



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

politique d'aménagement du territoire

Question orale n° 69

Texte de la question

M. André Flajolet interroge M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur ses intentions en vue de relancer le projet d'autoroute A 24 pour terminer la liaison en parallèle à l'A 1 pour le trafic routier et sur le devenir du projet Seine-Nord pour le transport fluvial.

Texte de la réponse

PERSPECTIVES DE L'A 24 ET DU CANAL SEINE - NORD

M. le président. La parole est à M. André Flajolet, pour exposer sa question, n° 69, relative aux perspectives de l'A 24 et du canal Seine - Nord.

M. André Flajolet. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Elle est justifiée par la saturation de l'A 1, l'axe Paris-Lille, qui, en raison de la congestion quasi permanente du trafic sur l'autoroute elle-même et sur l'ensemble du réseau secondaire, présente des risques majeurs de trois ordres : risques graves pour la sécurité des personnes et des biens ; risques écologiques importants ; risques humains en termes de stress et de perte de temps. Le matin, il faut plus de temps pour aller en voiture de Béthune à Lille, 35 kilomètres, que pour aller en TGV de Béthune à Paris, 200 kilomètres.

Si le multimodal est insuffisant, il est évident pour tout œil exercé à la lecture d'une carte qu'il manque un couloir parallèle à l'A 1 reliant Amiens à la Belgique : ce que l'on a appelé l'A 24. C'est une carte que M. de Robien connaît parfaitement.

L'A 24 n'a pas été inscrite au contrat de plan Etat-région Nord - Pas-de-Calais pour des raisons relativement obscures. La vie économique et écologique exige en effet la réalisation de ce lien entre le Bassin parisien et les pays nordiques, comme elle exige la relance du projet de canal Seine - Nord au titre du multimodal. Au-delà d'un formidable aménagement du territoire, ce serait un atout essentiel de relance économique et une chance pour ces territoires marqués beaucoup plus fortement qu'ailleurs par le chômage.

Le Nord de Paris a besoin de respirer en étant mieux irrigué. On vient de le dire pour l'A 25, c'est encore plus vrai pour l'A 24 : l'intérêt général l'exige et le devenir économique l'impose ; la plupart des collectivités territoriales l'espèrent. Quelles sont les intentions du Gouvernement en ce qui concerne la programmation de cette artère indispensable et, éventuellement, les modalités de sa réalisation ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au tourisme.

M. Léon Bertrand, secrétaire d'Etat au tourisme. Monsieur le député, il est clairement dans les intentions de M. Gilles de Robien de faire progresser le dossier de la liaison autoroutière entre Amiens et la Belgique, qui doit contribuer à améliorer la fluidité de l'axe multimodal Paris-Lille-Europe du Nord. La

Commission nationale du débat public sera prochainement saisie de ce dossier, conformément à la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité. Dans l'hypothèse où la CNDP déciderait l'organisation d'un débat public, l'objectif serait de l'engager dès l'automne 2003.

Le principe d'un aménagement progressif de la liaison fluviale à grand gabarit Seine - Nord est inscrit dans les schémas multimodaux de services collectifs de transport à l'horizon 2020, approuvés par le décret du 18 avril 2002.

Le programme engagé consiste à aménager, dans un premier temps, le canal Dunkerque-Escaut et les liaisons avec la Belgique au nord, à moderniser la Seine entre Le Havre et Paris et à aménager l'Oise au sud. Priorité a ainsi été donnée à la desserte fluviale des ports maritimes du Havre, de Rouen et de Dunkerque et au développement des ports intérieurs concernés, notamment celui de Paris. Près de 300 millions d'euros sont d'ores et déjà mobilisés sur la période 2000-2006 pour les programmes de modernisation des ouvrages de la Seine, de l'Oise et du bassin du Nord - Pas-de-Calais.

En ce qui concerne le nouveau canal à grand gabarit entre Noyon et le canal Dunkerque-Escaut, une étape a été franchie dans l'élaboration du projet au printemps 2002, avec le choix du fuseau le plus à l'ouest de l'aire d'étude, passant près de Noyon et de Péronne, à proximité du canal du Nord. Ce choix va permettre à Voies navigables de France de réaliser des études complémentaires destinées à examiner la possibilité d'une desserte de Cambrai, ainsi qu'à préciser le devenir de l'actuel canal du Nord et les sites d'implantation de futures plates-formes multimodales.

Par ailleurs, le projet de nouveau canal, d'un coût estimé à 2,6 milliards d'euros, est examiné dans le cadre de l'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport demandé par le Gouvernement au conseil général des ponts et chaussées et à l'inspection générale des finances, d'ici à la fin de l'année. Les conclusions de cet audit et les résultats de l'étude prospective sur les transports engagée par la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale permettront d'alimenter le débat parlementaire prévu en 2003 sur la politique que le Gouvernement entend mener en matière de transports dans un cadre européen.

M. André Flajolet. Merci, monsieur le secrétaire d'Etat.

Données clés

Auteur : [M. André Flajolet](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (9^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 69

Rubrique : Aménagement du territoire

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 16 décembre 2002, page 4848

Réponse publiée le : 18 décembre 2002, page 6803

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 16 décembre 2002