

La concurrence du pavillon néerlandais sur le Rhin vue d'Allemagne.

Antoine Beyer, Université Paris-Est, IFSTTAR, SPLOTT, F-93160, Noisy-le-Grand, France
antoine.beyer@ifsttar.fr

Ce quatre pages reprend des éléments d'une contribution écrite présentée au colloque

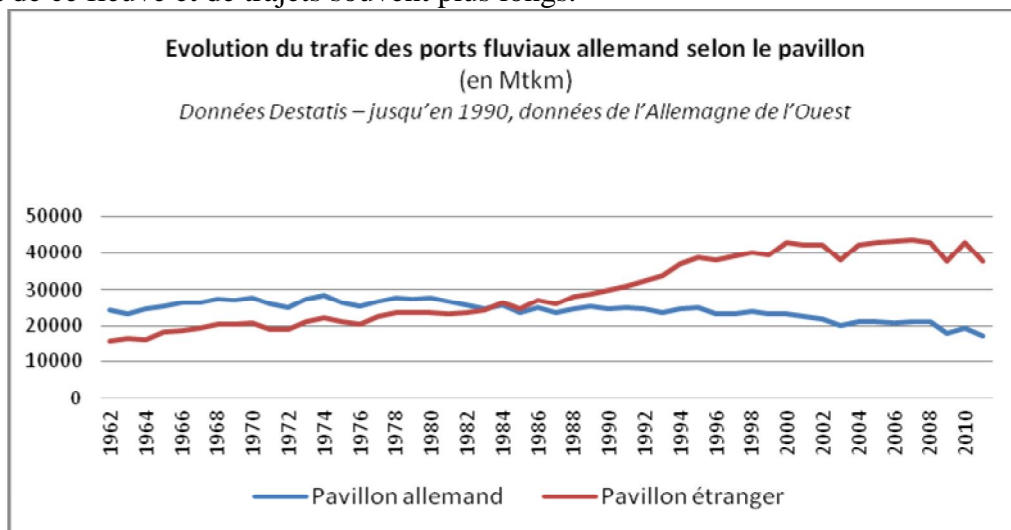
“Fleuves et territoires”. 7e rencontres de Mâcon, 13-14 septembre 2012.

Dans le cadre du projet de la réalisation de la liaison à grand gabarit Seine-Nord-Europe, une étude avait été lancée par le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et des Transports qui avait pour objet « les conditions de concurrence entre flottes fluviales européennes »¹. Afin d'éclairer les termes de cette interrogation, nous avons pris le parti de voir comment, dans d'autres pays plus directement soumis à la concurrence fluviale, la question est formulée et quelles réponses y sont apportées. Dans cette perspective, nous avons retenu l'exemple du pavillon allemand face à la concurrence néerlandaise. En effet le pavillon néerlandais n'a cessé de renforcer sa part de marché sur le réseau à grand gabarit du système rhénan. Les chiffres donnés par les statistiques officielles allemandes (Destatis) sont éloquentes à ce propos : sur l'ensemble des voies navigables allemandes 57,4% des tkm effectués le sont, en cale sèche, par le pavillon néerlandais et 39,7% pour la cale citerne, contre respectivement 29% et 48% pour le pavillon national (CCNR, 2011, p. 88).

1. La mesure de la domination néerlandaise sur le Rhin

Si le statut international du Rhin et de ses affluents est un acquis depuis 1815, la réserve nationale sur le cabotage infranational (ou « petit cabotage ») a limité la libre concurrence restera en vigueur jusqu'en 1994², opposant les partisans de la liberté absolue (Néerlandais et Suisses) aux Allemands qui en renaient une interprétation plus restrictive.

Les données statistiques fournies par l'office fédéral et la CCNR permettent de rendre compte de l'évolution des trafics réalisés dans les ports fluviaux allemands depuis 1960. Malgré la définition d'un périmètre de référence plus large que le Rhin, le poids de celui-ci est prépondérant avec 80% des trafics intérieurs national, du fait de la géographie industrielle, du fort gabarit de ce fleuve et de trajets souvent plus longs.



Dans un volume global passant de 40 à 60 Mt sur la période considérée, on note deux paliers : 1965 – 1990 autour de 50 Mt, puis 1995 – 2010 autour de 60 Mt. La période de transition peut être mise au crédit à la phase d'intégration du marché et libéralisation du secteur. L'évolution profite nettement plus aux pavillons étrangers dont le poids relatif passe en 50 ans de 30 à 60%, avec une période d'accélération au début des années 1990, qui relève plus du dynamisme des flottes étrangères que du seul recul des bateaux qui battent pavillon allemand. L'évolution est surtout significative à Emmerich où est enregistrée l'essentiel du trafic rhénan (près de 1000 fois le tonnage transitant sur les autres ! Cette section correspond à la partie du Rhin la plus active depuis les ports de la mer du Nord vers la Ruhr. Les données indiquent un

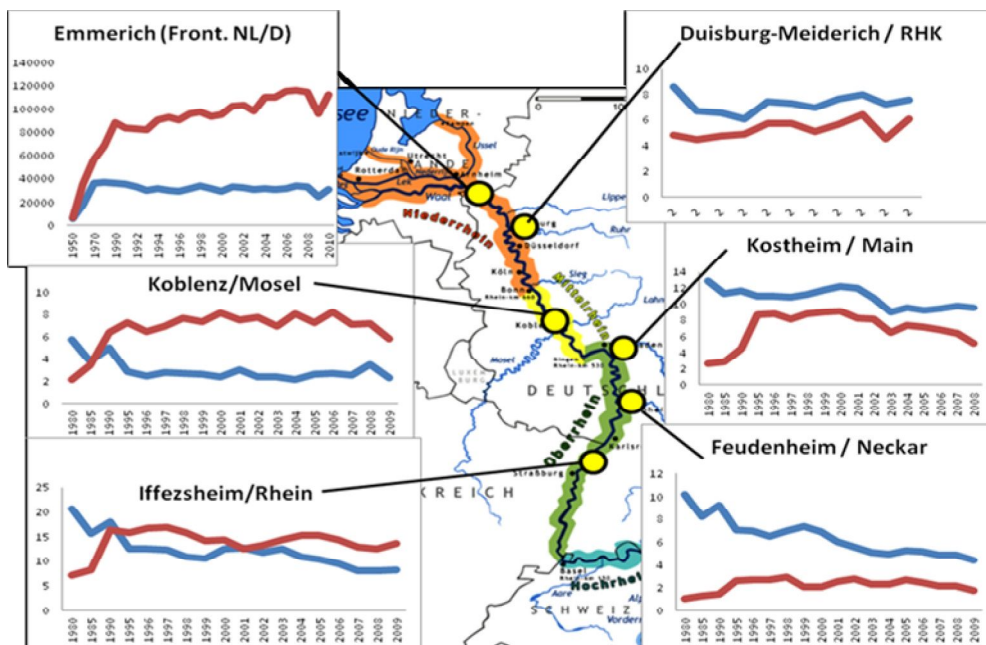
¹ Appel d'offre MEEDDAT du 13 juil. 2011.

²Après cette date, le cabotage est ouvert à tout opérateur qui a son siège dans un des Etats-membre de l'UE. Les prix du fret intérieur ont en moyenne chuté de 50% (Planco Consulting 2003, p. 217).

dynamisme plus prononcé pour les Néerlandais qui dominent nettement le marché (70%) contre 20 % pour la flotte allemande dont la part connaît une constante érosion. Pour le pavillon néerlandais, trafic rhénan (amont et aval) représente un tiers des tonnages chargés dans les ports intérieurs (rapport de 0,3 en 2000 et de 0,36 en 2010).

Répartition des pavillons allemand et néerlandais aux points remarquables du Rhin

(Source : Destatis – en rouge pavillon néerlandais et en bleu pavillon allemand – en 1000 t – attention les années de références varie selon les sites.



En 2009, la Commission Centrale de Navigation sur le Rhin³ consacrait une étude approfondie au marché du travail dans la navigation intérieure⁴. Les structures des marchés allemand (1000 entreprises) et néerlandais (3000 entreprises) sont marquées par la prééminence d’entreprises de petite taille (moins de 5 salariés), mais nettement plus éclatée aux Pays-Bas qu’en Allemagne (pour environ 7500 emplois dans chaque pays). Là où les entreprises artisanales (1 à 2 salariés) résistent aux Pays-Bas, leur nombre a chuté de plus de la moitié en Allemagne en 10 ans. Cette évolution n’est toutefois pas partagée par les structures plus importantes qui parviennent à se maintenir. De même, l’âge moyen des salariés de la profession est nettement plus élevé en Allemagne avec 39% des salariés de la navigation intérieure de plus de 50 ans contre 13,3% aux Pays-Bas⁵. L’âge moyen de la flotte est également nettement plus défavorable à l’Allemagne⁶.

Pour résumer, le pavillon néerlandais tient le cœur du marché, celui des bateaux de grande capacité et des chargements de vrac secs, polyvalents bien représenté par des entreprises de plus petites tailles et représente un niveau plus élevé de performance que le pavillon allemand pour la calle sèche, peut-être représentative dans le transport fluvial. De son côté, la flotte sous pavillon allemand est mieux placée dans la calle citerne, flotte plus industrielles, mais numériquement plus limitée. La faiblesse structurelle entreprises allemandes employant 1 à 4 personnes peut s’expliquer de deux façons : le non-renouvellement des bateliers indépendants,

³ CCNR, *Observation du Marché n° 9*, notamment le chapitre « Etude thématique : Le marché du travail dans la navigation intérieure. », pp. 7–54. Texte en ligne, cr-zkr.org/files/documents/om/om09I_fr.pdf.

⁴ Bien que portant sur l’ensemble de la profession dans les deux Etats, le poids du système rhénan dans les deux marchés nous a conduit à penser qu’ils restent représentatifs de la situation sur le Rhin.

⁵ Près de ma moitié des emplois sont occupés par des jeunes de moins de 25 ans, ce qui correspond indubitablement à des stagiaires ou des jeunes salariés en formation.

⁶ La moitié de la flotte néerlandaise est entrée en service après 1990, contre 20% en Allemagne (source CCNR, 2010).

qui ne peuvent être pas être aussi facilement remplacés par de la main d'œuvre étrangère (Pologne, Ukraine, Philippine) plus facile à recruter sur des bateaux industriels⁷. Par ailleurs, la flotte allemande est restée étrangères au développement de liaison et de secteurs porteurs comme les bateaux à conteneurs. Les petites structures indépendantes seraient soumises à des conditions de concurrence qui ne permettent pas d'accumuler le capital nécessaire pour la modernisation du matériel. Symétriquement, les bateaux vieillissants trouvent moins facilement de repreneurs lors de cessations d'activité. Cette fragilité structurelle des bateliers indépendants allemands les conduit à une progressive marginalisation économique et géographique.

2. Appréciations allemandes du phénomène et préconisation et mesures prises à travers les rapports officiels

L'avantage du pavillon néerlandais est connu de fort longue date. Il repose moins sur la volonté de domination du marché rhénan que de l'intérêt constant dont les pouvoirs publics ont fait montre et du système socio-économique particulièrement dynamique sur lequel il repose. Les conditions de leur compétitivité sont assez bien connues d'autant qu'elles sont en œuvre de longue date et qu'elles n'ont guère varié. Leur poids relatif et la tentative de quantification a rarement été tentée.

De manière très générale, on fait reposer la compétitivité de l'offre fluviale néerlandaise sur trois variables essentielles qui expliquent la structuration des coûts de production du transport fluvial (la fiscalité d'entreprise, les coûts salariaux de l'équipage et le financement du bateau. Ce dernier point est la spécialité des Pays-Bas dont de différentes banques sont leaders dans le domaine alors qu'un seul institut de crédit assure cette prestation en Allemagne. Par ailleurs pour les PME et les nouveaux entrants sur le marché, l'Etat néerlandais garantit à moindre coût la caution de l'ordre d'1M€ A ces avantages monétaires viennent s'ajouter des avantages plus diffus et moins facilement reproductibles (structurels, politiques et sociaux). Un article déjà ancien⁸ déjà avait mis en exergue les divers éléments conférant un avantage durable aux bateliers néerlandais face à leurs concurrents directs. Les termes n'ont guère changé. Le soutien de l'Etat qui trouve un ancrage ancien dans l'histoire et la géographie du pays assure des taxes professionnelles modestes, un régime préférentiel de retraite et le financement des pensions scolaires pour les enfants de bateliers. En favorisant le renouvellement de la flotte, le gouvernement apporte un soutien indirect à une activité stratégique du pays, celle de la construction navale innovante (particulièrement active dans la région de Dordrecht). Les couples d'artisans bateliers indépendants, fréquents aux Pays-Bas, en se relayant aux commandes peuvent comprimer fortement leurs coûts et garantir la flexibilité à leur offre de transport. L'importance même du marché néerlandais et son renouvellement plus élevé favorise la diffusion des innovations technologiques. Enfin, la qualité de coopération entre bateliers indépendants, le poids de la profession dans le système politique, l'image-même de la profession auprès du grand public comme participant de l'identité nationale et son ancrage encore fort dans les histoires familiales n'a guère d'équivalent, même en Allemagne.

Malgré l'importance structurante de la concurrence néerlandaise pour la batellerie rhénane, on ne peut qu'être étonné du faible nombre de rapport et d'études officielles sur la compétitivité du pavillon fluvial allemand. Seuls deux travaux significatifs ont pu être identifiés Ewers et Stackelberg (1993) et Planco consulting (2003). C'est surtout ce dernier document qui constitue la référence sur l'état de la navigation intérieure allemande et sa compétitivité

⁷ A ce titre on peut rappeler que le nombre de salariés étrangers dans la batellerie est de 1174 en Allemagne et de seulement 339 aux Pays-Bas pour une population salariée équivalente (données CCNR, 2009).

⁸ Anonyme, « La flotte rhénane « néerlandisée », *Journal pour le Transport International*, n°23, 2000, p. 39.

internationale⁹. Aucune étude aussi détaillée reposant sur des comparaisons internationales n'a été entreprise depuis. La conclusion centrale de l'analyse est que les coûts d'exploitation demeurent comparables pour les trois principaux pavillons actifs sur le Rhin (Allemagne, Belgique et Pays-Bas) dès lors que l'on tient compte des structures d'âge des flottes. En revanche les conditions générales d'encadrement et de soutien public à la profession introduisent des déséquilibres nationaux notables, niveau de caution des Etats pour l'achat de bateaux, soutiens financiers à la performance environnementale, subvention des associations de promotion de la navigation intérieure et surtout exemption de taxe à la plus-value aux Pays-Bas lors de la revente d'un bateau¹⁰. Parallèlement à ces dispositifs principaux, existent dans les deux pays une multitude de dispositifs applicables aux PME sans être spécifiques à la batellerie.

Dans ces conditions, quelles ont alors été les mesures prises par le pouvoir politique pour infléchir la politique en faveur de la batellerie ? Les dispositifs mis en place au cours des années 2000 sont de fait assez restreints (ELWIS¹¹). L'effort gouvernemental se porte avant tout sur le financement de la formation et de l'apprentissage dans le secteur à travers deux dispositifs de 1999 et de 2003¹². Le nombre annuel de bénéficiaires a quadruplé entre 2003 et 2010, passant de 119 à 495. En 2007, un dispositif d'aide à l'installation de moteurs plus propres est mis en œuvre¹³ de même que des subventions pour l'installation de terminaux intermodaux qui profitent largement aux ports fluviaux¹⁴.

Conclusion

A la lumière d'entretiens menés avec les représentants des principaux acteurs du transport fluvial, on peut dire que acteurs du secteur fluvial sont devenus beaucoup moins revendicatifs et plus soucieux de préserver les avantages acquis, à l'heure où souffle une politique à faire porter les coûts sur les usagers de l'infrastructure et de rationaliser les investissements publics. La question de la concurrence équitable avec la batellerie néerlandaise semble être passée au second rang des priorités. Les effets de la concurrence se sont déplacés. Si les indépendants restent largement inscrits dans une logique de pavillons nationaux, les armements industriels s'en servent comme variable d'optimisation fiscale. Le *shopping* (ou *sherry picking*), croisant les dispositifs nationaux les plus avantageux (lorsque les combinaisons sont possibles) se multiplie et les localisations des sièges sociaux au Luxembourg, voire à Malte se banalisent, les bateaux inscrits au registre allemand peuvent être loués à des équipages néerlandais. Symétriquement les filiales de groupes de transport allemands sont néerlandaises. Avec des sièges à Zwijndrecht ou à Dordrecht, ils ont intérêt à se rapprocher du cœur dynamique du marché fluvial rhénan, au débouché de Rotterdam et des principaux chantiers navals européens. De leur côté, les marinières indépendants néerlandais travaillent souvent pour des chargeurs allemands, industriels ou grands groupes logistiques

⁹ Notamment Chap. 6 « Deutsche Binnenschiffahrtsgewerbe und Konkurrenz des Auslands », pp. 113 – 248.

¹⁰ Un système similaire existait en Allemagne jusqu'à sa suppression en 1999 pour prévenir un possible détournement à but uniquement fiscal (Planco, 2007, p. 157). A l'époque les bateliers allemands en faisaient peu usage du fait d'une conjoncture morose et d'une structure démographique globalement défavorable à l'investissement. Le dispositif législatif a été temporairement réintroduit en 2006 pour 5 ans¹⁰

¹¹ Acronyme pour Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice, www.elwis.de/Foerderprogramme/index.html

¹² Richtlinien für die Gewährung von Beihilfen zur Ausbildungsförderung in der deutschen Binnenschiffahrt (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, vom 1. September 1999) et [Richtlinie für die Verwendung der Zinsen nach § 5 Absatz 2 Binnenschiffahrtsgesetz 2003](#). Verwendungszweck der Zinsen : die Zinsen werden zur Förderung der Weiterbildung für deutsche Binnenschiffer verwendet.

¹³ Richtlinie über Zuwendungen für die Beschaffung von emissionsärmeren Dieselmotoren für den Antrieb von Binnenschiffen (Förderprogramm für emissionsärmere Dieselmotoren von Binnenschiffen) vom 28. März 2007

¹⁴ zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen vom 23.11.2011 (Aktenzeichen: UI32/3141.4/1).

internationaux. Le pavillon est donc pris globalement de moins en moins représentatif de la réalité nationale. Y aurait-il alors dans une certaine mesure une acceptation d'une division internationale du travail ou une européanisation de fait qui revient à la convergence progressive des dispositifs voire à l'indifférence du pavillon ? Le rapprochement de trois coopératives dans les deux pays (*Nederlandse Particuliere Rijnvaart Centrale/NPRC*, *Deutsche Transport Genossenschaft/DTG* et *Main Schifffahrts Genossenschaft/MSG*) en 2012 est bien le signe de relations apaisées.

La question centrale semble s'être déplacée. Elle concerne aujourd'hui la pérennité démographique de la profession, une question particulièrement sensible en Allemagne. Les difficultés de recrutement d'une main d'œuvre issue des pays riverains, même des Pays-Bas où le recrutement de nationaux était traditionnellement plus faciles et la réglementation du travail plus souple, ne suffit plus à répondre à la demande. Les conditions d'embauche d'une main d'œuvre d'Europe de l'Est, et extra communautaire (Ukrainiens et Philippins) est plus facile en Allemagne et plus restrictive aux Pays-Bas. Le différentiel de statut et de salaire ouvrent la voie à des dérives répréhensibles. Reste que la crise des vocations touche particulièrement les indépendants et les fonctions d'encadrement.

Bibliographie

CCNR, « Etude thématique : le marché du travail dans la navigation intérieure », *La navigation intérieure européenne. Observation du Marché n° 9*, Strasbourg, Oct. 2009, pp. 5 – 54

CCNR, *La navigation intérieure européenne. Observation du Marché n°13*, Strasbourg, juin. 2011, 104 p.

Forum Binnenschifffahrt und Logistik, *Handlungskonzept*, Berlin, 2004, 23 p.

Harter P.-A., *Verkehrspolitik für Europa ? Die Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaft und die Bundesrepublik Deutschland 1957 – 1972*, Inaugural-Dissertation, Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität zu Bonn, Bonn, 2010, 260 p.

Matschl G., *Die europäischen Gemeinschaften und die Freiheit der Rheinschifffahrt*, Inaugural-Dissertation Universität Köln, München, 1965, 103 p.

Moeser G., *Die Entwicklung der Marktformen in der deutschen Rheinschifffahrt und deren Auswirkungen auf die Wettbewerbslage der Rheinschifffahrt*, Inaugural-Dissertation Universität München, 1959, 164 p.

Planco Consulting, *Potentiale und Zukunft des deutschen Binnenschifffahrt, Schlussfolgerung und Empfehlungen für das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen*, nov. 2003, Eläuterungsbericht (287 p.) et *Empfehlungen* (62 p.), nov. 2003.

Planco Consulting, *Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße*, im Auftrag der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Magdeburg, nov. 2007, 517 p.

Projet FLUIDE (Fleuve, Urbain, Intermodal, DurabLE)

Au service d'une mobilité durable : les grandes villes fluviales françaises et leur port.

Etude comparée Paris-Lyon-Lille-Strasbourg et comparaisons internationales (2010/2013)



Paris, Lyon, Lille et Strasbourg disposent chacune d'un ou plusieurs ports fluviaux situés au cœur de leur aire urbaine. Ces derniers peuvent-ils être au service d'une mobilité durable pour approvisionner en marchandises leur aire urbaine, depuis les grands flux internationaux jusqu'à la distribution en ville ?

<http://www.inrets.fr/les-partenariats/sites-web-projets-de-recherche/fluide.html>

