



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

transports fluviaux

Question écrite n° 68526

Texte de la question

Le transport fluvial a enregistré, en 2000, une progression de 6,7 % correspondant à une augmentation de 3 700 000 tonnes supplémentaires de fret traitées par les voies navigables. Cette année encore, l'acheminement fluvial progresse plus vite que ses deux concurrents directs, qu'il s'agisse de la route (+ 1,2 %) ou du rail (+ 6,2 %). Le gouvernement a joué un rôle incontestable dans cette inversion de la tendance et contribue à un début de rupture avec le monopole de la route au profit d'un politique multimodale des activités de transport. La voie d'eau présente d'importants avantages : des coûts réduits, son respect de l'environnement, sa faible consommation en énergie. M. Patrice Carvalho attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les implications de cette reprise de l'activité du transport fluvial et sur la nécessité de dispositions appropriées, si nous voulons conforter cette tendance. Il est ainsi question d'un doublement, voire d'un triplement, du trafic à l'horizon 2020. Il s'agit, en premier lieu, de l'adaptation des infrastructures. Celles-ci ne sont pas, en effet, en mesure de faire face à une croissance du transport fluvial. Des projets ambitieux sont, certes, programmés, mais la lenteur dans leur conception et leur réalisation est telle que l'inquiétude s'installe. Il en est ainsi de la liaison à grand gabarit Seine-Nord. Cette dernière permettra de mettre en communication l'Ile-de-France et les ports normands, ceux du nord de la France, de Belgique, des Pays-Bas, de l'Allemagne et des pays de l'Europe centrale et orientale. L'aménagement des extrémités nord et sud de cette liaison a été prévu pour la période 2000-2006, de manière à améliorer l'activité dans les bassins concernés et la desserte des ports de Dunkerque, Rouen, Paris et Le Havre. Pour le tracé entre ces deux extrémités, le choix du canal du Nord semble devoir être retenu. Il souhaiterait savoir où nous en sommes de ce point de vue et connaître le calendrier. Le second point, tout aussi important que le premier, concerne le sort des professionnels. Ils doivent faire face à la concurrence qu'aggravent les disparités fiscales en Europe. Le renouvellement de leur matériel est, en effet, fiscalement pénalisé. Il donne lieu à taxation sur la plus value, sauf si le chiffre d'affaires de l'artisan est resté inférieur à 350 000 francs pendant les deux années précédentes. Ce seuil est manifestement trop bas. Amputer la recette à venir de l'impôt à payer ou ne pas renouveler le bateau, tel est le choix auquel sont confrontés la plupart des artisans bateliers. Il souhaiterait connaître ses intentions sur ce point. Les professionnels ont besoin qu'on leur donne très vite des raisons d'espérer et de croire en leur avenir.

Texte de la réponse

Le développement du transport fluvial s'inscrit clairement dans la politique du Gouvernement visant à favoriser le recours aux modes de transport alternatifs à la route. À ce titre, l'effort de modernisation des professions, notamment de la batellerie artisanale, qui a été engagé ces dernières années se poursuivra. Il convient de rappeler que, jusqu'à l'année 2000, la politique de l'État en faveur des transporteurs fluviaux a eu comme objectif principal de réduire les surcapacités structurelles de la flotte et d'aider les professionnels de la batellerie à préparer la suppression du tour de rôle, intervenue en janvier 2000. C'est ainsi que, pour les cinq dernières années, dans le cadre des orientations arrêtées au niveau Européen, un total de 161,4 millions de francs (24,61 millions d'euros) a été consacré aux aides aux transporteurs fluviaux, principalement sous forme de primes au déchirage des bateaux et pour la modernisation de la flotte. Le nouveau plan d'aides pour les années

2001 à 2003 a été réorienté pour tenir compte de l'essor que connaît le trafic fluvial (+ 28 % entre 1997 et 2000). Il s'agit d'accroître la compétitivité du transport fluvial et de faciliter l'accès à de nouveaux marchés. Des aides sont ainsi octroyées pour des investissements permettant une adaptation technique des bateaux, pour des équipements permettant des économies d'énergie et pour des innovations techniques. Ce plan d'aides complète les allocations complémentaires versées aux bateliers partis en retraite anticipée avant 2000, ainsi que les actions de Voies navigables de France (VNF) et des organisations professionnelles en faveur de la formation initiale et continue dans le cadre du Centre de formation des apprentis de la navigation intérieure et de l'Institut supérieur de la navigation intérieure, dont l'ouverture est prévue en septembre 2002. Sur le plan budgétaire, 762 200 euros (près de 5 millions de francs) sont inscrits au budget de l'Etat, et 2 286 735 euros (près de 15 millions de francs) sur le budget de VNF pour l'année 2002. Par ailleurs, les questions relatives à la fiscalité soulevées par les entreprises de batellerie artisanale ont fait l'objet d'études approfondies et de propositions, afin que des solutions favorables au développement de la profession puissent être envisagées au niveau interministériel. C'est dans ce contexte qu se poursuit l'étude des aménagements possibles en matière de taxation sur les plus-values réalisées en cas de cession d'un bateau, sujet qui concerne en premier lieu le ministère de l'économie, des finances et de l'industrie. En matière d'infrastructures, enfin, le Gouvernement a engagé un effort soutenu et durable de fiabilisation et de modernisation du réseau de Voies navigables, avec une augmentation des crédits d'investissement de l'Etat de 60 % de 1997 (350 millions de francs, soit 53,36 millions d'euros) à 2001 (550 millions de francs, soit 83,85 millions d'euros). Cet effort sera intensifié dans les années à venir, l'Etat ayant contractualisé sur la période 2000 - 2006, avec l'ensemble des régions concernées par la restauration et l'aménagement du réseau existant de Voies navigables, un programme d'environ 5 milliards de francs (762,2 millions d'euros), soit six fois plus que sur la période 1994 - 1999. Les schémas multimodaux de services collectifs de transport confirment la volonté du Gouvernement de développer le transport fluvial en France en modernisant le réseau le plus utile au transport de marchandise, dans un délai d'une dizaine d'années, avec l'objectif de doubler le trafic à cette échéance, et en désignant la liaison Seine - Nord comme l'un des projets d'infrastructure majeurs de ce début de siècle. Le principe retenu par le Gouvernement est celui d'un aménagement progressif de cette liaison, consistant à aménager le canal Dunkerque - Escaut et les liaisons avec la Belgique, à moderniser les ouvrages de la Seine et de l'Oise, avant de réaliser un nouveau canal entre Compiègne et le canal Dunkerque - Escaut. Près de 2 milliards de francs (304,9 millions d'euros) d'investissements sont ainsi d'ores et déjà prévus sur la période 2000 - 2006 pour améliorer en priorité la desserte fluviale des ports maritimes du Havre, de Rouen et de Dunkerque.

Données clés

Auteur : [M. Patrice Carvalho](#)

Circonscription : Oise (6^e circonscription) - Communiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 68526

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 5 novembre 2001, page 6279

Réponse publiée le : 18 février 2002, page 947