

14ème législature

Question N° : 91544	De M. Philippe Plisson (Socialiste, républicain et citoyen - Gironde)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports par eau	Tête d'analyse > transports fluviaux	Analyse > développement.
Question publiée au JO le : 01/12/2015 Réponse publiée au JO le : 08/03/2016 page : 2050 Date de changement d'attribution : 12/02/2016		

Texte de la question

M. Philippe Plisson attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la nécessité de développer le transport fluvial par la mise en phase du réseau navigable avec les objectifs de la transition énergétique. Alors même que le Gouvernement cherche à réduire l'empreinte écologique des transports, notamment en favorisant le rééquilibrage modal, le fluvial souffre toujours de réglementations contre-productives et d'une insuffisance de ressources budgétaires. Ainsi, Voies navigables de France a vu les subventions de l'État passer de 258 millions d'euros à 251 millions d'euros sur la période 2014-2015 ; ce qui permet seulement de garantir le maintien à niveau constant des infrastructures sans aucune revitalisation du réseau existant. Cette situation conduit à une affectation des investissements vers le grand gabarit au détriment de la modernisation du réseau capillaire et des liaisons inter-bassins. À quoi serviraient des autoroutes sans routes secondaires ? Aussi, il souhaiterait connaître les intentions du Gouvernement s'agissant des moyens financiers affectés aux voies navigables afin d'assurer le développement, la modernisation et la fiabilisation du réseau fluvial et de ses infrastructures.

Texte de la réponse

Le développement du transport fluvial constitue un des vecteurs de la transition énergétique que le Gouvernement place au cœur de son action. Le développement des modes de transport complémentaires à la route, comme le transport fluvial, est une priorité de la politique nationale des transports. Le transport fluvial tire sa compétitivité de son caractère massifié, particulièrement adapté à certaines cargaisons (pondéreux) et aux conteneurs, mais également au transport de matières dangereuses ou à des convois exceptionnels. Il présente de nombreux avantages pour le développement durable : réserves de capacité importantes sur le réseau navigable notamment, pour accéder aux grandes agglomérations, fiabilité du temps de transport et sécurité, faibles consommations d'énergie et émissions de gaz à effet de serre à la tonne-kilomètre transportée. À cet effet, les orientations précisées par l'État aux voies navigables de France (VNF) prévoient la mise en œuvre de programmes d'investissement qui donnent la priorité à la remise en état et à la modernisation du réseau en fonction du trafic et des usages, que ce soit en matière touristique ou en gestion hydraulique, afin de répondre aux attentes des différentes catégories d'usagers. Enfin, le développement du transport fluvial passe par des investissements en opérations de développement. C'est ainsi que le Premier ministre a annoncé le 26 septembre 2014 l'engagement du Gouvernement pour le canal Seine-Nord Europe et a fixé les objectifs d'un démarrage des travaux en 2017 et d'une mise en service à partir de 2023 avec l'aide de fonds européens. Depuis, la Commission européenne s'est engagée à octroyer 980 M€ au projet de liaison Seine-Escaut, incluant le canal Seine-Nord Europe. Par ailleurs, le nouveau projet stratégique de VNF pour les



années 2015/2020 vise notamment à proposer une offre de service adaptée aux besoins des usagers et au trafic, en prenant en compte le contexte budgétaire actuel. L'établissement prévoit une offre de service fret garantie toute l'année sur le réseau principal et une adaptation de l'offre sur le réseau à vocation touristique répondant à la saisonnalité des trafics et aux demandes exprimées par les professionnels du tourisme. Indépendamment du trafic, le projet stratégique prévoit que la maintenance et les activités liées à la gestion hydraulique seront maintenues sur l'ensemble du réseau. Ainsi, le Gouvernement maintient le cap vers l'objectif constant de report modal à travers les investissements de modernisation et de développement du réseau fluvial au profit du fret fluvial, mais aussi avec la volonté de développer l'ensemble des autres modes d'utilisation des voies d'eau.