



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Impact de la crue de mai-juin 2016 du bassin de la Seine sur la filière fluviale passagers et marchandises

Rapport n° 010798-01
établi par

Jean-Philippe DURANTHON et Sophie MOUGARD

Novembre 2016



Les auteurs attestent qu'aucun des éléments de leurs activités passées ou présentes n'a affecté leur impartialité dans la rédaction de ce rapport.

Sommaire

Résumé.....	2
Liste des recommandations.....	3
Introduction.....	4
1. La crue, exceptionnelle, est survenue dans un contexte déjà perturbé.....	6
1.1. Les caractéristiques de la crue.....	6
1.2. Le contexte particulier.....	8
2. Des aides ont été accordées mais elles ont été inégalement connues des professionnels concernés et restent limitées.....	10
2.1. Les assurances.....	10
2.2. Les aides spécifiques.....	11
2.3. Synthèse.....	14
3. Les conséquences de la crue diffèrent selon les catégories d'acteurs économiques et appellent des actions différenciées.....	16
3.1. Les artisans bateliers ont été fragilisés par l'événement.....	16
3.2. Les autres secteurs professionnels ont, dans l'ensemble, pu faire face à l'événement sans trop de difficultés.....	19
3.3. Diverses améliorations de gestion sont indispensables.....	21
Conclusion.....	24
Annexes.....	27
1. Lettre de mission.....	28
2. Liste des personnes rencontrées.....	30
3. Documents relatifs aux aides mises en place par les organismes.....	33
4. Glossaire des sigles et acronymes.....	54

Résumé

Le bassin de la Seine a connu en mai et juin 2016 un épisode exceptionnel de crue, caractérisée par une durée relativement faible et une forte intensité, mais surtout survenant à une période de l'année inhabituelle et pénalisante pour les professionnels : c'est en effet pour les transporteurs de fret une époque de forte activité économique et, pour les transporteurs de passagers, une saison de forte affluence touristique. Aussi le secrétaire d'État chargé des transports a-t-il souhaité qu'une mission soit diligentée pour examiner si les mesures d'aide prises par les pouvoirs publics ont permis aux agents économiques concernés de faire face aux difficultés engendrées par la crue.

Dans son rapport la mission analyse les caractéristiques de la crue. Elle observe que celle-ci a entraîné un arrêt de la navigation pendant une durée d'environ une semaine, suivie d'une autre semaine permettant de remettre en état les installations nécessaires à l'activité des professionnels.

La mission constate que plusieurs catégories d'aide ont été mises en place pour compléter ou remplacer les mécanismes assurantiels. Le secteur du transport fluvial a pu bénéficier, d'une part des dispositifs décidés, sous le couvert des ministères financiers, par la cellule de continuité économique (aide au redémarrage notamment) et offerts aux professionnels de tous les secteurs économiques pénalisés par la crue, d'autre part d'aides spécifiques décidées par Voies navigables de France (VNF), le port autonome de Paris (PAP) ou la chambre nationale de la batellerie française (CNBA) ; des collectivités territoriales ont également exprimé leur souhait de venir en aide aux personnes touchées par la crue. Au total les aides allouées ont représenté des sommes relativement faibles et moindres que ce que les organismes avaient initialement prévu. À l'exception de celles décidées dans le cadre de la cellule de continuité économique, elles ont tardé à être mises en place.

Les conséquences de la crue ont pesé de manière variable sur les différentes catégories d'acteurs. Les artisans bateliers, dont la situation est généralement fragile, ont été les plus pénalisés, d'autant que les aides alimentaires promises par le CNBA ne leur ont pas encore été versées. Les autres professions semblent avoir pu surmonter les difficultés plus aisément.

La crue n'est plus aujourd'hui l'objet de revendications fortes de la part des professions concernées. La raison en est que celles-ci font à présent face à des difficultés de plus grande ampleur : la crise céréalière pour les transporteurs de marchandises, dont l'effet sur leur activité est bien plus important et qui les fragilise davantage, la chute de l'activité touristique pour les professionnels du tourisme, qui réduit considérablement leur chiffre d'affaires. C'est sur ces deux points que les professionnels concernés interpellent désormais les pouvoirs publics, ce n'est plus sur les conséquences de la crue.

Certaines mesures sont cependant souhaitables pour que les conséquences d'une crue ultérieure soient moins pénalisantes qu'en 2016 : conforter juridiquement les aides allouées, rendre obligatoire l'assurance dommages à des tiers causés par les bateaux, notamment. Une réflexion sur l'avenir de la batellerie artisanale et une étude du statut et des missions de la CNBA sont également indispensables.

Liste des recommandations

Pages

- Engager une réflexion sur la situation de la batellerie artisanale, comportant deux volets : - un volet conjoncturel pour déterminer comment elle peut faire face aux conséquences de la crise céréalière ; - un volet structurel pour définir les actions à entreprendre pour affronter la concurrence des autres modes de transport. 18
- Réformer la chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA) pour que les actions des pouvoirs publics soient plus efficaces et plus rapidement mises en œuvre. S'interroger sur le statut d'établissement public, voire sur l'existence de la CNBA. S'interroger sur le niveau des taxes actuellement perçues par la CNBA et sur la création éventuelle d'un fonds de gestion géré par un tiers. 19
- Associer le ministère chargé des transports aux réflexions des pouvoirs publics visant à promouvoir le tourisme en Île-de-France. 21
- S'assurer que les textes permettent à Voies navigables de France (VNF), au port autonome de Paris (PAP) et à la chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA) d'allouer des aides en cas de crue exceptionnelle. Envisager que dans chacun de ces organismes une délibération cadre du conseil d'administration permette au directeur général de prendre dans des délais très courts les décisions nécessaires. 21
- Envisager de rendre obligatoire l'assurance des dommages causés par les bateaux à des tiers. 22
- Inviter les organismes publics (Voies navigables de France, chambre nationale de la batellerie artisanale, port autonome de Paris) ou professionnels (comité des armateurs fluviaux) à recueillir davantage d'informations sur l'activité et la situation financière de leurs correspondants ou adhérents. 23
- Mieux coordonner l'action des différents ministères concernés (ministères financiers, ministère chargé des transports, ministère chargé du tourisme). 23

Introduction

Par lettre du 30 août 2016, le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche a rappelé que la crue survenue en mai et juin 2016 a fortement perturbé l'activité des opérateurs fluviaux et demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de diligenter une mission chargée d' « identifier les conséquences économiques et financières pour les opérateurs fluviaux et les acteurs économiques concernés... et (de) proposer les mesures d'accompagnement nécessaires voire indispensables visant à éviter des répercussions gravement néfastes ». Cette mission a, par note de la vice-présidente du CGEDD en date du 21 septembre, été confiée à Jean-Philippe Duranthon et Sophie Mougard.

Le travail demandé concerne uniquement les conséquences économiques de la crue et nullement les mesures qui ont été prises pour y faire face, ni la façon dont il serait possible d'améliorer le dispositif de prévention¹. Il s'intéresse aux utilisateurs de la voie d'eau, c'est-à-dire à la fois ceux qui transportent des passagers ou du fret, sur des liaisons linéaires ou circulaires, et ceux qui gèrent des installations fixes sur les berges ; par contre les personnes qui utilisent des bateaux pour leur seul logement n'entrent pas dans le champ de l'étude. Les agents économiques qui ont subi des dommages sans être utilisateurs de la voie d'eau (commerçants des villes inondées ou agriculteurs, par exemple) sont également exclus du champ de l'étude.

Le champ couvert par la mission concerne l'ensemble du bassin de la Seine, qui assure environ la moitié du transport de marchandises et plus des trois quarts du tourisme fluvial. La mission, toutefois, a souvent, pour des raisons de disponibilité statistique, dû concentrer ses investigations sur le seul bief parisien ; cette restriction géographique n'est pas gênante car ce bief concentre l'essentiel de l'activité du bassin et sa situation peut facilement être généralisée à l'ensemble du bassin.

La mission a rencontré l'ensemble des personnes concernées (voir en annexe 2 la liste des personnes rencontrées ou sollicitées) : administrations de l'État, organismes publics et organismes représentatifs des professions ; elle s'est également entretenue avec certains professionnels ou experts. Elle a examiné les documents que leurs interlocuteurs leur ont transmis, certains ayant été élaborés à sa demande et à son intention spécifique.

En dépit de ce travail, la mission a éprouvé une grande difficulté à obtenir des données financières précises sur les conséquences de la crue. Cette difficulté ne résulte pas d'une réticence des différents interlocuteurs à fournir les renseignements demandés ; au contraire, la mission a reçu un excellent accueil de la part de l'ensemble des personnes sollicitées, même lorsqu'elle leur demandait des travaux spécifiques, par exemple une synthèse des demandes d'aide. Mais aucun organisme ou service de l'État ne dispose d'une vision d'ensemble de l'activité des utilisateurs de la Seine. Cette difficulté semble avoir deux origines principales : d'une part, les professionnels de la voie d'eau exercent des activités extrêmement diverses et relèvent d'instances professionnelles nombreuses, ce qui conduit à un morcellement de la population à examiner ; d'autre part, les entités économiques, généralement petites, ne sont pas

¹Une mission sur ce sujet a été demandée le 27 juin 2016 au CGEDD et à l'Inspection générale de l'administration (IGA) par la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, en charge des négociations sur le climat et le ministre de l'intérieur.

obligées de rendre publics leurs comptes et ne sont donc pas habituées à une grande transparence financière. Toutefois, en dépit de ces difficultés, les analyses faites par la mission ne souffrent pas d'une grande incertitude, même lorsque la quantification des phénomènes observés est insuffisante.

À l'issue de son analyse, la mission observe que la crue est survenue dans un contexte déjà perturbé (I) et que plusieurs dispositifs ont été instaurés pour venir en aide aux professionnels concernés (II). Elle constate que les conséquences de la crue diffèrent selon les différentes catégories d'acteurs et appellent des actions différenciées (III).

1. La crue, exceptionnelle, est survenue dans un contexte déjà perturbé

Les difficultés rencontrées par les opérateurs fluviaux résultent de ce que la crue de mai-juin 2016 présente des caractéristiques exceptionnelles. Mais elles sont dues également au fait que la crue a ajouté ses effets à une situation perturbée pour d'autres raisons.

1.1. Les caractéristiques de la crue

La crue de mai-juin présente un certain nombre de caractéristiques originales :

- elle est survenue à une période de l'année inhabituelle : alors que les crues sont généralement dues à la fonte des neiges hivernales, et de ce fait surviennent à la fin de l'hiver, celle de 2016 est nettement plus tardive et résulte d'une abondance de pluies². De ce fait la crue, contrairement aux crues « traditionnelles », est survenue à un moment où l'activité fluviale est plus importante. Cela est vrai pour le transport de marchandises, lié à l'activité économique, celle du BTP et de l'agriculture notamment ; cela est vrai surtout pour les activités fluviales liées au tourisme, particulièrement importantes durant les beaux jours du printemps : le mois de juin peut, pour certains opérateurs, représenter 15 % de leur activité annuelle ;

- elle a été importante puisque la Seine a atteint dans la nuit du 3 au 4 juin une cote de 6,1 m à Paris - Austerlitz³, proche du niveau de la crue de 1982 ; le débit a atteint 1200 m³/s. Il ne s'agit nullement d'une crue centennale⁴ mais le niveau d'eau est nettement supérieur à celui des crues annuelles ;

- elle a été relativement courte, la décrue intervenant assez rapidement. Ainsi, la navigation a été interrompue dans le bief de Paris du 1^{er} au 8 juin⁵. La durée moyenne d'immobilisation est donc d'une petite dizaine de jours, Pour la communauté portuaire de Paris (CPP) l'impact de la crue s'est fait sentir directement pendant dix jours et indirectement pendant dix autres jours, l'effet global pouvant être évalué à une quinzaine de jours d'activité normale : il a en effet fallu remettre en service les installations nécessaires sur les quais, notamment pour les activités touristiques ou industrielles (électricité, billetterie, aires de pesage des camions bétonnières, etc) et réparer les dégâts subis par les installations de chargement et déchargement de

²« Les cumuls (de pluie) enregistrés en 3 jours sur les bassins versants du Loiret, de l'Yonne ou de l'Essonne correspondent en moyenne à des périodes de retour comprises entre 10 et 50 ans, et ils atteignent localement des périodes de retour de 100 ans. Pour le mois de mai 2016, sur les bassins surveillés (...), les cumuls enregistrés sont 2 à 3 fois supérieurs aux normales. » (Service de la prévention des risques et des nuisances, « Épisodes de crue de mai-juin 2016 sur le bassin de la Seine, Rapport de retour d'expérience », octobre 2016).

³L'alerte est donnée lorsque ce niveau atteint 2,50 m.

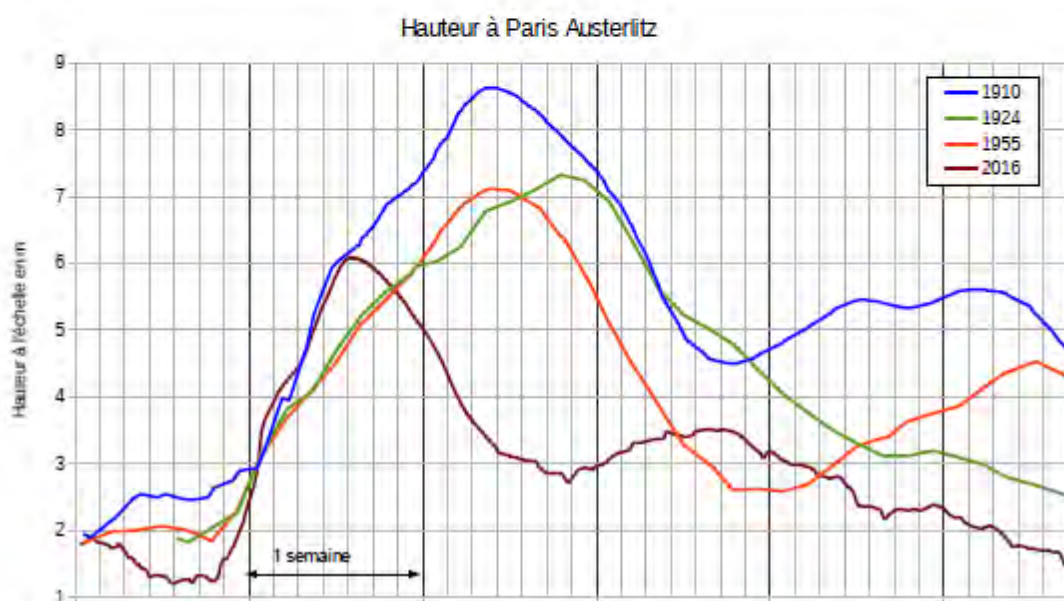
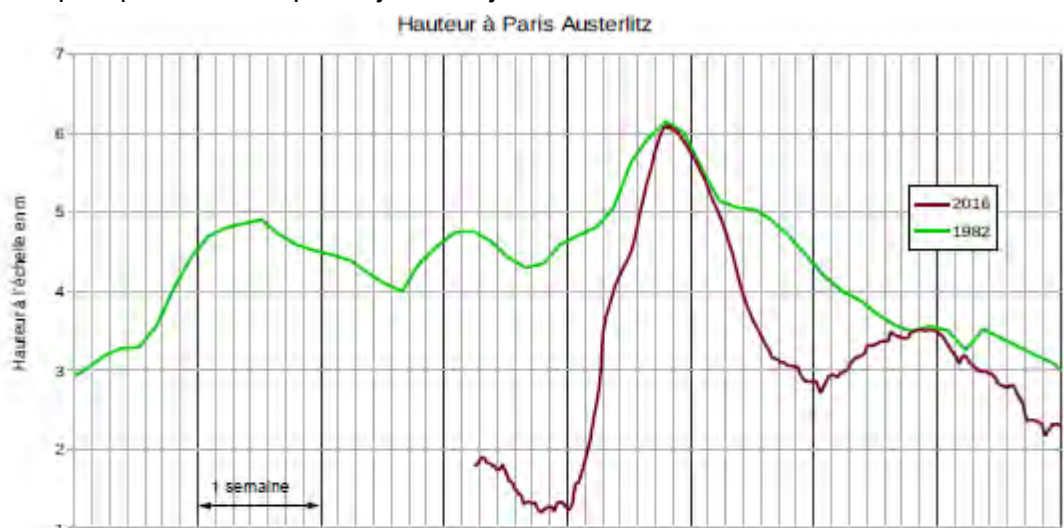
⁴Sur le Loing amont et l'Ouanne les niveaux de la crue de 2010 ont été dépassés, sur certains affluents ils dépassent les niveaux jamais enregistrés.

⁵Les arrêts de navigation dans les différentes parties du réseau fluvial ont été les suivants :

- du 30 mai au 15 juin sur l'Yonne amont et du 1^{er} au 8 juin sur l'Yonne aval,
- du 2 au 6 juin sur la Haute Seine et sur la Marne (jusqu'au 10 juin de Meaux à Chalifert),
- du 1^{er} au 8 juin dans Paris et du 2 au 7 juin entre Suresnes et Bougival.

En aval de Gennevilliers aucun arrêt complet n'a été décidé et l'accès du port de Gennevilliers aux ports normands a été maintenu en permanence.

passagers (passerelles d'accès) et de fret. Par ailleurs, la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France (DRIEA-IF) a donné des consignes de prudence après la fin de la crue, compte tenu du risque de heurts avec des embâcles⁶. Au total, et comme le montrent les courbes ci-après⁷, la période pendant laquelle la navigation a été perturbée a été sensiblement plus faible que celles constatées lors d'événements relativement récents : en 1978 la navigation a été arrêtée en mars et avril pendant dix-sept jours et de nombreux terrains ont été inondés pendant plus d'un mois ; en 1982 la navigation a été arrêtée pendant une durée qui a pu atteindre quinze jours en janvier ;



- elle a été d'importance diverse selon les zones fluviales⁸. Les difficultés les plus importantes et les plus longues ont été subies en amont du bief de Paris sur la Seine et la Marne, alors que la Seine est restée navigable en aval de Paris jusqu'à l'embouchure⁹.

⁶Objets transportés par le fleuve, particulièrement importants lors des crues.

⁷Service de la prévention des risques et des nuisances, « Épisodes de crue de mai-juin 2016 sur le bassin de la Seine, Rapport de retour d'expérience », octobre 2016, p.13.

⁸Voir *supra* note 5.

Au total, la crue du printemps 2016 est caractérisée par sa soudaineté, sa durée relativement réduite, mais surtout sa survenance à une période inhabituelle, particulièrement importante économiquement pour les professions concernées. Il ne fait pas de doute qu'elle présente un caractère exceptionnel mais celui-ci est difficile à définir ; c'est le cumul de ses caractéristiques qui permet de comprendre les difficultés qu'elle a créées.

La crue a endommagé de nombreux ouvrages fluviaux sous la responsabilité de Voies navigables de France (VNF) ou du port autonome de Paris (PAP) : digues, barrages, écluses, quais, etc. VNF évalue à 7,6 M€ les travaux urgents nécessités sur le bassin de la Seine. Mais la crue a entraîné peu de dommages matériels pour les opérateurs : aucun accident n'est survenu, un seul bateau a cassé ses amarres, seules les installations à terre, lorsque l'activité les rendait nécessaires, ont souffert. Pour les opérateurs, les conséquences sont donc d'ordre économique et résultent de l'arrêt ou de la très forte baisse de leur activité.

1.2. Le contexte particulier

Les difficultés entraînées par la crue ont été particulièrement ressenties par les opérateurs parce que ceux-ci étaient déjà pénalisés, ou étaient sur le point de l'être, par un contexte particulièrement défavorable.

A/ Les opérateurs intervenant dans le domaine touristique (bateaux restaurant, bateaux croisière, etc) faisaient, en effet, face depuis plusieurs semaines à une diminution importante du nombre de touristes (selon le comité des armateurs fluviaux – CAF – la fréquentation touristique de ses adhérents a baissé de 35 % entre le 1^{er} semestre 2015 et le 1^{er} semestre 2016), particulièrement des touristes étrangers qui représentent une part importante d'une activité en forte croissance ces dernières années : + 5 à 10 % par an depuis 10 ans.

Cette désaffection est due à la crainte de nouveaux attentats terroristes, conjuguée avec les grèves du secteur aérien, les manifestations liées au « projet de loi El Khomri » et le blocage des raffineries. Depuis l'instauration de l'état d'urgence, plusieurs compagnies d'assurance, notamment asiatiques et américaines, ont refusé d'assurer les touristes voyageant en France. La cellule de continuité économique mise en place par les ministères financiers a, durant sa réunion du 7 juin 2016, estimé que durant le mois de mai la fréquentation touristique a baissé de 19,2 % en Île-de-France et que le nombre de billets vendus pour les manifestations ou lieux culturels a baissé de 20 à 30 %.

Ce constat a été fait officiellement au niveau national par le gouvernement dans le cadre d'une communication consacrée au bilan de la saison touristique présentée lors du Conseil des ministres du 19 octobre 2016. Le communiqué du conseil indique que « l'année 2016 restera une année à part pour les professionnels du tourisme. La filière enregistre en moyenne un recul de la fréquentation sous l'effet conjugué d'une perception négative de la sécurité (attentats terroristes ; délinquance sur les sites touristiques), des intempéries du printemps et des mouvements sociaux. ». Le texte indique qu'au niveau national « la fréquentation des lieux patrimoniaux et des grands musées nationaux est en baisse de 16 % sur les neuf premiers mois de l'année 2016 par rapport à la même période en 2015 ». Un « comité d'urgence du tourisme », présidé par le ministre des affaires étrangères et du développement international, s'est

⁹Comme on l'a vu la DREIEA-IF a toutefois, lors de la décrue, conseillé de limiter la navigation en raison du risque de heurt d'embâcles.

réuni à plusieurs reprises et a engagé des travaux sur six axes de réflexion devant faire l'objet de décisions concrètes.

Importante au niveau national, la baisse d'activité est encore plus marquée en Île-de-France.

La crue est donc survenue dans un contexte fortement récessif auquel elle a ajouté ses effets.

B/ Dans le domaine du transport de marchandises, c'est la crise céréalière qui, d'une certaine façon, a prolongé les effets de la crue : alors que les bateliers auraient pu espérer que la forte activité céréalière, habituelle au début de l'été, leur aurait permis de reconstituer leur trésorerie, la faiblesse de la récolte et la moindre qualité de la production ont entraîné une diminution des tonnages transportés : loin de compenser les effets de la crue, l'activité céréalière a accru les difficultés rencontrées par les transporteurs.

En effet, selon un point conjoncturel effectué par VNF en septembre 2016, les tonnages de céréales transportés sont en 2016 inférieurs de 20 % (11 Mt) à ceux de la précédente campagne et de 16 % (9 Mt) à la moyenne des campagnes 2011-2015. L'écart est particulièrement important pour le blé tendre (respectivement -29 % et -21 %) et le blé dur (-20 % et -24 %), il est moindre pour l'orge (-21 % et -7 %) et le maïs (= et -12 %). Or le transport de céréales représente une part importante de l'activité de la batellerie : environ 27 % des voyages de bateaux sur la Seine.

VNF considère qu'en 2016, les tonnages de céréales perdus, par rapport aux années passées, seront de 2 350 000 t. Si la tonne est valorisée à 10 €, cela représente pour la profession une perte de chiffre d'affaires de 23,5 M€.

2. Des aides ont été accordées mais elles ont été inégalement connues des professionnels concernés et restent limitées

Les professionnels ont pu bénéficier des couvertures assurantielles, lorsque celles-ci existaient, et d'aides mises en place par les pouvoirs publics, soit pour l'ensemble des acteurs économiques, soit de manière spécifique pour le secteur des transports.

2.1. Les assurances

En ce qui concerne le domaine fluvial on distingue :

- les assurances des biens, notamment des bateaux, dites assurances « corps » qui couvrent la coque et le moteur pour les dommages qu'ils peuvent subir. Le montant du coût de cette assurance représente de 0,5 à 2 % de la valeur du bateau. Au titre de l'assurance corps, les dommages causés aux biens des assurés et liés aux crues sont couverts ;
- l'assurance responsabilité civile, couvrant les dommages causés à des tiers, qui n'est pas obligatoire (mais moins de 1 % des transporteurs fluviaux ne seraient pas assurés selon Guian S.A., l'un des principaux courtiers d'assurances fluviales).

Il n'existe pas, en revanche, de recours assurantiel pour les pertes d'exploitation occasionnées par l'interruption de la navigation suite aux crues. Économiquement les études ont été faites et le caractère quasi certain de l'événement « crues » pèse lourdement sur l'appréciation du risque.

Techniquement, peu d'assureurs seraient susceptibles d'intervenir (moins de 5). Par ailleurs, la caractéristique même de la crue est l'accumulation de sinistres au même moment et dans les mêmes lieux, conduisant au sinistre maximum possible. Dès lors la mutualisation du risque « crues » devient difficile à mettre en œuvre, mutualisation qui est la base même de l'assurance.

Le régime d'assurance des risques de catastrophe naturelle ne s'applique pas aux dommages subis par les corps des véhicules maritimes, lacustres et fluviaux ni aux marchandises transportées (article L125-5 du Code des assurances).

En ce qui concerne les industriels utilisant le fleuve pour acheminer les matériaux dont ils ont besoin et dont les installations sont situées sur les quais bas de la Seine, les biens sont assurés pour les dommages occasionnés par les crues. Les dégâts directs à déplorer touchent essentiellement les pièces électriques de certaines installations (ponts-bascules, pelles électriques...). La profession a fait observer à la mission que le montant des franchises d'assurances contre les dommages aux biens était élevé (20 à 40 000 €), atteignant le même ordre de grandeur que le montant des dommages eux-mêmes.

2.2. Les aides spécifiques

1/ La cellule de continuité économique et l'aide au redémarrage

Suite aux inondations consécutives aux crues, le ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique a réactivé la cellule de continuité économique mise en place après les attentats de 2015. Cette cellule s'est réunie à trois reprises, le 7 juin, le 15 juin et le 20 juillet 2016. Au-delà de la mobilisation des aides « de droit commun » déjà mises en place en faveur des entreprises en difficulté suite aux attentats et qui sont rappelées ci-dessous, une aide exceptionnelle a été décidée pour aider les entreprises au redémarrage de leurs activités.

Les mesures « de droit commun » en faveur des entreprises en difficulté se concentrent sur quatre axes :

- L'indemnisation des dégâts matériels et de la perte d'exploitation par les assureurs

La loi du 13 juillet 1982 encadre la couverture des dommages matériels et, lorsque la garantie est souscrite, des pertes d'exploitation en cas de catastrophe naturelle. La franchise représente 10 % du montant des dommages avec un minimum de 1140 € pour les biens, et trois jours d'activité avec un minimum de 1140 € pour les pertes d'exploitation.

Comme on l'a vu, les bateaux et les marchandises transportées sont exclus du régime des catastrophes naturelles.

- La mobilisation de l'activité partielle

L'article R5122-2 du code du travail prévoit que l'employeur peut placer ses salariés en position d'activité partielle lorsque l'entreprise est contrainte de réduire ou suspendre temporairement son activité, notamment pour le motif d'un sinistre ou des intempéries de caractère exceptionnel. L'activité partielle permet aux entreprises de bénéficier d'une allocation de 7,74 € par heure chômée par salarié pour les entreprises de moins de 250 salariés et 7,23 € pour celles de plus de 250 salariés. La durée de prise en charge est d'une semaine à six mois à concurrence de 1000 heures par salarié et par an. En contrepartie l'employeur verse une indemnité à ses salariés qui n'est pas assujettie aux cotisations sociales ni au versement forfaitaire sur les salaires.

- L'étalement des échéances fiscales et sociales

Des délais de paiement des cotisations sociales peuvent être octroyés sur demande des employeurs à l'union de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales (Urssaf).

Les travailleurs indépendants (artisans bateliers notamment) peuvent également demander à la caisse du régime social des indépendants (RSI) un échéancier allongé de paiement de leurs cotisations et la remise des majorations de retard et pénalités qui pourraient leur avoir été notifiées.

Enfin les entreprises peuvent solliciter la direction générale des finances publiques (DGFIP) en matière de dette fiscale.

- Les aides de la banque publique d'investissement (BPI France)

Elles comprennent un fonds de garantie « renforcement de la trésorerie », un crédit de trésorerie préfinançant le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) pour les entreprises éligibles, la mobilisation du fonds de modernisation de la restauration etc. ;

- S'y ajoute une mesure d'aide spécifique liée aux crues : l'aide au redémarrage

Cette aide exceptionnelle de l'État bénéficie aux entreprises ayant subi des dommages importants ayant conduit à de réelles difficultés pour redémarrer leur activité à la suite des inondations. Elle vient compléter les dispositifs publics et assurantiels existants et déjà cités. Sont visées les entreprises dont le dernier chiffre d'affaires annuel est inférieur à 1 M€ et dont au moins un établissement est situé dans une commune visée par un arrêté de catastrophe naturelle du 8 juin au 15 juin 2016. L'aide maximale est de 3 000 € et exceptionnellement, au cas par cas, le préfet peut décider une aide supérieure à concurrence de 10 000 €.

Bien que visant les arrêtés de catastrophe naturelle pour leur champ d'application, ces aides n'ont pas exclu le transport fluvial et une souplesse de traitement des dossiers a heureusement prévalu dans les services territoriaux.

À noter la mise en place d'un guichet unique territorial de la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (Direccte) qui a bien fonctionné. Huit correspondants Petites et moyennes entreprises (PME), soit un par département, ont été mobilisés. Les entreprises pouvaient faire état de leurs difficultés et étaient orientées par ce correspondant vers les dispositifs d'aides adaptés. Ces interlocuteurs ont déployé une importante communication/information auprès des entreprises, des chambres de métiers, de la CNBA. Afin de statuer sur les aides au redémarrage, des comités d'attribution ont été réunis par les préfets.

Sur l'ensemble de l'Île-de-France, à fin septembre ce sont 253 entreprises tous secteurs d'activités qui ont été aidées (dont 9 ont bénéficié d'une aide supérieure à 3 000 €) pour un montant total d'aides de 671 000 €. Ces montants sont à comparer pour la France entière à un total de près de 500 entreprises pour 1,422 M€. Il n'a pas été possible de disposer de statistiques limitées au champ professionnel ciblé par l'objet de la mission. Toutefois, selon le CAF, moins de dix entreprises de transport y avaient eu recours à fin septembre.

2/ Les aides de VNF

- Pour le transport fluvial de marchandises

En référence à une délibération du conseil d'administration du 19 juin 2014, le directeur général de VNF a décidé, le 8 juillet 2016, l'attribution d'indemnisations, à titre exceptionnel, aux transporteurs de marchandises dont l'activité a été interrompue sur le réseau navigable géré par VNF suite aux crues de mai et juin 2016.

Cette délibération de juin 2014 s'applique aux cas d'immobilisation des bateaux ou de contraintes imposées telles que des restrictions d'emport, des allongements de parcours ou des découplages de convois, du fait de VNF. Bien que les crues ne relèvent pas de ces cas, le directeur général a appliqué les termes de la délibération dans un souci de réactivité. Une indemnisation est alors octroyée sur la base d'un forfait journalier déterminé en fonction du port en lourd du bateau et de la voie sur laquelle s'est produit l'incident. Ce forfait est actualisé en fonction des indices TP01 et

IPC hors tabac. L'indemnité représente le produit du forfait journalier par le nombre de jours d'immobilisation hors 4 jours de franchise. Toutefois tout transporteur peut demander une indemnité au réel en lieu et place du forfait.

Selon VNF, le forfait journalier prend en compte 70 % du chiffre d'affaires (CA), correspondant au chiffre d'affaires total hors frais variables (i.e fuel, commission fret, péages etc.). Le chiffre d'affaires est fonction du type de bateau et du statut de la voie empruntée (grand ou petit gabarit).

Dans l'annexe à la délibération, le CA varie entre 90 000 € pour un bateau de type Freycinet et 350 000 € pour un bateau de type Grand Rhéna.

À fin septembre, la mesure d'aide mise en place par VNF devait bénéficier à une quarantaine d'entreprises pour une soixantaine de bateaux et un montant de 125 000 € au total. Toutefois les versements n'avaient pas encore été faits.

- Pour le tourisme fluvial

Une délibération du conseil d'administration du 29 septembre 2016 a fixé les dispositions suivantes :

- pour les professionnels du tourisme fluvial qui ont opté pour une vignette 2016 de type forfait (promenade, semaine à 210 jours) un report de validité à hauteur du nombre de jours d'arrêt de la navigation est octroyé ;
- pour les professionnels du tourisme fluvial ayant opté pour une vignette annuelle, une réduction de 2/52ème du prix du forfait est effectuée.

3/ Les aides du port autonome de Paris (PAP)

Les effets de la crue ont été particulièrement importants sur le bief de Paris où les quais bas ont été entièrement submergés. En outre, du fait de sa survenue tardive dans la saison, cette crue a impacté les installations à caractère d'animation et de loisirs (ICAL).

Le port autonome de Paris a mis en place des dispositions exceptionnelles en faveur des clients du port impactés par la crue de 2016 par délibération de son conseil d'administration le 6 juillet 2016. Il a décidé les mesures suivantes :

- nettoyage pris en charge par le port, y compris des espaces dont l'entretien est habituellement à la charge de l'occupant ;
- suspension des redevances domaniales (base et complémentaire) des occupants réguliers du domaine public portuaire, industriels et ICAL, impactés par la crue et dont les conséquences pécuniaires ne seraient pas couvertes par les assurances. Cette mesure se traduit par un avoir sur la redevance annuelle calculé au prorata de quinze jours ;
- différé de paiement du troisième trimestre de redevance 2016, à terme échu ;
- droits de port 2017 maintenus au tarif de 2016.

À fin septembre, une soixantaine d'entreprises ont sollicité une aide auprès du port autonome. La perte de chiffre d'affaires déclarée représente 13 M€. Le montant

cumulé d'avoirs était de 270 000 € (soit 2 %) au regard d'un montant annuel de redevances attendues de 6,5 M€ (source PAP).

L'analyse du port autonome est celle d'un taux de retour très faible sur cette aide, pour laquelle le port envisageait un budget prévisionnel de 800 000 €. Ceci s'expliquerait notamment par le fait que certains bénéficiaires potentiels auraient renoncé à solliciter l'aide ou que d'autres amodiataires, bien qu'encouragés à solliciter l'aide pour leurs sous-occupants, ne l'auraient pas fait.

4/ Les aides de la chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA)

La CNBA a mobilisé des aides alimentaires pour les bateliers artisans en application de la délibération de son conseil d'administration en date du 25 mars 2011. Cette aide peut être accordée suite à l'immobilisation d'un bateau au cours d'un déplacement et intervient à partir de 7 jours d'immobilisation complète et non interrompue du bateau.

L'aide représente 20 € par personne et par jour pour les adultes, les parents d'enfant de moins de 18 ans percevant chacun 10 €/enfant/jour.

À fin octobre une quarantaine dossiers avaient été instruits par la CNBA et des aides étaient envisagées variant de 180 € à 1 620 € pour des durées d'immobilisation variant de 7 à 27 jours. Le budget total était de 27 100 €.

À noter qu'aucune aide n'était encore versée aux bateliers à la date du 20 octobre, ce qui pose question s'agissant d'une aide d'urgence sensée couvrir les premiers besoins.

5/ Les aides des collectivités territoriales

Les collectivités territoriales ont mobilisé des dispositifs d'aide en faveur des secteurs économiques impactés. Parmi les annonces faites lors de la crue, la région Île-de-France a annoncé la mobilisation de dispositifs d'aides en faveur du tourisme fluvial.

La présidente de la région a annoncé le 9 juin 2016 qu'un montant de 100 000 € issu du fonds de développement touristique régional (FDTR) serait consacré à l'aide au tourisme fluvial. À ce jour, aucun des interlocuteurs de la mission n'a connaissance du dispositif concrètement mis en place ni n'en a bénéficié.

2.3. Synthèse

1/ Coût

La mission a rencontré des difficultés à collecter des chiffrages précis quant aux conséquences des crues en terme notamment de pertes d'exploitation des différents secteurs concernés à mettre en regard des montants d'aides.

Sur la base des éléments communiqués par les différents acteurs, les montants d'aides mobilisés sont :

- 671 000 € pour l'aide au redémarrage en Île-de-France, tous secteurs confondus ;
- 125 000 € pour l'aide de VNF au transport fluvial de marchandises ;
- 270 000 € pour l'aide du port autonome de Paris ;
- 27 100 € pour l'aide alimentaire de la CNBA à l'attention des bateliers artisans.

Ces montants ne s'additionnent pas car ils ne couvrent pas les mêmes bénéficiaires. Le montant des aides au redémarrage est fourni pour l'ensemble des très petites et des petites et moyennes entreprises (TPE-PME) tous secteurs confondus.

Le montant total des aides reste limité au regard du chiffrage des conséquences des crues sur les chiffres d'affaires des entreprises tels qu'ils ressortent des évaluations faites par les professionnels sur la base d'enquêtes au lendemain des crues. Ils restent également très sensiblement en deçà des budgets prévisionnels identifiés, et ce pour chacun des organismes.

2/ Concertation entre les différents services ministériels concernés

Les aides spécifiques telles que l'aide au redémarrage ont été mises en place par les ministères financiers en associant à la cellule de continuité économique les ministères concernés, en particulier le secrétariat d'État aux transports et les représentants de certains secteurs professionnels, dont le CAF.

Il est dès lors surprenant pour la mission de constater que les aides mises en place par la cellule de continuité économique n'étaient pas connues de la CNBA et *a fortiori* n'ont pas été relayées par celle-ci auprès de ses membres ; de même, les réflexions en cours de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) sur l'éventualité de mise en place d'un dispositif complémentaire d'aide à la trésorerie ne semblent pas avoir pris en compte les dispositifs existants « de droit commun ».

3/ Ciblage des aides et réactivité des organismes

L'instruction des aides a mobilisé de nombreux collaborateurs au sein des différentes entités. Les délais d'instruction ont été au mieux de deux à trois mois. A l'exception des aides au redémarrage versées rapidement, on note que les aides de VNF, du PAP ou de la CNBA n'étaient toujours pas versées aux entreprises fin octobre.

S'agissant de l'aide alimentaire apportée par la CNBA, cette situation est préoccupante compte tenu du caractère d'urgence de l'aide et de la vulnérabilité des bénéficiaires auxquels elle est destinée.

Enfin il faut noter l'importance du rôle de relais d'information auprès des professionnels qu'ont eu les différents interlocuteurs au sein des Direccte mais aussi de VNF, du PAP ou des représentants des différents secteurs.

3. Les conséquences de la crue diffèrent selon les catégories d'acteurs économiques et appellent des actions différenciées

Les conséquences de la crue sur les acteurs du transport fluvial sont variables. Si les artisans bateliers, déjà en situation fragile, ont vu leurs difficultés accrues, les autres acteurs économiques, dans l'ensemble, ont pu supporter la mauvaise période. Un certain nombre de problématiques transversales méritent toutefois d'être examinées.

3.1. Les artisans bateliers ont été fragilisés par l'événement

La crue et ses conséquences ont pénalisé la plupart des artisans bateliers : immobilisés, ceux-ci n'ont pas pu effectuer certaines livraisons qui, pour l'essentiel, ont été transférées sur d'autres moyens de transport, camions généralement. Ce constat est indéniable même s'il comporte des exceptions ; ainsi les adhérents de la coopérative de transport fluvial Scat ont été peu touchés, trois bateaux seulement ayant été pénalisés sur la centaine possédés par ses membres.

La mission s'est trouvée cependant dans l'incapacité de quantifier sérieusement les pertes de chiffres d'affaires et de revenus résultant de cette situation. Les organismes qui ont alloué une aide n'ont, en effet, pas demandé aux requérants de leur fournir des évaluations des pertes subies mais seulement de prouver qu'ils étaient immobilisés par la crue. Cette attitude est compréhensible et cohérente avec le caractère forfaitaire des aides, elle devait permettre d'allouer ces dernières rapidement et sans formalisme excessif. Mais elle a pour conséquence l'impossibilité de mesurer l'ampleur des difficultés effectivement ressenties et l'adéquation entre les aides promises ou versées et le préjudice subi. On observe en outre que les bateliers n'ont pas toujours demandé les aides qu'ils connaissaient (cf ci-après) et auxquelles ils pouvaient prétendre, soit qu'ils aient trouvé les procédures trop contraignantes, soit qu'ils aient jugé les aides insuffisantes au regard du travail administratif demandé.

VNF a effectué un calcul plus global lui permettant d'affirmer que la crue a réduit le trafic de marchandises sur le bassin de la Seine de 22,7 millions de t-km, le trafic des six premiers mois de l'année 2016 s'élevant à 1,87 milliard de t-km alors que, sans la crue, il aurait été de 1,89 milliard. Si cette évaluation est exacte, la perte serait un peu supérieure à 1 % du trafic semestriel. Il en résulte que :

- la valorisation de cette perte de 22,7 millions de t-km, que la mission n'a pas pu effectuer, est nettement supérieure au total des aides allouées par la CNBA, VNF et la cellule de continuité économique. Le CAF estime que la vingtaine de millions de t-km perdues correspond à un chiffre d'affaires de 2 M€ ;
- sans être négligeable, l'effet global est relativement limité ; le pourcentage de 1 % est toutefois une moyenne de situations individuelles dont certaines peuvent être gravement pénalisées.

Sans être en mesure d'affiner cette analyse, la mission souhaite appeler l'attention sur deux points.

En premier lieu, la CNBA ne semble pas avoir fait preuve d'une grande diligence dans le traitement de l'aide :

- elle n'a pas répercuté aux professionnels qu'elle représente les mécanismes d'aide mis en place par la cellule de continuité économique, qu'elle semblait même ignorer ; cela est d'autant plus regrettable que les services de l'État chargés de la mettre en œuvre avaient reçu l'instruction de se montrer souples vis-à-vis des critères susceptibles de gêner les bateliers ;
- elle n'a pas été mesure de verser les aides dans un délai satisfaisant : plus de six mois après la crue, aucun versement n'a encore été effectué.

On peut en outre s'étonner que la CNBA n'ait pas mobilisé de ressources plus substantielles au bénéfice des artisans bateliers.

En effet, les dispositions du code des transports relatives au statut de la CNBA, et en particulier l'article R4432-2 alinéa 9, citent explicitement parmi les missions confiées à la CNBA le soin de "verser des aides de secours et de créer des institutions d'entraide et d'assistance ou de concourir à leur fonctionnement".

Le compte financier 2015 de la CNBA mentionne un montant de 1,211 M€ de recettes. On notera que la part de ces recettes restituée à la profession en 2015 est très limitée: 52 575 € d'aides alimentaires et 16 849 € de subventions aux écoles, soit moins de 6 % des recettes auxquels on peut ajouter 53 000 € d'aide à la création d'entreprise. L'essentiel des dépenses de la CNBA est lié à son propre fonctionnement.

Par ailleurs, la CNBA dispose d'un fonds de roulement de l'ordre de 4,5 M€.

La mission s'interroge sur le très faible montant des aides envisagées suite aux crues puis aux difficultés liées à la crise céréalière au regard des capacités budgétaires de la CNBA, étant observé que la mise en œuvre d'aides aux bateliers artisans est dans l'objet social même de la CNBA.

En second lieu, la crue n'a fait que mettre en lumière une fragilité structurelle de la profession. Ses effets sont en effet relativement limités si l'on se fonde, pour les évaluer, sur les estimations de VNF. Mais, d'une part ils s'ajoutent à une chute d'activité qui leur est antérieure : VNF estime qu'entre le premier semestre 2015 et le premier semestre 2016 le trafic aurait, sans la crue, diminué de 4,1 % : l'effet de la crue, légèrement supérieur à 1 %, est donc bien moindre que cette réduction d'activité « structurelle ». D'autre part, les effets de la crue ont été prolongés et amplifiés, comme on l'a vu¹⁰, par la crise céréalière qui, non seulement n'a pas permis aux bateliers de « se refaire », mais a, au contraire, accentué fortement la chute d'activité.

Cette analyse est corroborée par le fait que la crue a quasiment disparu des préoccupations des professionnels concernés, telles qu'elles sont reflétées par les courriers de leurs instances représentatives¹¹ ou ceux d'associations diverses¹², voire d'artisans bateliers agissant individuellement¹³ ; ces courriers réclament au contraire des mesures permettant de faire face à la crise céréalière.

¹⁰ Voir supra le paragraphe I.2.

¹¹ Voir les courriers adressés par la CNBA au Secrétaire d'État le 26 août 2016 et au préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes le 7 septembre 2016.

¹² Voir le courrier adressé au Secrétaire d'État par l'association de défense des intérêts professionnels et sociaux de la batellerie (ADIPSB) le 8 août 2016 et par l'association La Glissoire le 20 septembre 2016.

¹³ Voir la pétition lancée par un artisan batelier sur le site www.change.org/p/alain-vidalies-la-batellerie-francaise-en-detresse-consequence-directe-de-la-crise-agricole-2016

La mission considère que, face à cette situation, deux types d'actions doivent être engagées :

* une réflexion sur la situation de la batellerie artisanale, comportant à la fois un volet conjoncturel relatif à la réponse devant, en cohérence avec les décisions prises en amont dans le domaine agricole, être donnée à la crise céréalière, et un volet structurel relatif à la capacité de la batellerie artisanale à affronter la concurrence des autres modes de transport et à réaliser les efforts continus visant à accroître la productivité des moyens de transport¹⁴ ;

1. Engager une réflexion sur la situation de la batellerie artisanale, comportant deux volets : - un volet conjoncturel pour déterminer comment elle peut faire face aux conséquences de la crise céréalière ; - un volet structurel pour définir les actions à entreprendre pour affronter la concurrence des autres modes de transport.

* une réforme de la CNBA, en vue d'une plus grande réactivité face aux difficultés rencontrées par la profession.

Ces travaux doivent en particulier porter sur les questions financières, sur l'opportunité de maintenir ou non l'excédent actuel des recettes par rapport aux dépenses de l'établissement public et sur la possibilité d'utiliser la trésorerie disponible pour alimenter un fonds d'aide susceptible d'intervenir en cas de difficulté passagère.

À cet égard, trois attitudes sont *a priori* possibles :

- réduire le montant de la taxe versée par les bateliers, en vue de parvenir à un équilibre entre les dépenses et les recettes ; la diminution de la taxe donnerait aux bateliers une aide bienvenue dans le contexte actuel ;
- mobiliser le fonds de roulement de la CNBA afin qu'elle consente à titre exceptionnel des aides face à la crise céréalière aggravée par l'épisode de crues. Les cas ultérieurs de recours à cette possibilité devraient bien évidemment être étroitement encadrés ;
- créer un fonds de garantie alimenté par une partie des taxes prélevées par VNF aujourd'hui pour le compte de la CNBA, fonds qui couvrirait une partie des pertes d'exploitation des bateliers artisans en cas de crue et serait géré directement par VNF. Là aussi les cas de recours à ce fonds de garantie devraient être dûment encadrés.

Il n'entrait pas dans le mandat de la mission d'étudier et *a fortiori* de se prononcer sur ces différentes possibilités.

Ce questionnement pourrait être prolongé à l'examen du statut de l'organisme, voire à celui de son existence même.

¹⁴ De nombreux aspects ont été traités lors de la conférence nationale sur le fret fluvial qui a fait l'objet d'une réunion de restitution le 15 septembre 2016. Mais d'autres sujets doivent faire l'objet d'une réflexion.

2. Réformer la chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA) pour que les actions des pouvoirs publics soient plus efficaces et plus rapidement mises en œuvre. S'interroger sur le statut d'établissement public, voire sur l'existence de la CNBA. S'interroger sur le niveau des taxes actuellement perçues par la CNBA et sur la création éventuelle d'un fonds de gestion géré par un tiers.

3.2. Les autres secteurs professionnels ont, dans l'ensemble, pu faire face à l'événement sans trop de difficultés

Les acteurs de la voie d'eau, autres que les bateliers, sont très variés. On peut distinguer trois catégories principales, les deux dernières étant généralement regroupées, pour l'essentiel, sous la dénomination d'ICAL :

- les industriels qui utilisent le fleuve pour acheminer les matériaux dont ils ont besoin ; les principaux sont les professionnels du BTP, regroupés dans l'UNICEM¹⁵. Dans le secteur relevant de la compétence du port autonome de Paris (PAP), c'est à dire l'Île-de-France, 10 sites d'exploitation ont été arrêtés en raison de la crue. Selon le comité des armateurs de France (CAF), 40 000 tonnes de granulats sont transportées chaque jour en Île-de-France, dont la moitié au sein de Paris *intra muros* ;
- les navigants qui utilisent des bateaux à des fins touristiques : croisières de plusieurs jours, bateaux restaurants, etc ; leurs actifs sont essentiellement des bateaux mais ils ont besoin d'installations sur les quais pour permettre l'accès aux bateaux et accomplir divers services complémentaires. Les touristes venant de province et surtout les étrangers constituent une part très importante de leur clientèle. Dans la zone géographique du PAP, on dénombre 60 entreprises de tourisme fluvial, exploitant 130 bateaux. Le CAF évalue le nombre de passagers transportés chaque jour au printemps/été à 80 à 100 000 personnes ;
- les utilisateurs d'installations fixes à quai : restaurants, bateaux amarrés, etc. Ces installations sont au nombre d'une quarantaine.

Tous les agents économiques qui utilisent une installation à terre doivent y être autorisés et, pour cela, conclure avec le gestionnaire du port un contrat d'amodiation ; le PAP a pour ce faire compétence pour l'ensemble de la région Île-de-France. Il considère que l'activité portuaire est à l'origine de 1000 emplois directs et 3000 emplois indirects, hors emplois saisonniers.

La mission n'est pas en mesure d'indiquer de manière fiable les pertes de chiffre d'affaires que la crue a occasionnées aux différents intervenants. La difficulté à obtenir des informations a plusieurs causes :

- les professions sont extrêmement hétérogènes ;
- les contrats liant chaque amodiataire au PAP sont susceptibles de faire référence au chiffre d'affaires (CA) de l'utilisateur (ainsi un intéressement est, comme on l'a vu, perçu par le PAP si le CA d'un transporteur de passagers excède 1 M€) ; aussi celui-ci est-il fréquemment réticent à fournir plus de renseignements que ceux que son contrat exige de lui ;

¹⁵ Union nationale des industries des carrières et matériaux de construction.

- de nombreux amodiataires font appel à des sous-traitants, dont ils ne connaissent pas nécessairement le CA ; or c'est le CA des sous-traitants qui a été impacté par la crue.

En dépit de ces difficultés, plusieurs chiffrages sont disponibles :

- les dossiers demandés par le PAP pour l'octroi d'une aide permettent de connaître l'évaluation faite par le demandeur de sa perte de CA résultant de la crue. L'exploitation de ces dossiers, faite par le PAP à la demande de la mission, permet d'évaluer cette perte à environ 13 M€, montant à rapprocher du CA de 2015 de ces requérants, estimé à 209 M€. Ces données aboutissent par conséquent à une perte d'environ 6 % du CA annuel ;
- à la demande de la mission, le CAF a fourni une estimation des pertes de CA de ses adhérents¹⁶ ; il évalue celles-ci à 10 M€ pour le secteur touristique et 4 M€ pour le BTP. Il s'agit là de données brutes, dont il conviendrait de déduire les dépenses évitées : carburant non consommé, personnel n'ayant pas travaillé et n'étant pas rémunéré¹⁷, etc. La mission n'a pas connaissance de la méthode de calcul retenue par le CAF et ne peut donc pas reprendre à son compte ces chiffrages ;
- la communauté portuaire de Paris (CPP), pour sa part, fait état d'une évaluation de 15 M€. Celle-ci appelle les mêmes observations que celle du CAF.

Nonobstant cette réserve, la mission considère que les professionnels ont, dans l'ensemble, supporté sans gros dommage les conséquences de la crue qui n'est plus, aujourd'hui, invoquée par eux comme un motif de préoccupation. Cette appréciation est surtout fondée pour les entreprises les plus grosses, qui ont la possibilité de faire face à des phases défavorables, d'autant qu'elles ont, ces dernières années, connu une activité en forte croissance¹⁸, qui leur a probablement permis de constituer des réserves financières. Elle est à nuancer pour les plus petites structures, mais celles-ci sont mal connues car elles sont souvent les sous-traitants d'entreprises plus importantes et n'apparaissent pas en tant que telles comme clients, du PAP par exemple.

Plus que des aides, la profession demande que l'État tire les leçons de la crue de mai-juin et que la communauté portuaire puisse agir plus efficacement si un événement similaire survient à l'avenir. Tout en reconnaissant que VNF et le PAP ont agi avec célérité et en concertation avec elle, elle souhaite que l'État améliore ses modes de prévision et de gestion des crues.

La profession se demande si le réchauffement climatique est susceptible d'accroître la fréquence de crues printanières, ce qui modifierait fortement la saisonnalité touristique de Paris. Une réflexion sur ce risque lui semblerait pertinente.

¹⁶ On n'évoque pas ici les pertes de CA de la batellerie, pour lesquelles le CAF reprend l'évaluation de VNF. Voir *supra*.

¹⁷ Le personnel de restauration est généralement payé en fonction de l'activité effective ; seul le personnel commercial est payé de manière essentiellement forfaitaire.

¹⁸ Le tourisme fluvial a, comme on l'a vu, connu depuis une dizaine d'années une croissance annuelle de 5 à 10 %.

Surtout, elle est préoccupée par la chute de l'activité touristique, liée au contexte terroriste et à la mauvaise image de la France (cf *supra*), dont les effets sont bien supérieurs et durables, et qui met davantage en jeu sa situation financière et la pérennité de certains de ses membres.

3. Associer le ministère chargé des transports aux réflexions des pouvoirs publics visant à promouvoir le tourisme en Île-de-France.

3.3. Diverses améliorations de gestion sont indispensables

A/ Conforter juridiquement les dispositifs spécifiques d'aide en leur donnant une base légale permanente

La mission observe que les aides octroyées par VNF l'ont été sur le fondement d'une délibération visant des causes d'immobilisation ou de sujétions de navigation dépendant de VNF, dont les crues ne relèvent pas. Il apparaît nécessaire de consolider le dispositif mobilisé pour les crues de 2016, sans perdre la réactivité indispensable à la mise en place des aides.

Les aides au redémarrage mises en place par le ministère de l'économie et des finances (Minefi) suite aux réunions de la cellule de continuité économique ont été distribuées sans ordonnancement préalable, sur le fondement d'une décision de l'exécutif. La mission a noté qu'un décret offrant une assise juridique à l'aide au redémarrage était en cours de préparation.

Par ailleurs, la mission s'est demandé si l'urgence qui caractérise les situations de crue ne rendait pas nécessaire la possibilité de prendre plus rapidement les mesures d'aide souhaitées. On pourrait dans cet esprit imaginer que les conseils d'administration des organismes (VNF, PAP, CNBA) prennent chacun une disposition cadre permettant au directeur général d'agir de sa propre initiative et sans délibération préalable du conseil, à la condition bien sûr d'informer ce dernier lors de sa réunion suivante.

4. S'assurer que les textes permettent à Voies navigables de France (VNF), au port autonome de Paris (PAP) et à la chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA) d'allouer des aides en cas de crue exceptionnelle. Envisager que dans chacun de ces organismes une délibération cadre du conseil d'administration permette au directeur général de prendre dans des délais très courts les décisions nécessaires.

B/ Envisager de rendre obligatoire l'assurance couvrant les dommages causés aux tiers.

La mise en place d'assurances pour couvrir les pertes d'exploitation susceptibles de résulter d'un épisode de crues se heurte à des difficultés économiques du fait de la caractéristique même du risque « crues » (cf.paragraphe 2.1 ci-dessus).

Compte tenu de ces difficultés, la mission s'est interrogée sur la faisabilité et l'opportunité d'assurances de type événementiel pour couvrir les conséquences des crues. La prime d'assurance serait alors fonction du chiffre d'affaires ou de la marge à garantir. Tant le CAF que la CNBA ont insisté auprès de la mission sur le caractère disproportionné du montant de telles polices au regard des éventuelles pertes d'exploitation liées strictement aux crues. À titre indicatif un ordre de grandeur de 5 % du capital garanti a été envisagé. Il est à mettre en

regard de l'interruption d'activité du fait des crues (moins de 2 semaines sur 52, soit environ 4 %).

Cette analyse ne permet pas de conclure à la faisabilité économique ou à l'opportunité d'une assurance systématique des pertes d'exploitation liées aux crues, entièrement à la charge des assurés.

Pour ce qui est des biens en revanche, la mission considère que rien ne justifie l'absence d'obligation d'une assurance responsabilité civile couvrant les dommages occasionnés aux tiers par les transporteurs fluviaux. Aussi recommande-t-elle de rendre celle-ci obligatoire.

5. Envisager de rendre obligatoire l'assurance des dommages causés par les bateaux à des tiers.

C/ Examiner avec prudence le projet de fonds de garantie mutualisé proposé par certains

Parmi les pistes évoquées auprès de la mission figure celle d'un fonds de garantie, mutualisé et qui serait alimenté par la recette du port autonome provenant de la redevance dont s'acquittent les entreprises de transport de passagers dont le chiffre d'affaires excède 1 M€. Cette redevance représente 1 % du chiffre d'affaires. Elle est partie intégrante des recettes du port autonome.

La mission ne recommande pas la mise en place d'un fonds de garantie qui serait alimenté exclusivement par des crédits publics (recettes du PAP ou crédits budgétaires d'État) et qui aurait vocation à pallier l'absence de couverture assurantielle au motif d'un coût trop élevé de celle-ci.

Il convient, d'une part, de responsabiliser les professionnels au regard de la couverture d'un risque inhérent à leur profession, à travers une participation à la couverture de ce risque, d'autre part, de s'assurer de la maîtrise des budgets qui y sont consacrés.

L'acceptabilité d'un tel fonds de garantie est vraisemblablement fonction de l'origine des recettes qui l'alimentent. S'il s'agissait de prélever une cotisation nouvelle auprès des professionnels, on peut penser que tant le CAF que la CCP n'en serait plus réellement promoteurs. De plus la disparité des acteurs susceptibles de bénéficier d'un tel fonds pose question la solidarité dont ils pourraient faire preuve entre eux : il n'est pas certain qu'une réelle solidarité existe entre les transporteurs de passagers dont le CA est supérieur à 1 M€, les plus petits transporteurs et les ICAL (restaurateurs etc.).

D/ Demander aux différents organismes de mieux assurer le suivi de leur secteur d'activités

La mission a rencontré des difficultés à obtenir des données financières précises sur les conséquences de la crue et particulièrement sur les pertes d'exploitation en résultant. Ces données permettant un suivi de l'activité des entreprises dans chaque secteur sont indispensables, *a fortiori* si elles servent d'assiette à la détermination de montants de redevances. Aussi la mission invite-t-elle VNF, le PAP mais aussi le CAF et la CNBA à assurer un suivi régulier de l'activité des secteurs qui les concernent.

6. Inviter les organismes publics (Voies navigables de France, chambre nationale de la batellerie artisanale, port autonome de Paris) ou professionnels (comité des armateurs fluviaux) à recueillir davantage d'informations sur l'activité et la situation financière de leurs correspondants ou adhérents.

E/ Confirmer dans les conventions d'autorisation d'occupation temporaire (AOT) du PAP les prescriptions indispensables pour limiter l'impact des crues sur les installations concernées

Certains interlocuteurs de la mission ont critiqué les prescriptions figurant dans les conventions donnant autorisation d'occupation temporaire signées avec le port autonome, qui obligent à un démontage des installations en moins de 24H. Ces obligations qui figurent au plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) sont sans lien avec le délai de préavis de crue par les pouvoirs publics, mais visent à éviter embâcles et problèmes de sécurité pouvant en résulter. Dès lors la mission ne peut que confirmer leur pertinence.

F/ Assurer une meilleure coordination entre les ministères

La mission recommande que la DGITM se rapproche du ministère des Finances dans le cadre de la démarche qu'elle a engagée d'examen de l'opportunité et le cas échéant de définition des modalités les plus appropriées d'un complément d'aides à destination des transporteurs fluviaux. En effet, avec l'appui de la BPI, des aides à la trésorerie ont été mises en place. Tout dispositif envisagé à l'attention des bateliers devra s'articuler avec ces aides existantes.

7. Mieux coordonner l'action des différents ministères concernés (ministères financiers, ministère chargé des transports, ministère chargé du tourisme).

Conclusion

Les pouvoirs publics ont, très rapidement, décidé des aides permettant aux utilisateurs de la voie d'eau de faire face aux difficultés qu'ils rencontraient. Toutefois, les délais de versement des aides spécifiques au transport ont été importants. Une plus grande réactivité des organismes est à l'avenir nécessaire.

Les professionnels n'évoquent plus guère aujourd'hui les difficultés qu'ils ont rencontrées du fait de la crue. Mais ce comportement est dû avant tout au fait qu'ils font aujourd'hui face à des problèmes d'une plus grande ampleur : la crise céréalière dans le cas des artisans bateliers, la chute du tourisme pour les transporteurs de passagers et les bateaux-restaurants. Cette situation, que la mission n'avait pas pour mandat d'examiner, appelle sans doute des mesures adaptées.

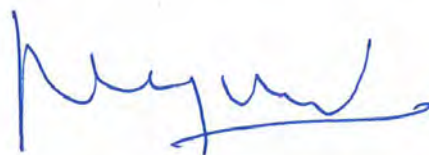
Le traitement de la crue conduit à s'interroger, de manière plus globale, sur l'action de la CNBA, qui ne semble pas s'être jusqu'ici mobilisée à hauteur des problèmes rencontrés par les bateliers et des possibilités qui sont les siennes.

Jean-Philippe Duranthon



Inspecteur général de l'administration
du développement durable

Sophie Mougard



Ingénieur général des ponts,
des eaux et des forêts

Annexes

1. Lettre de mission



300/2016

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER,
EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT

Paris, le **30 AOUT 2016**

Le secrétaire d'Etat chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche

à

Madame Anne-Marie LEVRAUT
Vice-présidente du Conseil Générale de
l'environnement et du développement durable

D16015405

Objet : Impact de la crue de mai-juin 2016 du bassin de la Seine
sur la filière fluviale passagers et marchandises

L'épisode de crues ayant affecté la Seine et plusieurs de ses affluents en mai et juin 2016 a conduit à des restrictions ou interdictions de la circulation fluviale.

La circulation a notamment été totalement interrompue sur le bief parisien pendant plus d'une semaine et des espaces portuaires ont été inondés ou rendus inaccessibles. La crue a généré des pertes d'exploitation et des dommages aux installations qui ont pénalisé encore davantage les opérateurs économiques, transporteurs fret ou passagers, industriels ou professionnels de l'animation et des loisirs occupant les espaces portuaires.

La crue a frappé des secteurs déjà touchés par une activité particulièrement morose au début de l'année 2016 : les opérateurs de promenade ou de croisière ainsi que les établissements d'animation et de loisirs fragilisés après les attentats de Paris et de Bruxelles ou le transport des conteneurs dont l'activité était déjà en recul de plus de 10% par rapport à l'année passée.

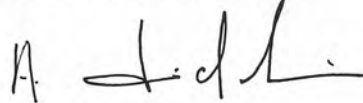
Le transport fluvial de passagers, en particulier de promenade, ainsi que les établissements d'animation et de loisirs contribuent à l'image touristique de Paris et fournissent un nombre d'emplois significatifs. Le transport fluvial de marchandises contribue à la réduction des émissions de GES et de polluants, ainsi que de la congestion du transport routier. Dans le cas du transport de conteneurs, il participe à l'émergence d'une nouvelle forme de logistique urbaine au cœur de la métropole.

Je souhaite que le Conseil général de l'environnement et du développement durable identifie les conséquences économiques et financières pour les opérateurs fluviaux et les acteurs économiques concernés par ces contraintes sur leurs activités et propose les mesures d'accompagnement nécessaires voire indispensables visant à éviter des répercussions gravement néfastes. La mission prendra en compte les dispositifs éventuellement mobilisables et veillera à ce que les efforts notamment budgétaires proposés soient bien proportionnés à l'effet attendu.

Hôtel de Roqueiaure – 246, boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.developpement-durable.gouv.fr

La mission constituée à cette fin devra travailler en relation étroite avec Voies navigables de France (VNF) et le Port autonome de Paris (PAP) qui, l'un et l'autre, mènent des politiques actives en ce sens et non encore stabilisées, complémentaires aux traitements par la cellule de continuité économique mise en place pour les inondations par le Ministère de l'économie. Elle associera aussi la DRIEA. Elle se mettra en relation notamment avec le Comité des armateurs fluviaux et la chambre syndicale de la batellerie artisanale. La mission devra remettre ses premières conclusions début octobre pour une remise du rapport final fin novembre.

La mission pourra s'appuyer sur les services de la DGITM, de la DRIEA, de VNF et du PAP.



Alain VIDALIES

2. Liste des personnes rencontrées

Cabinets ministériels		
Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer		
François	Lambert	conseiller technique au cabinet du secrétaire d'État chargé des transports
Ministère de l'économie, de l'industrie et du numérique		
Élise	Calais	directrice adjointe du cabinet de la secrétaire d'État chargée du commerce, de l'artisanat, de la consommation et de l'économie sociale et solidaire
Arnaud	Boyer	conseiller technique en charge des PME et TPE
Sébastien	Malengeau	conseiller technique en charge de l'artisanat
Administrations d'État		
Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer		
Thierry	Guimbaud	directeur des services de transport, direction générale des infrastructures de transport et de la mer (DGITM)
Marc	Sandrin	sous-directeur des ports et du transport fluvial
Nicolas	Trift	adjoint au sous-directeur des ports et du transport fluvial
Aurélie	Bouissou	adjointe au chef du bureau du transport fluvial
Gilles	Leblanc	directeur de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France DRIEA
Sylvain	Lefoyer	directeur adjoint sécurité transports défense à la DRIEA
Ministère de l'économie, de l'industrie et du numérique		
Laurent	de Jekhowsky	secrétaire général des ministères financiers (conversation téléphonique)
Nicolas	Lermant	direction générale des entreprises, chef du service tourisme, commerce, artisanat et services
Franck	Terrier	directeur régional adjoint, chef du pôle

		entreprises, emploi et économie, direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (Direccte) d'Île- de-France
Philippe	Coupard	directeur régional adjoint, directeur de l'unité départementale de Seine et Marne, Direccte d'Île-de-France
Sébastien	Moretti	chargé de mission départemental économie et correspondant PME pour la Seine Saint Denis, Direccte d'Ile de France
Ministère des affaires étrangères et du développement international		
Michel	Durrieu	sous-directeur du tourisme, Direction des entreprises, de l'économie internationale et de la promotion du tourisme
Organismes étatiques		
Voies navigables de France VNF		
Marc	Papinutti	directeur général
Alain	Monteil	directeur, direction territoriale bassin de la Seine
Jean-Christophe	Brioist	directeur adjoint- direction du développement
Port autonome de Paris PAP		
Régine	Bréhier	directrice générale
Marion	Alfaro	directrice de l'agence Paris-Seine
Mireille	Kabile	responsable du département des relations contractuelles
Chambre nationale de la batellerie artisanale CNBA		
Michel	Dourlent	président national
Didier	Carpentier	premier vice-président national
Marie-Line	Verbeke	administratrice
Sophie	Kulphom-Copin	
Représentants des professions		
<u>Comité des armateurs fluviaux CAF</u>		
Didier	Léandri	Président délégué général

François	Bouriot	adjoint au président délégué général
Communauté portuaire de Paris CPP		
Olivier	Jamey	président
Professionnels		
Bruno	Huvelin	président de l'Union nationale des industries des carrières et matériaux de construction (UNICEM), directeur régional CEMEX
Marco	Cancedda	président du collège granulats Ile de France de l'UNICEM
Jacques	Benharrous	secrétaire général de l'UNICEM
Philip	Maugé	président du directoire de la SCAT (conversation téléphonique)
Autres personnes rencontrées ou sollicitées		
Philippe	Giraud	courtier en assurances, président de Guian

3. Documents relatifs aux aides mises en place par les organismes

- VNF : délibération du 19 juin 2014
- CNBA : délibération du 25 mars 2011
- CNBA : formulaire de demande d'aide
- PAP : délibération du 6 juillet 2016
- PAP : formulaire de demande de soutien

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 19 JUIN 2014

N° 02/2014

**DELIBERATION RELATIVE AU DISPOSITIF D'INDEMNISATION
DES TRANSPORTEURS DE MARCHANDISES**

Vu le code des transports,
Vu le rapport présenté en séance,

Le conseil d'administration de Voies navigables de France décide :

Article 1^{er}

Les transporteurs de marchandises peuvent bénéficier d'une indemnisation dans les cas identifiés dans le tableau ci-dessous :

Origine de l'incident	Incident imprévu, non programmé et généré du fait de l'établissement (avarie d'ouvrage)	Chômage programmé de plus de 5 semaines sur le réseau de catégorie 1	Chômage programmé de plus de 10 semaines sur le réseau de catégorie 2	Prolongation de plus de 2 jours d'un chômage programmé sur le réseau de catégorie 1	Prolongation de plus de 14 jours d'un chômage programmé sur le réseau de catégorie 2
Impact sur l'exploitation du bateau					
Immobilisation du bateau	Indemnisation	Indemnisation	X	Indemnisation	Indemnisation
Restriction de l'emport	Indemnisation	Indemnisation	X	X	X
Allongement du parcours initial du bateau	Indemnisation	X	Indemnisation	Indemnisation	Indemnisation
Découplage de convois poussés	Indemnisation	Indemnisation	X	Indemnisation	X

Catégories des voies :

- Catégorie 1 : Réseau principal – grand gabarit (supérieur à 650 t de charge utile) incluant le canal du Nord
- Catégorie 2 : Réseau principal - voies connexes au grand gabarit (inférieures à 650 t de charge utile)
- Catégorie 3 : Réseau secondaire à exploitation saisonnière (inférieures à 650 t de charge utile)

Article 2

Les périodes maximales indemnisables et les durées de franchise sont les suivantes :

Origine de l'incident	Incident imprévu, non programmé et du fait de l'établissement (avarie d'ouvrage)	Chômage programmé de plus de 5 semaines sur le réseau de catégorie 1	Chômage programmé de plus de 10 semaines sur le réseau de catégorie 2	Prolongation de plus de 2 jours d'un chômage programmé sur le réseau de catégorie 1	Prolongation de plus de 14 jours d'un chômage programmé sur le réseau de catégorie 2
Immobilisation du bateau	30 jours à compter du début de l'incident avec franchise de - 12 heures pour la cat.1 - 24 heures pour les cat. 2 et 3	30 jours à compter du premier jour au-delà des 5 semaines		30 jours à compter du premier jour de prolongation avec franchise de 12 heures	30 jours à compter du premier jour de prolongation avec franchise de 24 heures
Restriction de l'emport	30 jours à compter du début de l'incident avec franchise de - 12 heures pour la cat.1 - 24 heures pour les cat. 2 et 3	30 jours à compter du premier jour au-delà des 5 semaines			
Allongement du parcours initial du bateau	30 jours à compter du début de l'incident avec franchise de - 12 h pour la cat.1 - 24 heures pour les cat. 2 et 3		30 jours à compter du premier jour au-delà des 10 semaines	30 jours à compter du premier jour de prolongation avec franchise de 12 heures	30 jours à compter du premier jour de prolongation avec franchise de 24 heures
Découplage de convois poussés	30 jours à compter du début de l'incident avec franchise de - 12h pour la cat.1 - 24h pour les cat. 2 et 3	30 jours à compter du premier jour au-delà des 5 semaines		30 jours à compter du premier jour de prolongation avec franchise de 12 heures	

Au terme de la période de franchise, toute journée d'immobilisation entamée sera indemnisée sur la base du taux journalier quelle que soit l'heure de la reprise de navigation. La période de franchise prend en compte le cumul des immobilisations de courtes durées imputables à VNF, subies par un transporteur pour un voyage donné. Chacune de ces immobilisations doit être supérieure ou égale à quatre heures et faire l'objet d'un avis à la batellerie.

Dans le cas d'un voyage durant lequel se produisent des immobilisations sur des voies de grand gabarit (supérieures à 650 tonnes de charge utile) incluant le canal du Nord (générant une franchise de 12 heures, heures de nuit comprises) et d'autres sur des voies connexes au grand gabarit ou faisant partie du réseau à exploitation saisonnière (générant une franchise de 24 heures, heures de nuit comprises), la période de franchise la plus courte est appliquée, en l'occurrence douze heures.

Dans l'hypothèse où des événements extérieurs et indépendants de VNF (crue, gel, etc.) empêcheraient la reprise de la navigation immédiatement après la réouverture retardée par décision de VNF, il ne sera pas retenu de franchise dans le calcul de l'indemnisation.

Article 3

Les critères d'éligibilité aux dispositifs d'indemnisation sont les suivants :

Origine de l'incident	Incident imprévu, non programmé et généré du fait de l'établissement (avarie d'ouvrage)	Chômage programmé de plus de 5 semaines sur le réseau de catégorie 1	Chômage programmé de plus de 10 semaines sur le réseau de catégorie 2	Prolongation de plus de 2 jours d'un chômage programmé sur le réseau de catégorie 1	Prolongation de plus de 14 jours d'un chômage programmé sur le réseau de catégorie 2
Immobilisation du bateau	Bateau chargé ou affrété avant la survenance de l'annonce de l'incident	X		Bateau chargé ou affrété avant la survenance de l'annonce de la prolongation	Bateau chargé ou affrété avant la survenance de l'annonce de la prolongation
		<ul style="list-style-type: none"> - bateau bloqué par l'indisponibilité de l'ouvrage ; - navigation interrompue au niveau de l'ouvrage ou du bief couvert par la demande ; - sur la voie ou le bief où est situé l'ouvrage en question, le transporteur devra justifier d'avoir accompli vingt voyages ou plus pendant la période de deux années précédant le chômage considéré, et sous réserve d'avoir franchi l'ouvrage ou de préciser son niveau d'activité s'il est en activité depuis moins de 2 ans ; - ce transporteur ne doit pas avoir accompli de transports de remplacement, ou doit à défaut les déduire (exprimés en jours) 			

Restriction de l'emport	bateau dont le tirant d'eau est compatible avec le mouillage garanti de l'ouvrage ou du bief et est supérieur au mouillage réduit de l'ouvrage ou du bief	bateau dont le tirant d'eau est compatible avec le mouillage garanti de l'ouvrage ou du bief et est supérieur au mouillage de l'ouvrage parallèle disponible			
Allongement du parcours initial du bateau ²	bateau chargé ou affrété avant la survenance de l'incident et se déroutant		bateau chargé ou affrété durant le chômage	Bateau chargé ou affrété avant la survenance de l'annonce de la prolongation et se déroutant	Bateau chargé ou affrété avant la survenance de l'annonce de la prolongation et se déroutant
Découplage de convois poussés	Convois chargés ou affrétés	Convois chargés ou affrétés		Convois chargés ou affrétés	

²Les transporteurs devront par ailleurs déclarer le voyage correspondant à l'itinéraire de substitution emprunté, le péage correspondant restant dû.

Article 4

Quel que soit le type d'indemnisation, une première proposition de réparation du préjudice commercial est faite sur demande du transporteur sur une base forfaitaire dépendant du type d'indemnisation (immobilisation, allongement de parcours, restriction de l'emport).

Les modalités d'établissement des forfaits sont les suivantes :

Immobilisation de bateau

Le montant de l'indemnisation forfaitaire se détermine comme suit :

$$I = D \times Fj \text{ où :}$$

D = durée indemnisable (en jours)

Fj = forfait journalier (en euro)

Le forfait journalier est déterminé en fonction du port en lourd du bateau et de la voie sur laquelle s'est produit l'incident. Les valeurs 2014 sont définies en annexes 1 et 2 de la présente délibération.

Le port en lourd utilisé pour le calcul est celui figurant sur le document justifiant du tonnage de port en lourd du bateau immobilisé.

Les convois poussés composés de plusieurs barges seront considérés comme un ensemble automoteur et barges, le port en lourd de l'équivalent automoteur correspondra au plus grand des ports en lourd des barges concernées.

Restriction de l'emport

Sur les voies de grand gabarit (supérieures à 650 tonnes de charge utile) incluant le canal du Nord :

Le montant est établi pour 2014 à 0,015 € par tonne kilométrique de manque à gagner sur le fret du fait des restrictions subies.

Sur les voies connexes au grand gabarit ou du réseau à exploitation saisonnière :

L'indemnisation forfaitaire est fixée pour 2014 à 0,013 € par tonne kilométrique de manque à gagner sur le fret pour le transporteur.

L'indemnisation sera basée sur la différence entre le tirant d'eau du bateau et le mouillage réduit. Par conséquent, le tonnage correspondant à une sous-utilisation de la capacité réduite de l'ouvrage ou du bief ne sera pas intégré au calcul.

Allongement de parcours

L'indemnisation est calculée de la façon suivante :

- Si la durée de l'allongement est inférieure à 36 heures (heures de nuit comprises), elle correspond aux frais de carburant supplémentaire consommé en raison des kilomètres excédant le parcours initial, à raison de 4 litres de fuel au kilomètre, chaque écluse supplémentaire au parcours normal étant considérée pour 4 kilomètres. Seuls les kilomètres supplémentaires parcourus sur les voies exploitées par VNF seront pris en compte. Le cas du détour sur des voies hors réseau VNF sera étudié au cas par cas.

Prix du fuel : l'indemnisation sera calculée sur la base du dernier prix mensuel moyen hors taxes par litre tenu à jour par VNF.

- Si la durée de l'allongement est supérieure à 36 heures (heures de nuit comprises), elle correspond à l'indemnité forfaitaire d'une immobilisation, la durée indemnisable étant la durée d'allongement du parcours.

Découplage de convois poussés

Le découplage des convois poussés sur le grand gabarit s'indemnise en fonction du nombre de passages à l'ouvrage impacté, chaque convoi devant découpler étant valorisé à hauteur de 125 € pour 2014.

Les convois composés uniquement d'automoteurs ne sont pas éligibles à ce type d'indemnisation.

Article 5

Les coûts résultant du recours à un transport de substitution, rendu nécessaire par l'urgence, pourront être pris en compte dans l'indemnisation, après examen au cas par cas.

La demande de prise en charge devra être transmise à VNF avant le début des opérations de transbordement.

La direction territoriale de VNF instruira la demande sur présentation, par le transporteur ou le donneur d'ordre, le cas échéant, des devis préalables au recours à ce transport de substitution.

L'indemnité sera calculée après étude des justificatifs des préjudices subis (frais de chargement, déchargement ou brouettage) occasionnés par une restriction de navigation.

Article 6

Dépôt de la demande

Les transporteurs demandant à être indemnisés devront fournir les pièces justificatives suivantes :

- fiche de demande complétée, datée et signée par le transporteur,
- déclaration de chargement du voyage impacté ou attestation de déclaration de chargement en ligne « VELI »,
- extrait du registre du commerce (K-bis ou équivalent),
- le cas échéant, une copie de l'Attestation de Capacité Professionnelle,
- justificatifs de retard signés par un agent d'exploitation de VNF,
- copie de la lettre de voiture,
- copie du contrat d'affrètement,
- relevé d'identité bancaire (RIB),
- tout document justifiant du tonnage de port en lourd de l'unité impactée.

Les demandes devront être transmises à VNF après la fin de l'incident faisant l'objet de la demande d'indemnisation.

Instruction de la demande

En fonction des éléments fournis par le transporteur, la réalité du préjudice subi pourra être analysée en cas de besoin au moyen des outils informatiques développés ou accessibles par VNF tels que les applications Voyage, cahier de l'Eclusier ou l'AIS.

Il ne sera donné aucune suite aux dossiers :

- dont le montant d'indemnisation est inférieur ou égal à 30 € ;
- pour lesquels les transporteurs ne sont pas à jour de leurs déclarations de chargement.

Les propositions d'indemnisation forfaitaire seront transmises au demandeur dans un délai de un mois suivant la réception du dossier complet.

Article 7

Les forfaits journaliers pour immobilisation visés aux annexes 1 et 2, et forfaits pour restriction de navigation et découplage de convois visés à l'article 4 font l'objet d'une augmentation annuelle qui repose sur un indice composite basé pour 50 % sur le TP01 et pour 50 % sur l'indice des prix à la consommation hors loyers et tabac, indices publiés par l'INSEE.

Compte tenu des délais de diffusion des indices, l'augmentation annuelle des forfaits au 1^{er} janvier de chaque année (année N) est calculée avec les indices de la période d'avril N-2 à mars N-1, sur la base d'une moyenne glissante sur douze mois.

La première indexation sera applicable à compter du 1^{er} janvier 2015, elle est calculée sur la base des indices courant d'avril 2013 à mars 2014.

Les forfaits pour immobilisation et découplage de convois sont arrondis à l'euro le plus proche.

Les forfaits pour restriction de navigation sont arrondis au dixième d'euro le plus proche.

Article 8

En cas de refus des propositions forfaitaires, le transporteur pourra demander une indemnisation au réel chiffrée et justifiée. Ces demandes feront l'objet d'un examen au cas par cas.

Le montant sollicité sera comparé au préjudice réel indicatif, dépendant de la nature de l'indemnisation envisagée et du type d'unité, évalué à partir de la marge sur coûts variables (chiffre d'affaires annuel minoré des frais d'achat de carburant, de courtage et des taxes de navigation) moyennée sur deux ans. Le transporteur fournira pour cela les pièces suivantes, attestées par son expert-comptable (agréé auprès de l'ordre des experts comptables) :

- un descriptif des préjudices subis par l'unité considérée,
- les bilans et/ou les comptes de résultat des deux derniers exercices.

Les transporteurs peuvent produire une attestation synthétique de leur expert-comptable comportant l'ensemble des données demandées.

Les transporteurs ne justifiant pas de deux années d'activité sur l'unité impactée ne sont pas éligibles au dispositif au réel et ne peuvent prétendre qu'au dispositif forfaitaire.

Les honoraires facturés par l'expert-comptable pour produire les pièces requises avec la demande au réel seront pris en compte dans le montant d'indemnisation sous réserve de présentation de la facture correspondante.

Article 9

Le Directeur général est autorisé à prendre tout acte en application du présent dispositif. Il est également autorisé à prendre toute décision exceptionnelle d'indemnisation ou d'accompagnement complémentaire n'entrant pas dans le cadre de ce dispositif. Il en rendra compte au conseil d'administration suivant.

Article 10

Les articles des délibérations des 19 octobre 1993, 15 décembre 1998, 14 décembre 1999, 12 décembre 2001, 6 avril 2005, 27 juin 2007, 8 octobre 2009 et du 28 novembre 2013, concernant l'indemnisation des transporteurs de marchandises sont abrogés.

Article 11

La présente délibération sera publiée au bulletin officiel des actes de Voies navigables de France.

Le président du conseil d'administration



Stéphane SAINT-ANDRE

La secrétaire du conseil d'administration



Jeanne-Marie ROGER

Annexe 1. Forfaits journaliers applicables sur les voies de **catégorie 1** (en euro).

Port en lourd (en tonnes)	Cale générale		Cale spécialisée	
	Automoteur ou pousseur + 1 barge	Barge supplémentaire sans moteur	Automoteur ou pousseur + 1 barge	Barge supplémentaire sans moteur
<200	149	75	225	112
201 à 210	156	77	233	117
211 à 220	162	81	243	121
221 à 230	168	84	252	126
231 à 240	174	87	261	130
241 à 250	179	90	269	135
251 à 260	186	92	278	139
261 à 270	191	95	286	143
271 à 280	196	99	295	147
281 à 290	202	101	303	152
291 à 300	208	104	311	156
301 à 310	213	106	319	159
311 à 320	217	109	327	163
321 à 330	223	111	335	168
331 à 340	228	114	342	171
341 à 350	233	117	350	175
351 à 360	237	119	357	178
361 à 370	243	121	364	182
371 à 380	247	124	371	186
381 à 390	252	126	378	189
391 à 400	257	128	385	193
401 à 410	262	130	392	196
411 à 420	266	133	399	199
421 à 430	270	136	406	202
431 à 440	275	138	412	206
441 à 450	279	140	419	209
451 à 460	283	142	425	212
461 à 470	287	144	431	215
471 à 480	292	146	438	218
481 à 490	296	147	443	222
491 à 500	300	149	450	225
501 à 510	304	152	456	228
511 à 520	307	154	461	231
521 à 530	312	156	468	233
531 à 540	316	158	473	236
541 à 550	319	160	479	240
551 à 560	323	161	484	242
561 à 570	327	163	490	245
571 à 580	331	165	495	248
581 à 590	334	168	501	250
591 à 600	337	169	507	253
601 à 610	341	171	512	256
611 à 620	345	173	517	259
621 à 630	348	174	522	261
631 à 640	352	176	527	264
641 à 650	355	177	532	266

Port en lourd (en tonnes)	Cale générale		Cale spécialisée	
	Automoteur ou pousseur + 1 barge	Barge supplémentaire sans moteur	Automoteur ou pousseur + 1 barge	Barge supplémentaire sans moteur
651 à 660	358	179	538	268
661 à 670	362	181	543	271
671 à 680	365	182	547	274
681 à 690	368	184	551	276
691 à 700	371	186	557	279
701 à 710	374	188	562	281
711 à 720	377	189	566	283
721 à 730	381	191	571	285
731 à 740	384	192	576	288
741 à 750	387	194	581	290
751 à 760	390	195	585	293
761 à 770	393	196	589	295
771 à 780	397	198	594	297
781 à 790	399	199	599	299
791 à 800	402	201	603	301
801 à 810	405	202	607	303
811 à 820	408	204	612	306
821 à 830	410	206	616	309
831 à 840	413	207	620	311
841 à 850	417	208	624	313
851 à 860	420	210	629	315
861 à 870	422	211	633	317
871 à 880	425	212	637	319
881 à 890	427	214	641	321
891 à 900	430	215	646	323
901 à 950	444	222	666	333
951 à 1000	457	229	686	342
1001 à 1050	470	235	705	353
1051 à 1100	482	242	724	363
1101 à 1150	495	248	743	371
1151 à 1200	508	253	761	381
1201 à 1250	519	260	780	390
1251 à 1300	532	266	798	399
1301 à 1350	544	272	816	408
1351 à 1400	557	278	834	417
1401 à 1450	568	284	852	426
1451 à 1500	580	290	870	436
1501 à 1550	593	296	888	444
1551 à 1600	604	302	906	454
1601 à 1700	629	315	944	472
1701 à 1800	654	327	981	490
1801 à 1900	679	339	1018	509
1901 à 2000	704	352	1056	528
2001 à 2100	730	365	1095	547
2101 à 2200	756	378	1134	567
2201 à 2300	782	391	1175	587

Port en lourd (en tonnes)	Cale générale		Cale spécialisée	
	Automoteur ou pousseur + 1 barge	Barge supplémentaire sans moteur	Automoteur ou pousseur + 1 barge	Barge supplémentaire sans moteur
2301 à 2400	810	405	1215	607
2401 à 2500	838	419	1256	628
2501 à 2600	865	433	1298	649
2601 à 2700	893	446	1340	670
2701 à 2800	921	461	1382	691
2801 à 2900	950	475	1425	712
2901 à 3000	980	490	1468	735
>3000	1010	505	1515	758

La batellerie spécialisée regroupe les unités qui comportent des équipements permanents et appropriés au transport d'une marchandise déterminée. Sont principalement désignés sous ce vocable les bateaux citernes, les bateaux transportant des pulvérulents, les bateaux transportant des colis lourds, des véhicules.

Annexe 2 : Forfaits journaliers applicables sur les voies de **catégorie 2 et 3** (en euro)

Port en lourd (en tonnes)	Cale générale		Cale spécialisée	
	Automoteur ou pousseur + 1 barge	Barge supplémentaire sans moteur	Automoteur ou pousseur + 1 barge	Barge supplémentaire sans moteur
<200	127	64	191	95
201 à 210	133	66	198	100
211 à 220	138	69	207	103
221 à 230	143	71	214	107
231 à 240	147	74	222	110
241 à 250	153	76	229	114
251 à 260	158	78	236	118
261 à 270	162	82	244	122
271 à 280	168	84	250	125
281 à 290	172	86	258	128
291 à 300	176	88	264	133
301 à 310	180	90	271	136
311 à 320	186	92	278	139
321 à 330	190	94	284	142
331 à 340	194	96	290	145
341 à 350	198	99	297	148
351 à 360	202	101	303	152
361 à 370	207	103	310	155
371 à 380	210	105	316	158
381 à 390	214	107	321	161
391 à 400	218	109	328	163
401 à 410	223	111	333	166
411 à 420	226	113	339	170
421 à 430	230	114	345	173
431 à 440	233	117	350	175
441 à 450	237	119	356	178
451 à 460	241	121	362	180
461 à 470	245	122	367	183
471 à 480	248	124	372	186
481 à 490	251	126	377	189
491 à 500	254	127	383	191
501 à 510	259	129	387	194
511 à 520	262	130	392	196
521 à 530	265	133	398	198
531 à 540	268	134	402	201
541 à 550	271	136	407	204
551 à 560	275	137	411	206
561 à 570	278	139	417	208
571 à 580	281	140	421	211
581 à 590	284	142	426	213
591 à 600	287	143	430	215
601 à 610	289	145	435	217
611 à 620	293	146	439	219
621 à 630	296	148	444	222
631 à 640	299	149	448	224
641 à 650	302	151	453	226

Port en lourd (en tonnes)	Cale générale		Cale spécialisée	
	Automoteur ou pousseur + 1 barge	Barge supplémentaire sans moteur	Automoteur ou pousseur + 1 barge	Barge supplémentaire sans moteur
651 à 660	304	153	457	228
661 à 670	307	154	461	230
671 à 680	311	155	465	232
681 à 690	313	157	470	234
691 à 700	316	158	474	236
701 à 710	318	159	477	239
711 à 720	321	160	481	241
721 à 730	323	162	486	243
731 à 740	327	163	490	245
741 à 750	329	164	493	247
751 à 760	332	165	497	249
761 à 770	334	168	501	250
771 à 780	337	169	505	252
781 à 790	339	170	509	254
791 à 800	341	171	513	257
801 à 810	345	172	516	259
811 à 820	347	174	521	260
821 à 830	349	175	524	262
831 à 840	352	176	527	264
841 à 850	354	177	531	265
851 à 860	356	178	534	267
861 à 870	358	179	539	269
871 à 880	362	180	542	271
881 à 890	364	181	545	272
891 à 900	366	183	549	275
901 à 950	377	189	566	283
951 à 1000	389	194	583	292
1001 à 1050	400	199	599	300
1051 à 1100	410	206	616	307

La batellerie spécialisée regroupe les unités comportant des équipements permanents et appropriés au transport d'une marchandise déterminée.

Sont principalement désignés sous ce vocable les bateaux citernes, les bateaux transportant des pulvérulents et les bateaux transportant des colis lourds ou des véhicules.



**CONSEIL D'ADMINISTRATION
de la CNBA**

**du 25 mars 2011
Séance n ° 99**

Délibération n ° 5

**Création d'une aide pour arrêt de navigation
du fait d'une cause externe**

Le Conseil d'administration de la CNBA donne mandat à son président pour attribuer une aide alimentaire dans les conditions décrites ci-après.

Article 1 : Définition

Une aide alimentaire peut être accordée par la CNBA suite à l'immobilisation d'un bateau de transport au cours d'un déplacement. Cette immobilisation devra avoir l'une des causes suivantes :

- accident d'un bateau tiers entraînant un blocage de la navigation ;
- phénomène météorologique exceptionnel (crues, ouragan, ...) entraînant l'impossibilité de naviguer ;
- arrêt officiel de navigation (pour la France, avis à la batellerie) imprévu (hors carte des chômages).

L'incident déclenchant l'aide pourra survenir en France ou à l'étranger.
L'aide sera versée à partir de 7 jours d'immobilisation complète et non interrompue du bateau.
Elle prendra fin au moment de la reprise de la navigation, dans la limite de deux mois à compter de l'immobilisation.

Article 2 : Conditions d'accès, montants et pièces justificatives

Les conditions d'accès, montants et pièces justificatives sont précisés dans le tableau ci-dessous :

MOTIF DE L'AIDE	Patron batelier	Conjoint de patron batelier				Compagnon		
		Conjoint associé	Conjoint salarié	Conjoint collaborateur	Conjoint patron batelier	Compagnon salariés	Compagnons non salariés	Conjoint de compagnon salarié ou non salarié
Conditions d'accès	-demandeur immatriculé au registre CNBA -entreprise du patron batelier à jour du versement des taxes CNBA				-demandeur immatriculé au registre CNBA			
Montants	20 € par jour et par personne 10€ par enfant de moins de 18 ans				20 euros par jour et par personne 10€ par enfant de moins de 18 ans			
Pièces justificatives	<p>-pour les bateaux affrétés (vides ou chargés) un document attestant du contrat en cours, par exemple : un document écrit confirmant la commande de transport, une copie de la convention d'affrètement, ou bien le bon de chargement / déchargement VNF, les lettres de voiture ou le connaissance.</p> <p>-pour les bateaux vides, un document attestant que le bateau est en état de naviguer et qu'il est exploité : une photocopie du certificat communautaire ou du certificat de visite rhénane.</p> <p>-un document officiel attestant l'empêchement de naviguer : compte rendu d'accident, avis d'arrêt de la navigation, bulletin météorologique, ...</p> <p>-une fiche officielle d'immobilisation du bateau ;</p> <p>-un document attestant de la reprise de la navigation du bateau au moment de la reprise ;</p> <p>-la copie d'un relevé des sommes dues au titre des péages datant de moins d'un an.</p> <p>-pour les demandes relatives aux enfants, copie du livret de famille</p> <p><i>NB : Les pièces justificatives doivent être communiquées en langue française</i></p>				<p>-un certificat de travail délivré par le patron batelier au nom du compagnon batelier</p> <p>-un document officiel attestant l'empêchement de naviguer pour le bateau sur lequel travaille le compagnon : compte rendu d'accident, avis d'arrêt de la navigation, bulletin météorologique, ...</p> <p>-une fiche officielle d'immobilisation du bateau sur lequel travaille le compagnon ;</p> <p>-un document attestant de la reprise de la navigation du bateau au moment de la reprise.</p> <p>-pour les demandes relatives aux enfants, copie du livret de famille</p>			

Le 28 mars 2011

Le Président de la Chambre Nationale
de la Batellerie Artisanale

Michel DOURLENT

Envoyé le 29 MARS 2011

FORMULAIRE AIDE POUR ARRÊT DE NAVIGATION DU FAIT D'UNE CAUSE EXTERNE

Textes de référence : La délibération (n°5) du Conseil d'Administration de la CNBA du 25 mars 2011 stipule :

« Une aide alimentaire peut être accordée par la CNBA suite à l'immobilisation d'un bateau de transport au cours d'un déplacement. Cette immobilisation devra avoir l'une des causes suivantes :

- accident d'un bateau de tiers entraînant un blocage de la navigation - phénomène météorologique exceptionnel
- arrêt officiel de navigation (avis à la batellerie hors carte des chômages), imprévu »

1. DEMANDEUR

Réservé au Patron Batelier

Réservé au Conjoint

- Conjoint Associé Conjoint Salarié
 Conjoint Collaborateur Conjoint Patron Batelier

Nom : _____
Prénom : _____
Nom de l'entreprise : _____

Nom : _____
Prénom : _____
Nom de l'entreprise : _____

Enfants à charge

Nombre:

2. CONDITIONS D'ELIGIBILITE

- Immatriculé au registre de la CNBA
 Entreprise à jour du paiement de la taxe CNBA

3. MONTANT

- 20 € par jour par adulte
 10 € par jour par enfant

4. DOCUMENTS A FOURNIR

- Pour les bateaux affrétés (vides ou chargés) :

Une copie d'un document attestant du contrat en cours
(un document au choix) :

- Confirmation de commande de transport CNBA
- Convention d'affrètement
- Lettre de voiture
- Connaissance
- Bon de chargement et de déchargement

- Pour les bateaux non affrétés :

Une copie d'un document attestant que le bateau est en état de naviguer
(un document au choix) :

- Certificat communal
- Certificat de visite rhénane

- Pour tous :

Une copie d'un document officiel attestant l'empêchement de naviguer :
- Avis d'arrêt de la navigation

Un document officiel d'immobilisation du bateau justifiant le nombre de jours d'arrêt (date d'entrée et de sortie du bateau)

Une copie d'un relevé des sommes dues au titre des péages CNBA
(ce document ne doit pas dater de plus de 1 an)

Une lettre de demande d'attribution d'aide

R.I.B ou R.I.P

Pour les demandes relatives aux enfants
- Une copie du livret de famille en intégralité

Cadre réservé
à la CNBA

Secrétariat : Tél: 01 43 15 91 36 E-mail: copincnba.paris@orange.fr

Date de réception: /___/___/___ Dossier complet le: /___/___/___

Comptabilité : Tél: 01 43 15 91 33 E-mail: mendycnba.paris@orange.fr

Date de validation: /___/___/___ Référence proposition engagement: /___/___

Visa Président / Ordonnateur I :

Date de visa : /___/___/___

Visa Contrôleur financier :

Date de visa : /___/___/___
Engagement : /___/___

Visa Agent comptable :

Date de visa : /___/___/___
Mandat : /___/___

PORT AUTONOME DE PARIS
DELIBERATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
SEANCE DU 06 Juillet 2016

DIRECTION GENERALE
DISPOSITIONS EXCEPTIONNELLES EN FAVEUR DES CLIENTS DU PORT IMPACTES
PAR LA CRUE DE JUIN 2016
-=-=-

L'AN DEUX MILLE SEIZE, le 06 Juillet 2016 à 9 heures

Le Conseil d'Administration du Port Autonome de Paris s'est assemblé sous la présidence de Mme Catherine RIVOALLON.

Présents :

Excusés :

Ayant donné mandat :

Secrétaire :

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION,

Vu les articles L.4322-1 et suivants ainsi que les articles R.4322-1 et suivants du Code des transports, relatifs au Port Autonome de Paris

Vu le Code général de la propriété des personnes publiques ;

Vu les décrets n° 70-851 du 21 septembre 1970 et n° 78-887 du 9 août 1978 portant délimitation et extension des limites de la circonscription du Port Autonome de Paris

Vu les articles L. 4322-20 et R 4322-62 ainsi que les articles L.4323-1 et R 4323-1 et suivants du Code des transports relatifs aux droits de port applicables dans les ports fluviaux

Après en avoir entendu l'exposé par le Directrice Générale

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

Article 1^{er} - D'approuver les dispositions exceptionnelles portant sur l'organisation et le financement par le Port Autonome de Paris d'une campagne de nettoyage de tous les terrains et quais inondés par la crue dépendant du domaine public portuaire,

Article 2 - D'approuver les dispositions exceptionnelles portant sur la suspension durant une période d'un maximum de 15 jours des redevances domaniales (redevance de base et le cas échéant complémentaire) des occupants réguliers du domaine public portuaire (Industriels et ICAL) exploitant une activité économique autorisée par le port et justifiant avoir subi un arrêt d'exploitation de leurs activités commerciales et/ou de production durant la période de crue, dont les conséquences pécuniaires ne seraient pas couvertes par les assurances.

Article 3- D'approuver les dispositions exceptionnelles relatives aux modalités de paiement du troisième trimestre de redevance de l'année 2016 en faveur des occupants réguliers du domaine public portuaire (Industriels et ICAL) exploitant une activité économique autorisée par le port et justifiant de difficultés de trésorerie consécutives à l'arrêt d'exploitation de leurs activités commerciales et/ou de production en rapport avec l'épisode de crue.

Article 4 : D'approuver les dispositions exceptionnelles relatives au maintien en 2017 des tarifs des droits de port de l'année 2016.

Fait et délibéré à Paris,
La Présidente,

Catherine RIVOALLON

Modèle de déclaration sur l'honneur

Je soussigné, (Nom prénom)....., agissant pour le compte de
(nom de l'entreprise)
.....sis.....immatriculée au registre
de commerce et des sociétés sous le n°.....et ayant pour activité principale
.....
Titulaire d'une convention d'occupation n°.....au port de, en
cours de validité

Atteste sur l'honneur que :

1. L'entreprise a subi un arrêt d'exploitation de ses activités commerciales et/ou de production du _____ au _____ consécutif à la crue (préciser les causes et circonstances de l'interruption d'activité : par exemple destruction de moyens d'exploitation, destruction de stock, inaccessibilité des quais et terre-pleins...etc.)
2. L'entreprise est assurée par la compagnie d'assurance, dans le cadre du contrat n° _____, en vigueur jusqu'au _____
3. Les pertes d'exploitation ne sont pas couvertes par cette assurance.
4. Le dernier chiffre d'affaire annuel (2015) s'établit à la somme de :

(Important : les entreprises assujetties à l'obligation de déclarer leur chiffre d'affaire au titre de leur convention d'occupation doivent impérativement être à jour dans leurs déclarations des trois derniers exercices. A défaut de régularisation de leur situation, leur demande de soutien ne sera pas recevable)

Documents à joindre à l'attestation :
Photographies des dommages et/ou tout document relatif au préjudice
Déclaration de sinistre à l'assurance

Fait à _____ le _____

Formulaire de demande de soutien

IDENTIFICATION DE L'ENTREPRISE

Dénomination sociale :	
Dirigeant :	
Adresse de l'entreprise	
Adresse de l'établissement sinistré :	
Effectif employés sur le site sinistré :	
Chiffre d'affaires 2015	
Contact mail :	
Contact tél :	

MONTANT TOTAL DU PREJUDICE SUBI SUITE AUX INONDATIONS :

EVALUATION DES PREJUDICES (en euros)		
Immobilier	<input type="checkbox"/> 0 à 10 000 € <input type="checkbox"/> 10 000 à 50 000 <input type="checkbox"/> Supérieur à 50 000	Montant estimé :
Matériel, agencement, mobilier, ponton, bateaux	<input type="checkbox"/> 0 à 10 000 € <input type="checkbox"/> 10 000 à 30 000 <input type="checkbox"/> Supérieur à 30 000	Montant estimé
Stock	<input type="checkbox"/> 0 à 10 000 € <input type="checkbox"/> 10 000 à 30 000 <input type="checkbox"/> Supérieur à 30 000	Montant estimé
Frais particuliers	Nature	Montant estimé
Perte de chiffre d'affaires		

INDEMNITES D'ASSURANCE ET AIDES PUBLIQUES SOLLICITEES OU PERCUES

Compagnie d'assurance	
N° de contrat	
Indemnités versées ou attendues de l'assureur	
Aides publiques déjà perçues ou sollicitées suite aux intempéries (en euros)	Préciser lesquelles le cas échéant et leur montant

Date de reprise de l'activité :

Recours au chômage partiel ? :

- Oui si oui combien de personnes ?
- Non

4. Glossaire des sigles et acronymes

AOT	Autorisation d'occupation temporaire
BPI	Banque publique d'investissements
BTP	Bâtiment et travaux publics
CA	Chiffre d'affaires
CAF	Comité des armateurs fluviaux
CICE	Crédit d'Impôt pour la compétitivité et l'emploi
CNBA	Chambre nationale de la batellerie artisanale
CPP	Communauté portuaire de Paris
DGFIP	Direction générale des finances publiques
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
Direccte	Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi
DRIEA-IF	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France
FDTR	Fonds de développement touristique régional
ICAL	Installations à caractère d'animation et de loisirs
IGA	Inspection générale de l'administration
IPC	Indice des Prix à la Consommation
Minefi	Ministère de l'économie et des finances
PAP	Port autonome de Paris
PME	Petite ou moyenne entreprise
PPRI	Plan de prévention des risques inondation
RSI	Régime social des indépendants
t.km	Tonne x kilomètre
TP 01	Indice des travaux publics 01
TPE	Très petite entreprise
UNICEM	Union nationale des industries des carrières et matériaux de construction
URSSAF	Union de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales
VNF	Voies navigables de France

