

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 septembre 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2206)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 481

présenté par

M. Prud'homme, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud,
M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, Mme Panot, M. Quatennens, M. Ratenon,
Mme Ressiguiier, Mme Rubin, M. Ruffin et Mme Taurine

ARTICLE 36

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Nous demandons la suppression de cet article par opposition au grand projet inutile qu'est le Canal Seine-Nord. Ce projet est pharaonique. Son objectif est de permettre une liaison fluviale entre les principaux ports de ce que l'on nomme la Northern Range (ex : Rotterdam), et le bassin parisien (avec les producteurs céréaliers). Nous en dénonçons la gabegie financière (4,5 milliards d'euros), les retombées socio-économiques très largement surestimées, le coût environnemental et l'écologie du bulldozer.

Nous demandons également la suppression de cet article par opposition au principe des ordonnances qui méprise le travail parlementaire alors qu'il est prévu par cet article d'établir les conditions de collaboration entre l'établissement public local et Voies Navigables de France. Le transport fluvial est une alternative crédible et conséquente à l'usage de la route pour le transport de marchandises au même titre que le transport ferroviaire. La teneur de l'article 36 mérite un débat approfondi au Parlement, non pas des ordonnances.

En effet, avec 8 milliards de tonnes/km, ce mode conserve une part de marché globalement stable depuis 2000 (7 à 8 % des transports terrestres). Mais le budget actuel de Voies Navigables de France (VNF), l'établissement public gestionnaire de la majeure partie des infrastructures fluviales, ne permet pas de maintenir le réseau existant pour répondre aux besoins du transport fluvial. Son budget souffre d'une baisse drastique des dotations de l'État. Pour permettre la reconstitution du réseau, le besoin supplémentaire en investissement est estimé à 150 millions € annuels. Il faudrait donc passer de 150 millions € d'investissements par an actuellement à un budget de 300 millions €.

Le maintien de ce réseau à petit gabarit est prioritaire. Abandonner 20 % du réseau fluvial actuel, comme le préconise la Commission d'orientation des infrastructures, serait une erreur stratégique.