



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## transports fluviaux

Question écrite n° 95254

### Texte de la question

M. Alain Bocquet attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur les attentes liées à la nécessité de développer le transport fluvial, et de répondre à son essor estimé à 40 % sur les deux dernières années. Il ressort d'analyses en cours que pour combler les retards accumulés par la France en ce domaine, des dispositions importantes sont à prendre concernant l'aide à l'installation des jeunes, confrontés aujourd'hui à de lourdes contraintes de remboursement et de durée d'emprunt ; la formation technique et économique aux métiers de la batellerie ; la rénovation et l'amélioration du réseau ; la modernisation de la profession et celle des entreprises fluviales ; la structuration du marché... Au vu de chiffres rendus publics, sur environ 900 artisans actuellement inscrits, la batellerie française va en voir partir un tiers en retraite dans les années à venir. D'où la nécessité de former des entrants, environ une centaine par an. Il lui demande quelles mesures le Gouvernement entend mettre en oeuvre pour faire face à la diversité de ces besoins et ne pas compromettre les chances de développement du transport fluvial.

### Texte de la réponse

Le Gouvernement accorde une grande importance au transport fluvial, qui a donné la preuve de sa capacité à s'adapter aux évolutions du marché et aux nombreux défis, en particulier environnementaux, d'un monde en constante évolution. Ce mode de transport concilie en effet des atouts économiques intrinsèques, tels que la fiabilité, la sécurité des acheminements, des réserves de capacité importantes, et des qualités indéniables en matière de respect de l'environnement et de consommation d'énergie. Le fort développement du trafic par la voie d'eau en Europe et particulièrement en France, montre que ces avantages sont de plus en plus pris en considération par les professionnels du transport. Une telle évolution doit être accompagnée et renforcée à chaque instant par l'action publique. En ce sens, le Gouvernement conduit une politique concrète et volontariste sur différents sujets. Le premier axe de cette politique concerne l'amélioration des infrastructures existantes, qu'elles soient fluviales ou portuaires, et la réalisation de nouveaux projets, lorsqu'ils s'avèrent pertinents d'un point de vue économique. S'agissant des infrastructures fluviales, le Gouvernement a clairement exprimé sa volonté de modernisation du réseau fluvial magistral dans le « contrat d'objectifs et de moyens » conclu avec l'établissement public Voies navigables de France, sur une période de quatre années allant jusqu'à fin 2008. Par ailleurs, l'absence, au sein de notre réseau, de liaisons de grand gabarit entre les bassins constitue un réel handicap pour le développement futur du transport fluvial et a conduit le Gouvernement à soutenir la réalisation du projet Seine-Nord-Europe. Ce grand projet, destiné à relier le bassin de la Seine au réseau du nord de l'Europe au moyen d'un canal à grand gabarit, contribuera fortement à l'évolution future du transport fluvial. L'excellente coopération de la France avec ses partenaires européens dans ce projet à dimension européenne est à souligner. Enfin, l'ouverture récente de Port 2000 au Havre constitue également un facteur important de développement du transport fluvial. Un dispositif a été mis au point avec la participation des professionnels pour favoriser la desserte fluviale de ce port, en attendant la construction d'une écluse fluviale. Le second axe de cette politique concerne la modernisation et le développement du transport fluvial, qui s'inscrit désormais largement dans un cadre communautaire et international. Le programme « Naïades » présenté par la

Commission européenne en constitue un élément fondamental, par lequel le transport fluvial s'inscrit comme l'un des grands enjeux européens pour la prochaine décennie. À l'occasion du Conseil transport de l'Union européenne en date des 8 et 9 juin 2006, un consensus s'est dessiné entre les différents États membres pour soutenir l'initiative de la Commission européenne. Parmi les différents thèmes inscrits dans ce programme, la France a identifié les sujets sur lesquels une intervention rapide, en termes d'analyse et de propositions, s'avère nécessaire. Il apparaît tout d'abord que l'harmonisation de la réglementation applicable au transport fluvial, notamment sur les questions de sécurité, doit figurer comme une priorité. Cette harmonisation est en cours concernant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, et doit être poursuivie dans d'autres domaines, en matière de règles de conduite ou de règles économiques notamment. Il convient de souligner sur ce dernier point que l'examen prochain par le Parlement du projet de loi de ratification de la Convention de Budapest relative au contrat de transport international de marchandises par voies navigables (CMNI), s'inscrit pleinement dans ce cadre, et permettra aux entreprises françaises de participer de manière plus intensive au marché international du transport fluvial de marchandises. En outre, l'harmonisation des compétences professionnelles et une meilleure reconnaissance de celles-ci au niveau communautaire doivent également être privilégiées. Une profession mieux reconnue au travers de formations plus lisibles permettrait de renforcer l'attractivité du secteur fluvial, notamment vis-à-vis des jeunes, ce qui constitue un défi majeur pour l'avenir du secteur fluvial. À cet effet, diverses actions doivent être engagées au niveau communautaire en vue de créer un véritable « métier » de transporteur fluvial européen. Par ailleurs, l'innovation technologique doit également être favorisée, en vue d'améliorer l'efficacité énergétique et logistique. Le secteur fluvial doit maintenir et renforcer sa position de mode de transport « propre » par un effort de recherche. À cet égard, la mise en place d'un fonds, au niveau européen, qui traiterait notamment du soutien à la recherche en matière de motorisation et d'utilisation d'énergies alternatives paraît tout à fait souhaitable. Enfin, des dispositifs destinés à permettre le renouvellement de la flotte doivent également être mis en place, tout en veillant à ne pas introduire de distorsions de concurrence. En tenant compte du fait que les entreprises concernées sont en grande majorité des PME, il apparaît souhaitable que des orientations soient définies au niveau communautaire pour leur permettre d'accéder plus facilement au financement de leur investissement. L'extension de la règle « de minimis » au transport fluvial à compter du début de l'année 2007 constitue une première étape positive en ce sens. La modernisation de la flotte doit également faire l'objet d'une déclinaison au niveau national. Le dispositif français de régime d'aides aux transporteurs de marchandises par voie navigable pour la période 2004-2007, approuvé par la Commission européenne pour un budget de près de 15 millions d'euros, constitue en cela un vecteur permettant d'apporter une première réponse concrète à cet objectif. Ce dispositif prenant fin en 2007, le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer a demandé à ses services de réfléchir dès à présent aux mesures en faveur des entreprises fluviales qui pourraient être mises en oeuvre sur la période 2008-2013, en cohérence avec le programme « Naïades ».

## Données clés

**Auteur :** [M. Alain Bocquet](#)

**Circonscription :** Nord (20<sup>e</sup> circonscription) - Député-e-s Communistes et Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 95254

**Rubrique :** Transports par eau

**Ministère interrogé :** transports, équipement, tourisme et mer

**Ministère attributaire :** transports, équipement, tourisme et mer

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 23 mai 2006, page 5361

**Réponse publiée le :** 13 février 2007, page 1627