



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transports fluviaux

Question écrite n° 28084

Texte de la question

M. Michel Zumkeller attire l'attention bienveillante de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur l'intérêt que présente l'inscription de la liaison fluviale Saône - Doubs-Rhin au schéma directeur des voies navigables du Réseau Transeuropéen des transports. Mme Loyola de Palacio, Commissaire européen aux transports et à l'énergie estime que l'intégration européenne doit se fonder sur le rééquilibrage des trois modes de transports terrestres (eau, fer, route) afin de limiter la croissance exponentielle du transport routier dont lui-même finirait par pâtir. Le Commissaire européen aux transports et à l'énergie plaide en faveur d'un développement volontariste des transports ferroviaires et fluviaux. A cet égard, l'atout majeur que revêt le transport fluvial et la nécessité de compléter le réseau européen des voies navigables et notamment par la réalisation de la liaison Rhin-Rhône semble acquis. Ce projet, au gabarit pondéré, a à cet égard un caractère transeuropéen par excellence et paraît à Madame de Palacio comme la liaison la plus pertinente car optimise le contournement de l'arc alpin. Elle se déclare prête à intégrer cette liaison dans le réseau transeuropéen des transports en cours de révision. Il l'interroge en conséquence et lui demande de bien vouloir l'informer de la prise de position en ce sens du Gouvernement français en faveur du maintien du projet de liaison fluviale Saône - Doubs - Rhin dans le schéma directeur des voies navigables du réseau transeuropéen des transports, en cours de révision et finalisé en 2004.

Texte de la réponse

Le transport par voie navigable a connu une croissance de 22 % au cours des cinq dernières années ; il est particulièrement dynamique dans le domaine des conteneurs. Le Comité interministériel et d'aménagement du territoire (CIADT) a décidé qu'il devait se développer, notamment pour les trafics de préacheminement et postacheminement des ports maritimes et en traversée des zones urbaines saturées. L'action du Gouvernement vise à accompagner et amplifier cette croissance : en modernisant le réseau magistral, principalement à grand gabarit, qui porte l'essentiel de la croissance du trafic ; en développant l'infrastructure fluviale. Le CIADT a décidé que le projet d'écluse fluviale de Port 2000 sera lancé pour une mise en service à la fin de 2007. Dans l'attente, il a demandé aux acteurs concernés de préciser les conditions techniques et économiques de fonctionnement de la desserte fluviale de Port 2000. Le Gouvernement a également décidé la réalisation du projet de liaison fluviale « Seine-Nord Europe » qui a été inscrit le 5 décembre dernier dans la liste des réseaux transeuropéens de transport. Sur un axe Nord-Sud particulièrement congestionné, il permettra un accroissement très sensible du fret fluvial transitant du bassin parisien vers les ports du Nord. Il présentera également l'avantage de faire pénétrer les marchandises au coeur des agglomérations de deux régions parmi les plus peuplées de France. Voies navigables de France engagera dès janvier 2004 les études d'avant-projet avec pour objectif sa déclaration d'utilité publique avant la fin de 2007. Également déterminants, les enjeux du transport de marchandises à longue distance sur l'axe rhodanien et plus globalement, entre la Méditerranée et le nord de l'Europe, doivent être traités dans une approche résolument multimodale, en valorisant les capacités des modes de transports massifiés alternatifs à la route. De ce point de vue, les infrastructures ferroviaires déjà existantes sur l'axe Rhône-Rhin permettent au transport ferroviaire de disposer de réserves de capacité de nature à

absorber dans de bonnes conditions la croissance du trafic de fret - spécialement à l'international, sous réserve d'aménagements complémentaires. De plus, la mise en service en 2001 du TGV Méditerranée, la réalisation du projet de contournement ferroviaire de Lyon décidée par le CIADT du 18 décembre et l'augmentation de capacité entre Strasbourg et Mulhouse confirmeront à terme la vocation fret de l'ensemble de l'itinéraire entre Strasbourg et Marseille. L'actuelle mise en oeuvre de cette alternative ferroviaire a permis de confirmer l'abandon du projet de liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin, qui ferait double emploi. Toutefois, l'intégration à terme dans le Réseau transeuropéen d'une voie fluviale à grand gabarit limitée au seul axe Rhône-Saône mérite d'être examinée. Tel est l'objet d'une étude de 230 000 euros que la région Rhône-Alpes a inscrite au contrat de plan 2000-2006. La région Lorraine mène également dans le cadre du contrat de plan 2000-2006 une étude de 760 000 euros sur l'intérêt socio-économique d'une liaison fluviale à grand gabarit reliant la Saône à la Moselle. Mais son état d'avancement actuel ne lui permet pas de figurer dans un schéma prospectif de transport, qu'il soit national ou européen.

Données clés

Auteur : [M. Michel Zumkeller](#)

Circonscription : Territoire-de-Belfort (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 28084

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 10 novembre 2003, page 8576

Réponse publiée le : 2 mars 2004, page 1622