



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

transports fluviaux

Question écrite n° 67195

Texte de la question

M. Bernard Accoyer attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les inquiétudes de la batellerie artisanale. A l'heure où le Gouvernement se contente de mettre en valeur le transport fluvial dans ses seuls discours, les professionnels de moins en moins nombreux doivent faire face à la concurrence que génèrent les disparités fiscales en Europe. Le renouvellement de leur matériel est fiscalement pénalisé et ils doivent utiliser des infrastructures obsolètes. A titre d'exemple, rappelons que le tracé du projet Seine - Nord, promis pour 2020, n'a pas encore été décidé ! Face à ces contradictions, il souhaiterait donc connaître les intentions réelles du Gouvernement pour la voie d'eau, à moyen et long terme.

Texte de la réponse

Le développement du transport fluvial s'inscrit clairement dans la politique du Gouvernement visant à favoriser le recours aux modes de transport alternatifs à la route. A ce titre, l'effort de modernisation des professions, notamment de la batellerie artisanale, qui a été engagé ces dernières années se poursuivra. Il convient de rappeler que, jusqu'à l'année 2000, la politique de l'Etat en faveur des transporteurs fluviaux a eu comme objectif principal de réduire les surcapacités structurelles de la flotte et d'aider les professionnels de la batellerie à préparer la suppression du tour de rôle, intervenue en janvier 2000. C'est ainsi que, pour les cinq dernières années, dans le cadre des orientations arrêtées au niveau Européen, un total de 161,4 millions de francs (24,61 millions d'euros) a été consacré aux aides aux transporteurs fluviaux, principalement sous forme de primes au déchirage des bateaux et pour la modernisation de la flotte. Le nouveau plan d'aides pour les années 2001 à 2003 a été réorienté pour tenir compte de l'essor que connaît le trafic fluvial (+ 28 % entre 1997 et 2000). Il s'agit d'accroître la compétitivité du transport fluvial et de faciliter l'accès à de nouveaux marchés. Des aides sont ainsi octroyées pour des investissements permettant une adaptation technique des bateaux, pour des équipements permettant des économies d'énergie et pour des innovations techniques. Ce plan d'aides complète les allocations complémentaires versées aux bateliers partis en retraite anticipée avant 2000, ainsi que les actions de Voies navigables de France (VNF) et des organisations professionnelles en faveur de la formation initiale et continue dans le cadre du Centre de formation des apprentis de la navigation intérieure et de l'Institut supérieur de la navigation intérieure, dont l'ouverture est prévue en septembre 2002. Sur le plan budgétaire, 762 200 euros (près de 5 millions de francs) sont inscrits au budget de l'Etat, et 2 286 735 euros (près de 15 millions de francs) sur le budget de VNF pour l'année 2002. Par ailleurs, les questions relatives à la fiscalité soulevées par les entreprises de batellerie artisanale ont fait l'objet d'études approfondies et de propositions, afin que des solutions favorables au développement de la profession puissent être envisagées au niveau interministériel. C'est dans ce contexte qu se poursuit l'étude des aménagements possibles en matière de taxation sur les plus-values réalisées en cas de cession d'un bateau, sujet qui concerne en premier lieu le ministère de l'économie, des finances et de l'industrie. En matière d'infrastructures, enfin, le Gouvernement a engagé un effort soutenu et durable de fiabilisation et de modernisation du réseau de Voies navigables, avec une augmentation des crédits d'investissement de l'Etat de 60 % de 1997 (350 millions de francs, soit 53,36 millions d'euros) à 2001 (550 millions de francs, soit 83,85 millions d'euros). Cet effort sera intensifié dans les années à venir, l'Etat ayant

contractualisé sur la période 2000 - 2006, avec l'ensemble des régions concernées par la restauration et l'aménagement du réseau existant de Voies navigables, un programme d'environ 5 milliards de francs (762,2 millions d'euros), soit six fois plus que sur la période 1994 - 1999. Les schémas multimodaux de services collectifs de transport confirment la volonté du Gouvernement de développer le transport fluvial en France en modernisant le réseau le plus utile au transport de marchandise, dans un délai d'une dizaine d'années, avec l'objectif de doubler le trafic à cette échéance, et en désignant la liaison Seine - Nord comme l'un des projets d'infrastructure majeurs de ce début de siècle. Le principe retenu par le Gouvernement est celui d'un aménagement progressif de cette liaison, consistant à aménager le canal Dunkerque - Escaut et les liaisons avec la Belgique, à moderniser les ouvrages de la Seine et de l'Oise, avant de réaliser un nouveau canal entre Compiègne et le canal Dunkerque - Escaut. Près de 2 milliards de francs (304,9 millions d'euros) d'investissements sont ainsi d'ores et déjà prévus sur la période 2000 - 2006 pour améliorer en priorité la desserte fluviale des ports maritimes du Havre, de Rouen et de Dunkerque.

Données clés

Auteur : [M. Bernard Accoyer](#)

Circonscription : Haute-Savoie (1^{re} circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 67195

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 8 octobre 2001, page 5729

Réponse publiée le : 18 février 2002, page 947