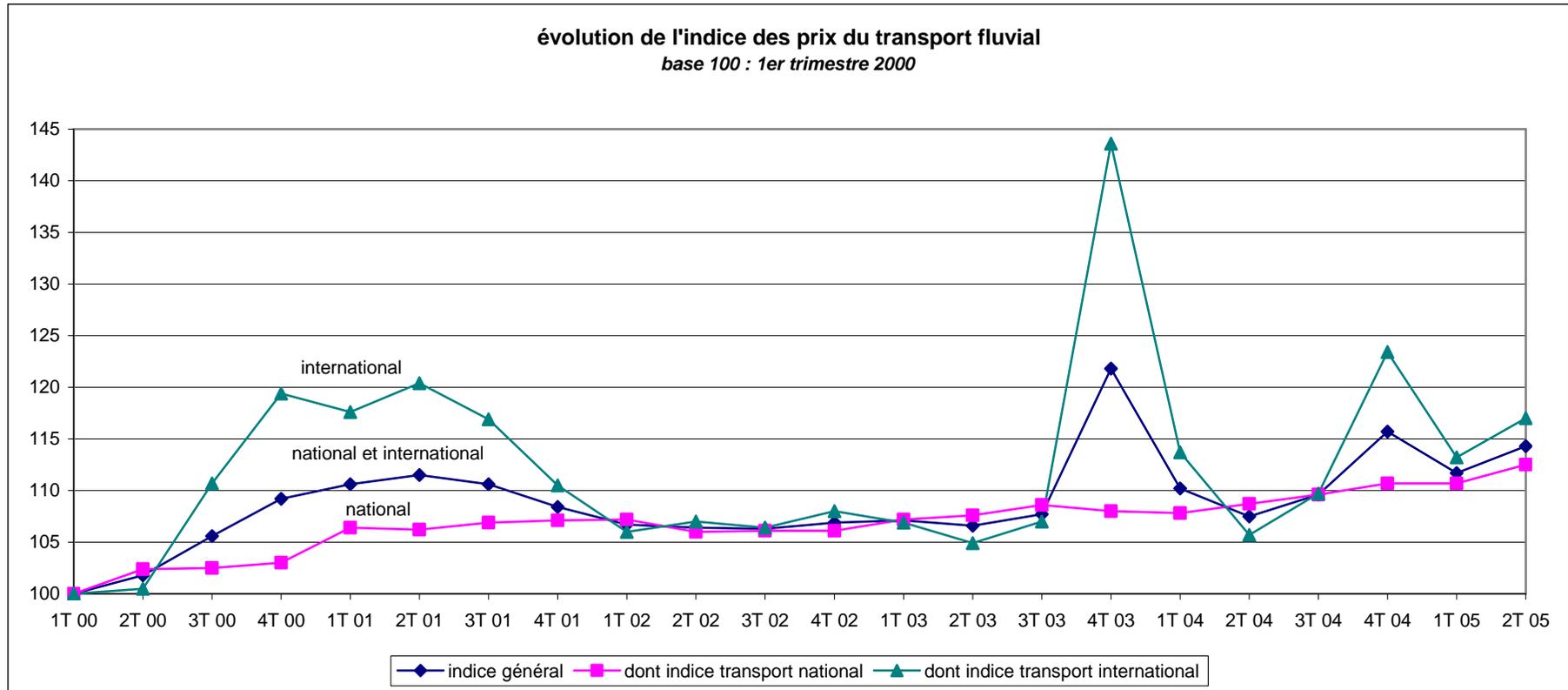
4.1. évolution des prix

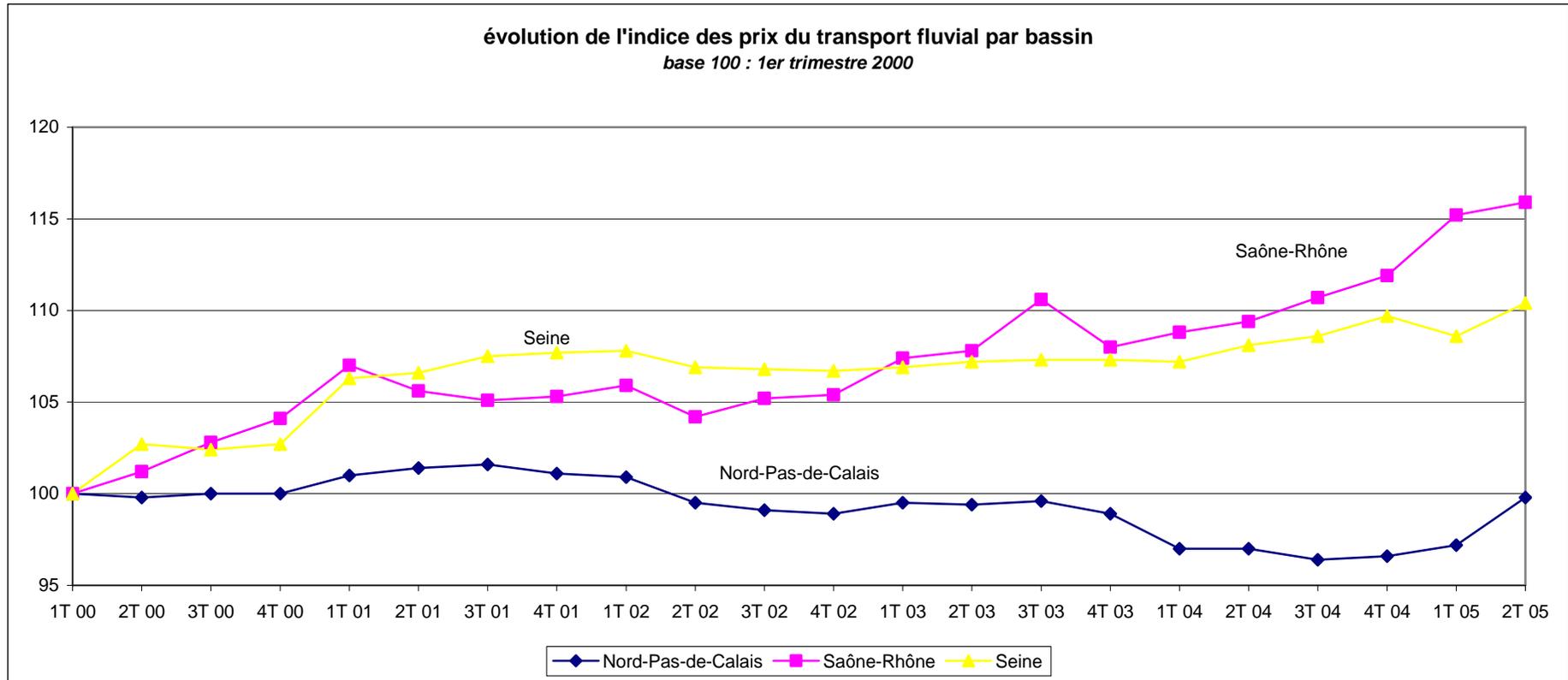
Le SES publie depuis l'année 2000 un indice trimestriel des prix du transport fluvial de marchandises. Cet indice a évolué comme suite depuis sa mise en place (Source SESP M. Catala)

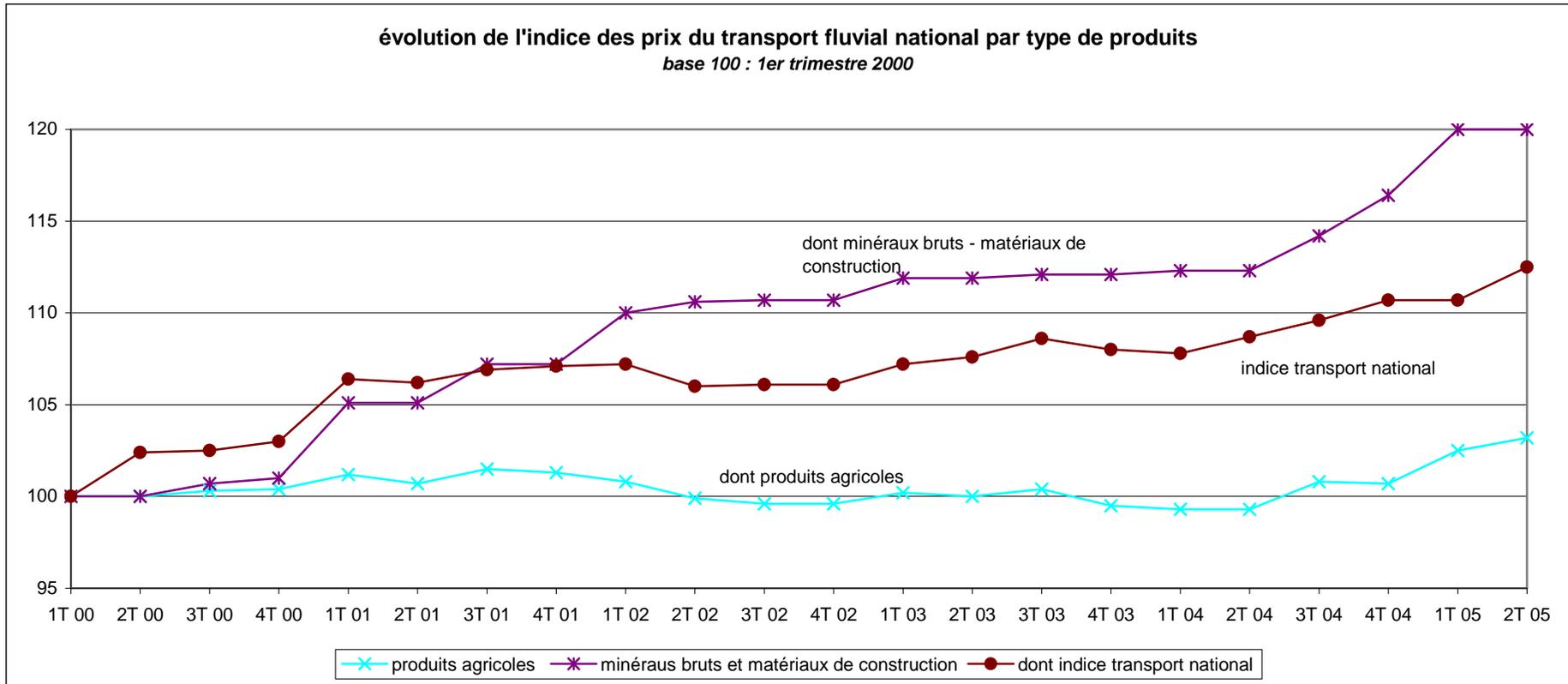
évolution trimestrielle de l'indice général des prix du transport fluvial *

	1T 00	2T 00	3T 00	4T 00	1T 01	2T 01	3T 01	4T 01	1T 02	2T 02	3T 02	4T 02	1T 03	2T 03	3T 03	4T 03	1T 04	2T 04	3T 04	4T 04	1T 05	2T 05
indice général	100	101,8	105,6	109,2	110,6	111,5	110,6	108,4	106,7	106,4	106,3	106,9	107,1	106,6	107,7	121,8	110,2	107,5	109,6	115,7	111,7	114,3
dont indice transport national	100	102,4	102,5	103,0	106,4	106,2	106,9	107,1	107,2	106,0	106,1	106,1	107,2	107,6	108,6	108,0	107,8	108,7	109,6	110,7	110,7	112,5
dont indice transport international	100	100,5	110,7	119,4	117,6	120,4	116,9	110,5	106,0	107,0	106,4	108,0	106,9	104,9	107,0	143,6	113,7	105,7	109,7	123,4	113,2	117,0
indices par bassin de navigation																						
Nord-Pas-de-Calais	100	99,8	100	100	101,0	101,4	101,6	101,1	100,9	99,5	99,1	98,9	99,5	99,4	99,6	98,9	97	97	96,4	96,6	97,2	99,8
Saône-Rhône	100	101,2	102,8	104,1	107	105,6	105,1	105,3	105,9	104,2	105,2	105,4	107,4	107,8	110,6	108	108,8	109,4	110,7	111,9	115,2	115,9
Seine	100	102,7	102,4	102,7	106,3	106,6	107,5	107,7	107,8	106,9	106,8	106,7	106,9	107,2	107,3	107,3	107,2	108,1	108,6	109,7	108,6	110,4
quelques indices par produits pour le transport national																						
produits agricoles	100	100	100,3	100,4	101,2	100,7	101,5	101,3	100,8	99,9	99,6	99,6	100,2	100	100,4	99,5	99,3	99,3	100,8	100,7	102,5	103,2
minéraux bruts et matériaux de construction	100	100	100,7	101,0	105,1	105,1	107,2	107,2	110	110,6	110,7	110,7	111,9	111,9	112,1	112,1	112,3	112,3	114,2	116,4	120	120
indice des produits agricoles pour le transport international																						
international	100	99,6	99,6	99,8	100,2	100,2	100,8	99,8	99,4	98	97,4	97,3	97,1	97,1	97,1	97,1	92,4	92,4	90,2	89,5	90,6	93,4

* l'indice à l'international de 143,6 au 4ème trimestre 2003 est lié à la faiblesse des volumes transportés du fait de la canicule qui a sévi au cours de l'été







L'indice global des prix du transport fluvial a progressé de 14,3 % entre janvier 2000 et juillet 2005. Cette évolution couvre des différences selon qu'il s'agit du transport national ou international. Pour ce dernier, on peut ainsi remarquer une évolution avec de plus fortes amplitudes pour le transport international que pour le transport national.

Les évolutions sont, en fait très liées aux variations de l'offre et de la demande sur courte période, ce qui explique ces variations importantes surtout pour le transport international, quelquefois même d'un trimestre à l'autre.

Ces variations importantes sont dues notamment à l'évolution des prix de transport de matériaux de construction et de minerais qui, par ailleurs, ont connu les plus fortes progressions à la hausse. A l'inverse, les prix du transport pour les céréales ont connu des variations moindres avec une évolution à la hausse modérée ; toutefois, l'indice pour le transport de produits agricoles s'accroît de façon plus significative depuis un peu plus d'un an.

4.2. charges

Sont repris dans cette partie, des éléments de l'étude de la DGMT sur les coûts d'un Freycinet pour le transport de vrac secs. L'étude, parmi ses conclusions, montre l'intérêt à ce que les bateaux disposent de moteurs moins consommateurs d'énergie permettant ainsi de réduire les charges d'exploitation du batelier. Il sera également mentionné l'étude lancée par l'ADEME et VNF sur l'estimation de la consommation de carburant des unités fluviales mais seulement pour mémoire car les résultats définitifs ne sont pas encore sortis.

4.2.1. éléments tirés de l'étude Freycinet sur les coûts d'exploitation de ce type de bateau

Cette étude sur maîtrise d'ouvrage DGMT a été effectuée par le bureau d'études ANTEOR, suite aux souhaits exprimés, notamment par la CNBA, lors de réunions de l'Observatoire fluvial.

L'objectif était, sur la base d'une enquête à réaliser auprès des bateliers concernés, de mieux connaître les coûts d'exploitation d'un automoteur de type Freycinet et de fournir aux professionnels des outils d'observation et d'analyse de la structure des prix de revient de transport de vrac secs pour ce type de bateau à partir d'une grille d'évaluation du niveau des coûts d'exploitation et de la comparer aux produits d'exploitation générés par l'activité.

L'enquête a pu être réalisée grâce à l'aide du fichier de la CNBA par échantillon sur une population de 900 bateliers indépendants au total. Seuls 379 d'entre eux ayant un seul Freycinet, la solution pour la représentativité a été des tirages au sort successifs : sur 150 tirés au sort, 30 ont été enquêtés de façon aléatoire.

Quelques éléments tirés de l'étude :

1/ sur les données générales des entreprises

- 93% ont le statut d'entreprise individuelle
- l'âge moyen des bateliers est de 48 ans (médiane : 51 ans)

2/ sur l'activité

- 50/50 sur grand gabarit/petit gabarit
- 83% sur plusieurs bassins
- 80% en national+international contre 20% en France seulement ; international vers Belgique et Pays-Bas essentiellement
- Sur les 30 bateliers, seuls deux disent avoir une ligne régulière
- Les 2/3 adhèrent à Cale Info Service (CIS). Certains n'y adhèrent plus car ils n'y trouvent plus d'intérêt
- Ils passent tous par des courtiers pour trouver du fret excepté les transporteurs de matériaux de construction dont la logique est plus proche de celle de la ligne régulière.
- Les contrats-types sont peu utilisés. En fait, il y a une sorte d'accord entre batelier et courtier portant sur l'échéance, le lieu de chargement/déchargement, la marchandise, le tonnage et le prix à la tonne.

3/ sur l'exploitation

- Marge de productivité car capacité potentielle : 378t or chargement moyen de 275t.
- Nombre de jours d'activité :

les temps du batelier			
années	2001	2002	2003
a) nombre total de jours	365	365	365
<i>b) congé</i>	9,63	9,03	8,7
<i>c) maladie hospitalisation</i>	1,4	0,33	1,67
<i>d) immobilisation grosses réparations</i>	7,63	16,53	8,7
e) sous-total de non-activité (b+c+d)	18,66	25,89	19,07
f) inactivité en attente de trouver un fret	32,1	29,03	33,4
g) nb de jours d'activité (a-e-f)	314,24	310,08	312,53
<i>h) nb jours de manutention (chargmts/déchargmts)</i>	46,13	47,17	51,93
<i>i) nb jours d'attente aux chargmts/déchargmts</i>	27,8	26,16	26,6
j) sous-total : nb de jours de manutention et à l'attente aux chargmts/déchargmts	73,93	73,33	78,53
k) nb de jours en attente de charger un fret trouvé	44,17	41,07	36,73
l) nombre de jours d'activité (g-j-k)	196,14	195,68	197,27

caractéristique par rapport au routier : le temps perdu et la nécessité de devoir rechercher des gains de productivité entre un peu moins de 200 jours pour la navigation seule et plus de 300 jours si on y ajoute les différents temps d'attente liés au seul fret programmé. Par comparaison, un salarié effectuant 5 jours par semaine sur 48 semaines travaille 240 jours.

- Nombre d'heures moteur : grande régularité (1996 en 2001, 1956 en 2002, 2001 en 2003) ; 75% entre 1500 et 2500 heures ;
- Tonnage transporté : 7766 en 2001, 7708 en 2002, 8246 en 2003 ; corrélation avec le nombre de voyages et le chiffre d'affaires (baisse en 2002) ;
- Bonne corrélation entre les différentes variables suivantes : nombre de voyages, tonnage transporté, chiffre d'affaires

- Nombre total de km : 12406 en 2001, 12616 en 2002, 12912 en 2003 dont un peu plus de 30% à vide → gains de productivité possibles
- Nombre de tk : 2,49 Mtk en 2001, 2,35 en 2002, et 2,52 en 2003
- Consommation de carburant : 33798 litres de FOD en 2001, 31804 en 2002, 32962 en 2003
- Nombre de litres consommés par heure : 22 en 2001, 21,5 en 2002, 21,37 en 2003 ; légère érosion due sans doute au comportement ; peu de différence à la montée ou à la descente sur la seine et le bassin du Nord, en revanche, la consommation passe du simple au double sur le Rhône entre descente et montée (18,33 litres / 33 litres).
- **un bateau Freycinet consomme environ 250 litres de FOD pour transporter 250t sur 100km à comparer à un camion de 40t (transportant 25t de marchandises) consommant 34,5 l de gazole sur 100km soit 38 % de plus de carburant pour transporter 1t sur 100km par route que par fleuve ;**
- Entretien : effectué par le batelier : 15 % du temps
- Investissement : le point important est celui du décalage de durée entre celle (courte) du remboursement de l'emprunt et celle (longue) de la vie de l'investissement car un bateau peut vivre au moins 45 ans voire plus et l'emprunt est souvent de 15 ans, ce qui pose un problème de trésorerie. Ce décalage se retrouve également sur les investissements effectués sur le matériel existant (moteur, coque, gouvernail).

4/ analyse des coûts

Il est fait une distinction, dans les coûts d'exploitation, entre coûts variables directs et coûts fixes dont coûts de structure.

Le tableau suivant donne les montants totaux et les coûts au km pour 2003 sur la base de la comptabilité puis en recalculant avec pour hypothèse une rémunération de 30 000€ (soit à peu près deux fois le SMIC) pour l'exploitant et des charges sociales recalculées en conséquence.

2003 Libellés	base compta*				compta recalculée**			
	Montant en euros		au km		en euros		au km	
Carburant	10 346	16,8%	1,21	16,8%	10 346	16,8%	1,21	16,8%
Entretien	6 215	10,1%	0,73	10,1%	6 215	10,1%	0,73	10,1%
Péages	3 411	5,6%	0,4	5,6%	3 411	5,6%	0,4	5,6%
Commissions	4 416	7,2%	0,52	7,2%	4 416	7,2%	0,52	7,2%
CDV	24 388	39,7%	2,86	39,7%	24 388	39,7%	2,86	39,7%
Assurances	5 084	8,3%	0,6	8,3%	5 084	8,3%	0,6	8,3%
Impôts et taxes	825	1,3%	0,1	1,4%	825	1,3%	0,1	1,4%
<i>dont TP</i>	435	0,7%	0,05	0,7%	435	0,7%	0,05	0,7%
Visite	408	0,7%	0,05	0,7%	408	0,7%	0,05	0,7%
Sous total	6 317	10,3%	0,74	10,3%	6 317	10,3%	0,74	10,3%
dotations aux amortissements	7 061	11,5%	0,83	11,5%	7 061	11,5%	0,83	11,5%
coûts liés à l'emprunt	855	1,4%	0,1	1,4%	855	1,4%	0,1	1,4%
Coûts de structure	7 496	12,2%	0,88	12,2%	7 496	12,2%	0,86	11,9%
Total CF	21 729	35,4%	2,55	35,4%	21 729	35,4%	2,52	35,0%
Total CDV+CF	46 117	75,1%	5,41	75,1%	45 923	74,8%	5,38	74,7%
remunerations de l'exploitant	12 903	21,0%	1,51	21,0%	30 000	48,9%	3,52	48,9%
charges sociales	6 073	9,9%	0,71	9,9%	11 625	18,9%	1,36	18,9%
Total des coûts	65 093	100	7,63	100	87 548	100	10,26	100
<i>total coûts d'exploitation</i>	<i>52 528</i>		<i>6,16</i>		<i>52 528</i>		<i>6,16</i>	
<i>chiffre d'affaires</i>	<i>61 408</i>		<i>7,2</i>		<i>61 408</i>		<i>7,2</i>	
résultat	11 743				11 743			
résultat net	12 903				12 903			

*base : comptabilité et rémunération = au résultat net

** comptabilité recalculée : rémunération = 30 000€ et charges sociales revues en conséquence

- Le tableau suivant donne des coûts selon trois hypothèses de calcul :

1) hypothèse 1 : les coûts d'exploitation de la comptabilité de 2003 avec rémunération et charges sociales recalculées (rémunération de 30000 € et charges sociales de 11625 €)

2) hypothèse 2 : les coûts d'exploitation économique de 2003 (idem à hyp1. excepté que pour les investissements, les dotations aux amortissements sont recalculées en fonction de la durée de vie réelle de chaque investissement comme préconisé dans les nouvelles règles comptables IAS/IFRS, ce qui permet de distinguer la gestion de la trésorerie.

3) hypothèse 3 : les coûts d'exploitation avec achat d'un bateau neuf de 2003

coûts selon les trois hypothèses retenues dans l'étude

année 2003	hypothèse 1	hypothèse 2	hypothèse 3
CDV	2,86	2,86	2,25
CF	2,55	1,96	3,11
CDV+CF	5,41	4,82	5,36
Rémunération et charges sociales	4,88	4,88	4,88
Coût total	10,29	9,7	10,24

CA : production vendue du compte de résultat ; hors reprises sur provisions et produits accessoires

CDV : coûts directs variables = carburant + entretien + péages + commissions

CF : coûts fixes = assurances + impôts et taxes + visite technique + dotations aux amortissements + coûts liés à l'emprunt + coûts de structure.

conclusions : gains de productivité possibles sur les temps d'attente et recherche de moindres coûts sur les consommations de carburant.

5/Propositions :

- Améliorer l'image de la batellerie : pour cela, avoir des bateaux modernes et donc prévoir des bonifications d'intérêt sur emprunts plutôt que des aides à l'investissement afin que les bateliers ou les candidats à le devenir puissent acquérir des bateaux neufs.
- augmenter la productivité de l'entreprise en diminuant les temps d'attente. Pour cela, avoir des regroupements d'entreprises pour mieux négocier l'organisation du transport
- avoir une organisation de la filière plus structurée
- réfléchir sur cette filière de façon spécifique

4.2.2. étude ADEME/VNF sur la consommation de carburant des unités fluviales

source VNF M.Brutin

L'ADEME et de VNF ont lancé une étude sur le niveau de consommation de carburant des unités fluviales françaises avec pour objectifs de donner une estimation de la consommation de carburant par type d'unité fluviale et par bassin en conditions réelles d'exploitation et de déterminer leur niveau d'efficacité énergétique et d'émission de CO₂.

Les résultats définitifs ne sont pas encore sortis.

Il convient de saluer cette initiative car la plupart des études étaient jusqu'alors centrées sur les consommations et les émissions atmosphériques pour les modes routier, ferroviaire et le cas échéant pour le maritime, avec généralement, amalgame entre maritime et fluvial. Or, les conditions sont différentes ne serait-ce que les carburants utilisés qui ne sont pas les mêmes.

Il faudra donc suivre les résultats de cette étude qui permettront de disposer de références claires. Pour effectuer de bonnes comparaisons entre modes, il importe d'avoir des éléments quantitatifs fiables y compris pour le transport fluvial, en particulier pour appréhender les effets externes et leurs coûts.

Il convient en outre de rappeler qu'au niveau européen suite aux travaux entrepris dans le cadre du programme européen COST 319 (European Co-operation in the field of Scientific Research) de 1993 à 1998, le projet MEET avait été mis en place pour connaître les consommations d'énergie et la pollution qu'engendraient ces consommations dans les transports. Mais, les travaux avaient été limités au modes routier, ferroviaire et maritime, le fluvial devant prendre référence sur le maritime. Le projet avait alors été piloté par l'INRETS.

Dans le cadre d'un nouveau projet ARTEMIS, le bureau d'études anglais TRL pilote de nouveaux travaux en la matière. Ces travaux sont en cours.

4.3. mesures économiques récentes

4.3.1. rappel des mesures prises dans le cadre de la loi d'initiative économique du 1^{er} août 2003

(voir détails dans rapport charges et prix de l'ONTF de février 2004)

- Il s'agissait de mesures d'ordre général qui pouvaient concerner le secteur de la batellerie (notamment la vente des bateaux) telles que la modification de l'article 151 septies du CGI qui portait, dans ce cas, la limite maximale d'exonération des plus-values de 54 000 à 90 000€ et le taux d'imposition entre 0 et 100 % pour les plus-values de 90 000 à 126 000€ calculé par le rapport entre d'une part la différence entre la plus-value réalisée et 90 000€ et d'autre part 36 000€.
- L'exonération de droits de mutation sur les donations d'entreprises consenties aux personnes titulaires d'un contrat de travail depuis au moins deux ans et exerçant leur fonction à temps plein (ou aux titulaires d'un contrat d'apprentissage) à condition que la valeur du fonds soit inférieure à 300 000€.
- Le relèvement des plafonds de chiffres d'affaires pour le bénéfice de réduction d'IS.

4.3.2. mesures prises en fin d'année 2004 dans le contexte de hausse des prix du fuel

Le dispositif suivant a été mis en place dans le contexte de la hausse des prix du fuel en 2004 (source DGMT/sous-direction des transports maritimes et fluviaux)

Dégrèvement de taxe professionnelle	
<p><i>– article 29 de la loi de finances n°2004-1484 du 30 décembre 2004 pour 2005 modifiant l'article 1647 c du CGI</i></p>	<p>Un dégrèvement de taxe professionnelle pour les exploitants de bateaux de passagers comme de marchandises a été voté par le Parlement pour les années 2004 et 2005, dans le cadre de la loi de finances pour 2005. (cf. ci-dessous)</p> <p>La proposition d'une modulation du dégrèvement, permettant de tenir compte de la diversité des taxes acquittées par les transporteurs fluviaux, n'a pas été retenue. (cf. ci-dessous dans le §4.3.3.1.1'article 29 de la loi de finances pour 2004 du 30/12/04)</p>
Remboursement de péages	
<p>Voies navigables de France a procédé à un remboursement de un dixième des péages payés au 30 novembre 2004, au titre de l'année 2004 par les transporteurs de marchandises. Cette mesure a été mise en œuvre courant décembre. Une aide exceptionnelle de l'Etat a été prévue à cet effet.</p> <p>La CNBA a, de son côté, procédé à un remboursement de trois dixièmes de la taxe CNBA payée par les entreprises artisanales de transport de marchandises au 30 novembre 2004, au titre de l'année 2004.</p>	
Organisation du transport fluvial	
<p><i>Les Services navigation ont également été informés de ce dispositif.</i></p>	<p>Les entreprises rencontrant des difficultés de trésorerie importantes ont été informées de la possibilité de déposer des dossiers de demandes d'étalement de charges auprès des CODEFI (comités départementaux d'examen des problèmes de financement des entreprises), par l'intermédiaire des directions régionales de l'équipement. <i>Les premiers résultats relatifs au suivi du dispositif ne font état d'aucun dépôt de dossiers par des transporteurs fluviaux</i></p>

4.3.3. mesures législatives prises en 2004 et 2005

4.3.3.1. mesures prises dans le cadre de la loi du 9 août 2004 relative au soutien à la consommation et à l'investissement

Il s'agit de mesures d'ordre général pouvant aussi intéresser le secteur de la batellerie.

1. article 11 sur les dégrèvements de taxe professionnelle

L'article 11 de la loi prévoit que "la cotisation de taxe professionnelle établie au titre des années 2005, 2006 et 2007 fait l'objet d'un dégrèvement pour sa part assise sur la valeur locative des immobilisations corporelles qui, à la date de leur création ou de leur première acquisition, intervenue entre le 1er janvier 2004 et le 30 juin 2005 inclus, sont éligibles aux dispositions de l'article 39 A."

"Le montant total des dégrèvements accordés à un contribuable en application du présent article et de l'article 1647 C quinquies ne peut excéder 76 225 000 EUR."

2. article 13 sur les exonérations de plus-values

L'article 13 de la loi prévoit l'insertion d'un article 238 quaterdecies ainsi rédigé :

« Art. 238 quaterdecies. - I. - **Les plus-values soumises au régime des articles 39 duodecies à 39 quindecies et réalisées dans le cadre d'une activité commerciale, industrielle, artisanale ou libérale sont exonérées** lorsque les conditions suivantes sont simultanément satisfaites :

1° Le cédant est soit :

- a) **Une entreprise dont les résultats sont soumis à l'impôt sur le revenu ;**
- b) Un organisme sans but lucratif ;
- c) Une collectivité territoriale ou un établissement public de coopération intercommunale ou l'un de leurs établissements publics ;
- d) Une société dont le capital est entièrement libéré et détenu de manière continue, pour 75 % au moins, par des personnes physiques ou par des sociétés dont le capital est détenu, pour 75 % au moins, par des personnes physiques ;

2° La cession est réalisée à titre onéreux et porte sur une branche complète d'activité ;

3° **La valeur des éléments de cette branche complète d'activité servant d'assiette aux droits d'enregistrement exigibles en application des articles 719, 720 ou 724 n'excède pas 300 000€.**

II. - Par dérogation aux dispositions du I, les plus-values réalisées à l'occasion de la cession de biens immobiliers bâtis ou non bâtis, compris, le cas échéant, dans la branche complète d'activité cédée, demeurent imposables dans les conditions de droit commun.

III. - Les dispositions des I et II s'appliquent aux cessions intervenues entre le 16 juin 2004 et le 31 décembre 2005."

Pour cette mesure, la valeur totale de la branche d'activité sert d'assiette alors que pour la mesure du 1er août 2003 modifiant l'article 151 septies du CGI, il s'agissait de la plus-value sur la vente de l'actif (bateau).

Ces deux mesures prises relatives aux plus-values professionnelles pourraient faire l'objet d'aménagement dans le cadre de la loi de finances rectificative pour 2005.

3. articles 14 et 16 sur les exonérations de droits d'enregistrement

Il s'agit d'exonération de droits d'enregistrement : l'article 4 concerne la part "Etat" et l'article 16 la part "collectivités locales".

L'article 14 prévoit l'insertion de l'article suivant dans le code des impôts :

"Art. 724 bis. - Pour les mutations mentionnées à l'article 238 quaterdecies, et réalisées entre le 16 juin 2004 et le 31 décembre 2005, le droit dû en application du tarif prévu à l'article 719 est réduit à 0 %, à condition que l'acquéreur s'engage lors de l'acquisition à maintenir la même activité pendant une durée minimale de cinq ans à compter de la date de cette acquisition."

L'article 16 prévoit l'insertion d'un article 1595 bis A et d'un article 1365 septies de sorte que : " Chaque collectivité territoriale peut, sur délibération, exonérer des taxes prévues aux 3° et 4° du 1 de l'article 1584 et aux 3° et 4° de l'article 1595 les mutations mentionnées à l'article 724 bis réalisées entre le 16 juin 2004 et le 31 décembre 2005."

4.3.3.2. loi de finances rectificative pour 2004 du 30 décembre 2004

L'article 39 de cette loi a modifié le taux de taxation des plus-values à long terme qui passe de 19 à 15% pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2005.

4.3.3.3. loi de finances pour 2005 du 30 décembre 2004 : mesure sur la taxe professionnelle

L'article 29 de cette loi (n° 2004-1484) a modifié le I de l'article 1647 C du CGI comme suit: (mesure déjà citée plus haut dans le §4.3.2.)

La cotisation de taxe professionnelle des entreprises qui disposent pour les besoins de leur activité :

- a) de véhicules routiers à moteur destinés au transport de marchandises et dont le poids total autorisé en charge est égal ou supérieur à 7,5 tonnes (1) ;
- b) de véhicules tracteurs routiers dont le poids total roulant est égal ou supérieur à 7,5 tonnes (1) ;
- c) d'autocars dont le nombre de places assises, hors strapontins est égal ou supérieur à quarante ;
- d) **de bateaux de marchandises et de passagers affectés à la navigation intérieure (1),**

fait l'objet, pour les impositions établies au titre de 2004, d'un dégrèvement d'un montant de 244€ par véhicule ou par bateau et, pour les impositions établies à compter de 2005, d'un dégrèvement d'un montant de 366€ par véhicule ou par bateau.

Cette mesure s'applique à compter des impositions établies au titre de 2004.

4.3.3.4. mesures prises dans le cadre de la loi du 2 août 2005 en faveur des petites et moyennes entreprises

1. article 6 I sur les exonérations de droits de mutations en cas d'affectation des donations à l'acquisition d'une entreprise

Cet article facilite les transferts de propriété. Il insère l'article 790 A bis dans le CGI ainsi rédigé :

" I. - Les dons de sommes d'argent consentis en pleine propriété à un enfant, un petit-enfant, un arrière-petit-enfant ou, à défaut d'une telle descendance, un neveu ou une nièce, sont exonérés de droits de mutation à titre gratuit dans la limite de 30 000 euros si les conditions suivantes sont réunies :

a) **Les sommes sont affectées** avant la fin de la deuxième année suivant la date du transfert soit **à la souscription au capital initial d'une société répondant à la définition des petites et moyennes entreprises** figurant à l'annexe I au règlement (CE) n° 70/2001 de la Commission, du 12 janvier 2001, concernant l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides d'Etat en faveur des petites et moyennes entreprises, modifié par le règlement (CE) n° 364/2004, du 25 février 2004, **soit à l'acquisition de biens meubles ou immeubles affectés à l'exploitation d'une entreprise individuelle répondant à cette définition ;**

b) **Le donataire exerce son activité professionnelle principale dans la société ou l'entreprise pendant une période de cinq ans** à compter de l'affectation des sommes mentionnées au a ;

c) L'activité de la société ou de l'entreprise est industrielle, commerciale, artisanale, agricole ou libérale pendant la période mentionnée au b.

Le donataire ne peut bénéficier du dispositif qu'une seule fois par donateur.

2. article 17 sur la qualification professionnelle

L'article 17 de cette loi apporte des éléments de souplesse en matière de qualification lorsque le chef d'entreprise cesse son exploitation :

" Le II de l'article 16 de la loi n° 96-603 du 5 juillet 1996 relative au développement et à la promotion du commerce et de l'artisanat est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque les conditions d'exercice de l'activité déterminées au I sont remplies uniquement par le chef d'entreprise et que celui-ci cesse l'exploitation de l'entreprise, les dispositions relatives à la qualification professionnelle exigée pour les activités prévues au I ne sont pas applicables, pendant une période de trois ans à compter de la cessation d'exploitation, aux activités exercées par le conjoint de ce chef d'entreprise appelé à assurer la continuité de l'exploitation, sous réserve qu'il relève d'un des statuts mentionnés à l'article L. 121-4 du code de commerce depuis au moins trois années et qu'il s'engage dans une démarche de validation des acquis de son expérience conformément au I de l'article L. 335-5 du code de l'éducation. »

3. articles 24 et 25 sur le tutorat

Les articles 24 et 25 de cette loi prévoient la mise en place d'un système de tutorat en cas de cession d'entreprise. (voir plus de détails dans la partie sur le social et la formation § 3.2.4.3.)

Les autres mesures de cette loi concernent le statut des conjoints (voir dans la partie sur le social et la formation dans le chapitre sur les conditions de travail des conjoints de bateliers statut) et le cabotage (voir dans la même partie sur les conditions de détachement)

4.3.4. projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports

Ainsi qu'il était mentionné au début de ce chapitre 4, le Sénat vient d'adopter, en première lecture, dans le cadre du projet de loi relatif à la sécurité et au développement des transports, une mesure permettant aux transporteurs fluviaux de répercuter les variations des charges de carburant sur les prix des prestations de transport. Cette disposition ainsi que l'ensemble du projet de loi seront prochainement examinés, en première lecture, par l'Assemblée Nationale.

4.4.aides au transport fluvial

rappel : Le transport fluvial peut bénéficier d'aides non spécifiques à ce mode (Marco Polo accordées par l'Union Européenne ou nationales accordées au titre du transport combiné). Il peut aussi bénéficier d'aides spécifiques à divers niveaux tels que celles du programme en faveur du transport fluvial de l'Etat, l'aide aux embranchements de VNF, ou les aides du PAP, ou de l'aide prévue dans l'accord CEREO.

4.4.1.aides non spécifiques au transport fluvial

4.4.1.1. aides européennes dans le cadre du programme Marco Polo

(source : DGMT – Mme Fleiszbein)

Eléments de rappel : Les actions Marco Polo font intervenir **des partenaires d'au moins deux États différents**, avec pour objectif le transfert du transport international de fret par route vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure. Cela représente 12 milliards de tonnes-kilomètres par an.

1. Situation actuelle

Le programme Marco Polo comprend les trois grands axes ci-dessous qui sont ceux du programme 2004 –2007. D'autres axes seront intégrés dans le cadre du programme "Marco Polo II" renouvelé pour la période 2007- 2013 (les textes définitifs ne sont pas encore sortis) :

l'aide aux actions de transfert modal

en vue du transfert immédiat d'une partie importante du trafic du mode routier vers d'autres modes de transport moins engorgés. Les créations de service étant risquées (coefficient de

remplissage entre 70 et 90% nécessaire pour rester rentables), les coûts de création d'un nouveau service peuvent être cofinancés à hauteur de 30%.

l'aide aux actions a effet catalyseur

en vue de surmonter les obstacles structurels sur le marché grâce à la mise en place de services concrets novateurs et de changer la manière dont l'activité de transport est organisée en Europe (exemple : création d'autoroutes maritimes ou de services internationaux de fret ferroviaire de qualité, gérés au moyen d'un guichet unique). Ces actions devraient modifier la manière de pratiquer le transport de fret non routier et d'exploiter les réseaux trans-européens de transport ou les corridors paneuropéens. Le montant maximal de l'aide est de 35%.

l'aide aux actions de mise en commun des connaissances pour stimuler les comportements de coopération sur le marché de la logistique du fret

en vue d'améliorer l'esprit de coopération, le partage du savoir-faire et le développement des connaissances dans le domaine logistique. Les entreprises de transport doivent envisager leurs activités dans une optique de réseau intermodal afin de faire face à la fragmentation du marché et à la pression commerciale intense exercée par le fret routier. Le montant maximal est de 50%.

Pour 2003, 13 projets ont été retenus dont deux concernent très directement la France : le projet PORTNED entre le Portugal et les Pays-Bas et le projet EUCON entre l'Irlande et les ports de Rotterdam, Anvers et le Havre. Pour 2004, les projets sont en cours de négociation.

2. Le programme Marco polo II 2007-2013

La proposition pour un programme "Marco Polo II" renouvelé (2007- 2013) ne change fondamentalement la nature et les procédures du programme. Les trois types d'actions actuelles – transfert modal, effet catalyseur, apprentissage en commun – sont maintenus avec les mêmes conditions de base en matière de financement et exigences, comme dans le programme actuel. Il y a cependant deux nouvelles caractéristiques avec l'introduction de nouvelles actions "Autoroutes de la Mer" et "Evitement du Transport".

Par ailleurs, le programme doté de 740 M€ ne concernera pas seulement les 25 Etats-membres de l'Union européenne mais s'élargira aux pays-tiers voisins des Etats-membres. La Commission estime qu'1 € de subvention accordée à Marco Polo générera 6 € de bénéfice social et environnemental.

Les taux et les durées des aides seraient également modifiés. Les textes finaux sont en cours d'élaboration. Plus précisément, des amendements ont été apportés par le parlement au texte de la Commission, en particulier sur le transport fluvial et sur les seuils.

4.4.1.2. aides nationales au transport combiné

En France, deux dispositifs complémentaires visent à inciter les transporteurs de marchandises à recourir au transport combiné : les aides d'Etat à l'exploitation des lignes de

transport combiné, les aides de l'ADEME à la décision et à l'investissement en matériel permettant le transport combiné.

Ces aides n'ont pas été modifiées depuis la rédaction du rapport du groupe "charges et prix", elles sont reprises ici de façon succincte.

1. aides de l'Etat à l'exploitation de services réguliers de transport combiné de marchandises alternatif au mode routier

Le nouveau système d'aide d'exploitation approuvé par la Commission européenne le 30 avril 2003 pour la période 2003-2007, couvre avec un taux unique les trois modes alternatifs à la route : ferroviaire, fluvial et maritime. L'aide est versée directement aux opérateurs européens de transport combiné offrant un service régulier entre deux terminaux ou ports métropolitains ou, sous certaines conditions, en import-export, en utilisant une alternative à un transport routier en France. Le montant de l'aide vise à alléger le surcoût de l'intermodalité et est proportionnel au nombre de transbordements des unités de transport, pleines et vides.

En 2004, le montant de l'aide est passé de 15 € à 12€ par transbordement et de 7,5 € à 6€ par passage en point nodal. Le montant total de l'ensemble des subventions publiques d'exploitations reçues par le bénéficiaire pour chaque service de transport combiné aidé est limité à 30% des coûts de transport, hors coûts de pré- et/ou post-acheminement routier.

En 2004, les aides se sont élevées à 18 M€ environ. Le nombre d'opérateurs ayant demandé l'aide a été de l'ordre de 20 dont 17 éligibles. Les aides ont concerné essentiellement le mode ferroviaire (15,15 M€ soit 85% environ du total), et le mode fluvial (2,6 M€ soit 15% du total pour 7 opérations), sachant que pour le maritime, elles se sont élevées à 0,037 M€.

2. les aides de l'ADEME

Ces aides n'ont pas changé depuis la rédaction du rapport "charges et prix" et sont reprises ici pour mémoire. (source : ADEME)

Type d'aides	bénéficiaires	objet	enjeux	Taux et assiette
aides à la décision	transporteurs ou aux chargeurs	réalisation d'études de faisabilité du passage au transport combiné rail-route ou route-fluvial, ou bien préalablement au lancement de nouvelles lignes de transport maritime courte distance	comporter une évaluation des enjeux de l'opération en termes d'émissions de CO2	Taux : 50% Assiette : coût des études plafonné à 75 000 € ; plafond : 100 000 € sur 3 ans
aides à l'investissement	transporteurs, loueurs de matériels et opérateurs de transport combiné, chargeurs	acquisition de matériel neuf dédié au combiné rail-route ou fleuve-route	engagements sur un volume de trafic en transport combiné pour limiter les émissions	25% pour accéder à la technicité et 20 % pour développer l'utilisation ; limite de 100 € par tonne de carbone évitée sur 5 ans; plafond des investissements: 1M€.
aides aux opérations de transfert modal	Transporteurs Opérateurs de transport combiné, chargeurs : entreprises	premières applications opérationnelles en vraie grandeur de nouvelles technologies, de nouveaux procédés ou systèmes innovants et économes		taux de référence de 30 % ; taux plafond de 40 % (taux supérieur à 30 % applicable en dehors du secteur concurrentiel, ou si PME, pour conformité avec des règles

	industrielles ou commerciales	issus de la R&D ou transférés vers un nouveau secteur.		d'encadrement communautaire dans le domaine de l'environnement (dont maîtrise de l'énergie). Assiette: surcoût HT de l'investissement plafonné à 5M€
aides aux opérations exemplaires de transfert modal	idem	créer rapidement des références nationales et régionales dans le domaine de la maîtrise de l'énergie et du développement durable, avec le souci d'engendrer un réel effet d'entraînement.	- diffuser des technologies ou des pratiques nouvelles - ouvrir un marché aux techniques d'URE performantes - remédier aux obstacles freinant la diffusion effective de technologies matures.	taux de référence 20% pouvant être porté à 30% Assiette : surcoût HT d'investissement plafonné à 1 M€

3. aide au financement d'études relatives au potentiel de fret transférable d'une région

A la liste du tableau ci-dessus, il faut ajouter l'aide accordée par l'ADEME aux régions et aux établissements publics à compétence régionale, et aux CRCI, de 50% du coût des études (aide plafonnée à 150 000 €) visant à identifier le potentiel de fret transférable de la route vers les modes ferroviaire ou fluvial, ou vers les transports combinés, menées à l'échelle régionale.

4.4.2. aides spécifiques au mode fluvial

4.4.2.1. plan d'aide aux transporteurs 2004-2007

(source : DGMT – Mme Saccoccio)

Ce plan d'aides a été définitivement approuvé par la Commission européenne le 8 septembre 2004. Le budget s'élève à près de 15M€ dont 4 apportés par l'Etat et complété pour l'essentiel par Voies navigables de France, ainsi que par la CNBA à hauteur de 300 000€. Le plan poursuit un double objectif :

- moderniser la flotte et améliorer sa capacité à répondre aux besoins des industriels et des chargeurs
- promouvoir et renouveler la profession de transporteur fluvial.

Les mesures sont récapitulées dans les tableaux suivants :

mesures destinées à la modernisation de la flotte

mesures		Type de travaux	intensité de l'aide	Plafond
aide aux adaptations techniques de la flotte		Structure du bateau, d'équipement, de gouverne ou pour l'accueil d'apprenti	30% de l'investissement	40 000€/bateau/an jusqu'à 150 000€ si investissements pour basculement de trafics spécifiques vers la voie d'eau en répondant aux <u>trois critères cumulatifs suivants</u> : répondre à la problématique spécifique d'un chargeur identifié, constituer un flux nouveau pour la voie navigable et concerner la logistique de marchandises dangereuses ou de produits encore non transportés par voie navigable ou constituer une innovation technique ou logistique.
Aides aux économies d'énergie et à la réduction des émissions de polluants		acquisition et installation d'équipements (moteur, récupérateur d'eaux usées) pour économies d'énergie et réduction d'émissions	40 % des investissements	40 000€/bateau/an après réalisation d'un diagnostic dont le coût est supporté à 50% par l'ADEME
aide au perfectionnement technologique de la flotte et du transport par voie navigable	R&D	études de conception	50%	75 000€ par projet
		construction prototype	20%	15 000€ par projet
	Intégration des NTIC	acquisition d'ordinateurs et outils de transmission	50%	15 000€ par bateau et par plan
renouvellement de la flotte		accompagnement de la construction neuve	30% du surcoût	300 000€ par unité et par plan

mesures destinées à promouvoir la profession et à la renouveler

aide à la formation continue (cf. aussi dans le chapitre sur la formation)	Formation continue des salariés et chefs d'entreprises : prévention des accidents, apprentissage outils NTIC, gestion	50% coûts formation	10 personnes par an et par société avec un plafond de 1 000€ par personne
aide à la transmission de bateaux du parc français à des nouveaux entrepreneurs	Vente d'un bateau à un repreneur de moins de 35 ans, ou à un nouvel entrant dans la profession ou à un salarié créant son entreprises	43€/TPL si prix de vente < ou = 152 €/TPL	Intensité maximale 30 % et limitée à 46 000€

4.4.2.2. autres aides au transport fluvial

1. aide aux embranchements fluviaux de VNF

voir dans rapport initial de l'ONTF sur les "charges et les prix" dans lequel les modalités de cette aide avaient été détaillées (source : VNF Mme Baruet)

Pour mémoire :

L'aide est accordée aux entreprises (chargeurs, transporteurs, etc...) et aux gestionnaires de plate-formes multimodales (ports) qui effectuent des investissements (en infrastructures ou superstructures de transbordement) avec engagement dans le cadre d'une convention avec VNF sur du trafic nouveau. L'aide dépend, au-delà des critères administratifs, de critères tels que la disponibilité des crédits, le type de marchandises concernées et les autres aides susceptibles d'être accordées aux investissements envisagés.

Le montant de l'aide s'appuie sur la sélection du plus faible des deux critères suivants :

- x fois le tonnage moyen nouveau (x étant une valeur en € résultant de l'application d'un coefficient déterminé en fonction de la durée d'engagement de trafic et de la distance de transport)
- 25 % du montant hors taxes de l'investissement

Le versement d'effectue selon les cas : en une fois au moment de la mise en service, en deux fois (à la réalisation de 50 % de l'investissement et à la mise en service), annuellement au prorata du trafic effectif.

2. aides du Port Autonome de Paris

(source : "Les aides au transport fluvial de marchandises" PAP 2005)

- aide à l'embranchement fluvial pour les ports privés

L'aide est accordée sur des investissements portuaires permettant un développement du trafic fluvial dans les ports privés dans le cadre d'une convention signée avec le PAP. Elle peut se cumuler avec l'aide aux embranchements de VNF.

Si le trafic prévu n'est pas réalisé, l'entreprise doit payer des indemnités équivalentes aux droits de port qu'elle aurait payés si le trafic avait été effectué et cela pendant 10 ans.

Le montant de l'aide correspond à la plus petite valeur entre : 50 % du montant de l'investissement et le tonnage total sur 10 ans multiplié par les droits de port à la tonne.

- ristourne sur les redevances

Elle est proportionnelle au trafic fluvial réalisé et au montant de la redevance. Le calcul est effectué selon la formule $(T/2N)*PR$; T est le trafic réalisé l'année précédente, N est le trafic (en tonne) de référence pour la marchandise concernée fixée par le PAP (par exemple : 40t/m²/an pour les granulats et le béton) ; PR est la partie ristournable de la redevance en € (75% dans le cas général) ; la ristourne ne peut être supérieure à PR.

3. aide dans le cadre du partenariat VNF/ONIC

Il convient de mentionner le lancement d'un appel à projets commun VNF/ONIC en juin 2005, pour le développement du trafic fluvial des céréales, des oléagineux et des protéagineux. Le programme est doté d'un budget global de 1 M€. Les projets bénéficient d'une aide sur les investissements à hauteur de 15% de l'ONIC dans la limite de 60 000€ et, en outre, d'une contribution complémentaire de VNF pouvant atteindre 25% de l'assiette retenue (ces aides ne sont pas cumulables avec les aides aux embranchements fluviaux de VNF).

Les entreprises peuvent ainsi bénéficier, au titre de l'aide CEREO 2005, d'une subvention pouvant atteindre 40 % des travaux en fonction des engagements d'augmentation de trafic.

Les opérations éligibles sont, par ordre de priorité : les structures de transbordement et de manutention, les infrastructures à créer ou à améliorer et, le cas échéant, pour la partie ONIC, des investissements dans des bâtiments de stockage ou dans du matériel mobile de manutention, indispensables en logistique fluviale.

5. approche européenne

5.1. évolution récente des textes et de la réglementation au niveau européen et international

Dans ce paragraphe ne seront examinés que les aspects qui n'ont pas été étudiés dans les différents chapitres thématiques du présent document.

5.1.1. Au niveau international

La Convention de Budapest du 3 octobre 2000 relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), a été ratifiée par la Croatie, la Hongrie, la Roumanie, la Suisse et le Luxembourg et est entrée en vigueur le 1er avril 2005. Cette convention s'applique à tout contrat de transport selon lequel le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés dans deux Etats différents dont au moins l'un est un Etat partie à la convention. Son champ d'application demeurera cependant limité dans la mesure où des pays tels que la France, la Belgique, les Pays-Bas ou l'Allemagne, qui l'avaient signée en 2000, ne l'ont toujours pas ratifiée.

Les Pays-Bas et l'Allemagne seraient à la fin du processus de ratification. Pour ce qui concerne la France, M.Goulard alors secrétaire d'Etat aux transports et à la mer avait annoncé lors de la clôture du congrès de l'IVR (assureurs fluviaux)³ en mai 2005, le lancement du processus de ratification. Ce processus est désormais engagé et est actuellement conduit par le ministère des affaires étrangères.

³ International Association for the representation of the mutual interests of the inland shipping and the insurance and for keeping the register of inland vessels in Europe.

5.1.2. Au niveau européen

5.1.2.1. communication de la Commission européenne

source : DGMT/DTMRF/TMF3 M. Mathieu

Le 14 septembre 2005, la commission européenne a présenté aux Etats Membres, lors d'une réunion à Bruxelles, un projet de communication sur la navigation intérieure dont l'objet est de proposer un programme d'action pour la période 2006-2013 destiné à promouvoir et développer le transport par la voie d'eau qui demeure largement sous utilisé dans l'Union européenne.

Pour l'essentiel, cette communication a été bien perçue car elle marque l'intérêt de la commission pour la voie d'eau..

Les mesures envisagées sont regroupées sous 6 grands thèmes :

1) Créer des conditions favorables pour des services

Il s'agit essentiellement de favoriser l'accès aux capitaux pour les entreprises du secteur fluvial, d'établir des règles relatives aux subventions, aides diverses et dispositifs fiscaux, et d'améliorer le cadre administratif et réglementaire du secteur.

Les Etats membres se sont retrouvés sur l'idée de faciliter l'accès au capital, notamment pour les petites entreprises ainsi que sur la nécessaire réflexion relative aux règles concernant les aides d'Etat (application de la règle dit « des minimis » au secteur fluvial).

La commission a souligné l'intérêt à unifier les règles applicables à la navigation fluviale.

2) Stimuler la modernisation de la flotte et l'innovation

Les Etats membres n'ont pu que soutenir l'idée de moderniser une flotte souvent vieillissante et insuffisamment performante. La question du financement et donc des aides d'Etat se retrouve naturellement dans ce point.

3) Promouvoir l'emploi et la qualification professionnelle

Il est apparu nécessaire à tous de rendre plus attrayante cette profession et d'améliorer le cadre institutionnel des formations comme cela existe dans les autres secteurs du transport (routier, aérien).

4) Améliorer l'image et la coopération

L'idée de promouvoir le transport par voie navigable a été bien accueillie. Ce type de transport, peu consommateur d'énergie et relativement respectueux de l'environnement, doit être soutenu par des campagnes de promotion. L'exemple positif des agences chargées du développement aux Pays-Bas, en l'Autriche et en France (agence de développement VNF) a notamment été souligné.

5) Réaliser une infrastructure adéquate

Plusieurs Etats membres ont souligné les problèmes d'engorgement du réseau fluvial européen. Cette question, pourtant essentielle, se heurte toutefois aux problèmes de financement des infrastructures. A cet égard, les crédits communautaires accordés à la voie d'eau (1,5% du budget alloué aux transports) restent largement insuffisants. De la même façon, les possibilités nationales de financement semblent être assez mesurées dans la plupart des pays qui accordent l'essentiel de leurs crédits d'investissement à la route et au rail. Par ailleurs la Commission a proposé la mise en place d'un coordonnateur au niveau européen.

6) Améliorer le cadre institutionnel

La Commission propose de concentrer les ressources disponibles, notamment celles présentes dans les différentes commissions fluviales européennes (Rhin, Danube) au sein d'une agence communautaire spécifique qui, en sus d'établir des normes techniques (mécanisme similaire aux autres Agences déjà constituées pour les autres modes), aurait également un rôle de promotion et de développement de la voie d'eau communautaire.

La Commission voit plusieurs avantages à la création d'une telle Agence telle que la prise de décision législative à la majorité qualifiée au lieu du fonctionnement à l'unanimité des commissions actuelles, et un intérêt pour une large majorité des Etats Membres car 18 Etats Membres sur 25 possèdent des voies navigables et 3 autres Etats Membres (Grèce, Chypre, Malte) possèdent une flotte fluvio-maritime importante.

La Commission estime que compte tenu de l'organisation actuelle et de la multiplicité des réunions d'experts dans les différentes commissions réunies, les frais équivalents de fonctionnement de l'Agence ne seraient pas supérieurs.

En tout état de cause, la Commission n'exclut aucune option à l'heure actuelle. En cas d'absence d'agence communautaire, elle envisage notamment une adhésion aux diverses commissions fluviales. Elle s'est engagée à examiner l'ensemble des solutions pouvant être mises en œuvre pour améliorer le cadre institutionnel.

Calendrier prévisionnel

La Commission souhaiterait adopter cette communication d'ici à la fin de l'année pour un examen au Conseil sous présidence autrichienne et en vue du Conseil des Ministres informel du mois de mars 2006. Entre temps, dès janvier 2006, certaines propositions devraient pouvoir être examinées en groupe « Transports ».

5.1.2.2. les systèmes d'information fluviaux

source : DGMT (M.Vidal)

Il existait différents systèmes nationaux autonomes plus ou moins élaborés pour satisfaire différents objectifs tels que la transmission d'information aux autorités sur la cargaison et les lieux de chargement/déchargement par Internet, l'information en temps réel du positionnement et de la localisation des navires par satellite, et les cartes électroniques de navigation.

Il fallait donc essayer de disposer d'outils modernes d'information harmonisés.

C'est l'objet de la directive 2005/44/CE relative aux systèmes d'information fluviaux (SIF) qui a été publiée au journal officiel de l'Union européenne le 30 septembre dernier.

Elle établit le cadre du déploiement et de l'utilisation de services d'information fluviale (SIF) harmonisés au sein de l'UE afin de soutenir le développement du transport fluvial.

Son champ d'application couvre les voies de classe IV (et reliées à des voies de classe IV) ainsi que les ports situés sur ces voies navigables.

Elle fournit un cadre basé sur les nouvelles technologies pour l'établissement et le développement ultérieur des exigences, spécifications et conditions techniques permettant d'assurer des services d'information (SIF) harmonisés, inter-opérables et ouverts sur les voies navigables communautaires.

Ces nouvelles technologies, basées sur l'utilisation d'outils informatiques embarqués, vont :

- permettre une meilleure planification et gestion du trafic et des opérations de transport ;
- améliorer ainsi l'efficacité du transport fluvial ;
- favoriser le respect de l'environnement
- accroître la sécurité et le contrôle des marchandises ;
- faciliter les interfaces avec les autres modes de transport.

Concrètement, les transporteurs disposeront dans leur bateau, par le biais de leur matériel informatique :

- d'un dispositif de visualisation de cartes électroniques du réseau (cartes ECDIS intérieur) ;
- d'un dispositif de notification électronique des navires ;
- d'un dispositif d'avis à la batellerie électronique ;
- de systèmes de repérage et de suivi des navires, permettant une meilleure gestion de la marchandise transportée.
- un équipement compatible pour l'utilisation des SIF.

La Commission est chargée de l'établissement et du développement ultérieur des exigences, spécifications et conditions techniques. Elle est assistée par un comité, celui institué pour la reconnaissance réciproque des certificats de conduite.

Les orientations et spécifications techniques seront établies au cours de l'année 2006 selon le calendrier suivant :

- au plus tard le 20 juin 2006 pour les orientations SIF
- au plus tard le 20 octobre 2006 pour les spécifications techniques concernant l'ECDIS intérieur
- au plus tard le 20 décembre 2006 concernant les systèmes de repérage et de suivi des navires

Les Etats-membres devront prendre les mesures satisfaisant les exigences définies pour la mise en oeuvre des SIF au plus tard 30 jours après l'entrée en vigueur des orientations et spécifications techniques pour leur entrée en vigueur le jour suivant la publication des textes.

La transposition de la directive est à réaliser au plus tard le 20 octobre 2007.

5.2. statistiques comparatives avec les pays voisins

Ce chapitre mériterait d'être complétée par d'autres statistiques en particulier sur les activités par pavillon.

5.2.1 en termes de réseau

pour mémoire car les données ont peu évoluées

en km	1970	1980	1990	1995	2000
Allemagne	6808	6697	6669	6663	6754
Belgique	1553	1510	1513	1531	1529
France	7433	6568	6197	5962	5789
Pays-Bas	5599	4843	5046	5046	5046
UE à 15	31748	30030	28882	28329	29978

5.2.2 en termes de flotte

flotte (source : panorama des transports (Eurostat))

en unités	1970	1980	1990	1995	2000 *
Allemagne	6038	4464	3230	3637	3142
Belgique	5092	3107	1871	1608	1236
France	5790	4254	2514	1687	1389
Pays-Bas	9885	6966	6864	5511	5523
UE à 15	30483	21714	17795	16006	14892

* année 1999 pour la Belgique et l'Allemagne et le total UE

en unités	1970	1980	1990	1995	2000 *
Allemagne	2200	732	1566	1290	1197
Belgique	455	190	167	173	149
France	1591	1211	768	749	681
Pays-Bas	nc	nc	3783	3440	2862
UE à 15	6544	4785	7261	6589	5909

* année 1999 pour la Belgique et l'Allemagne et le total UE

5.2.3 en termes d'activité

5.2.3.1. évolution du trafic tous modes dans les pays de l'UE à 15

évolution du trafic par mode pour l'ensemble de l'UE à 15 hors transport maritime de 1970 à 2002

trafic exprimé en milliards de tk					
	route	rail	voie d'eau	oléoducs	total
1970	489	282	103	64	938
1980	720	290	106	85	1 201
1990	976	255	107	70	1 409
1995	1 124	222	115	82	1 543
2000	1 319	250	128	85	1 782
2001	1 344	241	126	87	1 798
2002	1 376	236	125	85	1 821
taux d'évolution globale 1970-2002	+ 181 %	- 17 %	+ 22 %	+ 33 %	+ 94 %
taux d'évolution moyen annuel 1970-2002	3%	-0,6%	0,6%	0,9%	2,1%
taux d'évolution 01/00	1,9%	-3,4%	-1,1%	1,6%	0,9%
taux d'évolution 02/01	2,4%	-2,2%	-0,9%	-2,4%	1,3%

évolution des parts modales pour l'ensemble de l'UE à 15 hors transport maritime de 1970 à 2002

parts modales	route	rail	voie d'eau	oléoducs	total
1970	52,1%	30,1%	10,9%	6,8%	100%
1980	60,0%	24,1%	8,8%	7,1%	100%
1990	69,3%	18,1%	7,6%	5,0%	100%
1995	72,9%	14,4%	7,4%	5,3%	100%
2000	74,0%	14,0%	7,2%	4,8%	100%
2001	74,7%	13,4%	7,0%	4,8%	100%
2002	75,5%	12,9%	6,9%	4,6%	100%

5.2.3.2. évolution du trafic par mode en France et dans les pays voisins

1. Allemagne

exprimé en t-km	route	rail	voie d'eau	oléoducs	total
1980	168,3	121,3	51,4	14,3	355,3
1990	221,8	101,7	54,8	13,3	391,6
1995	279,7	69,5	64	16,6	429,8
2000	346,3	76,8	66,5	15,0	504,6
2001	353,0	74,5	64,8	15,8	508,1
2002	349,3	72,4	64,2	15,2	501,1
taux d'évolution globale 1980-2000 en %	105,8%	-36,7%	29,4%	5,1%	42,0%
taux d'évolution moyen annuel 1980-2000 en %	3,7%	-2,3%	1,3%	0,2%	1,8%
taux d'évolution 01/00	1,9%	-3,0%	-2,6%	5,1%	0,7%
taux d'évolution 02/01	-1,0%	-2,8%	-1,0%	-3,8%	-1,4%

parts modales en 1980	47,4%	34,1%	14,5%	4,0%	100%
parts modales en 2000	68,6%	15,2%	13,2%	3,0%	100%
parts modales en 2002	69,7%	14,4%	12,8%	3,0%	100%

2. Belgique

exprimé en t-km	route	rail	voie d'eau	oléoducs	total
1980	16,5	8,0	5,9	1,8	32,2
1990	25,0	8,4	5,4	1,0	39,8
1995	34,6	7,3	5,8	1,4	49,1
2000	38,4	7,7	7,2	1,6	54,9
2001	40,0	7,1	7,7	1,6	56,3
2002	39,6	7,3	8,1	1,6	56,6
taux d'évolution globale 1980-2000 en %	132,7%	-4,6%	22,4%	-10,0%	70,3%
taux d'évolution moyen annuel 1980-2000 en %	4,3%	-0,2%	1,0%	-0,5%	2,7%
taux d'évolution 01/00	4,2%	-7,7%	6,1%	-1,2%	2,6%
taux d'évolution 02/01	-1,0%	3,1%	5,4%	0,0%	0,4%

parts modales en 1980	51,2%	24,9%	18,3%	5,6%	100%
parts modales en 2000	69,9%	14,0%	13,1%	3,0%	100%
parts modales en 2002	70,0%	12,9%	14,3%	2,8%	100%

3. France*

exprimé en t-km	route	rail	voie d'eau	oléoducs	total
1980	165,7	68,8	10,9	34,6	280,0
1990	193,9	50,7	7,6	19,6	271,8
1995	227,1	48,1	6,6	22,3	304,1
2000	266,5	55,4	9,1	21,7	352,6
2001	273,7	50,4	8,3	21,2	353,6
2002	277,2	50,0	8,3	20,7	356,2
taux d'évolution globale 1980-2000 en %	60,8%	-19,6%	-16,4%	-37,4%	25,9%
taux d'évolution moyen annuel 1980-2000 en %	2,4%	-1,1%	-0,9%	-2,3%	1,2%
taux d'évolution 01/00	2,7%	-8,9%	-9,0%	-2,2%	0,3%
taux d'évolution 02/01	1,3%	-0,7%	-0,2%	-2,4%	0,7%

parts modales en 1980	59,2%	24,6%	3,9%	12,4%	100%
parts modales en 2000	75,6%	15,7%	2,6%	6,1%	100%
parts modales en 2002	77,8%	14,0%	2,3%	5,8%	100%

*Les données sont différentes de celles du paragraphe 2.1 dans lequel les chiffres de trafic étaient hors transit rhénan. C'est pourquoi, l'évolution du trafic constatée n'est pas la même ici que dans le tableau du paragraphe 2.1 où elle était positive en moyenne depuis 1997.

4. Pays-Bas

exprimé en t-km	route	rail	voie d'eau	oléoducs	total
1980	23,2	3,47	33,5	5,04	65,21
1990	31,8	3,07	35,66	4,87	75,4
1995	42,2	3,1	35,46	5,28	86,04
2000	43,1	4,61	41,27	5,9	94,88
2001	42,5	4,3	41,8	5,8	94,4
2002	41,4	4,0	40,8	6,0	92,2
taux d'évolution globale 1980-2000 en %	85,8%	32,9%	23,2%	17,1%	45,5%
taux d'évolution moyen annuel 1980-2000 en %	3,1%	1,4%	1,0%	0,8%	1,9%
taux d'évolution 01/00	-1,4%	-6,9%	1,2%	-1,7%	-0,6%
taux d'évolution 02/01	-2,6%	-6,1%	-2,3%	3,4%	-2,2%

parts modales en 1980	35,6%	5,3%	51,4%	7,7%	100%
parts modales en 2000	45,4%	4,9%	43,5%	6,2%	100%
parts modales en 2002	44,9%	4,4%	44,2%	6,5%	100%

En conclusion, la première observation est la part importante prise par le mode routier dans les quatre pays et la France détient la première place puisque la part du routier y est d'environ 80%. La part du routier y était déjà la plus forte en 1980 avec près de 60% du total.

La seconde caractéristique est la chute de la part du ferroviaire dans les quatre pays depuis 1980 excepté aux Pays-Bas mais la part du fer était déjà très faible en 1980 dans ce pays. Le trafic ferroviaire a même baissé dans l'absolu depuis 1980 dans ces pays sauf aux Pays-Bas. Enfin, la part du fluvial a diminué dans les quatre pays par rapport à 1980. A l'inverse des trois autres pays, la France est le seul où le trafic fluvial a baissé dans l'absolu depuis 1980. Mais, depuis 97, le trafic hors transit rhénan y a significativement augmenté (cf. §2.1)

Eléments de conclusion

Dans un nouveau contexte marqué par une nouvelle étape de décentralisation, par la mise en place du réseau magistral, par la signature, le 16 novembre 2004, du contrat d'objectifs et de moyens Etat-VNF pour la période 2005-2008, celle des contrats de progrès (entre le port de Marseille, CNR et VNF en juillet 2002 et entre les ensembles portuaires du Havre, de Rouen, de Paris et de VNF en novembre 2003), et plus récemment par le partenariat VNF-ONIC pour un appel à projets, on constate une évolution favorable sur tous les aspects du transport fluvial avec :

I – Dans le domaine des infrastructures

1. les décisions, au niveau national, concernant Seine-Nord et l'écluse de Port 2000, ainsi que quelques avancées concernant Saône-Moselle, et, au niveau européen, l'intégration du projet Seine-Escaut dont le tronçon central est constitué du côté français par le projet Seine-Nord-Europe dans le futur réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) ;
2. les montants des investissements en hausse significative passant de 126 M€ en 2004 à 170 M€ en 2005 pour VNF tandis que les dépenses de fonctionnement passent de 88,6 M€ à 111 M€ entre ces deux mêmes années en augmentation respectivement de 35 et 25%.

II – Dans le domaine de la flotte

Après des années de réduction de la flotte certes voulue car de nombreux bateaux étaient trop anciens (plan vieux pour neuf européen et plan économique et social français), désormais l'heure est à la progression puisque le nombre de bateaux est passé de 1871 en 2000 à 1894 en 2003. Mais, à certaines périodes ou sur certains marchés, l'offre de cale est insuffisante. Des mesures ont été prises pour faciliter les travaux de reconstruction ou pour investir dans de nouveaux bateaux. Il convient très certainement de faire un effort important pour disposer d'une flotte moderne au regard d'une activité qui a déjà pris et doit continuer à s'adapter à un mode de fonctionnement et d'organisation du XXIème siècle.

III – En matière d'activité du secteur

Le trafic a évolué de façon positive depuis 1998, année qui a marqué un retournement de tendance à la hausse du trafic (+28% entre 1997 et 2004). Dans le même temps, les effectifs, après deux décennies globalement à la baisse se sont accrus au cours de ces dernières certes grâce au secteur des passagers au départ mais aussi depuis 2002 dans le secteur des marchandises qui a vu leur nombre passer de 1613 en 2001 à 1735 en 2002 et 1937 en 2003.

Pour ce qui est du trafic, la tendance à la hausse se poursuit au cours du premier semestre 2005 puisque VNF, dans son bulletin de la lettre économique d'octobre 2005 affiche une hausse de 17,1% entre le 1^{er} semestre 2004 et le 1^{er} semestre 2005. Cette évolution favorable a permis aux ports intérieurs de connaître des progressions de trafic, ce qui ne peut être qu'un atout en matière d'emplois directs et induits au niveau local. Par ailleurs, les partenariats avec les ports maritimes ont permis d'améliorer la position du transport fluvial en pré et post-acheminement.

IV – Dans le domaine de la formation

1. En matière de formation initiale, la suppression de la section "navigation intérieure" au lycée Jean Monnet de Lille est un élément négatif, mais dans le même temps, les effectifs sont en progression dans les deux autres établissements préparant au CAP.
2. Deux avancées notables sont à mentionner : la mise en place en juin 2003 de la mention complémentaire permettant aux titulaires du CAP ou BEP d'avoir une formation rémunérée pour préparer l'attestation de capacité professionnelle et pouvoir naviguer. Par ailleurs, la formation supérieure mise en place en 2003 et qui donne une image différente du secteur trouve désormais son rythme de croisière.
3. Il convient de mentionner la modification du décret du 23 juillet 1991 pour se conformer aux dispositions de la directive 96-50 qui a conduit à la mise en place d'un seul certificat de capacité permettant d'accéder à l'ensemble du réseau européen de voies navigables excepté le Rhin. Des attestations spéciales sont prévues notamment pour la conduite de bateaux de commerce au radar et, des certificats spécifiques pour naviguer sur les voies non reliées aux voies d'eau européennes. Reste en attente, la reconnaissance mutuelle des certificats de capacité européens et rhénans et l'harmonisation des permis de navigation des bateaux entre ceux permettant de naviguer en France et ceux permettant de naviguer sur le Rhin.
4. Reste également la poursuite des travaux pour une meilleure reconnaissance des diplômes entre Etats-membres et pour l'harmonisation des conditions d'accès à la profession de transporteur fluvial ainsi que des profils de formation.
5. Enfin, il faut noter, parmi les mesures d'ordre général récemment prises par les pouvoirs publics, certaines d'entre elles susceptibles d'intéresser le secteur fluvial telles que les fonds d'assurance - formation et le tutorat par la loi du 2 août 2005 sur les PME (articles 24 et 25 et article 2)

V – En matière sociale

1. La directive 2000/34 qui avait élargi le champ d'application de la directive 93/104 aux secteurs qui en avaient été exclus dont les transports a été transposée par ordonnance du 12 novembre, celle-ci ayant été ratifiée par la loi du 20 juillet 2005. Elle fixe pour les seuls salariés des prescriptions minimales en matière d'aménagement du temps de travail concernant notamment les périodes de repos journalier, les temps de pause, le repos hebdomadaire, la durée maximale hebdomadaire de travail, le travail de nuit, le travail posté et le rythme de travail.
2. Il convient aussi de mentionner les récentes dispositions prises sur les conditions de travail du personnel en détachement et l'encadrement du cabotage fluvial qui ne doit pas dépasser 90 jours consécutifs sur une période d'une année. (loi PME du 2 août 2005)

La loi donne une définition précise du "détachement transnational de travailleurs" pour lesquels les employeurs mentionnés sont alors soumis aux dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche d'activité établies en France, en matière de législation du travail.

Sur le cabotage, un point important est à mentionner. Le Sénat vient d'adopter en première lecture un texte complétant l'article 93 de la loi de 2005 sur les PME et limitant à 135 jours la durée maximale du cabotage fluvial sur 12 mois. Le texte doit maintenant être examiné par l'Assemblée Nationale.

3. Enfin, un nouveau système de retraite a été mis en place au 1^{er} janvier 2004. Il donne des droits aux titulaires comme par le passé mais pas pour son conjoint de façon spécifique. La loi n° 2005-882 a rendu obligatoire le choix d'un statut pour les conjoints de bateliers. Ceci conduit à devoir verser des droits en fonction du statut. Mais, dès avant cette disposition, des mesures avaient été prises pour l'année 2005 en faveur des conjoints de bateliers ayant choisi de s'affilier à un régime de retraite comme conjoint collaborateur pour leur permettre de racheter des trimestres de cotisations, l'Etat prenant en charge une partie des montants à payer. Une convention a été signée en ce sens entre l'Etat et la caisse nationale ORGANIC. La mesure au titre de 2005 vient d'être étendue aux conjoints collaborateurs ayant plus de 20 ans d'activité. L'aide de l'Etat devrait se poursuivre sur l'année 2006.

VI – En matière de charges, de prix et de mesures économiques

1. L'indice des prix du SES, après avoir connu une période de hausse entre fin 2000 et au cours du premier semestre 2001, s'est stabilisé jusqu'en fin 2003. Il a, par la suite, enregistré deux pics, l'un de forte amplitude en fin 2003 et début 2004 et le second de moindre importance en fin 2004. Les évolutions sont très liées aux variations du marché de façon plus marquée sur le trafic international plus ouvert à la concurrence.
2. en matière de charges, une étude a été lancée dans le cadre de l'ONTF, par la DGMT pour mieux appréhender les coûts d'un bateau de type Freycinet pour le transport par vrac secs. Cette étude était souhaitée par la CNBA. C'est une avancée importante pour les acteurs du secteur que de pouvoir appréhender les coûts dans une certaine transparence et éviter des ambiguïtés éventuelles. Outre la grille d'analyse des coûts qui est fournie, l'étude essaie de repérer les postes sur lesquels des gains de productivité sont possibles et propose des mesures visant à effectuer ces gains de productivité, améliorer l'image de la batellerie et lui donner une image de modernité en facilitant l'achat de bateaux notamment par des bonifications d'intérêt plutôt que des aides à l'investissement pour leur construction, en organisant la profession de façon plus structurée (par des regroupements) et en ayant une réflexion globale sur la filière.
3. Il ne faut pas oublier toutes les aides accordées au niveau européen (Marco Polo) ou national par l'Etat, par VNF ou par les ports (port autonome de Paris notamment). Il faut signaler le plan d'aides français approuvé par la Commission européenne et en particulier l'aide pour la construction de bateaux neufs et celle pour la transmission de bateaux à de jeunes repreneurs.
4. Enfin, le Sénat a adopté en première lecture dans le cadre du projet de loi sur la sécurité et le développement des transports une mesure devant permettre aux transporteurs fluviaux de répercuter les variations de prix du carburant sur les prestations de transport. Le projet de loi vient d'être transmis à l'Assemblée Nationale pour première lecture. Cette mesure est attendue par les transporteurs fluviaux.

VII – Au niveau international et européen

La Convention de Budapest du 3 octobre 2000 relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), est entrée en vigueur le 1er avril 2005. Les Pays-Bas et l'Allemagne seraient à la fin du processus de ratification. Pour ce qui concerne la France, le processus de ratification est désormais engagé sous l'égide du ministère des affaires étrangères.

Enfin, Le 14 septembre 2005, la commission européenne a présenté aux Etats Membres, lors d'une réunion à Bruxelles, un projet de communication sur la navigation intérieure dont l'objet est de proposer un programme d'action pour la période 2006-2013 destiné à promouvoir et développer le transport par la voie d'eau qui demeure largement sous utilisé dans l'Union européenne.

La Commission souhaiterait adopter cette communication d'ici à la fin de l'année pour un examen au Conseil sous présidence autrichienne et en vue du Conseil des Ministres informel du mois de mars 2006. Entre temps, dès janvier 2006, cette proposition devrait pouvoir être examinée en groupe "Transports".

On voit bien que le secteur est en expansion : l'activité du transport fluvial et, dans le même temps, celle des ports se porte bien. Parallèlement, des mesures ont été prises sur les plans économique, fiscal, social, accompagnant l'évolution du secteur au niveau national. Des avancées ont été faites aussi au niveau international et européen.

Bien évidemment, cette expansion ne peut se faire que dans la limite de ce que peut permettre la géographie physique du pays et des bassins. Mais, ce mode de transport est sur une pente vertueuse qui peut laisser espérer pour un plus long terme d'autres perspectives notamment en matière d'investissements en infrastructure. Sans voir si loin, il importe de continuer à accompagner cette évolution qui reste fragile en adoptant des mesures venant la soutenir en matière de formation pour l'entrée de nouveaux candidats dans les professions fluviales et en matière d'investissement dans la flotte pour que le transport fluvial ait définitivement une image moderne et efficace tout en gardant ses valeurs traditionnelles.

Pour ce qui est du présent observatoire, il pourrait continuer à apporter sa contribution aux travaux notamment en poursuivant l'observation partagée entre tous les acteurs et d'approfondir la connaissance du transport fluvial, en particulier sur les marchés, et les filières de produits sur lesquels le transport fluvial a des perspectives d'évolution dans l'avenir.