

14ème législature

Question N° : 54784	De Mme Sophie Rohfritsch (Union pour un Mouvement Populaire - Bas-Rhin)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Écologie, développement durable et énergie
Rubrique > transports par eau	Tête d'analyse > transports fluviaux	Analyse > liaisons Saône-Moselle et Saône-Rhin. perspectives.
Question publiée au JO le : 29/04/2014 Réponse publiée au JO le : 22/09/2015 page : 7201 Date de changement d'attribution : 04/11/2014		

Texte de la question

La réduction des gaz à effet de serre est un enjeu majeur de la lutte contre le réchauffement climatique. Ainsi le Grenelle de l'environnement, inscrit dans la loi n° 2009-967 du 3 août 2009, a consacré l'objectif d'une réduction de 20 % d'ici 2020. Le transport reste le premier émetteur (27 % des émissions de gaz à effet de serre) et consommateur (32 % de l'énergie consommée). Le nouveau plan de mobilité durable reste très modeste quant aux modes de transports alternatifs à la route. La commission Mobilité 21 a préconisé le report à 2050 des projets Saône-Moselle et Saône-Rhin, privant le territoire français d'un maillage cohérent de déserte fluviale. Pour autant le transport fluvial demeure le transport le plus écologique tant en termes de consommation d'énergie qu'en termes d'émission de GAS (quatre fois moins que par la route). Si la France veut tenir les engagements qu'elle s'est fixée en matière de réduction de gaz à effet de serre, le report modal vers le rail ne suffira pas à absorber l'augmentation de circulation de fret notamment de transit européen. Conformément à la promesse du chef de l'État qui s'est engagé à diviser par deux la consommation énergétique d'ici 2050. Aussi Mme Sophie Rohfritsch demande à 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, de bien vouloir lui préciser les dispositions que le Gouvernement souhaite adopter dans ce sens, étant donné l'urgence de réduire les émissions de gaz à effet de serre, conséquences du réchauffement climatique.

Texte de la réponse

La réduction des émissions de gaz à effet de serre est un enjeu majeur pour les politiques de transport. La loi sur la transition énergétique pour la croissance verte fixe les grands objectifs de la transition énergétique : réduction de 40 % des émissions de gaz à effet de serre en 2030 ; 32 % d'énergies renouvelables dans la consommation énergétique finale en 2030 ; diminution de la consommation d'énergie fossile de 30 % d'ici 2030 ; division par deux de la consommation énergétique finale en 2050. L'un des titres de la loi, intitulé « Développer des transports propres pour améliorer la qualité de l'air et protéger les Français », affirme la priorité donnée aux modes de transport les moins polluants et en décline les différents aspects. Le déploiement des véhicules propres sera accéléré dans les flottes publiques. L'État et ses établissements publics devront respecter une part minimale de 50 % de véhicules propres lors du renouvellement de leurs flottes. Pour permettre l'accès au plus grand nombre aux points de charge de véhicules électriques et hybrides rechargeables, la France se fixe un objectif d'installation, avant 2030, d'au moins sept millions de points de charge. Une prime à la conversion des véhicules les plus polluants par des véhicules propres pourra être attribuée en fonction de critères sociaux et géographiques. En 2020, la part de l'énergie produite à partir de sources renouvelables utilisée dans tous les modes de transport sera égale à 10 % au

moins de la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports et au moins 15 % en 2030 (article 43 de la loi). Des mesures de restriction de circulation pourront être prises dans les zones affectées par une mauvaise qualité de l'air. Le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE) est confiant dans la capacité de la France à s'engager dans la voie de la croissance verte et, par l'exemplarité, à apporter une contribution significative au sommet mondial sur le climat qu'elle accueillera en décembre 2015. Par ailleurs, s'agissant du mode fluvial, le Gouvernement s'est engagé à lancer l'opération du canal Seine Nord Europe (CNSE) en 2017. Le Gouvernement entend promouvoir le transport fluvial en tant que mode de transport alternatif à la route. Dans cette optique, la commission européenne a validé le 20 mars 2013 le plan d'aide au report modal (PARM) de VNF (Voies navigables de France) 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 telles que les déchets ou les colis lourds. 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 oeuvre 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 charge qui correspond aux frais de chargement/déchargement des conteneurs) unique pour tous les modes constitue une des voies de dynamisation du transport fluvial dans les ports maritimes. Le Gouvernement travaille en ce sens d'abord sur une expérimentation au port de Dunkerque avant d'envisager les conditions d'une généralisation dans les ports concernés. Il s'agit, également, de poursuivre les efforts déjà entrepris pour la professionnalisation du secteur et la modernisation de la flotte. Les politiques menées par les pouvoirs publics viseront donc à optimiser les conditions d'exercice des 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 »). Il s'agit aussi d'aider au renouvellement et à la modernisation de la flotte française en vue de l'adapter aux besoins du transport tout 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 le 5 juin 2013 pour la période 2013-2017. Le Gouvernement souhaite ensuite 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 oeuvrant en faveur d'une régulation de l'économie du secteur pour permettre des relations commerciales équilibrées entre ses acteurs. Enfin, afin de mettre en cohérence ces initiatives et de les compléter pour établir un plan d'actions en faveur du développement et de la compétitivité du transport fluvial, le secrétaire d'État a décidé de consacrer au secteur fluvial une conférence nationale spécifique. Ouverte le 13 octobre 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 chaîne logistique et la compétitivité des entreprises, se sont réunis entre décembre 2014 et avril 2015, en associant tous les acteurs du secteur. Une conférence de restitution sera organisée à l'automne 2015 afin d'exposer les propositions qui auront émergé de ce travail.