



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transports fluviaux

Question écrite n° 1378

Texte de la question

M. André Flajolet appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur l'avenir du transport fluvial. Une fois encore, le Gouvernement, par la voix du Premier ministre, vient de manifester sa volonté d'encourager le transport par voie d'eau, à la fois moins polluant, moins bruyant et moins coûteux. Pour autant, comparé à nos voisins européens, le réseau fluvial français est en retard, tant par la taille de ses infrastructures que par son niveau d'entretien. Ce contexte est suffisamment inquiétant pour que la profession traverse actuellement une crise sérieuse dans le recrutement de ses hommes et le renouvellement de ses bateaux. Si l'on n'y prend garde, cela pourrait à terme hypothéquer gravement son avenir. C'est pourquoi il souhaite connaître les intentions réelles du Gouvernement à moyen et long termes, tant pour l'assouplissement des contraintes administratives et techniques, pour le développement et l'entretien des infrastructures que pour l'amélioration des conditions d'exercice du métier de batelier.

Texte de la réponse

Le rééquilibrage des modes de transport, préconisé par le Livre blanc de la Commission européenne sur la politique des transports, ne peut se concevoir sans l'exploitation des potentialités et des avantages du transport fluvial de marchandises. C'est pourquoi l'objectif de doublement du trafic fluvial français en dix ans est inscrit dans les schémas multimodaux de services collectifs de transport. Ces schémas confirment la volonté du Gouvernement de développer le transport fluvial à travers deux priorités : la fiabilisation et modernisation du réseau existant et l'aménagement progressif de la liaison Seine-Nord à grand gabarit. S'agissant de la première priorité, cette action, entreprise avec des crédits d'investissement de l'Etat en forte augmentation (81 millions d'euros en 2002 au lieu de 53 millions d'euros en 1997), est poursuivie dans le cadre de programmes d'un montant total de près de 800 millions d'euros, contractualisés sur la période 2000-2006 par l'Etat avec l'ensemble des régions concernées. Cette politique ambitieuse doit permettre de moderniser, dans un délai d'une dizaine d'années, le réseau assurant l'essentiel du trafic de marchandises. L'objectif volontariste de doublement du trafic à l'horizon 2010 sera atteint par la modernisation du réseau et l'optimisation de son exploitation, de manière à renforcer progressivement et significativement la qualité du service rendu, mais également par l'amélioration des interfaces entre les voies navigables et les autres modes de transport. Il convient d'abord de valoriser le potentiel qu'offre le mode fluvial pour la desserte des ports maritimes. Cela nécessite de bonnes infrastructures d'accès, notamment sur la Seine où la modernisation des ouvrages de navigation entre Le Havre et Paris doit s'accompagner de la mise en oeuvre d'un dispositif performant de desserte de Port 2000. Cette valorisation passe aussi par une évolution de la réglementation permettant de faciliter l'accès des unités fluviales aux zones de navigation maritimes. Après une première expérience lancée avec le port de Marseille, la dynamique de « contrat de progrès » entre ports maritimes et gestionnaires de voies navigables, au premier chef l'établissement public Voies navigables de France (VNF), sera poursuivie. Les ports intérieurs jouent également un rôle essentiel en tant que plates-formes multimodales pour renforcer la place du transport fluvial dans les chaînes logistiques, sur les longues distances comme à l'échelle des dessertes fines dans les agglomérations. L'intégration des ports intérieurs dans le réseau transeuropéen des transports va

d'ailleurs permettre de mieux structurer la politique de report modal aux niveaux européen, national et régional autour des dynamiques portuaires. Une politique active de soutien au développement de nouveaux trafics, avec la poursuite des aides aux embranchements fluviaux par VNF et l'aide au lancement de lignes fluviales de conteneurs, doit également permettre de valoriser le potentiel du réseau de voies navigables. Les approches initiées dans certaines filières, comme celle des céréales pour laquelle VNF et l'Office national interprofessionnel de céréales (ONIC) viennent de signer un contrat de progrès, ou plus globalement avec le récent Livre blanc élaboré par l'Association des utilisateurs de transports de fret (AUTF), et l'inscription d'initiatives conjointes des acteurs publics et privés dans le cadre des programmes communautaires comme « Marco Polo », pourront aussi y contribuer. S'agissant de la liaison Seine-Nord, le principe retenu consiste à améliorer, en première phase, ses débouchés : le canal Dunkerque-Escaut et les liaisons avec la Belgique au nord, la Seine entre Le Havre et Paris et l'Oise au sud. Priorité a ainsi été donnée à la desserte fluviale des ports maritimes du Havre, de Rouen et de Dunkerque. Près de 300 millions d'euros sont d'ores et déjà prévus sur la période 2000-2006 pour les programmes de modernisation des ouvrages de la Seine, de l'Oise et ceux du bassin du Nord-Pas-de-Calais. La réalisation du nouveau canal à grand gabarit pour le tronçon central entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut, pour lequel le fuseau de tracé le plus à l'ouest, le long du canal du Nord, vient d'être choisi, est évaluée à 2,6 milliards d'euros. Compte tenu de l'importance de l'investissement, le financement et la programmation de ce projet vont faire l'objet d'une réflexion approfondie au niveau interministériel, au même titre que les projets d'infrastructures ferroviaires. Aucun autre projet de liaison fluviale à grand gabarit n'a été retenu dans les schémas de services. Les conclusions des études de cadrage du projet de liaison à grand gabarit Seine-Est, entre la Seine et la Moselle, montrent que ce projet n'est pas rentable sur le plan socio-économique, même dans les hypothèses les plus favorables, et que le mode ferroviaire offre des réponses plus pertinentes aux besoins de transport sur cet axe, dans une perspective à vingt ans. Quant au projet Saône-Moselle, les études préliminaires prévues au contrat de plan 2000-2006 entre l'Etat et la région Lorraine vont être effectivement lancées à l'automne, mais ce projet n'est pas assez avancé actuellement pour être envisagé à l'horizon des schémas de services. Par ailleurs, il a été décidé en 1997 d'abandonner la construction de la liaison fluviale à grand gabarit entre la Saône et le Rhin. S'agissant des entreprises de transport fluvial, l'objectif et le rôle de l'Etat est de créer les conditions favorables à l'exercice de leur activité, par différentes actions. Le soutien financier aux entreprises pour la modernisation des bateaux est une action forte de l'Etat, dans le cadre d'un plan d'aides, qui couvre actuellement les années 2001 à 2003 et dont les crédits s'élèvent par année à 3 millions d'euros. Ces aides visent, d'une part, au maintien des bateaux dans le secteur du transport de marchandises et, d'autre part, à l'adaptation technique de ces bateaux afin de favoriser les innovations et économies d'énergie. Par ailleurs, l'Etat et VNF encouragent les initiatives visant à adapter la formation des transporteurs fluviaux face aux évolutions récentes du secteur et à faire face aux attentes économiques des différents acteurs du domaine d'activité. Ainsi, la formation initiale va connaître deux évolutions importantes : d'une part la création d'une « mention complémentaire au CAP de la navigation intérieure ». Cette mention, prolongeant le CAP d'une année de formation diplômante, comprend des enseignements plus théoriques préparant, notamment, les étudiants à l'examen pour l'obtention de l'attestation de capacité professionnelle nécessaire à l'exercice de la profession de transporteur de marchandises ; d'autre part l'institution d'une formation BAC + 2, avec la création de l'Institut supérieur de la navigation intérieure (ISNI) à Elboeuf. Cet organisme, rattaché au Conservatoire national des arts et métiers, permettra de former pendant deux ans des personnels qualifiés, avec principalement un stage d'application embarqué d'une durée de dix mois.

Données clés

Auteur : [M. André Flajolet](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (9^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 1378

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 5 août 2002, page 2786

Réponse publiée le : 30 septembre 2002, page 3363