



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

canal Seine Nord

Question orale n° 56

Texte de la question

M. Jacques Desallangre souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le projet de liaison fluviale Seine-Nord inscrit au schéma directeur transeuropéen depuis octobre 1993. Le canal à grand gabarit a pour vocation de créer une liaison avec le canal de Dunkerque-Escaut (1 350 tonnes) et le bassin Seine-Oise. Il est important de noter dans la programmation des travaux le décalage existant entre la réalisation projetée de l'axe principal Nord-Sud du canal Seine-Nord, en provenance des ports d'Anvers et Rotterdam et l'amélioration attendue des perpendiculaires d'origines : Dunkerque par l'Escaut, Le Havre par la Seine. Ce décalage, s'il n'est pas reconsidéré, risque de fragiliser la compétitivité des ports français de la façade Ouest au profit des ports d'Anvers et Rotterdam qui offriront alors un gain de temps de trois jours puisqu'il n'y aurait plus de transbordements à effectuer. Cette perspective de fragilisation des ports du Havre et de Dunkerque ne devrait pas être de nature à faciliter la réflexion de la SNCF quant à la pertinence d'un « corridor fret » Ouest-Est, pouvant également relier le Sud, je pense à la revitalisation de la transversale Amiens-Tergnier-Reims-Châlon-Dijon. Cette transversale pourrait offrir la possibilité de contourner le trafic fret de la ceinture parisienne, contribuant ainsi à améliorer la régularité des circulations voyageurs. La SNCF a estimé à 20 % sa perte de fret par transfert sur le canal alors qu'elle disposerait d'une réserve de capacité exploitable de 8 à 12 millions de tonnes par an, sur la zone d'études du projet de canal Seine-Nord, et ce, pour de faibles investissements. On décèle à la lecture des données économiques qu'il contient que les reports de trafic sur voies d'eau s'effectuent principalement au détriment du rail alors que la route n'aurait que très peu à en souffrir. En dépit de la volonté de recherche de complémentarité des transports affichée dans l'étude (on sait que, pour y parvenir, il faudrait une remise à plat complète des diverses tarifications), c'est bien principalement un transporteur de masse, la SNCF, qui risque de faire les frais du canal Seine-Nord alors que l'un des objectifs principaux de cette liaison vise à réduire la saturation de l'autoroute A 1 (Paris-Lille, 9 000 poids lourds par jour). Seule une contribution financière forte de l'Etat serait de nature à développer les techniques multimodales Rail/Route à l'instar de l'Allemagne, de la Suisse et de l'Autriche. Il lui demande de bien vouloir lui faire part de ses réflexions sur la recherche de complémentarités des transports et des conséquences qu'elle implique pour la SNCF dans le cadre du projet de canal Seine-Nord.

Texte de la réponse

M. le président. M. Jacques Desallangre a présenté une question, n° 56, ainsi rédigée:

«M. Jacques Desallangre souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le projet de liaison fluviale Seine-Nord inscrit au schéma directeur transeuropéen depuis octobre 1993. Le canal à grand gabarit a pour vocation de créer une liaison avec le canal de Dunkerque-Escaut (1 350 tonnes) et le bassin Seine-Oise. Il est important de noter dans la programmation des travaux le décalage existant entre la réalisation projetée de l'axe principal Nord-Sud du canal Seine-Nord, en provenance des ports d'Anvers et Rotterdam, et l'amélioration attendue des perpendiculaires d'origines: Dunkerque par l'Escaut; Le Havre par la Seine. Ce décalage, s'il n'est pas reconsidéré, risque de fragiliser la compétitivité des ports français de la façade Ouest au profit des ports d'Anvers et Rotterdam, qui offriront alors un gain de temps de trois jours,

puisqu'il n'y aurait plus de transbordements à effectuer. Cette perspective de fragilisation des ports du Havre et de Dunkerque ne devrait pas être de nature à faciliter la réflexion de la SNCF quant à la pertinence d'un «corridor fret» Ouest-Est, pouvant également relier le Sud, je pense à la revitalisation de la transversale Amiens-Tergnier-Reims-Châlons-Dijon. Cette transversale pourrait offrir la possibilité de contourner le trafic-fret de la ceinture parisienne, contribuant ainsi à améliorer la régularité des circulations voyageurs. La SNCF a estimé à 20 % sa perte de fret par transfert sur le canal, alors qu'elle disposerait d'une réserve de capacité exploitable de 8 à 12 millions de tonnes par an, sur la zone d'études du projet de canal Seine-Nord, et ce pour de faibles investissements. On décèle à la lecture des données économiques qu'il contient que les reports de trafic sur voies d'eau s'effectuent principalement au détriment du rail alors que la route n'aurait que très peu à en souffrir. En dépit de la volonté de recherche de complémentarité des transports affichée dans l'étude (on sait que pour y parvenir il faudrait une remise à plat complète des diverses tarifications), c'est bien principalement un transporteur de masse, la SNCF, qui risque de faire les frais du canal Seine-Nord, alors que l'un des objectifs principaux de cette liaison vise à réduire la saturation de l'autoroute A 1 (Paris-Lille: 9 000 poids lourds par jour). Seule une contribution financière forte de l'Etat serait de nature à développer les techniques multimodales rail/route à l'instar de l'Allemagne, de la Suisse et de l'Autriche. Il lui demande de bien vouloir lui faire part de ses réflexions sur la recherche de complémentarité des transports et les conséquences qu'elle implique pour la SNCF dans le cadre du projet de canal Seine-Nord.»

La parole est à M. Jacques Desallangre, pour exposer sa question.

M. Jacques Desallangre. Je souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur certaines des conséquences économiques du projet de liaison fluviale Seine-Nord.

Il est important de noter, dans la programmation des travaux, le décalage existant entre la réalisation projetée de l'axe principal Nord-Sud du canal Seine-Nord, en provenance et en direction des ports d'Anvers et Rotterdam, et l'amélioration attendue des perpendiculaires d'origines: Dunkerque par l'Escaut et Le Havre par la Seine. Ce décalage, s'il n'est pas reconsidéré, risque de fragiliser la compétitivité des ports français de la façade ouest au profit des ports d'Anvers et Rotterdam, qui offriront alors un gain de temps décisif.

Ce risque de fragilisation des ports du Havre et de Dunkerque ne devrait pas être de nature à faciliter la réflexion de la SNCF quant à la pertinence d'un «corridor fret» ouest-est, je pense à la revitalisation de la transversale Amiens-Tergnier-Reims-Châlons-Dijon. Cette transversale pourrait en outre offrir la possibilité de contourner le trafic fret de la ceinture parisienne, contribuant ainsi à améliorer la régularité de la circulation voyageurs.

La SNCF a estimé à 20 % sa perte de fret par transfert sur le canal alors qu'elle disposerait d'une réserve de capacité exploitable de 8 à 12 millions de tonnes par an sur la zone d'études du projet de canal Seine-Nord, et ce pour de faibles investissements.

On décèle à la lecture des données économiques que les reports de trafic sur les voies d'eau s'effectueraient principalement au détriment du rail alors que la route n'aurait que très peu à en souffrir, hélas ! En dépit de la volonté de recherche de complémentarité des transports affichée dans l'étude - il faudrait pour y parvenir une remise à plat complète des diverses tarifications -, c'est bien principalement un transporteur de masse, la SNCF, qui risque de faire les frais du canal Seine-Nord alors que l'un des objectifs principaux de cette liaison est notamment de réduire la saturation de l'autoroute A1 Paris-Lille, qui voit passer 9 000 poids lourds par jour.

M'appuyant sur les exemples de l'Allemagne, de la Suisse et de l'Autriche, j'affirme qu'une contribution financière annuelle forte de l'Etat serait de nature à développer les techniques multimodales rail-route et je serais reconnaissant au Gouvernement de nous faire part de ses réflexions quant à la recherche d'une complémentarité nécessaire des transports et des conséquences que cela implique pour la SNCF, notamment dans le cadre du projet de canal Seine-Nord.

M. le président. La parole est à Mme le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce et à l'artisanat.

Mme Marylise Lebranchu, secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce et à l'artisanat.

Monsieur le député, M. Jean-Claude Gayssot, qui ne peut être présent parmi nous pour les raisons que vous savez, m'a demandé de répondre à sa place à votre question relative à la réalisation future de la liaison fluviale à grand gabarit Seine-Nord.

Pour se développer et renforcer leur compétitivité vis-à-vis de leurs concurrents belges, allemands et néerlandais, les ports français de la Manche et de la mer du Nord ont de toute évidence besoin de meilleures dessertes terrestres.

Il est donc nécessaire - et c'est dans cette optique que le plan d'ensemble avait été réalisé, comme vous l'avez

rappelé - de travailler dès à présent au développement des liaisons routières, ferrées et fluviales, notamment est-ouest, afin que ces ports aient toutes leurs chances dans la compétition internationale, qui devient plus rude. Le Gouvernement compte bien promouvoir la complémentarité entre les différents modes de transport nécessaires à l'acheminement des marchandises. Le développement des transports par le rail et la voie d'eau vers le Nord - Pas-de-Calais devrait donc absorber une partie importante de la croissance prévisible du transport de marchandises dans les prochaines années.

La mise en service d'une infrastructure comme la liaison à grand gabarit Seine-Nord se traduira nécessairement à terme par un rééquilibrage et par une amélioration de la synergie entre les différents modes de transport terrestre, qu'il convient, vous avez raison, de préparer en amont.

Si le canal Seine-Nord contribuera à améliorer les liaisons entre certains ports - ceux d'Europe du Nord et d'Ile-de-France en particulier -, je tiens à souligner qu'il contribuera également à améliorer les liaisons entre le Nord - Pas-de-Calais en général, et le port de Dunkerque en particulier, et l'Ile-de-France. Le processus de réalisation de cet équipement en est aujourd'hui à l'étape de la concertation préalable, menée sous la coordination du préfet de la région Picardie; cette concertation a été lancée le 15 septembre dernier.

Cette première phase, à laquelle les élus, les associations et les représentants des acteurs socio-économiques participent activement, se conclura en mars prochain par un rapport de synthèse qui sera transmis au ministre de l'équipement, des transports et du logement.

Cette concertation doit permettre d'avoir une vision complète des conséquences de la réalisation et de la mise en service de cette infrastructure; ces conséquences n'interviendront qu'à l'horizon d'une dizaine d'années. D'ici là, l'Etat poursuivra ses efforts en matière d'équipement routier et ferroviaire. L'autoroute A 29 contournant Paris par Amiens, Saint-Quentin et Reims, qui est actuellement en construction, sera largement terminée, et la SNCF poursuivra son processus de modernisation, d'électrification du réseau ferré et de création de sillons destinés à améliorer considérablement le temps et les conditions de transport du fret d'est en ouest. Vous avez raison de souligner que c'est un problème essentiel pour ces aménagements globaux. Le Gouvernement souhaite mener à bien la modernisation du réseau fluvial existant et avancer dans la réalisation du projet Seine-Est.

Une première inflexion significative dans ce domaine et en matière de multimodalité doit d'ailleurs être notée dans le projet de loi de finances pour 1998, qui vient d'être voté dimanche dernier par le Sénat. Il s'avère en effet que le transport combiné se développe actuellement à un rythme de 10 % par an, ce qui se traduit par la saturation de certains équipements existants.

Une relance des investissements en matière de transport combiné est donc en cours et M. Gayssot proposera un programme à cet effet au prochain comité de gestion du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables.

De son côté, la SNCF s'attache aujourd'hui à saisir les occasions de développement de son trafic fret, notamment de son trafic international, que tout le monde juge insuffisant.

Un premier corridor européen de fret ferroviaire entre la Belgique, le Luxembourg, la France et l'Italie est en voie de réalisation, ce qui augure d'une bonne coopération entre la SNCF et les autres réseaux ferroviaires européens. Il est prévu de raccorder ce corridor aux ports de Dunkerque, du Havre et de Marseille.

Il convient également d'assurer la poursuite du développement du transport combiné, dont le transport par voie d'eau est l'un des éléments essentiels. Le transport combiné se développe, je l'ai dit, à un rythme de 10 % par an, ce qui engendre une certaine saturation d'autres installations que celles déjà citées. Aussi, M. Gayssot proposera cet effort particulier au prochain comité de gestion du fonds d'investissement et ajoutera vos réflexions, qui émanent d'un élu connaissant parfaitement le dossier, à l'ensemble des questions inscrites à l'ordre du jour.

Monsieur le député, vous avez raison d'envisager ce projet sous l'angle du développement général des transports multimodaux et nous devons être très attentifs à l'impact de chaque équipement. En effet, pour développer un équipement, nous en surchargeons parfois un autre, ce qui ne va pas dans le sens souhaité. Il convient par conséquent - et M. Gayssot comme Mme Voynet sont conscients du problème - que ce dossier fasse l'objet d'une concertation approfondie lors de l'élaboration des prochains contrats de plan, en particulier avec les affréteurs, car les orientations ne correspondent parfois pas, malheureusement, à ce que nous souhaiterions, pour des raisons qui nous échappent.

M. le président. La parole est à M. Jacques Desallangre.

M. Jacques Desallangre. Je vous remercie, madame la secrétaire d'Etat, pour les informations positives que

vous nous avez données et pour les engagements que vous annoncez concernant le développement de la complémentarité et la coopération entre la SNCF et d'autres transporteurs. J'en profite pour rappeler que le conseil économique et social de Picardie réclame une réflexion sur la pertinence de la création de plates-formes d'échange régionales rail-route à l'intersection des grands axes de communication Nord-Sud.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'Etat.

Mme le secrétaire d'Etat aux petites et moyennes entreprises, au commerce et à l'artisanat. Ce plan d'ensemble des plates-formes régionales rail-route doit être discuté tout de suite, certes, mais aussi intégré dans la préparation des contrats de plan.

Les plates-formes actuelles sont insuffisantes ou mal positionnées et je suis tout à fait d'accord avec votre proposition: une concertation nationale sur l'emplacement et la capacité de ces plates-formes est nécessaire.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Desallangre](#)

Circonscription : Aisne (4^e circonscription) - Radical, Citoyen et Vert

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 56

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 2 décembre 1997, page 6704

Réponse publiée le : 10 décembre 1997, page 7156

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 2 décembre 1997