



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

transports fluviaux

Question écrite n° 73153

Texte de la question

Le Gouvernement ne manque aucune occasion de mettre en avant le rôle que doit jouer le transport fluvial dans le transport de marchandises en France et en Europe, notamment pour sa sécurité, ses coûts réduits, son respect de l'environnement et la faible consommation d'énergie. Or, alors que les professionnels français doivent faire face à de multiples contraintes liées notamment à la concurrence étrangère, les infrastructures fluviales françaises restent, malgré de nombreuses promesses, insuffisantes ou mal entretenues. Après l'abandon, pour des motifs purement politiques, du canal Rhin-Rhône, maillon indispensable pour un délestage du transport routier Nord-Sud (et de la traversée des Alpes par des camions), d'autres projets semblent gravement compromis. Il en va ainsi du projet Seine-Nord, promis pour 2020, pour lequel aucun tracé n'est encore arrêté ou pour le projet Seine-Est. Alors que la profession est inquiète, faute de perspectives réelles, M. Pierre Cardo demande à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement de lui préciser les intentions et les engagements du Gouvernement pour la voie d'eau et le transport fluvial à moyen terme afin de donner aux entreprises de la batellerie artisanale de réelles raisons d'espérer.

Texte de la réponse

Les schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises ont confirmé la volonté du Gouvernement de développer le transport fluvial à travers deux priorités, la modernisation du réseau existant et l'aménagement progressif de la liaison Seine-Nord à grand gabarit, avec l'objectif de doubler le trafic fluvial français en dix ans. En effet, compte tenu de l'état du réseau, la première priorité est de fiabiliser et de moderniser le réseau existant des voies navigables. Cette action, entreprise depuis 1997 avec des crédits d'investissement de l'Etat en forte augmentation (84 millions d'euros en 2001 au lieu de 53 millions d'euros en 1997), est actuellement poursuivie dans le cadre des programmes de près de 800 millions d'euros contractualisés sur la période 2000-2006 par l'État avec l'ensemble des régions concernées. Cette politique ambitieuse en matière d'infrastructure devrait permettre de moderniser, dans un délai d'une dizaine d'années, le réseau assurant l'essentiel du trafic de marchandises et d'initier la première étape d'un aménagement global de la liaison Seine-Nord. En ce qui concerne le projet Seine-Nord, le ministre a décidé de retenir, pour le tronçon central, le fuseau le plus à l'ouest de l'aire d'étude passant près de Noyon et de Péronne, à proximité du canal du Nord. Parmi tous les fuseaux étudiés, ce fuseau répond au mieux à l'ensemble des exigences posées et il a l'avantage de conjuguer plusieurs atouts : le respect de l'environnement des territoires traversés, une gestion maîtrisée de la ressource en eau et le meilleur potentiel pour le transport fluvial. Comme en matière d'infrastructures, ce mode a besoin d'un renouvellement de ses conditions d'exercice. Ce renouvellement est engagé avec le renforcement de la formation initiale des futurs salariés ou artisans et son ouverture à de nouveaux publics, et la modernisation des matériels que l'Etat continue à soutenir avec VNF à travers le nouveau plan d'aide mis en oeuvre depuis 2001, doté d'une enveloppe de crédits de 3 millions d'euros en 2002. Le nombre important de bateaux mis en service dans la période récente montre l'efficacité de l'effort de l'Etat.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Cardo](#)

Circonscription : Yvelines (7^e circonscription) - Démocratie libérale et indépendants

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 73153

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 18 février 2002, page 834

Réponse publiée le : 6 mai 2002, page 2391