



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transports fluviaux

Question écrite n° 119767

Texte de la question

M. Alain Bocquet attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur les préoccupations et propositions portées par le syndicat professionnel de la batellerie artisanale, inquiets de l'absence de suite donnée, en matière de transport fluvial, au Grenelle de l'environnement. Les incertitudes pèsent sur le devenir des voies navigables et les défaillances successives des ouvrages compromettent la fiabilité du réseau. « Les conditions de navigation sur le petit réseau deviennent de plus en plus aléatoires » notent les responsables du syndicat qui déplorent l'absence d'un « schéma de développement du réseau de Seine-nord Europe ». Au nombre des propositions mises en avant : l'évolution du réseau Freycinet pour « le passage d'unités de 500 à 800 tonnes, voire 1 000 tonnes » ; des investissements soutenant l'objectif d'une vraie complémentarité des modes de transport. Or soulignent-ils, le pré-projet de schéma national des infrastructures de transport fait « la part belle à la route et à l'aérien » précisément au moment où un rapport sénatorial pointe du doigt la faiblesse de l'État incapable « de mettre en place un réseau ferroviaire, fluvial et routier performant pour desservir l'arrière-pays des ports ». Tous ces constats rejoignent ceux que peuvent établir les élus territoriaux ainsi qu'en atteste par exemple, le flou entourant le niveau d'engagement de l'État et des fonds européens pour l'aménagement des plates-formes portuaires le long de l'Escaut, dans un bassin Valenciennois directement concerné par le projet Seine-nord Europe. Il lui demande de lui faire connaître les initiatives qu'elle entend prendre pour répondre à ces attentes, à ces enjeux, et pour l'organisation d'un débat national associant l'ensemble des parties concernées : de VNF aux élus territoriaux, du syndicat professionnel de la batellerie artisanale à la chambre nationale de cette profession, des comités des armateurs fluviaux à l'association des usagers du transport fluvial et à TLF.

Texte de la réponse

La loi du 3 août 2009 relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement a fixé l'objectif ambitieux de faire évoluer la part du fret non routier et non aérien de 14 % à 25 % d'ici 2022. L'atteinte de cet objectif passe notamment par la croissance du transport fluvial, ce qui nécessite à la fois de fiabiliser et moderniser les voies d'eau existantes et de développer le réseau d'infrastructures de grand gabarit afin d'en permettre le maillage. La remise en état et la modernisation du réseau existant est prioritaire pour améliorer le niveau de service offert et permettre ainsi un développement du trafic. Voies navigables de France (VNF), qui gère un réseau de 6 200 km de voies d'eau, a réalisé un diagnostic de ses infrastructures et a proposé un projet d'investissement volontaire et ambitieux reposant notamment sur un important programme pour restaurer, sécuriser et moderniser le réseau, qui représente un investissement majeur de 840 millions d'euros sur la période 2010-2013. Ce programme porte principalement sur le réseau principal (grand gabarit et petit gabarit à vocation de transport de fret) mais également sur le réseau secondaire et touristique sur lequel les efforts de sécurisation et d'automatisation doivent se poursuivre. En termes de développement, le projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT) intègre trois projets fluviaux majeurs. Le canal Seine-Nord Europe, déclaré d'utilité publique, et dont la réalisation est inscrite dans la loi du 3 août 2009 citée plus haut est le projet le plus avancé. Le président de la République a annoncé le 5 avril 2011 le lancement du dialogue compétitif pour

l'attribution d'un contrat de partenariat pour la réalisation et l'exploitation de cette infrastructure, avec un objectif de mise en service en 2017. En outre, un protocole d'accord signé par l'Etat, VNF, les collectivités territoriales et les ports concernés le 19 mai 2011 a permis d'engager la préfiguration des quatre futures plates-formes multimodales du canal, dont celle notamment, de Cambrai-Marquion. En ce qui concerne les projets de liaison fluviale Saône-Moselle/Saône-Rhin et de mise au grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, ceux-ci doivent faire l'objet de débats publics, conformément aux dispositions de la loi du 3 août 2009. Le débat public pour le projet de mise au grand gabarit de la Seine entre Bray et Nogent a d'ores et déjà débuté le 14 novembre 2011 et ses conclusions seront rendues le 15 février 2012. D'autres opérations en projet ou en cours complètent les actions de développement du réseau, comme notamment, le projet de réouverture du canal de Condé à Pommeroeul, ou les travaux d'accroissement de gabarit sur la Lys mitoyenne et le canal du Rhône à Sète. Enfin, l'organisation du service public de la voie d'eau va évoluer au 1er janvier 2013 avec la transformation de Voies navigables de France en un établissement public administratif qui regroupera les 4 400 agents des services déconcentrés de l'Etat et les 400 salariés de l'établissement. Ce rapprochement permettra d'unifier les compétences et les moyens au sein d'un nouvel établissement au service des usagers de la voie d'eau. Cette évolution est prévue par un projet de loi, actuellement examiné par le Parlement.

Données clés

Auteur : [M. Alain Bocquet](#)

Circonscription : Nord (20^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 119767

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : Écologie, développement durable, transports et logement

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 11 octobre 2011, page 10719

Réponse publiée le : 14 février 2012, page 1322