



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

transports fluviaux

Question écrite n° 17197

## Texte de la question

M. Jean-Jacques Weber attire l'attention de Mme la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur l'objectif prôné par le consortium pour les voies navigables de l'est et du sud-est de création d'une liaison fluviale moderne reliant l'axe rhodanien-méditerranéen aux bassins rhénan et danubien. Ce consortium a pris acte de l'abandon par le Gouvernement du projet de liaison à grand gabarit entre le Rhin et le Rhône. Cependant, il demande avec insistance que cette décision ne tire un trait définitif sur l'avenir du transport fluvial, ni sur l'équipement d'une voie navigable s'inscrivant dans la perspective d'une liaison nord-sud permettant l'accès de l'est de la France au réseau navigable européen à grand gabarit. Le consortium souhaite également que cette décision ne remette pas en cause les schémas directeurs français et européen de transports par eau à l'occasion de leur révision. L'association concernée demande enfin aux pouvoirs publics de prendre dès à présent les dispositions nécessaires pour mettre à l'étude un projet qui soit de nature à réaliser à terme une voie répondant à l'objectif d'une liaison fluviale moderne nord-sud, permettant à la Lorraine et à la Bourgogne de vivifier leur territoire, à la Franche-Comté d'accéder aux réseaux fluviaux de la Saône, du Rhône vers le sud, du Rhin et du Danube vers le nord, et à l'Alsace de s'ouvrir sur l'axe Saône-Rhône. Il lui demande de bien vouloir lui faire part des intentions du Gouvernement quant à cet objectif.

## Texte de la réponse

La ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement a pris connaissance, avec intérêt, de la question relative à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit reliant l'axe rhodanien aux bassins rhénan et danubien. Les fonctions remplies par les voies navigables sont multiples : transport de marchandises, tourisme fluvial, mise en valeur du patrimoine naturel et culturel, gestion des eaux, ... Le Gouvernement a choisi en particulier de soutenir le transport des marchandises par voies d'eau qui est l'un des modes de transport terrestre le plus économe et le plus respectueux de l'environnement. Le schéma multimodal des services de transport de marchandises permettra de planifier son devenir et de préciser les moyens correspondants : entretien et amélioration des voies existantes, développement éventuel du réseau, démarches partenaires entre les pouvoirs publics et les diverses catégories d'opérateurs pour développer l'offre de service, sa qualité et sa compétitivité. Sans attendre cette planification à long terme, un effort prioritaire s'imposait au Gouvernement : la restauration du réseau dont l'état de dégradation est reconnu par tous les experts. En effet, à quoi servirait par exemple de créer de nouvelles liaisons, si on laisse dépérir les voies navigables qui existent déjà. Mieux, il faut en certains points les moderniser pour augmenter la qualité de service que peuvent y offrir les opérateurs. A cet effet, le Gouvernement a constamment augmenté la dotation des voies navigables dans le FITTVN : 330 MF en 1997, 430 en 1998, 450 en 1999 et 500 MF dans le projet de loi de finances 2000. Les contrats de plan permettront encore d'accroître cet effort de restauration et de modernisation du réseau. L'Etat a décidé d'y consacrer au moins 1 milliard de francs en première enveloppe. Plusieurs opérations devraient y être inscrites : modernisation du réseau du Nord - Pas-de-Calais, approfondissement du canal Compiègne-Reims, restauration des canaux de Bourgogne par exemple. La priorité donnée à la restauration du réseau existant de voies navigables ne signifie pas qu'il faille rejeter a priori toute nouvelle liaison. C'est dans cet esprit que le

Gouvernement a décidé de lancer une concertation sur le projet de canal Seine-Nord et d'approfondir les études socio-économiques correspondantes. Elles ont déjà montré tout l'intérêt des programmes d'amélioration des sections terminales : augmentation du gabarit hors d'air du canal Dunkerque-Escaut et modernisation de l'Oise-aval, programmes proposés dans le cadre du prochain contrat de plan, et devront également permettre au Gouvernement de prendre d'ici la fin de l'année des décisions relatives au tronçon central dans le cadre de l'élaboration des schémas de services de transports. C'est également dans le cadre des schémas de services qui ont fait l'objet d'une large concertation au premier semestre 1999, que sont examinés les autres projets de canaux à grand gabarit Seine-Est et Saône-Moselle.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Jacques Weber](#)

**Circonscription :** Haut-Rhin (6<sup>e</sup> circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 17197

**Rubrique :** Transports par eau

**Ministère interrogé :** aménagement du territoire et environnement

**Ministère attributaire :** aménagement du territoire et environnement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 20 juillet 1998, page 3941

**Réponse publiée le :** 27 décembre 1999, page 7408