



13^{ème} législature

Question N° : 75436

de M. Cardo Pierre (Union pour un Mouvement Populaire - Yvelines)

Question écrite

Ministère interrogé > Écologie, énergie, développement durable et mer

Ministère attributaire > Écologie, énergie, développement durable et mer

Rubrique > transports par eau

Tête d'analyse > transports fluviaux

Analyse > batellerie artisanale. politiques communautaires

Question publiée au JO le : **30/03/2010** page : **3538**

Réponse publiée au JO le : **25/05/2010** page : **5797**

Texte de la question

M. Pierre Cardo attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur les pratiques de grandes entreprises, dont EDF, mais également Arcelor-Mittal, en matière de fret fluvial. Alors que la relance du fret fluvial et la relance de l'activité batelière en France sont des engagements forts du Grenelle de l'environnement, il apparaît que les donneurs d'ordre, au nombre desquels EDF, ont engagé une politique visant à abaisser les prix payés aux bateliers. Ainsi le prix à la tonne, situé dans une fourchette de 9 à 11 euros par tonne, est passé, en 2009, de 3,50 à 9 euros la tonne. Un tel prix ne permet pas aux bateliers français de faire face à leurs frais fixes alors que des transporteurs néerlandais, largement aidés par leur État pour le renouvellement et la modernisation de leur flotte, peuvent traiter à des prix plus bas. Il lui demande de lui indiquer les mesures qu'il envisage de prendre, notamment auprès d'EDF qui perçoit des subventions publiques pour l'aide au développement du transport fluvial, afin qu'une solution soit trouvée, le cas échéant, au niveau européen, pour éviter qu'une partie importante du transport fluvial français ne disparaisse.

Texte de la réponse

Bien qu'ayant mieux résisté à la crise que les autres modes, le transport fluvial rencontre aujourd'hui d'importantes difficultés économiques. Le recul des taux de fret et des prix pratiqués ont fragilisé de nombreuses entreprises. C'est la raison pour laquelle des initiatives nationales ou internationales ont été mises en oeuvre afin d'accompagner et de soutenir le transport fluvial et ses entreprises. Au niveau international, dans le cadre de la commission centrale de la navigation du Rhin, depuis la fin de l'année dernière, le principe d'une application allégée de la clause de sauvegarde, prévue au chapitre 24.04 du règlement de visite des bateaux du Rhin, a été arrêté. Le dispositif mis en place permet d'écarter, de manière provisoire, l'application de certaines prescriptions techniques si elles sont de nature à entraîner des dépenses déraisonnables. Le seuil pour l'application de cette mesure, qui est entrée en vigueur le 27 octobre 2009, a été fixé à 2 500 EUR. De même, des discussions pour permettre l'adoption d'un tel dispositif au niveau européen sont en cours et devraient prochainement aboutir. La Commission européenne réfléchit par ailleurs à des mesures qui permettraient de soutenir le secteur, tout en respectant les règles communautaires de la concurrence. Plusieurs réunions de travail, auxquelles la France a activement participé afin de défendre les intérêts de la profession, ont été organisées afin d'ébaucher des propositions. La Chambre nationale de la batellerie artisanale et le comité des armateurs fluviaux ont été associés à la définition de la position portée par la France lors de ces réunions. En particulier, l'une des options évoquée dans ce groupe de travail a concerné l'éventuelle application au niveau communautaire du dispositif prévu en France par l'article 209 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure (CDPFNI) qui consiste à interdire aux entreprises de pratiquer des prix qui ne couvriraient pas l'ensemble de leurs charges. Cette proposition, qui se distingue de celle de l'instauration de prix planchers serait, sous réserve d'un examen plus approfondi de la Commission européenne, conciliable avec les règles communautaires de la concurrence, contrairement aux prix planchers. Au niveau national, une table ronde a été organisée, sous la présidence du directeur de cabinet du secrétaire d'État chargé des transports, le 8 mars 2010, permettant de réunir des représentants de l'ensemble des acteurs de la voie d'eau. Cette table ronde a permis d'aborder les mesures envisageables pour soutenir le transport fluvial en France. Une réflexion est en cours pour définir un plan d'action, en particulier dans les domaines

fiscal et commercial, de nature à renforcer la compétitivité des entreprises françaises de transport fluvial au regard de leurs homologues européennes. L'objectif est de soutenir le développement de ce mode de transport dans le cadre des objectifs fixés par la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement. D'ores et déjà, des mesures d'allègement relatives à la conduite des bateaux fluviaux dans les estuaires ont été mises en place par le décret n° 2009-1360 relatif au pilotage des bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer. Le Gouvernement a mis en place, sur la période 2008-2012, un plan d'aide doté de 16,5 millions d'euros, qui doit permettre la modernisation de la flotte par le biais de mesures visant à favoriser la réduction d'émissions de polluants et les économies d'énergie, à encourager l'émergence de nouvelles lignes de transport fluvial et à renouveler la profession, notamment par l'appui à la transmission de bateaux du parc français à des jeunes repreneurs. À l'initiative de l'association Entreprendre pour le fluvial (EPF), qui regroupe les acteurs publics et privés du transport fluvial dans leur diversité (transporteurs, chargeurs et intermédiaires, organismes de formation et de création d'entreprises, Voies navigables de France (VNF), ports intérieurs, collectivités locales...), un fonds destiné à favoriser la création d'entreprises dans le secteur par l'attribution de prêts d'honneur à taux zéro a été mis en place début 2009. Ce dispositif, auquel participent notamment VNF, la Caisse des dépôts et consignations (CDC) et Oséo vise à favoriser la création de 200 entreprises sur trois ans par un effet levier sur l'investissement initial. Fin 2009, après sept mois d'activité, 18 projets avaient été financés pour un montant de 670 000 EUR et un effet de levier a été constaté pour 14 dossiers aidés. La Chambre nationale de la batellerie artisanale va, quant à elle, commander une étude portant sur le coût de revient en tonnes-kilomètres, afin de fournir aux bateliers un référentiel indicatif des coûts de revient supportés par la profession. Enfin, l'action de modernisation du réseau de VNF, qui a notamment bénéficié en 2009 d'une dotation complémentaire de 120 M dans le cadre du plan de relance de l'économie, doit contribuer à moderniser les infrastructures au service des transporteurs fluviaux.