



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Sous-utilisation du réseau fluvial en France

Question écrite n° 10025

Texte de la question

M. Victor Catteau attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la problématique du manque d'utilisation du transport fluvial en France. Le pays possède trois façades maritimes et 18 000 km de voies d'eau dont 8 500 km sont navigables ce qui fait de la France le pays possédant le plus long réseau de voies navigables d'Europe. La géographie donne ainsi la possibilité à la France de devenir un acteur important du transport fluvial en Europe. De plus, ce mode de transport possède de nombreux avantages. Le transport fluvial émet en effet cinq fois moins de CO₂ que le transport routier ce qui en fait une alternative écologique intéressante pour le pays. Outre la réduction d'émissions de CO₂, le transport fluvial permet également de désengorger les routes et les autoroutes. Un navire de 4 400 tonnes peut par exemple transporter la marchandise de 220 camions. Pour rappel, ce type de navires est aujourd'hui capable de naviguer et de desservir les villes de Nantes et Bordeaux sur la façade atlantique, Sète, Avignon, Marseille et Lyon sur la façade méditerranéenne et le Rhône, Strasbourg et Mulhouse sur le Rhin, Metz et Nancy sur la Moselle, Béthune et Lille *via* les canaux de l'Aire et de la Deûle et enfin Le Havre, Rouen et Paris sur la Seine, soit une grande partie des principales villes du pays. Réduire le trafic routier, c'est œuvrer pour l'environnement mais également pour la sécurité routière et la qualité de vie des concitoyens. Pourtant, le transport fluvial en France ne représente actuellement que 3 % du fret total. Ce type de transport connaît en effet un déclin important depuis les années 1970, même si la tendance commence à faiblement s'inverser ces dernières années. En cause, le transport fluvial accuse de la vétusté du réseau, d'un manque d'infrastructures de fabrication et de réparation de bateaux, de la taille des canaux qui ne laissent pas toujours passer des bateaux grands gabarits, d'un manque de connexion avec le réseau fluvial européen, d'un manque d'hétérogénéité de la couverture du territoire ou encore d'une intermodalité pas suffisamment développée au niveau des ports pour permettre une desserte partout sur le territoire. La France apparaît alors comme un territoire de voies navigables à revaloriser, ambition qui pourrait être réalisée *via* des investissements publics conséquents permettant de renforcer le maillage fluvial grand gabarit et l'intermodalité, de moderniser la gestion des ports et les flottes, d'intégrer le fleuve à la logistique urbaine et ainsi lever les barrières qui entravent le transport fluvial et accélérer son développement. Or les 175 millions d'euros prévus par le plan France Relance pour redynamiser le secteur fluvial semblent être insuffisants pour parvenir à ces objectifs. Il souhaiterait ainsi savoir si le Gouvernement compte prendre des mesures dans les prochaines années pour relancer et soutenir le développement du transport fluvial en France ce qui permettrait de redynamiser une partie des territoires et de répondre en partie aux enjeux environnementaux liés au transport de marchandise dans le pays.

Texte de la réponse

Voies navigables de France (VNF), établissement public administratif placé sous la tutelle du ministère chargé des transports, assure la gestion du réseau de voies navigables constitué de 6 700 kilomètres de voies navigables. Le report modal au bénéfice de la voie d'eau est l'un des axes de décarbonation du transport de marchandises. Dans ce contexte et conformément à l'article L. 4311-8 du code des transports, introduit par la loi

n° 2019-1428 d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, VNF et l'Etat ont signé le 30 avril 2021 un contrat d'objectifs et de performance (COP). La mise en oeuvre de ce contrat inédit et ambitieux repose sur une subvention de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) dédiée aux investissements en régénération et en modernisation du réseau fluvial. Celle-ci a triplé ces dernières années, passant de 40 millions d'euros en 2013 à 128 millions d'euros en 2023 et continuera à augmenter conformément à la trajectoire inscrite dans la LOM. A cela s'est ajoutée pour la période 2021-2022 une contribution exceptionnelle de l'Etat de 175 millions d'euros, au titre du plan de relance de l'économie. Celle-ci visait prioritairement à accélérer la régénération des voies fluviales dans les territoires. Cette régénération et les crédits du plan de relance se sont concentrés sur le réseau confié à Voies navigables de France, car les réseaux concédés au regard tant de la navigation que de la production énergétique sur le Rhin et le Rhône sont en bon état. Aussi pour VNF, c'est un programme d'investissement global en régénération et modernisation de 3 milliards d'euros sur 10 ans qui est inscrit au COP. Ces efforts sont indispensables pour atteindre les objectifs du contrat et faire face aux défis : du développement de la logistique fluviale, pour générer des bénéfices environnementaux et réduire la congestion. C'est l'enjeu majeur de la régénération, de la modernisation et des projets de développements fluviaux sur l'axe Seine-Escaut, indissociables du Canal Seine-Nord Europe ; de la mise en œuvre de projets de territoires, de valorisation économique, touristique et patrimoniale autour des voies d'eau en partenariat avec les collectivités locales ; d'une gestion de l'eau durable et répondant à de nombreux usages, dans un contexte de tension sur la ressource en eau du fait du changement climatique. En complément du soutien accordé à VNF et des engagements contractuels des concessions, l'Etat investit dans le développement du réseau fluvial à grand gabarit, notamment dans le cadre du projet Seine-Escaut en apportant un financement de 1,1 milliard d'euros à la société en charge de la construction du Canal Seine-Nord-Europe, infrastructure essentielle à la connexion de la Seine au réseau fluvial nord européen. En parallèle, pour dynamiser l'initiative privée, la transition énergétique de la flotte et conserver sur le long terme l'avantage compétitif environnemental du secteur fluvial, l'Etat apporte sa contribution au plan d'aide à la modernisation et l'innovation (PAMI) et au plan d'aide au report modal (PARM). Renouvelés pour les années 2023-2027, ils permettent de soutenir les professionnels pour le verdissement des flottes. Un programme dédié de certificat d'économie d'énergie dénommé REMOVE est par ailleurs mis en place.

Données clés

Auteur : [M. Victor Catteau](#)

Circonscription : Nord (5^e circonscription) - Rassemblement National

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 10025

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [11 juillet 2023](#), page 6388

Réponse publiée au JO le : [29 août 2023](#), page 7795