



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

canal Saône Rhin

Question écrite n° 3321

Texte de la question

M. Bernard Perrut appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur l'avenir du transport fluvial en France, notamment sur la liaison à grand gabarit Saône-Rhin. Si un maillage fluvial du territoire français existe déjà, il est en retard par rapport au reste de l'Europe et souffre de l'absence de connexion au gabarit du transport fluvial moderne. Or l'élargissement de l'Europe à 25 membres et l'émergence, à l'horizon 2020, d'un marché de 300 millions d'habitants au sud de la Méditerranée conduiront immanquablement au développement des échanges, comme cela a d'ailleurs déjà été observé tout au long de la construction de l'Union européenne. Ainsi, pour le seul axe Rhin-Rhône, les études prospectives en matière de trafic de fret montrent la multiplication par deux, d'ici à vingt ans, des tonnages observés actuellement. La route et le fer ne suffiront pas à absorber ces 45 millions de tonnes supplémentaires. Dès lors des solutions alternatives s'imposent, d'autant plus que la situation actuelle, avec la route qui représente à elle seule 88 % du transport de fret en valeur absolue, montre ses limites en termes de pollution, de sécurité, d'environnement et de consommation d'énergie. Par la voix du Premier ministre, le Gouvernement vient de manifester sa volonté d'encourager le transport par voie d'eau, à la fois moins polluant, moins bruyant et moins coûteux. Aussi, il lui demande quelles sont les intentions réelles du Gouvernement à moyen et long termes pour le développement et l'entretien des infrastructures, et s'il ne juge pas indispensable de relancer rapidement la liaison Saône-Rhin et de réactiver les concertations mises en place lors de la conception de l'ancien canal Rhin-Rhône, sans que soit remise en cause l'opportunité même d'une telle réalisation.

Texte de la réponse

Le développement du transport fluvial s'inscrit clairement dans la politique du Gouvernement visant à favoriser le recours aux modes de transports alternatifs à la route. Cependant, à un horizon proche les infrastructures ferroviaires existant 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. Complétées par la mise en service du TGV/Méditerranée, en 2001, et la réalisation ultérieure des projets de contournement ferroviaire de Lyon et d'augmentation de capacité entre Strasbourg et Mulhouse, ces actions confirmeront à terme la vocation fret de l'ensemble de l'itinéraire entre Strasbourg et Marseille. L'amélioration de l'option ferroviaire rend donc inutile la réalisation d'une nouvelle liaison fluviale à grand gabarit Saône-Rhin, qui serait beaucoup plus coûteuse. Cette logique a été retenue à l'horizon 2020 du schéma de services collectifs de transport et a servi de base de travail pour l'établissement des contrats de plan État-régions. Toutefois, le rééquilibrage des modes de transport prôné par le Livre blanc de la Commission européenne sur la politique des transports ne peut se concevoir sans l'exploitation des potentialités et des avantages du transport fluvial de marchandises. C'est pourquoi l'objectif de doublement du trafic fluvial français en dix ans est inscrit dans les schémas multimodaux de services collectifs de transport. Ces schémas comportent deux orientations pour développer le transport fluvial : la modernisation du réseau existant et l'aménagement progressif de la liaison Seine-Nord à grand gabarit. La première priorité est de fiabiliser et de moderniser le réseau existant. Cette action, entreprise grâce à une forte augmentation des

crédits d'investissement de l'Etat et de Voies navigables de France, est poursuivie dans le cadre de programmes d'un montant total de près de 800 millions d'euros, contractualisés sur la période 2000-2006 par l'Etat avec l'ensemble des régions concernées. Le développement du transport fluvial repose également sur l'amélioration des interfaces avec les autres modes de transport, en particulier en améliorant la desserte fluviale des ports maritimes et en renforçant le rôle de plates-formes multimodales des principaux ports intérieurs. Une politique active de soutien au développement de trafics traditionnels (céréales, matériaux de construction, etc.), mais aussi nouveaux (conteneurs, déchets, etc.), et à la modernisation des entreprises de transport doit également permettre de valoriser le potentiel du réseau de voies navigables. S'agissant de la liaison Seine-Nord, le principe retenu consiste à améliorer en première phase ses débouchés : le canal Dunkerque-Escaut et les liaisons avec la Belgique au nord, la Seine entre Le Havre et Paris et l'Oise au sud. Priorité a ainsi été donnée à la desserte fluviale des ports maritimes du Havre, de Rouen et de Dunkerque. Près de 300 millions d'euros sont d'ores et déjà prévus sur la période 2000-2006 pour les programmes de modernisation des ouvrages de la Seine, de l'Oise et ceux du bassin du Nord - Pas-de-Calais. La réalisation du nouveau canal à grand gabarit pour le tronçon central entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut, pour lequel le fuseau de tracé le plus à l'ouest, le long du canal du Nord, a été choisi, est évaluée à 2,6 milliards d'euros. Compte tenu de l'importance de l'investissement, le financement et la programmation de ce projet vont faire l'objet d'une réflexion approfondie, au même titre que les projets d'infrastructures ferroviaires et autoroutières, dans le cadre de l'audit demandé par le Gouvernement au conseil général des Ponts et Chaussées et à l'inspection générale des finances, d'ici la fin de l'année. Les résultats de cet audit et ceux de l'étude prospective sur les transports menée par la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale permettront d'organiser en 2003 un débat parlementaire sur la politique qu'entend suivre le Gouvernement en matière de transports dans un cadre européen.

Données clés

Auteur : [M. Bernard Perrut](#)

Circonscription : Rhône (9^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 3321

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 23 septembre 2002, page 3215

Réponse publiée le : 25 novembre 2002, page 4473