



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transports fluviaux

Question écrite n° 13981

Texte de la question

M. Daniel Paul attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, sur la situation du réseau de transport fluvial français, qui a été délaissé au profit du seul transport routier. Toutes les études s'accordent à dire que les volumes à transporter vont globalement doubler d'ici à 2020. La route et le rail ne peuvent pas suppléer seuls aux besoins du transport de demain : il convient de réfléchir à la façon dont on peut répondre aux nouveaux besoins d'acheminements du fret par les voies fluviales européennes. Le transport fluvial constitue, en articulation avec nos ports maritimes, une contribution forte aux objectifs de report modal en termes de transport de marchandises. Si, depuis une dizaine d'années, le transport fluvial enregistre une forte croissance, il est important de conforter cette dynamique du maillage fluvial du territoire qui relie notre pays aux grandes voies de communication du nord et de l'est de l'Europe. Les ports français ne bénéficient pas encore, par manque d'infrastructures à « grand gabarit », d'un raccordement au réseau européen. L'ouverture du réseau français au gabarit européen permettrait de contribuer significativement au développement du transport fluvio-maritime et à l'implantation de plates-formes multimodales. C'est en ce sens que les projets de liaisons fluviales à grand gabarit reliant la Saône à la Moselle, alternative du projet Rhin-Rhône abandonné en 1997, constituera un important levier pour le désengorgement du trafic des sillons lorrain et rhénan ainsi que du couloir rhodanien. Cet aménagement fluvial contribuera à donner une dimension européenne au port de Marseille. De même, le canal reliant le bassin de la Seine au canal du Nord, actuellement en phase d'étude, donnera, je l'espère, une vraie chance de développement économique au port du Havre. Dans ce nouveau contexte, il serait nécessaire de mettre à l'étude dès maintenant de nouvelles liaisons fluviales de notre territoire, notamment la liaison Seine-Moselle et à plus long terme la raccordement entre la Saône, la Moselle et le Rhin. Il lui demande donc quel prolongement il compte donner à tous ces projets en étude qui, s'ils sont concrétisés, seront des atouts majeurs pour l'économie de notre pays.

Texte de la réponse

Sur les 8 500 km de voies d'eau que compte le réseau français de voies navigables, 1 800 km sont à grand gabarit, accessibles aux bateaux de plus de 1 500 tonnes. Ces voies de grand gabarit, qui sont les plus utiles pour le transport des marchandises, présentent le handicap d'être réparties en cinq bassins non connectés entre eux. Les bassins de la Seine et du Rhône, plus particulièrement, sont coupés du reste du réseau européen. Les avantages reconnus du transport fluvial (économe en énergie, peu polluant, silencieux, desservant les coeurs d'agglomération) et les efforts de qualité réalisés par les transporteurs fluviaux, ont contribué à une forte croissance du trafic durant la décennie écoulée. L'accélération de cette croissance constitue un des objectifs du Gouvernement afin d'opérer le report d'une partie du trafic routier de fret sur des modes émettant moins de CO₂. Le développement du transport fluvial se situe dans le droit fil des conclusions du Grenelle de l'environnement qui donne une priorité absolue au report modal vers le rail et les voies navigables. La priorité est accordée au projet Seine-Nord Europe, destiné à relier à grand gabarit le bassin de la Seine au réseau de l'Europe du Nord et de l'Est. Ce projet, dont le coût est estimé à 4 milliards d'euros, doit permettre le report de 4,5 milliards de

tonnes-kilomètres sur la voie d'eau, soit 250 000 tonnes de CO₂. Sa mise en service en 2014 apparaît réaliste. En ce qui concerne le désenclavement du bassin du Rhône, un débat public sur la liaison entre la Saône et la Moselle sera préparé. La modernisation du réseau magistral constitue un complément indispensable à la réalisation de nouvelles infrastructures. C'est sur ce réseau que sont concentrées les opérations des volets fluviaux des contrats de projets 2007-2013, qui représentent un investissement global de plus de 900 millions d'euros. Parmi les opérations principales figurent la modernisation des ouvrages de navigation de la Seine aval et l'approfondissement de l'Oise. La mobilisation des moyens accordés à Voies navigables de France (VNF) pour conduire ces opérations et améliorer l'entretien du réseau est également nécessaire. Le contrat d'objectifs et de moyens, signé avec VNF pour la période 2005-2008, lui fixe des objectifs en contrepartie de sa subvention d'investissement annuelle de 50 millions d'euros. En outre, l'augmentation de ses ressources propres, en particulier la taxe hydraulique, permet désormais à VNF d'investir à hauteur de 180 millions d'euros par an sur le réseau qui lui est confié et de consacrer près de 80 millions d'euros à l'entretien et à l'exploitation de celui-ci. Le renouvellement du plan d'aide à la batellerie, qui a été acté dans le cadre du Grenelle de l'environnement, constitue également un élément porteur d'avenir de cette politique de développement volontariste de l'offre de transport fluvial. Le financement du projet Seine-Nord Europe et la préparation du futur contrat d'objectifs et de moyens de VNF constituent les prochaines échéances en matière d'infrastructures de transport fluvial. La réforme de la gouvernance des ports intégrera de plus ce volet dynamique de la desserte terrestre qu'est le fluvial.

Données clés

Auteur : [M. Daniel Paul](#)

Circonscription : Seine-Maritime (8^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 13981

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : Écologie, développement et aménagement durables

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1er janvier 2008, page 18

Réponse publiée le : 8 avril 2008, page 3051