

Rapport d'analyse et de propositions sur la libéralisation du transport fluvial

Rapporteur : Claude HOSSARD
Ingénieur général des ponts et chaussées

Décembre 1998

Par note du 19 juin 1998, le directeur des transports terrestres a demandé au conseil général des ponts et chaussées de diligenter une mission sur la libéralisation du transport fluvial. Pour donner suite à cette demande, un groupe de travail a été constitué sous ma présidence, réunissant des représentants de la chambre nationale de la batellerie artisanale, de Voies navigables de France, du Comité des armateurs fluviaux, de la Chambre syndicale nationale des courtiers de fret fluviaux, de l'Association des utilisateurs de transport de fret et de l'Association française des ports intérieurs. Le groupe de travail a également auditionné des transporteurs fluviaux (artisans ou coopératives). Sa mission était de proposer des mesures permettant de préparer et d'accompagner dans les meilleures conditions la prochaine libéralisation du transport fluvial.

1. La situation actuelle

- En France, la loi du 12 juillet 1994 relative à l'exploitation commerciale des voies navigables a maintenu, pour une période de six années au plus, l'obligation de passage par un bureau d'affrètement des contrats de voyage simple et de voyages multiples, procédure communément appelée "tour de rôle" ;
- Aux Pays-Bas d'abord, puis en Belgique, la décision a été prise d'abandonner toute obligation de passage au tour de rôle dès les 1^{er} décembre 1998, procédure communément appelée "libéralisation du transport fluvial" ;
- En France, la pratique du tour de rôle concerne très prioritairement les artisans bateliers et ce sont donc ceux-là qui sont les plus concernés par sa disparition complète (plusieurs types de trafics ayant déjà été dispensés du passage au tour de rôle comme l'autorise la loi du 12 juillet 1994) sachant que la directive européenne 96/75/CE du 19 novembre 1996 impose comme date butoir pour cette disparition complète le 1^{er} janvier 2000. A titre d'illustration, le tableau ci-joint donne l'état des trafics dispensés du tour de rôle au 1^{er} janvier 1997. Rapportée au trafic total sur le réseau français (y compris Rhin et Moselle et transports privés et spécialisés), la part de trafic qui reste soumise au tour de rôle est de 23,90 % si l'on raisonne en tonnes x km, et de 13,68 % si l'on raisonne en tonnes (chiffres 1997). Les céréales représentent plus de la moitié de ces chiffres (13,94 % en tonnes x km, et 6,86 % en tonnes) ;

- D'ores et déjà, les prix de transport offerts au tour de rôle ne sont plus administrés au sens plein du terme, mais sont plutôt discutés et appréciés par référence aux barèmes sous le contrôle de VNF ; il n'en demeure pas moins que pour ces trafics, il n'y a pas de liberté de choix pour les chargeurs quant aux transporteurs ;

- Pour certains chargeurs, et notamment les céréaliers, le tour de rôle permet de disposer à tout moment d'une "cale de réserve" mobilisable à des prix de transport connus à l'avance, ce qui est appréciable pour des trafics très sujets à des mouvements spéculatifs ;

- Le degré de préparation, à l'heure actuelle, des transporteurs français à la disparition du tour de rôle au 1^{er} janvier 2000 paraît encore limité, à l'exception, bien entendu, de ceux qui ont déjà choisi de travailler hors tour de rôle : pas de constitutions de groupements, pas d'évolution identifiable des comportements, notamment vers un savoir-faire de négociation ;

- Quelques chiffres sont intéressants à noter pour apprécier l'imbrication des transporteurs français, belges et néerlandais dans le trafic import-export français (chiffres 1997 - source VNF) :

- en tonnes x kilomètres, la part de trafic import-export hors Rhin et Moselle assurée par des artisans français est de 19,61 % si l'on se limite au réseau français. Celle des transporteurs belges est de 49,89 % et celle des transporteurs néerlandais est de 20,74 % ;
- si l'on prend en compte la totalité du réseau parcouru par le trafic import-export, toujours hors Rhin et Moselle, ces chiffres passent respectivement à 18,70 % ; 43,24 % et 26,78 % ;
- ces chiffres illustrent le déséquilibre qui existe entre les transporteurs belges et néerlandais et les artisans français, même si pour ceux-ci la situation est plus satisfaisante pour ce qui concerne le trafic intérieur (mais les volumes de trafics concernés sont évidemment beaucoup plus faibles).

2. Les conséquences de la disparition complète du tour de rôle

- A très court terme, comment pourra s'organiser l'accès des artisans français aux marchés belges et néerlandais après la disparition du tour de rôle en Belgique et aux Pays-Bas ? C'est-à-dire, comment les artisans français faisant de l'exportation ou du cabotage en Belgique et aux Pays-Bas pourront-ils trouver des frets de retour ? Au sein du groupe de travail, il a été dit que ceci pourrait être obtenu via les courtiers, qui pour la plupart font partie d'entreprises multinationales, ou via des accords de réciprocité entre groupements français et groupements belges et néerlandais. Mais ceci reste à démontrer, d'autant plus que la coexistence de deux systèmes différents, en France d'une part, en Belgique et aux Pays-Bas d'autre part, à compter du 1^{er} décembre 1998 peut poser problème, certains transporteurs belges et néerlandais pouvant considérer que l'obligation de passage au tour de rôle en France constitue une contrainte inacceptable.

- D'une manière plus générale, pour les artisans français, la disparition complète du

tour de rôle pourra poser trois problèmes :

- des transporteurs, qui jusqu'à présent s'interdisaient, de fait, d'intervenir sur les trafics soumis au tour de rôle (et notamment les céréales), se considéreront comme libres de s'y positionner, avec donc un risque de pertes de parts de marchés pour les artisans ;
- certains chargeurs pourront être tentés d'exercer une pression à la baisse sur les prix de transport ;
- face à cette situation nouvelle, un certain nombre d'artisans bateliers non préparés à ce changement, auront du mal à négocier directement avec les courtiers ou les chargeurs, habitués qu'ils étaient au système du tour de rôle. Il importe donc de faciliter et d'encourager fortement la constitution de groupements dotés d'une structure permettant d'assurer cette fonction commerciale ;

- Pour les chargeurs, la disparition complète du tour de rôle ne peut poser éventuellement problème que pour les céréaliers, qui sont habitués, grâce au tour de rôle, à disposer d'une cale de réserve et de prix de transport stables ;

- Pour les courtiers, la disparition complète du tour de rôle n'entraîne pas de modification de leur fonction actuelle. On peut imaginer cependant que certains des artisans qui recourent actuellement au tour de rôle, traitent directement avec les chargeurs après sa disparition, mais ceci sera vraisemblablement très marginal, pour les raisons évoquées ci-dessus.

3. Les mesures à prendre pour préparer et accompagner la disparition complète du tour de rôle

En préambule, il faut indiquer que la question d'une éventuelle anticipation de la date butoir du 1^{er} janvier 2000 pour la disparition complète du tour de rôle a été évoquée. Sur ce sujet, le groupe de travail a enregistré une très forte hostilité de la CNBA à toute anticipation, et, a contrario, le souhait très net d'une anticipation, exprimé par les chargeurs et VNF, ainsi que le souhait exprimé en faveur de l'anticipation par les compagnies de navigation.

Cela étant, s'il apparaissait que la coexistence d'un système complètement libéralisé en Belgique et aux Pays-Bas et d'un système seulement partiellement libéralisé en France pose problème, la question pourrait être réévoquée. C'est en particulier la crainte qu'a exprimée le port de Dunkerque, très inquiet des risques de détournements de trafics vers les ports belges et hollandais du fait d'une baisse éventuelle non confirmée à ce jour des coûts du transport fluvial engendrée par la libéralisation.

Des mesures de préparation et d'accompagnement doivent, en tout état de cause, être mises en œuvre dès maintenant, compte-tenu du court délai qui nous sépare de cette échéance. A fortiori, si des éléments nouveaux conduisaient à l'anticiper, la question deviendrait évidemment encore plus pressante.

La méthode proposée pour atteindre cet objectif, est de passer par la signature d'un contrat entre les trois principaux acteurs concernés : la CNBA, VNF et l'Etat.

Ce contrat qui pourrait prendre la dénomination de "Contrat de modernisation du transport fluvial" manifesterait de manière concrète la volonté des trois partenaires de ne pas attendre passivement la libéralisation, mais, bien au contraire, de s'en servir pour relancer le transport fluvial.

Conclu dans un premier temps pour 1999, mais bien sûr reconductible, le contrat de modernisation devra donc définir les engagements réciproques des partenaires, à la fois en termes de contenu et de calendrier.

Il pourrait être articulé autour de trois axes :

a) Préparation à l'organisation du marché dans le contexte de la libéralisation en Belgique et aux Pays-Bas ;

- engagement de VNF d'attribuer des aides à la constitution de groupements dans le nouveau dispositif adopté par le conseil d'administration de VNF du 9 juillet 1998, avec de la part de la CNBA, une incitation au dépôt des demandes avant le 1^{er} juin 1999, pour que ces aides soient effectivement utilisées avant la libéralisation ;
- application aux trafics vers la Belgique et les Pays-Bas de l'une des dispositions de la loi du 12 juillet 1994 prévoyant que les prix à l'export sont d'ores et déjà librement débattus, avec en contrepartie, la suppression par VNF du péage "canal du Nord" et la réintégration du canal du Nord dans le réseau soumis au tarif de péage grand gabarit (voir fiche ci-jointe de VNF) ;

b) Modernisation

- attribution en 1999 d'une aide au départ à la retraite des artisans bateliers, mais sans prime de déchirage pour tenir compte du fait que l'assainissement de la cale est maintenant considérée comme suffisant et de l'arrêt de l'action communautaire de déchirage ;
- engagement de VNF de continuer à attribuer les aides à la modernisation telles qu'elles viennent d'être revalorisées ;
- engagement conjoint de VNF et de la CNBA de mettre en place des dispositifs d'amélioration de l'accès au financement des investissements de la batellerie artisanale sur la base de dispositifs de cautionnement et de leasing, d'ici le 1^{er} juillet 1999 (voir fiche ci-jointe de VNF) ;
- engagement conjoint de VNF et de la CNBA d'élaborer avant le 1^{er} juillet 1999 un programme de remise à niveau et de formation pouvant être proposé aux bateliers en fonction des conditions d'exercice de leur activité ;
- engagement de VNF d'attribuer des aides supplémentaires aux groupements pratiquant le "tutorat" des jeunes entrant dans la profession du transport fluvial qui auraient pu bénéficier des aides financières évoquées ci-dessus (voir fiche ci-jointe de VNF) ;
- engagement de VNF et de constituer dès le 1^{er} janvier 2000 des "Maisons du transport fluvial" lieux d'échanges professionnels, lieux d'information et lieux d'ouverture à la nécessité de formation, et engagement conjoint de VNF et de la CNBA de mettre en place une structure d'animation partagée de ces lieux

c) Régulation

- engagement de l'Etat de renforcer son rôle de régulateur d'un marché libéralisé en participant à un observatoire du transport fluvial, portant notamment sur les problèmes économiques, à mettre en place par VNF avant le 1^{er} janvier 2000, avec la participation de la CNBA ;
- engagement de l'Etat, toujours dans le souci de mieux jouer son rôle de régulateur, de publier en 1999 le décret "Sanctions" à prendre en application de la loi du 12 juillet 1994.
- engagement de l'Etat de modification de la loi du 12 juillet 1994 avant la fin 1999;

Le suivi des engagements ainsi pris par les trois partenaires du contrat de modernisation, ainsi que de son prolongement au-delà de 1999, pourrait être assuré par le groupe de travail constitué sur ce thème de la libéralisation du transport fluvial.

Les maisons du transport fluvial

En raison de la fermeture des bureaux d'affrètement, il semble nécessaire de maintenir des lieux de rencontre, lieux d'accueil des organisations nouvelles naissantes de la profession - type CATF - et lieu d'animation par les acteurs de la filière au plus près du terrain.

Le nombre de ces "maisons du transport fluvial" pourraient correspondre aux principaux centres d'affrètement aujourd'hui constatés à proximité des sites de stationnement équipés.

L'implantation de cinq centres pourrait être décidée après consultation des partenaires intéressés - bateliers et courtiers - et leur aménagement financé par Voies navigables de France sur le volet économique du plan d'accompagnement.

Les fonctions de ces maisons seraient évolutives et pourraient être, à court terme, les suivantes :

- **lieux d'échanges professionnels** entre les parties prenantes aux contrats de transport chargeurs, courtiers et transporteurs. Cet échange serait facilité par la mise à disposition de bureaux de passage et d'une salle de réunions.

La rencontre offre-demande serait organisée au travers d'une communication permanente et interactive dans des bureaux de passage équipés à cet effet, sur les supports informatiques - type Internet.

- **lieux d'information** permanents sur l'ensemble des sujets concernant l'activité du transport en général et fluvial en particulier et l'exercice de la profession de transporteur fluvial.

Ces lieux d'information pourraient être gérés par des agents VNF qui auront pour mission de rechercher, présenter, commenter et expliciter ces informations dans une perspective de service public en privilégiant les interventions extérieures

seules à même d'ouvrir la profession sur son environnement.

Ces informations pourraient concerner, au premier chef, l'état du réseau, les projets industriels, du marché, les évolutions réglementaires, les services disponibles, les aides financières ou techniques...

- **lieux d'ouverture à la nécessité de formation** enfin puisque toutes les études mettent en évidence les besoins du secteur.

Les programmes de formation ne peuvent être élaborés qu'en fonction des caractéristiques de la profession et, notamment, des exigences induites par son itinérance.

Il s'agit davantage de procéder à l'échange d'expériences, débats, explicitations et approfondissement à partir du questionnement de la profession.

Les champs d'investigation sont bien sûr très vastes depuis la remise à niveau, l'apprentissage de l'informatique ou des langues étrangères, le droit social ou des affaires, la comptabilité à la fiscalité, etc...

De ces échanges, devrait naître d'une part des changements immédiats de comportement du fait, par exemple, de la prise de conscience de certaines réalités occultées par les pratiques anciennes ; d'autre part, des besoins de formations individuelles ou par petits groupes demandés par les intéressés seront ainsi mieux garantis quant à leur résultat.

Il s'agit d'un véritable projet à monter avec la profession qui doit être de nature à mobiliser la CNBA directement intéressée à l'animation de cette politique.

- **lieu de convivialité** : enfin les transporteurs doivent retrouver, dans ces lieux, des espaces de rencontre destinés à reconstituer, entre eux, les relations personnelles qu'autorisait, dans le passé, la fréquentation des bureaux d'affrètement.

Il s'agit de retrouver des lieux de rendez-vous avec l'ensemble des prestataires de service, partenaires de la profession, assureurs, assistants sociaux, aumôniers, écrivains publics... mais aussi agents des commissions de surveillance ou de VNF pour l'ensemble des relations qui les concernent (permis de navigation, péages, aides à l'adaptation technique).

La prise en compte de cette dernière dimension doit faciliter le choix de la dénomination de ces lieux "maison du transport fluvial".

Il s'agit de constituer des lieux de centres d'initiatives locales, bâtis sur le principe des ruches d'entreprises dotées d'une structure d'animation partagée, VNF-profession, susceptible de faire appel à un réseau de compétences extérieures pour assurer l'appui nécessaire à la structuration de nouvelles formes d'organisation de la profession.

Amélioration de l'accès au financement

des investissements de la batellerie artisanale

L'accroissement du nombre de demandes d'aides de la batellerie, consécutif aux récentes mesures d'augmentation des taux d'aides versées au titre de l'adaptation technique des bateaux dans le cadre du volet économique du Plan Economique et Social, et les difficultés ressenties par les jeunes bateliers titulaires de l'attestation de capacité professionnelle pour accéder à une première installation, mettent en évidence que le financement de l'investissement pose un véritable problème à la batellerie française.

Le financement d'une première acquisition représente, en effet, selon le tonnage de l'unité, de 300 000 F à 1MF, dont les jeunes, désireux de créer leur entreprise de transport fluvial, ne disposent pas.

La mobilisation d'un crédit bancaire classique leur est également difficile puisqu'ils ne disposent ni d'apport personnel, ni de cautionnement qui permettrait de garantir le prêteur.

Cette difficulté est, du reste, également ressentie par les professionnels plus âgés, désireux de moderniser leur entreprise en procédant soit à des travaux sur leur matériel souvent ancien, soit à l'acquisition d'une nouvelle unité. (Il est d'usage de considérer que l'acquisition d'un matériel d'occasion en bon état représente environ 2 500 F par tonne de port en lourd pour les bateaux de 1 000 tonnes et plus).

Il apparaît donc nécessaire de rechercher, par le biais de méthodes modernes de financement, une solution permettant de faciliter aux bateliers le financement de leur développement.

Deux solutions nous semblent possibles :

* **le cautionnement** : En remplacement de la SCMBA, il peut être recherché l'abondement par du capital d'origine "fluviale" d'un fonds de cautionnement existant adossé à un secteur d'activité plus large.

Les contacts pris auprès d'un organisme de caution ont confirmé cette possibilité.

La CNBA devrait pouvoir être à l'initiative de cet abondement.

* **le leasing** : les contacts pris avec les opérateurs financiers spécialistes de ce moyen moderne de financement (Crédit Lyonnais, Caisse d'Epargne) ont confirmé qu'il était possible de financer en crédit bail du matériel d'occasion.

Il est clair, néanmoins, que l'équilibre du montage tient à la garantie du maintien de la valeur résiduelle du bien, ce qui destine, plus traditionnellement, ce mode de financement aux matériels neufs.

L'adaptation du système de financement de bateaux d'occasion repose, d'une part, sur le fait que la durée de vie d'une coque est largement supérieure aux durées prises en compte dans les emprunts bancaires classiques, et qu'elle conserve une

valeur technique bien au-delà de l'amortissement des prêts.

D'autre part, l'octroi des aides aux adaptations techniques par VNF permet de garantir l'accroissement de la valeur du bien en cours de financement.

Il reste à examiner dans quelles conditions le versement par VNF de cette aide aux travaux de modernisation - qui peut représenter, rappelons-le, 50 % du montant des travaux - peut rester acquis à un batelier en situation d'acquisition par crédit bail.

Les contacts noués avec les opérateurs de crédit-bail permettent d'envisager des solutions.

Tutorat

Les conditions d'accès des jeunes bateliers à la profession ont notablement évolué ces dernières années notamment à la suite de l'instauration de l'attestation de capacité professionnelle en 1992.

Des dispositifs spécifiques d'aides aux jeunes ont été mis en place dans le cadre du Plan Economique et Social et concernent, en particulier, un soutien financier au suivi des formations préparatoires à l'examen à l'issue duquel cette attestation est délivrée.

Néanmoins, les traditionnelles difficultés d'accès à la profession tenant à la création de l'entreprise demeurent.

La crainte est ainsi maintes fois exprimée de voir se tarir le recrutement de jeunes susceptibles à tout le moins d'équilibrer les trente ou quarante départs en retraite constatés chaque année, et au mieux de provoquer un nécessaire renouveau de la profession.

Il est ainsi nécessaire de faciliter l'installation de jeunes et une série de mesures a été arrêtée par VNF dans le cadre du Plan Economique et Social 1998 qui a consisté à améliorer le taux de subvention des adaptations techniques réalisées sur leurs bateaux en portant ce taux à 50 %.

Parallèlement, une amélioration de l'accès au financement en recourant au crédit bail est recherchée par la contractualisation d'accords avec des établissements financiers spécialistes de ce mode de financement des investissements.

Une troisième voie est recherchée qui s'inscrirait dans la double perspective de faciliter l'installation des jeunes et de dynamiser l'émergence de groupements.

Il s'agirait de mettre en place un système de "tutorat" via les groupements qui permettrait à une jeune entreprise de se voir garantir des conditions d'accueil dans un groupement, grâce à un soutien accru de VNF.

Celui-ci pourrait prendre la forme du versement d'une aide spécifique de 30 000 F complémentaires pour l'adhésion à un groupement d'un jeune de moins de 35 ans

en situation de première installation.

Cette aide s'analyse davantage comme un soutien à la création d'entreprise assuré dans d'autres secteurs d'activité, et son financement pourrait vraisemblablement être recherché dans les mêmes conditions.

Par ailleurs, elle pourrait être associée à un ajustement des seuils pris en compte pour la constitution de groupement destiné à rendre plus attractive la procédure d'adhésion.

En contre partie, le jeune batelier bénéficierait de la part du groupement d'un engagement d'assistance particulière portant notamment sur les conseils d'exploitation, l'implication sur des trafics particuliers, la formation, le soutien à l'investissement...

Un contrat tripartite - "contrat jeune" - entre le groupement, la jeune entreprise et VNF, permettrait d'assurer à la nouvelle entreprise le maximum de sécurité pour son démarrage en contrepartie de certains engagements du chef d'entreprise (desserte de trafics moins recherchés par les aînés, notamment dans les secteurs traditionnellement déficitaires en cale ; suivi de formation complémentaire ...).

Une telle idée de "contrat jeune" qui devra mobiliser également le parrainage de la profession elle-même, impliquée, par exemple, dans l'élaboration des programmes de formation professionnelle adéquats, a vocation, non seulement à faciliter l'insertion professionnelle des jeunes, mais aussi à dynamiser le fonctionnement des groupements en fondant la relève de leurs dirigeants.

Libéralisation et trafic export

La libéralisation anticipée de l'affrètement en Belgique et aux Pays-Bas pose la question de l'application réciproque d'une pareille mesure en France.

Cette question prend une acuité particulière sur les trafics à l'exportation, puisque les études statistiques ont montré l'implication, déjà très importante, de ces bateliers étrangers sur les trafics Nord-Sud français.

On rappelle qu'en tonnes, hors Rhin et Moselle, la part réalisée par les artisans français sur les trafics import-export (1,57 MT en 1997) est largement inférieure à celle réalisée par les étrangers (6,02 MT en 1997) et notamment par les belges (4,00 MT en 1997).

Par ailleurs, d'autres recherches statistiques ont mis en évidence la faiblesse des trafics entre bassins en France.

L'analyse présentée au Comité du Transport par Voies Navigables laissait, en effet, apparaître qu'en tonnes l'essentiel du trafic réalisé sur le territoire national (hors Rhin et Moselle) l'était à l'intérieur des bassins fermés.

Pour l'année 1997, les chiffres sont les suivants :

Trafic intérieur en MT (22 MT en 1997) :

dont intérieur

| | |
|-------------------|------|
| au bassin du Nord | 1,4 |
| de la Seine | 14,0 |
| du Rhône | 3,2 |
| autres bassins | 2,1 |
| s/total | 20,7 |

dont

| | |
|-----------------------|------|
| Nord-Sud inter bassin | 0,3 |
| Sud-Nord inter bassin | 0,77 |
| s/total | 1,07 |

dont Est-Ouest inter bassin 0,23

Exportations (total 4,11 MT en 1997)_dont pour les régions "sensibles"

| | Belgique | Pays-Bas | Allemagne | Autres | Total |
|-----------------------|----------|----------|-----------|--------|-------|
| DR Lille | 0,52 | 0,28 | 0,04 | - | 0,84 |
| DR Paris-Nevers-Rouen | 0,63 | 0,40 | 0,03 | - | 1,06 |

Importations (total 4,66 MT en 1997)_dont pour les régions "sensibles"

| | Belgique | Pays-Bas | Allemagne | Autres | Total |
|-----------------------|----------|----------|-----------|--------|-------|
| DR Lille | 1,7 | 0,58 | 0,43 | - | 2,73 |
| DR Paris-Nevers-Rouen | 0,48 | 0,15 | 0,28 | - | 0,91 |

Cette analyse sommaire permet de tirer quelques conclusions :

- * le trafic intérieur est concentré sur les bassins fermés à grand gabarit (94 %),
- * le trafic intrarégional français est très faible, il représente 1,3 MT seulement,
- * parmi les échanges entre les différentes directions régionales, non concernées par le trafic Rhin et Moselle, seul le trafic importation entre la Belgique et la Direction régionale du Nord a quelque consistance (1,7 MT),
- * enfin, si l'on analyse, à partir des données précédentes, le trafic par les voies

intermédiaires - canal du Nord et canal de Saint Quentin - entre les bassins de la Seine et celui du Nord, on obtient les résultats suivants :

sens Nord-Sud :

| | |
|---------------------------|---------|
| DR de Lille à DR de Paris | 0,3 MT |
| Import à DR de Paris | 0,91 MT |
| | 1,21 MT |

sens Sud-Nord :

| | |
|---------------------------|---------|
| DR de Paris à DR de Lille | 0,77 MT |
| DR de Paris à Export | 1,06 MT |
| | 1,83 MT |

Enfin, le détail des trafics par catégories est le suivant (déterminé sur les secteurs 212 du canal du Nord et 217 sur le canal de Saint Quentin) :

| | au tour de rôle NST 0,1,2,4,5,7 | actuellement dispensés NST 3,6,8,9 | Total |
|--------------------------|------------------------------------|--|---------|
| Sens Nord-Sud | | | |
| CDN 212 | 0,6 | 0,52 | 1,12 |
| CSQ 217 | 0,05 | 0,04 | 0,09 |
| Sens Sud-Nord | | | |
| CDN 212 | 0,94 | 0,55 | 1,49 |
| CSQ 217 | 0,26 | 0,06 | 0,32 |
| TOTAL GENERAL | 1,85 MT | 1,17 MT | 3,02 MT |

Ces résultats ne sont à l'évidence pas au niveau où ils devraient se situer. Il est proposé d'adopter une mesure de dynamisation consistant à la fois à confirmer la libéralisation des trafics à l'exportation que prévoit la loi du 12 juillet 1994 qui les dispense de la tarification en bourse d'affrètement et à exonérer du péage canal du Nord ces trafics.

Cette mesure concernerait, pour les régions sensibles de la Seine et du Nord, à peine 2 MT contre les 3,64 MT qui se trouveront de fait libéralisés à l'import par les mesures d'anticipation belges et néerlandaises.

Parallèlement et en contre partie, VNF supprimerait l'application du péage canal du Nord - aujourd'hui 2,20 F/T.

Cette mesure de suppression de ce péage pourrait être compensée pour partie (20

% environ) par le transfert du canal du Nord dans les classes des voies qui font l'objet de l'application du taux à la T/km du grand gabarit (aujourd'hui 0,567 ct/TK contre 0,448 ct/TK sur le petit gabarit).