ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transports fluviaux

Question écrite n° 40272

Texte de la question

M. Stéphane Demilly attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les attentes des professionnels du transport fluvial. Chacun s'accorde à penser que ce monde de transport est le plus écologique et le plus à même de désengorger les routes. Toutefois les bateliers s'interrogent sur l'intérêt que le Gouvernement lui porte pour garantir son développement car peu de mesures sont prises dans ce sens. Il lui demande de lui indiquer ses intentions et ses objectifs dans ce domaine.

Texte de la réponse

Le développement des modes massifiés, complémentaires à la route, constitue une priorité de la politique nationale des transports de marchandises, qui s'inscrit pleinement dans le cadre défini par l'Union européenne pour la mise en place d'un réseau transeuropéen des transports. Le transport fluvial tire sa compétitivité de son caractère massifié, particulièrement adapté à certaines cargaisons (pondéreux) et aux conteneurs, mais également au transport de matières dangereuses ou à des convois exceptionnels. Il présente de nombreux avantages pour le développement durable : réserves de capacité importantes sur le réseau navigable notamment, pour accéder aux grandes agglomérations, fiabilité du temps de transport et sécurité, faibles consommations d'énergie et émissions de gaz à effet de serre à la tonne-kilomètre transportée. Il est un des vecteurs de la transition écologique et énergétique que le Gouvernement souhaite placer au coeur de son action. Alors que les trafics fluviaux sont en hausse (+ 3,5 % en évolution annuelle entre mars 2012 et 2013), le niveau de service de l'infrastructure doit être renforcé pour répondre à l'évolution de la demande. Ce renforcement passe par la fiabilisation et la modernisation du réseau des voies navigables qui implique un effort d'investissement significatif. À cet effet, les orientations données par l'État à VNF prévoient la mise en oeuvre de programmes d'investissement qui donnent la priorité à la remise en état (notamment des barrages) et à la modernisation du réseau à grand gabarit ainsi qu'aux travaux liés au développement du transport fluvial. Cet effort d'investissement s'accompagne d'un objectif de renforcement de l'offre de service, sur le réseau à vocation de transport de marchandises, avec l'ouverture 24 h sur 24 du grand gabarit et 12 heures du réseau connexe et d'une adaptation de l'offre sur le réseau touristique répondant à la saisonnalité des trafics. Cette mesure permet d'adapter les niveaux de service aux enjeux de chaque itinéraire fluvial et de répondre aux attentes de toutes les catégories d'usagers. La croissance des trafics passe aussi par la réalisation de grands projets de développement de l'infrastructure. Le projet de canal Seine-nord Europe, qui a fait l'objet d'une mission de reconfiguration confiée par le ministre délégué, chargé des transports, de la mer et de la pêche à M. Pauvros, député du nord et maire de Maubeuge, vise à relier le bassin de la Seine au réseau du Nord-Pas-de-Calais et, au-delà, du Benelux. Pour que le transport fluvial puisse tirer tous les bénéfices de ce projet, celui-ci doit être conçu en lien avec les aménagements nécessaires sur l'axe Seine depuis Le Havre, sur l'Oise et sur le réseau du Nord - Pas-de-Calais, afin d'assurer une cohérence de l'offre de transport. Sur l'axe Seine, notamment, à la suite des conclusions de la Commission Mobilité 21, qui l'a classé dans les premières priorités, et de la décision du Gouvernement, les études du projet de mise à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-

Seine sont poursuivies en vue de l'établissement du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Avec la réforme des voies navigables qui a transféré au 1er janvier 2013 au nouvel établissement public administratif, les services de navigation de l'État qui étaient jusque là seulement mis à sa disposition, Voies navigables de France dispose, désormais, de tous les leviers pour mettre en oeuvre, de manière cohérente sur l'ensemble du réseau, le programme d'investissement que nécessite le réseau dans la perspective d'améliorer d'une part l'offre de service, en priorité sur le réseau à grand gabarit, et d'autre part les conditions de travail des agents. En plus d'une politique d'investissement volontariste, le Gouvernement entend promouvoir le transport fluvial en tant que mode de transport économiquement rentable et alternatif à la route, favorisant ainsi un report modal accru vers la voie d'eau. Cette politique comprend plusieurs actions complémentaires. Il s'agit, tout d'abord, de favoriser le report modal vers le fleuve. Dans cette optique, la Commission européenne a validé le 20 mars 2013 le plan d'aide au report modal (PARM) de VNF permettant de subventionner des investissements répondant aux besoins des chargeurs et visant à développer et à promouvoir l'utilisation du transport fluvial, notamment dans des filières nouvelles. Parallèlement, la desserte fluviale des ports maritimes constitue un défi à relever. La poursuite du fort développement du transport de conteneurs nécessitera l'aménagement de dessertes efficaces, permettant un report modal optimal. Le Gouvernement oeuvre pour assurer une égalité de traitement entre les différents modes en particulier lors du passage portuaire. Cela passe par une meilleure fluidification et dématérialisation des procédures, de meilleures conditions d'accès et de traitement des convois fluviaux dans les ports maritimes. Il s'agit, ensuite, de poursuivre les efforts déjà entrepris pour la professionnalisation de la profession et la modernisation de la flotte. Les politiques menées par les pouvoirs publics viseront donc à professionnaliser les bateliers pour leur permettre de s'insérer dans une chaîne multimodale complexe et donner de l'attractivité aux métiers du fluvial (mise en place d'un bac professionnel « profession fluviale »), mais aussi, à aider au renouvellement et à la modernisation de la flotte française en vue de l'adapter aux besoins du transport mais également, en respectant les enjeux environnementaux. Ainsi, un plan d'aide à la modernisation de la flotte fluviale (PAMI), a été validé par la Commission européenne le 5 juin 2013 pour la période 2013-2017. Le Gouvernement souhaite enfin mettre l'accent sur la compétitivité des entreprises de transport fluvial en continuant à favoriser la création ou le développement des entreprises par des aides financières (prêts d'honneur attribués par « entreprendre pour le fluvial »), ainsi que par la réduction des charges fiscales (exonération de la taxe sur le carburant utilisé pour le transport fluvial, exonération des plus-values de cession), mais également en oeuvrant en faveur d'une régulation de l'économie du secteur pour permettre des relations commerciales équilibrées entre ses acteurs (relance de la négociation des contrats types de transport fluvial au voyage et réflexion pour la mise en place de dispositions qui fixeront des règles et des sanctions applicables dans le cadre des relations commerciales, s'inspirant des règles en vigueur dans le transport routier).

Données clés

Auteur : M. Stéphane Demilly
Circonscription : Somme (5e circonscription) - Union des démocrates et indépendants
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 40272
Rubrique : Transports par eau
Ministère interrogé : Transports, mer et pêche
Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 15 octobre 2013, page 10754
Réponse publiée au JO le : 4 mars 2014, page 2179