



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

transports fluviaux

Question écrite n° 69982

Texte de la question

M. Jean-Pierre Abelin appelle la plus vive attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la politique intermodale des transports et, plus particulièrement, sur l'importance de la réhabilitation de la voie d'eau. Le trafic fluvial qui affichait des résultats élevés entre 1945 et 1970 a été délaissé au profit des axes routiers, alors qu'il pourrait constituer un des leviers de la politique intermodale des transports. Il s'agit d'un mode de transport qui se caractérise à la fois par sa fiabilité, son faible coût par rapport à la route ou au rail, son respect de l'environnement, ainsi que par des conditions de sécurité plus satisfaisantes que celles offertes par les autres modes. La Commission européenne, dans son livre blanc sur la « politique européenne des transports à l'horizon 2010 », indique qu'entre 2000 et 2020 le trafic fluvial pourrait progresser de 2,5 % et atteindre à l'échéance près de 600 millions de tonnes. De son côté, le projet de schéma des services collectifs de transport de marchandises insiste sur la nécessité de valoriser le potentiel de la voie navigable, notamment pour la desserte de ports et pour les régions desservies par des voies à grand gabarit, l'objectif étant de doubler le trafic de fret fluvial en dix ans. Or le projet de budget équipement-transport pour l'exercice 2002, voté en première lecture à l'Assemblée nationale, apparaît sur ce sujet particulièrement pauvre, dans la mesure où les crédits débloqués sont insuffisants pour rendre compétitif ce mode de transport. Par exemple, les interventions en faveur de la batellerie chutent de 305 000 euros pour atteindre seulement 0,76 million d'euros, soit une diminution de 29 %, alors qu'elles avaient déjà enregistré une baisse de 46 % en 2001 et de 65 % en 2000. Par conséquent, il lui demande quelles mesures supplémentaires il compte apporter en nouvelle lecture du projet de loi ou dans la loi de finances rectificative pour 2002 en matière d'investissement en faveur de la réhabilitation de la voie d'eau, car ce mode de transport, utilisé en complémentarité avec les axes ferroviaires et les corridors à fort trafic, présente de réels atouts pour moderniser et sécuriser le trafic de marchandises.

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. Jean-Pierre Abelin](#)

Circonscription : Vienne (4^e circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 69982

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 3 décembre 2001, page 6886

Réponse publiée le : 18 février 2002, page 947