



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

transports fluviaux

Question orale n° 870

Texte de la question

M. Yves Cochet attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur l'importance de la voie d'eau dans la mise en place de l'intermodalité du transport de marchandises. Il aimerait savoir, en particulier, si le canal Seine Nord, au vu des études en cours, constituera une alternative à la route, en complémentarité avec le rail, et améliorera la compétitivité de la voie d'eau. Il souhaiterait également savoir s'il envisage une réalisation par tronçons qui permettrait à moindre frais d'ouvrir rapidement les parties extrêmes, Dunkerque Escaut et l'Oise jusqu'à Creil. Enfin, il lui demande s'il pourrait envisager une augmentation des péages sur l'autoroute A 1 pour financer les investissements fluviaux.

Texte de la réponse

M. le président. M. Yves Cochet a présenté une question, n° 870, ainsi rédigée:

«M. Yves Cochet attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur l'importance de la voie d'eau dans la mise en place de l'intermodalité du transport de marchandises. Il aimerait savoir, en particulier, si le canal Seine-Nord, au vu des études en cours, constituera une alternative à la route, en complémentarité avec le rail, et améliorera la compétitivité de la voie d'eau. Il souhaiterait également savoir s'il envisage une réalisation par tronçons qui permettrait à moindre frais d'ouvrir rapidement les parties extrêmes, Dunkerque-Escaut et l'Oise jusqu'à Creil. Enfin, il lui demande s'il pourrait envisager une augmentation des péages sur l'autoroute A 1 pour financer les investissements fluviaux.»

La parole est à M. Yves Cochet, pour exposer sa question.

M. Yves Cochet. Ma question porte sur l'importance de la voie d'eau pour les transports, et notamment sur l'intermodalité, que nous défendons particulièrement.

Le ministère a pris des mesures pour essayer de faire basculer, de manière volontariste, une partie du fret transporté par la route vers le rail, l'objectif étant de doubler le fret ferroviaire en dix ans. Nous sommes satisfaits qu'on ait fixé cet objectif.

Mais, à l'heure où nous allons sans doute bientôt adopter définitivement la loi sur l'aménagement durable du territoire, qui prévoit des schémas de services collectifs, notamment un schéma relatif au fret et un autre relatif aux passagers, et où, par ailleurs, on discute des contrats de plan Etat-régions, ce qui est une heureuse coïncidence, il me semble que le moment est propice à l'intégration de la voie d'eau dans les choix d'investissement et de planification, afin que nous puissions entrer non plus dans l'ère de la bimodalité rail-route, mais dans celle de la trimodalité rail-route-voie d'eau.

Je n'ai pas de position arrêtée sur le projet de canal Seine-Nord, bien que j'y sois a priori plutôt favorable. Nous avons d'ailleurs, en concertation avec la région Ile-de-France, demandé que des études supplémentaires soient réalisées sur les aspects économique et environnemental de ce grand projet d'infrastructure.

Deux gabarits peuvent être envisagés: 4 400 tonnes ou 3 000 tonnes; ce dernier, qui a un impact moins important sur l'environnement et nécessite des infrastructures moins onéreuses, pourrait être retenu parmi les options.

M. le ministre des transports nous avait dit l'année dernière qu'il allait faire procéder à des études. J'espère que,

douze mois après, celles-ci ont été réalisées, et que nous pourrions en connaître les conclusions. Il faut maintenant passer à la phase de l'avant-projet détaillé, afin de savoir si ce canal représentera une solution alternative à la route et complémentaire du rail, et si elle améliorera la compétitivité de la voie d'eau. Par ailleurs, ne peut-on envisager une réalisation par tronçons, ce qui permettrait, à moindres frais, d'ouvrir rapidement les parties initiale et finale, c'est-à-dire le tronçon Dunkerque-Escaut, et le tronçon de l'Oise à Creil, qui m'intéresse en tant que député du Val-d'Oise ?

Enfin, comme pour le franchissement des Alpes, une augmentation des péages autoroutiers, notamment de l'autoroute A1, permettrait, tout en reflétant la prise en charge des coûts liés à l'environnement et à la sécurité occasionnés par la route, de financer ces investissements fluviaux, ainsi que ceux qui sont encore nécessaires pour agrandir les voies d'eau et les relier entre elles, afin d'accroître le trafic sur le futur canal.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au logement.

M. Louis Besson, secrétaire d'Etat au logement. Monsieur le député, M. Gayssot n'est pas disponible ce matin. Il vous prie de bien vouloir l'excuser et m'a demandé de vous faire part de sa réponse.

Comme vous le savez, le Gouvernement a décidé de relancer le transport fluvial dans notre pays, ce qui s'est traduit en deux ans par une augmentation significative des moyens qui lui sont consacrés et par le lancement des consultations préalables aux décisions concernant le projet de canal à grand gabarit Seine-Nord.

Les financements consacrés à la voie d'eau dans le cadre du FITTVN, qui est un fonds intermodal, sont d'ores et déjà alimentés en partie par les péages autoroutiers. Ils ont été fortement augmentés puisqu'ils sont passés de 330 millions de francs en 1997 à 430 millions en 1998 et 450 millions en 1999.

Cela représente, dans ce court laps de temps, une progression de 24 % qui montre bien la détermination du Gouvernement à valoriser ce mode de transport chaque fois qu'il peut représenter une solution alternative ou un complément pertinent aux autres modes de transport, notamment au mode routier.

Pour ce qui concerne le projet Seine-Nord, à l'issue de la concertation sur le choix du fuseau de tracé dans la partie centrale du projet, entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut, le préfet de la région Picardie a communiqué son rapport au ministre de l'équipement des transports et du logement.

C'est un premier élément de décision mais, parallèlement à la concertation, Jean-Claude Gayssot a souhaité que soient examinés les aménagements possibles sur les débouchés Nord et Sud du futur canal, le canal Dunkerque-Escaut et l'Oise en aval de Compiègne.

Il est en effet indispensable d'envisager le projet Seine-Nord de manière globale et cohérente, afin d'évaluer la pertinence des investissements par rapport aux objectifs prioritaires de la politique des transports du Gouvernement, qui consistent à favoriser les alternatives modales au transport routier, à respecter l'environnement, voire à l'améliorer, notamment en matière de lutte contre les inondations, et à favoriser le développement économique.

Enfin, et c'est le troisième élément, Jean-Claude Gayssot a demandé que soit réalisé une actualisation des études socio-économiques du projet Seine-Nord et une étude de son impact sur l'activité des ports maritimes de la Manche.

Compte tenu des questions qui subsistaient sur les plans économique, technique et environnemental, ainsi que sur le dimensionnement et le financement du projet, il était nécessaire d'utiliser l'acquis de toutes ces études pour avoir une approche globale et intermodale de cette opération et élaborer un scénario crédible et réaliste d'aménagement.

A cette fin, a été confiée en début d'année au conseil général des ponts et chaussées une mission d'évaluation du projet et de propositions, à laquelle ont été associés le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, et celui de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

Ces éléments seront disponibles dans les prochaines semaines pour préparer les décisions gouvernementales concernant les futures étapes du projet, dans le cadre de l'élaboration du schéma de services de transport de marchandises, auquel vous avez fait allusion, mais également des prochains contrats de plan entre l'Etat et les régions.

Les éléments seront donc connus dès cette année, et, eu égard au calendrier des procédures contractuelles, une concomitance heureuse devrait permettre les clarifications que vous souhaitez.

M. le président. La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Je remercie le Gouvernement de cette clarification et, notamment, de l'annonce, pour dans quelques semaines, de décisions qui devraient coïncider avec les contrats de plan et les schémas de services collectifs, notamment en matière de transport de marchandises.

Nous avons beaucoup consulté les maires car, même si nous sortons des élections européennes, il ne faut pas oublier que les élections municipales sont proches. Et les maires sont très inquiets. L'Oise traverse de nombreuses communes et ils se demandent s'il faudra rehausser les ponts, aménager les berges et lutter contre les inondations; il ne faut pas oublier, en effet, que le Val-d'Oise a récemment connu de graves inondations. Mais il faudra que la décision soit prise rapidement. Personnellement, je l'ai dit, je suis plutôt favorable au canal Seine-Nord. Mais ce seront le choix du fuseau dans la partie centrale et le choix du tonnage - 3 000 tonnes ou 4 500 tonnes - qui seront importants pour l'impact économique et environnemental.

Données clés

Auteur : [M. Yves Cochet](#)

Circonscription : Val-d'Oise (7^e circonscription) - Radical, Citoyen et Vert

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 870

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 14 juin 1999, page 3529

Réponse publiée le : 16 juin 1999, page 5808

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 14 juin 1999