



éditorial

Tenir à sa langue !

La convention de Bâle, signée en 2000 par tous les pays européens, dispose qu'en matière de transport fluvial, la langue applicable aux règles de circulation dans chaque pays est la langue du pays. Respectée à la lettre par les Hollandais, cette obligation est évidemment un frein pour les bateliers français, dont très peu parlent le batave.

Ce frein serait peu de chose s'il était réciproque, si les Hollandais non-francophones ne pouvaient donc circuler chez nous. Mais ce n'est pas ce qui se passe. Car la France, bonne fille au grand cœur, n'applique pas la règle de Bâle et accepte que chacun utilise ses voies d'eau, sans se soucier de l'idiome qu'il parle.

De même pour l'accès aux zones portuaires du Havre ou de Fos : un examen spécial de patron pilote est demandé aux nationaux, mais il n'est pas exigé des étrangers.

Ces petits exemples, choisis parmi beaucoup d'autres, montrent comment notre pays fait souvent du protectionnisme à l'envers : non seulement il ne favorise pas nos marins nationaux, mais tout au contraire, il encourage les autres à venir nous prendre des parts de marché. En ouvrant ainsi ses frontières à la concurrence étrangère, la France accepte qu'elles soient fermées à ses propres nationaux ! Comment, dans ces conditions, pourrait-elle prétendre au développement de son économie fluviale ?

Michel Dourlent,
Président de la CNBA

Une idée de question écrite

M. ou Mme..., Sénateur, Député de... attire l'attention de Madame le Ministre de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, sur la nécessité de mettre en phase le réseau navigable français avec les objectifs de développement du transport fluvial.

En effet, les navigants français déplorent bien souvent l'état d'entretien des voies navigables, en décalage complet avec celui de leurs partenaires néerlandais, qu'il s'agisse du réseau à grand gabarit ou du réseau "Freycinet", qui s'envase peu à peu, limitant le tonnage transportable et de ce fait la compétitivité des transports. Les bateliers français s'interrogent également sur le plan global de développement du réseau (élargissement des voies, nouvelles voies), au-delà des projet Seine Nord Europe et Saône-Moselle, dont l'idée court depuis bien longtemps.

Alors que le "Grenelle de l'environnement" s'est donné pour ambition de faire passer la part modale du non-routier et du non-aérien de 14 % à 25 % à échéance 2022, le Parlementaire souhaiterait connaître les grandes lignes du plan de restauration et de modernisation du réseau français qui permettra d'atteindre cet objectif.

À Europe commune, concurrence égale !



Qui compare avec attention le contexte économique dans lequel naviguent nos marins français avec celui de leurs collègues néerlandais (30% du trafic fluvial européen, contre 4% pour la France), sera surpris de voir comment les règles de concurrence entre eux sont faussées. Règles fiscales d'abord, singulièrement la taxation des plus-values, qui, d'un côté, encourage la modernisation de la flotte et de l'autre, la pénalise. Moyens de financement, ensuite, les dispositifs financiers privés et les soutiens publics à l'investissement étant nettement plus développés à l'étranger qu'en France. Règles techniques, souvent plus contraignantes en France qu'à l'étranger : les Néerlandais limitent – au moins en temps de crise – l'interdiction de surcharge des bateaux alors que cette interdiction reste rigoureuse en France. Règles administratives enfin, parfois plus contraignantes à l'égard des bateliers français qu'envers nos amis étrangers, comme dans le cas de l'accès aux zones portuaires évoqué plus haut.

Si l'on ajoute à cela une insuffisance chronique d'investissements publics dans l'entretien et la modernisation du réseau français, on conçoit que nos confrères allemands, belges et néerlandais soient mieux armés que nous pour s'imposer sur le marché européen du transport fluvial.

La justice et l'intelligence économique voudraient qu'en partageant l'Europe, on en partage aussi les règles et que les pouvoirs publics fassent tout pour favoriser la compétitivité des marins français...