



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transports fluviaux

Question écrite n° 65387

Texte de la question

M. Luc Chatel attire l'attention de M. le secrétaire d'État, 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 l'avenir du transport fluvial. En effet, le développement des modes massifiés, complémentaires à la route, doit être une priorité de la politique nationale des transports de marchandises, partie intégrante de la mise en place d'un réseau transeuropéen des transports. De nombreux acteurs économiques s'accordent à penser que ce mode de transport fluvial est le plus écologique et le plus à même de désengorger les routes. D'ailleurs, dans son rapport remis le 27 juin 2013, la commission « Mobilité 21 » a recommandé d'intensifier l'effort de conservation et de modernisation des réseaux existants. Cependant, alors que les trafics fluviaux sont en hausse, le renforcement du niveau de service de l'infrastructure peine à se développer, malgré les efforts de VNF en matière de modernisation du réseau. Pire, les nouveaux projets semblent « enterrés » : ainsi le projet de liaison fluviale à grand gabarit Saône-Moselle et Saône-Rhin a été relégué par la Commission précitée à l'horizon 2050. Compte tenu de cette perspective, l'État a même bloqué la poursuite des études qui avaient été lancées. C'est pourquoi, au-delà des précisions à apporter sur ce projet, il souhaiterait connaître les intentions du Gouvernement pour garantir le développement du transport fluvial.

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 trans-européen 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 cœur de son action. À cet effet, les orientations précisées par l'État à Voies navigables de France (VNF) prévoient la mise en œuvre de programmes d'investissement qui donnent la priorité à la remise en état et à la modernisation du réseau, et qui soient adaptés aux enjeux des autres offres de service que ce soit en matière touristique ou de gestion hydraulique, afin de répondre aux attentes de toutes les catégories d'usagers. L'annonce du 6 mai dernier à l'Assemblée nationale d'un plan de relance des investissements d'infrastructures s'inscrit dans la volonté du Gouvernement de renforcer l'aide et la complémentarité des différents modes de transports. Pour VNF, ce sont 20 millions d'euros supplémentaires dédiés à la restauration du réseau à grand gabarit, à la modernisation et la sécurisation de l'ensemble du réseau fluvial. Enfin, le développement du transport fluvial passe par des investissements en opérations de développement. C'est ainsi que le Premier ministre a annoncé le 26 septembre 2014, l'engagement du Gouvernement pour le canal Seine-Nord Europe et a fixé les objectifs d'un démarrage des travaux en 2017 et d'une mise en service à partir de 2023 avec l'aide de fonds européens.

Depuis, la Commission européenne a déclaré le 29 juin dernier qu'elle était prête à octroyer 980 M€ au projet de liaison Seine-Escaut, incluant le canal Seine-Nord Europe. Ainsi, le Gouvernement maintient le cap vers l'objectif constant de report modal à travers les investissements de modernisation et de développement du réseau fluvial au profit du fret fluvial, mais aussi avec la volonté de développer l'ensemble des autres modes d'utilisation des voies d'eau. 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 24h sur 24 du grand gabarit et 12 heures du réseau connexe et à 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. Par ailleurs, 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 œuvre 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. En matière économique, la mise en place d'une THC (Terminal handling charges) unique pour tous les modes constitue une des voies de dynamisation du transport fluvial dans les ports maritimes. Le Gouvernement travaille en ce sens, d'abord sur une expérimentation au Port de Dunkerque avant d'étudier une généralisation dans les ports concernés. Il s'agit, ensuite, de poursuivre les efforts déjà entrepris pour la professionnalisation 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 œuvrant en faveur d'une régulation de l'économie du secteur pour permettre des relations commerciales équilibrées entre ses acteurs. Enfin, afin de fédérer toutes ces actions et de les compléter pour établir un véritable plan d'actions en faveur du développement et de la compétitivité du transport fluvial, le secrétaire d'État a décidé de dédier au secteur fluvial une conférence nationale qui lui soit spécifique. Ouverte le 13 octobre 2014, son objectif est de faire émerger, par la concertation entre les acteurs du secteur, un plan d'actions opérationnelles destiné à développer l'utilisation du mode fluvial, à permettre son intégration dans les chaînes logistiques ainsi que d'accroître la compétitivité de ce mode de transport. Trois groupes de travail portant respectivement sur le développement de l'offre, l'intégration dans la chaîne logistique et la compétitivité des entreprises se sont réunis entre décembre 2014 et avril 2015, en associant tous les acteurs du secteur. Un point d'étape sera réalisé à l'automne 2015 afin d'approfondir les actions qui auront émergé de ce travail.

Données clés

Auteur : [M. Luc Chatel](#)

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

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 65387

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [30 septembre 2014](#), page 8205

Réponse publiée au JO le : [5 janvier 2016](#), page 203