

14ème législature**Question N° :
16964****de M. Antoine Herth (Union pour un Mouvement
Populaire - Bas-Rhin)****Question
écrite****Ministère interrogé >** Transports, mer et pêche**Ministère attributaire >** Transports, mer et
pêche**Rubrique >** transports par eau**Tête d'analyse >** transports
fluviaux**Analyse >** affrètement. contrats.
formalismeQuestion publiée au JO le : **29/01/2013** page : **986****Texte de la question**

M. Antoine Herth attire l'attention de M. le ministre délégué 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 les attentes des professionnels du transport fluvial. En effet, la voie d'eau et le transport fluvial semblent quelque peu délaissés par la politique gouvernementale en matière de transport. Or la voie d'eau présente des atouts indéniables que ce soit en termes de fiabilité et d'efficacité dans les délais d'acheminement et de livraison, de compétitivité (le prix du transport fluvial est deux à quatre fois moindre que le celui du transport routier), de respect de l'environnement (le transport d'une tonne de marchandise par voie d'eau génère nettement moins de CO2 que par la route ; les plus petites péniches peuvent transporter de 250 à 350 tonnes de marchandise, soit l'équivalent de 10 à 14 camions). Face à ce constat, les bateliers s'interrogent légitimement sur les intentions du Gouvernement, notamment en ce qui concerne les infrastructures. Sur un réseau de près de 8 500 kms, seuls 1 800 kms sont accessibles aux bateaux de plus de 1 500 tonnes. Ainsi, si l'ensemble du territoire est en théorie couvert par des voies navigables, l'essentiel des transports est en pratique réalisé dans des zones géographiques précises et limitées du territoire national. La France investit certes dans certains projets de grande ampleur (comme le canal Seine-Nord), mais ces investissements ne sauraient masquer le retard français en ce domaine et l'indispensable besoin de moderniser ce réseau dans son intégralité. Dans ce contexte, les préoccupations des bateliers portent aussi sur la composition de la flotte. Si pour des raisons économiques évidentes les bateliers choisissent aujourd'hui d'investir de préférence dans des unités au tonnage important (plus de 1 000 tonnes), le besoin en petites unités (notamment les unités « Freycinet » de moins de 400 tonnes) demeure, en raison même de la nature du réseau. Or le parc de ces unités est aujourd'hui vieillissant et la question de leur renouvellement se pose ; de même, l'achat de bateaux de plus grandes tailles pose aussi la question de leur financement, puisqu'ils représentent un investissement important, notamment pour un nouvel arrivant dans la profession. Les bateliers sont, enfin, dans l'attente des suites qui seront réservées à leurs demandes concernant le volet réglementaire du code des transports. Plus précisément, ils demandent que soit inscrit dans ce code, à l'instar de ce qui existe en matière de transport routier, l'obligation, pour les partenaires d'un contrat de transport, de matérialiser par écrit leur accord avant le déplacement du bateau vers le lieu de chargement. Une telle obligation apporterait une réelle protection juridique aux bateliers qui, en l'état actuel du droit, déplacent souvent leur bateau vers un lieu de chargement sur un simple « coup de fil », sans autre garantie que la parole donnée et surtout, sans aucun moyen de faire respecter leurs droits si l'engagement verbal n'est pas tenu. Aussi, au regard de ces enjeux, il souhaiterait connaître la feuille de route que le Gouvernement s'est assigné pour ce mode de transport et quelles actions il compte mettre en œuvre pour concrétiser les objectifs qu'il s'est ainsi donné.

Texte de la réponse