



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

canal Seine Nord

Question écrite n° 72726

Texte de la question

M. Léonce Deprez rappelle à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement qu'il avait signé, dans le cadre d'une cérémonie solennelle, en septembre 1997, en présence du préfet de la région Picardie, à Amiens, la mise en oeuvre de la réalisation à grand gabarit du canal Seine-Nord. Depuis cette date, de nombreuses annonces ont été faites évoquant des études, des programmes prioritaires, etc. Aussi, se référant à ses questions écrites n° 32169 du 28 juin 1999 et 45094 du 17 avril 2000, il lui demande de lui préciser l'état exact de concrétisation de ses engagements écrits et de ses déclarations de septembre 1997 à Amiens, avant de nouvelles déclarations en mai 1999, affirmant que les nouvelles études et expertises « seront prêtes cet été ». Plusieurs régions de France et notamment la région Nord - Pas-de-Calais attendent la concrétisation de l'ensemble de ces engagements.

Texte de la réponse

Dans le cadre des schémas multimodaux de services collectifs de transport, le principe retenu par le Gouvernement est celui d'un aménagement progressif de la liaison Seine-Nord, consistant à aménager le canal Dunkerque-Escaut et les liaisons avec la Belgique, à moderniser les ouvrages de la Seine et de l'Oise, avant de réaliser un nouveau canal entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut. Près de 300 millions d'euros d'investissements sont ainsi d'ores et déjà prévus sur la période 2000 - 2006 pour améliorer en priorité la desserte fluviale des ports maritimes du Havre, de Rouen et de Dunkerque. Cette démarche pragmatique permet d'optimiser les perspectives de trafic et d'améliorer la rentabilité de cet investissement. En ce qui concerne le tronçon central, le ministre a décidé de retenir le fuseau le plus à l'Ouest de l'aire d'étude, passant près de Noyon et de Péronne, à proximité du canal du Nord. Parmi tous les fuseaux étudiés, ce fuseau répond au mieux à l'ensemble des exigences posées et il a l'avantage de conjuguer plusieurs atouts : le respect de l'environnement des territoires traversés, une gestion maîtrisée de la ressource en eau et le meilleur potentiel pour le transport fluvial. Cette décision, prise à l'issue de plusieurs phases d'études menées par Voies navigables de France (VNF), et en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, est la plus respectueuse de l'intérêt général, et va permettre de poursuivre les études préalables, en particulier sur le plan économique et environnemental. Le choix de l'itinéraire emprunté par le futur canal permet également de poursuivre, dès à présent, les réflexions relatives à l'aménagement et au développement des territoires traversés, afin d'apporter des réponses aux principales attentes exprimées localement. Ainsi, des études complémentaires et des concertations, qui seront menées sous l'égide du préfet de la région Picardie, préfet coordonnateur, et sous la maîtrise d'ouvrage de VNF, vont être réalisées pour préciser la possibilité d'une desserte de Cambrai, l'implantation de plates-formes multimodales et le devenir de l'actuel canal du Nord. Par ailleurs, la libération des emprises sur les fuseaux non retenus contribuera à favoriser les projets de développement local, en particulier autour du canal de Saint-Quentin dont la modernisation est d'ores et déjà engagée, dans le cadre d'une démarche concertée que le préfet de l'Aisne a été chargé de mettre en oeuvre.

Données clés

Auteur : [M. Léonce Deprez](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (4^e circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 72726

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée le : 11 février 2002, page 658

Réponse publiée le : 6 mai 2002, page 2390