



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Politique et réglementation

Question écrite n° 4988

Texte de la question

M Louis de Broissia appelle l'attention de M le secrétaire d'Etat auprès du ministre des transports et de la mer, chargé des transports routiers et fluviaux, sur les conséquences du marché unique européen sur la réglementation française en matière de transports fluviaux. En effet, les voies d'eau françaises sont sous deux régimes différents : 1° les voies d'eau internationales, comme le Rhin et la Moselle, qui bénéficient d'un régime de liberté où la concurrence joue totalement ; 2° les autres, les plus nombreuses, qui sont régies par un décret de 1942 (organisant le transport en temps de guerre). Celui-ci impose aux chargeurs un tarif officiel nettement supérieur à celui de nos voisins européens, l'impossibilité de choisir son transporteur ou d'utiliser des péniches de plus de 250 tonnes. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer quelles seront les conséquences de l'harmonisation européenne sur cette double législation, et les dispositions qu'il entend prendre afin de préparer la France à cette échéance capitale. En effet, il se permet d'insister particulièrement sur les risques de drame que l'absence de calendrier social ferait peser sur une profession déjà menacée : la batellerie artisanale.

Texte de la réponse

Reponse. - La situation du transport fluvial s'analyse différemment toutefois selon qu'il s'agit des voies d'eau internationales - le Rhin et la Moselle - ou de celles du réseau intérieur. Pour les premières, caractérisées par un régime de liberté, le problème principal qui se pose est celui de la surcapacité de la cale en exploitation. Il est apparu que des solutions à ce problème devraient être recherchées au niveau de la Communauté européenne et la commission a préparé un projet de règlement dans ce sens. Les discussions à ce sujet sont en cours, en vue de parvenir à une position commune entre États membres. S'agissant du transport fluvial de marchandises sur les voies d'eau intérieures, les rigidités existantes rendent des évolutions nécessaires. Il n'en reste pas moins que, pour réussir, l'opération doit être menée progressivement et qu'elle ne peut s'abstraire des handicaps dont la profession batelière souffre par ailleurs, en particulier le mauvais état du réseau. En ce qui concerne la batellerie, outre la mise en œuvre de réformes issues de directives européennes, notamment en matière de normes techniques des bateaux ou d'accès à la profession, le Gouvernement s'attache à faire progresser l'harmonisation des conditions de concurrence. Parallèlement, il entend poursuivre l'effort de redressement des entreprises engagé depuis janvier 1986 avec la mise en œuvre d'un plan économique et social. Sous son aspect économique et à travers des incitations financières, ce plan vise à un assainissement de la cale par le retrait des bateaux les plus anciens et la modernisation du parc restant en exploitation. Le volet social prévoit notamment le versement d'aides afin de permettre aux bateliers les plus âgés de cesser leur activité dans des conditions financières améliorées. Ces dispositions, élaborées en concertation avec la profession, constituent un ensemble propre à remédier à certaines de ses difficultés. Elles doivent permettre également, sur des bases assainies, d'engager une modernisation du secteur nécessaire pour que la batellerie française joue un rôle en Europe dans les années à venir.

Données clés

Auteur : [M. de Broissia Louis](#)

Circonscription : - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 4988

Rubrique : Transports fluviaux

Ministère interrogé : transports routiers et fluviaux

Ministère attributaire : transports routiers et fluviaux

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée le : 31 octobre 1988, page 3092