



15ème législature

Question N° : 14918	De Mme Carole Bureau-Bonnard (La République en Marche - Oise)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports par eau	Tête d'analyse > Formation des jeunes bateliers-artistes et modernisation de leur flotte.	Analyse > Formation des jeunes bateliers-artistes et modernisation de leur flotte..
Question publiée au JO le : 04/12/2018 Réponse publiée au JO le : 11/06/2019 page : 5399 Date de signalement : 05/02/2019		

Texte de la question

Mme Carole Bureau-Bonnard attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'enjeu de la formation des jeunes bateliers-artistes, ainsi que la modernisation de leur flotte, dans le cadre du développement du transport fluvial. Présidente du groupe d'étude des voies navigables-intermodalités-canaux et députée de la sixième circonscription de l'Oise, territoire traversé de part en part par le projet canal à grand gabarit, le canal Seine-Nord-Europe, préoccupation constante des habitants, des acteurs économiques de son territoire et des professionnels de la batellerie s'y trouvant. Alors que vont s'ouvrir les débats sur la loi d'orientation des mobilités, les bateliers-artistes représentent, avec plus de 60 % du fret fluvial, un corps de métier particulièrement important dans le domaine du transport fluvial et participent, se faisant, au développement des modes de déplacements et de transports alternatifs. Cependant, il ne reste que 600 entreprises en France et au regard de la pyramide des âges de la profession il apparaît nécessaire d'intervenir pour permettre à ce métier de perdurer et à terme de se développer. Or il y a peu de centres de formation des métiers de la voie d'eau et il n'y en a d'ailleurs aucun dans le département de l'Oise et la région des Hauts-de-France, pourtant traversés pour l'un comme pour l'autre, par des cours d'eau où la navigation fluviale est constante. La formation des jeunes bateliers-artistes apparaîtrait donc comme un enjeu important pour ce territoire et plus largement pour le développement du transport fluvial partout en France. En outre, les formations aux métiers connexes au fluvial doivent elles aussi être développées. De même, la modernisation de leur flotte est une de leur priorité pour enfin disposer d'unités fluviales correspondant à la navigation « industrielle » sur les canaux à grands gabarits. En effet beaucoup sont encore sur des gabarits Freycinet, pour rappel, 5,05 mètres de large pour 38 mètres de long, représentant 350 tonnes de marchandises alors que pour le grand gabarit les capacités sont de 12 mètres de large pour 180 mètres de long, soit 3 000 à 4 500 tonnes ; c'est-à-dire l'équivalent de 220 camions. Les bateliers français méritent d'être accompagnés pour gérer ce tournant écologique mais aussi technique car les Allemands, les Belges, ou plus encore les Néerlandais ont déjà fait évoluer leurs canaux et leurs flottes de bateaux. La modernisation de la cale fluviale opérée par les pavillons nord-européens, avec le soutien de leurs pouvoirs publics, leur confère d'ores et déjà un avantage concurrentiel sur la flotte nationale dans l'optique de la réalisation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe reliant l'axe séquanien à l'Escaut. Elle lui demande de préciser les mesures qu'elle pense proposer quant à la formation de ce corps de métier, ainsi que les mesures financières envisagées pour permettre une modernisation de leur flotte.



Texte de la réponse

Débutée en 2016, la révision du dispositif européen relatif aux qualifications professionnelles a abouti avec l'entrée en vigueur, le 18 janvier 2018, de la directive (UE) 2017-2397 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles en navigation intérieure. La France a activement soutenu la mise en place de ce nouveau dispositif qui permettra d'accompagner le processus de professionnalisation du secteur du transport fluvial et de réduire les écarts d'exigence de qualifications et donc de compétitivité entre les États membres. Les États de l'Union européenne ont jusqu'au 17 janvier 2022 pour transposer cette directive qui conduira à renforcer, en les transformant, les outils de formation existants. Cette nouvelle directive met en avant de manière significative la voie de la formation pour l'accès à la profession. Deux diplômes existants, le certificat d'aptitude professionnelle (CAP) « Transport fluvial » et le baccalauréat professionnel « Transport fluvial », permettront d'accéder aux grades de matelot et maître-matelot. Créés en 2011, pour le CAP, et en 2013, pour le baccalauréat professionnel, ces deux diplômes devront faire prochainement l'objet d'adaptations pour répondre complètement aux exigences de la directive. Trois établissements délivrent aujourd'hui ces diplômes : deux lycées (Émile Mathis à Schiltigheim en Alsace et les Catalins à Montélimar) et un centre de formation des apprentis de la navigation intérieure (CFANI) au Tremblay-sur-Mauldre. Par ailleurs, l'ingénierie supérieure de la navigation intérieure (ISNI, rattachée au conservatoire national des arts et métiers de Normandie) délivre un diplôme bac + 2 de technicien supérieur logistique et transport international à dominante fluviale, et l'institut FLUVIA intervient en matière de formation continue (cet institut est agréé par le ministère chargé des transports pour la délivrance du titre d'expert ADN (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure) pour le transport de matières dangereuses et la délivrance des attestations spéciales passagers (ASP) devant obligatoirement être détenues par au moins un membre d'équipage à bord des bateaux de plus de 12 passagers). Afin de répondre aux critères définis par la directive, ces établissements devront mettre en œuvre des moyens renforcés. Or le système actuel est fragile. Afin de permettre la pérennisation de l'activité du CFANI et éviter qu'il ne ferme ses portes à la rentrée 2018, l'État a ainsi versé fin 2018 une subvention exceptionnelle à cet établissement qui est le seul en France à dispenser un enseignement en navigation intérieure par l'apprentissage. Il s'agit en effet d'un pivot essentiel du système de formation en navigation intérieure, l'acquisition des qualifications nécessaires à l'exercice du métier très spécifique de navigant nécessitant une expérience du milieu physique et des conditions de vie dans lesquels il s'exerce. Cet établissement est par ailleurs très important pour la batellerie artisanale, puisque 50 % environ des effectifs formés au CFANI sont issus du milieu artisanal et retournent dans ce secteur après acquisition de leur diplôme. En contrepartie de la subvention versée, le CFANI s'est engagé dans une réforme structurelle de la formation professionnelle en navigation intérieure, à travers la création d'un pôle national de formation qui mutualiserait les moyens du CFANI, de l'ISNI et de l'institut FLUVIA. Il apparaît en effet nécessaire, compte tenu des faibles effectifs concernés par la navigation intérieure, de ne pas disperser les moyens consacrés à la formation dans ce secteur, mais au contraire de les mutualiser pour les consolider durablement. En ce qui concerne la modernisation de la flotte fluviale, des aides sont prévues dans le cadre du plan d'aide à la modernisation et à l'investissement (PAMI) mis en œuvre et financé par Voies navigables de France sur la période 2018-2022, et auquel contribuent financièrement le ministère de la transition écologique et solidaire, la région Île-de-France et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Le PAMI, qui a été approuvé par la Commission européenne en mai 2018, peut également être abondé par d'autres financeurs publics. Doté de 16,5 M€ pour 2018-2022, le PAMI permet d'accompagner la transition énergétique de la flotte fluviale de marchandises et son adaptation à de nouveaux besoins logistiques. Les aides sont attribuées dans le cadre d'appels à projets annuels. Le plan d'aide s'adresse aux exploitants de bateaux de transport de marchandises (artisans ou armateurs) et également, pour son volet innovation, aux transporteurs de passagers, bureaux d'études, chantiers ou autres prestataires techniques, à condition que l'innovation soit transposable aux bateaux de transport de marchandises.