



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## transports fluviaux

Question écrite n° 17265

### Texte de la question

M. Jean-Yves Besselat appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur la politique fluviale de notre pays. Comme l'a rappelé le Président de la République lors de la dernière campagne présidentielle, « Le transport fluvial dispose de qualités intrinsèques adaptées aux nouveaux enjeux de société ». Le futur débat sur les infrastructures de transport, prévu le 13 mai prochain à l'Assemblée nationale, sera l'occasion de souligner la nécessité de développer le transport fluvial. Celui-ci dispose de très nombreux atouts qui répondent aux attentes de notre société et aux besoins de notre économie. Il est tout à la fois respectueux de l'environnement, compétitif et fiable, plus sûr, moderne et dispose d'un potentiel de développement considérable. Face à des axes routiers de plus en plus saturés, à une pollution croissante et à des accidents trop nombreux, une priorité accordée aujourd'hui au fret ferroviaire devra être complétée par le développement de la voie d'eau. L'occasion nous est donnée de prendre les décisions nécessaires pour doter enfin la France d'un réseau fluvial moderne et connecté aux grandes voies d'eau européennes, par la réalisation prioritaire des liaisons Seine-Est (Seine-Moselle-Rhône) et Seine-Nord. Or, l'audit financier demandé par le Gouvernement a proposé de reporter la réalisation du canal Seine-Nord après 2020. Selon cet audit, sa rentabilité est considérée comme trop faible compte tenu du coût des travaux : cette analyse doit être revue et doit intégrer Seine-Est. Par ailleurs, le deuxième projet fluvial, à savoir le projet d'écluse fluvial de Port 2000 au Havre, a fait l'objet d'un jugement réservé dans l'attente d'études complémentaires. L'Allemagne et les Pays-Bas nous ont montré l'exemple en ayant le courage politique de se doter d'infrastructures fluviales modernes connectées à tout l'Est européen qui permettent de transporter plus de 15 % du fret en Allemagne et 40 % au Pays Bas. Aussi, il lui demande quels choix d'avenir et d'investissements il entend adopter pour le long terme en matière fluviale.

### Texte de la réponse

La progression de 22 % du trafic fluvial au cours des cinq dernières années illustre les potentialités de développement de ce mode alternatif à la route. Son développement passe par la poursuite de la modernisation du réseau et par l'optimisation de son organisation. Ces actions doivent permettre de renforcer la qualité du service et d'améliorer les interfaces entre la voie d'eau et les autres modes de transport. La modernisation, sur une période d'une dizaine d'années du réseau des voies navigables assurant l'essentiel du transport de marchandises constitue donc la priorité. Parallèlement à la restauration de ce réseau par l'Etat, cette politique est poursuivie dans le cadre des contrats de plan 2000-2006 entre l'Etat et les régions qui comprennent pour la première fois un volet fluvial significatif. L'Etat et Voies navigables de France (VNF) ont ainsi contractualisé plus de 350 millions d'euros avec l'ensemble des régions concernées. Ce programme de modernisation des voies navigables de près de 800 millions d'euros comprend un volet d'environ 435 millions d'euros relatif à la modernisation du réseau prioritaire pour le transport de marchandises. La priorité a été donnée à la desserte fluviale des ports maritimes du Havre, de Rouen et de Dunkerque avec 300 millions d'euros prévus pour moderniser les ouvrages de la Seine, de l'Oise, et ceux du bassin du Nord-Pas-de-Calais. Les aménagements des débouchés de la liaison Seine-Nord, le canal Dunkerque - Escaut et les liaisons avec la Belgique au nord, la

Seine entre Le Havre et Paris et l'Oise au sud, sont ainsi d'ores et déjà programmés sur la période 2000-2007. De nombreuses infrastructures de transport ferroviaires, routières et fluviales avaient été promises par le précédent gouvernement. Les délais prévus pour leur réalisation étaient souvent irréalistes sur le plan technique. Ces projets n'étaient pas financés. Cette situation a conduit l'été dernier le Gouvernement à commander un audit des projets à l'inspection générale des finances et au conseil général des ponts et chaussées. Dans le même temps, les sénateurs Hubert Haenel et François Gerbaud ont été chargés d'un rapport sur le fret ferroviaire et le sénateur Henri de Richemont d'un rapport sur le cabotage maritime. Enfin, l'étude prospective de la DATAR a permis de prendre en compte la dimension européenne et l'aménagement du territoire. Ces travaux ont constitué la base du débat sur les transports qui s'est tenu le 20 mai à l'Assemblée nationale et le 3 juin au Sénat. Ce débat a mis en évidence : un consensus sur la poursuite du développement des infrastructures de transport de notre pays pour développer sa place au centre de l'Union européenne élargie et concourir à l'aménagement du territoire, l'insuffisance des moyens actuels et la nécessité de dégager de nouvelles ressources pour financer ce développement, en s'appuyant notamment sur l'exemple allemand de péage poids lourds, l'accent mis par la représentation nationale sur la priorité à donner au transport ferroviaire et au transport fluvial, la nécessité de simplifier les procédures et d'accélérer les calendriers de mise en oeuvre des projets. Pour concrétiser l'éclairage donné par le Parlement, le Gouvernement présentera à l'automne un programme de réalisation des infrastructures accompagné des financements nécessaires à leur réalisation.

### Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Yves Besselat](#)

**Circonscription :** Seine-Maritime (7<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 17265

**Rubrique :** Transports par eau

**Ministère interrogé :** équipement, transports et logement

**Ministère attributaire :** équipement, transports et logement

### Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 28 avril 2003, page 3281

**Réponse publiée le :** 25 août 2003, page 6672