

De l' « écotaxe » au « péage de Transit » : le secteur fluvial inquiet

Le Gouvernement a annoncé ce lundi 23 Juin que le « péage de transit » pour les poids lourds prévu par le gouvernement pour remplacer l'écotaxe serait enfin mis en place et rapportera de 550 à 560 millions d'euros par an, soit près de deux fois moins que le dispositif initial.

Transporteurs Fluviaux de France (T.F.F.) qui regroupe l'ensemble de l'offre de transport fluvial française au travers de ses deux composantes à la fois artisanale (CNBA) et armatoriale (CAF) appelle une nouvelle fois l'attention des Pouvoirs Publics sur le **poids économique et sociétal majeur que revêt le transport fluvial aujourd'hui et plus encore demain et dans cette perspective sur les défis qui sont liés au financement des infrastructures.**

C'est à une véritable politique de report modal que TFF continue d'en appeler.

L'objectif doit être d'amener les clients industriels et commerciaux à choisir le transport fluvial plutôt que la route pour réaliser leurs acheminements, là où il est géographiquement pertinent. Pour cela il faut les inciter très directement à changer leurs comportements, rendre le fluvial plus compétitif en abaissant ses coûts, grâce notamment à une infrastructure optimisée.

Tel n'est manifestement plus l'objectif du Gouvernement, au vu du dispositif annoncé.

L'écotaxe devait ainsi permettre d'imputer au transport routier ses véritables coûts et d'en affecter le produit au développement des modes de transport alternatifs par le biais de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

L'insuffisance des crédits tirés de ce nouveau dispositif est patente et aura pour conséquence la dégradation de la qualité des réseaux d'infrastructures, retardera les investissements porteurs d'une amélioration du service rendu et rendra difficile l'atteinte des objectifs fixés au niveau national comme européen.

Le transport fluvial a besoin d'infrastructures modernes, durables et fiables, à l'instar des autres pays fluviaux européens. Les priorités du secteur portent sur l'aménagement des têtes de bassins à fort potentiel de trafics et à la poursuite de la politique de connexion à grand gabarit des grands bassins de navigation européens à l'image du **projet Seine-Escaut** et de son maillon français Seine-Nord Europe, et à plus long terme de **Saône-Moselle / Saône-Rhône**. Cette densification du maillage fluvial doit s'accompagner d'une **meilleure connexion des corridors fluviaux à grand gabarit au réseau Freycinet** et de la **fiabilisation du réseau existant**.

Pour Michel Dourlent et Didier Leandri, co-présidents de TFF : **« Les négociations des Contrats de Plan Etat-Régions qui s'amorcent prennent place dans un contexte de raréfaction des ressources, encore confirmé avec cette annonce, qui met directement en cause la politique de report modal du pays. »** Le ministre des Finances, Michel Sapin, a ouvert la porte de financements complémentaires en affirmant **« qu'il y a des possibilités s'agissant des péages sur autoroute (...) Il y a d'autres possibilités dans le cadre des directives européennes qui encadrent légitimement ces dispositifs », une nécessité absolue pour financer le projet Seine Nord, selon TFF, dans la droite ligne des préconisations du Rapport Chanteguet.**