



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## transports fluviaux

Question écrite n° 12530

### Texte de la question

M. Daniel Paul attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, sur le devenir du transport fluvial inscrit au coeur des débats du Grenelle de l'environnement. Il est essentiel d'encourager la dynamique économique du transport fluvial car il répond aux critères d'exigences écologiques et constitue un véritable atout au service de l'économie et du développement de notre territoire. Renforcer l'offre de transport et créer un pôle de compétitivité fluviale sont des mesures proposées par l'association Voies navigables de France (VNF), qui a engagé à travers l'association Entreprendre pour le fluvial un travail de formation initiale et continue, de création d'entreprise, de construction de nouvelles unités fluviales. Dans ce cadre, un grand programme de soutien à l'innovation pourrait voir le jour et un pôle de compétitivité fluviale pourraient être créé avec l'ensemble des parties prenantes du secteur. Convaincu que l'essor du mode fluvial est un enjeu essentiel du développement de notre territoire, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour soutenir ces objectifs qui s'inscrivent complètement dans le cadre des politiques de protection de l'environnement.

### Texte de la réponse

Sur les 8 500 km de voies d'eau que compte le réseau français de voies navigables, 1 800 km sont à grand gabarit, accessibles aux bateaux de plus de 1 500 tonnes. Ces voies de grand gabarit, qui sont les plus utiles pour le transport des marchandises, présentent le handicap d'être réparties en cinq bassins non connectés entre eux. Les bassins de la Seine et du Rhône, plus particulièrement, sont coupés du reste du réseau européen. Les avantages reconnus du transport fluvial (économique en énergie, peu polluant, silencieux, desservant les coeurs d'agglomération) et les efforts de qualité réalisés par les transporteurs fluviaux, ont contribué à une forte croissance du trafic durant la décennie écoulée. L'accélération de cette croissance constitue un des objectifs du Gouvernement afin d'opérer le report d'une partie du trafic routier de fret sur des modes émettant moins de CO<sub>2</sub>. Le développement du transport fluvial se situe dans le droit fil des conclusions du Grenelle de l'environnement qui donne une priorité absolue au report modal vers le rail et les voies navigables. La priorité est accordée au projet Seine-Nord Europe, destiné à relier à grand gabarit le bassin de la Seine au réseau de l'Europe du Nord et de l'Est. Ce projet, dont le coût est estimé à 4 milliards d'euros, doit permettre le report de 4,5 milliards de tonnes-kilomètres sur la voie d'eau, soit 250 000 tonnes de CO<sub>2</sub>. Sa mise en service en 2014 apparaît réaliste. En ce qui concerne le désenclavement du bassin du Rhône, un débat public sur la liaison entre la Saône et la Moselle sera préparé. La modernisation du réseau magistral constitue un complément indispensable à la réalisation de nouvelles infrastructures. C'est sur ce réseau que sont concentrées les opérations des volets fluviaux des contrats de projets 2007-2013, qui représentent un investissement global de plus de 900 millions d'euros. Parmi les opérations principales figurent la modernisation des ouvrages de navigation de la Seine aval et l'approfondissement de l'Oise. La mobilisation des moyens accordés à Voies navigables de France (VNF) pour conduire ces opérations et améliorer l'entretien du réseau est également nécessaire. Le contrat d'objectifs et de moyens, signé avec VNF pour la période 2005-2008, lui fixe des objectifs en contrepartie de sa subvention d'investissement annuelle de 50 millions d'euros. En outre, l'augmentation de ses ressources propres, en

particulier la taxe hydraulique, permet désormais à VNF d'investir à hauteur de 180 millions d'euros par an sur le réseau qui lui est confié et de consacrer près de 80 millions d'euros à l'entretien et à l'exploitation de celui-ci. Le renouvellement du plan d'aide à la batellerie, qui a été acté dans le cadre du Grenelle de l'environnement, constitue également un élément porteur d'avenir de cette politique de développement volontariste de l'offre de transport fluvial. Le financement du projet Seine-Nord Europe et la préparation du futur contrat d'objectifs et de moyens de VNF constituent les prochaines échéances en matière d'infrastructures de transport fluvial. La réforme de la gouvernance des ports intégrera de plus ce volet dynamique de la desserte terrestre qu'est le fluvial.

## Données clés

**Auteur :** [M. Daniel Paul](#)

**Circonscription :** Seine-Maritime (8<sup>e</sup> circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 12530

**Rubrique :** Transports par eau

**Ministère interrogé :** Écologie, développement et aménagement durables

**Ministère attributaire :** Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 11 décembre 2007, page 7753

**Réponse publiée le :** 8 avril 2008, page 3051