



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transports fluviaux

Question écrite n° 4953

Texte de la question

M. Pierre Morel-A-L'Huissier attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le transport fluvial. Il lui demande de bien vouloir lui détailler les actions mises en oeuvre en faveur de ce mode de transport dans notre pays et ses intentions en la matière.

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 céréales). Il présente de nombreux avantages pour le développement durable : réserves de capacité importante sur le réseau navigable notamment pour accéder aux grandes agglomérations, fiabilité et sécurité, faibles consommations d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre à la tonne/kilomètre transportée. Le développement du transport fluvial est un des vecteurs de la transition écologique et énergétique que le Gouvernement souhaite placer au coeur de son action. L'essor du transport fluvial passe notamment par l'amélioration du niveau de service de l'infrastructure et donc par la fiabilisation et la modernisation du réseau des voies navigables, qui nécessite un effort accru d'investissement. Un programme d'investissement de 840 millions d'euros sur la période 2010-2013 est établi afin de sécuriser le travail des agents, de moderniser et de rendre plus performantes les infrastructures fluviales en donnant la priorité à la remise en état (notamment les barrages) et la modernisation du réseau à grand gabarit ainsi qu'aux travaux liés au développement du transport fluvial. Le montant définitif du programme d'investissement sera ajusté en fonction des ressources effectivement mobilisables sur la période. Parallèlement à ce plan d'investissement, 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, à l'instar des ports hanséatiques, permettant un report modal optimal. Conscients des enjeux de la desserte de leur hinterland, les ports de Marseille et du Havre, en particulier, engagent actuellement des projets visant à améliorer l'interface portfleuve. Outre les travaux de développement et de modernisation des voies navigables, l'atteinte des objectifs ambitieux du Gouvernement en matière de développement du transport fluvial suppose que soient poursuivis les efforts déjà entrepris pour la professionnalisation de l'emploi, la flotte et la compétitivité des entreprises. 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 : dans cette optique, un bac professionnel « Profession fluviale » sera mis en place à la rentrée 2013 ; · à aider au renouvellement et à la modernisation de la flotte française en vue de l'adapter aux besoins des chargeurs mais également en respectant les enjeux environnementaux. Ainsi, un plan d'aide à la modernisation de la flotte fluviale a été mis en oeuvre par le Gouvernement sous l'égide de l'établissement Voies navigables de France (VNF), pour la période 2008-2012 (16,5 millions d'euros). Pour la période 2013-2017, un plan (13,3 millions d'euros) est en cours de notification à la Commission européenne visant à favoriser l'achat de bateaux

ou moteurs répondant à des standards environnementaux stricts. VNF prépare également un plan d'aide permettant de subventionner des investissements visant à développer et à promouvoir l'utilisation du transport fluvial, notamment dans des filières nouvelles pour : · développer la compétitivité des entreprises, en favorisant leur création ou leur développement par des aides financières, mais aussi en réduisant les charges fiscales (exonération de la taxe sur le carburant utilisé pour le transport fluvial ainsi que sur les plusvalues de cession si le batelier investi dans un bateau de commerce plus jeune ou plus grand) et enfin, en régulant l'économie du secteur pour permettre des relations commerciales équilibrées entre ses acteurs ; · 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. En matière économique, la mutualisation des terminal handling charges (THC), en permettant que le coût du traitement d'un conteneur soit le même quel que soit son mode d'acheminement au port constitue une des voies de dynamisation du transport fluvial dans les ports maritimes, alors qu'aujourd'hui, dans les ports français, l'acheminement fluvial est défavorisé par le surcoût de manutention qu'il induit ; · soutenir la structuration et la visibilité du secteur du transport fluvial pour le rendre attractif.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Morel-A-L'Huissier](#)

Circonscription : Lozère (1^{re} circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 4953

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [18 septembre 2012](#), page 5115

Réponse publiée au JO le : [19 février 2013](#), page 1972