ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transports fluviaux

Question écrite n° 91543

Texte de la question

M. Georges Ginesta 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 France. En effet, deuxième source d'émission de gaz à effet de serre, le secteur des transports constitue un levier central pour atteindre l'objectif de réduction d'émissions polluantes à l'horizon 2020. Malgré un environnement très propice au transport fluvial, sa part modale reste inférieure à 5 %. Parmi les freins identifiables au développement du transport fluvial figurent un cadre réglementaire trop strict et une insuffisance flagrante des investissements. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il entend mettre en place afin de faciliter le report du transport de marchandises de la route vers la voie d'eau et de lui préciser les efforts financiers susceptibles d'être consentis afin d'assurer le développement, la modernisation et la fiabilisation du réseau fluvial existant et de ses infrastructures.

Texte de la réponse

Le développement du transport fluvial constitue un des vecteurs de la transition énergétique que le Gouvernement place au cœur de son action, le développement des modes de transport complémentaires à la route, comme le transport fluvial, est une priorité de la politique nationale 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. A cet effet, les orientations précisées par l'État aux Voies navigables de France (VNF) prévoient la mise en œuvre de programmes d'investissement qui donnent la priorité à la remise en état et la modernisation du réseau et qui soient adaptés aux enjeux des autres offres de service que ce soit en matière touristique ou de la gestion hydraulique afin de répondre aux attentes de toutes les catégories d'usagers. En 2015, un plan de relance des investissements d'infrastructures a été mis en place par le Gouvernement pour renforcer l'aide et la complémentarité des différents modes de transports. Pour Voies Navigables de France, 20 millions d'euros supplémentaires ont été dédiés à la restauration du réseau à grand gabarit, à la modernisation et la sécurisation de l'ensemble du réseau fluvial. En 2016, le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, a mis en place un nouveau plan de relance de 150 M€ dont 30 M€ consacrés au réseau fluvial. Enfin, le développement du transport fluvial passe par des investissements en opérations de développement. En 2014, le Gouvernement s'est engagé 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 et des collectivités territoriales. Depuis, la Commission européenne a déclaré 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 en 2013 un 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 se félicite des conclusions positives de l'expérimentation au Port de Dunkerque et d'étudier sa généralisation dans les ports concernés. Il s'agit, ensuite, de poursuivre les efforts déjà entrepris pour la professionnalisation de la profession 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 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 l'association « 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 en 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 chaine logistique et la compétitivité des entreprises se sont réunis entre décembre 2014 et avril 2015, en associant tous les acteurs du secteur. Une conférence a été organisée en octobre 2015 afin d'exposer les propositions qui ont émergées de ce travail et d'engager le travail de rédaction d'un plan d'action stratégique pour le secteur annoncé par le secrétaire d'État en charge des transports, de la mer et de la pêche en septembre 2016. Le plan se structure autour de 3 axes : accroître le niveau de performance environnementale et économique de l'offre fluviale, en développant l'innovation ; investir dans l'entretien, la modernisation et le développement du réseau fluvial, afin de disposer d'une infrastructure plus sûre et performante ; se préparer aux opportunités des nouveaux marchés émergents : adaptation des schémas logistiques, mise en place d'un plan d'aide au report modal (2018-2022). Un comité de suivi ayant vocation à se réunir au moins une fois par an permettra d'enrichir les actions à conduire avec d'autres réflexions à venir..

Données clés

Auteur : M. Georges Ginesta
Circonscription : Var (5e circonscription) - Les Républicains

Version web : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/14/questions/QANR5L14QE91543

Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 91543
Rubrique : Transports par eau
Ministère interrogé : Transports, mer et pêche
Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 1er décembre 2015, page 9513
Réponse publiée au JO le : 21 mars 2017, page 2469