ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transports fluviaux

Question écrite n° 52495

Texte de la question

M. Jacques Pélissard attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le devenir du projet de liaison fluviale Saône-Moselle/Saône-Rhin. Le Grenelle de l'environnement, inscrit dans la loi n° 2009-967 du 3 août 2009, dans son article 11-V, a consacré la réalisation d'études et la tenue d'un débat public avant 2012 concernant le projet Saône-Moselle et Saône-Rhin, démontrant ainsi l'importance donnée aux liaisons fluviales qui s'inscrivent dans un schéma de cohérence européen. Ce projet a fait l'objet d'études financées par l'État et les collectivités concernées, préalablement à la tenue du débat public prévu par la loi. La commission « Mobilité 21 » dans ses observations a reconnu l'importance stratégique et la dimension européenne du projet, mais dans la hiérarchisation de ses choix a décalé le projet au-delà de 2050. Pour autant, en novembre 2013, le Parlement européen a confirmé l'inscription du projet Saône-Moselle et Saône-Rhin dans le réseau central du réseau transeuropéen de transports, répondant aux orientations de l'Union européenne pour le développement des infrastructures de transport de portée européenne et correspondant aux financements du mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Ce projet fait, à présent, partie du « corridor Mer du nord-Méditerranée » et constitue un élément clé du réseau central du réseau RTE qui comprend les projets éligibles à des financements européens conséquents, jusqu'à concurrence de 40 % du coût total, à la condition expresse de les voir réalisés à l'horizon 2030. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui préciser si le projet reste une priorité pour le Gouvernement, respectant ainsi la loi du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009, ainsi que son inscription dans le réseau central du réseau transeuropéen de transport.

Texte de la réponse

Le projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT) présenté par le précédent Gouvernement comportait 245 milliards d'euros d'opérations à réaliser sur 25 ans, sans préciser ni les priorités, ni les solutions de financement nécessaires à sa réalisation. Dans son rapport remis le 27 juin dernier, la Commission « Mobilité 21 » recommande d'intensifier l'effort de conservation et de modernisation des réseaux existants, afin d'assurer une meilleure qualité de service, de régularité et de confort pour les usagers et de permettre à tous les territoires de bénéficier de transports performants. Sur ces bases, le Premier ministre a annoncé, le 9 juillet 2013, un plan d'investissement pour la croissance, dans lequel était intégré un volet déplacements, mobilité et transports. Le Gouvernement s'est ainsi fixé comme référence le scénario le plus ambitieux présenté par la commission. La priorité donnée à l'amélioration des réseaux existants trouvera notamment sa concrétisation à travers la prochaine génération de contrats de plan État-régions, dont l'élaboration est en cours, qui comprendra un volet « mobilité multimodale ». Il s'agit dans les prochains mois de définir, en partenariat avec les collectivités, les opérations prioritaires de désenclavement, de décongestion, de modernisation et de développement des réseaux. Par ailleurs, 30 milliards d'euros de grands travaux seront engagés d'ici 2030 pour accélérer le traitement des noeuds ferroviaires, lancer la réalisation d'un nombre important de grands projets, développer les liaisons entre les territoires et améliorer la sécurité ainsi que la qualité des transports du quotidien. Ces priorités nationales seront actualisées tous les cinq ans pour tenir compte des nouvelles dynamiques territoriales, de la

saturation du réseau existant et tirer les conséquences de la reprise de la croissance. S'agissant plus particulièrement du projet de liaison fluviale à grand gabarit Saône-Moselle/Saône-Rhin, la Commission « Mobilité 21 », considérant que ce projet s'inscrit dans une logique de réalisation qui peut aller de long à très long terme, l'a classé dans les projets à horizons plus lointains, après 2050, quel que soit le scénario financier considéré. Compte tenu de cette perspective, la poursuite d'études sur le projet serait contraire au principe de responsabilité budgétaire auquel le Gouvernement est attaché.

Données clés

Auteur : M. Jacques Pélissard
Circonscription : Jura (1re circonscription) - Les Républicains
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 52495
Rubrique : Transports par eau
Ministère interrogé : Transports, mer et pêche
Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 18 mars 2014, page 2559
Réponse publiée au JO le : 17 juin 2014, page 5041