



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transports fluviaux

Question écrite n° 39004

Texte de la question

M. Stéphane Demilly attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les différences de traitement entre le fret ferroviaire et le fret fluvial. En effet, le 18 septembre 2013, il a annoncé, pour soutenir le développement du fret ferroviaire en perte vitesse depuis 2000, la mise en service en 2016 d'une nouvelle « autoroute ferroviaire » entre Dourges et Bayonne ainsi que l'extension jusqu'à Calais de « l'autoroute ferroviaire » entre Bettembourg (Luxembourg) et Perpignan, qui existe depuis 2007. Bien que la Cour des comptes ait estimé en 2012 que « le concept d'autoroute ferroviaire peine à faire ses preuves sur le plan économique et financier », il ne s'agit pas de condamner en soi cette décision. Force est cependant de constater que le fret fluvial pour sa part, et notamment le grand projet européen de canal Seine-nord Europe, n'a pas la chance d'être regardé aussi favorablement par le Gouvernement. Bien au contraire, alors qu'il était déjà enclenché sur le terrain et avait obtenu l'engagement de l'État au plus haut niveau, le canal Seine-nord Europe a été discrédité et bloqué par le Gouvernement, et renvoyé à une nouvelle étude de « reconfiguration ». Il lui demande donc de lui expliquer ce qui peut justifier une telle différence de traitement.

Texte de la réponse

La détermination du Gouvernement de faire de la voie d'eau un outil majeur du transport de fret s'illustre par le niveau de ressources octroyé à l'établissement public voies navigables de France (VNF) : en 2013, les ressources de l'établissement totalisent presque 600 M€, ce qui représente un montant jamais atteint jusqu'à présent, permettant d'accompagner dans les meilleures conditions la réforme de VNF entrée en vigueur le 1er janvier dernier avec, notamment, le transfert des agents des anciens services de navigation. L'établissement dispose désormais de l'ensemble des leviers nécessaires à son action. S'agissant plus particulièrement du projet de canal européen Seine-Nord Europe, qui permettra l'intégration de la Seine au réseau fluvial européen et qui favorisera le transport multimodal de marchandises, le Gouvernement a souhaité que soient vérifiées les conditions préalables requises pour faire avancer le projet. En effet, le projet, annoncé par le précédent gouvernement comme financé à 97 % en avril 2011, s'est avéré avoir un coût réel allant jusqu'à 7 Mds€ au lieu des 4,4 Mds€ initialement prévus, comme l'a relevé le rapport conjoint de l'Inspection générale des finances et du Conseil général de l'environnement et du développement durable. Cette mission a préconisé un report du projet à une période économique plus favorable. Cependant, le ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche a refusé un report sine die de ce projet et demandé à ce que des mesures soient prises immédiatement pour créer les conditions rendant possible la réalisation de ce canal dont les territoires ont besoin pour dynamiser la compétitivité de leurs entreprises et faire entrer le transport fluvial dans le XXIème siècle. C'est la raison pour laquelle le ministre a décidé, en mars dernier, d'interrompre la procédure de partenariat public - privé lancée par le précédent Gouvernement, dont l'échec était patent, et de faire reconfigurer le projet du canal en l'espace d'un an pour que le dossier soit réexaminé dans ses aspects techniques, afin qu'il soit réaliste et finançable. C'est le sens de la mission qui a été confiée au député Rémi PAUVROS, qui rendra son rapport début 2014. Dans le même temps, l'action auprès de la Commission européenne du ministre délégué, chargé

des transports, de la mer et de la pêche, a permis, le 17 octobre dernier, la confirmation de l'éligibilité du canal Seine-Nord Europe à un taux de subvention européenne de 40 %, quand le précédent gouvernement avait demandé une subvention à hauteur de 6 % seulement du coût du projet. Le projet de canal Seine-Nord Europe est porteur d'un renouveau majeur du transport fluvial en France. Le Gouvernement attache une importance particulière à ce que toutes les énergies et toutes les volontés soient mises au service de la réalisation de cet important projet.

Données clés

Auteur : [M. Stéphane Demilly](#)

Circonscription : Somme (5^e circonscription) - Union des démocrates et indépendants

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 39004

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [1er octobre 2013](#), page 10301

Réponse publiée au JO le : [3 décembre 2013](#), page 12731