



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

canal Saône Rhin

Question écrite n° 6839

## Texte de la question

M. Robert Lamy attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin qui fut officiellement abandonnée par le précédent gouvernement au mois de juillet 1997. En effet, toutes les études s'accordent à dire que les volumes à transporter vont globalement doubler d'ici 2020. Il lui semble donc primordial de prendre acte des prévisions de croissance du trafic marchandises dans les années à venir et proposer des solutions. Or, pour absorber cette intensification de trafic, les infrastructures de communication existantes se révéleront vite insuffisantes, comme le montrent déjà les saturations de plus en plus fréquentes des réseaux autoroutiers et ferroviaires, ainsi que la multiplication des nuisances occasionnées (pollution, accidents, etc.). Face à cette situation, aucune solution ne saurait apporter, à elle seule, une réponse complète et définitive. Aucune solution ne serait aussi être écartée a priori et il paraît indispensable de s'appuyer sur la diversité des modes de transport pour développer des réponses adaptées et pertinentes qui tiennent compte de l'hétérogénéité du trafic marchandises (produits à transporter, trajets à accomplir...). C'est dans ce cadre que le mode fluvial pourrait contribuer avec efficacité à l'organisation du transport de marchandises sur l'axe mer du Nord-bassin rhénan-Méditerranée, aux côtés des modes routiers et ferroviaires. Or, le développement du transport fluvial passe aujourd'hui par le raccordement du réseau fluvial français avec de grandes voies d'eau européennes, grâce notamment à la réalisation d'une liaison à grand gabarit Saône-Rhin. Cette infrastructure est, plus que jamais, indispensable au développement économique de l'Union européenne en général et à celui de notre pays en particulier. En effet, dans un monde marqué par la croissance des échanges, il est impératif de réaliser cette liaison fluviale dans la mesure où elle permettrait, entre autres, de relier de façon satisfaisante le nord et le sud de l'Europe. Considérant, d'une part, que l'axe mer du Nord-Méditerranée est une dorsale majeure du transport en Europe et, d'autre part, que l'économie moderne exige une grande fluidité des échanges, ne lui paraît-il pas souhaitable de réactiver le projet de canal Rhin-Rhône.

## Texte de la réponse

Les enjeux du transport de marchandises à longue distance sont déterminants sur l'axe Rhodanien et, plus globalement, entre la Méditerranée et le nord de l'Europe. Ils doivent être traités dans une approche résolument multimodale, en valorisant les capacités des modes de transports massifiés alternatifs à la route. De ce point de vue, les infrastructures ferroviaires déjà existantes sur l'axe Rhône-Rhin, qui ont été récemment renforcées par la mise en service en 2001 du TGV Méditerranée et bénéficieront, dans les prochaines années, d'autres améliorations importantes (LGV Rhin-Rhône, projets de contournement ferroviaire de Lyon et d'augmentation de capacité entre Dijon et Mulhouse), permettent au transport ferroviaire de disposer de réserves de capacité de nature à absorber, dans de bonnes conditions, la croissance du trafic de fret - spécialement à l'international. Ces actions confirmeront à terme la vocation fret de l'ensemble de l'itinéraire entre Strasbourg et Marseille. Cet axe, en offrant une alternative performante à l'itinéraire Metz-Dijon-Lyon, aujourd'hui presque saturé, accompagnera la croissance des échanges Nord-Sud. Le développement de l'alternative ferroviaire rend donc inutile la réalisation d'une nouvelle liaison fluviale à grand gabarit Rhin-Rhône, qui serait beaucoup plus coûteuse. Cette

logique a été retenue à l'horizon 2020 du schéma de services collectifs de transport et a servi de base de travail pour l'établissement des contrats de plan État-régions. A horizon de long terme, le rapport d'information sur la liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin, élaboré par la mission d'information sénatoriale présidée par M. Francis Grignon, met en évidence l'intérêt potentiel de la réalisation du maillage du réseau français de voies navigables à grand gabarit. Cette perspective est intéressante et mérite d'être approfondie. Pour le moyen terme et d'une manière plus générale, les deux principales priorités du Gouvernement en matière de voies navigables concernent le projet de liaison à grand gabarit Seine-Nord, dont le principe d'un aménagement progressif est inscrit au schéma de services de transports à l'horizon 2020, et la modernisation du réseau existant grâce à un important effort financier de l'Etat et des régions dans le cadre des contrats.

## Données clés

**Auteur :** [M. Robert Lamy](#)

**Circonscription :** Rhône (8<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 6839

**Rubrique :** Transports par eau

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

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

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 18 novembre 2002, page 4236

**Réponse publiée le :** 10 février 2003, page 1049