



## 15ème législature

<b>Question N° : 134</b>	<b>De M. Gérard Menuel ( Les Républicains - Aube )</b>	<b>Question orale sans débat</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Transports</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports</b>
<b>Rubrique &gt; transports par eau</b>	<b>Tête d'analyse &gt; Canal grand gabarit</b>	<b>Analyse &gt; Canal grand gabarit.</b>
Question publiée au JO le : <b>13/02/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>21/02/2018</b> page : <b>1285</b>		

### Texte de la question

M. Gérard Menuel attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la construction du canal pour grand gabarit entre Nogent-sur-Seine et Bray-sur-Seine. Ce dossier, très attendu par ce territoire rural, est en attente depuis plusieurs décennies. Il permettra de faire circuler des péniches de plus de 2 500 tonnes, contre 1 000 tonnes actuellement, et relier le territoire avec les ports normands et les ports du nord. Grâce à cette voie fluviale, les routes françaises seront désengorgées et l'environnement sera favorisé. Elle permettra également la valorisation à l'export des produits agricoles locaux. Alors que le débat public a eu lieu en 2015, et que les études nécessaires ont été réalisées, il lui demande de bien vouloir lui préciser le calendrier prochain, notamment du début de l'enquête publique et des travaux.

### Texte de la réponse

#### CANAL POUR GRAND GABARIT ENTRE BRAY-SUR-SEINE ET NOGENT-SUR-SEINE

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Menuel, pour exposer sa question, n° 134, relative au canal pour grand gabarit entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.

**M. Gérard Menuel.** Dans la politique que vous menez, madame la secrétaire d'État, les territoires ruraux semblent particulièrement ignorés. Les annonces faites, *via* des études commanditées, sur des retards voire des abandons d'investissements dans les transports en milieu rural inquiètent et, pour le moins, interrogent.

Un dossier comme celui de la liaison à grand gabarit de Bray-Nogent, en vue d'assurer la circulation de péniches de plus de 2 500 tonnes, est très bénéfique sur le plan économique, mais aussi, et de façon très significative, sur le plan environnemental – cela vous concerne. Or ce dossier est attendu, faut-il le rappeler, depuis plusieurs décennies puisqu'il a été conçu à l'issue de la Seconde Guerre mondiale.

Le débat public a eu lieu en 2015, et les études ont été menées presque jusqu'à leur terme par Voies navigables de France – VNF. Nous sommes donc dans l'attente du calendrier. Pouvez-vous, sur ce point, madame la secrétaire d'État, rassurer les territoires ruraux concernés, et nous donner un calendrier précis pour la réalisation des travaux que j'évoquais ?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

**Mme Brune Poirson,** *secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.* Monsieur le député, je vous remercie de votre question sur ce projet de liaison fluviale à grand gabarit entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Je suis consciente que des promesses qui ont été faites, sur ce projet comme sur tant d'autres, par les gouvernements successifs, suscitent des attentes fortes des populations.

Il s'agit, en l'espèce, d'étendre le réseau navigable à grand gabarit en amont de Paris et jusqu'à Nogent-sur-Seine, tout en réduisant les temps de parcours. Le projet répond donc à une demande de développement portée notamment par les filières industrielles de la région. C'est un projet d'ampleur puisque le coût en est estimé à quelque 290 millions d'euros, et qu'il comprend notamment la création d'un canal d'une dizaine de kilomètres de long ainsi que de nouveaux barrages et écluses. Il devrait ainsi permettre, une fois achevé, un doublement du trafic ; c'est en tout cas l'objectif.

Ce projet a été examiné par le Conseil d'orientation des infrastructures, qui a remis son rapport le 1er février dernier. Cette instance en a souligné l'intérêt, notamment pour le développement des modes alternatifs à la route, la stimulation de l'économie locale et, plus largement, l'élargissement de la desserte des ports de l'axe Seine. Le Conseil retient ainsi un engagement des travaux au tout début de la période 2028-2032, quel que soit le scénario financier considéré.

Comme vous le savez, c'est l'objet des concertations qu'Élisabeth Borne mène actuellement, ainsi que du volet programmatique du projet de loi d'orientation des mobilités qui sera débattu ici même au printemps, que de fixer, pour les prochaines années, l'ensemble de la trajectoire de financement des projets d'infrastructures pour l'État, et de le faire avec sincérité, sans fausses promesses – comme celles que les gouvernements successifs ont pu faire. Comme pour tous les projets, les modalités de poursuite des études et le calendrier d'engagement de l'enquête publique devront être définis de manière cohérente avec l'horizon de lancement des travaux retenus dans le cadre de la loi d'orientation.

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Menuel.

**M. Gérard Menuel.** Votre réponse, madame la secrétaire d'État, ne peut bien entendu me satisfaire. Un débat public, je le répète, a eu lieu en 2015, et l'État s'est engagé sur le projet. La parole donnée par l'État depuis plusieurs années doit, me semble-t-il, valoir pour le futur. Je ne comprends donc pas que vous puissiez aujourd'hui nous dire que le projet sera reporté à l'échéance de 2028-2032, notamment au regard des conséquences positives qu'il aurait pour les territoires. Le transport d'une tonne de céréales de Nogent-sur-Seine à Rouen coûte, je le rappelle, 14 euros par voie de chemin de fer, 11 euros en camion et moins de 8 euros par voie d'eau. Le bénéfice est également sans commune mesure en termes d'émission de gaz à effet de serre : il se compte en milliers de tonnes de CO<sub>2</sub>. Cela devrait vous concerner, au regard de la fonction que vous occupez au Gouvernement.