

**Assemblée nationale**  
**XIII<sup>e</sup> législature**  
**Session ordinaire de 2008-2009**

**Compte rendu**  
**intégral**

**Première séance du mardi 24 mars 2009**  
*(extrait)*

.....

**Reconstruction du pont-canal de Vadencourt dans l'Aisne**

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Luc Pérat, pour exposer sa question, n° 584, relative à la reconstruction du pont-canal de Vadencourt dans l'Aisne.

**M. Jean-Luc Pérat.** Les rivières et les canaux représentent des enjeux majeurs pour le développement durable des territoires. Les communes traversées par la Sambre, qu'elles soient belges ou françaises, nordistes ou axonaises, l'ont parfaitement appréhendé. Elles ont engagé, depuis plus de dix ans, des politiques volontaristes de mise en valeur de leur rivière par l'amélioration de la qualité de ses eaux, la réfection de ses berges, de ses chemins de halage, la reconquête des friches industrielles qui la bordent et la création d'équipements touristiques d'accueil et de loisir.

En tout, ce sont plus de 15 millions d'euros qui ont été investis le long de la Sambre, rien que dans les départements du Nord et de l'Aisne. Solution pertinente de désenclavement de nos territoires, cette voie structurante, transfrontalière, à vocation européenne, présente, en outre, dans la droite ligne des conclusions du Grenelle de l'environnement, de nombreux atouts d'ordre non seulement économique et écologique – notamment pour la lutte contre les inondations –, mais aussi touristique, social et culturel.

Cependant, depuis 2006, tous les projets d'Investissements en cours, soit plus de 15 millions d'euros sur dix ans, la plupart éligibles aux financements européens, sont compromis par la fermeture de manière unilatérale du vétuste pont-canal de Vadencourt dans l'Aisne, qui empêche toute navigation et transforme la Sambre en voie sans issue. Aujourd'hui, seule la reconstruction dans les meilleurs délais de ce pont-canal permettrait de rouvrir la Sambre et de sauver ces projets. Je précise que le coût de ce chantier, estimé à 3,1 millions d'euros, doit être comparé aux 100 millions engagés pour l'Oise et aux 3,5 milliards investis pour le canal Seine-Nord.

Pour résumer ma demande et paraphraser Albert Camus, je vous dirai que la Sambre, comme l'élève, « aimerait suivre son cours tout en restant dans son lit. »

Sans la reconstruction de ce pont-canal, opération qui relève de la compétence stricte de Voies navigables de France, c'est une rivière morte que nous aurons bientôt à gérer tous ensemble, et alors plus aucune collectivité n'acceptera de s'engager, par exemple pour prendre en charge la compétence sur les voies d'eau secondaires que cet organisme souhaiterait leur confier.

Aussi, compte tenu de la capacité des collectivités à se mobiliser à hauteur de 600 000 euros dans le chantier de Vadencourt, je demande solennellement que l'État, dans le cadre du plan de relance de l'économie, s'engage aux côtés de Voies navigables de France à apporter les 2,5 millions manquants afin que les travaux puissent débiter au plus vite. Au nom de l'ensemble des élus mobilisés autour de ce projet, de toutes tendances politiques confondues, et dans le prolongement des rencontres constructives que nous avons déjà eues avec vos collaborateurs, je vous remercie, monsieur le ministre de l'écologie, des assurances et des engagements que vous pourrez me donner vis-à-vis de ce dossier capital pour notre territoire et ses habitants. Je souhaite, en outre, vous remettre un document qui vous explicitera en détail notre vision pour la Sambre du troisième millénaire.

**M. le président.** La parole est à M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale.

**M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale.** Monsieur le député, le développement du transport fluvial est, comme vous le savez, une priorité de la politique nationale des transports. Il participe à l'objectif d'augmentation de la part de marché des modes non routiers de 25 % entre 2008 et 2012 fixé par le Grenelle de l'environnement.

Le contrat de performance, qui lie l'État à son établissement Voies navigables de France, s'attache à concentrer les interventions de cet établissement sur le réseau magistral, réseau principal pour le transport de fret. Les investissements de régénération du réseau existant et de développement du réseau neuf, comme la construction du canal Seine-Nord Europe, vise à un maillage du réseau à grand gabarit et une massification du transport de marchandises.

Les investissements sur le réseau secondaire, c'est-à-dire le réseau ayant vocation à être décentralisé, sont limités à des interventions liées à la sécurité et à la gestion hydraulique. Le réseau secondaire présente, en effet, aujourd'hui certaines difficultés de gestion et d'entretien.

Le canal de la Sambre à l'Oise est représentatif de ce réseau secondaire. En effet, ce canal transfrontalier, axe de transit Nord-Sud, présente, pour les territoires du val de Sambre, de l'Avesnois et de Thiérache, un intérêt économique et patrimonial. Néanmoins, jusqu'à sa fermeture en 2006, à la suite d'un arrêté interdisant la

navigation sur le pont-canal de Vadencourt menaçant ruine, ce canal accueillait un trafic uniquement lié au tourisme, les liaisons entre la France et la Belgique pour le fret étant assurées par les canaux du Nord et de Saint-Quentin et, à l'horizon 2015, par le futur canal Seine-Nord Europe.

Cependant, conscient de l'intérêt économique local significatif et de l'intérêt patrimonial de ce canal, le Gouvernement a pris acte de la demande de l'ensemble des élus locaux de reconstruction du pont-canal de Vadencourt. Dans cet objectif, une mission a été confiée au conseil général de l'environnement et du développement durable visant à préciser la position de chacun des acteurs, à réaliser une synthèse des études conduites et à préciser l'évaluation globale du projet. Compte tenu du caractère « décentralisable » de ce canal, cette mission s'attachera à bâtir un plan de financement tenant compte des capacités contributives des différents partenaires, y compris l'État à travers l'établissement Voies navigables de France. Les conclusions de cette mission sont attendues pour le 15 mai 2009.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Luc Pérat, auquel je demande d'être bref, parce que le temps de parole est épuisé.

**M. Jean-Luc Pérat.** Ce dossier est capital, notamment pour les risques d'envasement et d'inondation. Je me permets de vous remettre le document dont j'ai parlé, monsieur le secrétaire d'État.